

Flugplatzausbau Bozen

=

das sichere Ende für ein lebenswertes Unterland

Es reicht: nach der Autobahn, dem sog. Fahrsicherheitszentrum, der geplanten Klärschlammverbrennungsanlage und vielem anderen was auf uns zukommen soll, auch das noch!!!

Es ist schon interessant: was der Mensch nicht sieht, nicht hört, nicht riecht, stört auch nicht. Weit gefehlt!

Die 2006 gemessenen Schadstoffwerte an der landeseigenen Messstation im Unterland belegen eindeutig, daß Schadstoffwerte teilweise in einer viel höheren, oft doppelt so hohen Konzentration aufgetreten sind, als im Zentrum von Bozen selbst. Stickoxidwerte z.B. haben die zulässigen Grenzwerte oft ums Doppelte überschritten. Die Zweifel, Messstationen neben viel befahrenen Straßen seien nicht objektiv, hat nicht nur der Chef der Umweltagentur, Luigi Minach in einem Interview der Lokalpresse zerstreut: „Wir haben festgestellt, daß wir die Grenzüberschreitungen 200 Meter neben der Autobahn auch noch haben. Schon aus dieser Perspektive müsste bei den Verantwortlichen im Land jede Diskussion über einen Ausbau des Flughafens Bozen überflüssig sein. Ja, sie wäre sogar strafbar!

Dem sei hinzuzufügen, daß die äußerst brisante, topographische und klimatische Situation das Etschtal im Unterland und den gesamten Bozner Talkessel in ein übles Licht rücken: bei thermischer Inversion während drei Jahreszeiten können sich Schadstoffe nur schwer abbauen. Topographisch, vom Sicherheitsaspekt her, stellt der Flugplatz Bozen ohnehin bei ausländischen Fachleuten eine Problemsituation dar.

Die Arbeitsgemeinschaft lebenswertes Unterland hat sich nicht gescheut über Monate objektive Berechnungen von Fachleuten, Piloten, Fluglotsen aus dem Inn- und Ausland bezüglich der Schadstoffbelastung über den Unterland bei dem geplanten Flugaufkommen gemäß Masterplan berechnen zu lassen. Nicht zuletzt bestätigt ein eingeholtes technisches Gutachten von höchster Stelle unsere Arbeit

Vergl. Kerosinverbrauch pro Flug¹ Propellerflugz. – Düsenflugz. Von Bozen bis südl. Provinzgrenze

Propellerflugzeug
55 Passagiere

**500 Liter
Kerosin**

Düsenflugzeug
120 Passagiere

**1.811 Liter
Kerosin**

Schlussfolgerung: ein größeres Flugzeug mit
ca. **doppelter** Kapazität an Passagieren bedeutet
mehr als **dreifachen** Kerosinverbrauch

Fluganzahl und Kerosinverbrauch jährlich berechnet auf europä- ischer Durchschnittsauslastung

Passagiere	Flüge ¹	Kerosinverbrauch
346.000	3.285	2.868.321 Liter

Mit den Emissionen von den berechneten 2.868.321 Liter Kerosin würde das Unterland zukünftig beglückt!!!

¹Ein Flug bedeutet 2 Bewegungen (Start und Landung)

Vergleich jährlicher Verbrauch Flugzeug – LKW von Bozen – südl. Provinzgrenze

Passagiere	Kerosinverbrauch	Anzahl LKW mehr
346.000	2.868.321 Liter	<u>332.000 !!!</u>

Der Transport von 346.000 Passagieren mit dem
Flugzeug kommt einem Mehrverkehr von

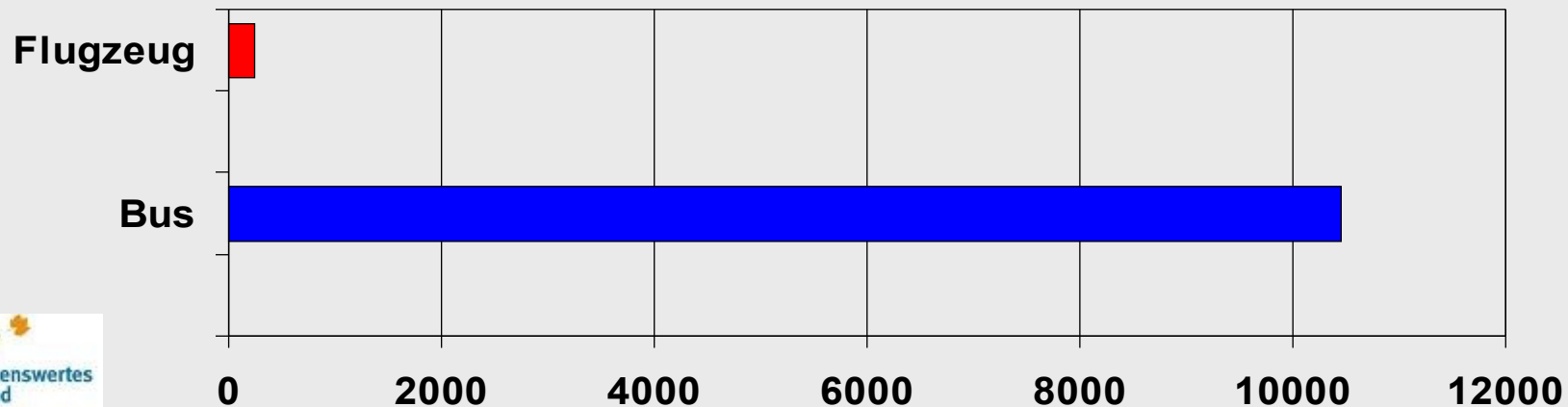
332.000 LKW's jährlich auf der Autobahn
gleich!!!

N.B.: es sei hinzuzufügen, daß nach Landesverordnung LKW's nach schadstoffarmer Euro Norm 2,3,4 und 5 verkehren müssen, während Flugzeuge ihre Abgase **ungefiltert** über unseren Köpfen verpuffen lassen dürfen!

Noch nicht mitberechnet wurden:
Start nach Norden mit Abflug
nach Süden, Wartezeit vor dem
Start und Warteschleifen vor der
Landung. Von den Schadstoffen
im Falle eines Überfluges
nach Norden über Südtirol
ganz zu schweigen!

Vergleich Transport Passagiere nach Kraftstoffverbrauch von Bozen bis südl. Provinzgrenze Flugzeug – Bus

- Ein Düsenflugzeug á 120 Passagieren verbraucht pro Flug¹ 1.811 Liter Kerosin für **240 Personen**
- Mit dieser Menge Treibstoff könnten 209 Busse á 50 Passagieren **10.450 Personen** befördern!!!



Emissionen durch den Flugbetrieb

Einige Emissionen die jährlich, bei einem Passagieraufkommen von 346.000 Personen **ungefiltert** über unseren Köpfen verpufft würden!

Emissionsprodukte	kg/jährlich
Kohlendioxid (CO ₂)	9.113.600
Stickoxide (NO _x)	25.297
Kohlenmonoxid (CO)	44.074
Partikel (Ruß)	585

Stickoxide NO_x sind stechend übelriechende giftige Reizgase, in weiterer Reaktion mit Wasser und Sauerstoff bildet sich Salpetersäure.

Gesundheitliche Folgen: Erkrankungen der Atemwege

Kohlenmonoxid (CO) ist ein geruchlosen, sehr giftiges Gas (unterbindet die Sauerstoffaufnahme). Vor allem bei Inversionslage gefährlich.

Partikel (Ruß/Schwebestaub) je nach Zusammensetzung kann Staub verschiedene Allergien oder Erkrankungen der Atemwege auslösen.

- Ein großes Fragezeichen stellt folgende Berechnung im Masterplan dar: die im Masterplan angegebenen Fluggeräte können auch nach der geplanten Erweiterung der Start- und Landebahn auf 1.470 m aus technischer Sicht in ihrer vollen Effizienz nicht starten oder landen, außer Passagiere und Treibstoff werden rückgelastet. Entweder hat hier jemand seine Aufgabe nicht gemacht oder

ist bereits der dritte Ausbau geplant?

- Ein weiteres großes Fragezeichen: im Masterplan ist plötzlich ein Frachtterminal aufgetaucht!

Es besteht dringend Erklärungsbedarf!¹¹

Fazit

Die Wahrung der Gesundheit
unserer Bürger muss für
unsere politischen
Verantwortlichen oberstes
Gebot sein!

Es darf deshalb auf keinen Fall sein, daß anhand dieser sehr schwerwiegenden Tatsachen und nach den Aussagen² von Landeshauptmann Dr. Luis Durnwalder, die Landesregierung für dieses äußerst fragwürdige Projekt noch ihre Zusage gibt!

²Eine „Anpassung“ des Flughafens werde nur durchgeführt, „...wenn sie die Situation der Bürger nicht verschlechtert, sie mittel- und langfristig sogar verbessert.“

(“Dolomiten“ vom 18. Dezember 2006)

346.000 Flugpassagiere jährlich

=

332.000 LKW jährlich
mehr auf der Autobahn
oder anders ausgedrückt

über 1.000 LKW
täglich

Forderung

- Die von uns, “Arbeitsgemeinschaft Lebenswertes Unterland“ erarbeiteten Daten und Fakten zeigen klar und eindeutig auf, daß der Flughafen, egal in welcher Größe, **nur eine Verschlechterung** für die Lebensqualität der Bürger mit sich bringt!
- Daher fordern wir die Landesregierung auf, sich von jeglicher Beteiligung am Flughafen **zurückzuziehen** und den **Rückbau** des Flughafens anzugehen und somit zur **Entlastung der Bevölkerung** beizutragen!