

13.403 Oberschüler

von insgesamt 19.778 – also 2 Drittel – besuchen im Schuljahr 2015/16 eine Schule in der Nähe ihres Wohnortes. 84,8 Prozent der Oberschüler gehen in einem der 4 Hauptorte des Landes zur Schule, also in Bozen, Meran, Brixen oder Bruneck. ©

„Wir verkaufen Südtirol als Sehnsuchtsort, in dem Ruhe, Entspannung und Sport garantiert werden. Der Flughafen verpasst diesem Gebiet den Todesstoß.“

Peter Ortner, Heimatpflegeverband



220.000 Lkw

zusätzlich auf der Autobahn zwischen Brenner und Salurn: Dem entspreche die Schadstoffbelastung aus der Verbrennung von 1,36 Millionen Kilogramm Kerosin der Flugzeuge – wenn der Flughafen Bozen weitergeführt werde. ©

Broschüre mit Pro und Contra zum Flughafen

BOZEN. Eine objektive zweisprachige Informationsbroschüre, mit einem Anhang in ladinischer Sprache, von höchstens 20 Seiten zur beratenden Volksbefragung über den Gesetzentwurf Nr. 60/15 „Bestimmungen zum Flughafen Bozen“ zu veröffentlichen: Dazu verpflichtete gestern der Landtag die Landesregierung auf einen Beschlussantrag der Grünen hin. In dieser Broschüre soll den Pro und Contras zum Thema Flughafen gleich viel Platz eingeräumt werden. Außerdem wird eine Arbeitsgruppe dazu eingesetzt, die aus 6 Mitgliedern des Landtages besteht, 3 für das Pro und 3 für das Contra. Die 6 Mitglieder dieser Arbeitsgruppe werden vom Kollegium der Fraktionsvorsitzenden ermittelt. Die Broschüre soll kostenlos an jeden Haushalt in Südtirol zugesandt werden und zum Download bereitstehen. ©



Federführend im Komitee „no-airport-bz“ (von links): Heinrich Seyr, Argante Brancalion, Klauspeter Dissinger, Georg Simeoni, Peter Ortner, Christoph von Elzenbaum und Sepp Bacher.

„Unnützlich, zu teuer und gefährlich“

FLUGHAFEN BOZEN: Gegner machen mobil – Finanzielle, wirtschaftliche und umweltpolitische Argumente gegen den Flughafen

BOZEN (wib). 20 Jahre schon rechnet sich der Bozner Flughafen nicht, 3 Fluglinien hätten eine Bruchlandung hingelegt. Und trotzdem wolle die Landesregierung dem Flughafen noch weitere 5 Jahre Probezeit einräumen. Das will das Komitee „no-airport.bz“ verhindern – die Liste der Gegenargumente ist lang.

Es seien umwelt- und demokratiepolitische, aber auch finanzielle, wirtschaftliche sowie technische Gründe, die gegen die Wiederaufnahme des Flugbetriebes in Bozen sprechen würden, hieß es gestern bei einer Pressekonferenz am neuen Sitz des Alpenver-

eins in Bozen. 120 Millionen Euro habe der Flughafen bisher den Steuerzahler gekostet, bis 2035 würde sich die Summe auf 204 Mio. Euro erhöhen, sagte AVS-Vorsitzender Georg Simeoni. „Jeder Fluggast kostet dem Land 84,60 Euro, jeder Zugsnutzer 5,80 Euro und jeder Busnutzer 2 Euro. Das heißt: Jeder Fluggast – und die meisten Südtiroler werden das am Bozner Flughafen nie sein – kostet 42 Mal mehr als ein Busnutzer.“

In dieselbe Kerbe schlug Argante Brancalion von „Ambiente & salute“: Mit dem Geld, das in den Flughafen investiert werde, könnten 10 Jahre lang 500 Krankenpfleger und 200 Ärzte beschäftigt werden, weiters die Vinschger Bahn elektrifiziert und

die Überetscher Bahn errichtet werden. Sein Fazit: „Der Flughafen ist unnützlich, zu teuer, schädlich und gefährlich.“

Die Sicherheitsfrage stellte auch der Anrainer Sepp Bacher. Der Bozner Flughafen sei schon mit kleinen Fliegern schwer anzufliegen. „Und wenn ein Flugzeug abstürzt? 5000 Anrainer wären von einer solchen Katastrophe betroffen“, sagte Bacher.

Die Lärm-, CO₂- und Stickoxidbelastung führte Klauspeter Dissinger, Präsident des Dachverbandes für Natur- und Umweltschutz ins Feld. Um auf die angepeilte Passagierzahl zu kommen, müsse alle 10 Minuten ein Flugzeug starten oder landen – jeweils mit einem Lärmpegel von 130 Dezibel, wobei die Schmerzgren-

ze bei 120 Dezibel liege. „Es ist erwiesen, dass Menschen in Flughafennähe signifikant stärker unter Bluthochdruck und Herzkreislauferkrankungen leiden sowie einem höheren Herzinfarkt- und Schlaganfallrisiko ausgesetzt sind“, sagte Dissinger. Allein der CO₂-Ausstoß pro Passagier und Kilometer sei im Flugzeug etwa 3 Mal höher als bei einem Pkw, 10 Mal höher als beim Zug und sogar 20 Mal höher als bei Bussen. „Es darf keine zusätzliche Belastung für die Bewohner des Unterlandes und des Bozner Talkessels geben“, betonte Christoph von Elzenbaum von der Arbeitsgemeinschaft Lebenswertes Unterland. Und in Richtung Wirtschaft: Nur gesunde Mitarbeiter seien gute Mitarbeiter.

Dass für den Tourismus nicht nur die Erreichbarkeit, sondern vor allem eine intakte Landschaft wichtig sein sollte, betonte Peter Ortner, der Präsident der Heimatpfleger. Der Flughafen versetze einem Gebiet, das mit vielen landschaftlichen Highlights aufwarte „den Todesstoß“. Den Heimatschutz sehen die Schützen in Gefahr. „Ein Privatunternehmen könnte es sich nicht leisten, 20 Jahre ein Unternehmen zu finanzieren, das von vornherein zum Scheitern verurteilt ist – nur die Politik mit unserem Steuergeld“, sagte Heinrich Seyr.

Das Komitee „no-airport-bz“ hofft, dass diese Argumente am 12. Juni dazu führen werden, dass das „Nein“ bei der Volksbefragung siegt. © Alle Rechte vorbehalten