

Kurzbericht 37. Sitzung
„BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg“

Datum: 31. März 2025 / 10.00 bis 15.30 Uhr

Wichtigste Tagesordnungspunkte waren:

- Arbeitsgruppe Daten und Transparenz
- Wintersamstage und allgemeine Luftfahrt, Randzeiten
- Koordination in den Randzeiten
- Aktuelle und laufende Projekte
- Lärmentgelte

Arbeitsgruppe Daten und Transparenz

Das System WebTrak stellt die Flugspuren mit der entsprechenden Lärmentwicklung des spezifischen Luftfahrzeugs dar, InsightFull erlaubt zahlreiche Auswertungen und Übersichten über die Entwicklung des Flugverkehrs. In beiden Systemen werden letzte Anpassungen eingearbeitet und sollten ab Sommer über entsprechende Links auf der Homepage der SFG abrufbar sein.

Wintersamstage und allgemeine Luftfahrt, Randzeiten

Die Anzahl der Linien- und Charterflüge ist nach wie vor gegenüber früheren Jahren leicht rückläufig. Begrüßt wird seitens der Anrainer, dass somit tagsüber kurze Ruhephasen wahrgenommen werden. Umso wichtiger wäre daher, diese Ruhephasen nicht mit Flügen der allgemeinen Luftfahrt aufzufüllen, dies lässt sich laut ACG nur mit Kapazitätsengpässen begründen.

In den Randzeiten lassen sich spürbare Verbesserungen (unter anderem wegen der Vorverschiebung von Abendflügen) feststellen. Der positive Trend hält bisher seit Beginn 2025 an. Die Datenanalyse zeigt, dass Verspätungen hauptsächlich auf Wetter und Enteisungen sowie Verkehrsüberlastung zurückzuführen sind. Dies lässt sich von Salzburg aus nur in sehr geringem Masse beeinflussen. Die Airlines arbeiten ihrerseits an Verbesserungen, da sie Verspätungen aus ökonomischen Gründen vermeiden wollen.

Koordination in den Randzeiten

Die Liste der Luftfahrzeuge, die jährlich an das BMK gemeldet wird, erlaubt die Entwicklung der Typen von Luftfahrzeugen nachzuverfolgen. Es gibt Luftfahrzeuge, die gar nicht in Salzburg landen dürfen, solche, die in den Randstunden nicht erlaubt sind, einen Toleranzbereich, und moderne Maschinen, die keinen Einschränkungen im Flugplan unterliegen.

Aktuelle und laufende Projekte:

Für die Terminalerneuerung ist ein attraktives Projekt entwickelt worden, die Behördenverfahren sollen 2025 abgeschlossen sein. Der zukünftige Terminal verspricht auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Nutzer flexibel eingehen zu können. Die Passagierkapazitäten werden von derzeit max. ca. 1400 auf ca. 1000 pro Stunde reduziert. Die Bauphase erfordert eine komplexe Organisation, um den Betrieb währenddessen aufrecht zu erhalten. Die Anrainer*innen werden während der Bauphase regelmäßig informiert werden.

Die Sanierung der PFAS-Altlast befindet sich noch in der 1. Phase. Zusätzlich werden aktuell die vermutlich letzten Bodenaufschlussbohrungen durchgeführt, um die Altlast final abgrenzen zu können. Diese Daten bilden dann die Grundlage für die Planung der optimierten Lösung für die Hauptsaniermaßnahme (Umspundung). Es gibt in Österreich derzeit keine Deponie für PFAS-verunreinigtes Erdreich. Auf der Homepage des Flughafens ist ein entsprechender Link zum Thema Altlastensanierung zu finden.

Beschlüsse:

Lärmentgelte

Zu den Zielen, Lärminderung durch eine Reduktion der Anzahl der Flüge anzustreben, sowie im Linien- und Charterflugsegment Anreize für moderne, leisere Maschinen zu setzen, besteht Konsens. In der allgemeinen Luftfahrt wirken vor allem andere Maßnahmen der SFG positiv in die gewünschte Richtung, weniger Wirkung entsteht durch das derzeitige Lärmentgeltemodell. Der positive Trend, dass Airlines technische Neuerungen mit dem Einsatz leiserer Flugzeuge schrittweise einführen, lässt sich beobachten. Offen ist, wie das Lärmentgeltemodell hier angesichts vieler anderer Entscheidungskriterien für neue Maschinen mitspielt. Kein Konsens besteht von Anrainerseite zum Berechnungsmodell und dessen Auswirkungen, zu den Ausnahmen und zur Frage der Überdeckung (Aufkommensneutralität). Seitens der SFG wird betont, dass eine faire Datenbasis über Lärmzertifikate notwendig ist und eine ressourcen-schonende Bearbeitung möglich sein muss. Eine Abänderung des Lärmentgeltemodells ist von Seiten der SFG nicht geplant.

Der BBFS beschließt das Modell weiter zu beobachten, den nächsten Bericht im Sommer 2025 zu übermitteln und in der Herbstsitzung des BBFS die Daten für speziell für Salzburg relevante Flugzeugtypen zu analysieren. In der Diskussion wird auch geprüft werden, wie sich die derzeit vorgesehenen Ausnahmeregelungen auswirken, und wie die Kosten unter den verschiedenen Nutzern verteilt sind.

Transparenz und Daten

Eine Arbeitsgruppe wird die Optimierung der Südabflüge, die durch technische Neuerungen möglich werden, im Detail vertiefen, um sie im nächsten BBFS zu diskutieren.