

Gut informiert zum Flughafen-Referendum

Am 12. Juni entscheiden die Südtirolerinnen und Südtiroler darüber, ob das Land Südtirol den Flughafen Bozen in Zukunft finanziell unterstützen soll oder nicht. Der Landesbauernrat hat kürzlich beschlossen, in dieser Frage neutral zu bleiben. VON MICHAEL DELTEDESCO UND GUIDO STEINEGGER

Am Sonntag, 12. Juni sind Südtirols Wählerinnen und Wähler zu einer „beratenden Volksbefragung“ aufgerufen. Sie können dabei dem von der Landesregierung vorgelegten Gesetz „Bestimmungen zum Flughafen Bozen“ zustimmen oder es ablehnen.

Das Ergebnis wird hohe politische Bedeutung haben: Denn die Diskussion wird öffentlich intensiv geführt. Insofern kann man aus

dem Wahlergebnis ableiten, ob die Bevölkerung einen Südtiroler Regionalflughafen für sinnvoll hält oder nicht. Landeshauptmann Arno Kompatscher hat bereits zugesagt, das Wahlergebnis als bindend zu betrachten. Und auch der Landtag – der letztlich über das Gesetz entscheidet – wird schwer an der politischen Willensäußerung des Volkes herommen.

Je näher der Wahltermin rückt, desto stärker hören alle hin, wenn sich Entscheidungsträger dazu äußern.

SBB: Mitglieder entscheiden selbst

Mitten in diese Phase fällt nun die Entscheidung des Südtiroler Bauernbundes: Er wird sich in dieser Frage neutral verhalten.



Bei einem „Ja“ zum Flughafen-Gesetz wird die Piste verlängert: Dann können größere Flugzeuge mit mehr Passagieren starten und landen.

Dafür hat sich der Landesbauernrat am Freitag vor zwei Wochen mit klarer Mehrheit ausgesprochen und vertraut drauf, dass sich die Mitglieder selbst eine Meinung bilden und die aus ihrer Sicht richtige Entscheidung für Südtirol treffen.

Wie Landesobmann Leo Tiefenthaler nach der Sitzung mitteilte, „haben wir uns diese Entscheidung nicht leicht gemacht.“ Seit Jahresbeginn hat sich sowohl der Landesbauernrat als auch die Bauernbund-Bezirke in verschiedenen Treffen und Anhörungen ein umfassendes Bild über die Argumente der bäuerlichen Basis gemacht (s. auch *Berichte im „Südtiroler Landwirt“ Nr. 1 und 2/2016*). „Auf allen Ebenen gab es sowohl Ablehnung als auch Zustimmung, was mit zur Entscheidung im Landesbauernrat beigetragen hat“, erinnert der Landesobmann. Kritik kam verständlicherweise vor allem aus Bozen, dem Überetsch und Unterland. „Ihre Sorgen haben Gewicht und werden bei der Entscheidung, die jedes Mitglied zu treffen hat, sicherlich in die Waagschale geworfen“, sagt Tiefenthaler.

Eines ist dem Bauernbund auf alle Fälle wichtig: Er will seine Mitglieder und deren Familien ausführlich informieren. Dazu hat der „Südtiroler Landwirt“ auf den Folgeseiten (20–21) die häufigsten „Pro und Contras“ zusammengetragen.

Ganz klar kommt mit der Entscheidung des Landesbauernrates zum Ausdruck, dass der Bauernbund auf seine Mitglieder vertraut, betont der

Landesobmann: „Das Land will die Meinung der Wählerinnen und Wähler hören. Wir hoffen, dass sich die bäuerliche Bevölkerung in ganz Südtirol eine eigene Meinung über die Vor- und Nachteile bildet, ihre Möglichkeit zur Willensäußerung ergreift und ihre Stimme abgibt.“

Über die Abstimmung hinaus denken

Wichtig ist dem Südtiroler Bauernbund, über das Wahlergebnis hinaus weiter zu denken: Denn unabhängig, wie sich die Mehrheit am 12. Juni entscheidet, hält er weitere Schritte für nötig. Überwiegt das „Nein“, muss das Land Südtirol die Erreichbarkeit so rasch als möglich auf anderem Wege erhöhen – etwa durch den Ausbau des Zugverkehrs und eine engere Zusammenarbeit mit den umliegenden Flughäfen.

Gewinnen hingegen die Befürworter, muss das Land sicherstellen, dass der Flugbetrieb die Bevölkerung in der Umgebung so wenig wie möglich belastet. Weiters fordert Tiefenthaler; „dass die landwirtschaftliche Bewirtschaftung der Felder in der Einflugschneise auch in Zukunft nicht beeinträchtigt wird.“

Ebenso hält er für wichtig, „dass das Land Südtirol die politische Kontrolle über den Flughafen nicht aus der Hand gibt.“ Denn auch mit einem „Nein“ am 12. Juni ist nicht der Flughafen selbst

KOMMENTAR

Eigene Meinung

Bei seiner Entscheidung zur Flughafen-Volksbefragung hat sich der Landesbauernrat bewusst Zeit genommen. Er hat Für und Wider abgewogen, Befürworter wie Gegner angehört. Auch in allen Bezirken kam die Basis zu Wort. Das Ergebnis auf allen Ebenen: Ein Regionalflughafen hat Vor- und Nachteile. Gegen eine Unterstützung des Flughafens sind verständlicherweise vor allem die Anwohner und Bauern im direkten Einzugsgebiet. Ihre Sorgen sind mehr als verständlich. Gleichzeitig ist auch den Argumenten der Befürworter Respekt zu zollen. Eine sachlich geführte Diskussion ist nur möglich, wenn der Bauernbund die „Pro und Contras“ auflistet. Das wäre bei einem „Ja“ oder „Nein“ nicht möglich. Dies ist der Hauptgrund für die neutrale Bauernbund-Haltung. Ein weiterer Grund: Es geht hier um ein reines Sachthema. Es werden keine politischen Vertreter gewählt und es geht nicht um eine Entscheidung, bei der die Bürger keine Möglichkeit zur Mitbestimmung haben. Hier können sich alle Mitglieder eine klare Meinung bilden. Wir rufen sie auf geschlossen Gebrauch von der demokratischen Möglichkeit der Mitbestimmung zu machen! Damit verbunden ein zweiter Aufruf: Pflegen wir eine Diskussionskultur, in der die Argumente zählen und in der jeder auch eine konträre Meinung akzeptiert. Wir sind sicher, dass die bäuerliche Bevölkerung sehr bewusst entscheidet, was aus ihrer Sicht das Beste ist.

BERATENDE VOLKSBEFRAGUNG

Worüber wirklich abgestimmt wird

Wortlaut der Fragestellung:

Wollen Sie die Genehmigung des Gesetzentwurfes Nr. 60/15, betreffend „Bestimmungen zum Flughafen Bozen“, zu welchem der Südtiroler Landtag am 4. Dezember 2015 die Anberaumung einer beratenden Volksbefragung beschlossen hat?

Das steht im Gesetzentwurf 60/15:

Mit ihrem Gesetzentwurf definiert die Landesregierung den Flughafen als „Einrichtung von öffentlichem Interesse“. Laut Landeshauptmann Arno Kompatscher will sie so „die Grundlage schaffen, um einen Flughafen betreiben zu können, ihn aber gleichzeitig auch nur dann zu führen und zu finanzieren, wenn Wirtschaftlichkeit und Funktionalität langfristig garantiert sind.“ Laut Gesetzentwurf gilt für den Flughafen u.a.:

- Ab 1. Jänner 2022 muss er eine Mindestzahl von 170.000 Fluggästen pro Jahr erreichen.
- Er darf die Kategorie 2C nicht übersteigen.
- Erlaubter Flugbetrieb:
Linienflüge 6–23 h, Charterflüge 7–22 h.

- Jährliche finanzielle Unterstützung des Landes Südtirol für den laufenden Betrieb – einschließlich der Kosten für Flugverbindungen und Investitionen:

bis zu 2,5 Mio. Euro ab dem Jahr 2017,

bis zu 1,5 Mio. Euro ab dem Jahr 2022.

Werden jährlich 170.000 Fluggäste nicht erreicht, wird die öffentliche Finanzierung eingestellt.

Es geht nicht um den Flugbetrieb

Damit ist eines klar: Bei der beratenden Volksbefragung wird nicht über den Flugbetrieb selbst abgestimmt, sondern nur darüber, ob das Land Südtirol den Flughafen unter den vom Gesetz vorgesehenen Bedingungen finanziell unterstützen soll oder nicht.

Bindend oder nicht bindend?

Die beratende Volksbefragung ist nicht bindend. Landeshauptmann Arno Kompatscher hat zugesagt, sich an das Ergebnis zu halten. Die letzte Entscheidung liegt allerdings beim Landtag.



Leo Tiefenthaler,
SBB-Landesobmann



Siegfried Rinner,
SBB-Direktor

vom Tisch, sondern nur die Finanzierung des Landes.

Die Folgen nach „Ja“ oder „Nein“

Was aber geschieht nun konkret, wenn die Mehrheit „Ja“ sagt? In diesem Fall – so ein offizielles Papier der Landesregierung – erhält der Flughafen Bozen die Chance, mit öffentlicher Unterstützung und unter Kontrolle des Landes Südtirol das Ziel „funktionierender Regionalflughafen“ zu erreichen. Den Rahmen dafür gibt dann das Gesetz, über das abgestimmt wird, und das Entwicklungskonzept der Südtiroler Landesregierung vor. In diesem Fall wird die Start- und Landebahn von aktuell 1294 auf 1462 m verlängert. Dieses Aus-

bauprojekt ist an sich bereits genehmigt und vom Staatsrat bestätigt. Damit können in Zukunft Düsenflugzeuge vom Typ Boeing 737-700 bzw. Airbus A319 mit bis zu 150 Passagieren landen und starten.

Bei einem „Nein“ hingegen setzt das Land Südtirol die Verlängerung der Start- und Landebahn nicht um. Es werden auch keine weiteren finanziellen Mittel für den Betrieb des Flughafens aufgewendet. Das Land wird die Flughafenbetreibergesellschaft ABD wohl liquidieren.

Unter den geltenden Rahmenbedingungen fällt die Konzession für den Betrieb des Flughafens Bozen an die Nationale Zivilluftfahrtbehörde ENAC zurück – es sei denn, das Land Südtirol erlangt bis dahin die Zuständigkeit

für die Konzessionsvergabe. Die Konzession für den Betrieb ist in Zukunft europaweit auszuschreiben. ▶



Weiterführende Informationen

Wer sich im Internet über den Flughafen informieren will, dem stehen unzählige Links zu Informationen, Plattformen und Social-Media-Foren zur Verfügung. Hier die drei wichtigsten Links:

Wortlaut des Gesetzentwurfs:

http://bit.ly/gesetzentwurf_flughafen

Gegner: www.no-airport.bz

Befürworter: www.forum-flughafen.info

Finanzierung Flughafen

Wer die Argumente der Befürworter und Gegner einer Flughafen-Finanzierung durch das Land Südtirol bewertet, bemerkt schnell: Es ist schwer, Fakten und Meinungen auseinander zu halten. Die folgende Auflistung versucht, den Fakten möglichst nahe zu kommen. Teilweise muss sie sich aber auf die Behauptungen der jeweiligen Seite berufen.

PRO	CONTRA
-----	--------

Erreichbarkeit und Anbindung

Um als Land in Zukunft wettbewerbsfähig und für Betriebe attraktiv zu sein, ist eine gute Erreichbarkeit Voraussetzung! Dazu gehören neben einem gut ausgebauten Straßennetz und internationalen Zugverbindungen nach Norden und Süden auch ein funktionierender Flughafen mit Anbindung an große Städte und wichtige Tourismusdestinationen. Ein modernes, mitteleuropäisches Land braucht einen Flughafen. Das ändert auch nichts daran, dass zwei Flughäfen (Verona, Innsbruck) in ca. 1,5 bis 2 Stunden erreichbar sind. Vor dieser „Logik“ würde es auch die Flughäfen in Innsbruck und Salzburg (Nähe zu München) oder Verona (Nähe zu Mailand) nicht brauchen. Diese Flughäfen sind aber sehr wohl erfolgreich. So hatte Innsbruck 2015 ein Rekordjahr!

Ein regionaler Flughafen dient nicht nur Tourismus und Unternehmen, sondern auch den Südtirolerinnen und Südtirolern, die ohne lange Anfahrtswege zu wichtigen Destinationen (Städte und Urlaubsregionen) fliegen können.

Insgesamt wird das Flugzeug als modernes Verkehrsmittel in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Weltweit werden die Passagierzahlen in den nächsten Jahrzehnten um über 50 Prozent steigen.

Südtirol hat sich bereits bisher – und ohne funktionierenden Flughafen – als attraktives und erreichbares Land für Feriengäste, Experten und Wirtschaftspartner etabliert. Zudem stellt sich die Frage, ob Südtirol dieses Plus an Ankünften und einen Tourismus mit meist äußerst kurzen Aufenthalten im Land überhaupt wünscht.

Alternative Verkehrswege – vorzugsweise auf der Schiene – reichen aus, wenn man sie effizient und sinnvoll nutzt und ausbaut. Mit guten Anbindungen an die nächstgelegenen Flughäfen, mit dem Brennerbasistunnel, mit den beabsichtigten Zugverbindungen in die Schweiz oder nach Belluno und möglichen weiteren alternativen Transportmöglichkeiten sind Projekte in diese Richtung bereits geplant bzw. ange-dacht.

Ob es mit Bozen noch einen weiteren Regionalflughafen zwischen Innsbruck und Verona braucht, ist äußerst zweifelhaft. In Deutschland stehen viele ähnliche Flughäfen vor dem Aus. Und laut der deutschen Zeitung „Zeit“ verlangt die EU ab 2024 für viele Regionalflughäfen, dass sie ohne staatliche Hilfe auskommen.

Kosten und Rentabilität

Wenn das Land jährlich maximal 2,5 Mio., später nur mehr bis zu 1,5 Mio. Euro ausgeben darf, entspricht das gerade einmal 0,04 Prozent des Landeshaushalts. Zum Vergleich: Für den gesamten Nahverkehr gibt das Land jährlich rund 160 Mio. Euro aus!

Die Beispiele Innsbruck und Salzburg belegen, dass kleinere Flughäfen wirtschaftlich rentabel sein können.

Ein „Ja“ bei der Volksbefragung erlaubt die Verlängerung der Start- und Landebahn und somit die Landung größerer Flugzeuge. Das steigert die Attraktivität des Regionalflughafens für Fluglinien im Linien- und Charterbereich. Mit rund 50 Prozent mehr Flugbewegungen kann dann das Zehnfache an Personen in Bozen abfliegen bzw. ankommen.

Laut Pressekonferenz der Flughafengegner war und bleibt der Flughafen Bozen ein „nicht vernachlässigbarer Kostenfaktor“ für die Südtiroler Steuerzahler und somit auch ein „Subventionsbetrieb“. Sie rechnen vor: „Der Flughafen Bozen wird bis 2035 die Südtiroler Steuer- und Beitragszahler nicht weniger als 204 Mio. Euro gekostet haben, davon stehen (laut offiziellen Dokumenten) Ausgaben von rund 80 Mio. Euro noch aus.“ Wie sie auf diese Summe kommen, sagen sie allerdings nicht. Befürworter lassen gerne unerwähnt, dass auch die Handelskammer Bozen Gelder in den Flughafen fließen lassen wird.

Laut Gegner baut das Flughafenkonzept auf hypothetischen Daten „beispielhafter“ Fluggesellschaften auf. Demnach empfehlen selbst die Autoren des Konzepts, „Airport Consulting Vienna“, dringend eine konkrete Marktstudie, die bis dato fehlt.

Weiters waren laut Gegnern die Fluggäste für die öffentliche Hand bisher immer am teuersten: Demnach kostete im Jahr 2014 jeder Fluggast das Land jährlich 84,60 Euro, jeder Zugnutzer 5,80 und jeder Busnutzer 2 Euro. Sie sagen: Das investierte Geld wird von allen Steuerzahlern bestritten, kommt aber nur Wenigen zugute.

Wertschöpfung

Ein Flughafen bringt laut Befürwortern Wertschöpfung und neue Arbeitsplätze. Alleine 170.000 Passagiere jährlich bringen 14,5 Mio. Euro an Wertschöpfung zusätzlich – und dies ist ja die unterste Schwelle für die öffentliche Finanzierung. Zudem profitieren Betriebe, die international tätig sind, vom Flughafen als ihr Tor zur Welt.

Am meisten wird der Tourismus vom Flughafen profitieren. Während Gäste aus einem Umkreis von 400–500 km mit dem Auto oder der Bahn anreisen, ist darüber hinaus das Flugzeug das beliebteste Verkehrsmittel. Dank des Flughafens könnte Südtirols Tourismus vermehrt Gäste aus Großbritannien, Skandinavien, den Benelux-Staaten, Norddeutschland oder dem Osten ansprechen und seine Abhängigkeit von den Kernmärkten Italien, Österreich und Süddeutschland verringern. Bestes Beispiel dafür ist Tirol, wo die Gästeschicht deutlich internationaler ist.

Befürworter sind überzeugt, dass von einem Flughafen auch der Urlaub auf dem Bauernhof profitieren könnte: Gäste aus den genannten Ländern interessieren sich zunehmend für UaB und heimische Produkte. Mit mehr Gästen im Lande steigt automatisch auch der Verbrauch von Lebensmitteln in den Gastbetrieben. Das wiederum steigert indirekt auch den internationalen Werbeeffekt: Mehr Gäste lernen unsere bäuerliche Produkte aus Südtirol schätzen und lieben.

Neben der möglichen wirtschaftlichen Entwicklung ist auch der wirtschaftliche Schaden zu betrachten: Gegner erwarten, dass Immobilien im Bozner Talkessel, Unterland und Überetsch deutlich entwertet werden. Fest steht laut ihrer Ansicht: Die Entwicklung der Unternehmen in den ausgedehnten Gefahrenzonen wird nicht nur gebremst, sondern kommt teilweise zum Stillstand. Und all das geschieht genau im größten Gewerbe-Ballungsgebiet des Landes: im Raum Bozen Süd, St. Jakob, Leifers.

Im Einflussbereich der Einflugschneise – also neben den eben genannten Gebieten auch im Überetsch – könnten Feriengäste ausbleiben.

Außerdem heißen die Gefahrenzonen so, weil dort ein erhöhtes Gefahrenrisiko besteht. Der Flugverkehr wird in Bozen über dicht besiedeltem Gebiet abgewickelt!

Dass der Urlaub auf dem Bauernhof mit profitieren kann, ist nicht garantiert: Fluggäste wollen am Flughafen abgeholt werden oder sehr leicht und schnell an ihren Aufenthaltsort gelangen. Größere Hotels können einen Abholdienst garantieren. Können dies die oft entlegenen, kleinen UaB-Betriebe auch?

Lärm

Mobilität verursacht eine Mehrbelastung, das ist klar. Das gilt für das Auto genauso wie für die Bahn oder das Flugzeug. Die „Spielregeln“ für den Flugverkehr sind klar geregelt, die Einhaltung wird streng überprüft. Neue Technologien haben die Lärmbelastung in den letzten Jahren deutlich gesenkt und werden sie weiter senken. Laut Umweltbericht des ABD liegt die amtliche Lärmpegelgrenze von 65 Dezibel (dB) weitgehend im Flughafengelände. Der höchste Lärmpegel entsteht beim Start. Nach Angabe der Betreiber dürfte er unmittelbar um das Rollfeld im Schnitt maximal 75 Dezibel (dB) betragen, punktuell beim Start maximal 95 dB. Zum Vergleich: Der Eisenbahn-Lärm liegt unmittelbar an der Schiene knapp unter 90 dB. Für Fluglärm in der Höhe gibt es keine Berechnungen, sie liegen laut Betreiber aber unter 60 dB. Die Maschinen fliegen in Pfaffen mindestens 400 m, in St. Michael/Eppan (im Schnitt 2–3 Maschinen pro Tag) mindestens 870 m über der Ortschaft.

Im Grunde setzt das Entwicklungskonzept des Flughafens Bozen auf mehr Flüge mit größeren Flugzeugen. Vor allem landen dann auch größere Düsenflugzeuge als bisher. Es ist also mit zunehmendem Fluglärm zu rechnen. Noch dazu dürfte dieser vor allem die Wochenenden treffen: Mit den Charterflügen rechnen die Gegner dann mit rund 50 Flügen täglich. Etliche dieser An- und Abflüge werden nicht nur über Pfaffen, sondern auch über Bozen und Überetsch erfolgen.

Die Flughafengegner halten die angepeilten 60 Dezibel an der Grenze des Flughafengeländes für äußerst optimistisch. Sie rechnen bei Start mit Vollschub und bei Landung mit Schubumkehr mit einer Lärmentwicklung von rund 130 dB. Die gesundheitlichen Belastungen sind wissenschaftlich schwer nach- aber auch nicht von der Hand zu weisen. Einige Studien an anderen Flughafen-Einzugsgebieten gehen jedenfalls von möglichen Herz-Kreislaufkrankungen aufgrund des Fluglärms aus.

Umweltbelastung

Jede Mobilität belastet die Umwelt, wenn auch unterschiedlich. Wie genau sich die Umweltbelastung beim Flughafen verhält, hängt von dessen Entwicklung ab. 2035 könnten laut Entwicklungsplan 19.500 Flugbewegungen erreicht werden. Dann würden die verursachten Emissionen von Kohlendioxid, Stickoxid und Feinstaub im Bozner Talkessel rund ein Prozent der gesamten Belastung ausmachen, bei Kohlenmonoxid 1,13 Prozent. Zudem dürften – nachdem das Flugzeug auch eine Alternative zum Auto ist – die Emissionen auf der Autobahn leicht zurückgehen.

Die Flughafengegner rechnen vor: Pro Passagier und Kilometer liegt der CO₂-Ausstoß beim Flugzeug mit 380 g rund zehn Mal höher als beim Zug und 20 Mal höher als beim Bus. Wenig erfreulich für ein Land, das in seiner Klimastrategie eine signifikante Verminderung des CO₂-Ausstoßes anpeilt. Außerdem: Wer einen Brennerbasistunnel baut und Flughafen unterstützt, rechnet damit, dass das Verkehrsaufkommen in den nächsten Jahrzehnten insgesamt steigen wird. Es ist also kaum anzunehmen, dass der Flugverkehr Emissionen auf der Autobahn senkt.

Landwirtschaft

Nach Auskunft der Vermarktungsorganisationen haben die Obst produzierenden Mitgliedsbetriebe keinerlei Schäden aufgrund von Luftverschmutzung gemeldet. Zudem liegt keine nachweisliche Verminderung der Verkaufszahlen und Erlöse des Obstes aus der vom Flughafen betroffenen Zone vor. Das stellt das Landesamt für Obst- und Weinbau fest. Es gibt derzeit also keine Hinweise darauf, dass die Qualität der Äpfel bzw. der landwirtschaftlichen Produkte im Einzugsgebiet des Flughafens vermindert wird. Ebenso gibt es keinen Hinweis darauf, dass es Probleme bei der Vermarktung gibt oder gegeben hat. Gleiches gilt übrigens auch für Anlagen, die nahe der Autobahn oder der dichtbefahrenen Landesstraßen liegen: Auch hier hat es noch nie Probleme gegeben.

Es braucht keine neuen Grundstücke für den künftigen Flughafenbetrieb. Die Grundstücke für die Verlängerung der Landebahn hat die Betreibergesellschaft schon vor einiger Zeit angekauft.

Ein Hauptargument der Gegner ist, dass in der Einflugschneise keine Gebäude errichtet oder erweitert werden dürfen. Denn erhöhte Menschenansammlungen sind dort nicht erlaubt. Das trifft auch die Landwirtschaft: Gebäude für Urlaub auf dem Bauernhof oder andere mit Landwirtschaft verbundene Tätigkeiten sowie zusätzliche Wohnräume für die ältere oder jüngere Generation sind nicht möglich. Das mindert den Wert und schränkt weitere Wertschöpfungsmöglichkeiten stark ein. Zudem befürchten die Bauern der Umgebung, dass die Umweltverschmutzung bzw. die Sicherheitsvorschriften irgendwann die Anbaumöglichkeiten bestimmter Kulturen bzw. die Verkaufsmöglichkeiten von dort produzierten Lebensmitteln einschränken könnten.

Schließlich zweifelt die bäuerliche Bevölkerung in der Umgebung des Flughafens – und nicht nur sie – an der Glaubwürdigkeit der Politik. Sie befürchtet eine weitere Salamtaktik, sprich langfristig eine zusätzliche Erweiterung des Flughafens.

Nach der beratenden Volksbefragung

Ein „Nein“ zur weiteren Finanzierung des Flughafens bedeutet nicht, dass der Flughafen geschlossen wird und eine Blumenwiese entsteht. Vielmehr wird sich die Südtiroler Betreibergesellschaft ABD zurückziehen und ein neuer Flughafenbetreiber gesucht. Dazu wird die Konzession europaweit ausgeschrieben. Der neue Betreiber entscheidet dann über den Flughafen. Auch ist dann nicht klar, was mit dem Militär und den Sportfliegern passiert. Bisher machen sie über 80 Prozent des Flugverkehrs aus.

Die Ungewissheit und das Risiko sind in diesem Fall sehr groß.

Ein „Nein“ zur Landes-Finanzierung des Flughafens wäre ein deutliches Signal der Wählerinnen und Wähler, dass sie den Flughafen insgesamt nicht wollen bzw. nicht für sinnvoll halten. Oberstes Ziel wäre dann, den Flughafen Bozen verschwinden zu lassen. Es ist klar, dass dies aufgrund der Rechtslage praktisch nicht möglich sein wird.

Daher soll das Land alle politischen und rechtlichen Mittel ausschöpfen, um den Flugverkehr möglichst gering zu halten und die Schäden für Bevölkerung und Umwelt auf ein Minimum zu reduzieren.