

„Bayern soll sich beim Flughafen einkaufen“

Ex-Aufsichtsratschef Anton Bucek sieht drei Gründe für den Freilassing belastenden Nord-Anflug

Von Michael Hudelist

Freilassing/Salzburg. „Die Bayern sollen sich beim Flughafen einkaufen und zum Beispiel ein Angebot für 25 Prozent der Anteile machen“, mit diesem Vorschlag lässt der ehemalige Vorsitzende des Flughafenaufsichtsrats, Anton Bucek, in einem Exklusiv-Interview mit der Heimatzeitung aufhorchen. „Damit hätte Bayern ein Mitspracherecht, hätte seine Leute im Aufsichtsrat sitzen und würde auch von den jährlichen Gewinnausschüttungen profitieren“, so Bucek weiter, der seit Juli nicht mehr dem Aufsichtsrat angehört. Gleichzeitig nennt er drei Gründe, warum es seit Jahren nicht zu einer versprochenen Lärm-Entlastung von Freilassing kommt.

Gleich zu Beginn des Interviews auf der Terrasse des Golfclubs am Rande von Schloss Klessheim macht Bucek deutlich, dass er jetzt, nach seinem unfreiwilligen Ausscheiden aus dem Aufsichtsrat, auch öffentlich sagen kann, dass er kein Verständnis dafür hat, dass alle Flugzeuge über den Norden, also von Bayern her, landen. „Sehen Sie die Rauchwolke da vorne beim Kaindl, was sehen Sie? Sie ist gerade nach oben, kein Hauch von Wind und dabei klare Sicht und das schon seit Tagen“, so Bucek. „Das heißt, seit Tagen schon könnten alle Maschinen von Süden her landen und damit Freilassing entlasten, aber sie tun es nicht.“ Noch einige Male während des rund zweistündigen Gesprächs landen Maschinen von Norden kommend.

Fluglärm war immer ein Thema

Das Verhältnis zu den bayerischen Flughafen-Anrainern hat sich nach Ansicht Buceks erst seit Astrid Rössler als Anrainer-Sprecherin und in weiterer Folge mit Bettina Oestreich vom bayerischen Schutzverband verschlechtert. Beide hatten zum Beispiel im Januar 2013 Klagen wegen fehlender UVP-Verfahren (Umweltverträglichkeitsprüfung) eingebracht. „In den 1980er- und 1990er-Jahren war das Thema Fluglärm eher ein Salzburger Thema, als damaliger Vorsitzender des Aufsichtsrats habe ich die lärmgestaffelten Landegebühren initiiert und damit die wirklich



Erst nach seinem Ausscheiden aus dem Aufsichtsrat macht sich Anton Bucek öffentlich Gedanken darüber, wie der Fluglärmstreit gelöst werden könnte. – Foto: Michael Hudelist

lauten Maschinen von Salzburg verbannt“, sagt Bucek. Es sei schon damals für die Akzeptanz des Flughafens und damit sein wirtschaftliches Überleben notwendig gewesen, die „Lärmbomber“ loszuwerden.

Nordanflug aus Bequemlichkeit

Dass sich die Fluglärmverteilung zwischen dem Norden und dem Süden seit Jahren nicht ändert, hat für Bucek drei Gründe. „Erstens die Bequemlichkeit, Flugsicherheit und Piloten hängen sich lieber auf das ILS-System (Flugzeuge werden mit einem Leitstrahl hereingeführt. Anm.), dabei wird jede Maschine weitgehend automatisch gelandet.“ Wenn ein Pilot von Norden kommend über Süden landen wollte, müsste er den Anflug über Freilassing abbrechen und dann eine Schleife über die Stadt Salzburg ziehen.

Dass auch alle Ferienflieger vom Süden kommend fast ausschließlich vom Norden her landen, also einen großen Umweg über Rosenheim fliegen, hat laut Bucek auch damit zu tun, dass die Austro Control den Piloten den Südanflug nicht vorschreiben will. „Bei einem Sichtanflug von Süden her, also ohne ILS, müsste der Controller im Tower dem Piloten Kurse und Höhen angeben und kontrollieren, und das ist halt mit Arbeit verbunden“, so der ehemalige Flughafen-Aufsichtsratschef. „Außerdem müsste der Pilot dann wirklich fliegen, und wenn ich den Piloten der Hudson-

River-Unglücksmaschine, Chesley B. Sullenberger, zitieren darf: ‚Kein Pilot will noch, dass seine Kinder diesen Beruf ergreifen. Erfahrene Crews sind eine Sache der Vergangenheit‘.“

Der zweite Grund, warum Freilassing seit Jahrzehnten vergeblich auf eine Entlastung hofft, ist nach Ansicht Buceks der einfachen Tatsache geschuldet, dass der aktuelle Aufsichtsratsvorsitzende und Eigentümervertreter Christian Stöckl und auch seine Vorgänger Politiker sind und in Salzburg Wahlen gewinnen müssen. „Stöckl als ehemaliger Halleiner Bürgermeister wird im Tennengau gewählt. Wenn es da mehr Südanflüge über Hallein, Grödig und Anif gäbe, dann können Sie sich vorstellen, was da bei Stöckl los ist, da ist dann Feuer am Dach.“

Keine Politiker in Aufsichtsräten

Bucek erinnert sich, dass der ehemalige Präsident des österreichischen Bundesrechnungshofs, Franz Fiedler, schon in den 1990er-Jahren gefordert hatte, dass Politiker sich aus Aufsichtsräten zurückziehen sollten. Dass ein Aufsichtsrat aber trotzdem nicht parteiunabhängig agieren könne, liege daran, dass auch die Mitglieder des Aufsichtsrats von der Politik bestimmt würden, denn Stadt und Land Salzburg seien die einzigen Eigentümer des Airports. So saß zum Beispiel der Sprecher der Salzburger Anrainer die vergangenen fünf Jahre auf einem Ticket der Grünen im Auf-

sichtsrat, jetzt holte ihn Stöckl mit einem ÖVP-Ticket in den Aufsichtsrat. „Der Anrainer-Vertreter hat damit seine Stimme verloren“, sagt Bucek.

Den dritten Grund für den Status Quo bei der Lärmverteilung sieht der ehemalige Berufspilot Bucek darin, dass die Republik Österreich unter der schwarzen Regierung im Jahr 2000 ihren 50-Prozent-Anteil am Flughafen an das Land verkauft hat. Dieser Anteil hatte laut Rechnungshofbericht damals einen Wert von rund elf Millionen Euro. Private Interessenten und Unternehmen habe man damals als Anteilseigner verhindert wollen, darum habe das Land diese Staatsanteile übernommen. „Der Verkauf war ein Fehler, denn hätte der Bund als größter Anteilseigner mit der Bundesrepublik verhandelt, hätten wir schon längst ein Ergebnis, mit dem auch die Bayern leben könnten“, glaubt Bucek.

Im Verlauf des Gesprächs wird Bucek dann auch konkreter bei der Frage, was er den Bayern in der derzeitigen Situation raten würde. „Ich fände es besser, wenn Bayern sich in den Flughafen einkauft, seien es 15 oder 25 Prozent. Es wäre interessant zu sehen, wie die Landesregierung auf ein solches konkretes Angebot reagieren würde.“ Für Bucek ist der Flughafen in Salzburg-Maxglan ohnehin schon immer ein „Salzburg-Bayerischer Flughafen“. Vor dem Wiener Kongress gehörte das heutige bayerische Grenzgebiet ja auch offiziell zu Salzburg/Österreich.

Jetzt, nach seinem mit medialem Donner begleiteten Ausschei-

den aus dem Aufsichtsrat kommen Bucek auch zahlreiche Ideen, wie man die Bayern mehr an den Flughafen binden könnte. „Warum nennt man das Terminal 2, das noch keinen Namen hat, nicht ‚König Ludwig-Terminal‘, oder setzt in Bayern Werbeakzenten zum Beispiel mit dem Slogan ‚Der Koni würde von Salzburg aus fliegen‘. Nutznießer des Flughafens sei die gesamte Region.“

Mögliche DVO stoppt Investitionen

Dass die DVO, also Flugverbote über deutschem Hoheitsgebiet, in Salzburg niemand mehr ernst nimmt, glaubt Bucek indes nicht. „Solange diese Unsicherheit eines möglichen Flugverbots nicht vom Tisch ist, kann der Flughafen nicht investieren, denn die Aufsichtsräte haften auch mit ihrem persönlichen Vermögen unbegrenzt.“

Er, Bucek, habe die Drohung immer ernst genommen. „Stöckl sieht das meinem Eindruck nach sehr locker, und in Wien hat keiner ein echtes Interesse an Salzburger Geschichten.“ Den von Stöckl im März 2017 vorgelegten Kompromissvorschlag, in dem unter anderem der erste Start nicht vor 7 Uhr festgelegt wurde, hält Bucek für nicht sinnvoll, „denn wenn sie diese wichtigen Tagesrandverbindungen canceln, dann haben sie keine Anschlüsse mehr, dann sind diese Linienflüge auf Dauer tot.“

Anton Bucek war ÖVP-Gemeinderat in der Stadt Salzburg und bis 2004 Vorsitzender der Aufsichtsrats, dann wollte SPÖ-Landesrat Othmar Raus selbst den Job und Bucek war fortan einfaches Mitglied. Der jetzige Aufsichtsratschef und Eigentümervertreter Landesrat Christian Stöckl hat ihn nach der Landtagswahl im März 2018 nicht mehr nominiert. „Er wollte eine Verjüngung im Aufsichtsrat, dabei ist er ja auch schon 65“, so der 70-jährige Bucek. In einem offenen Brief hatte Bucek Stöckl daraufhin vorgeworfen, sich nicht um den Fluglärm-Streit zu kümmern und seinen Rücktritt gefordert, Stöckl wiederum bezeichnete Bucek als „frustrierten, alten Mann“.

Über Reaktionen der heimischen Politik auf den Vorschlag Buceks, aktiv Anteile am Flughafen zu kaufen, berichten wir in einer der nächsten Ausgaben.