



Der Flughafen

Zehn Gründe zum Überlegen

1. Kein neuer Flugplatz, sondern Ausgestaltung des bestehenden Areals
2. Keine großen Flugzeuge, sondern kleine Zubringer
3. Begrenzte Anzahl von Linienflügen (fünf am Tag) und Charter-Flügen (vier in der Woche)
4. Nur Tagesflüge
Keine Nachtflüge
5. Strenge Vorschriften über Luft und Lärm
6. Die Umweltverträglichkeit EU-Normen eingehalten
7. Wirtschaftlichkeit und Nutzen sind gegeben
8. Wenig Treibstoffverbrauch
Glaubhafte Statistiken
9. Begrenzte Anzahl von Parkplätzen
Bescheidene Strukturen
10. Hohe Flugschneisen
Falsche Angst geschürt

Liebe Bürgerinnen und Bürger!

Zur Um- und Ausgestaltung des Bozner Flugplatzes gibt es in unserer Bevölkerung entgegengesetzte Ansichten. Ein wesentlicher Teil der Bürger im Raum Bozen-Unterland-Übersetsch bekämpft dieses Projekt heftig. Mit nicht weniger großer Überzeugung tritt ein anderer Teil der Bevölkerung für dieses Vorhaben ein. Im wesentlichen geht es darum, eine bestehende Struktur, die bleiben wird, volkswirtschaftlich sinnvoller zu nutzen. Daß unsere Bürgerinnen und Bürger ihre Meinung sehr offen zu diesem Vorhaben äußern, ist ein Zeichen demokratischer Reife und ehrlicher Sorge um das Schicksal des eigenen Landes.

Aber lassen Sie uns auch dies offen sagen: Information soll objektiv sein.

Sie darf nicht in der Bevölkerung falsche Ängste wecken. Sie darf nicht politisch mißbraucht werden. Sie darf nicht an den Tatsachen vorbeigehen. Sie darf nicht zur Verunsicherung führen. Und es sollen keine Unwahrheiten verbreitet werden.

Deswegen fühlen wir uns als Südtiroler Landesregierung verpflichtet, mit dieser kurzen Information dazu beizutragen, die Sicht des Problems so darzustellen, wie sie sich anhand von fachlichen Einschätzungen, jahrelangen Überlegungen und verantwortungsvollem politischem Einsatz gebildet hat.

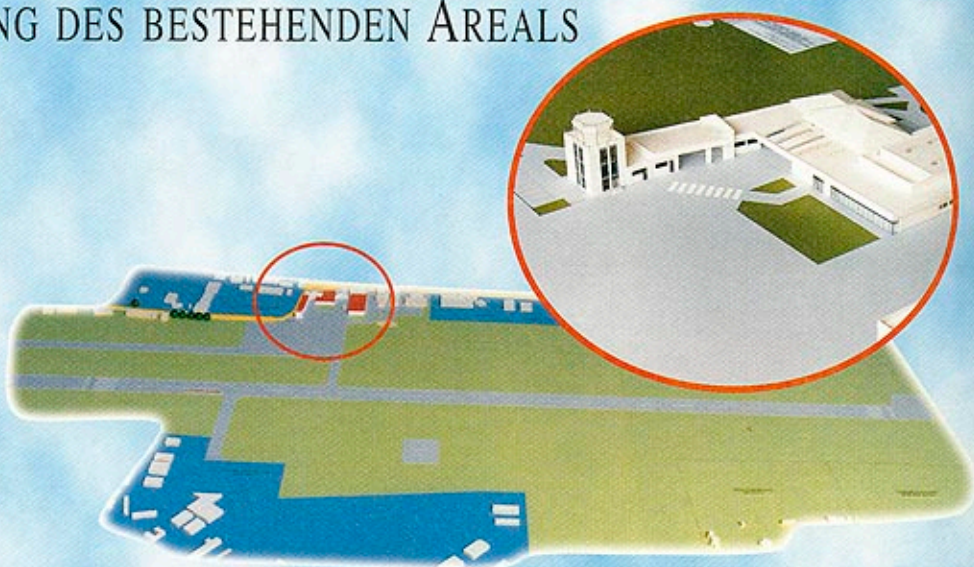
Ihre Südtiroler Landesregierung

KEIN NEUER FLUGPLATZ

SONDERN AUSGESTALTUNG DES BESTEHENDEN AREALS

In Bozen/St. Jakob entsteht kein neuer Flugplatz. Den Flugplatz gibt es seit dem Jahre 1925. Damals wurde er von den Faschisten als Militärflugplatz gebaut. Der Flugplatz ist heute als NATO-Flugplatz eingestuft. Er wird bleiben, ob wir es wollen oder nicht. Es ist daher eine Illusion zu glauben, daß der Flugplatz „wegkommt“.

Mit Ministerialdekret des Jahres 1979 wurde der bis dahin offiziell militärischen Zwecken dienende Flugplatz auch für den Zivilflug zugelassen. Damals wurde von den Parteien, die die Landesregierung bildeten, beschlossen, den Flugplatz um- und auszugestalten, um ihn volkswirtschaftlich besser zu nutzen. Es ist seit dem Jahre 1979 bekannt, daß das Land sich mit der Restrukturierung des Flughafengeländes befaßt. Aber erst jetzt, in der Phase der konkreten Durchführung, sind die Gegensätze offen zutage getreten.



AREAL VERKLEINERT

Im Jahre 1994 faßte die Landesregierung einen Beschluß, mit dem das Flughafengelände um 21 Hektar verkleinert wurde. 16 ha davon wurden der Gemeinde Leifers für landwirtschaftliche Nutzung zurückgegeben, fünf der Gemeinde Bozen. Im gleichen Jahr wurde der Plan für die Ausgestaltung des Flughafens vorgelegt. Es begann der bürokratische Weg zur Genehmigung des Projektes. Es wurde kürzlich eine Bauleitplanänderung vorgesehen, welche eine kleine Erweiterung im Norden des Areals vorsieht. Dies wurde notwendig, um die von der Amtsdirektoren-Konferenz vorgeschriebene Wasserableitung durchführen zu können. Dadurch wird aber weder der Verlauf der Piste noch die Gestaltung der Arbeiten im geringsten beeinflusst.

DAS ZIEL:

Einen Linienflugbetrieb zu gewährleisten, der durch geregelten Ablauf den restlichen Flugbetrieb tendenziell einschränkt, Lärm und Umweltbelastung verringert sowie größere wirtschaftliche Nutzung zugunsten der Volkswirtschaft unseres Landes ermöglicht.

WORIN BESTEHT DIE AUSGESTALTUNG?

Die Pläne des Landes sind klar. Eine Ausgestaltung des Flugplatzes muß folgende Umstände berücksichtigen:

- Sicherung des Flugbetriebes durch Einbau der notwendigen elektronischen Anlagen;
- Verlängerung der Lande- und Startbahn von 1.040 auf 1.400 Meter, innerhalb des bestehenden Areals; dies bedeutet die Asphaltierung eines 350 m langen Grasstreifens am Nordende der bisherigen Landebahn;
- Adaptierung bzw. Errichtung der notwendigen Infrastrukturen (Hangars, Abfertigungshallen, Parkplätze usw.);
- Regelung des nicht reglementierten Flugbetriebes nach den Normen eines Regionalflughafens;
- Anwendung aller umweltschützerischen Maßnahmen, die in die Kompetenz des Landes fallen;
- Politischer Einsatz, um neben der Regelung des bisherigen privaten Flugverkehrs eine Einschränkung der militärischen Übungsflüge (vor allem der Hubschrauber) zu erreichen.

FAZIT:

Durch die Umgestaltung und Regelung wird die Qualität des Flugbetriebes eindeutig verbessert und somit auch die Umweltbelastung gegenüber der bisherigen Situation verringert.



KEINE GROSSEN FLUGZEUGE

SONDERN KLEINE ZUBRINGER

Das Unsinnigste, was im Rahmen der Kampagne gegen den Bozner Flugplatz zutage getreten ist, war ein Plakat, das einen großen Jet beim Absturz auf den Bozner Dom zeigte. Die technischen Voraussetzungen bilden hier klare, auch von uns gewollte Grenzen: Eine Start- und Landebahn von 1.400 m Länge erlaubt nur das Starten und Landen von Klein-

flugzeugen (Turboprop) mit bis zu 50 Passagieren. Keine Großraum-Jets, keine Militär-Jets.

Es ist daher unsinnig und falsch zu behaupten, daß Bozen als Ausweich-Flughafen für Verona oder Innsbruck erhalten muß. Dafür ist die Landebahn zu kurz und der Anflugwinkel zu steil. Großraumflugzeuge können nicht landen.

BEGRENZTE ANZAHL VON LINIENFLÜGEN

(FÜNF AM TAG) – UND CHARTER-FLÜGEN (VIER IN DER WOCHE)

Wir haben klare Vorstellungen: Pro Tag sollen nicht mehr als fünf Linienflüge durchgeführt werden (fünf Starts, fünf Landungen) und pro Woche nicht mehr als vier Charterflüge. Warum behaupten wir dies mit Überzeugung? Weil wir es von Fachleuten, anhand der effektiven Erfahrungen mit anderen

Regionalflyghäfen, haben feststellen lassen. Dieser Umfang des geregelten Flugbetriebes wird den Erfordernissen eines Gebietes von der Größe Südtirols und den Standort-Gegebenheiten Südtirols gerecht. Südtirols Einzugsgebiet ist nicht so groß, daß es zusätzliche Flüge benötigen würde.



NUR TAGESFLÜGE

KEINE NACHTFLÜGE

Weder die Anrainer des Flugplatzes noch die Bevölkerung des Gebietes im Bereich der Einflugschneise (Korridor) brauchen um ihre Nachtruhe zu fürchten. Abgesehen davon, daß die Lärmentwicklung, wie technisch nachprüfbar, begrenzt und im Rahmen des Erträglichen liegen wird, steht der Beschluß fest:

Es wird keine Nachtflüge geben.

Die Start- und Landezeiten werden sämtliche zwischen 6.00 und 22.00 Uhr liegen, wobei ab 20.00 Uhr nur mehr Landungen, aber keine Starts mehr gestattet werden.

Start und Landung erfolgen in der Regel in Richtung Süden bzw. aus dem Süden, also über nicht dicht besiedeltes Gebiet. Während die Flugzeuge beim heute verwendeten Anflug-System auch von Norden nach Süden landen und verschiedene Routen und Schleifen vor der Landung und nach dem Start wählen können (z. B. über dem Überetsch), werden sie morgen im Rahmen des neuen Kontrollsystems einen genauen Luftkorridor einhalten müssen. Dieser Korridor führt von Süden her über wenig besiedeltes Gebiet.

STRENGE VORSCHRIFTEN

ÜBER LUFT UND LÄRM

Nur mit der Adaptierung und Ausgestaltung zu einem Regionalflyghafen und der Einführung von Linienflügen kann eine strenge Kontrolle vorgenommen werden. Die EU-Richtlinien lassen eine Tarifgestaltung zu, mit der lärmärmere Flugzeuge bevorzugt werden können. Flüster-Jets und Turboprop-Maschinen verursachen weit weniger Lärm als der bisherige Flugbetrieb. Durch die Beschränkung auf solche Flugzeuge ist somit der Lärmentwicklung eine Grenze gesetzt. Es sind Lärmmessungen vorgenommen worden. Es hat sich erwiesen, daß geregeltes

Starten und Landen mit Flugzeugen, die nach den modernen Erkenntnissen lärmärmer gebaut werden, keine wesentliche Lärmbelastung, vor allem aber eine auf sehr kurze Zeitspannen begrenzte Lärmentwicklung mit sich bringen. Start und Landung beanspruchen im Schnitt rund 30 Sekunden, somit ist auch die zeitliche Lärm-eindämmung gegeben. Im Vergleich dazu verursachen andere Verkehrsmittel – auch der Zug – eine permanente und somit viel höhere Lärmbelastung.

UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

EU-NORMEN EINGEHALTEN

Die Forderung nach der großen Umweltverträglichkeitsprüfung seitens der Flugplatzgegner ist eines der Hauptargumente. Es wurde der Eindruck vermittelt, als

gemäß EU-Normen und bestehender Landesgesetzgebung, keiner Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Das heißt, die große UVP

WOHIN UND WOHER

Nach den bisherigen Erkenntnissen bieten sich folgende Flugrouten für Linienverkehr an: Wahrscheinlich täglich ein bis zwei Flüge nach Rom und einmal oder mehrmals pro Woche Zubringerflüge zu einem internationalen Flughafen wie zum Beispiel Frankfurt oder Zürich.

Nicht fixiert kann die Herkunft von Charterflügen werden, wohl aber ihre Beschränkung. Weil die Betreibergesellschaft von der öffentlichen Hand mitgetragen wird, kann die beschlossene Begrenzung der Flüge eingehalten werden. Dies auch mit Hilfe einer gezielten Tarifpolitik.

VERKEHR

PRODUZIERT LÄRM

Aus der Sicht der Lärmbelastung ist jedes Verkehrsmittel abzulehnen, das Auto gleich wie der Zug. Während aber Auto- und Bahnlärm unvermeidbar, weil nicht kontrollierbar sind, ist beim Flugbetrieb eine angemessene Kontrolle möglich:

- durch Beschränkung auf lärmärmere Flugzeuge,
- durch Einschränkung der Anzahl von Starts und Landungen,
- durch die Wahl von Einflugschneisen, die möglichst weit und möglichst lange von besiedelten Gebieten ferngehalten werden,
- durch die (bereits beschlossene) Einrichtung von Meßstellen sowie Meßsorten und dauernde Kontrolle durch die zuständigen Landesämter,
- durch Finanzierung passiver Lärmschutzmaßnahmen, auch bei Eisenbahn und Autobahn,
- durch ständige Messungen

DIE WIRTSCHAFTLICHKEIT UND DER NUTZEN

Die Wirtschaftlichkeit ist aufgrund von Daten über Flugplätze vergleichbarer Größenordnung gegeben. 3,3 Starts und Landungen von Linienflugzeugen pro Tag gewährleisten die Rentabilität. Nebenbei erwähnt: Alle österreichischen Bundesländer verfügen über lokale Flughäfen. Der Flugplatz darf aber nicht nur als eine für sich stehende Einrichtung angesehen werden. In das gesamte Verkehrssystem

integriert, stellt ein Flugplatz einen Beitrag dazu dar, den Standort Südtirol zu verbessern. Zahlreiche Betriebe mit Tausenden von Beschäftigten halten diesen time-service für notwendig. Schnelle Verbindungen helfen kostbare Zeit sparen, sie bringen qualitatives Wachstum und schränken die Umweltbelastung ein.

TREIBSTOFFVERBRAUCH UND SCHADSTOFF-EMISSIONEN

Laut Statistiken ist der Luftverkehr weltweit am gesamten Energieverbrauch mit drei Prozent beteiligt. Doch dies besagt an und für sich nichts. Was zählt, ist das Verhältnis Verbrauch je befördertem Passagier und Kilometer, was sich wiederum auf die Rentabilität niederschlägt. Hier sprechen die Zahlen eine klare Sprache. Bei der Tyrolean Airways, die ja immer als Vergleich herangezogen wird, liegt heute der Verbrauch je 100 Passagierkilometer je nach Flugzeugtyp,

Entfernung und Auslastung zwischen drei und fünf Litern, der Durchschnitt liegt bei 4,4 Litern.

Was die Schadstoff-Emissionen anbelangt, so verursacht Flugbenzin (Kerosin) weit weniger schädliche Emissionen als das herkömmliche Benzin und als Dieseltreibstoffe. Das Schweizer Wirtschaftsforschungsinstitut PROGNOSE hat festgestellt, daß ein Personenkraftwagen je Personenkilometer 9mal soviel CO₂ ausstößt wie ein Intercity-Express und 4mal soviel wie das Flugzeug.

HOHE EINFLUGSCHNEISEN FALSCHER ANGST GESCHÜRT

Unterland und Überetsch haben die Sorge geäußert, daß der Flugverkehr über ihre Dörfer gehen wird. Ihre Sorgen sind nicht begründet, denn der Flugkorridor verläuft in großer Höhe und ist genau festgelegt. Die Einflugschneise liegt 2.400 m über Salurn, so daß der Flugzeuglärm kaum zu vernehmen sein wird. Flugzeuge, die von Norden kommen, um von Süden her zur Landung anzusetzen, werden laut technischen Berechnungen in etwa 5.000 m Höhe über das Überetsch fliegen, weit im Süden kurven und dann die Einflugschneise über Salurn benützen. Der Vorteil eines geregelten Linienverkehrs über einen genau festgelegten Korridor liegt auch darin, daß der private Flugverkehr sich dieses Korridors bedienen muß, womit auch hier die Beschränkung des Lärms

durchgesetzt wird. Der Lärmpegel beim Start erreicht gemessene 72 Dezibel, das ist weniger als der von einem vorbeifahrenden Zug verursachte Lärm. Die Startzeit beträgt im Schnitt 30 Sekunden, also ist die Lärmentwicklung auf eine sehr kurze Zeitspanne begrenzt.

Eine glatte Lüge ist es, zu behaupten, daß die Flugzeuge im Notfall beim Einfliegen Treibstoff in die Luft ablassen, der dann wie eine „schwarze Flut auf das Etschtal niedergeht“ und – wie in Umlauf gesetzt wurde – Leute und Obstkulturen gefährdet. Das ist bei Kleinflugzeugen nicht möglich. Kleinflugzeuge haben keine Anlage dieser Art.



PARKPLÄTZE UND ANDERE STRUKTUREN

Zur Ausgestaltung des Flugplatzes gehören auch Parkplätze. Hier wiederum ist von den Gegnern nicht ehrlich gespielt worden. Sie sprechen von 500 oder 600, ja über 1.000 Parkplätzen, die „grünlandfressend“ errichtet werden sollen. In Wirklichkeit sind zwei Parkplätze vorgesehen, einer mit 83, der andere mit 44 Stellplätzen. Das Flughafenareal ist insgesamt 85 Hektar groß. Das Projekt sieht die Adaptierung der bestehenden Anlagen und Gebäude vor, um die für einen Regionalflughafen erforderlichen Strukturen bereitzustellen. Insgesamt dürften zu den rund zwei Dutzend derzeit Beschäftigten nochmals an die zwanzig Arbeitsplätze dazukommen.

Gezielte Vorurteile

Es gibt viele Vorurteile, die auch bewußt geschürt werden. Die Landesregierung, im besonderen Landeshauptmann Dumwalder, der bereichsständige Landesrat Di Puccio, weitere Mitglieder der Landesregierung und Fachleute haben in den letzten Wochen durch Information vor Ort Vorurteilen und unbegründeten Ängsten entgegen gewirkt. Gegen seriöse Argumentation ist nichts einzuwenden. Aber die Objektivität der Information muß gegeben sein. Wer mit Halbwahrheiten oder Vermutungen spielt, weckt Emotionen. Emotionen können niemandem dienen. Die Bevölkerung hat ein Recht, konkrete Tatsachen zu erfahren.

Dies haben wir mit dieser Kurzinformation bezweckt. Sie soll dazu beitragen, das gesamte Problem in seiner echten Tragweite zu erkennen, die Argumente von Gegnern und Befürwortern gleichermaßen objektiv einzustufen. Der Südtiroler Landesregierung ist zugute zu halten, daß sie – als gewählter Ausdruck der gesamten Bevölkerung und somit der Gesamtinteressen unseres Landes – ihre Entscheidungen mit Überlegung, nicht gegen jemanden, sondern für etwas trifft.

Die Entscheidung des Landes ist kein Produkt des Zufalls. Die „Aviation Consulting Austria“ hat eine Studie über die Umweltbelastung ausgearbeitet. Die Wirtschaftsfakultäten der Universitäten von Trient, Mailand und Bellinzona haben die sozialwirtschaftlichen Auswirkungen studiert. Die Frage der Lärmbelastung wurde technisch erfaßt. Analoge Situationen in Österreich und der Schweiz wurden zum Vergleich herangezogen. Alle einschlägigen Organe der Landesverwaltung, einschließlich der Umwelt-Agentur, haben sich eingehend mit dem Projekt und seinen Auswirkungen befaßt. Es wurde nichts unterlassen, was vom Gesetz vorgegeben ist. Daher geht dieses Projekt nun auf der Grundlage umfangreicher und wissenschaftlich sowie technisch profunder Vorarbeiten und korrekter Entscheidungen der Landesregierung – in Durchführung des Koalitionsabkommens – seiner Verwirklichung entgegen. Fazit:

**Der Flugplatz ist da und wird bleiben.
Machen wir für unser Land das Beste daraus.**