

Airport Free Zone



ZONA AEROPORTUALE
FLUGHAFENZE

Flughafengesetz 2016 | Gute Gegengründe
Legge sull'aeroporto 2016 | Le ragioni del No

Gruppo Verde in Consiglio provinciale – Grüne Fraktion im Südtiroler Landtag





Il Gruppo Verde in Consiglio provinciale vi spiega perché è contrario all'aeroporto. Die Grüne Landtagsfraktion erklärt ihr Nein zum Flughafen.

Game over

Kommentar von Hans Heiss
Commento di Hans Heiss

Die Kraft des Arguments – die Stimme der Bürgerinnen und Bürger: Das Aus für den Flughafen Bozen.

Die Landeshauptleute Durnwalder und Kompatscher verbindet zwar nicht viel, beide pflegen aber eine gemeinsame Zuneigung: Den Flughafen Bozen. Aus ihrer Sicht ist ein funktionierender Flughafen eine Grundvoraussetzung für ein zukunftsfähiges Südtirol, um dessen Wirtschaft, Wissenschaft und Kultur im Vordergrund der europäischen Regionen zu halten. Diese Meinung teilen sie mit den Spitzen von Handelskammer, Wirtschaftsverbänden und Hochschuleinrichtungen.

Ein wesentlicher Teil der Bürgerinnen und Bürger Südtirols hingegen sieht den Flughafen in kritischem Licht. Sie erinnern sich, dass seit der Eröffnung im Jahr 1999 ein Großteil der Prophezeiungen über die rosige Zukunft des Airports nicht eingetreten ist. Sie haben nicht vergessen, dass mehrere Fluglinien trotz kräftiger Subventionen Bozen wieder verlassen und alle teuren Investitionen nur zu kläglichen Ergebnissen geführt haben.

Unwahrheiten und verdrehte Tatsachen sind Wegbegleiter des chronischen Flughafen-Desasters, ganz abgesehen von der Belastung der Umwelt und des ökologischen Drucks auf den dicht besiedelten Lebensraum von Bozen und im Unterland. Nun wird ein Neustart des Flughafens versucht. Mit Studien und Kampagnen will die Regierung den Weg zur Volksbefragung vom 12. Juni 2016 ebnen. Das Vertrauen unter der Südtiroler Bevölkerung ist gering, sie glaubt mehrheitlich nicht, dass sich Südtirols Zukunft in der Luft entscheiden könnte. Für die Skepsis und die Ablehnung des Flughafens gibt es gute Gründe: Die Grüne Landtagsfraktion, al-

len voran Riccardo Dello Sbarba, hat die Hintergründe durchleuchtet, die Gegenargumente aufbereitet und sie hier in informativer und bestens nachvollziehbarer Form zur Verfügung gestellt.

Weder aus ökonomischer, noch aus touristischer oder ökologischer Perspektive lohnt das Flughafen-Engagement. Für unser Land und seine Zukunft ist der Flughafen kein Mehrwert, sondern eine Belastung. Von dieser alten Hypothek können sich die Bürgerinnen und Bürger am 12. Juni befreien. Sie sind am Zug, unsere Vorlage erleichtert ihre Entscheidung, die – da sind wir gewiss – den Schlussstein unter dieses unrühmliche Kapitel setzen wird.

Tra i due Presidenti Durnwalder e Kompatscher non ci sono molti punti in comune, ma entrambi hanno un debole per l'aeroporto di Bolzano, senza il quale secondo loro non c'è futuro. Una parte rilevante dei cittadini e delle cittadine sudtirolesi, invece, vedono questa storia in modo piuttosto critico. Falsità e dati capovolti hanno accompagnato costantemente il disastro cronico dell'aeroporto. E le persone non credono che il futuro dell'Alto Adige/Südtirol si possa decidere per aria. Per dire NO all'aeroporto ci sono motivi molto validi. Il Gruppo Verde, in primis Riccardo Dello Sbarba, li spiega in questo quaderno: per la nostra provincia e il suo futuro, l'aeroporto non è un valore aggiunto, ma un aggravio. Da questa vecchia ipoteca dell'era Durnwalder i cittadini e le cittadine possono liberarsi definitivamente il 12 giugno 2016.



Inhalt | Indice

Die Volksbefragung <i>Il referendum</i>	4–9
Die Umwelt- und Gesundheitsschäden <i>I danni a salute e ambiente</i>	10–17
Wie viel er uns kostet <i>Quanto ci costa</i>	18–21
Er nutzt nichts <i>Non serve</i>	22–29
Die Auswege <i>L'alternativa c'è</i>	30–32
Wahlaufruf <i>Appello al voto</i>	33–34
Glossar <i>Glossario</i>	35



Der folgende Text ist die aktualisierte Zusammenfassung des „Minderheitenberichts“ zum Landesgesetzentwurf Nr. 60/15: „Bestimmungen zum Flughafen Bozen“ des Landtagsabgeordneten Riccardo Dello Sbarba.

Il seguente testo è la sintesi aggiornata della “Relazione di minoranza” del consigliere provinciale Riccardo Dello Sbarba al Disegno di Legge Provinciale nr. 60/15: “Norme sull’aeroporto di Bolzano”

Volksbefragung: worüber abgestimmt wird

Consultazione: su cosa si vota

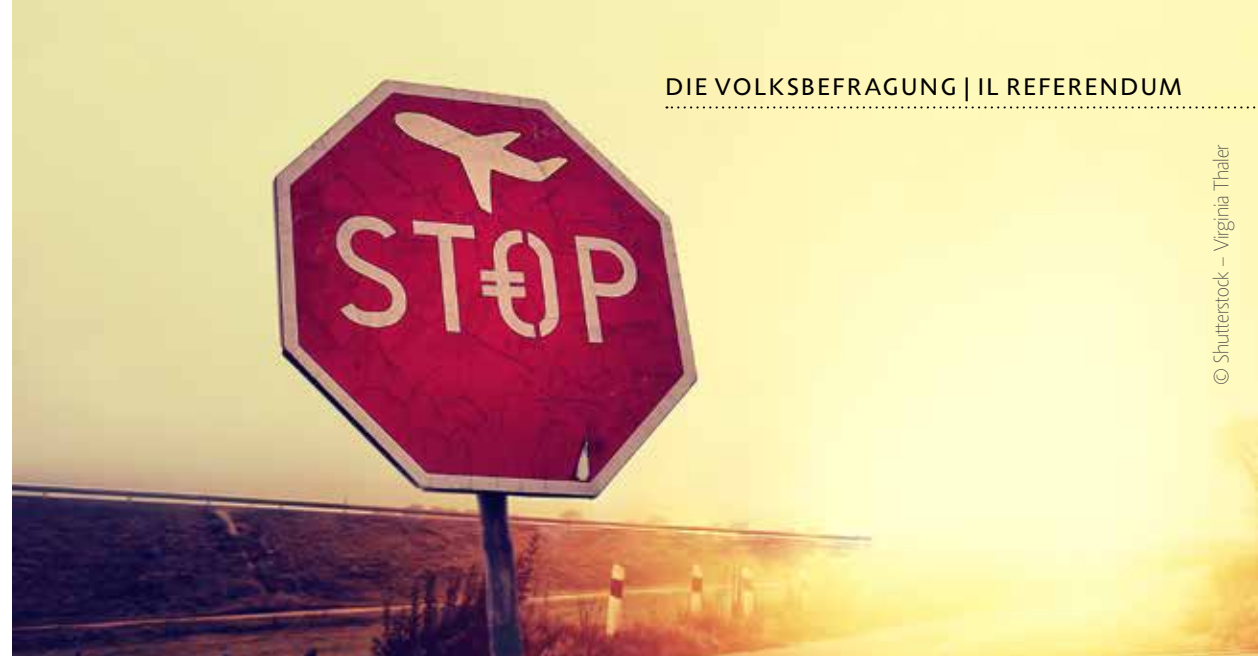
Bericht von Riccardo Dello Sbarba
Relazione di Riccardo Dello Sbarba

Das Landesgesetz Nr. 60/15 „Bestimmungen zum Flughafen Bozen“ wird am 12. Juni 2016 einer Volksbefragung unterzogen. Die entscheidenden Punkte des Gesetzes sind folgende:

1. Die Landebahn wird auf 1462 Meter (heutige Länge: 1292 m) erweitert.
2. Das Land wird ermächtigt, für insgesamt fünf Jahre weitere 2,5 Millionen Euro jährlich (insgesamt 12,5 Millionen) und in den darauf folgenden Jahren 1,5 Millionen in den Flughafen zu investieren.
3. Ab dem 1. Januar 2022 soll der Flughafen Bozen die Mindestanzahl von 170.000 Fluggästen im Jahr erreichen.
4. Das Gesetz beruht auf dem „Flughafenentwicklungskonzept“, das von der Landesregierung Ende 2015 verabschiedet wurde. Es sieht mehr Flugverbindungen, mehr Charterflüge und größere Flugzeuge (Jets von Boeing und Airbus) und Billigfluglinien vor.

A essere sottoposta al voto il 12 giugno sarà la legge provinciale n. 60/15, “Norme sull’aeroporto di Bolzano”. Questi i punti principali:

1. La pista di decollo viene ampliata a 1462 metri (oggi: 1292m).
2. La Provincia è autorizzata a finanziare l’aeroporto con 2,5 milioni all’anno per 5 anni (totale: 12,5 milioni), e poi con 1,5 milioni negli anni successivi.
3. A partire dal 1° gennaio 2022 l’aeroporto di Bolzano deve raggiungere almeno 170.000 passeggeri/e all’anno.
4. Base della legge è il “Piano di sviluppo aeroportuale” approvato dalla Giunta provinciale a fine 2015, che prevede più linee aeree, più voli charter, aerei più grandi (jet Boeing e Airbus) e compagnie low cost.



© Shutterstock – Virginia Thaler

Die Position der Grünen La posizione dei Verdi

1. Sollte die Rechnung der Landesregierung aufgehen und sollte 2022 die Anzahl von 170.000 Passagieren und bis 2035 jene von 500.000 Passagieren mit 19.500 Flügen jährlich bei 15 Betriebsstunden pro Tag erreicht werden, so hätte dies auf die Umwelt und Gesundheit der Bevölkerung schwer wiegende Auswirkungen.
 2. Sollte hingegen der Plan der Landesregierung fehlschlagen, dann wäre dies ein Desaster für die öffentliche Hand: Wir werden am Ende einige Dutzend Millionen Euro für einen Flughafen ausgegeben haben, der nichts weiter als Schulden produziert. Während man die Schließung von Krankenhausabteilungen debattiert, die der gesamten Bevölkerung zugutekommen, ist es geradezu paradox, sich mit dem Flughafen zugleich einen Luxus zu leisten, der nur für eine Elite zugänglich ist.
1. Se il piano della Giunta funzionerà, cioè se nel 2022 ABD supererà 170.000 passeggeri/e e nel 2035 si arriverà a 500.000 passeggeri/e, con 19.500 voli all’anno, per 15 ore al giorno, sarà un grave danno per l’ambiente e la salute della popolazione.
 2. Se invece il piano della Giunta fallirà, allora sarà un grave danno per le finanze pubbliche, perché avremo speso ancora decine di milioni per un aeroporto da cui non si alza nulla se non i debiti.
In un periodo in cui si parla di chiudere reparti di ospedale, che servono all’intera popolazione, è paradossale pensare di poterci permettere ancora questo lusso riservato a un’élite

Es gab bereits eine **Volksabstimmung** Un referendum c'è già stato

Sie fand 2009 statt und ihr Ergebnis war eindeutig: 81% der Wähler und Wählerinnen sprachen sich dafür aus, jegliche Finanzierung des Flugverkehrs durch das Land auszusetzen. An der Volksabstimmung beteiligten sich zwar 150.000 Personen, aber das 40%-Quorum wurde wegen fehlender 6.900 Stimmen hauchdünn verpasst.

Eine Volksabstimmung hat folglich bereits ein deutlichen Nein zum Flughafen erbracht.

Damals scheiterte der klare Wille der Bürgerinnen und Bürger an der Hürde des Quorums. Dieses Mal hat die Landesregierung offiziell angekündigt, den Wahlausgang in jedem Fall zu respektieren.

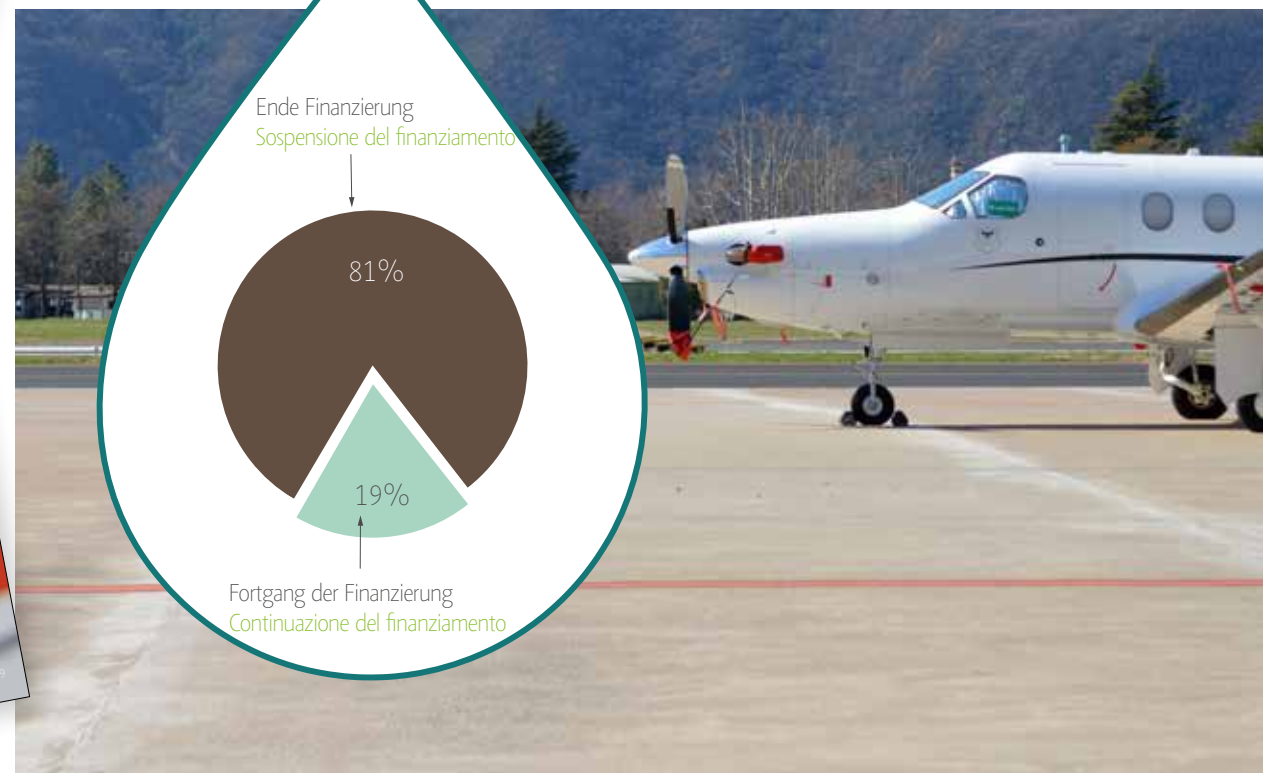
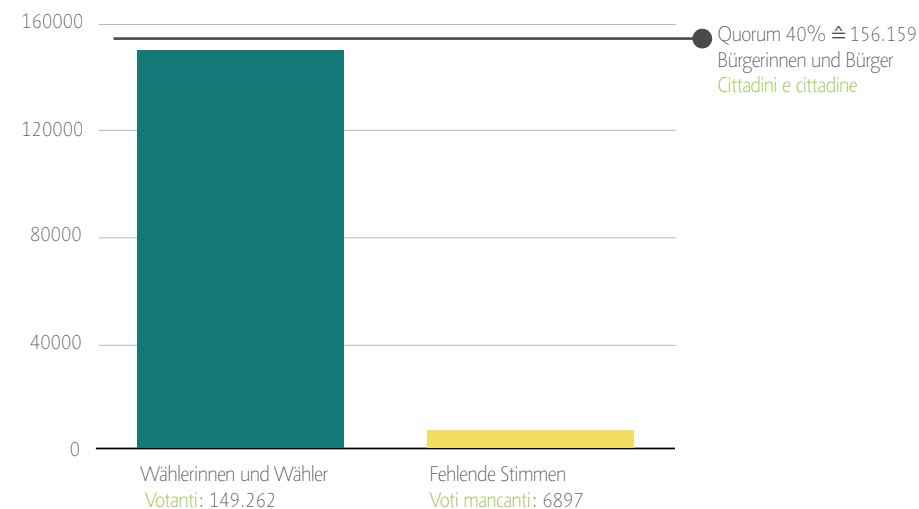
Fu nel 2009 e il risultato fu inequivocabile: l'81% votarono per l'immediata sospensione di qualsiasi finanziamento provinciale al traffico aereo. Al referendum parteciparono 150.000 persone, ma il quorum del 40% non fu raggiunto per soli 6.900 voti.

Un referendum dunque ha già ampiamente bocciato l'aeroporto.

E se allora la chiara volontà popolare fu annullata dall'ostacolo del quorum, stavolta la Giunta provinciale si è ufficialmente impegnata a rispettare comunque l'esito del voto.



Volksabstimmung 2009
Referendum 2009



Das Konzept von Kompatscher: Schlimmer als das von Durnwalder

Il piano Kompatscher: peggio di Durnwalder



Boeing 737-700

Länge Lunghezza: 32,18 m

Spannweite Apertura alare: 34,32 m

Passagiere Passageri/e: 149

Reichweite Autonomia: 3.980 - 7.630 km

**Das Tabu ist gebrochen: größere Flugzeuge, Charterflüge, Billigflüge (easyJet, Germanwings, etc.)
Rotto il tabù: aerei più grandi, voli charter, compagnie low-cost (easyJet, Germanwings, ecc.)**

Die aktuelle Landesregierung hat für den Flughafen weit größere Pläne als das Duo Durnwalder-Widmann, und das spricht Bände! Hier der Vergleich:

- **Landebahn:** Durnwalder wollte 1.406 Meter, Kompatscher will 1.462 m.
- **Flugzeuge:** In der Vergangenheit wurde immer der Einsatz kleiner Flugzeuge mit maximal 80 Sitzplätzen versprochen. Das Konzept von 2015 hingegen nennt als ABD-Aushängeflugzeuge die Dash 8Q-400 mit 80, die Boeing 737-700 mit 149 und den Airbus A-319 mit 156 Sitzplätzen. Man will damit Billigfluglinien wie easyJet und Germanwings anlocken.
- **Flüge:** Noch 2011 begnügte man sich mit Rom und drei weiteren Flugdestinationen (Wien, Frankfurt, Zürich) sowie einigen ausfliegenden Charterflügen im Sommer. Das Konzept 2015

aber fügt weitere Flüge hinzu: fünf Flugverbindungen zu Regionalflughäfen (Warschau, Berlin, Hamburg, Düsseldorf, Paris), vier einfliegende Charterflüge (aus Dänemark, London, Moskau, Stockholm) und acht ausfliegende Charterflüge (Ibiza, Mallorca, Kreta, Cagliari, Olbia, Catania, Lamezia, Dubrovnik).

- **Flugzeiten:** Bleiben unverändert. 6–23 Uhr für Linienflugzeuge und 7–22 Uhr für Charterflüge.
- **Fluggäste:** Im Jahr 2011 wurden maximal 300.000 versprochen. Das neue Konzept sieht für 2022 mindestens 170.000, mittelfristig 300.000 und 500.000 Personen ab 2035 vor.
- **Weitere Einnahmen:** ABD hofft, die Finanzen mit Supermarkt-, Bar-, Restaurant- und Parkplatz-einnahmen aufzubessern.

La Giunta attuale ha per l'aeroporto progetti più faraonici di quelli del 2011 della coppia Durnwalder-Widmann, il che è tutto dire! Ecco qui un confronto:

- **Pista:** Durnwalder voleva 1.406 metri, Kompatscher 1.462.
- **Aerei:** in passato si è sempre promesso piccoli velivoli da massimo 80 posti. Nel Piano 2015 invece i velivoli di punta di ABD saranno i Dash 8Q-400 da 80 posti, i jet Boeing 737-700 da 149 posti e Airbus A-319 da 156 posti. Si vuole attirare su Bolzano Compagnie Low Cost come EasyJet e Germanwings.
- **Voli:** nel 2011 si parlava di Roma, più altre 3 destinazioni (Vienna, Francoforte, Zurigo) e alcuni voli charter in uscita d'estate.

Nel Piano 2015 a tutto questo si vuole aggiungere: 5 collegamenti di linea ad aeroporti regionali (Varsavia, Berlino, Amburgo, Düsseldorf, Parigi), 4 charter in entrata (da Danimarca, Londra, Mosca, Stoccolma) e 8 charter in uscita (Ibiza, Maiorca, Creta, Cagliari, Olbia, Catania, Lamezia, Dubrovnik).

- **Orario:** resta come in passato; 6:00-23:00 per aerei di linea, 7:00-22:00 per charter.
- **Passeggeri/e:** nel 2011 si era promesso al massimo 300.000. Nel nuovo Piano gli obiettivi sono: almeno 170.000 nel 2022, a medio termine 300.000, nel 2035 oltre 500.000.
- **Altri Introiti:** ABD spera di arrotondare i guadagni con supermercato, bar, ristorante e parcheggi.

Schaden | Il danno

für Gesundheit und Umwelt alla salute e all'ambiente

Das also versteht die Landesregierung unter einem „funktionierenden Flughafen“. Für uns hingegen heißt dies: Mehr Lärm, mehr Luftverschmutzung, mehr Umweltschäden und mehr Gesundheitsrisiken für die Bürgerinnen und Bürger. Das Konzept 2015 hatte bei seiner Entstehung nur wirtschaftliche Interessen im Blick. Gesundheit und Umweltschutz wurden hinten angestellt.

Im Januar hat ABD sein „Umweltscreening“ vorgestellt, aber es hatte nur ein Ziel: die Umweltauswirkungen zu minimieren, um das Projekt nicht einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterziehen zu müssen.

Dieser Plan ist jedoch nicht aufgegangen.

Am 16. März hat der zuständige Fachbeirat der Landesumweltagentur die Einwände der Bevölkerung und der Umweltvereine zusammengetragen und entschieden, dass „die Auswirkungen des Projekts im Hinblick auf Luftqualität und Lärmbelastung im Bozner Talkessel eine ordentliche und detaillierte Untersuchung notwendig machen.“ Damit hat die Landesumweltagentur das „Umweltscreening“ von ABD vernichtend widerlegt!

Ecco cosa significa per la Giunta provinciale “un aeroporto che funzioni”. Per noi invece significa: più rumore, più inquinamento, più danni all'ambiente, più rischi per la salute delle cittadine e dei cittadini. Il Piano 2015 è nato tenendo conto solo dell'economia: salute umana ed ecologia sono venute dopo. Solo nel gennaio 2016 ABD ha presentato un suo “screening ambientale”, ma con un solo scopo: minimizzare le conseguenze per sostenere che il progetto di ampliamento non avrebbe dovuto essere sottoposto a nessuna Valutazione di Impatto Ambientale.

Obiettivo fallito: il 16 marzo 2016 il comitato tecnico dell'Agenzia provinciale per l'Ambiente ha accolto le osservazioni della cittadinanza e delle associazioni ecologiste e ha deciso che “l'impatto del progetto sulla qualità dell'aria e sul rumore nella conca di Bolzano necessita di una valutazione estremamente approfondita e dettagliata”. Nei fatti, l'Agenzia per l'Ambiente ha così clamorosamente smentito lo “screening ambientale” di ABD!

Das betroffene Gebiet

Dicht bevölkert und bereits jetzt stark belastet

Un'area molto popolata e già troppo inquinata



© Franz Oberkofler

Die Vergrößerung des Flughafens verschlechtert die Umweltsituation im Bozner Talkessel, dem Unterland und auch im Überetsch. Dabei handelt es sich um das am dichtesten bevölkerte Gebiet Südtirols: 180.000 Einwohner und Einwohnerinnen auf 475 km² mit einer Bevölkerungsdichte von 377 Einwohnern und Einwohnerinnen pro km² (zum Vergleich der Landesdurchschnitt: 70 Einwohner und Einwohnerinnen pro km²).

Auf diesem Gebiet gibt es jetzt schon viele Belastungsquellen für die Umwelt: die Autobahn mit der bereits realisierten dritten Fahrspur, die Staatsstraße 12, den Müllverbrennungsofen, die

Kläranlage, die Bahnlinie, die Landesmülldeponie von Ischia Frizzi, den Safety Park mit der Go-Kart Bahn, die Industriezonen von Bozen, Leifers und Steinmannwald, die Pendlerströme mit zigtausenden Fahrten pro Tag und schließlich der Flughafen. In den Gebieten entlang der Autobahn werden die Grenzwerte für die Luftverschmutzung ständig überschritten.

Dem geplanten Flughafen ausbau wird somit ein Teil Südtirols – das Gebiet zwischen Bozen und Salurn – geopfert, ohne dass das restliche Landesgebiet davon großen Nutzen hätte.



© Shu, Astor



L'ampliamento dell'aeroporto aggrava la già difficile situazione ambientale della conca di Bolzano, della Bassa Atesina e anche dell'Oltradige, che è il territorio più densamente popolato della nostra provincia: 180.000 abitanti su 475 km², per una densità di 377 abitanti per km², di fronte a una media provinciale di 70 abitanti per km².

Si tratta di un territorio dove si concentrano già un numero elevato di fonti inquinanti: l'autostrada con la 3a corsia già realizzata, la strada statale 12, l'inceneritore, il depuratore, la ferrovia, la discarica

provinciale di Ischia Frizzi, il Safety Park con la pista di go-kart, le zone industriali di Bolzano, Laives e Pineta, i flussi di decine di migliaia di pendolari al giorno – e poi, appunto, l'aeroporto.

Nelle aree adiacenti all'A22 vengono costantemente superati i limiti di emissioni inquinanti.

La decisione di potenziare l'aeroporto equivale a sacrificare una parte del Sudtirolo, l'area tra Bolzano e Salorno, senza nessun vantaggio per il resto della provincia.

Lärm macht krank Il rumore fa male

Zahlreiche Studien belegen den Zusammenhang zwischen Flughafenlärm und dem Auftreten von Bluthochdruck, Herz-Kreislaufkrankungen sowie der Beeinträchtigung der kognitiven Fähigkeiten bei Kindern.

Im Rahmen der von der Europäischen Union finanzierten HYENA-Studie (*Hypertension and Exposure to Noise near Airports* / Bluthochdruck und Lärmbelastung in Flughafennähe), wurde der Blutdruck von 4.891 Personen zwischen 45 und 70 Jahren gemessen, die in der Nähe von sechs Flughäfen wohnten. Die Erhebung belegt einen Zusammenhang zwischen dem Auftreten von Bluthochdruck und der Lärmbelastung durch den Flughafen.

Das SERA-Projekt Italia (*Studio sugli Effetti del Rumore Aeroportuale* / Studie über die Auswirkungen von Lärm und Luftverschmutzung auf Menschen, die in der Nähe der Flughäfen Turin-Caselle, Pisa-San Giusto, Venedig-Tessera, Mailand-Linate, Mailand-Malpensa und Rom-Ciampino leben. Daraus ging hervor, dass jährlich bei 73.272 Menschen, die einem durch den Flugverkehr verursachten Lärmpegel von über 55 dB ausgesetzt waren, zusätzlich 4.607 Fälle von Bluthochdruck auftreten, 9.789 Patienten und Patientinnen unter Lärmstress und 5.084 unter Schlafstörungen leiden.

Die Studie kommt zu folgendem Schluss: „Die durch die Flughäfen erzeugte Lärmbelastung und Luftverschmutzung stellen ein Umweltproblem dar, das die öffentliche Gesundheit der betroffenen Bevölkerung ernsthaft gefährdet. Dies macht eine regelmäßige epidemiologische Untersuchung des Gesundheitszustands der Einwohner und Einwohnerinnen dieser Gebiete sowie dringende Schutzmaßnahmen zugunsten der betroffenen Bevölkerung zur Verringerung derartiger Belastungen, etwa eine drastische Reduzierung der Flüge, notwendig.“

Un gran numero di studi dimostrano l'incidenza del rumore aeroportuale nell'aumento di ipertensione, malattie cardiovascolari e compromissione delle prestazioni cognitive dei bambini.

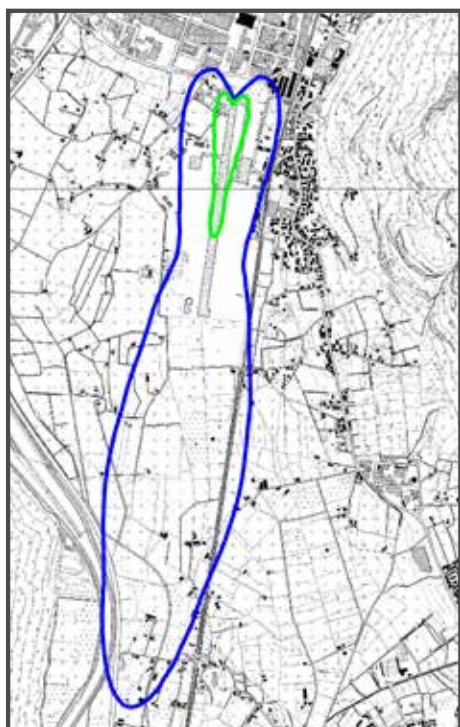
Lo studio HYENA (*Hypertension and Exposure to Noise near Airports* / Ipertensione ed esposizione al rumore vicino agli aeroporti), finanziato dall'Unione europea, ha misurato la pressione a 4.891 persone tra i 45 e i 70 anni, residenti nei pressi di 6 aeroporti dimostrando l'associazione tra ipertensione ed esposizione al rumore aeroportuale.

Il progetto di ricerca SERA Italia (*Studio sugli Effetti del Rumore Aeroportuale*) ha valutato nel 2014 gli effetti del rumore e dell'inquinamento atmosferico tra i residenti nei pressi degli aeroporti di Torino-Caselle, Pisa-San Giusto, Venezia-Tessera, Milano-Linate, Milano-Malpensa e Roma-Ciampino. È stato stimato che, ogni anno, tra le 73.272 persone esposte a livelli di rumore aeroportuale superiori a 55 dB in prossimità degli aeroporti studiati si verificano 4.607 casi addizionali di ipertensione, 9.789 persone soffrono di stress da rumore e 5.084 di disturbi del sonno.

Concludono gli autori dello studio: "L'inquinamento acustico e atmosferico originato dagli aeroporti è un problema ambientale di assoluta rilevanza per la salute pubblica delle popolazioni interessate e giustifica l'esigenza di una valutazione epidemiologica periodica dello stato di salute dei residenti, nonché l'urgenza di programmi di intervento atti a ridurre l'esposizione della popolazione, quali la riduzione drastica del numero di voli".

Das „Umweltscreening 2015“ unterschätzt das Risiko

Lo “screening ambientale 2015” sottovaluta il rischio



2007
G.P.A. Studie 2007 für ABD: Plan 17, Linien gleichen Schallspiegels gemessen mit SEL-Index, Lärmvergleich (90 dB) beim Start eines Jets Airbus 319 (blau) und einer Propellermaschine Dornier 328 (grün). August 2007.

Studio G.P.A. 2007 per ABD: tavola 17, curva di isolivello acustico misurato con l'indice SEL, confronto del rumore (90 dB) al decollo di un jet Airbus A 319 (blu) e una turboelica Dornier 328 (verde). Agosto 2007.



2015
PASQUALI RAUSA Studie 2016 für ABD – Ergänzung Umweltscreening: Plan 5, Linien gleichen Schallspiegels gemessen mit LVA-Index, Base case – theoretischer Spitzentag: 60 dB (grün), 65 dB (gelb), 75 dB (rot). Januar 2016.

Studio PASQUALI RAUSA 2016 per ABD – Integrazione screening ambientale: Tavola 5, curva di isolivello acustico misurato con l'indice LVA, Base case – giorno di punta teorico: 60 dB (verde), 65 dB (giallo), 75 dB (rosso). Gennaio 2016.

Bereits 2007 legte ABD eine Lärmstudie vor, die aufzeigt, dass durch Flugzeuge wie den Airbus ein Lärmpegel von 90 dB erreicht wird, der dem Wassergeräusch der Niagarafälle entspricht. Das „Umweltscreening 2015“, das für das „Entwicklungskonzept“ angefertigt wurde, kommt nun aber zu einem anderen Schluss: „Der Lärm ist nicht maßgeblich.“ Wie ist so ein Wunder möglich? Ganz einfach: Man hat die Berechnungsmethode geändert.

Die aktuellen Schätzungen gehen nur vom täglichen „Durchschnittslärm“ des Flughafens aus. Die Lärmauswirkungen der einzelnen Flugzeuge werden dadurch verzerrt und abgeschwächt wiedergegeben. Dies sagte sogar die Studie von 2007. Sie beschrieb die Methode, die auf dem Tagesdurchschnitt (LVA-Index) basiert, folgendermaßen: „Ihr Nachteil ist, dass einzelne Details der Lärmbelastung verschwinden.“

Deshalb wurde in der ABD-Studie 2007 auch der Lärm der einzelnen Starts und Landungen (SEL-Index) von Jets wie dem Airbus berücksichtigt. An Spitzentagen erfolgen mindestens 20 solcher Bewegungen. Mit diesem Index wurde ein weiträumiges Gebiet, in dem der Lärm 90 dB erreicht, erfasst. Wir können uns ausmalen, wie er sich im Bozner Talkessel, dem Unterland und dem Überetsch ausbreitet. Die Studie von 2007 warnte davor, dass „die dauerhafte Lärmbelastung das Gehör schädigt.“

Gift in der Luft

Schwieriger ist es festzulegen, inwieweit der Flugverkehr zur Luftverschmutzung in Gebieten nahe eines Flughafens beiträgt, wo sich stets Straßenverbindungen mit hohem Verkehrsaufkommen befinden und Straßen sowie Autobahnen die Hauptverursacher von Schadstoffemissionen sind. Allerdings haben genauere, in einigen europäischen Flughäfen durchgeführte Langzeitmessungen gezeigt, dass während der Start- und Landephase die Emissionen von CO₂, CO, Ce, NO_x, Feinstaub PM_{2,5} und PM₁ und andere

Già nel 2007 ABD presentò uno studio sul rumore che indicava – per aerei come l'Airbus – una vasta area nella quale il rumore raggiunge i 90 decibel, pari al frastuono delle cascate del Niagara. Oggi invece, lo “screening ambientale 2015” presentato per il “Piano di sviluppo” arriva alla conclusione opposta: “l'inquinamento acustico non è determinante”. Come si arriva a questo miracolo? Semplicemente cambiando il metodo di misura.

Le stime a tavolino presentate oggi calcolano solo il “rumore medio” giornaliero causato dall'aeroporto. Così l'impatto sonoro dei singoli voli viene diluito e ridotto. Nello studio 2007 questo metodo basato sulla media giornaliera (indice LVA) era così descritto: “Il suo difetto è che i dettagli del clima sonoro spariscono”.

Per questo nel 2007 lo studio ABD aveva calcolato anche il rumore del singolo decollo o atterraggio (indice SEL) di jet come l'Airbus (che saranno almeno 20 nei giorni di punta) evidenziando la vasta area colpita dal rumore a 90 decibel. Ci possiamo immaginare come questo si diffonderà nell'intera conca di Bolzano-Bassa Atesina-Oltradige. Sui rischi di un rumore di 90 dB lo studio 2007 avvertiva: “L'esposizione costante mette in pericolo l'udito”.

chemisch-organische Schadstoffe oft deutlich zunehmen. Folglich wird ein stärkerer Flugverkehr im Talkessel zwischen Bozen und Salurn zu einer erhöhten Luftverschmutzung führen. Die Aussage der Flughafenbefürworter, wonach dieses Gebiet eh schon eine hohe Umweltbelastung aufweise und eine prozentuell leichte Zunahme der Schadstoffe nicht viel ausmache, ist blanker Zynismus.

Veleni nell'aria

Più complessa la valutazione dell'incidenza del traffico aereo sull'inquinamento dell'aria nelle aree intorno agli aeroporti, che sempre sono vicini a grandi arterie di traffico, dove strade e autostrade sono le principali fonti di emissioni inquinanti. Tuttavia, le misure più accurate e protratte nel tempo in diversi aeroporti europei hanno permesso di evidenziare frequenti e intensi picchi delle emissioni di CO₂, CO, Ce, NO_x, polveri ultrafini

PM 2,5 e PM 1 e un numero variabile di sostanze chimiche organiche, imputabili alle fasi di decollo e di atterraggio dei velivoli.

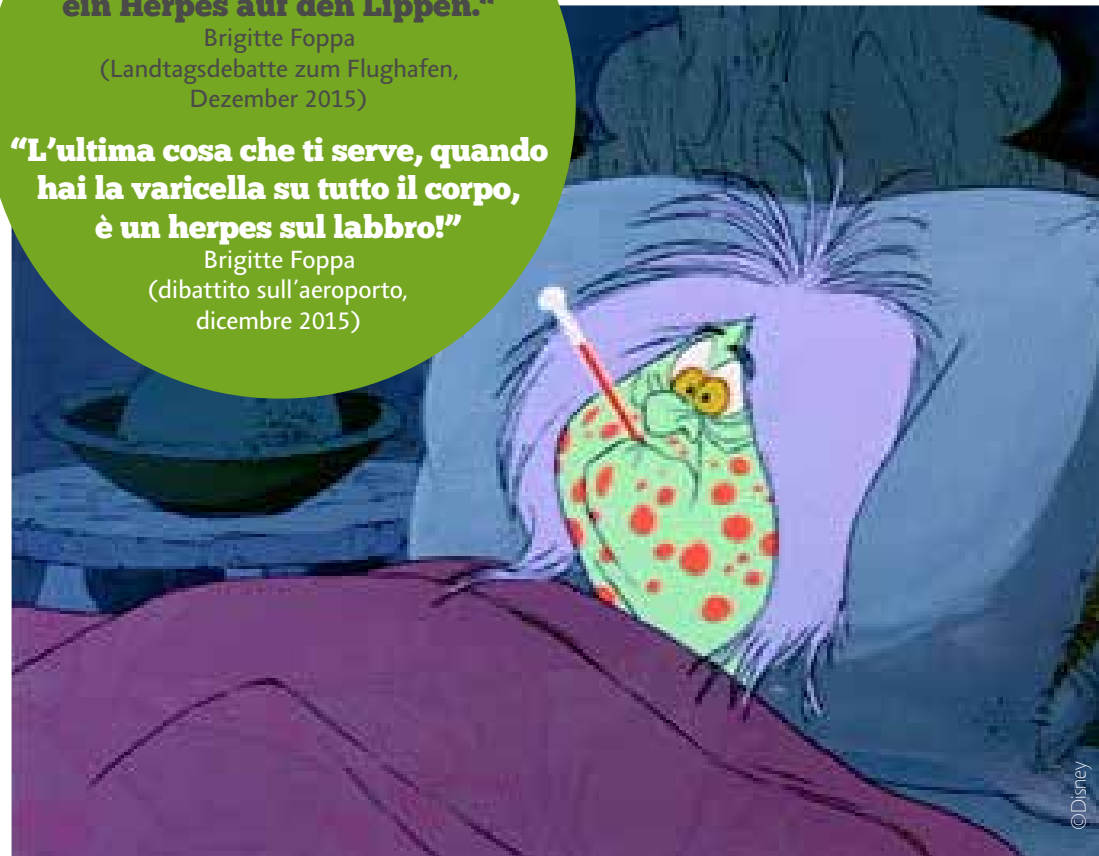
Un traffico aereo potenziato nella conca tra Bolzano e Salorno darà dunque il suo contributo all'aumento dell'inquinamento dell'aria. Non possiamo accettare il cinismo dei promotori, i quali affermano che, essendo l'area già molto inquinata, qualche punto percentuale in più di veleni dispersi nell'aria non farà differenza.

"Das letzte was du brauchst, wenn du schon Windpocken hast, ist ein Herpes auf den Lippen."

Brigitte Foppa
(Landtagsdebatte zum Flughafen, Dezember 2015)

"L'ultima cosa che ti serve, quando hai la varicella su tutto il corpo, è un herpes sul labbro!"

Brigitte Foppa
(dibattito sull'aeroporto, dicembre 2015)



Klimakiller Luftverkehr

Traffico aereo **killer del clima**

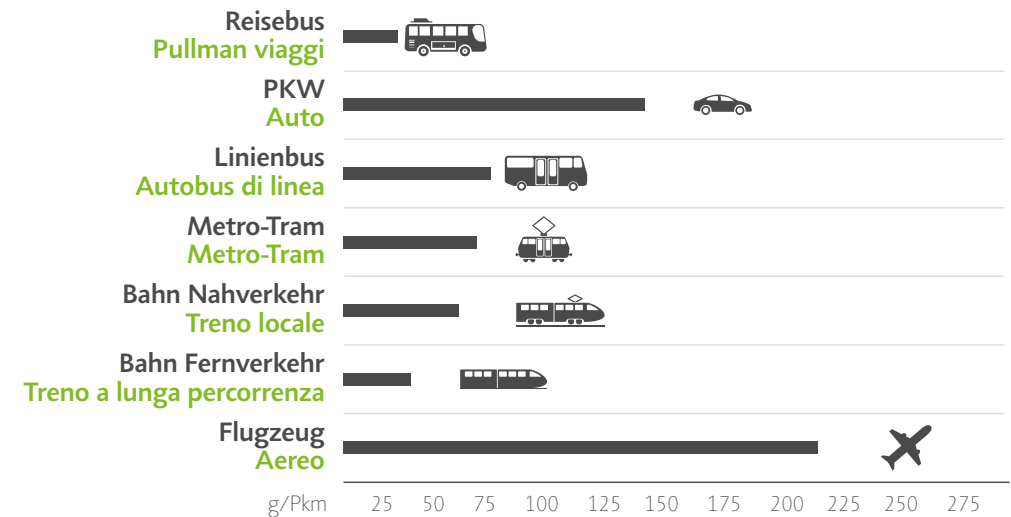
Der Luftverkehr gehört zu den größten Treibhausgasproduzenten unter den Verkehrsmitteln:

Deshalb lehnt die Alpenkonvention, die auch für Südtirol gilt, den Bau von Flughäfen bzw. den Ausbau bestehender Infrastrukturen ab. Als Klimaland wird Südtirol sicher nicht abheben, wenn es den Flughafen Bozen ausbaut.

Il traffico aereo è uno di quelli che emettono più gas serra per km/passeggero/a:

Per questo la Convenzione delle Alpi, nel cui ambito di applicazione rientra anche il Sudtirolo, respinge la nuova realizzazione di aeroporti e l'ampliamento di quelli esistenti. Certamente la nostra Provincia non diventerà Klimaland a bordo di un aereo in partenza da San Giacomo.

CO₂ -Emissionen in Gramm pro Personenkilometer Emissioni di CO₂ a persona per chilometro



Quelle: Umweltbundesamt, 18.03.2016 / Bezugsjahr 2014

Fonte: Agenzia tedesca per l'ambiente, 18.03.2016 / dati riferiti al 2014

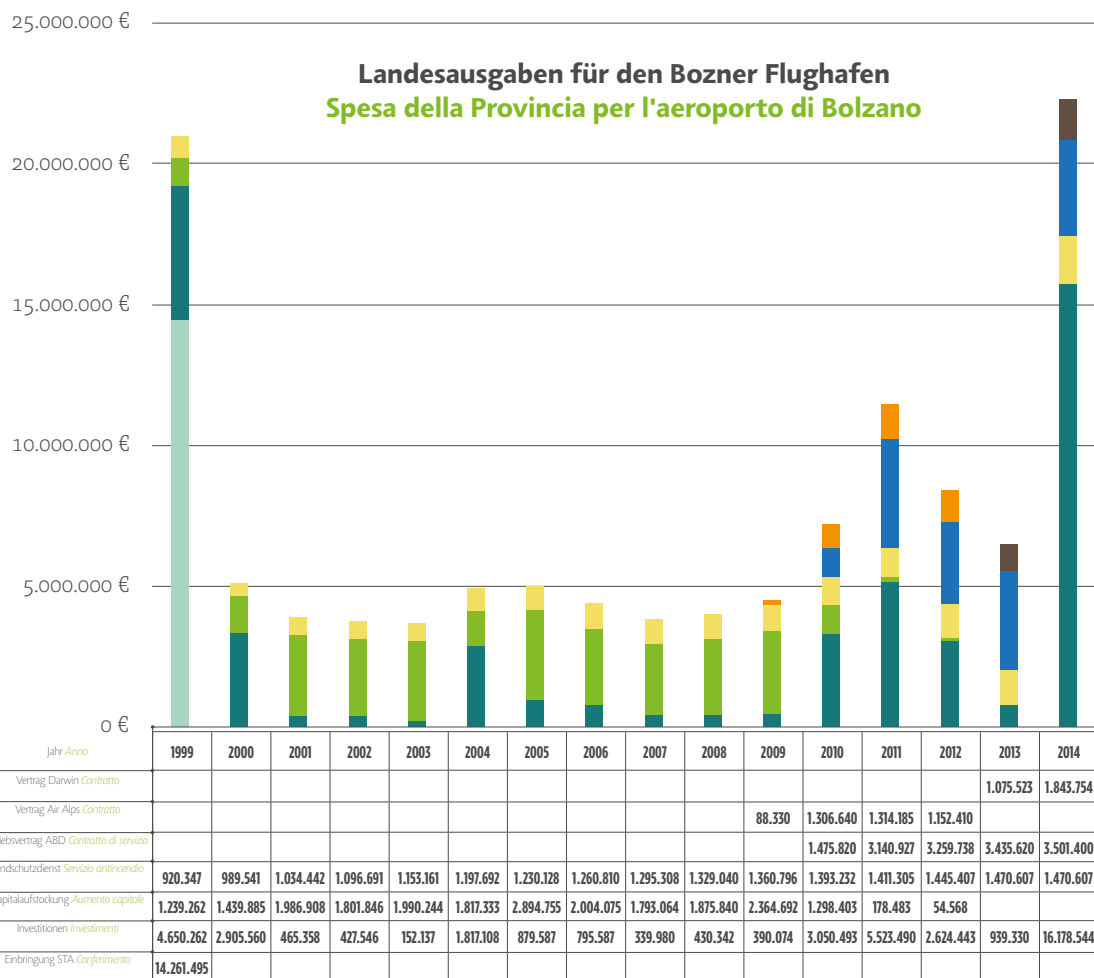
Schaden für den Landeshaushalt Il danno al bilancio provinciale

Der Flughafen Bozen hat es nie geschafft, schwarze Zahlen zu schreiben. Das Abenteuer ABD hat das Land bisher 120 Millionen Euro gekostet.

L'aeroporto di Bolzano non ha mai chiuso in pareggio. Questa avventura è costata finora alla Provincia 120 milioni di euro.

Das strukturelle Defizit wurde durch die Steuer-gelder der Bürger und Bürgerinnen, mittels direkter Finanzierungen und Kapitalerhöhungen zur Abdeckung der Verluste ausgeglichen; hinzu kam die Finanzierung von Infrastrukturen, Brandschutz und Flügen.

Il deficit strutturale è stato coperto col denaro pubblico delle cittadine e dei cittadini, attraverso finanziamenti diretti, ricapitalizzazioni a ripiano perdite, finanziamento delle infrastrutture, dei servizi antincendio e dei voli.



Air Alps – Bankrott Bancarotta – Air Alps

Mit einzurechnen ist die unsinnige öffentliche Förderung durch den Ankauf von Gesellschaftsanteilen der privaten Fluggesellschaft Air Alps durch Land und Region. Nach der Konkursanmeldung sank der Wert der Gesellschaftsanteile auf Null, 6 Millionen Euro waren verloren.

Vanno inoltre aggiunti gli scandalosi finanziamenti alla società aerea privata Air Alps, di cui Provincia e Regione acquistarono quote societarie. Air Alps è andata in fallimento azzerando totalmente il valore delle quote con una perdita secca di 6 milioni di euro.

Air Alps ist das Paradebeispiel für die gescheiterte Einbeziehung von privaten Akteuren, die zu Beginn in das Geschäft eingestiegen sind und vor dem Scheitern das Weite gesucht haben. Land und Region dagegen, die in der Gesellschaft verblieben, haben alles verloren.

Air Alps è stato un caso emblematico del fallimento della strategia di coinvolgimento dei privati, presenti all'inizio e scappati prima del fallimento. Provincia e Regione invece sono rimaste nella società e hanno perso tutto.

Air ALPS : Finanzierung durch Land und Region AirAlps: finanziamento da Provincia e Regione		
Region Regione	Ankauf von Anteilen 2005 Acquisto partecipazioni 2005	1.500.000 Euro
Land Südtirol Provincia	Ankauf von Anteilen 2006 Acquisto partecipazioni 2006	4.500.000 Euro
		6.000.000 Euro

Alles auf Landeskosten Tutto a carico della provincia

Die ABD und die STA sind Inhouse-Gesellschaften des Landes Südtirol. Sogar für die Flugverbindung Bozen-Rom war ein jährlicher Landeszuschuss von einer Million Euro notwendig.

ABD e STA sono società in-house della Provincia Autonoma di Bolzano. Perfino il volo Bolzano-Roma ha avuto bisogno di un incentivo di un milione di euro dalla Provincia.

Nicht umsonst hat der vom Land beauftragte Fachmann, Prof. Johann Frank, bei der Anhörung im Landtag zugegeben: „Ein Privater müsste die Caritas sein, um einen Flughafen wie Bozen zu betreiben.“

L'esperto incaricato dalla Giunta, il prof. Johann Frank, ha ammesso davanti al Consiglio provinciale: "Un privato dovrebbe essere la Caritas se accettasse di gestire un aeroporto come quello di Bolzano".

Eine Zukunft mit roten Zahlen

Das neue Flughafengesetz ermächtigt das Land, die ABD weiterhin zu finanzieren. Laut „Entwicklungskonzept“ wäre im Base-Case ein ausgeglichener Haushalt erst 2035 möglich, aber nur dann, wenn das Ziel der 550.000 Fluggäste erreicht wird. Daran glaubt momentan wohl niemand.

Indessen sind zur Umsetzung des „Entwicklungskonzepts“ sofort weitere 23,33 Millionen an Investitionskosten notwendig, die wiederum zur Gänze vom Land gedeckt werden. Die erforderlichen Mittel wurden ABD zum Teil schon 2012 zur Verfügung gestellt.

Die Betriebskosten werden in Zukunft steigen, von 6 Millionen im Jahr 2014 auf 13 Millionen im Jahr 2035. Der Flughafen kostet auch ohne Flüge.

Während der jüngsten Unterbrechung des Flugverkehrs machten die Fixkosten 600.000 Euro im Monat aus.

Wenn es aber schlecht läuft und keine privaten Investoren interessiert sein sollten, dann wird sich ABD verschulden und für die Schulden wird das Land Südtirol als Eigentümer aufkommen müssen.

Dies geht aus dem „Entwicklungskonzept“ selbst klar hervor (Seite 131): „Insgesamt ergibt sich eine Verlustabdeckung aus dem operativem Betrieb i.H.v. 58 Mio. €. Dieser Betrag wird vom Eigentümer abgedeckt, beispielsweise in Form einer Kapitalerhöhung, eines Gesellschafterdarlehens oder eines Verlustbeitrages.“

Un futuro in deficit

Con la nuova legge sull'aeroporto la Provincia viene autorizzata a continuare a finanziare ABD. Il "Piano di Sviluppo" prospetta, nel caso-base, un possibile pareggio nel lontano 2035, ma solo a patto che i passeggeri raggiungano la cifra di 550.000, cosa a cui nessuno può credere seriamente.

Intanto, per realizzare il "Piano di sviluppo" sono necessari subito altri 23,33 milioni di investimento, coperti interamente ancora una volta dalla Provincia con denaro già in parte messo a disposizione di ABD nel 2012.

I costi d'esercizio futuri sono previsti in aumento, dai 6 milioni del 2014 ai 13 milioni del 2035. L'aeroporto

costa anche senza voli: nel recente periodo di stop i costi fissi sono stati di 600.000 euro al mese.

Ma se le cose vanno male e non si trovano privati disposti a investire, ABD sarà costretta a indebitarsi e dei debiti sarà la proprietà a rispondere, cioè la Provincia di Bolzano.

Lo dice lo stesso "Piano di Sviluppo" a chiare lettere (pagina 131): "Complessivamente si evidenzia (nel periodo 2017-2035) la necessità di una copertura delle perdite da gestione operativa di 58 milioni di euro. L'importo viene coperto da parte del proprietario ad esempio con un aumento di capitale, un prestito dei soci o un contributo a fondo perduto".

Die »unsichtbaren« Kosten I costi «invisibili»

Schließlich kommen noch die Kosten hinzu, die auf die Bürger und Bürgerinnen sowie die Unternehmen zurückfallen. Jeder Ausbau des Flughafens wird zu einer Entwertung der umliegenden Immobilien führen. Bei jedem Anstieg der Flugbewegungen und vor allem der Größe der Flugzeuge wird sich die Lebensqualität der dort ansässigen Bevölkerung verschlechtern und der Wert der Gebäude und Grundstücke proportional dazu sinken.

Nicht zuletzt müssen auch jene Kosten berücksichtigt werden, die bereits durch den „Gefahrenzonenplan Flughafen“ angefallen sind. Ein Teil des Gewerbegebiets Bozen mit vielen Unternehmen ist von beträchtlichen Einschränkungen betroffen.

Ci sono poi costi che non vengono calcolati perché ricadono direttamente sui cittadini e cittadine e sulle imprese. Ogni potenziamento dell'aeroporto porterà a una svalutazione dei beni e degli immobili siti nel territorio circostante. Ad ogni aumento dell'attività aerea e soprattutto della dimensione degli aerei peggiorerà la qualità della vita della popolazione e caleranno proporzionalmente il valore di case e proprietà.

Vanno infine considerati i costi che ha già comportato il "Piano di rischio aeroportuale". Una parte della zona produttiva di Bolzano, con tante imprese, deve subire notevoli restrizioni.



Unbedeutend für die öffentliche Mobilität Irrrelevante per la mobilità pubblica

Nur eine kleine Minderheit der Bevölkerung nutzt das Verkehrsmittel Flugzeug, wie diese Grafik zeigt:

Das Flugzeug wird von wenigen genutzt, aber von allen finanziert. Das Land gibt pro Flugticket 15-mal mehr aus als für eine Busfahrkarte und 42-mal mehr als für eine Zugfahrkarte. Dabei werden unsere öffentlichen Verkehrsmittel jährlich von Millionen Personen genutzt.

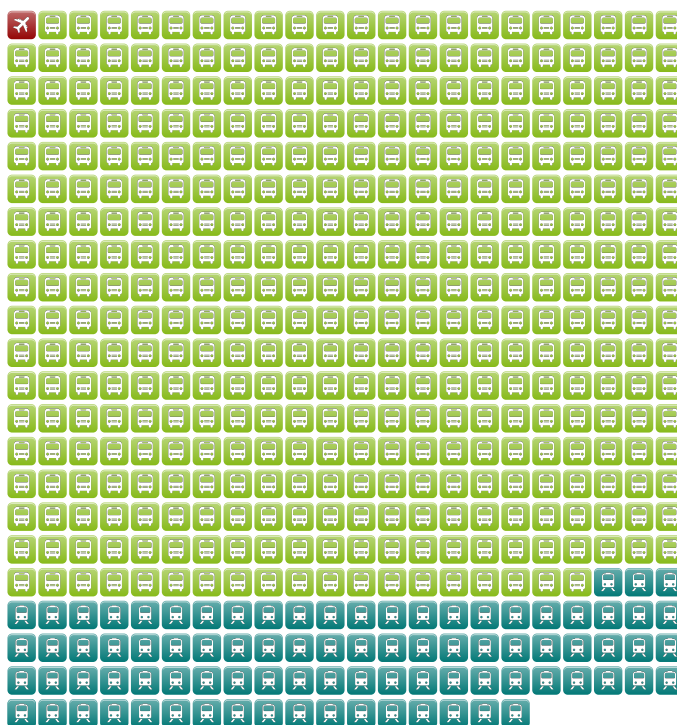
Solo una piccola minoranza della popolazione utilizza l'aereo, come dimostra questa tabella:

Lo usano in pochi, ma viene finanziato dalla Provincia, pro ticket, 15 volte più del bus e 42 volte più del treno, mezzi usati da milioni di persone all'anno.

Finanzierung der Landes Finanziamento Provincia

Bahn Treno	5,8 Euro pro Fahrgast a passeggero/a
Bus Autobus	2,0 Euro pro Fahrgast a passeggero/a
Flugzeug Aereo	84,6 Euro pro Fahrgast a passeggero/a

Flugzeug Traffico aereo	68.595	mal benutzt (2011) passeggeri/e (2011)
Bus Servizio autobus	39.328.123	mal benutzt (2013) convalide (2013)
Eisenbahn Treno	8.610.612	mal benutzt (2013) convalide (2013)



Ein Symbol entspricht 100.000 Entwertungen/Fahrten
Un simbolo corrisponde a 100.000 convalide/viaggi

Unbedeutend für den Tourismus

Erklärtes Ziel des „Entwicklungskonzepts“ sind 300.000 Touristen und Touristinnen, die das Flugzeug als Verkehrsmittel nutzen – das wären 5% der Gesamtgästeszahl. Das Konzept verweist jedoch auch darauf, dass heute schon 240.000 Touristen und Touristinnen mit dem Flugzeug anreisen, indem sie nach München, Innsbruck oder Verona fliegen. Sie dazu zu bewegen, nach Bozen zu fliegen, würde abgesehen von den Schäden für Umwelt und Gesundheit – die schließlich auch für den Tourismus nicht unbedeutend sind – zwar für ABD mehr Kundschaft bedeuten, aber nicht für die Tourismusbranche, da es sich um Gäste handelt, die auch bisher schon hier Urlaub machen.

Der Anstieg der Gästezahlen durch den Flughafen würde sich also in der optimistischsten Berechnung auf 60.000 Gäste beschränken, was lediglich 1% der jährlichen Ankünfte in Südtirol (6 Millionen Ankünfte und 30 Millionen Übernachtungen) ausmacht.

Die Frage ist aber auch: Welche Gruppen von Gästen werden vom Flughafen angezogen? Das Konzept zielt klar auf Wohlhabende ab, die sich ein verlängertes Wochenende gönnen. Eine Art „Blitz-Tourismus“, auch wenn er für die Elite bestimmt ist: Ist es das, was eine nachhaltige Wirtschaft benötigt? Dieses Gästeklientel ist für einen kleinen Teil der lokalen Tourismusunternehmen von Vorteil. Von insgesamt mehr als 10.000 Beherbergungsbetrieben in Südtirol sind 406 mit vier bis fünf Sternen und 1.500 mit drei Sternen eingestuft. Die Träger des Tourismus sind primär die kleinen und mittleren Betriebe, meist Familienunternehmen. Ihnen wird der Ausbau des Flughafens kaum etwas bringen. Dennoch müssen sie gemeinsam mit den anderen Unternehmen im Lande für den Flughafen zahlen. Die Handelskammer (mit ihren 50.000 eingetragenen Betrieben) hat nämlich angekündigt, die halben Ausgaben für den Flughafen zu übernehmen.

Irrrelevante per il turismo

Obiettivo del “Piano di sviluppo” è far arrivare 300.000 turisti via aereo, cioè il 5% del totale. Ma lo stesso Piano dice che già oggi 240.000 turisti arrivano da noi in aereo, volando su Monaco, Innsbruck e Verona. Attirarli a volare su Bolzano, oltre che danneggiare salute e ambiente – che sono anche valori turistici – porterebbe clienti solo ad ABD, ma non al settore turistico, di cui queste persone sono già clienti. L’aumento netto di arrivi turistici grazie all’aeroporto si limiterebbe, nell’ipotesi più ottimistica, ai 60.000 di sempre, che costituiscono solo l’1% degli arrivi annuali in Sudtirolo (6 milioni di arrivi, 30 milioni di pernottamenti).

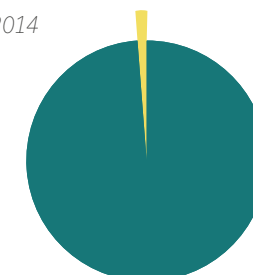
Inoltre: che tipo di turisti sarebbero? Il Piano indica il turismo dei benestanti che si concedono un fine settimana lungo di svago. Un turismo mordi e fuggi, anche se di élite, è quello che serve per un’economia sostenibile?

Questa clientela premierà solo una parte delle imprese turistiche locali. Le strutture a 4-5 stelle sono 406, quelle a 3 stelle 1500 – su oltre 10.000 esercizi. Il tessuto forte e caratterizzante il nostro turismo sono le imprese di piccole dimensioni, a gestione spesso familiare. Queste avranno ben poco dal potenziamento dell’aeroporto.

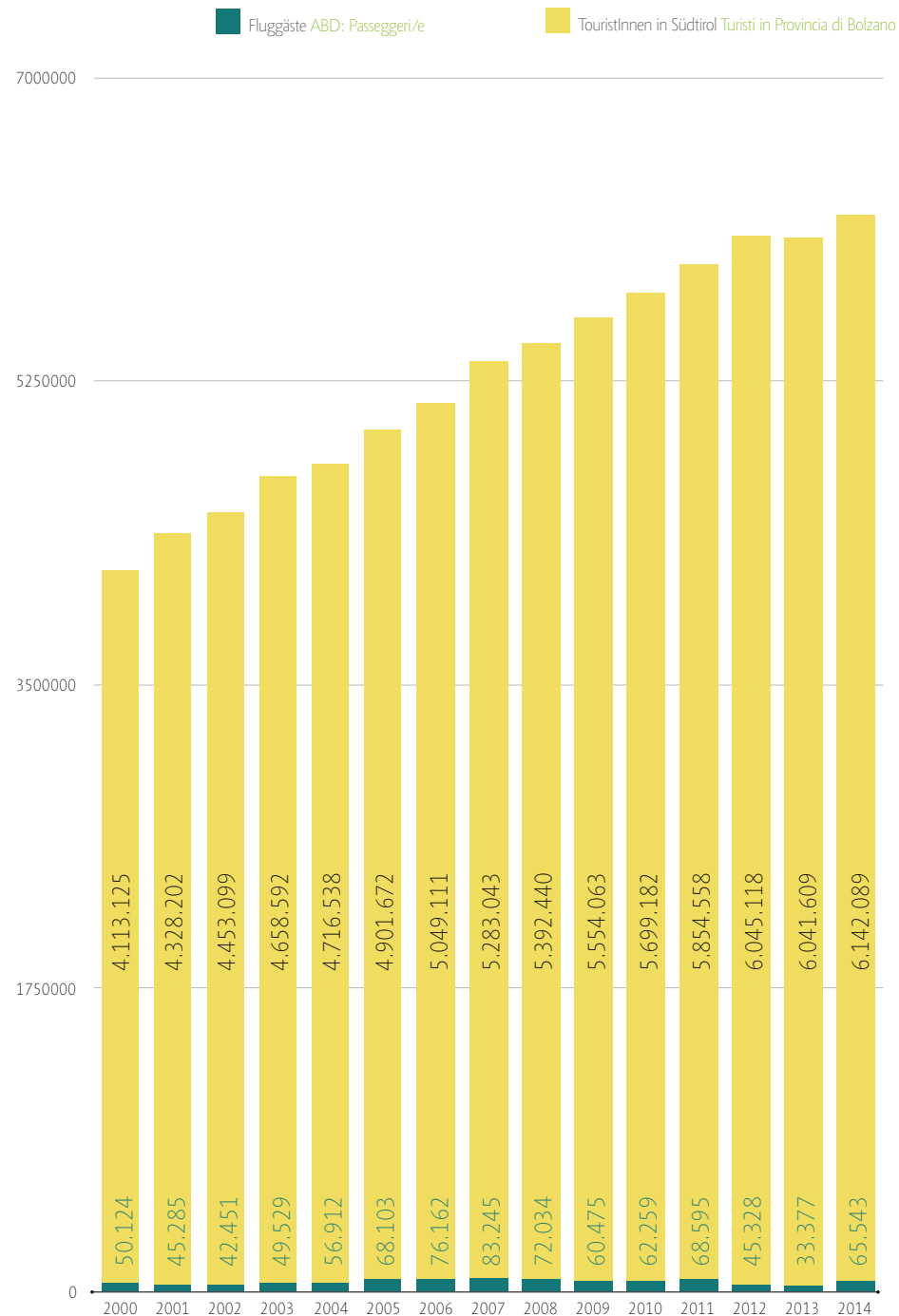
E tuttavia saranno chiamate a pagare l’altra metà delle spese per l’aeroporto, grazie al finanziamento della Camera di Commercio che ha deciso di attingere dalle quote versate da ben 50.000 imprese associate.

Zeitraumen Perido 2000-2014

Fluggäste Passeggeri/e
TouristInnenTuristi/e



Der Flughafen hat auf den Tourismus keinen Einfluss L'aeroporto non ha nessuna influenza sull'andamento del turismo



Starke Wirtschaft, auch ohne Flughafen

Der Flughafen hat bisher nie wirklich funktioniert. Forschung, Lehre und Geschäftstreffen tat dies keinen Abbruch. Dozenten und Dozentinnen der Universität oder Managern und Managerinnen von Unternehmen gelang es immer, den Weg nach Bozen zu finden.

Nicht umsonst erreicht Südtirols Wirtschaft seit Jahren Spitzenwerte im europäischen Vergleich, mit dem höchsten BIP und der geringsten Arbeitslosenrate – und all dies ganz ohne Flughafen. Das ist der beste Beweis, dass der Bozner Flughafen für den Wohlstand unseres Landes keine Rolle spielt, wohl aber bei der Beeinträchtigung der Lebensqualität (die schließlich auch wirtschaftlich von Bedeutung ist).

Warum der Flughafen **nicht funktionieren kann** Perchè l'aeroporto **non può funzionare**

Wenn der Start dieses Flughafens 20 Jahre lang scheiterte, dann gibt es dafür klar benennbare strukturelle Ursachen:

1. Geografische Lage: Die geografische Lage inmitten der Berge behindert den Luftverkehr. Deshalb wurden häufig Flüge gestrichen, es kam zu Verspätungen und verärgerte Passagiere konnten ihre Reise nicht antreten oder mussten anderswo landen.

Economia forte, anche senza aeroporto

D'altra parte docenti universitari o business-manager hanno già "raggiunto" Bolzano per insegnare, incontrarsi o fare affari, nonostante l'aeroporto non abbia mai funzionato.

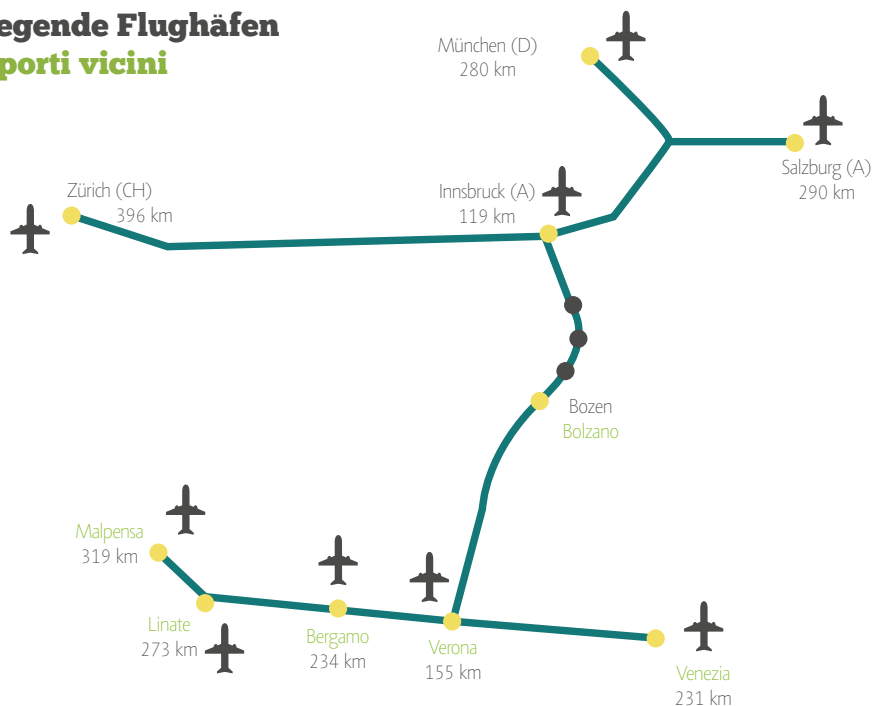
L'aeroporto finora è stato un fallimento. Eppure l'economia sudtirolese è tra le prime in Europa, abbiamo il PIL più alto e la disoccupazione più bassa e tutto questo senza aeroporto. È la dimostrazione che l'aeroporto di Bolzano non svolge alcun ruolo per il benessere della provincia, mentre ne può influenzare negativamente la qualità della vita (che è anche un valore economico).

Se da 20 anni questo aeroporto non riesce a decollare, ci sono fondate ragioni strutturali.

1. L'orografia. La posizione geografica in mezzo alle montagne ostacola il traffico aereo. Questo ha portato spesso alla cancellazione di voli, a ritardi, a proteste di passeggeri lasciati a terra o atterrati in altri aeroporti.

2. Ein zu kleines Einzugsgebiet: Wer im Wipptal oder im Pustertal lebt, erreicht Innsbruck genauso gut wie Bozen und im Trentino liegt Verona in Reichweite.
 3. Die umliegenden großen Konkurrenzflughäfen: Sie sind in kurzer Zeit erreichbar. Für Reisende, die einen großen HUB mit Anschlussflügen in die ganze Welt benötigen, bietet sich München in 280 km Entfernung an. Wer hingegen nach Billigflügen sucht, wird in Bergamo und Treviso fündig. Von Innsbruck aus werden viele europäische Länder, aber auch die Türkei, Ägypten und Israel angefliegen.
 4. Die immer attraktivere Bahnverbindung nach Rom, dem Hauptreiseziel: Heute ist das Stadtzentrum Roms bequem in 4 Stunden und 29 Minuten erreichbar. Dafür stehen zwischen 5 und 18 Uhr vier bis fünf „Freccce“ mit einer Direktverbindung in jede Richtung zur Verfügung, zweimal am Tag wird auch Neapel angefahren. Die Bahn wird dadurch in jeglicher Hinsicht zur besseren Wahl für diese Strecke.
2. Il bacino d'utenza troppo piccolo. Per chi abita in Alta val d'Isarco o in Pusteria, raggiungere Innsbruck o Bolzano non fa differenza e il Trentino guarda a Verona.
 3. La concorrenza dei grandi aeroporti vicini, raggiungibili in poco tempo. Per chi vuole raggiungere un grande HUB, per poi volare in tutto il mondo, c'è già Monaco a 280 km. Per chi vuole il Low Cost c'è Bergamo e Treviso. Da Innsbruck si vola in tutta Europa, più Turchia, Egitto e Israele.
 4. La crescente convenienza del treno per Roma, la meta classica e principale. Oggi si arriva dal centro di Bolzano al centro di Roma comodamente in 4 ore e 29 minuti. Dalle ore 5 alle 18 viaggiano in entrambe le direzioni dalle 4 alle 5 "Freccce" con collegamento diretto. Due volte al giorno si può arrivare senza cambi fino a Napoli. Il treno è diventato così da tutti i punti di vista l'opzione migliore su questa tratta.

Umliegende Flughäfen
Aeroporti vicini



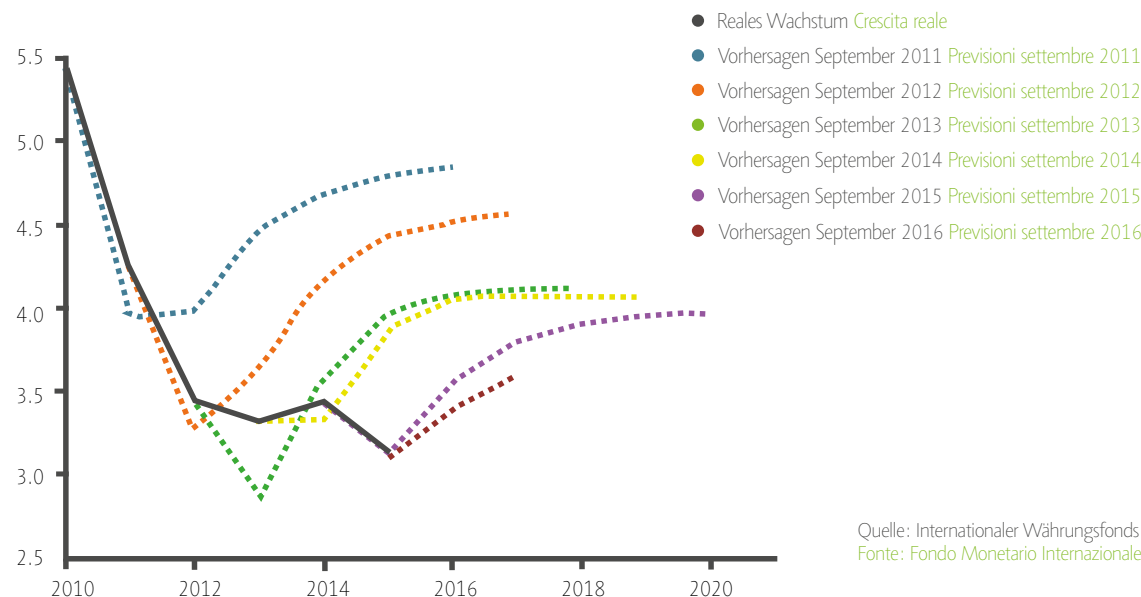
Die Täuschung mit dem **BIP**

L'illusione del **PIL**

Wie kann man bei solchen Vorbedingungen von einem Erfolg ausgehen? Das „Entwicklungskonzept“ geht von einem weltweiten Anstieg des BIP aus und mithilfe eines rein mathematischen Modells errechnet man einen automatischen Anstieg der Fernreisen, der Fluggäste und somit auch der Personen, die nach Bozen fliegen. Auf der anderen Seite werden weltweit die wirtschaftlichen Prognosen nach unten korrigiert. Die positiven Aussichten für Bozen können daher nicht wirklich garantiert werden.

In queste condizioni, come si può prevedere un successo che finora è mancato? Il "Piano di sviluppo" lo fa affidandosi a un futuro aumento del PIL mondiale e con un modello puramente matematico lo trasforma a tavolino in un aumento automatico dei viaggi, di chi viaggia in aereo e infine di chi vola a Bolzano. Ma le continue revisioni al ribasso di tutte le previsioni economiche dimostrano che nessuno può garantire che questi aumenti si verifichino e che, se si verificano, premiano Bolzano.

Die fehlerhaften Vorhersagen des jährlichen BIP-Wachstums 2010-2020
(prozentuale Abweichungen pro Jahr)
Le errate previsioni di crescita del PIL mondiale 2010-2020
(variazione percentuale annua)



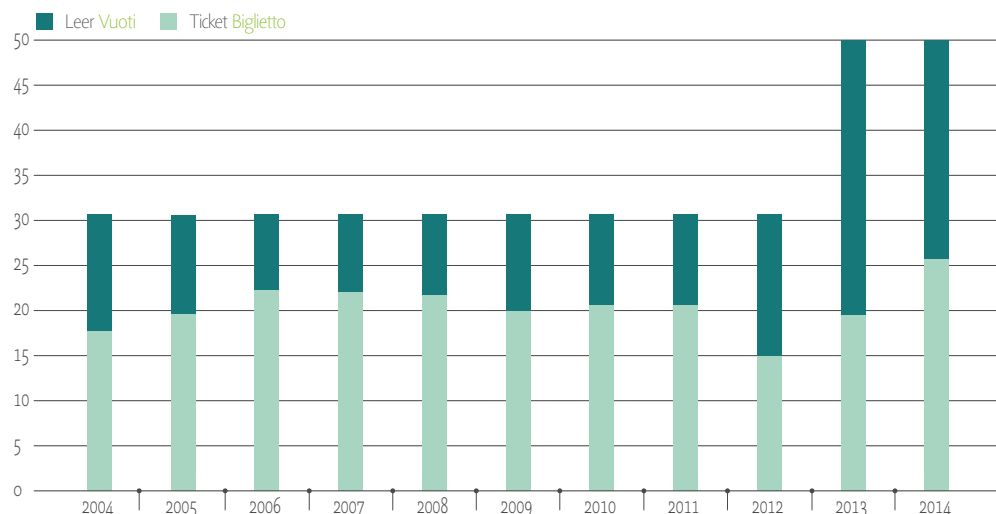
Quelle: Internationaler Währungsfonds
Fonte: Fondo Monetario Internazionale

Größere Flugzeuge = mehr leere Sitzplätze

Aerei più grandi =
più posti vuoti

Linienflüge Bozen-Rom Voli di linea Bolzano-Roma

Air Alps 2004-2012: Flugzeuge mit 31 Sitzplätzen aerei da 31 posti
Darwin 2013-2014: Flugzeuge mit 50 Sitzplätzen aerei da 50 posti



Die Vergangenheit zeigt: Größere Flugzeuge bedeuten nicht automatisch mehr Fluggäste. Air Alps nutzte Flugzeuge mit 30 Sitzplätzen, dann kam Darwin mit 50-Sitzern: Die verkauften Tickets blieben aber immer die gleichen.

Darwin hat demzufolge lediglich die leeren (!) Plätze erhöht, wie die Tabelle aufzeigt.

Die letzten Jahre waren für die kleinen Regionalflughäfen keine Zeit des Erfolgs, sondern der harten Krise. Brescia, Palermo, Forlì, Rimini, Parma, Siena, Alghero, Crotone, Salerno und Aosta scheinen neben Bozen in der langen Liste der italienischen Flughäfen auf, die rote Zahlen schreiben. Sie waren zwar von der Politik gewollt, konnten sich jedoch am Markt nicht behaupten.

Der Flughafen Klagenfurt steht trotz seiner 350.000 Fluggäste vor dem Konkurs!

L'esperienza passata insegna: non basta far volare aerei più grandi per avere più passeggeri. Air Alps utilizzava aerei da 30 posti, poi è subentrata Darwin con aerei da 50 posti, ma i ticket venduti sono rimasti gli stessi.

Dunque Darwin ha aumentato soltanto... i posti vuoti! Come dimostra la tabella.

Gli anni recenti hanno conosciuto non il successo, ma la crisi verticale degli aeroporti regionali. Brescia, Palermo, Forlì, Rimini, Parma, Siena, Alghero, Crotone, Salerno, Aosta insieme a Bolzano compaiono nella lunga lista degli aeroporti italiani in rosso, voluti dalla politica e bocciati dal mercato e dall'economia.

L'aeroporto di Klagenfurt è in fallimento sebbene abbia raggiunto i 350.000 utenti l'anno!

Die Studie der Deutschen Bank

Vor einigen Jahren beauftragte die Forschungsabteilung der Deutschen Bank die Professoren Eric Heymann und Jan Vollenkemper mit einer Studie über die regionalen Flughäfen. Dies sind ihre Schlussfolgerungen:

„Ausbau von Regionalflughäfen: Fehlallokation von Ressourcen

Der geplante Ausbau der meisten Regionalflughäfen bedeutet eine Verschwendung von knappen öffentlichen Mitteln, die dringend für andere Infrastrukturprojekte benötigt werden.

Nur einige wenige Regionalflughäfen lassen sich wirtschaftlich betreiben. Die meisten davon erreichten die erforderliche kritische Masse von mindestens 500.000 bis 2 Millionen Passagieren im Jahr nicht. Sie ruinieren sich gegenseitig und betreiben zudem einen Subventionswettbewerb.

Zudem besteht oft eine Abhängigkeit von einer einzigen Fluggesellschaft. Die zu Verkehrsflughäfen ausgebauten Regionalflughäfen stellen in erster Linie Prestigeobjekte für »Regionalfürsten« dar. Der Ausbau von [...] von der öffentlichen Hand finanzierten Regionalflughäfen führt zu Kapitalvernichtung.“

Lo studio della Deutsche Bank

Il settore Research della Deutsche Bank ha affidato ai professori Eric Heymann e Jan Vollenkemper uno studio sugli aeroporti regionali. Ecco le conclusioni:

“Potenziamento degli aeroporti regionali: errata allocazione delle risorse.

I progettati potenziamenti di molti aeroporti regionali rappresentano uno spreco di denaro pubblico, di per sé in progressiva diminuzione, che dovrebbe essere urgentemente investito per infrastrutture molto più importanti.

Solo pochissimi tra gli aeroporti regionali possono essere gestiti in modo economicamente vantaggioso. La maggior parte di essi non raggiunge la massa critica necessaria, che va da almeno 500.000 a 2 milioni di passeggeri all'anno. Molti aeroporti regionali si cannibalizzano a vicenda e fanno a gara per ottenere sovvenzioni pubbliche.

In più, spesso sono dipendenti da una sola compagnia aerea. Gli aeroporti regionali con ambizioni di espansione non sono altro che opere di prestigio dei rispettivi »principi locali«. Il potenziamento di aeroporti regionali sovvenzionati dalla mano pubblica ha come effetto la polverizzazione di ingenti risorse finanziarie“.

Die Alternative | Le alternative: Zug und Bus | treno e autobus

Das Klimaland Südtirol kann und darf nicht in eine Verkehrsform investieren, die unserer Gesundheit schadet und Massen an Treibhausgasemissionen verursacht. Zumindest auf regionaler Ebene gibt es viel bessere Alternativen.

Die Erreichbarkeit, die eigentlich jetzt schon besteht, muss wenn schon mit anderen Verkehrssystemen erhalten und verbessert werden, darunter allen voran die Bahn, die für Entfernungen bis zu 600/700 km das umweltfreundlichste, bequemste, sicherste und günstigste Verkehrsmittel ist. Es gibt viele Möglichkeiten der verstärkten Zusammenarbeit mit Flughäfen wie Innsbruck, Verona und München. Denkbar wäre etwa eine Bahnlinie, die den Flughafen direkt ansteuert (es gab bereits ein Projekt der Provinz Trient zur Anbindung an den Flughafen Verona) oder die Möglichkeit, schon bei der Abfahrt am Bahnhof einzuchecken. Diese Zubringerzüge zu den Flughäfen würden den Nahverkehr stärken, weil sie auch von Fahrgästen mit einem anderen Reiseziel genutzt werden könnten. Außerdem gibt es den Bus. Schon jetzt verbindet ein Dutzend Shuttlebusse Bozen mit verschiedenen großen Flughäfen (s. Tabelle). Dieses Angebot ließe sich verbessern, indem man ein gesondertes „Bus airport terminal Bozen“ einrichtet würde.

Il Sudtirolo Klimaland non può investire su un mezzo di trasporto che rovina la salute e immette tonnellate di gas serra nell'atmosfera: almeno su scala regionale a questo mezzo di trasporto esistono alternative migliori.

La raggiungibilità, che già non ci manca, deve essere garantita e migliorata innanzitutto col treno che su tragitti entro i 600-700 km è il mezzo più ecologico, comodo, sicuro e conveniente.

Vi sono molti modi, già sperimentati altrove, per rafforzare la collaborazione con aeroporti come Innsbruck, Verona, Monaco: binari che entrano direttamente in aeroporto (c'era un progetto della Provincia di Trento per Verona), oppure la possibilità di sbrigare il check-in già alla partenza. Questi treni per gli aeroporti rafforzerebbero il trasporto locale, perché verrebbero utilizzati anche da chi è diretto verso destinazioni intermedie.

E poi c'è l'autobus. Già oggi decine di bus navetta collegano Bolzano con diversi grandi aeroporti (vedi tabella). Questo servizio potrebbe essere organizzato meglio realizzando un vero e proprio "Bus airport terminal Bolzano".

	München	Verona	Bergamo	Malpensa	Innsbruck
Flixbus/Mein Fernbus	6 x täglich giorno	1 5 x täglich giorno	1 5 x täglich giorno	1 5 x täglich giorno	1 6 x täglich giorno
Busgroup	5 x täglich giorno	1 4 x täglich giorno	1 4 x täglich giorno	1 4 x täglich giorno	
Südtirol/Alto Adige Bus	1 x Fr., 2 x Sa. 1x ven., 2x sab.	1			
	11 x täglich giorno, 1 x Fr. ven., 2 x Sa. sab.	1 9 x täglich giorno	1 9 x täglich giorno	1 9 x täglich giorno	1 6 x täglich giorno

Vom Staat ans Land

Die Flughafenbefürworter sagen: Wenn das Nein gewinnt, dann wird der Flughafen an den Staat übergehen und der wird mit ihm machen, was er will. Doch dem ist nicht so! Am 27. August hat die Regierung Renzi das Dekret „L'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale“ genehmigt. Unter Artikel 11 wird dabei vorgesehen, dass „[d]ie Flughäfen von regionalem oder lokalem Interesse, die zum Grundbesitz der staatlichen zivilen Luftfahrt gehören [...] samt ihrem Zubehör an die Regionen übergehen. Im Falle der Regionen mit Sonderstatut und der autonomen Provinzen soll der Übergang gemäß den Bestimmungen der Sonderstatute und der entsprechenden Durchführungsbestimmungen erfolgen.“

Das Ziel der Übertragung des Flughafens an das Land ist also in Reichweite. Seltsam genug, dass die Landesregierung, obwohl sie davon wusste, diese gute Nachricht nicht als großen Gewinn für die Autonomie verkauft hat.

Um den Übergang ans Land abzuschließen, genügt eine Durchführungsbestimmung. Wir fordern die Landesregierung auf, diese schnellstmöglich auf den Weg zu bringen.

Sobald die Infrastruktur dann einmal dem Land gehört, schlagen wir einen internationalen Ideenwettbewerb vor, um das Gebiet im Sinne der Bevölkerung, der Umwelt und der Forschung nach zu nutzen.

Ein NEIN zum Flughafengesetz überlässt den Flughafen also nicht dem Staat, sondern gibt ihn dem Land und vor allem den Bürgern und Bürgerinnen zurück.

Dallo stato alla Provincia

I promotori dell'aeroporto dicono: se vince il "No" lo scalo tonerà allo stato che ne farà quello che vuole. Ciò non è vero! Infatti, il Governo Renzi ha approvato il decreto per "L'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale". Al comma 11 si legge: "Gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico civile statale e le relative pertinenze [...] sono trasferiti alle Regioni [...]. Per le Regioni a statuto speciale e le Province autonome, il trasferimento è attuato in conformità alle previsioni degli Statuti speciali e delle relative norme di attuazione".

La provincializzazione di San Giacomo è un obiettivo a portata di mano ed è strano che la Giunta provinciale, pur sapendolo, non l'abbia presentata come una grande conquista dell'autonomia.

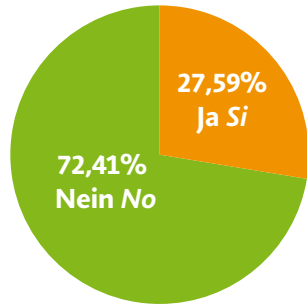
Per completare il passaggio alla Provincia ora serve solo una norma di attuazione e invitiamo la Giunta ad attivarsi al più presto.

Una volta provincializzata l'area aeroportuale e le infrastrutture, proponiamo di lanciare un concorso internazionale di idee per il loro riutilizzo a favore della popolazione, dell'ambiente e della ricerca.

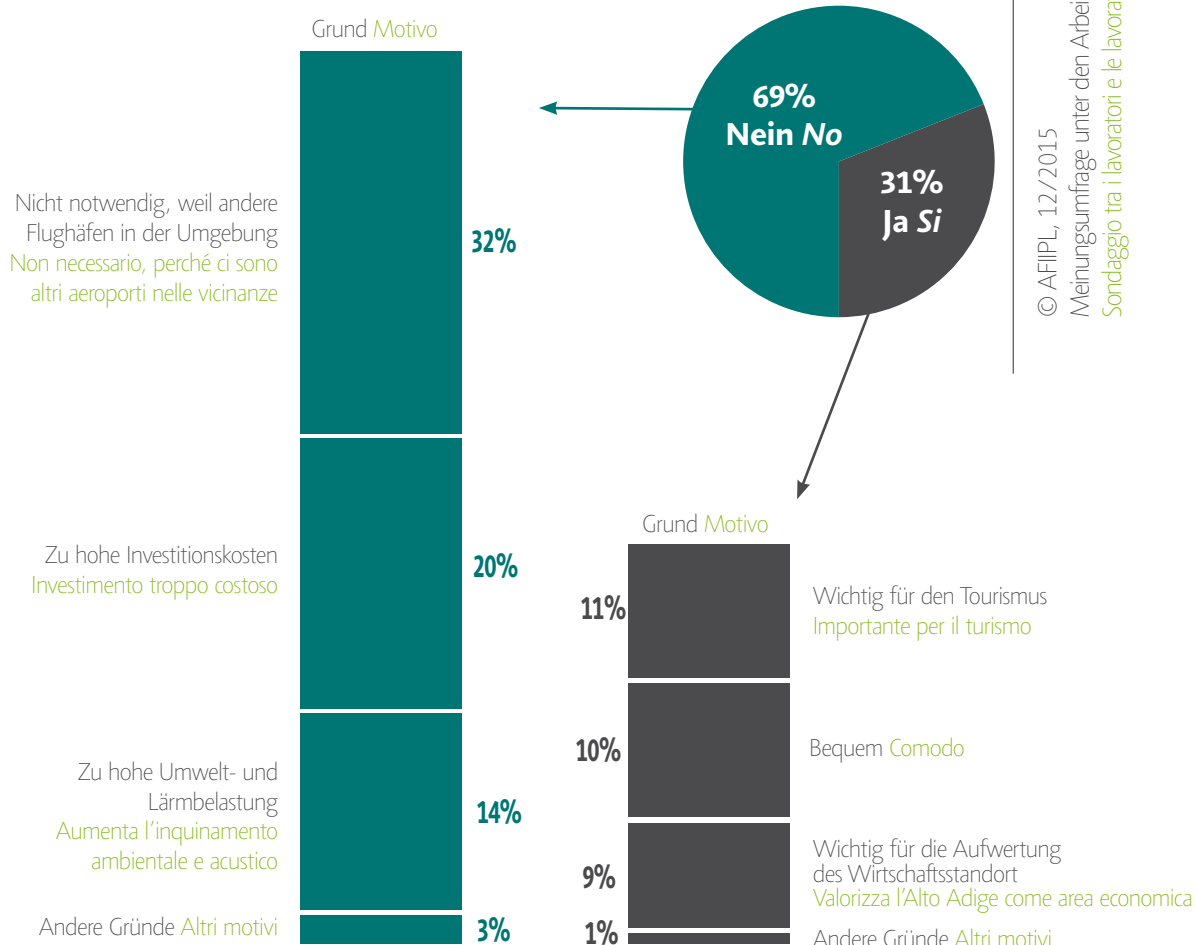
Un NO a questo disegno di legge, dunque, non consegna l'aeroporto allo Stato, ma lo restituisce alla Provincia e soprattutto alla popolazione.



Braucht Bozen einen Flughafen? Bolzano ha bisogno di un aeroporto?



© ff - Das Südtiroler Wochenmagazin, 10/2015
Leser und Leserinnen Lettori e lettrici



Am 12. Juni wählen wir **NEIN** Wahlauf Ruf von Brigitte Foppa

Bleiben wir am Boden!

Der Flughafen ist unnütz. Er hat in den letzten Jahren viel Geld verschlungen (insgesamt 120 Millionen) und war nie rentabel. Er hat wenigen Hotels vielleicht auch Gäste gebracht, insgesamt aber machte der Flugverkehr auch zu den besten Zeiten nie mehr als 1% des gesamten Tourismusaufkommens in Südtirol aus. Auch wenn man die Zahlen künftig verdoppeln will, dann ist es immer noch nur ein winziger Teil der Gäste, die nach Südtirol fliegen werden. Der Flughafen ist daher ein Luxuspielzeug. Den 68.000 Fluggästen pro Jahr stehen 40 Millionen Fahrgäste im Bus und 9 Millionen Fahrgäste in den Zügen Südtirols gegenüber, das sind die Verkehrsmittel, die den SüdtirolerInnen täglich nutzen und in diese soll investiert werden.

Leben wir hoch!

Der Flughafen mindert die Lebensqualität im Unterland. Im Bozner Talkessel ist die Bevölkerungsdichte Südtirols am höchsten, hier leben 35% der gesamten Südtiroler Bevölkerung. Leider befindet sich hier auch die höchste Dichte an Faktoren, die Umwelt und Lebensqualität beeinträchtigen, etwa Müllverbrennungsofen, Autobahn, Zug, Mülldeponie Frizzi Au, Fahrsicherheitszentrum. In Zukunft soll es 6-8 Flugbewegungen die Stunde geben, das bedeutet noch mehr Lärm im bereits geplagten Unterland, Überetsch und Bozen Süd.

Seien wir ehrlich!

Unser Land ist auch ohne Flughafen erreichbar. Auch wenn die Handelskammer immer wieder Südtirol zum unerreichbaren Land erklärt, stimmt das Gegenteil: Südtirol ist gut an die Welt angebunden. In 4 1/2 Stunden ist man in Rom, in 4 Stunden in München. 14 Millionen Fahrzeuge fahren jährlich über die Brennerautobahn, davon 1,85 Millionen LKWs. Sie alle finden uns auf der Landkarte. Auch ohne Flughafen.

Atmen wir auf!

Der Flughafen ist eine Umweltbelastung. Fliegen ist bekanntermaßen die umweltschädlichste Fortbewegung überhaupt. In Zeiten der Klimaerwärmung sollte man daher auf umweltfreundliche Mobilität setzen. Zu den hohen Treibhausgasemissionen kommen die Feinstäube und Stickoxide hinzu, die insbesondere während der Startphase ausgestoßen werden. Das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention spricht sich gerade deshalb gegen neue Flughäfen oder den Ausbau von Flughäfen im Alpenraum aus.



Setzen wir daher auf eine verantwortungsvolle und überlebensfähige Wirtschaft, die allen zu Gute kommt, unseren Gästen und uns selbst.

Biglietto per un futuro migliore

Il 12 giugno votiamo

NO

Appello al voto di Brigitte Foppa

Voliamo basso!

L'aeroporto è superfluo. Negli ultimi anni ha mangiato un sacco di soldi (in tutto 120 milioni) e non è mai stato redditizio. Ha trasportato poche persone, forse anche qualche turista, ma anche nei momenti migliori non ha mai superato l'1% degli arrivi turistici in Alto Adige/Südtirol. In futuro si punta a raddoppiare le cifre, ma sarà sempre un numero piccolissimo di ospiti che arriveranno nella nostra provincia con l'aereo. Perciò l'aeroporto è solo un gingillo di lusso. Ai 68.000 viaggiatori all'anno in aereo vanno contrapposti 40 milioni di utenti del servizio autobus e 9 milioni dei viaggiatori in treno. Questi sono i mezzi di trasporti che i cittadini e le cittadine della provincia usano giornalmente ed è in questi servizi che bisogna investire.

Respiriamo a fondo!

L'aeroporto ha un forte impatto ambientale. È noto che l'aereo è il mezzo di trasporto più inquinante e impattante. In tempi di cambiamento climatico bisogna investire sulla mobilità sostenibile. Alle emissioni record di gas serra si aggiungono le polveri sottili e l'ossido d'azoto che vengono emessi soprattutto nella fase di partenza. Il protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi si esprime proprio per questo contro nuovi aeroporti o l'ampliamento di aeroporti esistenti nell'arco alpino.

Puntiamo in alto!

L'aeroporto riduce la qualità di vita nella Bassa Atesina. Nella conca di Bolzano troviamo la più alta densità di popolazione della provincia. Qui vive il 35% della popolazione altoatesina. Purtroppo in quest'area è concentrata anche la più alta densità di fattori nocivi per l'ambiente e per la qualità della vita: inceneritore, autostrada, treno, discarica Frizzi Au, Safety park. In futuro sono previsti 6-8 voli all'ora, il che significa ancora più rumore nel già afflitto territorio tra Bassa Atesina, Oltradige e Bolzano Sud.

Siamo sinceri!

La nostra provincia è raggiungibile anche senza aeroporto. Anche se la Camera di commercio continua a dichiarare che l'Alto Adige è un territorio irraggiungibile, è vero il contrario: l'Alto Adige/Südtirol è ben collegato al mondo. In 4 ore e 1/2 si arriva a Roma, in 4 ore a Monaco. Sull'Autobrennero passano 14 milioni di veicoli all'anno. Di questi 1,85 milioni sono camion. Tutti ci trovano sulla cartina geografica... anche senza aeroporto.

Glossar Glossario

ABD

Airport Bozen Dolomiten
(Flughafen Bozen)
Aeroporto Bolzano Dolomiti
(Aeroporto di Bolzano)

Base case

Normalfall
Caso-base

BIP

Bruttoinlandsprodukt

Ce

Cer/Cerium/Zer
Cerio

CO

Kohlenstoffmonoxid
Monossido di carbonio

CO₂

Kohlenstoffdioxid
Anidride carbonica

Hub

Luftfahrt Drehkreuz
Aeroporto di grande dimensione

NO_x

Stickoxide
Ossido d'azoto

PIL

Prodotto interno lordo

PM (Particulate Matter)

Kategorie von Feinstaubteilchen
Misura per i polveri sottili

STA

Südtiroler Transportstrukturen AG
(Inhouse-Gesellschaft des
Mobilitätsressorts der Südtiroler
Landesverwaltung)
Strutture Trasporto Alto Adige SpA
(Società inhouse del Dipartimento
mobilità dell'Amministrazione
provinciale dell'Alto Adige)



Impressum:

Editore/Herausgeberin: Gruppo Verde in Consiglio provinciale – Grüne Fraktion im Südtiroler Landtag
Piazza Silvius Magnago Platz, 6 - 39100 Bolzano Bozen

Stampa/Druck: Medus, Meran

Marzo / März 2016

WWW.VERDI.BZ.IT – WWW.GRUENE.BZ.IT



Puntiamo su un'economia responsabile e futuribile,
che fa bene a chi va in vacanza e fa bene a tutti e tutte noi.

**Diese Flieger fördern wir.
Vola basso!**



**Am 12. Juni wählen wir NEIN.
Il 12 giugno votiamo NO.**

www.gruene.bz.it
www.verdi.bz.it

