



## Flughafen Bozen

# Viele Fragen, eine Antwort: Nein!

Die Liste der Fragen, die die Ausbaupläne des Landes für den Flughafen Bozen aufwerfen, ist fast unendlich lang. Es sind Fragen zur Lärm- und Emissionsbelastung, zu Einschränkungen der Lebensqualität und der wirtschaftlichen Entwicklung, zu finanziellen Belastungen und politischer Glaubwürdigkeit. So viele Fragen es aber auch sind, die Antwort ist immer eine: das Nein bei der Volksabstimmung am 12. Juni.

Seit gut 20 Jahre beschäftigt sich der Dachverband für Natur- und Umweltschutz mit dem Flughafen Bozen. Oder besser gesagt: Wir müssen uns seit 20 Jahren damit befassen, denn dieser Flughafen ist wie ein Untoter. Egal, wie oft er auch scheitert, egal, wie oft er auch eingeeht, egal, wie viele Steuermillionen verbrannt werden - er aufersteht immer wieder.

Am 12. Juni haben wir nun die Möglichkeit, diesem Untoten seine ewige Ruhe zu gönnen, indem wir bei der Volksabstimmung das „Nein“ ankreuzen. Wir sagen Ihnen auch das Warum und Sie werden sehen, die Liste der Argumente für das „Nein“ ist ebenso lang wie komplex.

Deshalb ein Tipp vorneweg:

**Wenn Sie am 12. Juni in der Wahlkabine stehen, brauchen Sie sich nur eine Frage zu stellen: Brauche ich diesen Flughafen?**

### 204 Steuermillionen fließen in den Flughafen

Auch wenn dieses Flughafenprojekt das Projekt einer kleinen Minderheit ist, so ist es doch die große Mehrheit, die dafür zu zahlen hat. Oder besser: die Allgemeinheit. Der Flughafen verschlingt schließlich bis 2035 nicht weniger als 204 Millionen Euro. Keine Gelder wohlge-merkt, die private Investoren zur Verfü-

gung stellen würden, sondern öffentliche Institutionen, demnach also Gelder, die aus Steuern und Beiträgen stammen.

Diese stolze Summe setzt sich aus Investitions- und Betriebskosten zusammen. In erstere Kategorie fallen die mehr als 120 Millionen Euro, die bis 2014 bereits in den Flughafen investiert worden sind (um ihn im selben Jahr de facto zu schließen), die Kosten von 4,5 Millionen Euro für die Sanierungsarbeiten im Jahr 2015 sowie die im Flughafenkonzept vorgesehenen 21,6 Millionen Euro Investitionskosten bis 2035. An Betriebskosten kommen dazu noch einmal im sogenannten „Base Case Scenario“ - also einer pragmatischen Schätzung - 58 Millionen Euro, die über einen Beitrag des Landes, über die Handelskammer und über die Betreiber-gesellschaft ABD gedeckt werden sollen. Übrigens: ABD ist nicht etwa ein privates Unternehmen, sondern eine In-House-Gesellschaft des Landes. Kosten von ABD sind demnach unsere Kosten, Schulden von ABD unsere Schulden.



Geplante Anflugschneisen bei verschiedenen Anflugverfahren über das Überetsch und den Bozner Talkessel

## Das teuerste öffentliche Verkehrsmittel

Die Rechnung ist demnach einfach: Das Flugzeug ist das mit Abstand teuerste öffentliche Verkehrsmittel. Jeder Fluggast kostet die öffentlichen Kassen rund 42 Mal mehr als jemand, der den Bus nimmt, und immer noch 15 Mal mehr als ein Zugpassagier. Wer Sarkasmus liebt, muss demnach denken: Zum Glück nehmen so wenige Menschen das Flugzeug. Und wer Realist ist, weiß: Es werden immer weniger. Vor allem auf Kurzstrecken ist das Flugzeug schon längst nicht mehr konkurrenzfähig, die Hochgeschwindigkeitsverbindungen der Bahn sind da eine weit günstigere und mittlerweile auch zeitlich konkurrenzfähige Alternative. Wer nimmt schon den Flieger nach Rom, wenn er in viereinhalb Stunden und um 80 Euro per Zug dorthin kommt?

## Ein Fass ohne Boden

Seit 20 Jahren ist der Flughafen demnach ein Fass ohne Boden, Jahr für Jahr mussten Steuermillionen in Ausbau und Betrieb gepumpt werden. Bei der Suche nach Finanzierungsmöglichkeiten war das Land dabei durchaus kreativ: direkte Finanzierungen, Kapitalerhöhungen, Übernahme von Investitionen in die Infrastruktur, Übernahme von Kosten für den Flugbetrieb wie etwa in Form von Dienstverträgen, Bereitstellung von Dienstleistungen wie beispielsweise der Brandschutz-

dienst. Dazu kommen mit Steuergeldern angekaufte Ticketpakete und die Beteiligung von Land und Region an der Fluggesellschaft Air Alps.

Wie auch immer man das jeweilige Kind aber getauft hat, im Grunde waren es immer nur Steuermillionen, die anderswo im Landeshaushalt gefehlt haben. Und das wird auch künftig so sein, was übrigens nicht wir sagen, sondern die Experten von „Airport Consulting Vienna“ (ACV), die das Flughafenkonzept erarbeitet haben.

**„Ein Privater müsste schon bei der Caritas sein, um den Flughafen zu übernehmen“,  
so Johann Frank von ACV.**

## Enorme Belastung für Mensch und Umwelt

Unabhängig davon, wie beschwichtigend die Argumentation der Flughafen-Befürworter in diesem Punkt auch immer ist: Die Umweltbelastung durch den Flughafen ist enorm, die zusätzliche Emissions- und Lärmbelastung trifft noch dazu ein Gebiet (Bozner Talkessel, Überetsch, Unterland), das ohnehin bereits stärker lärm- und abgaseplagt ist als andere Teile des Landes.

Flugzeuge erzeugen vor allem in der Start- und Landephase hohe Mengen an

Emissionen, die noch dazu in niedriger Höhe und damit unmittelbar über den Köpfen der Menschen ausgestoßen werden. Die Gleichung ist damit einfach: Je mehr Starts und Landungen, desto höher ist die Belastung der Bevölkerung.

## Mehr Flüge und größere Flugzeuge

Genau darauf setzt aber das Entwicklungskonzept für den Flughafen. Man will mehr Flüge mit größeren Flugzeugen. Will der Flughafen etwa nur das von der Landesregierung geforderte Mindest-Passagieraufkommen erreichen, geht das mit fünf bis sechs Flugbewegungen pro Stunde einher, und zwar von 6.30 bis 23.00 Uhr.

Das größte Problem dabei ist ganz sicher die Lärmentwicklung, und die ist bei Flugzeugen nun einmal vor allem bei Starts und Landungen enorm. Beim Start müssen die Turbinen volle Leistung bringen, bei den Landungen verursacht die zum Bremsen eingesetzte Schubumkehr einen Höllenlärm. Und die ist nötig, wollen größere Maschinen auf der immer noch kurzen Rollbahn in Bozen rechtzeitig zum Stehen kommen. Nun kann man sich die Belastung ausmalen, wenn alle zehn Minuten ein Flugzeug über unsere Köpfe dröhnt. An Samstagen, wenn hohes Flugaufkommen herrscht, erfolgen Starts und Landungen sogar in noch kürzeren Abständen.

Neben dem Lärm werden Mensch und Umwelt durch die Schadstoffe belastet, die Flugzeugturbinen in die Umgebung blasen. Anschaulich wird das etwa dann, wenn man sich den Ausstoß von Kohlendioxid pro Passagier und Kilometer vor Augen hält. Der liegt beim Flugzeug fast zehn Mal höher als bei der Bahn und sogar fast 20 Mal höher als beim Bus. Diese Zahlen sind nicht etwa reine Theorie, sie haben auch handfeste Auswirkungen, beispielsweise auf das Klima. So hat das Land selbst in der Klimastrategie „Energie Südtirol 2050“ festgelegt, dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoß drastisch gesenkt werden soll. Wie das mit der Förderung der CO<sub>2</sub>-Schleuder Flugzeug vereinbar ist, bleibt dahingestellt. Oder ist das KlimaLand nichts als eine leere Marketinghülse?

Emissionen und Lärm beeinflussen übrigens nicht nur das Klima, sondern auch die Gesundheit. Studien renommierter Forschungseinrichtungen belegen, dass

Menschen in Flughafennähe signifikant stärker unter Bluthochdruck und Herz-Kreislaufkrankungen leiden, einem höheren Herzinfarkt- und Schlaganfallrisiko ausgesetzt sind und auch die kognitiven Fähigkeiten von Kindern beeinträchtigt werden. Risiken, die die Flughafen-Befürworter offenbar billigend in Kauf nehmen.

**Studien belegen, dass Menschen in Flughafennähe einem signifikant höheren Herzinfarkt- und Schlaganfallrisiko ausgesetzt sind.**

### Wo bleibt die Glaubwürdigkeit?

Neben der Belastung von Umwelt und öffentlichen Kassen belastet der Flughafen auch noch die Demokratie in unserem Land. Seit 20 Jahren verspricht man uns, der Flughafen Bozen werde funktionieren, seit 20 Jahren beweist die Realität das Gegenteil. Was auf der Strecke bleibt, ist die Glaubwürdigkeit der Politik. Warum sollte man neuen Versprechen glauben, wenn die alten allesamt gebrochen worden sind – immer und immer wieder?

Und warum sollte man glauben, dass die Rechnung Flughafen nun endlich aufgeht, wenn sich doch an den Rahmenbedingungen nichts geändert hat und sich auch in Zukunft nichts ändern wird? Der Bozner Flughafen wird auch künftig landschaftlich ungünstig gelegen sein, seine Rollbahn wird auch künftig zu kurz sein für Starts und Landungen voll ausgelasteter größerer Flugzeuge, er wird auch künftig ein Subventionsbetrieb bleiben. Und für „Otto Normalverdiener“ bleiben Flüge von Bozen aus auch künftig weitgehend unerschwinglich. Warum also sollten wir glauben, dass der Flughafen Bozen plötzlich ein Erfolg wird?

Fakt ist: Die Landesregierung verschließt vor all den misslungenen Experimenten die Augen und will dem Flughafen Bozen bis 2022 Zeit geben, auf 170.000 Passagiere zu kommen. Das ist nichts anderes als eine weitere Probezeit, eine weitere Testphase: Warum aber muss ein Produkt, das seit 20 Jahren unverkäuflich ist, weitere fünf Jahre getestet werden? Und welcher Arbeitgeber räumt einem Angestellten, der seit 20 Jahren nur Schaden anrichtet, noch einmal eine Probezeit ein?

Vielleicht kann man diese Frage beantworten, wenn man sich vor Augen hält, wer von diesem Flughafen profitiert. Nein, es ist nicht „die Südtiroler Wirtschaft“, denn die riskiert wegen der ausgedehnten Gefahrenzonen rund um den Flughafen in ihrer Entwicklung gebremst zu werden – zumindest im größten wirtschaftlichen Ballungsgebiet des Landes zwischen Bozen Süd, St. Jakob und Leifers. Dort darf nichts Neues mehr entstehen, dort angesiedelte Firmen würden in ihrer Entwicklung eingeschränkt, die Abwanderungsgefahr wäre groß.

**Wir würden vom Flughafen aus keinen Passagieren nachwinken, sondern einer ganzen Menge verlorener Jobs.**

Und nein, es ist auch nicht „der Tourismus“, der vom Flughafen profitiert. Das Flughafenkonzept selbst geht von 300.000 Touristen aus, die per Flugzeug nach Südtirol kommen sollen. Allerdings fliegen bereits heute 240.000 über Innsbruck und Verona ein, de facto rechnen also selbst die Flughafenmacher nur mit einem Plus von rund 60.000 Gästen, die bis 2022 jährlich über den Flughafen Bozen ins Land kommen würden. Das wäre ein Plus von nicht einmal 0,9 Prozent. Beeindruckende Zahlen

sehen wahrlich anders aus, jene der Sommersaison 2015 etwa: Das war eine Rekordsaison mit bis dato nie erreichten Gäste- und Nächtigungszahlen. Übrigens: 2015 war der Flughafen schon geschlossen... Wer profitiert also vom Flughafen? Gute Frage, die Antwort bleibt man uns allerdings schuldig.

### Was passiert, wenn wir „Nein“ sagen?

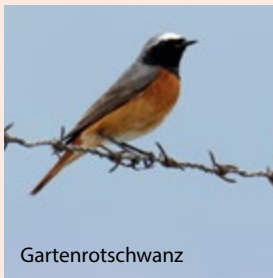
Argumente gegen eine Fortführung des Flughafen-Experiments gibt es demnach viele: wirtschaftliche, umwelttechnische, demokratiepolitische, aber auch gesundheitliche und technische. Und noch ein Argument gibt es: die Zukunft. Schließlich machen die Befürworter uns Angst, dass Südtirol von der Landkarte verschwinde, wenn man „Nein“ zum Flughafen sagt. Das Gegenteil ist der Fall: Südtirol wird weiter erreichbar sein, und zwar auch für Fluggäste, die über Innsbruck und Verona ins Land kommen. Und Südtirol wird seine Seele nicht verkauft haben, eine Seele, die nie jene eines „Immer schneller, immer mehr, immer teurer“ war, sondern die eines „Immer besser“.

**Wer am 12. Juni „Nein“ zum Flughafen Bozen sagt, sagt „Ja“ zur Zukunft.**

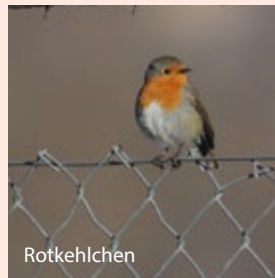
### Du möchtest aktiv mithelfen? Nichts leichter als das:

- Informiere dich selbst auf [www.no-airport.bz](http://www.no-airport.bz)
- Informiere möglichst viele Menschen in deinem Verwandten- und Bekanntenkreis. Benutze dazu dieses *Naturschutzblatt*, den Flyer zum Haustrennen oder das Info-Material auf der Website [www.no-airport.bz](http://www.no-airport.bz)
- Wir lassen dir gerne Flyer zukommen, die du verteilen kannst. Ruf einfach an: 0471 973700 oder schreibe eine E-Mail an [info@no-airport.bz](mailto:info@no-airport.bz)
- Mache von dir und deinen Freunden kreative Videos (wie das geht, siehst du auf [www.1000stimmen.it](http://www.1000stimmen.it) oder [www.facebook.com/1000stimmen.1000voci](http://www.facebook.com/1000stimmen.1000voci)), lade sie hoch auf facebook, youtube, vimeo, ... und sende uns den Link.

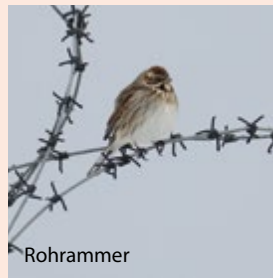
**Danke für dein Interesse und deine Mitarbeit!**



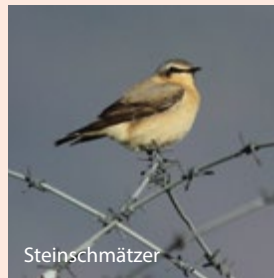
Gartenrotschwanz



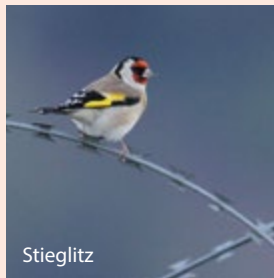
Rotkehlchen



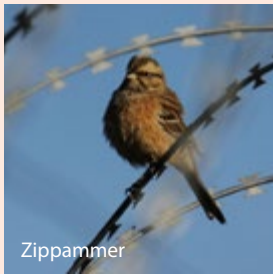
Rohrhammer



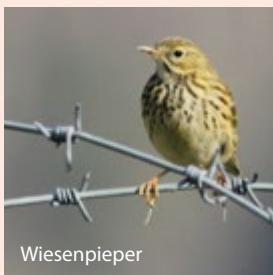
Steinschmätzer



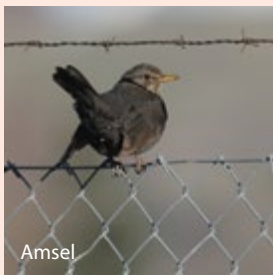
Stieglitz



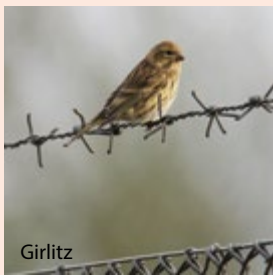
Zippammer



Wiesenpieper



Amsel



Girlitz

# Ein Landeplatz für Vögel

Der Pariser Klimagipfel hat als zentrale Verpflichtung die Rettung unseres Klimas und damit der Erde propagiert. Soll diese ernst genommen werden, dann müssen die Landesregierung, der Landtag und die vom Flughafen und Flugverkehr direkt betroffenen Gemeinden dafür als erste konkrete Maßnahme den Bozner Flughafen schließen.

## Tourismus und Fluggäste

Allen Unkenrufen zum Trotz, dass Südtirol ohne Flughafen nicht erreichbar wäre und in der Bedeutungslosigkeit verschwinden würde, sind im Jahr 2015 wiederum Spitzenwerte im Tourismusbereich erreicht worden. Und dies, obwohl seit Mitte 2015 der Flugbetrieb eingestellt ist. Fragt sich nur, wie die Millionen Gäste dennoch alle nach Südtirol gekommen sind?

## Zugvögel am Flughafen

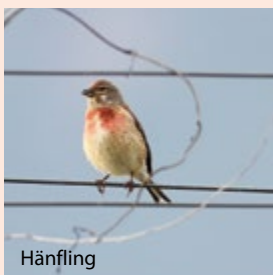
Herrscht kein Flugbetrieb, dann nutzen andere „Überflieger“ das Gelände des Flughafens. Für Zugvögel ist das weite Gelände geradezu einladend Rast zu machen auf ihrem Flug nach Norden oder Süden. Vögel brauchen auf ihren langen Zugwegen geeignete Rast- und Nahrungsplätze. Zahlreiche Beobachter haben allein in den letzten fünf Jahren auf dem Gelände des Bozner Flughafens Tausende Vögel von über 160 Arten festgestellt.

## Rast- und Nistplatz in Südtirol

So hohe Artenzahlen hatten in den vergangenen Jahrzehnten in Südtirol nur das Mündungsgebiet der Falschauer und der Kalterer See aufzuweisen. Beide Gebiete wurden aus diesem Grunde unter Schutz gestellt und sind heute als besondere Vogelschutzgebiete im Sinne der Vogelschutzrichtlinie (Richtlinie 2009/147/EG) ausgewiesen, die alle heimischen und wild lebenden Vogelarten unter Schutz stellt und ihnen Rast- und Nistmöglichkeit garantiert.

## Die Zahlen belegen es

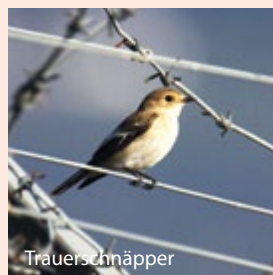
Das Gelände des Bozner Flughafens ist ein wichtiger Rastplatz für Zugvögel auf ihrer Flugstrecke zwischen Brenner und Salurn. Und er könnte noch besser werden, wenn einige Voraussetzungen erfüllt und geeignete Maßnahmen zur Aufwertung der Lebensräume und zum Schutz der Vogelwelt getroffen werden.



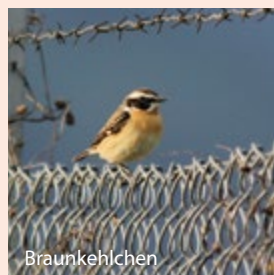
Hänfling



Rallenreier



Trauerschnäpper

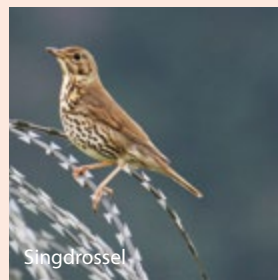


Braunkehlchen

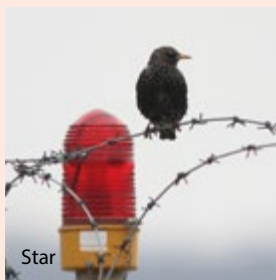


Rotfußfalke

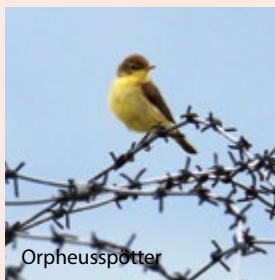
Im Zeitraum von 2010 bis 2015 wurden am Bozner Flughafen über 160 Vogelarten festgestellt, darunter 41 Arten, die durch die Vogelschutz-Richtlinie unter drei Rallen, fünf Wat- und Möwenvögel sowie neun Singvogelarten. Quelle: [www.ornitho.it](http://www.ornitho.it) - Rot umrahmte Bilder kennzeichnen gefährdete Vogelarten.



Singdrossel



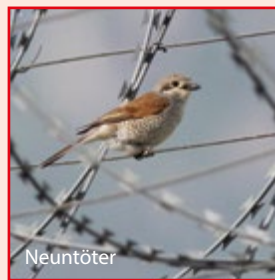
Star



Orpheusspötter



Schwarzkehlchen



Neuntöter

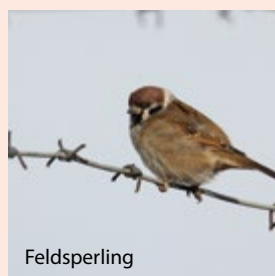
Fotos: Horand I. Maier



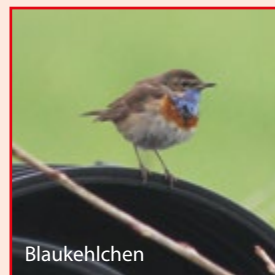
Auf ihrem Durchzug machen jedes Jahr im Frühjahr und im Herbst auch Kiebitze am Bozner Flughafen Halt.



Bruchwasserläufer



Feldsperling



Blaukehlchen

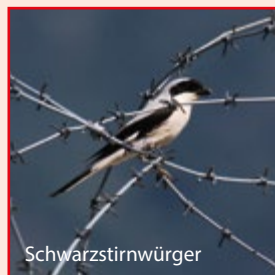
### Nur eine Vision?

Die Südtiroler Bevölkerung hat sich gegen den Flughafen Bozen ausgesprochen. Der Flughafen ist geschlossen, der Flugbetrieb eingestellt. Durch Renaturierungsmaßnahmen ist das Gelände umgestaltet, Wasserflächen und Feuchtwiesen geschaffen, Heckenlandschaften angelegt. Ein Paradies für Vögel! Aber nicht nur: Durch eine gute Besucherlenkung ist dieses „Naturschutzgebiet aus zweiter Hand“ auch für die Naturbeobachtung und Umweltbildung

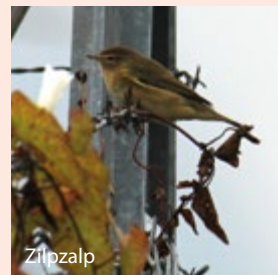
zu nutzen. Denn - Naturschutz und „Naturnutzung“ müssen kein Widerspruch sein, wenn Naturerlebnis und Erholung in der Natur geregelt und rücksichtsvoll erfolgen. Und Südtirol stellt dies ein weiteres Mal unter Beweis.

Die Frage zum Schluss: Bleibt das nur eine Vision?

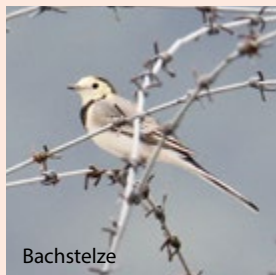
LEO UNTERHOLZNER  
ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR  
VOGELKUNDE UND VOGELSCHUTZ



Schwarzstirnwürger



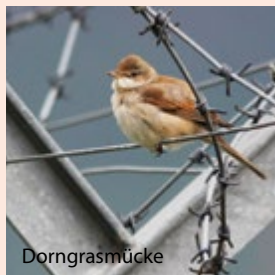
Zilpzalp



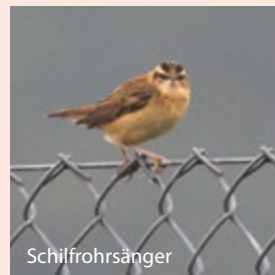
Bachstelze



Fitis



Dorngrasmücke



Schilfrohsänger

er besonderem Schutz stehen. Zu den besonders geschützten Arten zählen Weißwangengans, Weißstorch und Kranich, sechs Reiherarten, 15 Greifvögel,

## Aeroporto di Bolzano

# Molte domande, una sola risposta: No!

La lista delle incognite sollevate dal Piano di Sviluppo provinciale per l'aeroporto di Bolzano è molto lunga. Ci sono quesiti che riguardano l'inquinamento acustico e ambientale, l'impatto sulla qualità della vita e sullo sviluppo economico, il peso con cui graverebbe sulla spesa pubblica e la scarsa credibilità da parte politica. A tutte queste domande si può rispondere solamente con: il NO al referendum del 12 giugno.

### Aspetto finanziario

Un importante argomento per il No naturalmente è l'aspetto finanziario: lo sviluppo dell'aeroporto è il progetto voluto da una piccola minoranza, eppure a doverlo finanziare saranno i contributi della maggioranza della popolazione, ossia tutti i cittadini. Infatti, entro il 2035 l'aeroporto avrà divorato ben 204 milioni di euro di tasse e contributi pubblici. Di questo, circa 125 milioni di euro sono già stati investiti nell'aeroporto, altri 80 milioni di euro sono ancora da sostenere: saranno finanziati tramite contributi provinciali, tramite la Camera di Commercio e l'ente di gestione aeroportuale ABD, anch'esso provinciale. Pare dunque lecito chiedersi: è giusto investire i nostri soldi pubblici in un progetto senza futuro, che molto presto sarà superato dai treni ad alta velocità?

### Aspetto ambientale

Il secondo argomento importante contro l'aeroporto è l'impatto ambientale e acustico in una zona come la conca di Bolzano, l'Oltradige e la Bassa Atesina, già molto colpita da inquinamento. Il problema più grande è l'inquinamento acustico. Studi dimostrano che questo tipo di inquinamento è responsabile per ipertensione e malattie cardio-vascolari nei residenti in prossimità di un aeroporto, esponendoli a un maggiore rischio di ictus e infarto. All'inquinamento acustico si aggiungono le emissioni nocive delle turbine degli aerei. L'impatto diventa particolarmente evidente se si guarda alle emissioni di CO<sub>2</sub> per passeggero e chilometro: per i viaggi aerei sono dieci volte superiori

rispetto al viaggio in treno e quasi venti volte superiori rispetto al passeggero che viaggia in pullman.

### La domanda del Perché

In vista di queste prospettive bisogna chiedersi perchè la Giunta Provinciale porta avanti un progetto che nel corso degli ultimi vent'anni ha dimostrato di non essere funzionale. La risposta rimane un mistero. L'argomento della presunta „spinta“ che l'aeroporto darebbe al turismo è contrastato dai dati rilevati: si parla di un aumento di 60.000 turisti l'anno, ossia un incremento di appena 0,9%. Anche l'argomento che l'aeroporto sarebbe importante per lo sviluppo dell'economia locale non regge. Perchè viene ommesso che le cosiddette zone di rischio intorno all'aero-

porto coincidono con la zona fra Bolzano Sud, Laives e San Giacomo, ossia con il più grande agglomerato economico-industriale della Provincia. Le aziende che si trovano in queste zone di rischio, saranno limitate nel loro sviluppo e c'è il rischio che si trasferiscano altrove. Inoltre, le proprietà immobiliari – ad uso privato o commerciale – che si trovano nella zona di sorvolo a bassa quota, quindi a Bolzano, Laives, la Bassa Atesina e l'Oltradige, si svaluteranno notevolmente. Prospettive tutt'altro che positive...

Chi abbia intenzione di prendere una decisione responsabile il prossimo 12 giugno, dovrà valutare anche questi lati negativi e pesarli rispetto alla presunta necessità di avere un aeroporto a Bolzano.

**Chi il 12 giugno dice „No“  
all'aeroporto di Bolzano,  
dice „Sì“ al futuro.**

### Vuoi partecipare attivamente? Niente di più facile:

- Informati sul sito [www.no-airport.bz](http://www.no-airport.bz)
- Informa più persone possibile, parenti, colleghi, amici ecc.. Utilizza il *Naturschutzblatt*, il volantino da staccare all'interno o il materiale informativo scaricabile dal sito [www.no-airport.bz](http://www.no-airport.bz)
- Saremo lieti di inviarti volantini per la distribuzione. Basta chiamare il 0471 973700 o inviare una e-mail a [info@no-airport.bz](mailto:info@no-airport.bz)
- Fai dei video divertenti di te stesso o dei tuoi amici (facile, seguendo le istruzioni su [www.1000stimmen.it](http://www.1000stimmen.it) o [www.facebook.com/1000stimmen.1000voci](http://www.facebook.com/1000stimmen.1000voci)), caricali su facebook, youtube, vimeo, ... e mandaci il link.

**Grazie per il tuo interesse e la tua collaborazione!**

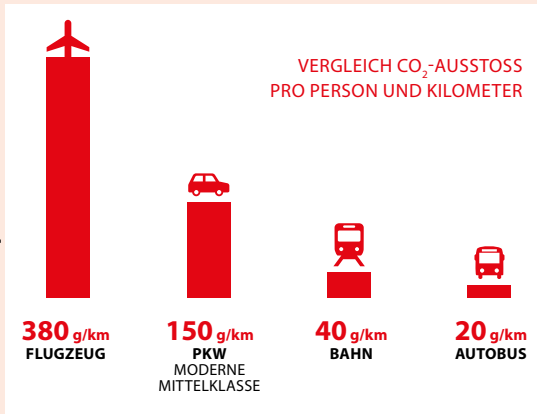


# www.no-airport.bz

Trotz 20 Jahren Pleiten, Pech und Pannen will das Land weiter Steuergelder in den Flughafen Bozen investieren. Warum Sie dazu NEIN sagen sollten...



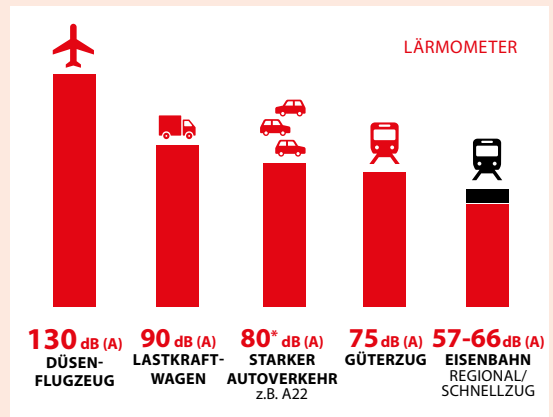
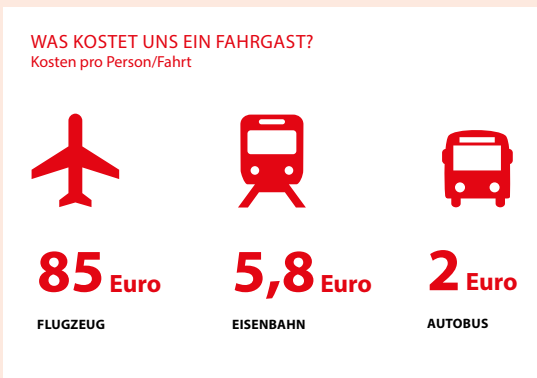
Wollen wir mehr Flüge mit größeren Flugzeugen, also mehr Lärm und mehr Emissionen in einem schon heute stark belasteten Gebiet?



Fluglärm und Emissionen machen krank. In Bozen, im Unterland und im Überetsch wird mit mehr Herzinfarkten, Schlaganfällen und Atemwegserkrankungen zu rechnen sein.



204 Millionen Euro an Steuer- und Beitragsgeldern kostet uns der Flughafen bis 2035. Eine stolze Summe für ein Land, das bei Gesundheit und Sozialem sparen muss.



Die Gefahrenzonen des Flughafens umfassen den größten Gewerbe-Ballungsraum des Landes. Weitreichende Verbote bremsen die Entwicklung hunderter Betriebe und kosten Jobs. Zudem verlieren Immobilien im gesamten Einzugsgebiet enorm an Wert.



Ein Flughafen als Touristen-Magnet? Von wegen! Seriös gerechnet bringt der Ausbau des Flughafens knapp ein Prozent mehr Gäste. Und 2015 war ein Tourismus-Rekordjahr: ganz ohne Flughafen.



Das Kerngeschäft des Flughafens Bozen ist die Kurzstrecke. Gerade dort ist die Hochgeschwindigkeitsbahn eine Alternative: billiger, komfortabler, schonender. Und mit Innsbruck und Verona liegen gleich zwei bereits funktionierende Flughäfen in unmittelbarer Nähe.



Das Land will dem Flughafen noch eine weitere Testphase gönnen. Was gibt es nach 20 Jahren Pleiten, Pech und Pannen noch zu testen?

Geldverschwendung, Umweltverschmutzung, Gesundheitsgefahren: All dies sind gute Gründe, um am 12. Juni NEIN zum Flughafen Bozen zu sagen. Was letztendlich zählt, ist aber nur eine einzige Frage:

## BRAUCHE ICH DIESEN FLUGHAFEN?





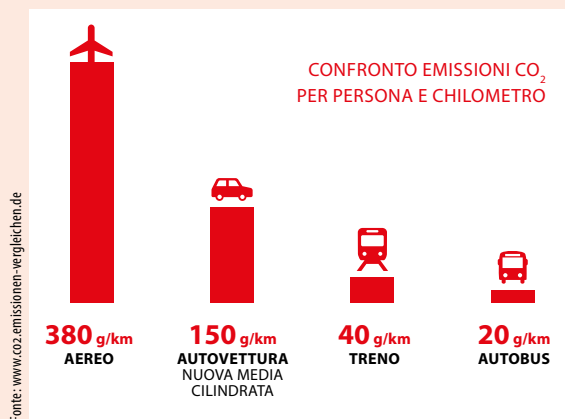
# STOP

# www.no-airport.bz

Nonostante 20 anni di fallimenti e infiniti sforzi la Provincia vuole investire ulteriori soldi pubblici nell'aeroporto di Bolzano. Ecco perché dovrete dire di NO a questo progetto:



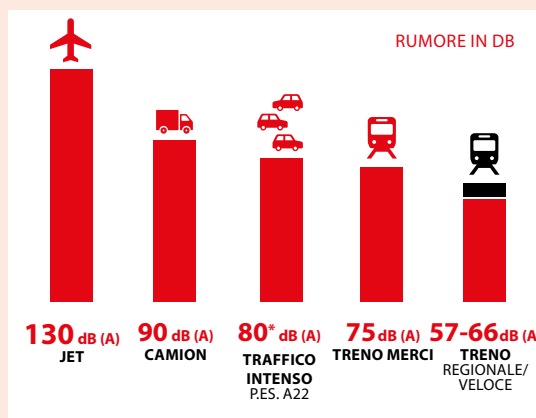
Si prevedono più voli con aerei più grandi, quindi più rumore e più emissioni nocive in una zona già molto colpita.



Il rumore e le emissioni fanno male alla salute. A Bolzano e in Bassa Atesina/Oltradige ci si aspetta un aumento di infarti, malattie cardiovascolari e alle vie respiratorie.



204 milioni di euro: questo il costo dell'aeroporto fino al 2035. Una somma cospicua per una provincia costretta a risparmiare su sanità e sociale.



Il piano di rischio dell'aeroporto coincide con la più importante zona produttiva della provincia. Le limitazioni che ne derivano per le aziende saranno un freno per lo sviluppo di centinaia di imprese e si perderanno posti di lavoro. Inoltre, in tutta l'area si manifesterà un forte deprezzamento degli immobili.



L'aeroporto servirà ad attirare i turisti? Per niente! Facendo bene i conti vien fuori che il numero di turisti potrà aumentare al massimo dell'1%. L'anno record del turismo è stato il 2015. Con l'aeroporto fuori servizio.



Il core-business dell'aeroporto sono i voli a breve distanza. Ma proprio sulle brevi distanze è molto attraente il treno ad alta velocità: un'alternativa più economica, più comoda, più ecologica. E con Verona ed Innsbruck due aeroporti già funzionanti sono nelle immediate vicinanze.



La Provincia vuole concedere all'aeroporto un altro periodo sperimentale. Come se 20 anni di esperimenti – a spese nostre! – non bastassero...!

Spreco di denaro, inquinamento, rischi alla salute: tante buone ragioni per votare NO all'aeroporto il 12 giugno. In fondo basta porsi una sola domanda:

## MI SERVE QUESTO AEROPORTO?





# Costoso, inutile, dannoso e pericoloso



Argante Brancalion

## Perché votare NO al Referendum?

### Costoso

Ci è già costato 120 milioni di euro, entro il 2035 ne costerà 204 milioni più i costi di marketing. Come sempre nelle opere costose l'economia preferisce lasciare gli investimenti "strutturali" all'ente pubblico, le perdite si fanno ricadere sui cittadini che le pagano con le proprie tasse, con conseguenti tagli a sanità e welfare. Stefan Pan non perde occasione per ricordare all'amministrazione gli alti costi della sanità pubblica, mentre, cinicamente, ricorda l'importanza strategica dell'aeroporto per lo "sviluppo economico" della Provincia. Per queste persone lo sviluppo è visto solo come sviluppo economico, convinti che più denaro gira, maggiore è il benessere, convinti paradossalmente che più sono ricchi loro, più siamo felici noi. Il solo sviluppo possibile però è quello sostenibile.

**Il benessere per noi è fondato su buoni servizi, ambiente pulito, rapporti personali sani, una vita magari più lenta, ma più umana. Per questo sviluppo siamo disposti a pagare, a questo devono servire le nostre tasse.**

Con 204 milioni di euro si possono pagare ben 510 infermiere oppure 291 medici oppure 582 operatori sociali per dieci an-

ni, senza pensare ad utili infrastrutture come l'elettrificazione della linea ferroviaria della Val Venosta o la metropolitana di superficie tra Bolzano e l'Oltradige che tra il resto ridurrebbero le emissioni di gas serra anziché aumentarle. Altro costo poco considerato è la grande svalutazione degli immobili della zona coinvolta (S. Giacomo, Laives, Appiano, Vadena). Questi costi non sono previsti dagli studi provinciali, come a dire: Non ci riguarda, fatti loro, che si ar-



rangino! Non possono vendere. Chi vuole una casa 300 metri da un aeroporto? Quindi non possono andarsene, quindi dovranno rimanere lì a subire tutti gli effetti negativi dell'aeroporto il resto della loro vita!

### Inutile

La conca di Bolzano è una piccola zona stretta tra i monti, a metà strada tra Verona e Innsbruck, dove sono presenti due aeroporti internazionali già ben avviati. È ben collegata con nord e sud, con una linea ferroviaria e l'autostrada. Possiede una fitta e comoda rete stradale che collega l'est e l'ovest e i più sperduti masi a ogni centro abitato e al mondo. Ben 6,1 milioni di turisti riescono a raggiungere ogni albergo, ogni paese, ogni lago, ogni cima di montagna. E la lobby alberghiera vuole a tutti i costi che venga migliorata la raggiungibilità, pena l'isolamento!

### Dannoso

Possono raccontarci quello che vogliono, ma gli aerei fanno tanto rumore e e

spruzzano kerosene. L'aeroporto è situato a 300 metri dalla casa più vicina e altre case abitate sono tutto intorno. La Bassa Atesina è il territorio più densamente popolato della provincia. Sul solo 6,4% del territorio provinciale si condensa il 35% della popolazione. E sarà ulteriormente inquinato perché 60 aerei al giorno inquinano una zona che è già di per sé colpita dal traffico, dall'inceneritore, dalle fabbriche e dall'agricoltura e non ha nessun bisogno

d'altro. Anzi avrebbe bisogno di ridurre notevolmente le emissioni che incombono sulla zona.

### Pericoloso

L'accordo di Parigi del COP 21 non viene considerato, a forza di uno sviluppo insostenibile l'intera umanità va verso la catastrofe. Però da noi si preferisce andarci ... in aereo. È pericoloso al punto che i piloti devono avere uno speciale patentino che li autorizzi alle particolari manovre in fase di atterraggio e decollo.

**Dell'aeroporto non c'è alcun bisogno. Votare NO al referendum sarà un dovere di quanti hanno a cuore l'economia pubblica e l'ambiente di questa provincia.**

ARGANTE BRANCALION  
AMBIENTE&SALUTE  
COMITATO NO-AIRPORT.BZ KOMITEE

# Mitgliedsvereine und Umweltgruppen nehmen Stellung

Die einzelnen Argumente gegen den weiteren Ausbau des Bozner Flugplatzes der Mitgliedsvereine und Umweltgruppen im Dachverband mögen breit gefächert sein, dennoch ist die gemeinsame Botschaft ganz deutlich: Ein klares „NEIN“ zum Ausbau und ein entschlossenes „NEIN“ am 12. Juni beim Stimmzettel.

## Verschwendung von Steuergeldern



Die Flugplatzbefürworter argumentieren unter anderem mit der Wichtigkeit des Flughafens für den Tourismus in Südtirol. Von Südtirols Touristen reisen aber nur vier Prozent mit dem Flugzeug an. Der Anteil der Touristen, welche über den Flughafen Bozen angereist sind, liegt gar nur bei 0,3 Prozent. Angesichts der Kürzungen an allen Ecken und Enden seitens der Südtiroler Landesregierung stellt sich die Frage nach der Sinnhaftigkeit, weitere Millionen Euro in ein Projekt zu stecken, welches seit Jahrzehnten Gelder ohne messbaren Nutzen verschlingt.

Die Mitglieder des Bundes Alternativer Anbauer (BAA) sprechen sich ausnahmslos gegen die Weiterführung eines derart defizitären Projektes aus.

**KARL PRIMISSER**  
BUND ALTERNATIVER ANBAUER  
[www.biosuedtirol.it](http://www.biosuedtirol.it)

## Unser Argument zum NEIN - Ausbau des Flugplatzes Bozen



Wir betrachten Naturschutz als ganzheitliches Anliegen und beschränken uns deshalb nicht auf den Naturschutz oberhalb der Waldgrenze. Die Ausbaupläne

am Bozner Flughafen widersprechen dem Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention, mit dessen Ratifizierung sich auch Italien dazu verpflichtet hat die Umweltbelastungen durch den Flugverkehr zu senken, das öffentliche Verkehrssystem zu den alpennahen Flughäfen zu verbessern und den erheblichen Ausbau von bestehenden Flughäfen im Alpenraum zu begrenzen. Wir befürchten eine deutliche Zunahme der Schadstoff- und Lärmbelastung im Bozner Talkessel, im Unterland und im Überetsch. Wir wollen keinen Turbotourismus, bei dem Touristen nach Bozen fliegen und das UNESCO-Weltnaturerbe Dolomiten an einem Tag „abhaken“. Das Wanderparadies Südtirol steht für Entschleunigung und die Nüchternheitszahlen der letzten Jahre geben uns Recht.

**GEORG SIMEONI**  
ALPENVEREIN SÜDTIROL  
[www.alpenverein.it](http://www.alpenverein.it)

## Zum Flughafen Bozen



Bozen ist einer von vielen Kleinflughäfen in Europa, die kaum eine reale Funktion haben und hauptsächlich dem Prestigebedenken regionaler Politiker und Wirtschaftsexponenten dienen. Vom Pustertal aus sind die nächsten Flughäfen, die Direktflüge nach ganz Europa und darüber hinaus anbieten, in eineinhalb bis drei Stunden erreichbar – das sind absolut normale Zugangszeiten. Der ausufernde Flugverkehr und speziell die

Kurzstreckenflüge sind allgemein in Frage zu stellen. Stattdessen setzt man besser auf den Bahn-Fernverkehr, der auch von der Kapazität her ein viel größeres Potenzial bietet. Man sehe nur, wie sich die Bahnverbindungen Bozen-Rom entwickelt haben, ohne Subventionen des Landes.

**CHRISTINE BAUMGARTNER**  
PLATTFORM PRO PUSTERTAL  
[www.propustertal.wordpress.com](http://www.propustertal.wordpress.com)

## Nein zum Ausbau des Flugplatzes



Die Arbeitsgemeinschaft für Vogelkunde und Vogelschutz spricht sich klar gegen den Ausbau und eine weitere Nutzung des Bozner Flugplatzes aus, und zwar aus folgenden Gründen:

- zusätzliche, nicht akzeptable Luft- und Lärmbelastung für Bozen, das Überetsch und Unterland;
- der Flugverkehr ist nicht vereinbar mit den Zielen des Klimaschutzes;
- die Erreichbarkeit Südtirols ist heute schon ausreichend gegeben;
- das Flugplatzgelände ist ein wichtiger Rastplatz für Zugvögel. Kein Schutzgebiet in Südtirol weist eine derart hohe Zahl und Vielfalt an Zugvögeln auf;
- es gibt eine bessere Zweckbestimmung: Durch eine entsprechende Umwidmung und Umgestaltung kann ein international bedeutendes Vogelschutzgebiet und eine Naherholungszone für den Raum Bozen geschaffen werden.

**LEO UNTERHOLZNER**  
ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR VOGELKUNDE UND VOGELSCHUTZ-SÜDTIROL  
[www.vogelschutz-suedtirol.it](http://www.vogelschutz-suedtirol.it)

## KlimaLand Südtirol?



Die KlimaStrategie Energie-Südtirol-2050 zeichnet den Weg vor, wie Südtirol sich zum KlimaLand entwickeln soll.

Die Rede ist vom Ausbau der erneuerbaren Energiequellen, der Erhöhung der Energieeffizienz, aber auch der Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes.

Wie ist der Bozner Flugplatz mit dem Klimaplan und dem KlimaLand Südtirol vereinbar? Der Flugverkehr zählt zu den Hauptverursachern des Klimawandels. Weltweit und somit auch in Südtirol müssen wir alle an einer Null-CO<sub>2</sub>-Bilanz arbeiten. Wir können uns die Zerstörung unserer Lebensgrundlagen aus wirtschaftlichen Gründen nicht leisten. Es gibt Existenzemissionen und Luxusmissionen - und der Flugverkehr gehört eindeutig zu letzteren!

**JOSEF OBERHOFER**  
HEIMATPFLEGEVERBAND SÜDTIROL  
[www.hpv.bz.it](http://www.hpv.bz.it)

## Zum Flughafen Bozen



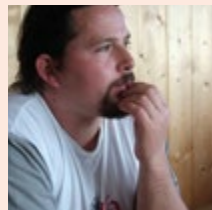
In der 20-jährigen Flughafen-Geschichte sind die Landespolitik, einige Landesbehörden und die mit Pro-Flughafen-Studien

beauftragten Firmen einfach unglaublich unwürdig. Das Ende Jänner veröffentlichte Umweltscreening beinhaltet tatsächlich nur die Lärmmissionen unmittelbar neben der Start- und Landepiste. Wo bleiben die Lärmdaten für den gesamten Bozner Talkessel, für das Unterland und für das Überetsch? Im neuen Masterplan der ABD wird tatsächlich geschrieben: „Gestartet wird in der Regel Richtung Süden“. Wissen wir doch, dass ab 10 km/h Windgeschwindigkeit gegen den Wind gestartet und gelandet werden muss. Geflogen wird also regelmäßig auch über die Stadt Bozen und übers Überetsch. Berücksichtigt man, dass das Überetsch 200 Meter höher liegt als der Flughafen, so

bedeutet dieser allein aus Lärmschutzgründen für uns Überetscher bestimmt nichts Gutes. Warum sollen wir unseren Lebens- und Wirtschaftsraum einschränken, nur damit andere vielleicht einen Vorteil haben?

**CHRISTOPH KUNO**  
UMWELTGRUPPE EPPAN

## Flughafen Bozen - Um was geht 's?



Es geht nicht darum, den Flugverkehr abzuschaffen.

Es geht nicht darum, nicht mehr erreichbar zu sein.

Es geht nicht darum, nicht mobil zu sein.

Es geht nicht darum, modern zu sein.

Es geht auch nicht darum, welchen Prozentanteil der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Flugverkehrs in Südtirol ausmacht.

Es geht darum,

- dass sich der Flughafen nie wirtschaftlich rentieren wird,
- dass das Unterland und das Überetsch schon genug belastet sind,
- dass er einem sanften Tourismus nicht entspricht,
- dass noch mehr Boden versiegelt wird,
- dass es genügend Flughäfen in unserer Nähe gibt,
- dass das Weltklima überhitzt
- und nicht zuletzt, dass der allergrößte Teil der Südtiroler/innen diesen Flughafen einfach nicht braucht und vor allem NICHT will.

**THOMAS BRACHETTI**  
UMWELTGRUPPE BOZEN

## Einflugschneise Überetsch



Neben den meteorologischen Einflussgrößen kommt dem Wind eine große Bedeutung zu, da die vorherrschende Hauptwindrichtung

der Süden bzw. Südsüdwesten (Südwinde) ist. Der Landeanflug muss daher gegen die Windrichtung erfolgen und somit betrifft die Einflugschneise vorwiegend das Überetsch mit den landschaftlich sensiblen Schutzgebieten zwischen Kalterer See und Sigmundskron und die südlichen Stadtteile von Bozen. Es muss mit einem stündlichen Landeanflug von zwei bis drei Flugzeugen (unter anderen auch Düsenflugzeugen) über das Überetsch gerechnet werden. Kaltern und Eppan gehören zu den bevorzugten Tourismus- und Naherholungsgebieten mit hohem Erholungswert. Durch die Steigerung des Flugbetriebes kommt es zu einer erhöhten Lärmbelastigung. Das Überfliegen stellt auch eine sichtbare Belastung für die Bevölkerung und Erholungssuchende dar. Wer will schon in einer Einflugschneise Urlaub machen!

**MONIKA SÖLVA**  
UMWELTGRUPPE KALTERN  
[www.umweltgruppe-kaltern.it](http://www.umweltgruppe-kaltern.it)

## Drei Flughäfen in geringer Distanz



Auf einer Achse von 260 km gibt es mit Verona, Bozen und Innsbruck drei Flughäfen?! Bozen wird aufgrund seiner geografischen

Lage immer nur ein kleiner, witterungsabhängiger Sichtflughafen bleiben. In Zukunft möchte er aber mit folgenden Flughäfen zusammenarbeiten: Rom, Wien, Warschau, Berlin, Hamburg, Düsseldorf, Paris, Kopenhagen, London, Moskau, Stockholm und außerdem Ibiza, Mallorca, Kreta, Cagliari, Olbia, Catania, Lamezia Terme, Dubrovnik, wobei die letzteren Urlaubscharter-Destinationen sind. Bis jetzt war die ‚erfolgreichste‘ Linie Bozen-Rom mitunter gerade mal zu 60% ausgelastet. Wo sollen auf einmal so viele Passagiere herkommen? Wo auf einmal einen Betreiber für die neuen hochtrabenden Pläne finden? Ob unser Landeshaushalt da noch ausreicht?!

**SABINE WEITHALER**  
UMWELTGRUPPE JENESIEN

## Geschlossen gegen ...



Der Vorstand der Umweltgruppe Eisacktal spricht sich geschlossen gegen einen Flughafen aus. Der volkswirtschaftliche

Nutzen des Bozner Flughafens steht in keinem Verhältnis zum finanziellem Aufwand und zu den umweltpolitischen Folgen. Besonders für den Osten Südtirols ist der Vorteil einer Flugverbindung von Bozen aus mehr als zweifelhaft. Laut Routenplaner bringt ein Abflug von Bozen im Vergleich zu Innsbruck für das mittlere Eisacktal, das Puster- und Gaderal lediglich einen Zeitgewinn um die 20 Minuten, für Gröden auch nur an die 40 Minuten. Damit ist der Nutzen des Flughafens gerade für die Tourismushochburgen Südtirols zu vernachlässigen.

Hinzu kommt, dass die Mobilität in Europa besonders auf der Kurz- und Mittelstrecke in Richtung Bahn geht und Südtirol schrittweise besser an das europäische Schienennetz angebunden sein wird. Ein Flughafen in Bozen bringt daher wenig Vorteile für Südtirol – ganz im Gegenteil, er könnte sich sogar als Hemmschuh für die zukünftige Entwicklung Südtirols herausstellen.

ANDREAS HILPOLD

HYLA-UMWELTGRUPPE EISACKTAL

[umweltgruppeeisacktal.wordpress.com](http://umweltgruppeeisacktal.wordpress.com)

## Zum Ausbau des Bozner Flughafens



Die Möglichkeit, dass die Touristiker an den zukünftigen Bedürfnissen vorbei kalkulieren und die Politik sich für Investitionen in die falsche Richtung entscheidet, ist sehr wahrscheinlich. Technologie, Automatisierung und Digitalisierung revolutionieren die Industrie und die Arbeitswelt mit einer atemberaubenden Geschwindigkeit und die Folgen sind noch nicht überschaubar. Der enorme demo-

graphische Wandel, der zur Zeit in Europa stattfindet, und die damit verbundenen politischen, sozialen und wirtschaftlichen Folgen sind nicht absehbar. Es ist vollkommen unangebracht und absolut der falsche Zeitpunkt, um sich jetzt für ein mehr als fragwürdiges Projekt wie den Flughafen Bozen stark zu machen und ihn auch noch als Chance für die Jugend zu propagieren!

ELISABETH BRUNNER

UMWELTGRUPPE OLANG

[www.facebook.com/umwelt.olang](http://www.facebook.com/umwelt.olang)

## Klares Nein



Ich bin für ein klares Nein zum Bozner Flugplatz! Fliegen ist das umweltschädlichste und zugleich klimaschädlichste Ver-

kehrsmittel unserer Zeit. Durch das Verbrennen von Kerosin gelangen hohe Mengen an Kohlendioxid in die Atmosphäre und tragen wesentlich zur Klimaerwärmung bei. Der Klimawandel ist ein ernst zu nehmendes Problem und kann nicht einfach ignoriert werden. Der Meeresspiegel wird steigen und die Wüsten wachsen, dadurch werden Millionen von Menschen ihre Heimat für immer verlieren. Klimaflüchtlinge werden die nächsten sein, die unsere Grenzen stürmen. Für mich ist es total unverständlich, wie man heute überhaupt noch über die Erweiterung des Flughafens in Bozen nachdenken kann. Dieser war von Anfang an eine totale Fehlentscheidung. Von diesen Fehlern sollte man wenigstens etwas lernen.

KLAUS GRABER

NATURTREFF EISVOGEL

[www.eisvogel.it](http://www.eisvogel.it)

## Klimaland Südtirol und Flughafenausbau: Das widerspricht sich

Südtirol ist mit dem Flughafenausbau als Mitglied des Klimabündnisses auf frontalem Gegenkurs zu dessen Zielsetzungen. In einem vertretbaren Umkreis

von Bozen gibt es bereits zwei gut funktionierende Flughäfen. Die allermeisten Touristen reisen ohnehin mit Zug, Auto oder Motorrad an. Die Rentabilität des Flughafens ist auch nach dessen Erweiterung nicht gesichert. Sicher ist jedoch, dass die Grundstücke und Immobilien im



seinem Einzugsgebiet an Wert verlieren. Außerdem verschlechtert sich die Lebensqualität im Umkreis eines Flughafens durch Lärm,

Abgase und krebserregende Feinstaubemissionen. Dabei ist der größte Befürworter des Flughafenausbaus die Tourismusbranche. Und genau diese ist mehr als alle anderen darauf angewiesen, dass Südtirol als Erholungsgebiet lebenswert bleibt und nicht ganze Landstriche durch Lärmbelästigung unattraktiv werden.

JOHANNA PLASINGER SCARCEZZINI

UMWELTGRUPPE SALURN

## Wir brauchen keinen Flugplatz, weil...



- Südtirol ohne Flugzeug günstig und zum Teil schnell erreichbar ist; die Zuwachsraten in Wirtschaft und Tourismus beweisen es;

- zirka sechs Millionen Gäste jährlich - ohne Flughafen - nach Südtirol finden, so wie auch nach Zermatt, Davos, St. Moritz;
- die Flughäfen Innsbruck und Verona nicht fern sind;
- es unverantwortlich ist, weiterhin hohe Verlustbeiträge zu zahlen für eine Struktur, die vom Groß der Steuerzahler nie benutzt wird;
- Steuergelder für Sanität, öffentlichen Verkehr usw. sozial, d.h. zum Wohl Aller, investiert werden sollen;
- Lärm, Schadstoffe und Grundverbrauch Begriffe wie „Klimaland“, „Weltnaturerbe“, „Erholungsparadies“ als verlogene Slogans entlarven.

ERICH DANIEL

UMWELTSCHUTZGRUPPE VINSCHGAU

[umweltvinschgau.wordpress.com](http://umweltvinschgau.wordpress.com)