

# Flugplatz Bozen ...

... zum x-ten Mal



Steht seit mittlerweile 20 Jahren zur Diskussion:  
der Flughafen Bozen

Foto: Griseldis Dietl

Seit dem fernen Jahr 1994 ist der Ausbau des Bozner Flughafens ein wiederkehrendes Thema. Nach der Unterschriftenaktion 1997, bei der 34.635 Personen gegen den Ausbau des Flughafens unterschrieben haben, hat die damalige Landesregierung beteuert, den Flughafen nicht in dem Ausmaß auszubauen, wie es im damaligen Projekt vorgesehen war. Der Ausbau sollte nur in der allernötigsten Größe erfolgen; ein ziviler Flughafen sollte das Getöse der Militärmaschinen vermindern. Bereits damals äußerten der Alpenverein und der Dachverband für Natur- und Umweltschutz größte Bedenken und mahnten vor der berühmten „Salamitaktik“. Außerdem schien die Rentabilitätsrechnung der Befürworter zweifelhaft: 3,3 Flugbewegungen am Tag wurden für eine positive Bilanz als ausreichend errechnet. Die Flughafenbetreiber sollten mit dieser Rechnung eine veritable Bauchlandung hinlegen.

## Prophezeite Unrentabilität

2006 ging es nochmals los: Die Flugplatzbefürworter starteten eine neue Initiative, wahrscheinlich in der Hoffnung, dass das „Geschwätz von gestern“ bereits vergessen wäre. Die Rentabilität müsse unbedingt erreicht werden. Allen Versprechungen zum Trotz sollte der Flughafen nun ausgebaut werden, wie es bereits im Projekt aus dem Jahr 1994 vorgesehen war.



**1** Pressekonferenz der Umweltverbände im März 2011: Die Landesregierung hatte einen Masterplan vorgelegt, nach dem die Landebahn des Flugplatzes verlängert werden soll

Foto: Archiv AVS

Gemeinsam mit dem Dachverband für Natur- und Umweltschutz und anderen Umweltverbänden hat der Alpenverein daraufhin eine Volksabstimmung eingeleitet, die 2009 erfolgte. 113.674 Südtiroler Wähler haben damals gegen den Ausbau gestimmt, 26.739 waren dafür. Leider war die Volksabstimmung wegen des knapp verfehlten Quorums nicht rechtskräftig. Die Politik entschied den Ausbau und bot eine Mediation an, bei der aber keine technischen Argumente der Flugplatzkritiker zugelassen und somit alle Bedenken übergangen wurden. Dennoch versprach der damalige Landeshauptmann Luis Durnwalder nach Abschluss der Mediation am 18. Dezember 2006 gegenüber der Tageszeitung „Dolomiten“: „Eine Anpassung des Flughafens wird nur durchgeführt, wenn sie die Situation der Bürger nicht verschlechtert, sie mittel- und langfristig sogar verbessert.“

### Erreichbarkeit Südtirols

In der Zwischenzeit haben drei Fluggesellschaften versucht, den Flughafen Bozen zu bedienen, alle drei sind mangels Rentabilität kläglich gescheitert. Trotz dieses Scheiterns und trotz der vielen Ausfälle, die es bei den Flugbewegungen gegeben hat, ist die Südtiroler Wirtschaft weiter gewachsen, der Touristenstrom nimmt weiter zu, Unternehmen werden gegründet, die Freie Universität



**2** Demonstration gegen den Ausbau des Bozner Flugplatzes 1996

Fotos: Archiv Dachverband

Bozen expandiert ... Die oft geforderte Erreichbarkeit Südtirols scheint unter dem Fehlen des Flugplatzes nicht zu leiden. Aber trotzdem wird nun eine Art Weltuntergangsstimmung heraufbeschworen, dass Südtirol unter Umständen sogar von den Landkarten verschwinden könnte.

### Verbesserung für die Bevölkerung?

Für den Flughafenausbau hat die Landesregierung beim Wiener Unternehmen Airport Consulting Vienna einen „Strategischen Entwicklungsplan mit

Business Plan“ in Auftrag gegeben. Der liegt nun vor und ist ganz im Sinne der Erfinder ausgefallen: Man rechnet mit einem Einzugsgebiet von rund einer Million Einwohnern – Südtirols Einwohnerzahl liegt bei rund 520.000 Personen. Vier Prozent der Touristen sollen in Zukunft mit dem Flugzeug anreisen – heute sind es 0,3 Prozent. Damit diese Zahlen aber erreicht werden, müssen laut Studie bestimmte Flugzeugtypen eingesetzt werden: Man spricht von Maschinen wie Boeing 737-700 (mit max. →

## DAS STEHT UNS BEVOR

### Geplante Erhöhung der Flugfrequenz:

- 2- bis 3-mal täglich Rom
- 3-mal wöchentlich Wien, nach 5 Jahren täglich
- 3-mal wöchentlich London, nach 5 Jahren täglich
- 3-mal wöchentlich Amsterdam oder Paris, nach 2-3 Jahren täglich
- nach Endausbau wird mit 6-8 Flugbewegungen pro Stunde gerechnet

149 Passagieren), Airbus A319 (156 Passagiere) und Dash 8Q-400 (80 Passagiere).

Die gleiche Studie stellt aber fest, dass auch eine ausgebaute Landepiste für Charterflüge mit diesen Flugzeugtypen zu kurz ist. Sie müssten, um schneller hoch zu kommen, mit verminderter Last starten und landen. Was im Umkehrschluss bedeutet: Um die Rentabilität zu erreichen, muss die Zahl der täglichen Flugbewegungen erhöht werden.

Um dies alles zu bewerkstelligen, genügt nicht nur die maximal mögli-

che Pistenverlängerung, auch größere Sicherheitsbereiche sind zu verwirklichen, was neuen Grundverbrauch und zusätzliche Investitionen bedeutet.

Ob es sich hier unterm Strich um eine Verbesserung für die Anrainer, für die Bevölkerung des Unterlandes und Überetschs handelt, ist zu bezweifeln. Der strategische Entwicklungsplan verliert kein einziges Wort zur Schadstoffbelastung und Lärmbelastung – als ob das Wohl der Bürger nicht wichtig wäre.

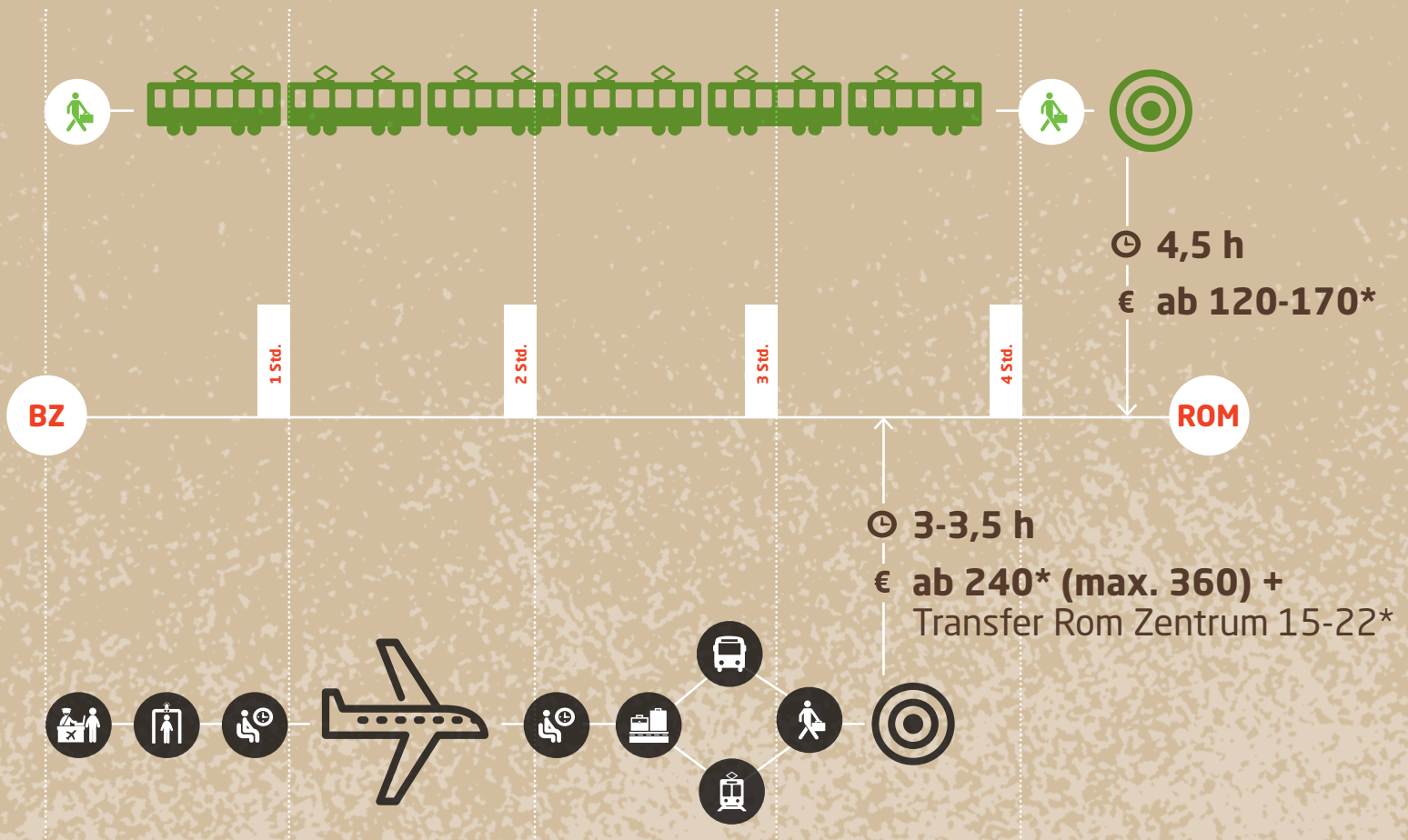
Aufgrund der wirtschaftlichen Aspekte, dem Widerspruch zum Ver-

kehrsprotokoll der Alpenkonvention – dem sich auch Südtirol zu fügen hat – und den vielen Umweltproblemen, die sich beim Betrieb und besonders nach einem Ausbau des Flughafens gemäß den Vorgaben der Wiener Studie ergeben, spricht sich der Alpenverein ganz entschieden gegen die Ausbaupläne des Bozner Flughafens aus und appelliert an alle Mitglieder, sich an der Volksbefragung im Juni dieses Jahres zu beteiligen und die angesprochenen Probleme gründlich bei der Stimmenabgabe zu berücksichtigen. ■

Georg Simeoni, AVS-Präsident

## ETWAS SCHNELLER, ABER TEURER UND UMSTÄNDLICHER

### VERGLEICH ZUG-FLUGZEUG BOZEN- ROM



\*Preise variieren je nach Buchungsdatum und Tarif exkl. Anreise zu Bhf., Flugplatz



# Die ewigen Schreier?

## Argumente gegen den Ausbau des Flughafens

**Die Befürworter des Bozner Flughafens werfen den Gegnern des Ausbaues vor, ohne Argumente zu sein und nur emotional, fundamentalistisch, ideologisch, inkompetent und sogar dumm zu argumentieren. Dazu befragten wir AVS-Präsident Georg Simeoni.**



Fotos: Ingrid Beikircher

### Ist der AVS bloß der ewige Schreier?

Diesen falschen Feststellungen muss ich strikt widersprechen, unsere Position haben wir immer mit verschiedenen Argumenten untermauert: Umweltschutz, Erreichbarkeit, Rentabilität, Tourismus, alternative Lösungsmöglichkeiten usw. Tatsache ist aber, dass nicht die Argumente, aber die Mittel der Flughafengegner weitaus geringer und bescheidener sind als jene der Befürworter. Bereits zu Beginn der Flughafendiskussion in den 1990er-Jahren haben die Naturschützer ihre Zweifel an der Rentabilität des Flughafens angebracht, wir wurden damals als inkompetent abgetan. In der Zwischenzeit haben drei Fluggesellschaften eine klägliche Bruchlandung hingelegt. Viel öffentliches Geld wurde bereits investiert, es soll in Zukunft noch mehr dazu-

kommen, ohne Rücksicht auf die Belange und die Lebensbereiche eines Großteils der Südtiroler Bevölkerung. Die Bevölkerung ist gegen ein Subventionsgrab.

### Was bedeutet der Ausbau für Südtirol?

Als größter Umweltschutzverband Südtirols sehen wir uns in die Pflicht genommen und betrachten den Ausbau des Bozner Flughafens mit besonderer Sorge. Die im Endausbau angestrebte Zahl von sechs bis acht Flugbewegungen pro Stunde stellt den Bozner Talkessel, das Unterland – als einzig mögliche An- und Abflugschneise – und das Überetsch vor enorme Lärm- und Abgasbelastungen. Diese Anzahl an Flugbewegungen ist laut letztem Business-Plan nötig, um den Flughafen in die Ren-

tabilitätszone zu bringen. Was aber in der Rechnung vernachlässigt wurde: Die im Plan angestrebten Flugzeuge können auch bei ausgebauter Landebahn nicht mit voller Last landen und starten. Will man also die geplanten Fluggastzahlen erreichen, so wird eine noch höhere Flugfrequenz benötigt, was nicht nur die Notwendigkeit eines Ausbaues verschiedener Infrastrukturen bedingt und damit den Verbrauch und die Versiegelung von Grund und Boden, sondern die Schadstoffemissionen pro Person in die Höhe treibt. Dabei ist im Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention, der auch Südtirol unterliegt, unter anderem festgehalten: „Die Vertragsparteien verpflichten sich, die Umweltbelastungen durch den Flugverkehr so weit wie möglich zu senken ... und den Neu- bzw. Ausbau von Flughäfen zu →



Die Ausbaupläne für den Flughafen bedeuten neuen Bodenverbrauch →

begrenzen.“ Als logische Konsequenz müsste dies für Südtirol bedeuten, alle Ausbaupläne für den Flughafen Bozen zu streichen!

**Inwiefern leidet die Wirtschaft ohne Ausbau?**

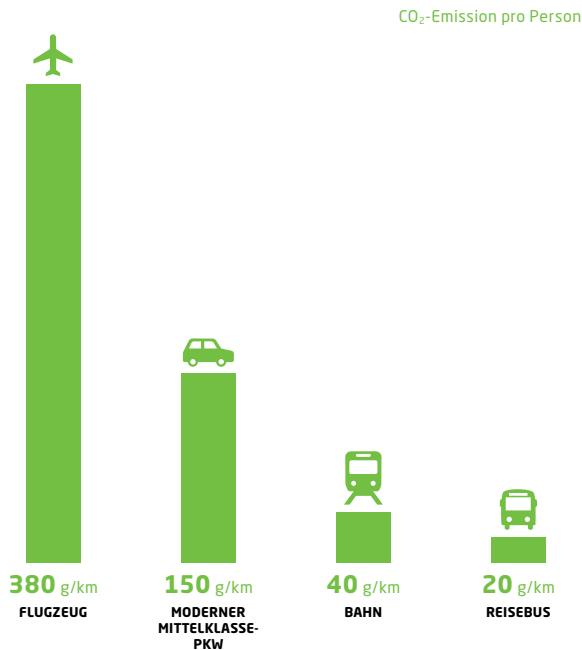
Ich glaube nicht, dass die Wirtschaft wegen des Fehlens eines großen Flugplatzes leidet; sie hat sich trotz

beschränktem Flugbetrieb bestens entwickelt. Dies bestätigen verschiedene Studien und statistische Erhebungen. Wenn Betriebe ihre Sitze ins Ausland verlegen, so hängt dies mit den enormen bürokratischen Hindernissen und mit den hohen Steuern zusammen, sicher nicht mit dem Fehlen eines Flughafens.

**Wird Südtirol eine touristische Wüste?**

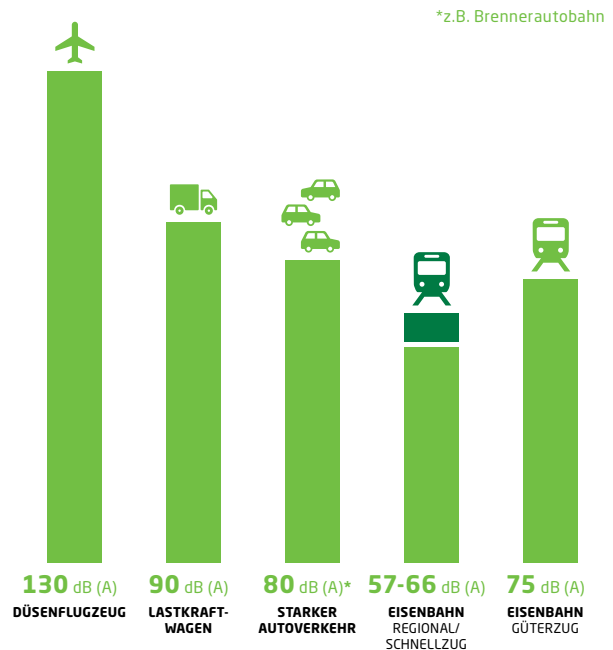
Hierzu stelle ich fest, dass im letzten Sommer laut Statistikamt der Tourismus um vier Prozent zugenommen hat – und dies ganz ohne funktionierenden Flughafen! Als beste Beispiele möchte ich Top-Destinationen wie St. Moritz, Zermatt oder Davos in der Schweiz oder Zell am

**VERGLEICH CO<sub>2</sub>-AUSSTOß PRO KILOMETER**



Quelle: [www.co2.emissionen-vergleichen.de](http://www.co2.emissionen-vergleichen.de)

**LÄRMOMETER**



Quellen: Landesagentur für Umwelt, Autonome Provinz Bozen; Bayerisches Landesamt für Umwelt



**Businessjet beim Start am Flughafen Bozen**

Fotos: Anna Pichler

See in Österreich nennen, sie belehren uns eines Besseren: Sie alle haben keinen Flughafen in der von den Befürwortern angestrebten Größe, der Tourismus aber ist gerade in diesen Orten, wie wir wissen, auf höchstem Niveau. Zermatt ist nicht einmal mit dem eigenen Auto erreichbar. Südtirol ist auf der Schiene und mit dem Auto gut erreichbar und kann gerade in politischen Krisenzeiten wie jetzt, gegenüber Fernreisen punkten.

### **Südtirol, ein Turboland?**

Südtirol gibt vor, ein Klimaland zu sein. Wir werben mit der schönen Landschaft, mit einem sanften Tourismus. Wollen wir einen Turbotourismus? Und uns dadurch unseren guten Ruf zerstören? Wollen wir nur die Betten mit Touristen füllen, die Bozen anfliegen, dort übernachten, eine Dolomitenfahrt machen, das eine oder andere Museum besichtigen und maximal am dritten Tag wieder abreisen? Ist das die Zukunft für unser Hotelgewerbe? Ich hoffe nicht und bin der Überzeugung, dass wir uns noch viel mehr auf die

Schönheit und Einmaligkeit unserer Heimat besinnen und den Gästen unsere wanderbare Landschaft bieten sollten. Und ich frage mich, wozu wir eigentlich das Weltnaturerbe haben? Sollte es nicht unberührte Natur und weiträumige Ruhe und Erholung vermitteln? Und wie sieht es mit der viel gepriesenen Entschleunigung aus? Muss wirklich gar alles schleunigst erreichbar sein?

### **Verzichtet der AVS aufs Fliegen?**

Das kann man so absolut nicht sagen. Es gibt sicher auch AVS-Mitglieder, die das Flugzeug für Urlaubsreisen oder Geschäftsreisen benützen. Dabei spielt aber der Flugplatz in Bozen eine sehr marginale Rolle, wenn schon dann fährt man mit dem Zug, Bus oder PKW zum nächstgelegenen internationalen Flughafen und hat dort die besten Anbindungen. Unser Ziel ist es, Reisen innerhalb Europas immer mit dem Zug oder Bus anzutreten.

### **Welche Alternativen gibt es?**

Die Zugverbindung über den Brenner muss dringend besser koordiniert werden.

Es geht nicht an, dass ich von Bozen nach Innsbruck drei Stunden Fahrzeit einplanen muss und dann noch riskiere, am Brenner den Anschluss zu verpassen. Eine Verbesserung ist mit dem Brennerbasistunnel geplant: In 80 Minuten nach München – zu einem internationalen Flughafen – das ist ein Ziel, das anzustreben ist. Auch Richtung Verona oder Bergamo haben die Zugverbindungen noch erhebliches Verbesserungspotenzial.

### **Worin liegt die Zukunft?**

Studien belegen, dass Strecken von 600 bis 800 Kilometer gut mit der Bahn zu bewältigen sind. Dies ist kostengünstiger, zeitlich mit dem Flugzeug gleichzusetzen und zudem erreicht man dadurch die Zentren direkt, ohne ein weiteres Verkehrsmittel und Zeit in Anspruch zu nehmen. Deshalb liegt meines Erachtens die technische Zukunft in einem effizienten Ausbau des Schienennetzes, hier gibt es ein enormes Ausbau-Potenzial für schnelle Verbindungen. ■

**Ingrid Beikircher**