Links der große Hangar, rechts die Start- und Landbahn. Diese ist 2,5 Kilometer lang und so breit, dass drei Jets nebeneinander starten könnten. – Fotos: Hogger

Hinter der Spielhalle gleich links

Der Budweiser Flughafen soll international werden – 30 Millionen Euro für Umbau – Flugbetrieb ab 2019

Von Martin Hogger

Freyung/Budweis. Ein internationaler Flughafen direkt hinter der Grenze – davon würde die Region weit über den Landkreis Freyung-Grafenau hinaus profitieren. Der Flughafen in Budweis hat bislang nur für öffentliche Flüge innerhalb Tschechiens und internationale Privatflüge eine Lizenz, nun will man den ehemaligen Militärflughafen bis 2019 zum internationalen Flughafen aufbauen. Im Oktober wird die Ausschreibung für das 30-Millionen-Euro-Projekt vergeben. Das nahm eine Delegation der ARGE und der EUREGIO zum Anlass für einen Besuch vor Ort.

Gut zwei Stunden braucht man von Freyung aus nach Budweis. Der Weg: „Ein Nadelöhr", beschreibt ihn Ludwig Lankl (CSU), Altlandrat. Man fährt über grüne Hügel, durch kleine Dörfer und auf teilweise nur einspurigen Straßen. Den Weg ohne Navigationssystem finden? Keine Chance.

Eine Spielhalle, einstöckig und ohne Fenster, zwischen mit Werbeplanen behangenen Bauzäunen verdeckt den Eingang zum Flughafen. Die unscheinbare Zufahrt ist nur von Budweis kommend ausgeschildert. Es ist die Summe solcher Kleinigkeiten, die Altlandrat Alfons Urban (CSU) zur Aussage hinreißen: „Die tschechische Regierung hat wirtschaftlich überhaupt kein Interesse an uns. Sonst würden sie zu uns vernünftige Straßen bauen."

Auf dem Gelände, vor dem Gelände, nirgends wird man kontrolliert. Das Tor zu dem 300 Hektar großen Terrain steht offen. Die MiG, das berühmte sowjetische Kampfflugzeug aus dem Film „Top Gun", das die Besucher „begrüßen" soll, ist bei weitem nicht das einzige Relikt aus der Zeit des Eisernen Vorhangs.

Links und rechts der breiten Straße in Richtung Tower stehen einstöckige Gebäude. Sie sind – besser gesagt, sie waren – tarnfarben gestrichen: Die Farbe blättert ab, der Putz bröckelt. Manche Fensterscheiben hinter den verrosteten Gittern sind gebrochen. Und zwischen all diesen Bauten ist kein Mensch zu sehen.

Das Modernste am Flughafen ist der sanierte Tower und das neu gebaute Sicherheitszentrum. Beides ist in grellem orange gestrichen, das Logo des Flughafens – zwei Jets mit Kondensstreifen – prangt groß an der Seite des Turms. Es gibt eine moderne Sicherheitsschleuse, dahinter modernste Überwachungstechnik. Sicherheitskameras sind überall ums Gebäude angebracht. Daneben beginnen Bauzaunreihen bis zum Horizont.Das ganze Gelände ist eingezäunt. Wegen der Wildschweine.

Ladislav Ondrich begrüßt die niederbayerischen Gäste in einem sanierten, zweistöckigen Gebäude mit Flachdach gegenüber des Towers. Im oberen Stock sitzen Ondrich und seine Mitarbeiter. Im Erdgeschoss hängen noch die Kabel aus den Wänden. Ondrich ist Direktor und zugleich Vorstandsvorsitzender der Aktiengesellschaft des Flughafens – die Aktionäre sind die Stadt Budweis und vor allem die Region Südböhmen. Seine Macht beschreibt er so: „Ich kann mit dem Flughafen alles machen; nur nicht veräußern." Und lacht.

Ondrichs Anzug ist im ein wenig zu groß, trägt eine Goldkette und den akkuraten Haarschnitt eines ehemaligen Piloten des Militärs. Er hat es bis zum Oberst geschafft. Am 30. Dezember 2005 war er der

Ladislav Ondrich baut seit zehn Jahren den Flughafen Budweis um.

Letzte, der den Befehl zur militärischen Räumung des Flughafens unterschrieben hatte. Am 2. Januar 2006 begann er als Direktor mit 14 Mitarbeitern den Flughafen neu aufzubauen. Die Militärnavigation war da bereits weggeschafft und die Beleuchtung abgebaut worden. „Wir hatten nicht einmal Kugelschreiber", erzählt er.

7000 Starts und Landungen habe man inzwischen pro Jahr. Es gibt auf dem Gelände auch eine Flugschule und eine Flugrettungsstation. Für 55 private Flugzeuge seien Stellplätze vermietet; 33 davon in den ehemaligen Bunkern der MiG-Kampfflugzeuge. Ein Drittel der Einnahmen würden dadurch generiert, sagt der Flughafendirektor.

Die Marketingdame zeigt stolz Handyvideos von BOSCH-Funktionären, die vor kurzem hier gelandet seien. Flugzeuge mit bis zu 36 Metern Flügelspanne dürften auf der 2,5 Kilometer langen Start- und Landebahn starten und landen; eine Boing 737 zum Beispiel.

Und jetzt soll alles noch größer werden. Der erste Versuch eines größeren Ausbaus endete 2011 mit einem „Ausbau-Light", wie ihn die Presse beschrieb. Die EU war kurzfristig wieder von der Finanzierung abgesprungen, der Bezirk Südböhmen investierte trotzdem eine halbe Milliarde Kronen, circa 15 Millionen Euro. Jetzt soll mit einer frischen Milliarde Kronen des Bezirks der Flughafen auf internationales Niveau gehoben werden.

Dafür braucht man die richtige Beleuchtung. Bei Nacht oder allein bei schlechtem Wetter ist bislang kein Luftverkehr erlaubt. Ein Navigationssystem muss ebenfalls gekauft werden. Parkplätze für Autos und Flugzeuge müssen gebaut werden und vor allem anderen ein Terminal.

Kaspar Sammer, Geschäftsführer der EUREGIO Freyung, sprach Ladislav Ondrich auf die schwierige Verkehrssituation zwischen Freyung und Budweis an. Das sei Sache der zentralen Regierung, so der Flughafendirektor, und von der sei in den nächsten Jahren keine Verbesserung der Verkehrssituation in Richtung Bayern geplant.

Mit Fluglinien verhandle man ebenfalls erst, wenn in einem Monat die Ausschreibungen der Modernisierungsarbeiten vorüber seien. Über mögliche Flugziele sei also noch nichts bekannt. Laut einem Marketinggutachten sei der Flughafen aber im Stande, sich selbst zu finanzieren, so Ondrich.

Ex-MdB Konrad Kobler (CSU) kritisiert die nicht harmonisierende Kommunikation bei grenzübergreifenden Rettungseinsätzen, vor allem bei den lufttechnischen Begriffen. Auch das werde sich in naher Zukunft nicht ändern, fliege man vom Flughafen aus meist nur Südböhmen an. In diesem Raum aber garantiere man eine Ankunftszeit von höchstens 15 Minuten. Bayern werde grenzüberschreitend meistens vom Militär angeflogen, erklärt Ondrich. Und da ließen sich die Begriffe nicht so einfach anpassen wie im Zivilleben, bedauert er.

Wie kann dieser Flughafen also den Ostbayern nützen? Für hiesige Unternehmen mit Zweitunternehmen in Tschechien könnte ein internationaler Flughafen vorteilhaft sein. Außerdem sei er nicht so von Gästen überrannt, wie manch andere.

„Wenn die Ilztalbahn wieder fahren würde, könnte man von Hinterschmiding aus bequem nach Budweis mit dem Zug fahren", ist die ARGE-Delegation überzeugt. Dies wäre ein großer Vorteil. Leider sei man bei der grenzüberschreitenden Verkehrsverbindung auf dem selben Level wie vor dem 2. Weltkrieg, bedauert Altlandrat Urban.