



# no-airport.bz

Volksabstimmung 2016  
Referendum provinciale

## Argumente, Halbwahrheiten, Schreckgespenster: Wir setzen Fakten dagegen...

### Warum sollte man gegen den Flughafen Bozen sein?

Drei gute Gründe sprechen gegen den Flughafen Bozen: Er ist unnützlich, schädlich und zu teuer.

- Dass er **unnützlich** ist, haben die letzten 20 Jahre eindrücklich bewiesen. Trotz enormer Investitionen ist der Flughafen nie aus den Startlöchern gekommen. Und warum sollte er jetzt plötzlich funktionieren, wenn sich die Rahmenbedingungen nicht geändert haben.
- Dass er **schädlich** ist, bestätigt der UVP-Beirat in seinem Gutachten, der von einer zusätzlichen Schadstoffbelastung im Einzugsgebiet des Flughafens um 150 bis 400 Prozent und von einem um acht bis zehn Dezibel höheren Grundlärmpegel ausgeht. Das entspricht einer Verdoppelung des gefühlten Lärms. Anstatt den Bozner Talkessel, das Unterland und das Überetsch demnach zu entlasten, wird es noch zusätzlich belastet – auf Kosten der Umwelt, vor allem aber auf Kosten der Gesundheit.
- Der Bozner Flughafen ist **zu teuer** für das, was er bringt, denn er kostet nicht die immer wieder kolportierten 2,5 Millionen Euro im Jahr, sondern weit mehr. Letztendlich werden es 2035 über 200 Millionen Euro sein, die aus Steuer- und Beitragsgeldern finanziert worden sind. Mit unserem Geld, also.

### Sind die Flughafen-Gegner die ewig gleichen Neinsager?

Manchmal ist ein NEIN die Antwort, die in die Zukunft weist. Indem wir NEIN zum Flughafen Bozen sagen, sagen wir JA zu einer zukunftsfähigen Mobilitätspolitik. Schließlich geht der internationale Trend auf Kurzstrecken weg vom Flugzeug und hin zur Hochgeschwindigkeits-

Bahn und deshalb weg von regionalen Flughäfen hin zu großen Drehkreuzen. Nur Südtirol schwimmt gegen den Strom, obwohl alle Vorzeichen dafür sprechen, dass man mit dieser Taktik erneut baden geht.

Wer also am 12. Juni beim Referendum NEIN sagt, verhindert nichts – außer noch größeren Schaden.

### **Kostet der Flughafen wirklich nur 2,5 Millionen Euro jährlich?**

Wenn LH Kompatscher von 2,5 Millionen Euro „und keinem Cent mehr“ an Landesbeiträgen spricht, dann lügt er zwar nicht, er sagt aber auch nicht die ganze Wahrheit. Oder besser: er unterschlägt einen Großteil der Kosten, denn selbst das Flughafen-Entwicklungskonzept geht von Betriebskosten in Höhe von zehn Millionen Euro jährlich aus.

Das bis 2035 prognostizierte Defizit kann demnach gar nicht allein mit Landesbeiträgen getragen werden, weshalb die Handelskammer einspringen will. Mit den Zwangsbeiträgen ihrer Mitglieder. Und sollte der Flughafen sich nicht so rosig entwickeln, wie im Konzept prognostiziert, wird das Loch noch größer ausfallen und von der Betreibergesellschaft ABD gestopft werden müssen. Die ist eine hundertprozentige Tochter des Landes.

Wie man es also auch immer dreht und wendet: In den Flughafen fließen weit mehr als jährlich 2,5 Millionen Euro an Steuer- und Beitragsgeldern!

### **Verlieren wir bei einem Sieg des NEIN die Kontrolle über den Flughafen?**

Dass die Flughafen-Befürworter dieses Argument so massiv spielen, zeigt, dass ihnen andere Argumente fehlen und nur noch Panikmache zu helfen scheint. Dabei stimmt diese Argumentation so nicht.

- 1) Die Flughafenfläche geht demnächst vom Staat an das Land über, das Land wird demnach Hausherr am Flughafen.
- 2) Das Land als Hausherr bestimmt über die Zukunft des Flughafens, also auch über dessen Einstufung.
- 3) Derzeit ist der Flughafen in die Kategorie 2C eingestuft, das Land kann ihn aber zurückstufen auf eine niedrigere Kategorie. Damit würde der Flughafen zu einem Flugplatz für die Sportfliegerei und den Zivilschutz, es gäbe keine Konzession für den Charter- und Linienbetrieb mehr und damit müsste eine solche auch nicht ausgeschrieben werden.
- 4) Selbst wenn die Konzession ausgeschrieben würde, könnte das Land als Besitzer der Flächen Bedingungen diktieren.
- 5) Zudem wird sich bei der Ausschreibung kein privater Betreiber finden. Oder welcher Unternehmer übernimmt eine Struktur, die laut den Prognosen im Entwicklungskonzept mindestens bis 2035 defizitär ist? Selbst Johann Frank, der Autor des

Flughafen-Konzeptes, sagt dazu: „Ein Privater, der diesen Flughafen übernehmen sollte, müsste schon bei der Caritas sein.“

### **Wird der Flughafen bei einem NEIN ein Militärflughafen?**

Nein. Der Bozner Flughafen besteht jetzt schon aus einem zivilen und einem militärischen Teil, auf dem die Hubschrauberstaffel „Altair“ stationiert ist. Das Referendum bezieht sich nur auf den zivilen Teil, der in absehbarer Zeit an das Land übergeht. Auf den militärischen hat der Ausgang keinen Einfluss. Der bleibt, wie er ist.

### **Zwingt uns der Rechnungshof zum Weitermachen?**

Auch dieses Argument von LH Kompatscher hinkt, denn es würde bedeuten, dass das Land gezwungen wäre, defizitäre Projekte weiterzuführen, nur weil die Vorgängerregierungen Geld investiert haben. Eine absurde Vorstellung.

Weil der Rechnungshof aber die Aufgabe hat, über einen verantwortungsvollen Umgang mit Steuermitteln zu wachen, müsste er der erste sein, der ein millionenschweres Himmelfahrtskommando anprangert also für einen Ausstieg aus dem Flughafen plädiert.

Und hat man dann auch noch das NEIN der Bevölkerung, des Souveräns also im Rücken, dann ist der Ausstieg nicht nur finanziell, sondern auch demokratisch legitimiert.

### **Sind Umweltbelastung und Gesundheitsgefahren wirklich vernachlässigbar?**

Nein! Das sagen zumindest die Experten im Umwelt-Beirat des Landes. Sie gehen davon aus, dass die Schadstoffbelastung im Einzugsgebiet des Flughafens um 150 bis 400 Prozent steigen wird. In einem Gebiet wohlgemerkt, in dem schon heute die Grenzwerte regelmäßig überschritten werden.

Und selbstverständlich steigt auch die Lärmbelastung. Der UVP-Beirat geht von einem um acht bis zehn Dezibel gestiegenen Grundlärmpegel in den Gebäuden in der Einflugschneise aus. Das entspricht der Verdoppelung des gefühlten Lärms. Die Folge sind Gesundheitsrisiken (Herzinfarkte, Schlaganfälle), eine Beeinträchtigung der Lebens- und Arbeitsqualität und eine massive Entwertung der Immobilien.

### **Alle Nahverkehrsmittel sind defizitär, also kann auch der Flughafen bezuschusst werden!**

Dass der Nahverkehr das Land viel Geld kostet, stimmt natürlich. Er kostet aber viel weniger, als der Flugverkehr, dann nämlich, wenn man das investierte Geld auf die Zahl der Nutzer umrechnet. Dann kostet uns der Bus 2 € pro Fahrgast, die Bahn 5,8 € und jeder Flugpassagier 85 €.

Noch etwas muss gesagt werden: Nahverkehr und Flughafen in einen Topf zu werfen, ist falsch, denn der Nahverkehr erfüllt ganz andere Funktionen. Er sorgt für eine Angleichung

der Lebensverhältnisse der Bevölkerung und hat damit eine soziale Funktion, die von der öffentlichen Hand unterstützt werden muss. Diese Funktion erfüllt der Flugverkehr nicht.

Wenn schon wäre der Flugverkehr mit dem Fernverkehr von Bahn und Bussen zu vergleichen. Und die erhalten keinen Cent an Steuergeldern. Nirgends.

### **Der Flughafen Bozen bringt einen Schub für den Tourismus!**

Diese Behauptung ist nichts anderes als ein Köder, den man für die Touristiker im Land auslegt. Wie fadenscheinig die Behauptung ist, zeigen folgende Überlegungen.

Erstens: 2015 war ein touristisches Rekordjahr – ganz ohne Flughafen. Wir sind demnach eindeutig erreichbar – ganz ohne Flughafen.

Zweitens: Schaut man genauer auf das Flughafen-Konzept und den darin enthaltenen Flugplan, bleibt vom Impuls für den Tourismus nicht viel übrig. Passt man die völlig unrealistischen Annahmen zur Flughäufigkeit und zur Auslastung der Flugzeuge (auch sehr wohlwollend) der Realität an, verbleibt 2022 ein Touristenplus von sage und schreibe 0,3 %.

Ist uns ein Plus von 0,3 % wirklich so viel Geld wert? Oder gäbe es nicht bessere, effizientere Möglichkeiten, um dieses Geld einzusetzen – auch für den Tourismus?

### **Der Flughafen Bozen ist unser Tor zur Welt!**

Auch diese Behauptung hält einer genaueren Betrachtung nicht stand.

Erstens verkauft man uns den Flughafen Bozen als **Zubringer-Flughafen** zu den großen Drehkreuzen. Damit er eine solche Aufgabe aber erfüllen könnte, müssten die Drehkreuze mehrmals täglich angeflogen werden. Mehrmals täglich wird in Zukunft aber nur Rom angeflogen. Und Rom liegt vor allem für eine Anbindung an Europa äußerst ungünstig.

Zweitens verkauft man uns den Flughafen als wichtigen **Mehrwert für Unternehmer**, weil sie damit Meetings in Europa wahrnehmen können, ohne lange Reisezeiten in Kauf nehmen zu müssen. Auch das stimmt nur für Rom. Alle anderen Destinationen werden nicht täglich angeflogen, der Unternehmer würde demnach zwar sein Ziel erreichen, müsste dann aber mitunter mehrere Tage lang auf den Rückflug nach Bozen warten...

Drittens: Der Bozner wird ein **Rom-Flughafen** bleiben, also in erster Linie eine Verbindung zu den Ministerien und zum Parlament. Die Linie Bozen-Rom ist die einzige, die täglich geflogen wird, nicht weniger als 40 % aller Passagiere soll diese Linie liefern. Wenn man bedenkt, dass die Romflüge schon bisher 20 Jahre lang unrentabel waren und nun mit der Schnellzugverbindung nach Rom der Konkurrenzdruck noch viel, viel größer geworden ist, dann weiß man: das ganze Konzept steht auf äußerst wackeligen Beinen, weil über Erfolg und Misserfolg eine Strecke entscheidet, die ich billiger, komfortabler und schonender mit dem Zug zurücklegen kann.

## **Der Flughafen Bozen wird ein Flughafen für Südtiroler Familien**

„Leistbare Flüge“ verspricht man den Südtiroler Familien, ohne allerdings zu sagen, dass „leistbar“ wohl nur die Charterflüge sein werden, die Linienflüge ab Bozen werden teuer bleiben. Billigfluglinien werden Bozen nie anfliegen: Das Einzugsgebiet ist zu klein, die Landebahn auch nach dem Ausbau zu kurz für die großen Maschinen der Billigflieger. Der Bozner Flughafen wird demnach ein elitärer bleiben.

## **Über den Risikoplan kann man noch verhandeln, die Einschränkungen in der Risikozone sind daher nicht relevant.**

Fakt ist, dass in der Risikozone sehr weitgehende Beschränkungen bestehen, wie der Fall Twenty uns eindrücklich gezeigt hat. Die Risikozone erstreckt sich dabei über den größten Gewerbe-Ballungsraum des Landes, gefährdet also die Entwicklung der Unternehmen und damit eine ganze Menge Jobs.

Und noch etwas: Die Flugbehörde ENAC besteht darauf, dass für den Bozner Flughafen Sicherheitsbestimmungen angewandt werden, die eigentlich nur für höher eingestufte Flughäfen gelten (3C statt 2C). Dies zeigt, dass die Behörden das Risiko am Bozner Flughafen durch seine Nähe zur Stadt sehr hoch einschätzen.

Wenn nun LH Kompatscher sagt, man könne über diese Bestimmungen noch verhandeln, um sie abzumildern, dann stellt sich die Frage: Was ist dem Landeshauptmann wichtiger: einen Flughafen in Bozen zu haben oder die Sicherheit seiner Landeshauptstadt?

## **Das Flughafengelände wird nie ein Naherholungsgebiet werden!**

Das verspricht auch niemand. Aber: Sagt die Bevölkerung NEIN zum Flughafen, stehen danach alle Wege offen. Dann geht es darum, über die Zukunft des Flughafens oder besser: Flugplatzes zu entscheiden. Fakt ist: man kann ihn herabstufen zu einem Sport- und Zivilschutz-Flughafen und dadurch würde eine Menge an Flächen frei, die man für die Stadtentwicklung nutzen könnte – in welcher Weise auch immer.

Weitere und ständig aktuelle Infos und Argumente auf: [www.no-airport.bz](http://www.no-airport.bz)