

Über den Wolken

Im Juni sollen die Südtiroler Ja oder Nein zum Bozner Flughafen sagen. Das kümmert das Land und die Landesflughafen-Gesellschaft ABD wenig: Hinter den Kulissen tüfteln sie daran, wie man die Landebahn noch länger und den Flughafen noch größer machen kann.

von Karl Hinterwaldner



Landebahn des Bozner Flughafens südlich der Industriezone in Richtung Unterland: Jetzt beginnt die mediale Schlacht darum.

Lieblich klingt der Flughafen-Klassiker „Über den Wolken“ von Reinhard Mey aus dem Autoradio: „Wind Nordost, Startbahn null-drei, bis hier hör’ ich die Motoren. Wie ein Pfeil zieht sie vorbei. Und es dröhnt in meinen Ohren ...“

Doch man muss lange warten, bis man hier am Bozner Flughafen die Motoren eines größeren Fliegers zu hören bekommt. Erst als ein Bozner Unternehmer mit seinem Privatjet landet, dröhnt es tatsächlich in den Ohren, es ist ein kurzes Vergnügen. Sofern man Flugzeuglärm als Vergnügen bezeichnen kann.

Anrainer des Flughafens, Umweltschützer und Flughafengegner tun das nicht. Sie finden den Bozner Airport überflüssig, klimaschädlich und zu teuer. Ihre Argumente gegen den Flughafen bringen sie mit Verve vor, nichts kann sie umstimmen.

Vielflieger, Wirtschaftsführer und Landeshauptmann Arno Kompatscher sehen es genau anders herum. Sie finden den Bozner Airport überlebenswichtig und gar nicht zu teuer. Ihre Argumente für den Flughafen bringen sie mit Verve vor, nichts kann sie umstimmen.

Die Fronten sind klar. Und weil das so ist, sollen die Südtiroler im Juni Ja oder Nein zum Bozner Flughafen sagen. Das ist ein schönes Zugeständnis des Landeshauptmannes an die direkte Demokratie.

Ist die Mehrheit der Südtiroler für den Flughafen, wird die Landebahn auf 1.462 Meter verlängert – derzeit ist sie rund 1.300 Meter lang. Flugzeuge mit bis zu 150 Passagieren können dann starten und landen.

Das Land wird dann 2,5 Millionen Euro pro Jahr in den Flughafen pumpen, die Handelskammer, ebenfalls eine öffentliche Institution, noch einmal denselben Betrag. Hat der Flughafen bis 2022 170.000 Passagiere pro Jahr erreicht, geht die Finanzierung mit 1,5 Millionen Euro vonseiten des Landes jährlich weiter. Sonst steigt das Land aus.

Ist die Mehrheit der Südtiroler im Juni gegen den Flughafen, steigt das Land sofort aus der Flughafengesellschaft ABD aus. Sie wird dann verkauft (an Private) oder aufgelöst, in beiden Fällen geht die Konzession an einen neuen Betreiber.



Fotos: Alexander Alber

Eingang zum Terminal des Bozner Flughafens (oben), Halle und Bar im Inneren des Gebäudes: Derzeit rührt sich nicht viel am Airport.

Der wird den Bozner Flughafen weiterführen.

Private Interessenten haben sich auf dem Bozner Flughafen bereits darüber kundig gemacht, wie und wann sie die ABD übernehmen könnten. Laut *ff*-Informationen handelt es sich um einflussreiche Südtiroler Unternehmer.

Noch ist es aber nicht so weit. Erst steht die Volksbefragung im Juni an. Wer

nun aber glaubt, dass Land und Flughafengesellschaft bis dahin die Flughafenpläne ruhen lassen, irrt sich. Hinter den Kulissen tüfteln sie daran, wie man die Landebahn noch länger und den Flughafen noch größer machen kann.

Beleg Nummer 1

Die Flughafengesellschaft ist mit den 1.462 Metern, die nun offiziell als

maximale Pistenlänge genannt werden, längst nicht zufrieden. Sie gestattet es zwar Fliegern mit bis zu 150 Sitzplätzen zu starten und zu landen. Doch aufgrund der speziellen Form des Bozner Talkessels könnten die Maschinen auch bei einer 1.462 Meter langen Piste nicht voll beladen werden.

Kenner sprechen von „etwa 100 Passagieren“, die ein Flugzeug im Durchschnitt transportieren könnte. Damit wären die Flugzeuge nur zu zwei Dritteln ausgelastet – die Rentabilität solcher Flüge wäre arg in Frage gestellt.

Zugleich könnten die Flugzeuge nicht mit vollem Tank fliegen. Landeshauptmann Arno Kompatscher sagt zwar, dass dies egal sei, da von Bozen aus nicht um die halbe Welt geflogen werde. Angepeilt würden nur große Flughafendreh scheiben wie Rom oder Wien, von wo aus man die Reise mit einem anderen Flieger fortsetzen kann.

Doch den Fluggesellschaften ist das überhaupt nicht egal. Ihnen geht es darum, mit Flügen wirtschaftlich gut zu arbeiten. Müssen sie von vornherein mit halber Kraft fliegen, ist das für die Fluggesellschaft ein Grund mehr, das Engagement am Bozner Flughafen zu überdenken.

Was tun? Land und Flughafengesellschaft wollen sich mit einem Trick behelfen. Offiziell müssen sie es zwar bei der Pistenlänge von 1.462 Metern bewenden lassen. Zugleich haben sie bereits Pläne in der Schublade, ein 250 Meter langes Stück Sicherheitsstreifen im Süden der Piste auszubauen. Es soll befestigt und geteert werden, zusammen mit der Piste würde es dann eine „Startrollstrecke“ bilden. Diese Startrollstrecke wäre rund 1.700 Meter lang.

Den Fluggesellschaften würde man damit helfen, mehr Menschen in die Maschinen zu bekommen. Denn je länger die Rollbahn, so das Kalkül, desto mehr Passagiere dürfen mit ins Flugzeug.

Beleg Nummer 2

ff hörte in den vergangenen Wochen von Gerüchten innerhalb der Flughafengesellschaft ABD, dass es „eine Geheimstudie“ für eine zusätzliche Erweiterung des Flughafens geben soll. Die Öffentlichkeit weiß davon bisher nichts. Auf

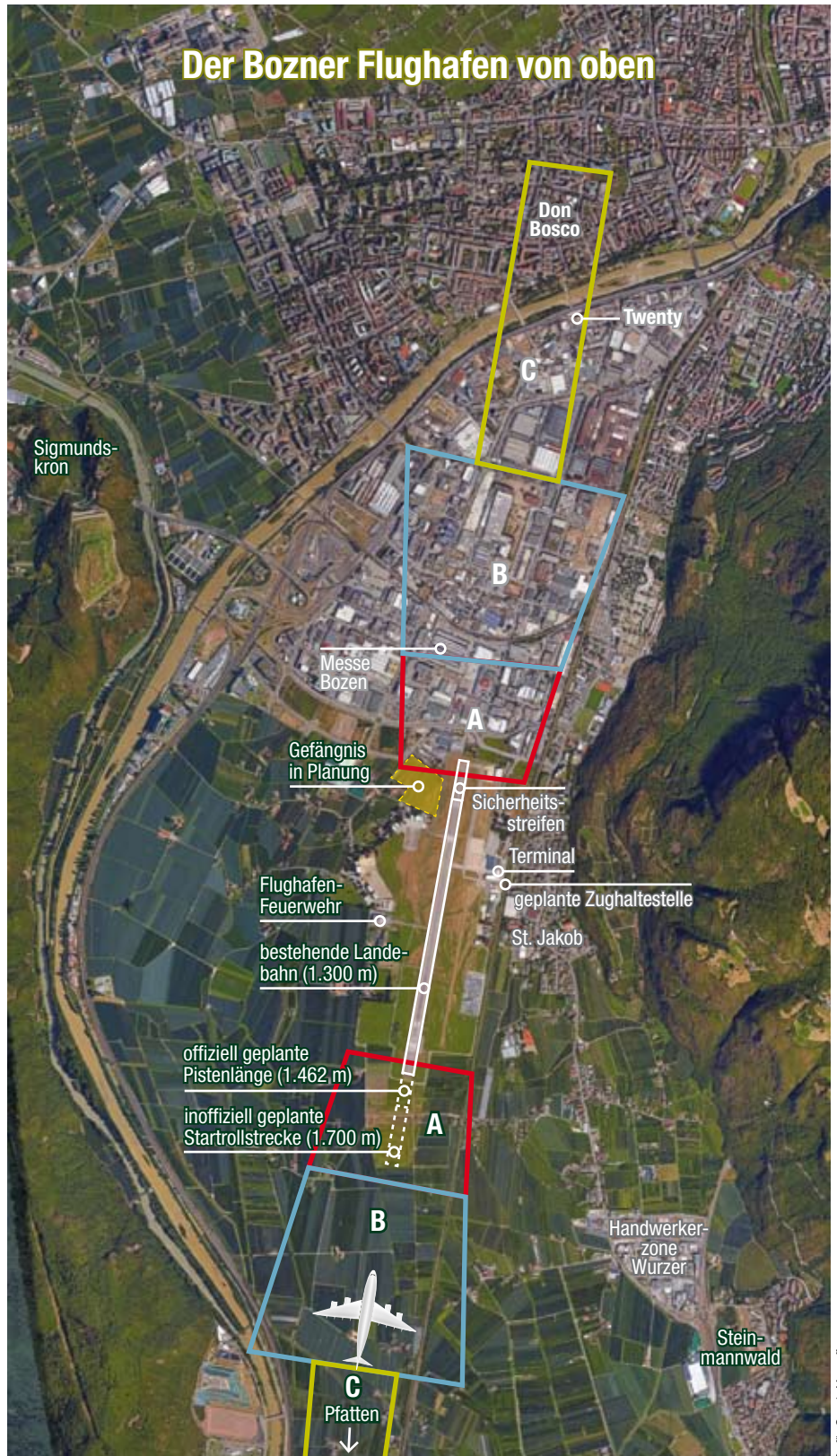
Anfrage dieses Magazins bestätigte das Büro von Landeshauptmann Kompatscher nach Rückfrage bei ABD, dass es eine solche Studie gebe: Die ABD lasse darin „alle zukünftigen Entwicklungs- und Anpassungsmöglichkeiten“ des Flughafens überprüfen. Und zwar über die Erweiterungen hinaus, die man sich vom Volk absegnen lassen möchte.

Derzeit ist der Bozner Airport in der Kategorie 2C eingestuft. Das bringt viele Einschränkungen mit sich, besonders im Hinblick auf die maximale Länge und Breite der Piste selbst. Anders wäre das auf einem 3C-Flughafen, der nächsthöheren Kategorie.

Ein 3C-Flughafen kann eine um bis zu 600 Meter längere Piste haben. Eine solche Erweiterung würde die Sache von Grund auf ändern. Es gibt ohnedies nur ganz wenige Linienflughäfen in der Kategorie 2C; dies deshalb, weil Linienflüge praktisch erst ab einer Kategorie 3C gut und professionell abwickelbar sind.

Allerdings gibt es für ein solches Höherstufen eine Reihe von objektiven und politischen Hindernissen:

- Im Gesetzestext, über den das Volk im Juni abstimmen soll, steht ausdrücklich, dass der Bozner Flughafen „die Kategorie 2C nicht übersteigen“ darf.
- Die Planungsphase für den Neubau des Gefängnisses ist so gut wie abgeschlossen. In wenigen Monaten soll gebaut werden. Das Problem dabei: Laut den der ffvorliegenden Gefängnisplänen steht dieses nur rund 70 Meter von der Landebahn entfernt. Vom Sicherheitsstreifen sind es gar weniger als 10 Meter. Das ist bereits für die Kategorie 2C extrem wenig. Kann es verantwortet werden, dass hier große Maschinen starten und landen, wenn ein paar Meter daneben rund 200 Menschen wohnen und arbeiten? Noch delikater wird die Lage, sollte der Flughafen in die Kategorie 3C hochgestuft werden. Dafür müsste auch der Sicherheitsstreifen von derzeit 150 Meter auf 300 Meter Breite ausgedehnt werden. Er verlief dann mitten durch das Gefängnisgebäude. Sicherheitstechnisch ein Ding der Unmöglichkeit.
- Der Anflug auf den Bozner Flughafen verlangt den Piloten alles ab. Durch die Kessellage und die hohen Berge



Risikozonen rund um den Flughafen

□ A Hohes Risiko □ B Mittleres Risiko □ C Moderates Risiko

Innerhalb dieser Risikozonen sind zum Beispiel höhere Bauwerke oder größere Menschenansammlungen untersagt.

Grafik: Google Maps, ff

„Wollen Fakten auf den Tisch legen“

Otmar Michaeler, Präsident der Landesflughafen-Gesellschaft ABD, sagt: „Wir haben nichts zu verstecken.“ Er möchte den Flughafen erweitern und die Passagierzahlen nach oben treiben.

ff: Die Flughafengesellschaft lässt derzeit die Erweiterungsmöglichkeiten des Flughafens überprüfen, auch solche, die über das derzeitige Konzept hinausgehen. Warum?

Otmar Michaeler: Der Flughafen muss wirtschaftlich geführt werden wie ein Unternehmen. Das hat man in der Vergangenheit nicht immer getan. Wir versuchen, dieses Unternehmen nun mit Weitblick zu entwickeln. Dazu sind wir verpflichtet: Wir müssen Investitionen machen, die sich lohnen, sonst gehen wir möglicherweise in die falsche Richtung.

Es ist nicht so, dass es in der Vergangenheit keine Konzepte gegeben hätte.

In der Vergangenheit gab es sehr viele Konzepte. Aber denen fehlte es an Klarheit. Wir haben ein Flughafenkonzept entwickelt, das klar ist. Dieses Konzept löste bei uns Fragen aus: Welche sind die Rahmenbedingungen, innerhalb derer wir uns bewegen können? Im Verwaltungsrat haben wir daher beschlossen, darüber eine Studie erstellen zu lassen. Was ist heute am Bozner Flughafen möglich – und was morgen?

Laut Flughafengesetz, über das im Juni abgestimmt wird, ist heute und in Zukunft nur ein Flughafen in der Kategorie 2C möglich. Und nicht mehr!

Unser Auftrag ist es, in fünf Jahren die Passagierzahl von 170.000 pro Jahr zu erreichen. Mit diesem Flughafen der Kategorie 2C. Nichtsdesto trotz müssen wir überprüfen, was es etwa mit den Regeln, den Sicherheitsabständen, den Auswirkungen auf die Umwelt auf sich hat. Gewisse



Foto: Alexander Alber

Otmar Michaeler, 48, Präsident der Landesflughafen-Gesellschaft ABD in Bozen: „Man traute sich in der Vergangenheit nicht immer, die Fakten auf den Tisch zu legen.“

Fluglinien haben interne Sicherheitsregeln, die einen Abstand der Piste von 70 Metern von den nächsten Gebäuden vorschreiben. Andere Fluglinien wollen 150 Meter. Wir müssen wissen, was wir in Zukunft tun können.

Warum lässt man das erst jetzt, nach 15 Jahren, überprüfen?

Man traute sich in der Vergangenheit nicht immer, die Fakten auf den

Tisch zu legen. Das ist aber absolut notwendig, wenn wir den Flughafen weiterentwickeln wollen.

Das neue Gefängnis wird aber eine Weiterentwicklung des Flughafens verhindern.

Der Gefängnisneubau ist bereits gegeben, die Planung so gut wie abgeschlossen. Das Beispiel zeigt aber deutlich, dass der Flughafen in der

Vergangenheit ein Schattendasein fristete. Hätte man ihn ordentlich entwickelt, wäre wahrscheinlich auch das Gefängnis irgendwo anders entstanden.

Wird der Flughafen zunehmend eine Bremse für die Entwicklung der Wirtschaft im Bozner Industriegebiet – siehe Einkaufszentrum Twenty?

Nein. Schauen Sie nach Innsbruck. Dort fliegen die Flugzeuge über die Stadt – und das Goldene Dachl musste bis heute nicht abgebrochen werden. Diesbezüglich müssen wir uns also keine großen Sorgen machen. Außerdem entwickelt sich die Technik weiter, die Flugzeuge werden immer leiser und spritsparender. Da sehe ich keine großen Probleme.

Können wir uns den Flughafen überhaupt leisten?

Ja. Wir haben den Tourismus mit rund 6 Millionen Gästen, das ist der eigentliche Treiber dieses Flughafens. Nur mit der einheimischen Bevölkerung wäre so ein Flughafen nicht möglich. Die Touristen sind das Schlüsselthema. Bozen kann also künftig eine Ergänzung zu Innsbruck oder Verona sein.

Laut Ihrem Flughafenkonzept erreichen bereits heute 4 Prozent der Touristen Südtirol mit dem Flugzeug. Künftig sollen es mit dem erweiterten Bozner Airport 5 Prozent sein. Zahlt sich der Aufwand wegen des 1 Prozents überhaupt aus?

Das kam bisher in der Kommunikation falsch herüber. Wir wollen nicht 4 plus 1 Prozent, sondern 4 plus 5 Prozent erreichen. Es sollen also insgesamt 9 Prozent der Touristen mit dem Flugzeug nach Südtirol kommen.

Im Konzept steht das so nicht drinnen. 5 Prozent der Südtirol-Urlauber sollen künftig direkt am Bozner Flughafen landen. Gleichzeitig wird Südtirol internationaler. Ein Fluggast kann dann über Bozen nach Südtirol kommen oder auch über Verona, Venedig oder Innsbruck. Ich hoffe, dass wir von heute 4 in den kommenden

zehn bis fünfzehn Jahren auf 10 bis 12 Prozent kommen. Da geht es um viel Wertschöpfung und Arbeitsplätze für Südtirol.

Bisher wurden für das Flughafenkonzept – volkswirtschaftliche und rechtliche Analysen, Businessplan, Entwicklungsplan – rund 200.000 Euro ausgegeben. Wieviel kostet nun diese zusätzliche Studie über die Erweiterungsmöglichkeiten?

Die Kosten liegen bei 12.800 Euro netto, in ein bis zwei Monaten wird die Studie voraussichtlich abgeschlossen sein. Erstellt wird sie von der Pasquali Rausa Engineering GmbH aus Bozen.

Uns liegt ein Papier der Flughafengesellschaft vor, in dem von einer „Startrollstrecke“ von rund 1.700 Metern die Rede ist. Offiziell wird allerdings nur von einer 1.462 Meter langen Piste geredet. Wieder so eine Mogelpackung?

Nein. Wir haben eine asphaltierte Strecke von 1.999 Metern Länge. Davon können offiziell 1.462 Meter als Piste genutzt werden. Innerhalb der 1.999 Meter gibt es weitere Längenangaben, die rein den Sicherheitsvorkehrungen dienen.

Wie wird das Referendum ausgehen?

Die Südtiroler werden das Thema Flughafen richtig zu bewerten wissen. Ich bin davon überzeugt, dass die Abstimmung mehrheitlich mit einem Ja endet.

Und was tun Sie, wenn das Nein gewinnt?

Das weiß ich noch nicht. Ich habe mich der Aufgabe als Flughafenpräsident gestellt, weil ich etwas bewegen möchte. Ich bin überzeugt, dass der Flughafen eine große Chance für Südtirol ist und vor allem für unsere Jugend. Er wird Arbeitsplätze schaffen, zusätzliche Touristen ins Land bringen, ein Tor zur Welt für die Südtiroler selbst sein. Dieser Herausforderung stelle ich mich gemeinsam mit einem motivierten Team am Flughafen. ■

Interview: Karl Hinterwaldner

rundherum brauchen Piloten viel Erfahrung – und eine spezielle Ausbildung, wie sie für das momentane Anflugverfahren gemacht wird. Das Anflugverfahren müsste seit Jahren vollkommen erneuert werden. Diese dringend notwendigen Arbeiten werden jedoch im Flughafenkonzept des Landes nicht erwähnt. Derzeit orientieren sich die Piloten an einem sogenannten Drehfunkfeuer (Vor), das auf dem Mitterberg zwischen dem Etschtal und dem Überetsch steht. Von dort aus wird der Bozner Flughafen auf Sicht angefliegen. Gibt es keine Sicht, gibt es auch keine Landung. Andere Flughäfen verfügen über ein sogenanntes ILS-System, das wesentlich genauer wäre. Möglich wäre auch ein Anflugverfahren über Wegpunkte (R-Nav), wie es eines am Flughafen Innsbruck gibt. Die Kosten dafür gehen in die Millionen.

Die Frage, die sich nun stellt: Weshalb lässt die ABD eine solche Erweiterung überhaupt prüfen, wenn sie ohnehin nicht möglich zu sein scheint?

ABD-Präsident Otmar Michaeler sagt, er versuche, die Flughafengesellschaft nun mit Weitblick zu entwickeln. Dazu seien er und der ABD-Verwaltungsrat verpflichtet: „Wir müssen Investitionen machen, die sich lohnen, sonst gehen wir möglicherweise in die falsche Richtung.“ (siehe Interview)

Auch aus dem Büro von Landeshauptmann Arno Kompatscher heißt es, dass man allen Zweifeln zum Thema Flughafen auf den Grund gehen möchte: Was ist möglich und was nicht? Um dies aber fundiert machen zu können, brauche es Studien und Recherchen. Das koste Zeit und Geld.

Allein die neue Studie über die zukünftigen Entwicklungs- und Anpassungsmöglichkeiten kostet 12.800 Euro. Bereits bisher waren für Kompatschers Flughafenkonzept rund 200.000 Euro ausgegeben worden. Dies konnte der Landtagsabgeordnete Andreas Pöder von Landesrat Florian Mussner in Erfahrung bringen.

Im Vergleich zu den bisherigen und zukünftigen Ausgaben für den Bozner Airport sind das aber Kleinigkeiten. Von

1999 bis 2016 flossen rund 120 Millionen Euro in den Flughafen. Treffen die Zahlen des ABD-Flughafenkonzeptes zu, werden es bis 2035 weitere 43,6 Millionen Euro sein.

Das Steuergeld werde laut Konzept aber nicht vergebens eingesetzt: Gerechnet wird im Jahr 2035 mit rund 540.000 Passagieren und knapp 20.000 Flugbewegungen am Bozner Airport.

Flughafenbefürworter wie Unternehmensverbandschef Stefan Pan frohlocken: Er ist überzeugt davon, dass „Südtirol einen funktionierenden Regionalflughafen“ brauche. Auf der Internetplattform *forum-flughafen.info* informierten sein Verband und jener der Hoteliers „objektiv“ darüber.

Das mit den objektiven Antworten auf kritische Fragen ist immer so eine Sache. Daher versucht *ff* auf diesen Seiten, Antworten auf die wichtigsten Fragen rund um den Flughafen und seinen Ausbau zu geben.

Ein weiterer Flughafenbefürworter ist Marco Pappalardo. Er sitzt im Verwaltungsrat der ABD und ist beim Sonderbetrieb von Land und Handelskammer, IDM, für die Vermarktung Südtirols zuständig. Er sagt, gegen einen Flughafen Bozen spreche „eigentlich nichts, außer die Volksbefragung“. Ohne diese wäre der erweiterte Flughafen längst Realität.

Beim Dachverband für Natur- und Umweltschutz ist man ganz anderer Meinung. Gemeinsam mit dem Alpen- und dem Heimatpflegeverein will der Vorsitzende Klauspeter Dissinger eine Kampagne unter dem Motto „Brauchst du diesen Flughafen?“ starten. Dissinger findet Südtirol, so wie es derzeit ist, erreichbar genug. Für Distanzen bis 800 Kilometer schlägt er die Eisenbahn als Verkehrsmittel vor. Ein Regionalflughafen sei von dieser Warte aus betrachtet „wenig zukunftsfähig“.

Der Bozner Flughafen – bleibt er ein Luftschloss wie in den vergangenen 20 Jahren? Oder wird er zu einem unverzichtbaren Teil der Südtiroler Mobilität? Das wird die Volksbefragung im Juni weisen. Die mediale Schlacht darum hat eben erst begonnen. ■

Mitarbeit: Verena Walther, Manuel Saxl

Hohe Ziele, teure Studien

Die wichtigsten Fragen und Antworten zum Bozner Airport im Überblick.

Wohin werden die Südtiroler von Bozen aus fliegen können?

Im Flughafenkonzept des Landes ist davon die Rede, dass „vier Hubs in Europa“ aufgebaut werden sollen. Hubs sind große Flughafendrehkreuze, von denen aus in alle Welt geflogen werden kann. Genannt werden Flüge nach Rom (zwei- bis dreimal täglich), Wien und

London (dreimal pro Woche, nach fünf Jahren täglich) und nach Paris oder Amsterdam (dreimal pro Woche, nach zwei bis drei Jahren täglich).

Sind die angepeilten Flugziele auch realistisch?

Die Fluggesellschaft Tyrolean flog von 1999 bis 2002 Linienflüge von Bozen



Foto: Alexander Alber

nach Rom, Frankfurt und Wien. Nach Rom erzielte man zwar eine gute Auslastung, rentabel waren die Flüge dennoch nicht. Frankfurt und Wien blieben weit hinter den Erwartungen zurück. Die Nachfolgesellschaft Air Alps flog nach Mailand und Rom, aber auch sie schaffte es nicht, gewinnbringend zu arbeiten. Nun soll laut Flughafenkonzept versucht werden, Fluglinien mit einem sogenannten „Airline Marketing“ zu ködern. Dafür werden ab 2017 2,5 Millionen Euro pro Jahr vorgesehen, ab 2022 soll es noch eine halbe Million Euro pro Jahr sein.

Lassen die angepeilten Flughäfen überhaupt Flugzeuge aus Bozen landen?

Ja. Allerdings wird es nicht ganz einfach werden, günstige Anschlussflüge zu erhalten. Denn dafür werden renommierte

Fluggesellschaften bevorzugt, die derzeit für den Flughafen Bozen wenig Interesse zeigen.

Werden die Flüge für die Südtiroler leistbar sein?

Das hängt vom Angebot und der Nachfrage ab. Einen Flug von Innsbruck nach Wien bekommt man derzeit ab rund 150 Euro, einen von Verona nach Rom ab rund 110 Euro. Das sind Preise, die man ab Bozen nicht leicht erzielen wird. Bei Air Alps kostete ein Flug von Bozen nach Rom und retour zwischen 280 und 460 Euro. In einem Bozner Reisebüro heißt es, internationale Flüge würden ab Bozen (zum Beispiel Bozen–Rom–New York) nicht mehr kosten als ab Verona oder Innsbruck.

Muss die Flughafenpiste verlängert werden?

Derzeit ist eine Pistenlänge von 1.432 Meter von der Luftfahrtbehörde Enac genehmigt. Die Landesflughafen-Gesellschaft ABD und Landeshauptmann Arno Kompatscher wollen die Piste auf 1.462 Meter verlängern. Das würde es größeren Flugzeugen wie einer Boeing 737-700 (149 Passagiere) oder einem Airbus A319 (156 Passagiere) erlauben, Bozen anzufliegen. Allerdings setzt der Bozner Talkessel beim Anflug Grenzen – in der Passagieranzahl und in der Betankung. Im Flughafenkonzept wird eingeräumt, „dass bei Verkehrsflugzeugen mit circa 100 Sitzen aufgrund der Landeleistungsdaten nur beschränkt Treibstoff mitgeführt werden kann“.

Wird es bei der Pistenlänge von 1.462 Metern bleiben?

Landeshauptmann Arno Kompatscher wird nicht müde zu betonen, dass die Piste maximal 1.462 Meter lang sein wird (bisher von der Luftfahrtbehörde Enac genehmigt sind nur 1.432 Meter). Die Flughafengesellschaft ABD versucht das auszuhebeln, wie aus Papieren hervorgeht, die die ABD verschiedenen Landesstellen zukommen ließ. Und zwar mit einer kleinen Wortakrobatik: Der im Süden an die Piste anschließende Sicherheitsstreifen von rund 250 Metern soll zur Rollbahn ausgebaut werden. ABD spricht von einer „Startrollstrecke“.

Damit soll die für die Flugzeuge nutzbare Piste insgesamt rund 1.700 Meter lang werden.

Wie kritisch sind die Umweltauswirkungen?

Der Flughafenbetreiber ABD hat einen Umweltbericht erstellen lassen, der zurzeit von der Südtiroler Umweltagentur geprüft wird (das Ergebnis soll im April vorliegen). Im Bericht steht, dass mit einem Ausbau des Flughafens weder die Lärmbelastung noch die Luftverschmutzung erheblich zunehmen werde. Die Grünen zweifeln jedoch an der Güte des Umweltberichts. Er wurde von privaten Firmen erstellt, bei ABD spricht man von „unabhängigen Experten“. Im Umweltbericht heißt es zum Beispiel, eine Vergrößerung des Fluggeländes könne für die Tierwelt eine „leichte Verbesserung bedeuten“. An einer anderen Stelle steht: „Der Flughafen schafft ... letztlich günstige Bedingungen für die umliegende Landwirtschaft.“

Wie gut wird der Flughafen erreichbar sein?

Der Flughafen ist mit dem Auto von der Autobahn aus mit einer direkten Abfahrt gut erreichbar. Die Parkplätze dort sind derzeit kostenlos, ab 2017 soll laut Konzept eine Gebühr eingehoben werden. Zunächst auf einem „eher niedrigen Preislevel“. Aber 2021 werden „alle Parkplätze zu vollen Preisen kalkuliert“. Geplant ist auch eine Zughaltestelle in St. Jakob, von der aus der Flughafen zu Fuß in etwa 5 Minuten erreichbar sein soll.

Braucht Südtirol einen eigenen Flughafen?

Für viele Südtiroler wäre ein Flughafen in Bozen näher als jener in Innsbruck oder Verona. Die Befürworter sehen darin einen Mehrwert, lästige und lange Autofahrten würden entfallen. Die Gegner verweisen auf die Kosten, die Lärmbelastung und die Luftverschmutzung.

Wie viele Menschen werden den Flughafen Bozen nutzen?

Im Flughafenkonzept des Landes wird davon ausgegangen, dass die Passagieranzahl von rund 46.000 im Jahr 2014 auf rund 540.000 im Jahr 2035 ansteigen



Flugzeug auf dem Bozner Flughafen: Bisher gelang es keiner Fluggesellschaft, hier gewinnbringend zu arbeiten.

wird (Basisszenario). Im selben Zeitraum gehe auch die Anzahl der Flüge von 12.200 auf 19.550 nach oben. Im Konzept heißt es, dass man „mit 50 Prozent mehr Flugbewegungen im Jahr“ im Jahr 2035 „zehnmal mehr Passagiere“ befördern könne. Tatsache ist, dass laut offiziellen Fluggastzahlen bisher nie mehr als 83.000 Passagiere in einem Jahr (2007) den Flughafen Bozen nutzten.

Wird die Wirtschaft vom Flughafen Bozen profitieren?

Ja. Der Flughafen muss ab dem 1. Januar 2022 eine Mindestzahl von 170.000 Passagieren erreichen, sonst stellt das Land den Flughafenbetrieb ein. 170.000 Fluggäste bedeuten laut einschlägigen Studien ein regionalwirtschaftliches Plus von etwa 15 Millionen Euro. Das bringt dem Land Steuern in Höhe von jährlich rund 2 Millionen Euro. Daneben werden laut Flughafenkonzept innerhalb 2035 etwa 50 neue Arbeitsplätze allein beim Flughafenbetreiber ABD geschaffen (derzeit 30). Ihr Durchschnittsgehalt wird ab 2018 etwa 43.500 Euro brutto pro Jahr betragen. Insgesamt dürften mit dem erweiterten Flughafen etwa 250 neue Arbeitsplätze entstehen.

Wird der Flughafen mehr Touristen ins Land bringen?

Ja. Nach Südtirol kommen rund 6 Millionen Touristen pro Jahr; 4 Prozent von ihnen kommen bereits heute mit dem Flugzeug. Das sind etwa 240.000 Touristen. Allerdings nutzen davon nur circa 20.000 den Bozner Flughafen. Die restlichen 220.000 Touristen kommen über andere Flughäfen nach Südtirol. Im Konzept des Landes heißt es: „Wir wollen einen Marktanteil von 5 % der Touristen, die mit dem Flugzeug am Bozner Flughafen anreisen“. Das wären 300.000 Touristen, die mit dem Flieger nach Bozen kommen. ABD-Präsident Otmar Michaeler sagt, künftig sollen etwa 9 Prozent der Südtirolurlauber per Flugzeug kommen. 5 Prozent über Bozen, 4 Prozent über die umliegenden Flughäfen.

Brauchen wir überhaupt mehr Touristen und Touristen aus weiter entfernten Ländern?



„Von Bozen nach Rom und dann in die Welt“: Welche Strecken künftig angeboten werden können, hängt von der Nachfrage ab.

Die Mehrzahl der rund 6 Millionen Touristen, die jährlich nach Südtirol kommen, stammen aus Deutschland, Italien, Österreich und der Schweiz (88,4 Prozent). Aus den im Flughafenkonzept als „Aufbaumärkte“ bezeichneten Ländern Belgien, Holland, Tschechien, Großbritannien und Russland kommen 6,7 Prozent. Denen möchte man eine bequemere Anreise ermöglichen (auch weil die durchschnittliche Aufenthaltsdauer tendenziell sinkt). Die Frage ist: Will Südtirol auf Qualität oder auf Quantität setzen? Der Flughafen kann für beide Varianten eingesetzt werden. Derzeit reisen 4 Prozent der Touristen, die nach Südtirol kommen, mit einem Flugzeug an. In Tirol sind es 9 Prozent, in Salzburg 14 Prozent.

Wie viel wird der Flughafen dem Land Südtirol kosten?

Im Flughafengesetz, über das im Juni abgestimmt wird, ist von „2,5 Millionen Euro ohne steuerliche Abgaben“ pro Jahr die Rede. Werden bis 2022 die 170.000 Passagiere pro Jahr erreicht, sinken die Beiträge des Landes auf 1,5 Millionen Euro. Zugleich hat die Handelskammer (ebenfalls eine öffentliche Institution) angekündigt, sich mit bis zu 50 Prozent an den jährlichen Betriebskosten zu be-

teiligen. Das heißt, es könnten anfangs bis zu 5 Millionen Euro pro Jahr in den Flughafen fließen. Sieht man sich das Flughafenkonzept an, geht man dort von Investitionen in Höhe von 21,6 Millionen Euro bis 2035 aus. Zugleich müssen Verluste von 22 Millionen Euro abgedeckt werden – macht in Summe ein Minus von 43,6 Millionen Euro. Das wären 2,2 Millionen Euro pro Jahr.

Mit wie viel Geld wird ein einzelner Fluggast in Bozen öffentlich gefördert?

Geht man vom Jahr 2014 aus, beliefen sich die öffentlichen Förderungen auf insgesamt 5,4 Millionen Euro für den Flugbetrieb. Bei rund 65.000 Passagieren auf dem Bozner Flughafen entspricht das rund 80 Euro pro Passagier. Zum Vergleich: Die rund 49 Millionen Passagiere von Bus, Seibahn und Bahn in Südtirol wurden 2013 mit 164,5 Millionen Euro gefördert. Das sind 3,3 Euro pro Passagier. Steigen die Passagierzahlen auf dem Bozner Flughafen wie prognostiziert an (170.000 im Jahr 2022) und belaufen sich die Verluste tatsächlich auf 2,2 Millionen Euro pro Jahr, wäre ein öffentlicher Verlustbeitrag von rund 13 Euro pro Passagier und Jahr notwendig.

Wird sich der Bozner Flughafen jemals selbst tragen?

Im Flughafenkonzept des Landes geht man davon aus, dass der Gewinn vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (Ebitda) ab dem Jahr 2031 erstmals positiv sein wird (im Basisszenario). Zu einem erstmaligen Gewinn nach Steuern soll es ab 2035 kommen. Ob das tatsächlich so sein wird? In der Vergangenheit jedenfalls schrieb die Flughafengesellschaft ABD jährlich einen Verlust in Millionenhöhe.

Wem gehören die Flächen, die für den Ausbau der Landebahn benötigt werden?

Die Flächen sind zur Zeit im Eigentum der Flughafengesellschaft ABD, müssten aber bei einer tatsächlichen Erweiterung der Landebahn in das Eigentum des Staates übergehen – so wie bereits der restliche Flughafen dem Staat gehört. Ursprünglich gehörten die Flächen mehreren Landwirten; die Südtiroler Transportstrukturen AG (Sta) kaufte ihnen die Grundstücke ab. Nach Auskunft von Landesrat Florian Mussner hat die Sta in den vergangenen Jahren insgesamt 15,8 Millionen Euro für den Ankauf von Grundstücken für den Flughafen ausgegeben. Anschließend überließ die Sta der ABD diese Grundstücke (beide sind Landestöchter).

Mit wie viel Flügen ist zu rechnen?

Im Flughafenkonzept wird von derzeit 12.200 Flugbewegungen im Jahr ausgegangen. Bis zum Jahr 2035 sollen es 19.550 Flugbewegungen sein. Das ist ein Anstieg von etwa 30 auf durchschnittlich 50 Flüge pro Tag. Laut Flughafengesetz, über das im Juni abgestimmt wird, dürfen Linienflüge „von 6 bis 23 Uhr“ und Charterflüge von „7 bis 22 Uhr“ stattfinden. Militär-, Freizeit- und Geschäftsflüge werden nicht durch dieses Gesetz geregelt.

Wie viel kostete das Flughafenkonzept von Landeshauptmann Arno Kompatscher?

Andreas Pöder (Bürgerunion) brachte folgende Kosten in Erfahrung: volkswirtschaftliche Analyse: 22.500 €; Businessplan: 73.000 €; rechtliche Analyse: 25.000 €; Zertifizierung des Businessplanes: 39.800 €; Entwicklungsplan: 39.200 €; das macht in Summe

199.500 €. Zusätzlich erhebt nun die Flughafengesellschaft ABD in einer weiteren Studie die künftigen Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens. Kosten: 12.800 €.

Wie viel Geld kostete der Bozner Flughafen von 1999 (Beginn der Linienflüge) bis heute?

Insgesamt wurden rund 120 Millionen Euro in den Bozner Flughafen und die Fliegerei hier investiert.

Wieso wird der Flughafen nicht einfach geschlossen?

Eine völlige Schließung wäre nach derzeitiger Gesetzeslage nicht möglich, da auf dem Bozner Flughafen auch das Militär Flüge durchführt und Südtirol darauf keinen Einfluss hat. Zieht sich das Land aus der Flughafengesellschaft ABD zurück, wird diese verkauft oder aufgelöst. Bei einem Verkauf entscheidet der neue Betreiber über die Flüge am Flughafen. Bei einer Auflösung fällt die Konzession zurück an die Luftfahrtbehörde Enac; sie wird den Flughafenbetrieb in der Folge europaweit ausschreiben. Dann liegt es am zukünftigen Betreiber, was auf dem Bozner Flughafen gemacht wird – und was nicht.

Muss das Einkaufszentrum Twenty wegen des Flughafens geschlossen werden?

Das hängt von den zuständigen Behörden und dem Ausgang eines Gerichtsverfahrens ab, dem sich Bozens Ex-Bürgermeister Luigi Spagnolli stellen muss. Er ließ die Erweiterung des Twenty genehmigen. Das Einkaufszentrum liegt laut Risikozonenplan der Gemeinde Bozen für den Flughafen aber in der Zone C (moderates Risiko). In dieser Zone wäre genauso wie in den Risikozonen A (hohes Risiko) und B (mittleres Risiko) die Errichtung eines Einkaufszentrums eigentlich nicht möglich. Untersagt sind in all diesen Zonen „große Menschenansammlungen“.

Worüber wird bei der Volksbefragung im Juni genau abgestimmt?

Alle wahlberechtigten Südtiroler entscheiden, ob das Land sich finanziell am Flughafen beteiligen soll oder nicht.

Was passiert, wenn sich die Mehrheit der Südtiroler im Juni gegen den Flughafen ausspricht?

Dann wird das bereits genehmigte und mit Urteil des Staatsrates bestätigte Ausbauprojekt zur Verlängerung der Start- und Landebahn vom Land nicht umgesetzt. Es werden keine weiteren finanziellen Mittel für den Flughafenbetrieb aufgewendet. Das Land wird dann die Flughafengesellschaft ABD verkaufen oder auflösen. Bei einem Verkauf entscheidet der neue Betreiber über die Flüge am Flughafen. Bei einer Auflösung fällt die Konzession zurück an die Luftfahrtbehörde Enac; sie wird den Flughafenbetrieb in der Folge europaweit ausschreiben. Dann liegt es am zukünftigen Betreiber, was auf dem Bozner Flughafen gemacht wird, und was nicht.

Was passiert, wenn sich die Mehrheit der Südtiroler im Juni für den Flughafen ausspricht?

Dann wird der Bozner Flughafen ausgebaut. Die Piste wird verlängert, der Terminal im Jahr 2025 erweitert. Jährlich fließen dann bis zu 2,5 Millionen Euro an Steuergeld des Landes und ebensoviel Geld der Handelskammer in den Flughafenbetrieb. Bis 1. Januar 2022 muss die Passagierzahl von 170.000 erreicht werden, sonst stellt das Land „die öffentliche Finanzierung“ ein.

Südtirol hat sich mehrheitlich bereits 2009 gegen den Flughafen ausgesprochen. Warum wird erneut abgestimmt?

Gute Frage. Am 25. Oktober 2009 sprach sich eine übergroße Mehrheit gegen den Flugplatz aus; allerdings wurde das notwendige Quorum mit 38 Prozent knapp verfehlt – notwendig wäre eine Wahlbeteiligung von 40 Prozent gewesen. Nun wird erneut abgestimmt. Das Ergebnis diesmal wird bindend sein.

Wie viel kostet die Volksbefragung über den Flughafen?

Der Südtiroler Landtag hat das Budget für die Volksbefragung mit 2,7 Millionen Euro festgelegt. Mit dem Geld sollen die Menschen objektiv informiert und die Volksbefragung abgewickelt werden. ■