



## Zusammenfassung der Fazits

(Die Numerierung entspricht den Kapiteln)

### 1. Landschaftsschutz

Die **Bedenken des Landschaftsschutzes** lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- 1.1. Der Ausbau des Flughafens beeinträchtigt landschaftlich sensible Zonen, wie das Schutzgebiet Sigmundskron, Montiggler Wald, Kalterer See und steht im Widerspruch mit den landschaftlichen Unterschutzstellungen, bzw. mit den Schutzgrundsätzen.
- 1.2. Durch den Ausbau werden weitere Grünflächen zubetoniert, was eine Reduzierung von Grünflächen bedeutet.
- 1.3. Die vorgeschlagenen Verbesserungen, wie das Errichten eines Biotops auf dem Flughafengelände sind lobenswert, aber gerade die Vögel, die dadurch angelockt werden sollten, stellen ein reelles Flughindernis dar.
- 1.4. Das Überfliegen der Stadt Bozen bei häufiger Frequenz kann als eine „sichtbare“ Belastung empfunden werden.
- 1.5. Die architektonische Gestaltung der zu ändernden und neu zu bauenden Gebäude ist nicht angemessen. Der Eindruck entsteht daß nicht verständliche ökonomische Sparmaßnahmen und Kriterien dafür genannt werden.
- 1.6. Potentielle, sogar sichere Auswirkungen auf den Landschaftsschutz wird das Projekt haben, wenn ökonomische Risiken durch den Bau von der öffentlichen Hand abgedeckt werden müssen. Dies geht immer auf Kosten von Landschafts- und Umweltschutz.

Eine kritische aber notwendige Bemerkung muß auch in Richtung „urbanistischer Politik“ gerichtet werden, die eine Verlängerung des Areals nach Norden, in Richtung der Stadt Bozen gewählt hat. Die physische Anbindung des Flughafens an die Industriezone und deshalb an menschliche Siedlungen beeinträchtigt das Stadtbild. Dies kann ein gefährlicher Schritt in Richtung Verzicht auf eine landschaftlich-urbanistische Planung dieser Zone sein, ohne die bekannten negativen Auswirkungen und Entwicklungen bei anderen Städten zu berücksichtigen.

### 3. Luft und Lärm

Unter dem Gesichtspunkt der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes kann zusammenfassend das gegenständliche Flughafenprojekt Bozen nicht als umweltverträglich eingestuft werden.

Falls trotzdem eine Entscheidung zugunsten des Flughafenprojektes Bozen fallen sollte, nachstehend einige Vorschläge zu Maßnahmen der „Schadensbegrenzung“:



3.1. Die Reduzierung bzw. die Eliminierung der Hubschrauber der Militärflugschule. Dieses Vorhaben muß auf politischer Ebene gelöst werden. Dies muß auch unabhängig von der Entwicklung des Flughafens gelöst werden.

Die Reduzierung der privaten Sportfliegerei, eingeschlossen die Flüge zum Fallschirmspringen und die Segelfliegerschleppflüge. Segelflieger können mit einer Seilwinde geräuschlos gestartet werden, die anderen Flüge müssen als Summenlärmpegel mit in die gesamte Lärmbelastung einbezogen und geregelt werden.

3.2. Einhaltung der folgenden Lärmgrenzwerte. Sie sind im nationalen Entwurf zum Lärmschutzgesetz enthalten.

Lärmkategorie nach Fächennutzungsart	bei Tag	bei Nacht
I besonders geschützte Zonen	50	40
II bevorzugt Wohnzonen	55	45
III gemischte Zonen	60	50
IV Zonen intensiver menschlicher Aktivität	65	55
V vorwiegend Industriezonen	70	60
VI ausschließlich Industriezonen	70	70

**Immissionslärmpegel ( $L_{Aeq}$  in dB(A))**

Die Einteilung der Zonen muß gemäß Lärmschutzgesetz von den jeweiligen Gemeinden durchgeführt werden.

3.3. Zum Messen und Beurteilen von Flugzeuggeräuschen sowie zur Beobachtung der zeitlichen Entwicklung der Kenngrößen und deren Beeinflussung ist eine Fluglärmüberwachungsanlage gemäß DIN 45643 integriert mit einer Radarüberwachung zu errichten.

Die Anzahl der einzurichtenden Meßstellen sowie die Meßorte sind mit dem zuständigen Landesamt der Umweltagentur zu vereinbaren. Die Meßdaten der Flugüberwachung und deren Berichte sind mittels Datenübertragungssystemen direkt dem zuständigen Landesamt zu übermitteln.

3.4. Zeitliche Begrenzung der Flüge auf den Zeitraum von 6,00 Uhr bis 22,00 Uhr, wobei ab 20,00 Uhr nur mehr Landungen erfolgen dürfen, keine Starts.

3.5. Zwecks Lärmverminderung können von der Umweltagentur veränderte Flugstrecken und Flugverfahren vorgeschrieben und lärmintensive Flugzeuge verboten werden.

Die Bereiche der Einflugschneisen müssen neu festgesetzt werden, da die bisher angenommenen Schneisen auf Meßflüge aus dem Jahre 1981 zurückgreifen. In der Zwischenzeit sind viele Wohngebiete ausgedehnt worden, so daß die Einflug- und Abflugbahnen nicht mehr die am wenigsten betroffenen Gebiete betreffen.



Eine neuerliche Befliegung, bzw. die Einführung der Satellitenortung (GPS), die sowieso voraussichtlich in 3 bis 4 Jahren offiziell eingeführt werden wird, würde hier eine Optimierung in Bezug auf Lärmreduzierung zulassen. Die Festlegung der Flugschneisen muß einerseits durch konkrete Messungen erhoben, zum anderen mit Modellierung für jeden Flug optimiert werden.

- 3.6. Es müssen die Möglichkeiten zur Finanzierung passiver Lärmschutzmaßnahmen, wie z.B. Lärmschutzfenster, untersucht werden. Dabei ist zu prüfen, inwieweit für die Behebung von lärmintensiven Belastungen aus dem Flugverkehr die Betreiber-gesellschaft verantwortlich gemacht werden kann oder ob dies in die Kompetenz und somit zu Lasten der jeweiligen Gemeinde oder des Landes fällt.
- 3.7. Die Lärmemission durch den Eisenbahnverkehr muß ebenfalls eingedämmt und reduziert werden, ein diesbezügliches Projekt ist im Dezember 1996 von der Eisenbahnverwaltung in Bozen vorgestellt worden, die Realisierung könnte bald begonnen werden. Damit könnte der Gesamtlärmpegel deutlich reduziert werden.
- 3.8. Auch die Autobahn muß ihren Beitrag zur Lärmreduzierung leisten, indem entsprechende lärmreduzierende Maßnahmen getroffen werden.

#### 4. Wasser:

Die Behandlung und Ableitung der Gewässer ist grundsätzlich fachgerecht gelöst worden, es ist jedoch dem Amt für Gewässerschutz noch ein Ausführungsprojekt vorzulegen, worin folgendes zu berücksichtigen ist:

- 4.1. Die vorgesehenen Ölabscheider für die Hangar und Einsatzzentrale sind von NG 1,5 auf NG 6 zu vergrößern.
- 4.2. Die Detailzeichnungen der Betankungsflächen mit Abdichtung, Abgrenzung und Ölabscheider sind vorzulegen.
- 4.3. Detailzeichnung der Fläche mit Abgrenzung für Enteisung und Ableitung des anfallenden Wasser-Glykollgemisches sind nachzureichen.
- 4.4. Detailpläne des Erdbeckens am südlichen Ende des Flughafens müssen erstellt werden; dieses ist so zu gestalten, daß es auch landschaftlich in das umliegende Gelände eingebunden wird.
- 4.5. Die Ableitung des Regenwassers hat nicht im Mühlbach, sondern im Graben der unmittelbar südlich vom Flughafen beginnt, zu erfolgen.
- 4.6. Für die Pistenenteisung sind ebenso wie für die Maschinenenteisung Glykolprodukte zu verwenden.

#### 5. Energieverbrauch:

- 5.1. Es muß ein Energiekonzept ausgearbeitet und vorgelegt werden um den Gesamtenergieverbrauch zu senken.
- 5.2. Der Energieverbrauch der Gebäude muß dem Beschluß Nr.3574 der Landesregierung 29.7.1996 Gebäude entsprechen.



5.3. Einbau von Photovoltaik und Sonnenkollektoren, sowie Nutzung von jeder Art von Alternativenenergien sind im Konzept zu berücksichtigen.

**6. Abfall:**

- 6.1. Erstellen eines reellen Abfallkonzeptes, das alle Sparten berücksichtigt.
- 6.2. Das Konzept muß die Trennung der verschiedenen Materialien zum Ziel haben, die Wiederverwertung muß Priorität haben.
- 6.3. Das Konzept muß ebenfalls Vorschläge für das Entsorgen von Spezialabfällen enthalten.

**7. Flugsicherheit:**

- 7.1. Neues Festlegen der Flugrouten und der Flugschneisen durch neues Befliegen mit Maschinen, die in Bozen zum Einsatz kommen sollen. Kriterien dieser Festlegungen muß die Sicherheit, die lärmarmen Flugtechniken sowie das Suchen von Flugschneisen, die möglichst geringe Lärmbelastung hervorrufen.
- 7.2. Die Navigationseinrichtungen sollten sich bereits auf die zukünftige Einrichtung der Satellitenortung einstellen, da dies für Bozen einen großen Vorteil brächte.
- 7.3. Beim Bau von Funkfeueleinrichtungen und Radaranlagen muß auch Rücksicht auf archäologisch sensible Gebiete (Roßzähne) genommen, sowie die Mitbenützung bestehender Sendeanlagen anderer Gesellschaften mitberücksichtigt werden.
- 7.4. Sicherheitseinrichtungen für Katastrophenfälle müssen mit den zuständigen Stellen, wie Berufsfeuerwehr, Zivilschutz koordiniert und abgestimmt werden.

Der Direktor der Landesagentur für Umwelt und Arbeitsschutz

Dr. Walter Huber

