

FAQ zum Flughafen-Masterplan

Vorausgeschickt

So manch einer mag sich gefragt haben, warum wir wenige Tage vor der Diskussion in der Landesregierung den Masterplan zur Flughafenentwicklung auch online noch einmal vorstellen bzw. Fragen dazu beantworten. Die Antwort ist eine einfache: Transparenz. Die Möglichkeit, Online-Fragen an mich zu stellen, war nicht die einzige Möglichkeit, Unklarheiten auszuräumen, sondern war als zusätzliche Chance gedacht, als Aufforderung an diejenigen, die die Mitteilung über die Inhalte des Masterplans gelesen haben, sich mit Fragen, Zweifeln, Kritiken an mich zu wenden. Im Übrigen ist meine Mailbox jahrein, jahraus aktiv und wer mir – auch ohne entsprechende Einladung – seine Meinung über den Flughafen-Masterplan gemailt hat, hat auch eine entsprechende Antwort bekommen.

Im Folgenden jedenfalls in der Kurzfassung die Antworten zu den wichtigsten Fragenkomplexen, die sich in den eingegangenen Mails herauskristallisiert haben:

1. Auf welchen Daten/Fakten basiert die Überzeugung, dass Bozen einen Flughafen braucht?

Zunächst muss ich betonen, dass es im Zuge der Masterplan-Diskussion nicht um die Frage geht, ob denn Bozen einen Flughafen brauche oder nicht. Auch wenn der Masterplan nicht verabschiedet würde und das Land dadurch die Konzession verlöre, würde der Flughafen weiter bestehen, Sport- und Militärflüge würden also weiterhin durchgeführt (sie machen schon heute 84,4 Prozent der Flugbewegungen aus). Das Areal gehört schließlich zu 89 Prozent dem Staat, die Luftfahrtbehörde ENAC würde die Betriebskonzession anderweitig vergeben. Nachdem ein privater Betreiber gewinnmaximierend arbeiten würde, wäre mit einer exponentiellen Zunahme der Sport- und Hobbyfliegerei zu rechnen.

Was die Notwendigkeit eines Flughafens betrifft, so wird diese durch Studien der Handelskammer ebenso belegt, wie durch Vergleiche mit anderen Regionen in Italien oder anderswo, die zeigen, wie wichtig eine gute Anbindung nach außen für die Entwicklung eines Wirtschaftsstandorts ist. Sie ist eine Voraussetzung für eine funktionierende Wirtschaft, für den Außenhandel, für Forschung und Entwicklung, für den Tourismus und damit auch für den Erhalt von Arbeitsplätzen sowie das Im-Land-Halten unseres geistigen

und wirtschaftlichen Kapitals. Diese Vorteile wiegen (nicht nur, aber auch finanziell) schwerer als die Verluste, die aus der Führung des Flughafens entstehen, die aber durch die im Masterplan vorgesehenen Anpassungen ohnehin reduziert werden könnten.

Letztendlich zeigt auch die Tatsache, dass zahlreiche Flüge von und nach Bozen nicht nur ausgebucht, sondern überbucht (Overbooking) sind, dass die Nachfrage nach Flugverbindungen in Bozen da ist. Addiert man dazu noch, dass auch die Flughäfen von Innsbruck und Verona ausgelastet sind, bleibt vielen Fluggästen vor allem an Wochenenden derzeit nur die Möglichkeit, ab München zu buchen – samt langer Anfahrt und den daraus entstehenden Unannehmlichkeiten und Kosten.

2. Was ist im Masterplan für die Länge der Landebahn vorgesehen (a) und wer garantiert, dass es in den nächsten Jahren nicht einen Ausbau geben wird (b)?

a) Die Länge der Landebahn hat sich im Laufe der Zeit immer wieder verändert. 1999 wurde sie von 1040 auf 1406 Meter ausgebaut. Allerdings wurden keinerlei Sicherheitsflächen vorgesehen (weil damals nicht notwendig), was dazu geführt hat, dass 2003 ein Teil der Bahn stillgelegt werden musste, damit dieser als Sicherheitsfläche dienen kann. Derzeit können demnach nur 1296 Meter der Bahn genutzt werden. Im Masterplan ist nun vorgesehen, die ursprüngliche Länge der Bahn (1406 Meter) voll nutzen zu können, was verlangt, dass im Norden und Süden zusätzliche Sicherheitsflächen vorgesehen werden.

b) Der Masterplan ist ein Entwicklungsplan, der die kommenden 20 Jahre umfasst. Was nicht im Masterplan vorgesehen ist, wird in diesen zwei Jahrzehnten nach Lage der Dinge also auch nicht umgesetzt.

3. Die derzeitige Pistenkategorie ist 2C. Wie lang kann eine Landebahn dieser Kategorie höchstens sein?

Die maximale Länge einer Landesbahn dieser Kategorie beträgt 1450 Meter. Würde die Bahn darüber hinaus verlängert, würde sie in die Kategorie 3 übergehen. Nachdem damit allerdings sehr hohe Auflagen verbunden wären, die der Flughafen Bozen nie erfüllen könnte, ist dies keine Option.

4. Wie sieht es mit der Lärm- und Feinstaubbelastung aus?

a) Wie wirkt sich der Flugverkehr auf die Luftverschmutzung aus und welche Änderung ist zu erwarten?

Messungen haben ergeben, dass der Flugverkehr mit gerade einmal 0,4 Prozent zur Luftverschmutzung im Raum Bozen/Unterland beiträgt. Aufgrund der kaum merklichen Erhöhung der Flugbewegungen (siehe b) würde sich dieser Anteil auch nach der Umsetzung des Masterplans nicht signifikant ändern.

b) Wie viele Flugbewegungen gibt es heute täglich, wie viele soll es in Zukunft geben?

2010 wurden in Bozen insgesamt 16.473 Flugbewegungen gezählt, davon gehen 2566 auf Linien- bzw. Charterflüge zurück, 10.670 Bewegungen auf die Sportfliegerei, 3237 auf militärische Flüge. Derzeit gibt es vier Rom-Flüge täglich, in Zukunft sollen es etwa acht Linienflüge sein (neben Rom auch andere Destinationen). Es ist allerdings davon auszugehen, dass mit der Zunahme der Linienflüge die Sportfliegerei abnehmen wird, sodass sich die Anzahl der Flugbewegungen insgesamt kaum ändern wird.

c) Muss man negative Auswirkungen auf Tourismus und Lebensqualität fürchten?

Nein, muss man nicht! Wie aufgezeigt, werden weder Flugverkehr noch Luftbelastung merklich zunehmen. Vielmehr ist es unser Ziel, durch die Anpassung des Flughafens dessen Kapazität voll auszunutzen, nicht zuletzt, weil dies wiederum eine Voraussetzung dafür ist, dass auch die Preisgestaltung bei den Flügen eine für die Nutzer attraktive sein kann. Was insbesondere den Tourismus betrifft, so erwarten wir uns nicht nur keine negativen Auswirkungen, sondern sogar positive, wird unser Land dadurch doch besser erreichbar, die Anreise bequemer.

d) Sind zusätzliche Maßnahmen gegen die Lärmbelastung geplant?

Zusätzliche Maßnahmen werden nicht notwendig sein. Die vom Staat vorgeschriebene Umweltstudie zeigt, dass der Lärmpegel zu keiner Zeit die geltenden Grenzwerte erreicht oder sogar übersteigt.

e) Wird es ein Nachtflugverbot geben oder jahreszeitliche Einschränkungen, etwa wegen des Feinstaubes?

Derzeit gibt es nachts keine Flüge, weil der Flughafen von 23.00 bis 6.30 Uhr geschlossen ist. Solange das Land die Betriebskonzession behält, kann es die Betriebszeiten mit Blick auf die Interessen der Bevölkerung auch beeinflussen. Was den Feinstaub betrifft: siehe Antwort a)

f) Wie kann man verhindern, dass sich an Hauptan- und -abreisetagen, also vor allem an Wochenenden, Flugbewegungen häufen und dadurch auch die Lärmbelastung steigt?

Leider kann man dies nicht verhindern, weil geflogen werden muss, wenn die größte Nachfrage da ist. Da kann man durchaus Parallelen mit der Staugefahr auf den Straßen ziehen. Auch diese ist an den Hauptreisetagen da und kaum zu verhindern.

g) Plant man Entschädigungen für den Wertverlust von Wohnhäusern, Betrieben oder Grundstücken im Einflussbereich des Flughafens?

Eine Modernisierung des Flughafens würde sich wohl kaum negativ auf den Wert der Immobilien in Flughafennähe auswirken, wenn man bedenkt, dass der Flughafen seit 1917 besteht und die Flugbewegungen durch die kommerzielle Fliegerei insgesamt sogar abgenommen haben, weil dadurch die Sport- und Militärfliegerei eingeschränkt worden ist.

h) Könnte man den Flugzeug-Parkplatz verlegen, damit die Lärmbelästigung für die Anwohner verringert werden könnte?

Bereits jetzt wirkt der neue erste Stock des Terminals als zusätzliche Lärmbarriere, die die Wohnhäuser abschirmt. Was schließlich die Verlegung des Parkplatzes betrifft: diese ist laut aktuellem Masterplan nicht vorgesehen.

5. Warum lässt man den Flughafen nicht, wie er ist – ein kleiner Regionalflughafen mit leisen Propellermaschinen mit 50 bis 70 Passagieren?

Das Problem ist, dass wir den Flughafen in der heutigen Form nicht effizient führen können, weil die Landebahn zu kurz ist und damit die Flugzeuge nicht voll ausgelastet werden können. Das führt dazu, dass es für einen Anbieter teuer ist, Bozen zu bedienen, was zur Folge hat, dass es an Interessenten mangelt. Noch wichtiger ist allerdings, dass wir ohne Flughafenentwicklungsplan die Betriebskonzession verlieren und damit jegliche Möglichkeit, über die Zukunft des Flughafens mitzubestimmen.

6. Welche Kosten entstanden bzw. entstehen der öffentlichen Hand?

a) Welche Kosten sind bisher entstanden?

Von 1997 bis 2009 hat das Land rund 41 Millionen Euro in den Flughafen investiert. Der Großteil davon ist in die Modernisierung der Struktur geflossen, 17 Millionen Euro sind dagegen als Betriebskostenbeitrag gewährt worden.

Wir haben den Flughafen immer als Teil unserer öffentlichen Verkehrsinfrastruktur und als Teil des öffentlichen Verkehrsangebots betrachtet und ihn entsprechend auch immer so

behandelt. Wie also Straße und Schiene, wie Busse und Bahn öffentlich unterstützt werden, wurde und wird auch der Flugverkehr unterstützt, weil wir der Meinung sind, dass er ein Beitrag zur Lebens- und Entwicklungsfähigkeit unseres Landes ist.

Es versteht sich darüber hinaus von selbst, dass es unsere Aufgabe als Landesregierung ist, die Kosten, die der Gesellschaft aus der Bereitstellung der Infrastruktur und öffentlichen Dienste entstehen, auf einem akzeptablen Niveau zu halten. Das tun wir auch beim Flughafen, indem wir etwa auf eine gesteigerte Effizienz der Struktur setzen. Oder anders: Wir wollen die Beförderungskapazität des Flughafens ausschöpfen, ohne die Flugbewegungen merklich zu steigern.

b) Welche Ausgaben fallen voraussichtlich in den nächsten zehn Jahren an?

Wird der Masterplan zur Flughafenentwicklung umgesetzt, fallen in den nächsten zehn Jahren rund 18 Millionen Euro an Investitionen in die Anpassung der vorhandenen Infrastruktur an.

c) Wie sehen die Nutzerzahlen des Flughafens heute aus, was erwartet man sich für die Zukunft?

Im Schnitt nutzen derzeit 175 Passagiere täglich den Flughafen. Dass dies nicht das gesamte Kundenpotential ist, zeigt die Tatsache, dass es häufig ein Overbooking gibt (siehe auch Antwort auf Frage 1). Zudem schöpfen wir mit dieser Zahl die mögliche Kapazität des Flughafens noch lange nicht aus, auch weil derzeit aufgrund der nicht möglichen vollen Nutzung der vorhandenen Landebahn auf bis zu 90 Passagiere ausgelegte Flugzeuge nur zu einem Drittel besetzt werden dürfen.

7. Stimmt es, dass Flugzeuge mit 90 Plätzen in Bozen starten und landen, aber nur 30 Passagiere aufnehmen dürfen, weil die Sicherheitsauflagen nicht mehr erlauben?

Ja, das ist richtig und eines der größten Probleme, die wir derzeit haben.

8. Im Masterplan ist vorgesehen, die Sicherheitsflächen anzupassen. Heißt das, heute ist der Flughafen nicht sicher?

Nein, um die Sicherheit muss man sich keine Sorgen machen, nachdem die heute bestehenden Sicherheitsflächen bereits den Mindestkriterien für die Aufrechterhaltung des Betriebs eines Flughafens in Stadtnähe entsprechen. Allerdings gibt es auch die Auflage, die Sicherheitsstandards so bald wie möglich und unter Berücksichtigung der lokalen

Gegebenheiten dem internationalen Standard anzupassen. Diese Regelung gilt seit 2003, mit dem Masterplan würden wir unseren Pflichten nachkommen.

9. Wie verändert sich das Angebot am Bozner Flughafen (Flugzeugtypen, Fluglinien)?

a) Welche Flugzeugtypen werden künftig Bozen anfliegen?

Was die Frage nach den Flugzeugtypen betrifft, so kann man davon ausgehen, dass in Zukunft dieselben Flugzeuge in Bozen starten und landen können, wie bisher. Größter Unterschied: Künftig könnten sie voll ausgelastet fliegen und nicht wie bisher nur zu einem Drittel.

b) Wird Bozen künftig von Billigfluglinien angeflogen?

Das kann man derzeit noch nicht abschätzen. Klar ist, dass die Voraussetzungen mit dem Masterplan nur bedingt geschaffen würden, weil die Landesbahn auch nach der Anpassung immer noch zu kurz wäre, um den Ansprüchen der Low-Cost-Anbieter gerecht zu werden.

c) Wird die speziell auf kurze Pisten ausgelegte Boeing 737-800 (etwa von Air Berlin) in Bozen landen können?

Nein, dafür ist die Landebahn auch nach der Anpassung zu kurz.

d) Werden künftig Düsenjets mit 150 Plätzen in Bozen landen?

Grundsätzlich könnte dieser Flugzeugtyp Bozen bereits heute anfliegen, nur müsste er dies beinahe leer tun, weil die Länge der Landebahn für ein voll besetztes Flugzeug nicht ausreichen würde.

10. Welche neuen Ziele könnte man nach der Umsetzung des Masterplans anfliegen?

Zunächst einmal wird die Anbindung nach Rom aufrechterhalten. Darüber hinaus streben wir zwei bis drei neue Flugziele im Herzen Europas an, etwa Wien, Frankfurt und Zürich. Ob diese Linien aber eingerichtet werden, hängt vom Ausgang der Ausschreibungen ab, die dann durchzuführen wären.

11. Gibt es bereits Verhandlungen mit privaten Fluglinien?

Es gibt laufend Gespräche, bei denen sich aber immer wieder zeigt, dass die Flughafen-Infrastruktur ohne Anpassung für einen profitablen Flugbetrieb ungeeignet ist. Es hängt damit von der Umsetzung des Masterplans ab, inwieweit der Bozner Flughafen für diese Fluggesellschaften interessant wird.

12. Warum bewegt man nicht Tyrolean Airways zu einer Rückkehr nach Bozen, womit ein Ausbau nicht mehr notwendig wäre?

Tyrolean Airways ist an einer Rückkehr nach Bozen unter den bestehenden Bedingungen nicht interessiert und hat ein entsprechendes Angebot bereits zweimal schriftlich abgelehnt.

13. Was kann man tun, um dem größten Lärmproblem am Bozner Flughafen Herr zu werden: der Sportfliegerei?

Die Regulierung des Flugverkehrs gehört nicht zu den Zuständigkeiten des Landes, sondern ist Aufgabe des Staates. Wir könnten hier also nicht gesetzlich tätig werden, um Einschränkungen zu erreichen. Wir können allerdings davon ausgehen, dass – sollte der Masterplan genehmigt und der Linienbetrieb ausgedehnt werden – die Sport- und Militärfliegerei weiter eingeschränkt würde.

14. Wenn Kasernen andauernd ans Land übergehen, warum hat man dann keinen Einfluss auf die militärische Nutzung des Flughafens?

Der Staat übergibt dem Land nur Liegenschaften, für die er keine Verwendung mehr hat. Strategisch wichtige Strukturen werden nicht übergeben.

15. Hält man sich mit dem Masterplan an das Mediations- oder das Referendums-Ergebnis?

Was die Mediation betrifft, so muss man festhalten, dass diese im Grunde genommen zu keinem Ergebnis geführt hat. Man hat die verschiedenen Standpunkte festgehalten,

Vereinbarung wurde allerdings keine getroffen. Beim Referendum war zwar die Mehrheit der Abstimmenden gegen den Flughafenausbau, de facto hat sich allerdings auch nur eine Minderheit an der Abstimmung beteiligt. Zählt man Befürworter und Nicht-Abstimmer zusammen, hat sich rund 80 Prozent der Bevölkerung entweder für den Flughafen ausgesprochen oder keine Meinung geäußert.

16. Wie sieht's mit der Information rund um den Masterplan aus?

Uns geht es auch in diesem Fall um Transparenz. Sofern also Infoveranstaltungen über die Entwicklung des Flughafens gewünscht werden, stehen wir zur Verfügung.

17. Plant man eine Radaranlage, damit bei allen Wetterbedingungen gelandet werden kann?

Eine Radaranlage wäre in Bozen aufgrund der Orographie bzw. Geländebeschaffenheit nicht funktionsfähig. Man muss in diesem Zusammenhang allerdings auch anführen, dass 2010 nur 0,8 Prozent der Flüge wegen Schlechtwetters nicht durchgeführt werden konnten oder umgeleitet werden mussten.

18. Wurden die Kirchtürme in der Gemeinde Eppan vermessen und, wenn ja, warum?

Die kommerzielle Luftfahrt muss grundsätzlich strikte Mindesthöhen einhalten, die im Bereich von Eppan 700 bis 800 Meter über Grund liegen. Zu den Kirchturmspitzen ist da noch einiges an Luft... Unsererseits wurden die Kirchtürme jedenfalls nicht vermessen und sie haben mit dem Masterplan auch nichts zu tun.

19. Fehlt es dem Flughafen an einem gezielten Marketing?

Wird der Masterplan genehmigt und umgesetzt, wird die Flughafen-Infrastruktur so angepasst, dass sie auch von der Luftfahrt angenommen wird. Erst dann kann der Flughafen auch entsprechend vermarktet werden.

20. Nach der Mediation wurde versprochen, dass von einer Verlängerung der Landebahn erst wieder gesprochen werde, wenn der Beweis erbracht wird, dass die Umweltbelastung gesenkt wurde. Gibt es diesen Beweis?

Ja, den gibt es. So hat das Angebot an Linienflügen zu einem Rückgang der Sportfliegerei (-18 Prozent) und damit der gesamten Flugbewegungen geführt. Zudem wurde eine Photovoltaikanlage gebaut, die seit Juli 2010 in Betrieb ist und es erlaubt, den CO₂-Ausstoß um 65 Prozent zu verringern.

21. Wie werden der Flughafen, der Flugbetrieb, die Passagierzahlen und Destinationen in 20 Jahren aussehen?

Um diese Fragen im Detail beantworten zu können, müssen wir eine langfristige Planung ins Auge fassen, was aber erst möglich ist, wenn wir die mehrjährige Konzession von der ENAC erhalten.