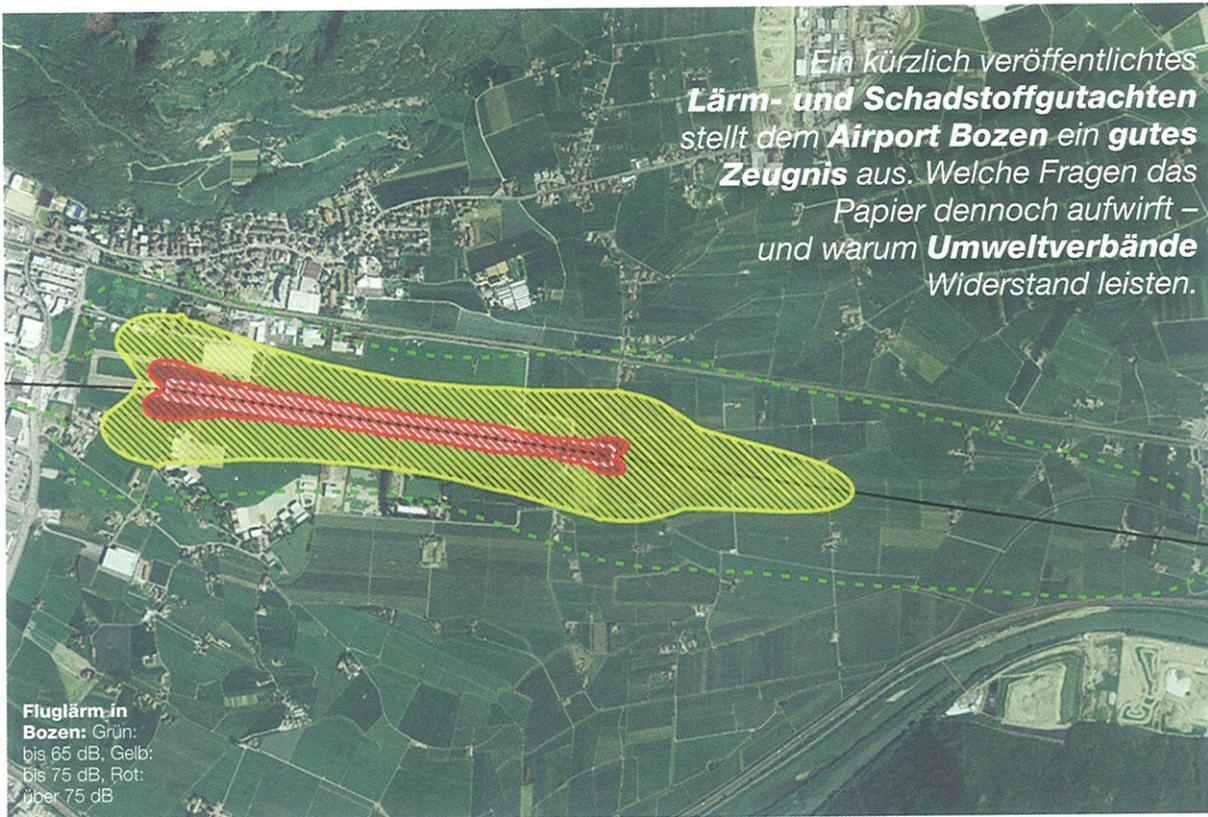


> Redaktion Südtirol: Anton Rainer – anton@tageszeitung.it



# Bio-Flughafen

von Anton Rainer

Das es kaum zu einer Verringerung der Umwelt- und Lärmbelastung führen wird, wenn jährlich eine halbe Million Menschen im Fieger nach Bozen kommen, dürfte selbst bei den größten Airport-Befürwortern unbestritten sein: Wer Flughafen sagt, warnen Umweltschützer, der muss auch Schadstoffe sagen. Stimmt das?

Ein von der Flughafengesellschaft ABD in Auftrag gegebenes Umweltscreening soll nun den Gegenbeweis antreten – und Flughafen-

## Weder Überflug noch Sportflieger wurden in die Schadstoffschätzungen aufgenommen.

Gegnern den Wind aus den Segeln nehmen. In dem am Dienstag veröffentlichten Gutachten wurden Schadstoff- und Lärmbelastung mit den aktualisierten Prognosen des Kompatscher-Konzepts abgeglichen. Und siehe da: Die Untersuchung, welche erst im Oktober mit älteren Daten durchgeführt wurde, überrascht mit einem klaren Ergebnis: Die Umweltbelastung dürfte sich auch bei einem starken Wachstum des Flughafens in Grenzen halten.

Beispiel Emissionen: Nur im Fall einer deutlichen Übererfüllung der Flughafenziele („High Case“, 720.000 Gäste pro Jahr) lande die

CO<sub>2</sub>-Belastung nördlich von 1 Prozent der Gesamtbelastung. Stickstoff, Kohlenwasserstoffe und ultrafeine Feinstaubpartikel dürften mit 0,18 bis 0,80 Prozent noch einmal deutlich darunter liegen. Selbst an Spitzentagen soll der Flughafen „nur“ für 30 Tonnen CO<sub>2</sub> verantwortlich sein. Ähnliches ergibt die Simulation des Fluglärms, mit dem aufgrund von größeren Maschinen gerechnet werden muss. Hier hält das Gutachten fest: „Die vorliegenden Daten lassen weder in absoluten Zahlen noch mit Bezug auf möglicherweise betroffene Gebiete besondere Lärmbelastung erwarten.“

Alles in Butter also? Nicht ganz, findet Klauspeter Dissinger. Der Vorsitzende des Dachverbands für Natur- und Umweltschutz vermisst an dem „schon ziemlich flughafenfreundlichen“ Gutachten nicht nur fachliche Objektivität, sondern auch die Einarbeitung der Klimabilanzen. „Das Papier vergleicht weder die Klimabilanz von BBT und Flughafen“, klagt Dissinger; „noch wird die besonders schädliche CO<sub>2</sub>-Belastung im Flug erwähnt.“ Ein Gegengutachten sei deswegen bereits in Planung.

In der Tat geben die Autoren selbst zu, dass einige Parameter aus fachlichen Überlegungen fehlen: Weder Überflug noch Sportflieger wurden in die Schadstoffschätzungen aufgenommen, auch Shuttledienste, Busse oder ein bereits angekündigter Limousinen-Service für Geschäftskunden wur-

den nicht berücksichtigt, weil „als unerheblich zu betrachten.“ Darüber hinaus rechnen die Prüfer bei der akustischen Simulation mit einer durchschnittlichen Destinationsentfernung von 500 Seemeilen, sprich rund 900 Kilometer. Ein Großteil der im Flughafenkonzept angekündigten Destinationen (darunter Ibiza, London, Warschau, Mallorca, Kopenhagen, Kreta und Stockholm) liegt aber deutlich darüber. Das sorgt für ein höheres Startgewicht – und dementsprechend mehr Lärm.

Vorausschauend wirken dagegen die Bezugsgrößen: Im Gutachten werden nicht nur „High“ und „Low Case“ ausdrücklich berücksichtigt, man hält sich außerdem an die für das Jahr 2035 prognostizierten, und ehrgeizig hoch angesetzten, Flugbewegungen. (siehe Kasten) Die Botschaft: Schlimmer kann die von Gegnern gefürchtete Belastung nicht werden.

Derzeit wird das nun veröffentlichte Gutachten vom Umweltbeirat des Landes bewertet, auch Stellungnahmen aus der Bevölkerung werden noch berücksichtigt. Das Ergebnis dieser Prüfung ist für Umwelt-Landesrat Richard Theiner in jedem Fall „bindend“. Meint er damit sein Stimmverhalten bei der Volksbefragung? „Nein“, erklärt Theiner; „ich meine, dass es keine politischen Ausreden gibt. Verlangt der Beirat Auflagen, erfüllen wir die Auflagen, fordert er eine UVP (Umweltverträglichkeitsprüfung, Anm. d. Red.), machen wir eine UVP.“

## Die Millionen-Fieger

Mit diesen Prognosen wurde im aktualisierten Umweltbericht gerechnet.



### Dash 8-400

Fluggäste/Jahr: ca. 220.000  
Flüge/Jahr: 4.323  
Flüge/Tag: 13  
CO<sub>2</sub>/Start & Landung: 574,2 kg



### Boeing 737-700

Fluggäste/Jahr: ca. 69.000  
Flüge/Jahr: 490  
Flüge/Tag: 2  
CO<sub>2</sub>/Start & Landung: 2.454,5 kg



### Airbus A319

Fluggäste/Jahr: ca. 242.580  
Flüge/Jahr: 1.988  
Flüge/Tag: 5  
CO<sub>2</sub>/Start & Landung: 2.169,8 kg



### Cessna 172

Fluggäste/Jahr: 1.358  
Flüge/Jahr: 5.322 (inkl. Sportflüge)  
Flüge/Tag: 14  
CO<sub>2</sub>/Start & Landung: 15,7 kg



### Cessna Citation II

Fluggäste/Jahr: ca. 4.438  
Flüge/Jahr: 3.715  
Flüge/Tag: 10  
CO<sub>2</sub> / Start & Landung: 509,5 kg



### Cessna Conquest II

Fluggäste/Jahr: ca. 4.438  
Flüge/Jahr: ca. 3.715  
Flüge/Tag: 10  
CO<sub>2</sub>/ Start & Landung: 142,07 kg

### Gesamt:

Fluggäste/Jahr: 539.280  
Flüge/Jahr: 19.553  
Flüge/Tag: 54  
CO<sub>2</sub>/Tag: 12.820 kg

Quelle: Strategisches Entwicklungskonzept, Umweltscreening. Daten basierend auf Base Case, Jahr 2035