

# Bankrotte Flieger

Es ist das wohl kurioseste Detail im **Flughafenkonzept**: Zwei der vorgesehenen Airlines, die ab 2018 in Bozen starten und landen sollen, sind bereits seit Jahren pleite.

von Anton Rainer

Trotz detaillierter Zahlen, genauer Jahresangaben und spezifischer Destinationen – mehr als eine Beispiel-Sammlung sollte er nie sein: Der „Flugplan“ für die nächsten sieben Jahre. Was im Flughafenkonzept, über dessen Finanzierung die Südtiroler voraussichtlich am 12. Juni abstimmen werden, als „Bottom-Up Prognose“

angekündigt wird, dient tatsächlich vor allem dazu, den Mund wässrig zu machen. Worauf? Auf Charter-Flüge nach Ibiza und Mallorca, auf Kurzurlaube in Kreta und Kroatien, auf Touristen aus Kopenhagen und Stockholm und Linienflüge nach Warschau. Insgesamt 19 Destinationen stellt das Flughafenkonzept vollmundig in Aussicht, selbst technisch und strategisch mögliche Fluglinien hat man dafür ausgearbeitet. Ein attraktiver Plan mit einem kleinen Schönheitsfehler: Zwei der insgesamt elf „vorgesehenen Airlines“ sind bereits seit Jahren pleite. Genauer gesagt sind es die Fluglinien „EuroLOT“ und „Cimber Air“, die am Flughafen Bozen die angenommenen Ziele Warschau, Kopenhagen (Billund) und Stockholm bedienen sollten, zumindest theoretisch. Praktisch dürfte dieser Plan selbst nach etwaigen (und noch ausstehenden) Ver-

handlungen eher schwierig werden – insolvent fliegt es sich nun mal nicht gut. Beispiel Skandinavien: Die im Flughafenkonzept als „Cimber Air“ geführte Fluglinie hätte ab 2018 bzw. 2020 Gäste aus Schweden und Dänemark je zweimal wöchentlich

**Warum wurde bei der Ausarbeitung der Flugpläne nicht verifiziert, ob die erwähnten Airlines noch existieren?**

nach Südtirol bringen können. Das macht bei 68 Sitzplätzen zusammengerechnet zwischen 3.500 und 4.300 prognostizierte Fluggäste pro Jahr. Einziges Problem: Die 1950 gegründete skandinavische Fluglinie Cimber Air firmiert seit spätestens 2008 nicht mehr unter diesem Namen. Damals übernahm

Cimber Air die insolvente Airline „Sterling“ – und benannte sich folgerichtig in „Cimber Sterling“ um. Ein Neuanfang für das chronisch defizitäre Unternehmen? Wohl kaum: 2012 stellte Cimber Sterling wiederum einen Antrag auf Insolvenz, die verbliebenen Unternehmensreste (darunter sechs Flugzeuge und 130 Mitarbeiter) wurden in die neue Fluglinie „Cimber AG“ übernommen. Erneut blieb der finanzielle Erfolg aus: Im September 2014, rund ein Jahr vor der endgültigen Präsentation des Bozner Flughafenkonzepts, kündigte Cimber an, sämtliche Flüge mit März 2015 einzustellen – weil mit SAS Scandinavian Airlines einer der wichtigsten Kunden seine Zusammenarbeit beendete. Schlussendlich wurde Cimber um 2,7 Millionen Euro von SAS geschluckt, statt 68-Sitzern sollten in

**EuroLOT-Flugzeug:**  
Insolvenz  
im Frühjahr 2015



A. Warsaw		EuroLOT					
Envisaged Airline							
Flights per week			2	2	2	3	3
Weeks in Operation			20	20	20	20	20
Flights per year			40	40	40	60	60
Seats per A/c	78,0	78,0	78,0	78,0	78,0	78,0	78,0
Seats / year	0	0	3.120	3.120	3.120	4.680	4.680
Load Factor			50,0%	55,0%	60,0%	65,0%	70,0%
Passengers One Way	0	0	1.560	1.716	1.872	3.042	3.276
Passengers Warsaw	0	0	3.120	3.432	3.744	6.084	6.552
Pax / Aircraft			39	43	47	51	55
Growth rate (%)	0,0%	0,0%	0,0%	10,0%	9,1%	8,3%	7,7%
Aircraft Movements							
ATMs Warsaw	0	0	80	80	80	120	120

Phantom-Gesellschaft: EuroLOT ab 2018

Zukunft Maschinen mit 88 Sitzplätzen für die Muttergesellschaft neue Billigsegmente erschließen. Geklappt hat das nur bedingt: Anfang Februar 2016 cancelte die SAS-Tochter über 700 Flüge für die kommenden drei Monate. Der Grund: Man habe derzeit einfach zu wenig Piloten. Nichts von all diesen Entwicklungen erfährt man im Flughafenkonzept: Dort fliegt das nicht existierende Unternehmen „Cimber Air“

**Ein attraktiver Plan mit kleinem Schönheitsfehler: Zwei der elf „vorgesehenen Airlines“ sind seit Jahren pleite.**

weiterhin mit einer nicht existierenden Flotte von Maschinen mit 68 Sitzplätzen – ganz so, als wäre die Übernahme nie passiert. Noch einmal kurioser als das Beispiel Cimber wirkt allerdings die vorgesehene Airline „EuroLOT“. Die polnische Fluggesellschaft wäre laut Flughafenkonzept strategisch und technisch dazu in der Lage, zweimal wöchentlich Südtiroler nach Warschau und zurück zu bringen. Ab 2018 könnten somit zwischen 1.500 und 3.200 Personen pro Jahr in die polnische Hauptstadt fliegen – und von dort in die Welt. Der kleine Schönheitsfehler: Seit Februar vergangenen Jahres existiert EuroLOT nicht mehr. Die als

Joint Venture zwischen staatlicher Fluggesellschaft „LOT“ und privaten Aktionären gegründete Regional-Airline EuroLOT musste sich im Frühjahr 2015, ein halbes Jahr vor der Vorstellung des Bozner Flughafenkonzepts, endgültig dem Drängen auf Liquidation beugen. Im März stellte EuroLOT den Betrieb ein, die Flotte aus 13 Maschinen ging an die Schwester-Airline „LOT“, ebenso ein kleiner Teil der bisherigen Flugrouten. Der letzte Atemzug der Ex-Fluggesellschaft findet sich online: Auf [www.euroLOT.com](http://www.euroLOT.com) bedanken sich die Mitarbeiter für 18 Jahre Treue – während man im Bozner Flughafenkonzept davon ausgeht, dass die insolvente Airline 2018 schon wieder fliegen könnte. Wie kommt man zu derart realitätsfernen Prognosen? Warum wurde bei der Ausarbeitung der Flugpläne nicht verifiziert, ob die erwähnten Airlines noch existieren? Banal dürfte die Antwort wohl lauten: Die ursprüngliche Verkehrsprognose wurde für die Veröffentlichung im Oktober 2015 einfach nicht mehr aktualisiert – und die von den Wiener Experten empfohlene „periodische Überarbeitung“ noch nicht gemacht. Eines aber zeigt die Bankrott-Veröffentlichung in jedem Fall deutlich: Nur in wenigen Branchen können sich Prognosen so schnell ändern wie im regionalen Flugverkehr.

## Daumen runter

Der BürgerUnions-Abgeordnete **Andreas Pöder** startet eine **Anti-Flughafen-Kampagne**. „Im Idealfall überparteilich“ – aber zuerst mal in Eigenregie.

(ar) Auf den ersten Blick fällt es schwer, die Website einer politischen Richtung zuzuordnen. Die Kampagne „Nein zum Flughafen Bozen“ gibt sich auf Facebook, Twitter und der eigens eingerichteten Homepage [flughafen.bz.st](http://flughafen.bz.st) bewusst überparteilich – entstammt jedoch der Feder von Andreas Pöder. Der Bürgerunions-Abgeordnete sieht in der polemisch betitelten „Airflop“-Kam-

pagne ein „Informationsangebot zur Entscheidungsfindung“. Schwerpunkt des Angebots: Die Frage nach der Steuergeldverschwendung. Man könne den Flughafen schönfärben, sagt Pöder, aber letztlich müsse jemand dafür bezahlen, nämlich der Steuerzahler. Um seine Botschaft zu unterstreichen, kramt Pöder tief in der Symbolfoto-Kiste – und hat rund ein



**Andreas Pöder:** „Letztlich muss jemand dafür bezahlen“

Dutzend „Daumen-Runter“-Bilder gefunden und auf sogenannte Personenkarten gedruckt. In den sozialen Netzwerken scheint sich die Anti-Flughafen-Aktion, die auch mit den Minderheitenberichten der Landtagskollegen wirbt, bisher auszuzahlen: 1.750 Facebook-Fans sa-



**Das Gegenteil von „Like“:** Anti-Flughafen-Kampagne

gen „Nein zum Flughafen Bozen“. Das sind fast dreimal so viele wie auf der offiziellen Web-Präsenz der BürgerUnion.