

**Protokoll 38. Sitzung des
„BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“**

**Datum: 20. November 2025 / 10.00 Uhr bis 17:00 Uhr
Ort: Salzburger Flughafen GmbH / Sitzungszimmer Direktion**

TOP 1: Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit

Anwesende (o.T.):

(Beilage 1, Anwesenheitsliste)

Karl Sengstbratl / Land Salzburg

Astrid Rössler / ASA

Günter Oblasser / ASA (ab 12:00 Uhr)

Brigitte Grill / ASA (ab 10:30 Uhr)

Christian Indinger / Gemeinde Hallein

Leopold Tazreiter / Austrian Airlines

Bernhard Söllner / ACG

Hermann Lutzenberger / Gemeinden Anif, Grödig, Elsbethen

Alexander Weiglhofer / SFG

Claudia Typelt / SFG

Alexander Klaus / SFG

Claudia Schneeweiß / SFG

Ursula König / Moderation

Nicht anwesend (entschuldigt):

Christina Rudolf-Ortner / Stadt Salzburg

Meik Müller / ASA

Stefan Brugger / Gemeinde Wals - Siezenheim

Walter Hager / ACG

Markus Pohanka / ACG

Bernhard Dallner / Eurowings

Norbert Gruber / SFG

Gäste:

Florian Buchner / BMIMI

Buchner besucht im Auftrag des BMIMI sämtliche österreichischen Verkehrsflughäfen, um die jeweiligen Ansätze und Methoden zur Durchführung der Lärmmessung zu evaluieren. In jenen Fällen, in denen ein institutionalisierter Bürgerdialog besteht, nimmt **Buchner** gerne an den entsprechenden Sitzungen teil und bringt sich aktiv in die Diskussion ein.

Khantulga Bayanmunkh / SFG

Bayanmunkh, Mitarbeiter von **Typelt**, soll zukünftig an den Sitzungen des BBFS teilnehmen.

Das Protokoll der 37.Sitzung wurde mit E-Mail Beschluss vom 05.05.2025 genehmigt.

TOP 2: Tagesordnung

Die TO ist Anhang des Protokolls (Beilage 2, genehmigte TO)

TO wird der Anwesenheit der Teilnehmenden angepasst.

TOP 3: Informationsaustausch

Vertretung der Gemeinde Puch

Siehe Protokoll TOP 9.

Vorstellung Harald Frauenlob, Wechsel im Betriebsrat der SFG

Wird krankheitsbedingt auf die 39. Sitzung verschoben.

Informationen, Statistiken, Ausblick WS 25/26 (SFG)

Siehe Beilage 3, Unterlagen SFG, Seite 1-16

Verlegung der Messstelle Freilassing (Seite 2)

Passagieraufkommen und Flugbewegungen Linie & Charter (Seite 3-4)

Flugbewegungen Allgemeine Luftfahrt (Seite 5)

→ Klärungsbedarf bei Benennung/Definition der einzelnen Kategorien

Was ist gewerblich, was ist privat? Was ist ein Geschäftsflug?

gewerblich = kommerziell

gewerblicher Flug: alle Linien und Charterflüge,

gewerblicher Flug der Allgemeinen Luftfahrt: beispielhaft Airlink, NetJets

Unter Geschäftsflüge werden alle Flüge summiert, die nicht in eine der folgenden Kategorien fallen:

Schulungsflüge

Ambulanzflüge

Militär- und Behördenflüge

Sonstige Flüge: beispielhaft Kalibrierflüge, Laserflüge

Privat: es fließt kein Entgelt für die Beförderung in einem LFZ.

Die Bezeichnung „privat“ ist unabhängig von der Größe des LFZ.

Beispiel: Flugring aber auch ein A320 kann ein Privatflug sein.

Insbesondere Flugbewegungen an Wochenenden oder Feiertagen – wie beispielsweise der Flug von Red Bull über dem Attersee am Allerheiligentag – werden von den Anrainern als besonders problematisch wahrgenommen. Vor diesem Hintergrund erscheint es geboten, das Belastungsprofil sowie den jeweiligen Flugzweck künftig transparenter und nachvollziehbarer darzustellen.

Söllner: Aus dem Flugplan geht nicht hervor, ob ein Flug entgeltspflichtig oder unentgeltlich durchgeführt wird. Eine Unterscheidung zwischen VFR- und IFR-Flügen wird gemacht, wobei VFR-Flüge auf Privatflüge schließen lassen, eine eindeutige Zuordnung ist jedoch nicht gegeben.

Beschluss: Die SFG erstellt eine Legende zu den Kategorien der Allgemeinen Luftfahrt. Die Begriffsklarheit dient dem gemeinsamen Verständnis und ermöglicht eine Vergleichbarkeit der verschiedenen Reportings (WebTrak, InsightFull, Lärmbericht, Monitoring..).

Der Begriff „Trainingsflug“ wird künftig durch die Bezeichnung „Platzrunde“ ersetzt.

Begriffe (wie zum Beispiel Geschäftsflüge und Schulungsflüge), die in verschiedenen Darstellungen im Internet und in Berichten verwendet werden, werden klar und verständlich definiert und vereinheitlicht, um ein solides Verständnis der Datengrundlagen für Analysen und Schlussfolgerungen zu sichern.

Flugzeugmix (Seite 6)

Betriebszeitenüberschreitung Landungen (Seite 7-8)

Durch erfolgreiche Gespräche mit der Lufthansa-Gruppe konnten die Flugzeiten angepasst und dadurch die Verspätungen deutlich verringert werden.

Betriebszeitüberschreitungen Starts (Seite 9)

Verfrühte Ambulanzflüge werden in dieser Statistik nicht erfasst

Verspätungen treten hauptsächlich im Sommer aufgrund von Verkehrsüberlastung auf. Seitens der Anrainer wird eindringlich appelliert, die Ressourcenplanung so zu optimieren, dass etwaige Verspätungen nicht auf den letzten Flug des Tages zurückfallen.

Verspätungen im Luftverkehr sind ein systemisches Problem, dass europaweit/weltweit auftritt.

Tazreiter berichtet vom Eurocontrol-Stakeholder-Meeting, bei dem ein Fünf-Punkte-Programm vorgestellt wurde. Einer der Schwerpunkte – basierend auf den Erfahrungen des Jahres 2024 – liegt auf der Überprüfung der gesamten Rotation im Hinblick auf deren realistische Umsetzbarkeit (siehe Beilage 4, Eurocontrol).

Söllner ergänzt, dass sich Verspätungen im Tagesverlauf bei den einzelnen Luftfahrzeugen kumulieren. Am Flughafen Wien wurden umfangreiche Gegenmaßnahmen ergriffen, wodurch die Verspätungen deutlich reduziert werden konnten. Es ist zudem festzustellen, dass die operative Performance zwischen den einzelnen Fluglinien unterschiedlich ist.

Nutzung alternativer Flugrouten IFR Landungen gesamt (Seite 10)

R33 Circling wird kaum geflogen,

R33V Gaisberganflug: Nutzung ist annähernd gleichgeblieben

R33Z Tauernanflug: Nutzung ist leicht gestiegen.

Nutzung alternativer Flugrouten IFR Starts gesamt (Seite 11)

Verteilung der gesamten Abflüge im Verhältnis 1/3 NW und 2/3 NO

Monitoring Gate VFR-Flüge aus / nach Deutschland (Seite 12-15)

Erfasste Überflüge 2023 bis 2025 am Gate VFR Deutschland

Detektiert werden alle Flüge, die dieses Gate überfliegen → Monitoring zeigt die genaue Betroffenheit auf deutscher Seite.

66,7 % des gesamten IFR Verkehrs haben 2023 dieses Gate überflogen.

17,1 % des gesamten VFR Verkehrs haben 2023 dieses Gate überflogen.

Bei einer Gesamtbewegungsanzahl 2023 von 58.595 Bewegungen entspricht dies einem Anteil von 39% über Freilassing.

Auf deutscher Seite wird der Großflug als zentrales Problem betrachtet. Der überwiegende Teil des VFR-Verkehrs verläuft über österreichisches Hoheitsgebiet; auch der Schulungsverkehr ist für die deutsche Seite von untergeordneter

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 16.12.2025)

Bedeutung. Für eine Gesamtbetrachtung ist es jedoch erforderlich, sowohl den VFR- als auch den IFR-Verkehr gleichermaßen zu berücksichtigen.

Söllner berichtet, dass auf Ministerebene eine Zusammenarbeit zwischen ACG und DFS aufgetragen wurde. Ziel dieses gemeinsamen Auftrages ist es, eine umfassende Analyse der in Salzburg zur Anwendung kommenden Flugverfahren und -routen durchzuführen sowie etwaigen Verbesserungsbedarf zu identifizieren. Zwischen ACG und DFS besteht bereits seit Jahren eine partnerschaftliche Zusammenarbeit auf Augenhöhe. Ziel ist es, den offenen Dialog und gelebte Transparenz weiter zu fördern.

Die Ergebnisse der Evaluierung werden im zweiten Quartal 2026 erwartet und dem BBFS entweder durch die ACG oder das BMIMI zur Verfügung gestellt.

Buchner bietet darüber hinaus an, die Ergebnisse bei Bedarf auch auf Ministerebene in den BBFS einzubringen.

Ausblick auf den Winterflugplan 2025/2026 (Seite 16).

TOP 4: Arbeitsgruppe Daten und Transparenz

Stand der Dinge:

Vorstellung WebTrak/ InsightFull (Beilage 3, Unterlagen SFG Seite 17/18)

Aus dem Kurzbericht: Das mit Juli 2025 eingeführte System zur Erfassung von Flugspuren (WebTrak) ermöglicht aus der Perspektive von Betroffenen eine Fülle von Informationen über die eigene Situation zu erhalten und bei Auffälligkeiten und Besonderheiten, diese Fälle leichter und präzise nachzuverfolgen. Ergänzt wird WebTrak durch InsightFull (seit Oktober 2025), das eine Vielfalt an statistischen Auswertungen erlaubt.

Beide Programme sind unter folgenden Link abrufbar:

[Einsicht in die Flugspuren am Salzburg Airport](#) mit weiterführenden Links zu IATA und ICAO.

Diskussion zu den gewünschten Datendarstellungen und Auswertungen:

Anmerkungen / Fragen aus der Diskussion zu WebTrak:

- Touch and Go soll noch eigene Farbe bekommen.
- Bei LFZ mit Flugnummer 7000 handelt es sich um Sichtflieger/ technischer Fehler soll ehest möglich behoben werden.
- Metrisches System soll durchgängig etabliert werden.
- Die jeweils aktuell dargestellten Flugnummern sind ATC Flugnummern → es gibt Regeln, wie diese Flugnummern übersetzt werden. Je „älter“ die Daten umso mehr Informationen werden zum jeweiligen Flug verknüpft.
- Die Darstellungen im WebTrak (Symbol, Flugzeugtyp) sind vom System vorgegeben.
- Sobald eine Verknüpfung mit einem Lärmereignis erfolgt, wird dies als Quadrat angezeigt. Die Farbe ändert sich je nach Lärmpegel.
- Die Daten werden mit einer Stunde Zeitverzögerung gezeigt → „Historische Daten“.

- Formationsflug: nur der Leadtransponder wird aufgezeichnet, die Lärmwerte sind dann gesammelt d.h. es gibt nur eine Datenquelle und einen Transponder, das Lärmereignis ist daher lauter.
- Alle Lärmereignisse werden aufgezeichnet. Wenn es keine zugehörige Flugspur gibt, kann es sich um ausgefilterte LFZ wie z.B.: Militär, Polizei, Rettung oder israelische Luftfahrzeuge handeln. Es wird allerdings auch sehr viel Umgebungslärm aufgezeichnet.
- Das bisher verwendete System (Qantum) wird nicht mehr serviciert. Im neuen System wird der Fokus auf Echtzeitdarstellung und Verfolgbarkeit gelegt.
- System kann sehr viel, muss sich aber erst einspielen.
- Statistik im InsightFull erfasst nur den gesamten letzten Monat – der laufende Monat bzw. die letzten Tage sollen ebenfalls gezeigt werden, damit man mit einem Blick den Verlauf der letzten Tage überblicken kann und auftretende Fragen beantworten kann: Wann geht ein Flieger über die Südroute? Wie viele LFZ haben eine Route in den letzten Tagen benutzt? Wie kann man das Ungleichgewicht von Schulungsflügen feststellen? Wie gestalten sich die Spitzensamstage (Gesamtzahlen, Aufschlüsselungen)?
- Dies ist derzeit leider nicht möglich. Das System soll dazu anregen, nur LFZ zu verfolgen, die gestört haben. WebTrak ist ein Lifesystem, InsightFull ermöglicht statistische Auswertungen.
- Beim Anklicken einer Flugspur kann der Zeitrahmen (wann hat der Flug begonnen, wann endet er) nicht abgelesen werden?
Gibt es eine Funktion, wo man den Zeitrahmen feststellen/ ablesen kann? → siehe InsightFull.

Anmerkungen / Fragen aus der Diskussion um InsightFull:

- InsightFull ist die statistische Ergänzung zu WebTrak = Lifesystem und bringt Lösungen zu obigen Fragen.
- InsightFull ist ein Informations-Dashbord, in dem die letzten zwölf Monate statistisch dargestellt werden → es steht immer ein Jahr Datensatz zur Verfügung.
- Die Statistik bezieht sich auf den eingegebenen Standort. Es sollen allumfassende Aussagen möglich sein, um Erkenntnisse zu gewinnen, z.B. über Ungleichgewichte in der Richtungsverteilung, Spitzenbelastungen an Wintertagen etc.) Um diese allgemeinen Aussagen bzw. Statistiken weiterhin vergleichen zu können, muss man als Standort „Flughafen“ eingeben, bzw. immer denselben Standort wählen.
- Standort „Gemeinde bzw. spezifische Adresse“ ist für die jeweilige Gemeinde bzw. für Anrainer von Interesse.
- „alte Daten“ bzw. Daten die länger als 12 Monate zurückliegen, gehen nicht verloren. Die Daten werden weiterhin in Lärmbericht, Monitoring etc. in gewohnter Weise zur Verfügung gestellt → Vergleichbarkeit und die Messung von Veränderungen bleibt gewährleistet.
- Fragen: Wie erfolgt die Trennung zwischen Fluglärm und Umgebungslärm? Wenn es ein Lärmereignis gibt, wird nach einem dazugehörigen LFZ gesucht und dem Lärmereignis zugeordnet. Es erfolgt auch eine händische Nachbearbeitung. Auch in Wien erfolgt die Nachbearbeitung händisch. Der hörbare Lärm wird kumulativ aufgezeichnet. Die Trennung in Fluglärm und Umgebungslärm ergibt sich aus der erfassten Kurve.

- Für die Darstellung der Lärmzonen werden ausschließlich berechnete Daten, nicht gemessene Daten, herangezogen. Für die Verifizierung der berechneten Daten können die Werte der Lärmmessstellen herangezogen werden. Im Nahbereich des Flughafens passen die Werte sehr gut zusammen. Je weiter entfernt sich die Messstelle befindet, zeigt sich, dass die berechneten Lärmwerte höher sind als die gemessenen Werte.
- Rasterflüge (Vermessungsflüge, Scan Flüge, Fotoflüge), die weder am Flughafen Salzburg starten noch landen, werden im System nicht angezeigt. Diese Flüge werden von ACG als Überflüge erfasst. Ein konkretes Beispiel ist der Thermascanflug am 14.08.2025 um 03:00 Uhr morgens in einer Flughöhe von 4.330 ft, welcher im Auftrag der Stadt Salzburg zur Evaluierung von Wärmeemission durchgeführt wurde. Die Durchführung dieses Fluges wurde im Vorfeld von der Stadt Salzburg angekündigt; es handelt sich hierbei um Einzelfälle. Sämtliche Rückfragen zum besagten Flug wurden sowohl von der Stadt Salzburg als auch vom Flughafen umfassend beantwortet. Der ASA wurde in den städtischen Informationsverteiler aufgenommen und kann somit die Anrainer zeitnah über zukünftige Rasterflüge informieren. Eine direkte Information über den Flughafen gestaltet sich insofern schwierig, da diese Flüge im Auftrag Dritter organisiert und durchgeführt werden.

Wunschliste

- tagesaktuelle Statistiken im InsightFull
- Für jeden einzelnen Wohnort soll künftig nicht nur die Anzahl der Überflüge, sondern auch die daraus resultierende Lärmbelastung – etwa auf Basis einer Berechnung aus dem Lärmzertifikat – dargestellt werden.

Typelt verweist hierzu auf die offiziellen Lärmkarten.

Typelt weist abschließend darauf hin, dass Anfragen/Wünsche zu WebTrak und InsightFull ausschließlich über die SFG laufen. Es wird eine regelmäßige Information über Verbesserungen der Systeme an den BBFS erfolgen.

Umgang mit den Daten (Nutzung, Gewährleistung, etc.):

Die über WebTrak und InsightFull bereitgestellten Daten basieren auf Radardaten der Austro Control. Diese Datensätze weisen eine gewisse Schwankungsbreite auf, deren Umfang der ACG bekannt ist. Es handelt sich dabei folglich nicht um rechtsverbindliche Werte. Im Gegensatz dazu ist Nachbarn und Anrainerorganisationen die potenzielle Schwankungsbreite der Daten in der Regel nicht bekannt. Da auf Seiten der Anrainer oftmals eine hohe Erwartungshaltung in die bereitgestellten Informationen bestehen, sollte die Schwankungsbreite entsprechend transparent kommuniziert werden, um das Vertrauen in die Datenbasis weiterhin zu gewährleisten. Die SFG prüft die Nutzungsbedingungen von WebTrak und InsightFull dahingehend, ob bei einer Verwendung der Daten zu Informationszwecken – etwa durch Einzelpersonen, Anrainerorganisationen oder Gemeinden – ein juristisches Risiko für die Nutzer entstehen kann.

Beschluss: Die Nutzungsvereinbarung von WebTrak und InsightFull wird von der SFG geprüft, mit dem Ziel, einzelne BürgerInnen, BürgerInnenorganisationen und Gemeinden, bei einer Nutzung der Daten nicht einem juristischen Risiko auszusetzen.

TOP 5: Allgemeine Luftfahrt

Anzeige von Red Bull: (ASA)

Die Kritik des ASA an der Red Bull Veranstaltung vom 4. Juni 2025 ist ausführlich dokumentiert. Nach Auffassung des ASA erfolgte die Informationsweitergabe über die Veranstaltung durch SFG und Red Bull zu spät und in unzureichender Detailtiefe. Die Genehmigung der Flugshow durch das Land war mit der Auflage verbunden, die Interessen der Anrainer zu wahren. Aus Sicht des ASA wurde dieser Vorgabe nicht ausreichend entsprochen, sodass der Vollzug des Gesetzes nicht rechtskonform erfolgt sei.

Der ASA hat daher Beschwerde beim Magistrat Salzburg eingereicht; das Verfahren ist derzeit noch anhängig. Der Verein hat darin keine Parteistellung und hat ergänzend eine Anfrage nach dem Umweltinformationsgesetz (UIG) gestellt.

Die an ACG ergangenen Anfragen bezüglich Mindestflughöhe wurden zum überwiegenden Teil beantwortet; ein noch offener Punkt wird nun ebenfalls über eine UIG-Anfrage verfolgt.

Bei einem Gespräch mit LH-Stv. Schnöll hat ASA mit Nachdruck darauf hingewiesen, dass aus Sicht des Verbandes das Luftfahrtgesetz in diesem Zusammenhang nicht ordnungsgemäß vollzogen wurde; das Anliegen stieß bedauerlicherweise auf wenig Resonanz.

Ein Teil der Anrainer bewertet die Privatflugshow als unnötig und spricht sich klar gegen eine Wiederholung aus. Demgegenüber wurde die Veranstaltung von zahlreichen Flugbegeisterten ausdrücklich begrüßt. Die pauschale Kritik an der Durchführung der Flugshow wird daher nicht uneingeschränkt geteilt.

Um die Interessen der Veranstalter und der betroffenen Anrainer wechselseitig besser zu verstehen soll ein Vertreter von Red Bull eingeladen werden, um die Interessensklärung im direkten Dialog zu ermöglichen.

Einladung Eskil Amdal und Raimund Riedmann GF Flying Bulls durch SFG.

Die betroffenen Anrainer nehmen die abweichende Auffassung zur Kenntnis, zeigen sich jedoch wenig erfreut darüber und betonen, dass das Argument der Arbeitgeber - wirtschaftlicher Nutzen und Standortsicherheit - nicht zur Rechtfertigung einer Flugshow herangezogen werden sollte. Nach der Wahrnehmung einer Anrainerin genießen die Flying Bulls weitreichende „Narrenfreiheiten“. Die betroffenen Anrainer sprechen sich ausdrücklich dafür aus, künftig keine derartigen Veranstaltungen mehr durchzuführen.

Die ACG weist den Begriff „Narrenfreiheit“ entschieden zurück. Red Bull ist sich der besonderen Aufmerksamkeit, die ihre Flugmanöver hervorrufen, bewusst und hat daher ein großes Interesse daran, sämtliche geltenden Vorschriften einzuhalten. Im Rahmen eines Austauschs mit den Verantwortlichen besteht die Möglichkeit, die spezifischen Anforderungen bei Flugmanövern zu erläutern, Optimierungspotential zu erörtern und die jeweiligen Interessen zu diskutieren. Die Aufarbeitung der Ereignisse vom 4. Juni gestaltet sich komplex. Zu klären ist, inwiefern das Geschehen im Einklang mit dem bestehenden Bescheid stand und ob die vorgeschriebene Flughöhe unterschritten wurde. Auch innerhalb des erlaubten Rahmens bestehen Auslegungsspielräume. Daher können in diesem Zusammenhang lediglich generelle Fragen zum Flugverhalten abschließend beantwortet werden.

Klaus hebt hervor, dass die Verantwortung beim Veranstalter Red Bull liegt, und berichtet, dass die öffentliche Resonanz auf die Flugshow zu 95 % positiv ausgefallen ist.

Beschluss: Die private Flugshow von Red Bull wurde einerseits von Flugbegeisterten sehr geschätzt, andererseits von Anrainern wegen der niedrigen Überflüge von Wohnsiedlungen und hoher Lärmbelastung kritisiert. Um die Interessen der Veranstalter und der betroffenen Anrainer wechselseitig besser zu verstehen und daraus verträglichere Veranstaltungen in Zukunft zu entwickeln, soll ein Vertreter der Flying Bulls eingeladen werden, um die Interessensklärung im direkten Dialog zu ermöglichen.

Information zu den letzten Entwicklungen:

Oblasser berichtet, dass Landeshauptmann-Stellvertreter Schnöll Interesse am BBFS bekundet hat und gerne als Gast an einer Sitzung teilnehmen möchte, um die Stimmung vor Ort zu erleben. Er merkt an, dass derzeit eine unzureichende Rückkopplung zwischen dem BBFS und dem Aufsichtsrat besteht.

Einladung LH.-Stv Schnöll durch SFG im Auftrag des BBFS.

TOP 6: Lärmentgelte Bericht der Arbeitsgruppen

Stellungnahme ASA:

Diskussion zu Wirkungshypothesen dieses Anreizsystems

Fragen, die noch zu beantworten sind: Beilage 3, Unterlagen SFG Seite 19 - 29

1. Wie lautet die Zieldefinition des Systems?

→ Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben gemäß §4a Flugplatzentgeltgesetz (FEG). Ziel ist der Schutz der Bevölkerung sowie die Reduktion der Lärmbelastung. Im gewählten Modell finden für Salzburg die Lärmzertifikate als Bewertungsgrundlage Anwendung. Diese Lösung gewährleistet eine technisch praktikable und ressourcenschonende Umsetzung.

Der Vertreter des BMIMI erläutert: Das Ministerium fungiert als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde, ist jedoch nicht selbst mit der Erstellung von Berechnungsmodellen für Lärmentgelte betraut. Im Fokus der Behörde steht die Sicherstellung der rechtlichen Anforderungen des FEG und der ACD (Airport Charges Directive). Der österreichische Gesetzgeber ist im Rahmen des FEG über die verpflichtenden unionsrechtlichen Vorgaben hinausgegangen und hat auch die Lärmbelastung als Differenzierungskriterium berücksichtigt.

2. Gibt es hier Unterschiede in den Vorstellungen der SFG und der Anrainer?

ja

3. Sind die LFZ der Flying Bulls von den Ausnahmen betroffen? Wer hat das festgelegt? Das FEG definiert die rechtliche Inklusion (Rechtsunterworfenheit) über die Beförderung in §3 Z.3 FEG: *Flughafennutzer: jede natürliche oder juristische Person, welche die Beförderung von Fluggästen, Post bzw. Fracht auf dem Luftwege zu oder von dem betreffenden Flughafen durchführt.*

Beförderung bedeutet hier die durchgeführte Ortsveränderung von Personen und/oder Sachen bzw. die auf einer Fortbewegung beruhende Ortsveränderung von Gütern.

In Salzburg wird für **alle** LFZ mit mehr als zwei Sitzplätzen (tatsächliche Sitzplatzkapazität) ein lärmabhängiges Entgelt verrechnet, ausgenommen LFZ die von der Landegebühr zu 100 befreit sind. (Behörden, Militär, BMIMI, ACG bei Einsatzflügen und außerplanmäßigen Rücklandungen innerhalb einer Stunde).

4. Sind die aktuellen Ausnahmen gerechtfertigt?

Ja.

5. Kann man die Gebühr zweckgebunden verwenden?

Nein

6. Darf ein Überschuss bleiben? Neutralisierung der Gruppen untereinander, Abbau von Überdeckung im Folgejahr (siehe dazu Folie aus 36. Sitzung vom 18.11.2025)

7. Aufkommensneutralität wurde lt. ASA noch nicht geklärt. Lt. SFG wurde diese Frage in der letzten Sitzung abschließend geklärt und soll nicht wieder aufgerollt werden. (Protokoll 36.Sitzung Seite 3) und

8. Zitat aus Protokoll des 15. Nutzerausschusses gem. FEG vom 11.08.2025:

[Nutzerausschuss des Salzburger Flughafens](#)

„Zur Aufkommensneutralität stellt Herr Buchner klar, dass diese bereits mehrfach vom Ministerium geprüft worden ist und gesetzlich eindeutig verankert ist. Mehreinnahmen aus dem Umweltentgelt müssen in die Gesamtkalkulation einfließen und dürfen nicht zweckgebunden für andere Maßnahmen wie Lärmschutzfenster verwendet werden.“

9. Wie kann die Lenkungswirkung dargestellt werden?

10. Bekommt man eine Steuerungsmöglichkeiten oder sind es nur theoretische Wünsche nach leiseren LFZ?

Eine Lenkungswirkung wird nur in einem längeren Zeitraum feststellbar sein (u.a. derzeit fehlende Triebwerke für moderne LFZ)

11. Kann man die Wirkung ablesen, wenn man noch mehr Zahlen hat?

Arbeitet das Modell in die richtige Richtung?

Der Einsatz von leiseren LFZ wird in Zukunft sicher auf die ausgewiesenen Lärmzonen Einfluss haben, bzw. eine Reduktion der Dauerschallpegeln an den Lärmmessstellen ergeben

Typelt: Die Flüge der Flying Bulls machen etwa fünf Prozent des gesamten Flugverkehrs aus. Insbesondere die DC-6 ist aufgrund ihrer Bauart akustisch besonders wahrnehmbar. Der überwiegende Anteil der Lärmemissionen fällt auf den Großflugverkehr, wodurch das gewählte Modell fokussiert auf diesen Bereich ausgerichtet ist.

Mit dem angewandten Modell tritt die SFG als verlässlicher und transparenter Partner gegenüber den Fluggesellschaften auf. Da Lärmmessungen unter anderem durch meteorologische Einflüsse, wie beispielsweise Windverhältnisse, erheblich variieren können, war es erforderlich, ein System zu implementieren, das den spezifischen Gegebenheiten des Flughafens Salzburg entspricht und praktikable Lösungen bietet.

12. Wer sind die Zahler, wer sind die Profiteure des Systems?

Tendenziell werden vor allem Flüge der General Aviation stärker belastet, während kommerzielle Airlines, die leisere Luftfahrzeuge (LFZ) einsetzen, von den Regelungen profitieren.

Dieses Ungleichgewicht wird von Seiten der Anrainer als nicht angemessen wahrgenommen.

13. Wie hoch ist die Landegegebühr für einen Alpha Jet, die DC6, einen Airbus A320 neo, einen Airbus A320, eine Boeing 737-800 oder eine Boeing 737 Max 8?

Siehe Beilage 3, Unterlagen SFG Seite 25

Diskussion/ Fragen/Bemerkungen:

Oblasser weist darauf hin, dass der Vergleich der Entgeltbeträge für den AlphaJet (EUR 1.362,87) und den Airbus 320 neo (EUR 1.888,89) deutlich macht, dass das lautere Luftfahrzeug geringere Gebühren entrichtet als das leisere Modell. Dies steht im Widerspruch zur Intention des Gesetzgebers, wonach lautere Luftfahrzeuge mit höheren Gebühren belastet werden sollen.

Auch wenn es sich hierbei nicht um erhebliche Summen handelt, entspricht das Salzburger Modell seiner Meinung nach nicht den gesetzlichen Vorgaben.

Oblasser merkt an, dass eine zweckgebundene Verwendung der Gebühren – analog zum „Berliner Modell“ – zulässig wäre, sobald die entsprechenden gesetzlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Er plädiert daher für eine Umsetzung im Sinne des Flughafengesetzes (FEG), damit die Gebührensystematik den gesetzlichen Bestimmungen und Zielsetzungen zumindest in der Zukunft entspricht.

Buchner: Das BMIMI hat sich auch mit dem Fall Berlin beschäftigt und das dort ergangene Erkenntnis mit großer Zurückhaltung bewertet. Es stellt sich hierbei grundsätzlich die Frage, ob ein Flughafen durch die Erhebung von lärmabhängigen Gebühren saniert werden kann beziehungsweise soll. Für die Festlegung einer Zweckbindung wären detaillierte und technisch präzise ausgestaltete rechtliche Normen erforderlich, die in Österreich derzeit nicht vorliegen.

Rössler: Aus der Statistik, Unterdeckung/Überdeckung ist ersichtlich, dass es sich um ein sehr überschaubares Volumen handelt. Daraus ein gesamtes Modell abzuleiten, kann hinterfragt werden.

Indinger: Man kann einen Oldtimer nicht mit einem modernen Airbus vergleichen!

Weiglhofer: Das Modell verfolgt das Ziel, für Fluggesellschaften einen Anreiz zu schaffen, mit leiseren, modernen Flugzeugen und einer höheren Sitzplatzkapazität nach Salzburg zu kommen.

Lutzenberger: Es handelt sich nicht um ein Lärmentgelt im Sinne von „je lauter, desto teurer“, sondern der Flughafen hat ein Lenkungsmodell implementiert, das eine Verschiebung der Gebührenlast von größeren zu kleineren Luftfahrzeugen bewirkt. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob die Höhe der Gebühren tatsächlich geeignet ist, eine nachhaltige Lenkungswirkung zu entfalten. Diese Wirkung hängt maßgeblich von der Rotation sowie den jeweiligen Flugplänen ab und wird daher aller Wahrscheinlichkeit nach nicht in dem gewünschten Ausmaß eintreten.

Positiv hervorzuheben ist die beobachtete Abnahme der Anzahl von Kleinflugbewegungen aufgrund gestiegener Gebühren, insbesondere bei Schulungsflügen. Allerdings ist grundsätzlich nicht zu erwarten, dass das aktuelle Gebührenmodell im Segment des Kleinflugs eine signifikante Lenkungswirkung erzielen wird.

Buchner: Das FEG enthält hinsichtlich der Anforderungen an die Ausgestaltung von Lärmentgelten lediglich allgemeine Vorgaben und überlässt die konkrete Ausgestaltung sowie die Wahl des Modells den einzelnen Flughäfen. Aus diesem Grund entsprechen sämtliche umgesetzten Modelle den Vorgaben des FEG. In Österreich finden derzeit insgesamt „3 1/2“ Modelle Anwendung:

Modell Wien,

Modell Graz, Linz, Klagenfurt,

Modell Salzburg, und

Modell Innsbruck, der aktuell noch ein passendes Modell erarbeitet.

Die Einführung lärmabhängiger Gebühren war mit der Erwartung verbunden, dass damit spürbare Verbesserungen in Bezug auf die Lärmbelastung einhergehen. Das BMIMI strebte ein praktikables und umsetzbares System zur Unterstützung der Flughäfen an. Internationale, direkt vergleichbare Vorgaben existieren bislang nicht. Die Einführung lärmabhängiger Gebühren erfolgte mit 2024. Das BMIMI hat angekündigt, dass seit der Implementierung Erreichte zu evaluieren. Erst nach Ablauf eines angemessenen Zeitraums werden belastbare Aussagen zur Wirksamkeit der jeweiligen Modelle möglich sein; Vorschläge für Anpassungen können daher erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Es ist zudem festzuhalten, dass das FEG nicht mit dem Ziel geschaffen wurde, bestimmte Luftfahrzeuge an einzelnen Flughäfen zuzulassen oder auszuschließen.

Tazreiter: Derzeit sind leise Triebwerke am Markt nicht verfügbar; die Lieferzeit beträgt aktuell etwa fünf Jahre. Die Entscheidungen der Fluggesellschaften hinsichtlich des eingesetzten Fluggeräts sind von zahlreichen Faktoren abhängig. Durch die Einführung bzw. Anpassung von Lärmgebührenmodellen verteuern sich die operativen Kosten zusätzlich. Die vorhandenen Flugzeuge müssen eingesetzt werden, da keine alternativen Maschinen am Standort verfügbar sind; ein Austausch ist kurzfristig nicht möglich. Dies führt zu einem Wettbewerbsumfeld, das wenig zielführend ist und sogar kontraproduktive Lenkungswirkungen hervorrufen kann.

Fazit der Anrainerseite:

Das Flughafenentgeltegesetz / lärmabhängige Gebühren entspricht den gesetzlichen Vorgaben; das Modell Salzburg steht hierzu nicht im Widerspruch. Die grundsätzliche Idee einer Zweckbindung findet zwar Zustimmung, jedoch mangelt es derzeit an entsprechenden rechtlichen Grundlagen in Österreich. Eine Gesetzesnovelle ist nicht realistisch umsetzbar. Das Thema Berlin kann daher abgeschlossen werden.

Die Anrainer zeigen sich mit dem Ergebnis nicht zufrieden, da wahrscheinlich keine effektive Lenkungswirkung erzielt und keine Verbesserung beim Lärmschutz bewirkt wird. Es wird darauf hingewiesen, dass perspektivisch weitergedacht und zukunftsorientierte Lösungen angestrebt werden müssen.

Beschluss:

Der BBFS beschließt, das Thema Lärmentgelte wieder aufzunehmen, sobald eine Auswertung und Analyse der Daten über einen längeren Zeitraum vorliegen.

TOP 7: Aktuelle und laufende Projekte

PFAS

Die Grundwasserreinigungsanlage (Phase 1) ist planmäßig in Betrieb genommen worden. Die für die Abgrenzung der Altlast erforderlichen Bodenuntersuchungen konnten abgeschlossen werden und wurden zur finalen Altlastenabgrenzung dem Umweltbundesamt vorgelegt. Mit einer offiziellen Altlastenausweisung wird Mitte 2026 gerechnet.

Somit kann mit der Planung der Hauptsanierungsmaßnahme (Phase 2) begonnen werden. Vorgesehen ist eine Kombination aus unterirdischer Lenkwand, hydraulischer Sicherung mit Grundwasserreinigung und Oberflächenabdichtung. Da nach wie vor keine gesetzliche Regelung für die Entsorgung von PFAS-belastetem Material vorliegt (Novelle DeponieVO) wird am Flughafen ein Zwischenlager errichtet.

Ein aktuelles Update zum Projektfortschritt wird im Dezember auf der SFG-Homepage bereitgestellt.

Klage Hofer/Aldi: Im Verfahren gegen ALDI Süd erging ein Zwischenurteil zur Frage der Verjährung zu Lasten des Flughafens. Der Flughafen hat gegen das Urteil berufen und wartet nun auf die Entscheidung des Oberlandesgerichtes Linz.

EES:

Mit 12. Oktober 2025 wurde das Entry/Exit System (EES) in Österreich offiziell in Betrieb genommen; am Standort Salzburg erfolgte die Einführung am 12. November 2025. Für EU-Bürgerinnen und EU-Bürger steht eine eigene Kontrollspur zur Verfügung. Die durchgeführten Testläufe verliefen erfolgreich, erste große Belastungsproben sind ab 20. Dezember 2025 im Rahmen der Charterflüge an den jeweiligen Samstagen.

Für die Umsetzung des EES wurden entsprechende bauliche Anpassungen an der Einstellhalle Mitte vorgenommen. Die betroffenen Passagiergruppen werden für die Kontrolle per Bus zum EES-Bereich und zurückgebracht. Ebenso erfolgte eine bauliche Adaption im Bereich bei den Gates 8 und 10.

Der Einreiseprozess dauert im Optimalfall etwa zwei Minuten pro Passagier. Es ist jedoch davon auszugehen, dass sich die Bearbeitungszeit mit EES künftig mindestens verdoppelt, eher sogar verdreifacht. Die Durchlaufquote wird stufenweise gesteigert.

Schallschutzprogramm:

Siehe Beilage 3, Unterlagen SFG Seite 31

Pro Jahr beträgt der Budgetansatz 50.000 €. Dies Mittel werden nicht ausgeschöpft.

Rössler: In Innsbruck wurde die Förderzone auf einen Schallpegel von 55 dB ausgeweitet. Diese Maßnahme erfolgte auf Initiative des Sachverständigen des Landes Tirol. Auch für Salzburg wäre eine analoge Erweiterung eine sinnvolle und zukunftsorientierte Verbesserung. Daher wird der ASA im Namen des BBFS bei der Stadt Salzburg anfragen, ob eine entsprechende Ausweitung der Förderzone in Erwägung gezogen werden kann.

Typelt wird sich mit dem Flughafen Innsbruck (INN) in Verbindung setzen und einen Vergleich der beiden Systeme erstellen.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 16.12.2025)

Bauliche Entwicklungen:

Die Bauverhandlung zum Projekt „Terminalerneuerung“ wurde erfolgreich durchgeführt und der entsprechende Baubescheid ist ergangen. In einem nächsten Schritt erfolgt nun die Ausschreibung für die Bauaufsicht.

Die Arbeiten zur Erneuerung des Terminals werden bei laufendem Betrieb und im bestehenden Gebäude erfolgen, weshalb das Vorhaben mit besonderen Herausforderungen verbunden ist. Es ist zu erwarten, dass die kommenden Maßnahmen mit erhöhtem Aufwand und erhöhter Lärmbelastung einhergehen werden.

Im Oktober und November fand das Global Mercedes Training sowohl am Flughafen als auch an verschiedenen Standorten in Stadt und Land statt. Es war eine weltweite Präsentation von Mercedes für Verkäufer und Servicemitarbeiter.

Am 4.12.2025 eröffnet eine Billabox am Flughafen. Die Öffnungszeiten sind derzeit an die Betriebszeiten des Flughafens angepasst.

TOP 8: Überprüfung ToDo-Liste

Siehe Protokoll Aktionsplan neu.

TOP 9: Anpassung Geschäftsordnung, Homepage, neues Foto

Die Gemeinde Puch ist mit dem Anliegen an **Lutzenberger** herangetreten, künftig ebenfalls im BBFS vertreten zu sein und hat angefragt, ob er die Vertretung übernehmen würde.

Beschluss:

Die südlichen Gemeinden Anif, Grödig, Elsbethen, Hallein und Puch werden künftig gemeinsam als eine Gruppe im BBFS vertreten sein. Die Vertretung wird durch **Lutzenberger** sowie **Indinger** wahrgenommen.

In den genannten Gemeinden wird rechtzeitig mit der Suche nach geeigneten Nachfolgern begonnen. **Indinger** wird nach erfolgreicher Benennung eines Nachfolgers aus dem Gremium ausscheiden. **Lutzenberger** wird seine Funktion ebenfalls zurücklegen, sobald ein zweiter Nachfolger gefunden wurde.

Frauenlob übernimmt die Nachfolge von **Gruber** als Vertreter des SFG Betriebsrates im BBFS.

Bayanmunkh wird künftig als ständiger Gast an den Sitzungen teilnehmen.

Söllner wird dem Gremium fortan als beratendes Mitglied ohne Stimmrecht angehören.

Beschluss:

In der Geschäftsordnung wurden die Präambel und einige Paragraphen redaktionell überarbeitet und dem heutigen Stand der Dinge angepasst. Die neue Fassung bleibt den Intentionen der bisherigen Geschäftsordnung treu.

Siehe Beilagen 5 a und b: Darstellung der Änderungen GO und aktualisierte GO

TOP 10: Arbeitspläne und nächste Schritte; Organisatorisches und Termin Frühjahr 2026

Die nächste Sitzung findet am 21.04.2026 von 10.00 bis 17.00 Uhr am Flughafen Salzburg statt.

TOP 11: Rückbindung und Kommunikation nach außen

Über Kurzbericht und Protokoll samt Beilagen.

Der Kurzbericht wird dem Aufsichtsrat der SFG in der Dezembersitzung präsentiert.

TOP 12: Allfälliges

Rössler: ACG- Flugrouten Möglichkeit zur Stellungnahme?

Jede Änderung einer An- und Abflugroute laut ACG Verfahren

„Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Festlegung von Flugrouten“ wird auf der Seite [Austro Control GmbH - Flugrouten Anliegen](#) veröffentlicht. Innerhalb von 6 Wochen können Rückmeldungen erfolgen. Die Flugroute wird mit der Bevölkerungszahl überschritten und so eine Betroffenheit dargestellt. Das Service der ACG soll die Bevölkerung bestmöglich informieren und Änderungen bei Flugrouten transparent gestalten.

Service: [Austro Control GmbH - Push Service Anmeldung](#) zur automatischen Information.

Rössler: Bei dem durch die BH neu genehmigten Stützpunkt der Firma Heli Alp Krimml GmbH, Geschäftsführer Martin Kröll, in Oberkrimml wurde lt. Rössler keine transparente Bedarfsprüfung vorgenommen. Auch der Naturschutz steht dem neuen Helikopter Standort kritisch gegenüber. Es sollen überwiegend Rettungsflüge stattfinden. Befürchtet wird, dass auch touristische Flüge stattfinden.

König bedankt sich bei allen Teilnehmern für die gute und konstruktive Sitzung und schließt um 16:15 Uhr.

Aktionsplan neu

Nr.	Wer	Sitzung	Was	Bemerkung	Zeitraumen erledigt
1	MT		Kurzberichte der Sitzungen	laufend	
2	SFG		Fortschrittskontrolle anpassen	laufend	
3	AG Leiter		Protokolle der AGs verteilen	laufend	
4	Alle		Durchsicht Kurzbericht und Fortschrittskontrolle und Bekanntgabe der Änderungswünsche an Moderation bzw. SFG	laufend	
5	SFG / Typelt	38. BBFS 20.11.2025	Informationen über Systemverbesserungen WebTrack / InsightFull	regelmäßig	
6	SFG / Typelt	38. BBFS 20.11.2025	Vergleich INN Fördermaßnahmen bei 55 dB		
7	ASA	38. BBFS 20.11.2025	Kontakt mit Stadt Salzburg zu Fördermaßnahmen bei 55 dB		
8	SFG	38.BBFS 20.11.2025	Einladung LH.-Stv. Schnöll		
9	SFG	38.BBFS 20.11.2025	Einladung GF Flying Bulls		
10	Stadt / Rudolf-Ortner	35.BBFS 29.4.2024 37.BBS 31.3.2025 38. BBFS 20.11.2025	Anrainervertretung Stadt mit Bürgermeister klären Es sollte auch einen Anrainer aus der Stadt im BBFS geben Rückmeldung von Rudolf-Ortner über den	In Vorbereitung Thema wird in 36. Sitzung aufgegriffen → Antrag	Erledigt Zitat aus Mail Rudolf-Ortner vom 11.11.25 „Lt. Ansicht des Herrn Bürgermeisters ist die Stadt im

			Stand der Dinge per Mail an gesamten BBFS vereinbart	wurde gestellt und Thema wird weiterverfolgt	Gremium des BBFS bestens durch einen Eigentümerversorger repräsentiert. Eine zusätzliche Entsendung ist daher momentan nicht angedacht.“
11	SFG	38. BBFS 20.11.2025	Legende zu den Kategorien der Allgemeinen Luftfahrt		
12	SFG / Typelt Weiglhofer	35.BBFS 29.4.2024 36.BBFS 18.11.24 37.BBFS 31.3.2025 38. BBFS 20.11.25	Modell Lärmentgelt: ► Klärung Diskrepanz zwischen Rechtsmeinung SFG und dem BMK-Schreiben an ASA ► Differenzierung D und A ► Evaluierung der Wirksamkeit des Modells der SFG ► Klärung offener Fragen aus 37.BBFS Sitzung		Erledigt Siehe TOP 6
13	SFG	38. BBFS 20.11.2025	Nutzungsvereinbarung WebTrak und InsightFull hinsichtlich juristischer Risiken bei Verwendung der Daten prüfen		
14		37.BBFS 31.3.2025	Gründung AG Südabflug →Information an BBFS		

Beilagen:

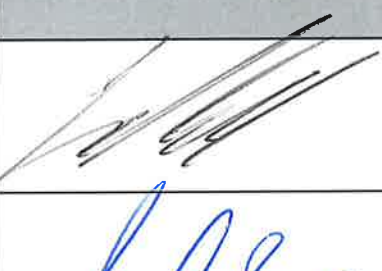
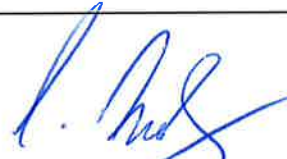






- 1 Anwesenheitsliste
- 2 genehmigte TO
- 3 Unterlagen SFG
- 4 Eurocontrol
- 5 a und b Geschäftsordnung






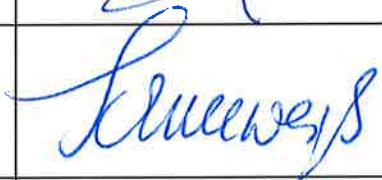
Anwesenheitsliste

38. Sitzung BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

Datum / Zeit: 20.11.2025 / 10.00 -17.00 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH / Sitzungszimmer Direktion

	Name Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	Unterschrift
1	LANDSALZBURG	
2	Gemeinde Hallein	
3	Luttenberger, Anif, Gmünd...	
4	ASA	
5	ASA Rössel	
6	BRUNN	
7	Bernhard Söllner ACG	
8	Leopold TAZREITER	

9	Alexander WEIGHOFER SFG	
10	CLAUDIA TYPERT SFG	
11	Khantulga Bayanmunkh SFG	
12	Klaus Alexander SFG	
13	Brigitte Gnill ASH	
14	SFG Schneeweis	
15	U. König / Moderation	
16		
17		
18		
19		
20		

BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

38. Sitzung

Datum: 20. November 2025 / 10.00 bis 17.00 Uhr
Ort Sitzungszimmer Salzburger Flughafen GmbH
Moderation Ursula König

Tagesordnung (Vorschlag Moderation)

1. Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit
2. Tagesordnung
3. Informationsaustausch
 - Vertretung der Gemeinde Puch
 - ...

4. Arbeitsgruppe Daten und Transparenz
 - Stand der Dinge und Entwicklung zu WebTrak und InsightFull (Präsentation Fr. Typelt)
 - Diskussion zu den gewünschten Datendarstellungen und Auswertungen
 - Ev. weitere Anpassungen
 - Umgang mit den Daten (Nutzung, Gewährleistung, etc.)
5. Allgemeine Luftfahrt
 - Anzeige von Red Bull (ASA)
 - Information zu den letzten Entwicklungen
 - ...
6. Lärmentgelte Bericht der Arbeitsgruppe
 - Stellungnahme des ASA
 - Diskussion zu Wirkungshypothesen dieses Anreizsystems
7. Aktuelle und laufende Projekte:
 - PFAS
 - Schallschutzprogramm
 - bauliche Entwicklungen
8. Überprüfung ToDo-Liste
9. Anpassungen Geschäftsordnung, Homepage, neues Foto

10. Arbeitspläne und nächste Schritte; Organisatorisches und Termin Frühjahr 2026
11. Rückbindung und Kommunikation nach außen
12. Allfälliges

BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

38. Sitzung
20. November 2025

TO Pkt 3.

Informationsaustausch

Verlegung der Messstelle Freilassing

- ✓ Die Verlegung der NMT 2 – Freilassing erfolgte am 06. August 2025
- ✓ Messstelle befindet sich wieder in der Nocksteinstraße



Passagieraufkommen Linie und Charter

Pistensperre
24.04.-
28.05.2019

Jahr	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Forecast 2025
Linie	1.334.536	499.402	278.546	1.067.543	1.067.543		
Charter	383.455	170.388	21.300	161.952	161.952		
Gesamt	1.717.991	669.790	299.846	1.229.495	1.614.601	1.787.169	ca. 1.769.000
Abweichung zum Vorjahr		-61,0%	-55,2%	410,1%	31,3%	10,7%	

Flugbewegungen Linie und Charter

Pistensperre
24.04.-
28.05.2019

Jahr	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Forecast 2025
Linie	13.362	5.274	3.285	10.426	10.426		
Charter	3.264	1.396	392	1.605	1.605		
Gesamt	16.626	6.670	3.677	12.031	13.916	14.358	ca. 14.700
Abweichung zum Vorjahr		-59,9%	-44,9%	327,2%	15,7%	3,2%	

Flugbewegungen Allgemeine Luftfahrt

Pistensperre
24.04.-
28.05.2019

Jahr	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 Jän-Sep
Geschäftsflüge	18.466	16.240	21.372	23.881	22.249	20.985	17.008
Schulflüge	17.669	15.815	16.413	13.417	16.770	13.323	10.722
Ambulanzflüge	2.903	2.668	2.787	3.157	3.272	3.488	2.577
Behörden- und Militärflüge	1.675	1.388	1.507	1.529	2.051	2.015	1.792
Sonstige Flüge	507	308	322	287	327	226	259
Gesamt	41.220	36.419	42.401	42.271	44.670	40.037	32.358
Abweichung zum Vorjahr	-1,2 %	-11,6 %	16,4 %	-0,3 %	5,7 %	-10,4%	

Flugzeugmix – TOP 10 2018 – 2025

Jahr	SEL in dB		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 Jän - Sep
	ARR	DEP								
Airbus A319	80,7	91,6	2.654	3.600	2.054	1.587	3.995	4.162	3.014	2.025
Airbus A320	79,6	92,1	4.173	2.541	1.198	768	2.967	4.478	5.296	3.874
Airbus A320 neo	78,7	84,6		186	186	104	544	392	566	616
Airbus A321	81,8	93,1	280	290	182	28		178	380	104
Airbus A220-300 *	78,3	85,7			44			56		
Airbus A321 neo *	80,3	90,2					78	48	386	120
ATR 72	79,6	81,6				48	234	266	188	198
Avroliner RJ 100	79,7	87,4	152	116						
Boeing 737 MAX 8	80,4	87,6				194	748	844	750	708
Boeing 737 MAX 9 *	81,7	90,6						56		
Boeing 737-300	82,4	93,9	170	114						
Boeing 737-700	80,3	91,0	386	302	228	52	248	100	108	
Boeing 737-800	81,1	91,4	2.274	2.650	1.510	296	2.326	2.710	2.616	2.388
Boeing 737-900	83,5	93,4								58
Canadair Regional Jet 900	80,6	89,2			114	78	106	140	694	1.385
DeHavilland Dash 8-400	78,1	82,1	4.305	3.332	608					
Embraer 170	80,1	92,3	84							
Embraer 190/195	81,4	92,6	3.427	2.945	302	410	308	198		
Summe Top 10			17.905	16.076	6.426	3.565	11.554	13.628	13.998	11.476
Gesamtbewegungen			18.457	16.626	6.670	3.677	12.031	13.916	14.358	11.712
%Anteil Top 10			97,0%	96,7%	96,3%	97,0%	96,0%	98,0 %	97,5%	98,0 %
%Anteil neue LFZ-Typen			0,0%	1,1%	3,5%	8,1%	11,4%	10,2 %	12,2%	12,3%

- * Top 11 – 13 im Jahr 2023
- Wurden in die Liste aufgenommen, da es sich um neue LFZ-Typen handelt

2024 – zusätzliche Bewegungen neue LFZ-Typen:
A220-300: 56
B737-Max 9: 22

2025 – zusätzliche Bewegungen neue LFZ-Typen:
A220-300: 46
B737-Max 9: 24

Betriebszeitenüberschreitungen Landungen

Monat	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Jänner	4	2	0	0	0	0	2	3	2
Februar	4	4	0	2	0	0	0	3	0
März	0	5	3	1	0	0	6	4	0
April	2	2	1	0	0	5	0	2	1
Mai	10	6	1	0	0	7	7	8	2
Juni	15	6	5	0	0	16	9	11	5
Juli	18	5	4	0	0	13	14	9	7
August	11	7	3	0	0	13	10	12	5
September	8	6	0	0	0	5	8	6	8
Oktober	3	2	1	0	0	6	8	4	3
November	1	3	1	0	0	0	9	0	
Dezember	4	0	1	0	2	4	10	5	
Summe	80	48	20	3	2	69	83	67	33
Gesamtbe- wegungen	19.479	18.457	16.626	6.670	3.677	12.031	13.916	14.358	12.802
%-Anteil	0,41 %	0,26 %	0,12 %	0,05 %	0,06 %	0,58 %	0,60 %	0,47 %	0,26 %

Betriebszeitenüberschreitungen Landungen

Verspätungsgrund	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 Jän - Okt
Wetter / Enteisierung	22	9	0	0	20	14	17	13
Technical	20	7	2	2	11	2	9	7
Verkehrsüberlastung	6	4	1	0	38	64	41	13
Streik	0	0	0	0	0	3	0	0
Summe	48	20	3	2	69	83	67	33

Uhrzeit	Landungen 2024	Prozentsatz 2024	Landungen 2025	Prozentsatz 2025
23:00 - 23:05 Uhr	19	28,4%	3	9,1 %
23:06 – 23:10 Uhr	7	10,4%	3	9,1 %
23:11 – 23:15 Uhr	12	17,9%	6	18,2 %
23:16 – 23:30 Uhr	14	20,9%	12	36,4 %
>23:30 Uhr	15	22,4%	9	27,2 %
Summe	67	100,0%	30	100,0 %

Betriebszeitenüberschreitungen Starts

Monat	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 Jän - Okt
Jänner	0	0	0	0	0	3	0	0
Februar	0	0	0	0	0	1	0	0
März	0	0	0	0	0	0	0	0
April	0	0	0	0	0	0	0	0
Mai	0	0	0	0	0	0	0	0
Juni	1	0	0	0	2	0	0	0
Juli	0	0	0	0	0	0	0	0
August	0	0	0	0	0	0	0	0
September	0	0	0	0	1	0	0	0
Oktober	0	0	0	0	0	0	0	0
November	0	0	0	0	0	0	0	
Dezember	0	0	0	0	0	0	0	
Summe	1	0	0	0	3	4	0	0

Verspätungsgründe 2018

1 Wetter / Enteisung

Verspätungsgründe 2022

3 Wetter / Enteisung

Verspätungsgründe 2023

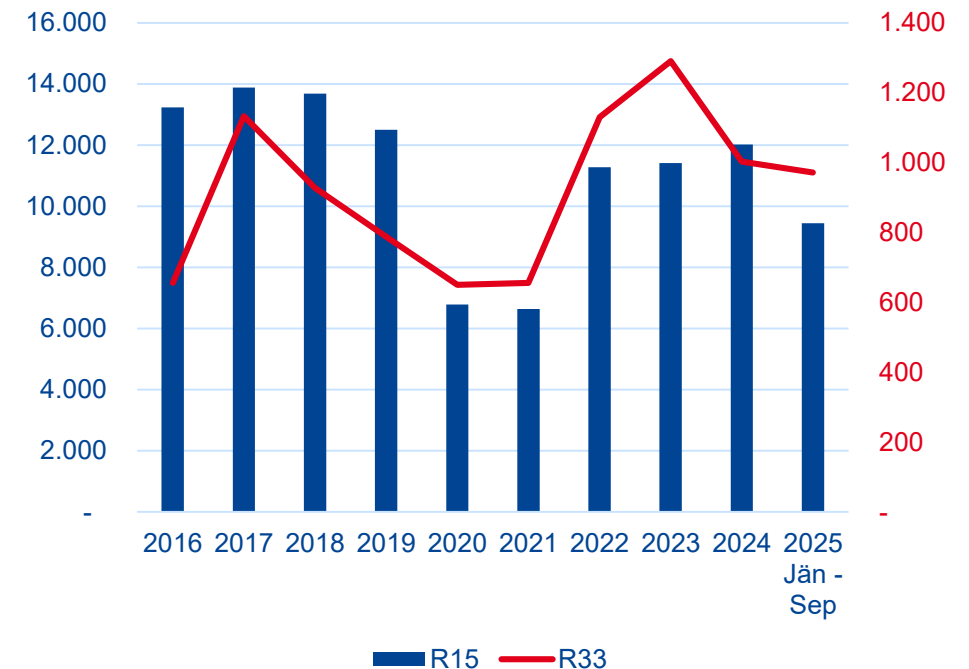
4 Wetter / Enteisung

Nutzung alternativer Flugrouten IFR gesamt

	Anflugroute					
Jahr	R15 ILS	R15 visual	R33	R33 V	R33 Z	Summe
2018	13.657	28	404	223	301	14.613
%-Anteil	93,5%	0,2%	2,8%	1,5%	2,1%	
2019	12.479	23	301	278	208	13.289
%-Anteil	93,9%	0,2%	2,3%	2,1%	1,6%	
2020	6.786	4	319	73	258	7.440
%-Anteil	91,2%	0,1%	4,3%	1,0%	3,5%	
2021	6.404	236	239	92	325	7.296
%-Anteil	87,7%	3,2%	3,3%	1,3%	4,5%	
2022	11.027	252	238	428	464	12.409
%-Anteil	88,9%	2,0%	1,9%	3,4%	3,7%	
2023	11.186	226	240	615	435	12.702
%-Anteil	88,1%	1,8%	1,9%	4,8%	3,4%	
2024	11.729	290	225	442	336	13.022
%-Anteil	92,3%	2,3%	1,8%	3,5%	2,6%	
2025 Jän – Sep	9.059	387	223	367	382	10.418
	87,0 %	3,7 %	2,1 %	3,5 %	3,7 %	

R15 ILS:	Landungen ILS
R15 visual:	Flüge entlang der Saalach, ohne Überflug Zentrum Freilassing
R33:	R33 Circling
R33 V:	RNAV Visual V RWY 33, entlang Gaisberg
R33 Z:	RNAV (RNP) Z RWY 33, Tauernanflug

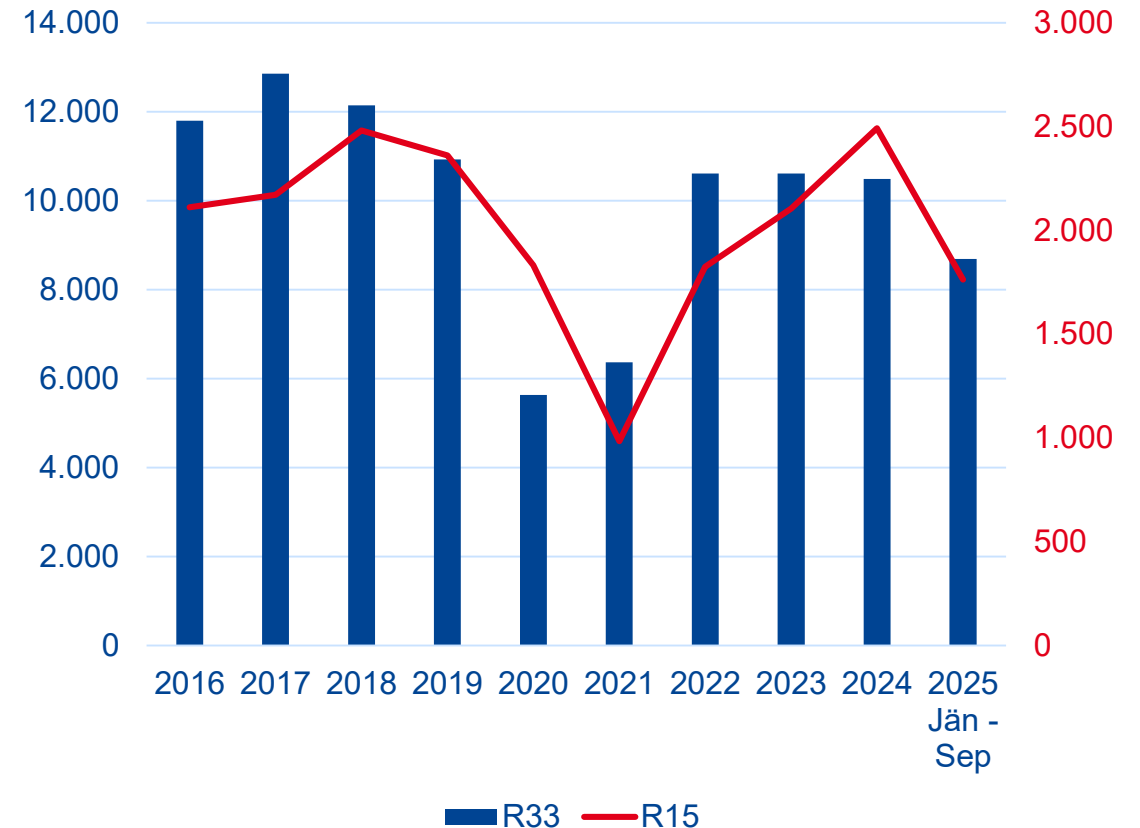
Nord-Süd Verteilung IFR Landungen



Nutzung alternativer Flugrouten IFR gesamt

	Abflugrouten				
Jahr	Abflüge Nord-Westen		Abflüge Nord-Osten		Summe
	R33	R15	R33	R15	
2018	3.552	650	8.595	1.831	14.628
%-Anteil	24,3%	4,4%	58,8%	12,5%	
2019	3.374	675	7.555	1.686	13.290
%-Anteil	25,4%	5,1%	56,8%	12,7%	
2020	1.952	552	3.681	1.280	7.465
%-Anteil	26,1%	7,4%	49,3%	17,1%	
2021	2.644	207	3.721	777	7.349
%-Anteil	36,0%	2,8%	50,6%	10,6%	
2022	3.798	440	6.818	1.385	12.441
%-Anteil	30,5%	3,5%	54,8%	11,1%	
2023	3.884	479	6.731	1.626	12.720
%-Anteil	30,5%	3,8%	52,9%	12,8%	
2024	3.575	605	6.913	1.887	12.980
%-Anteil	27,5%	4,7%	53,3%	14,5%	
2025 Jän – Sep	3.067	413	5.625	1.350	10.455
	29,3 %	4,0 %	53,8 %	12,9 %	

Nord-Süd Verteilung IFR-Starts



R33	Starts in Richtung Norden
R15	Starts in Richtung Süden



- Ziel dieses Gates ist es, einen Überblick über die Anzahl der VFR-Flüge, die die Grenze zu Deutschland überfliegen, zu gewinnen.
- Detektiert werden alle Flüge (IFR, VFR, Einsatzflüge) die – egal wo und aus welcher Richtung – dieses Gate überfliegen.
- Gerade im VFR-Verkehr bedeutet ein Nichtüberfliegen des Gates nicht zwangsläufig, dass der Flug in Richtung Süden gestartet ist.
- Die meisten VFR-Flüge die in Richtung Norden starten bzw. anfliegen befinden sich über österreichischem Gebiet.

Erfasste Überflüge 2023 am Gate VFR-Deutschland

2023	Überflüge gesamt	davon IFR		Summe IFR über Gate	IFR gesamt	% Anteil	davon VFR				Summe VFR über Gate	VFR gesamt	% Anteil
		ARR	DEP				ARR	DEP	Platzrunde	Einsatzflüge			
Jänner	1.878	1.239	409	1.648	2.582	63,8%	65	47	91	27	230	1.609	14,3%
Februar	1.947	1.101	465	1.566	2.566	61,0%	119	92	149	21	381	2.519	15,1%
März	1.919	1.092	468	1.560	2.638	59,1%	117	89	128	25	359	2.742	13,1%
April	1.704	1.017	403	1.420	1.791	79,3%	81	65	89	49	284	2.220	12,8%
Mai	1.835	953	406	1.359	2.043	66,5%	152	157	112	55	476	3.015	15,8%
Juni	2.035	870	482	1.352	2.015	67,1%	216	234	185	48	683	3.657	18,7%
Juli	2.066	940	496	1.436	2.142	67,0%	238	177	174	41	630	3.158	19,9%
August	2.202	1.050	558	1.608	2.329	69,0%	196	168	189	41	594	3.264	18,2%
September	1.999	883	434	1.317	2.005	65,7%	237	205	203	37	682	3.658	18,6%
Oktober	1.825	782	385	1.167	1.786	65,3%	227	192	214	25	658	3.607	18,2%
November	1.297	631	336	967	1.366	70,8%	99	62	144	25	330	1.777	18,6%
Dezember	1.925	1.000	550	1.550	2.159	71,8%	126	51	166	32	375	1.947	19,3%
Gesamt	22.632	11.558	5.392	16.950	25.422	66,7%	1.873	1.539	1.844	426	5.682	33.173	17,1%

Zusammenfassung 2023:

IFR- und VFR-Überflüge des Gates	22.632
Gesamtbewegungen 2023	58.595
% Anteil Freilassing	39%

Erfasste Überflüge 2024 am Gate VFR-Deutschland

2024	Überflüge gesamt	davon IFR		Summe IFR über Gate	IFR gesamt	% Anteil	davon VFR				Summe VFR über Gate	VFR gesamt	% Anteil
		ARR	DEP				ARR	DEP	Platzrunde	Einsatzflüge			
Jänner	1.919	1.124	506	1.630	2.473	65,9%	101	44	118	26	289	1.948	14,8%
Februar	2.155	1.224	548	1.772	2.635	67,2%	119	82	141	41	383	1.946	19,7%
März	2.229	1.239	513	1.752	2.714	64,6%	158	115	156	48	477	2.319	20,6%
April	1.581	744	390	1.134	1.720	65,9%	156	94	137	60	447	2.536	17,6%
Mai	1.838	910	445	1.355	1.995	67,9%	166	131	129	57	483	2.661	18,2%
Juni	1.971	942	516	1.458	2.183	66,8%	174	170	136	33	513	2.652	19,3%
Juli	2.181	1.062	528	1.590	2.322	68,5%	195	184	170	42	591	3.112	19,0%
August	2.274	1.167	597	1.764	2.554	69,1%	170	147	157	36	510	2.905	17,6%
September	1.784	922	438	1.360	2.024	67,2%	130	126	137	31	424	2.329	18,2%
Oktober	1.674	855	419	1.274	1.850	68,9%	114	89	158	39	400	2.521	15,9%
November	1.344	682	329	1.011	1.436	70,4%	98	60	145	30	333	1.771	18,8%
Dezember	1.760	1.014	479	1.493	2.096	71,2%	67	35	129	36	267	1.700	15,7%
Gesamt	22.710	11.885	5.708	17.593	26.002	67,7%	1.648	1.277	1.713	479	5.117	28.400	18,0%

Zusammenfassung 2024:	
IFR- und VFR-Überflüge des Gates	22.710
Gesamtbewegungen 2024	54.402
% Anteil Freilassing	42%

Erfasste Überflüge 2025 am Gate VFR-Deutschland

2025	Überflüge gesamt	davon IFR		Summe IFR über Gate	IFR gesamt % Anteil		davon VFR				Summe VFR über Gate	VFR gesamt % Anteil	
		ARR	DEP				ARR	DEP	Platzrunde	Einsatzflüge			
Jänner	2.080	1.149	559	1.708	2.478	68,9%	105	82	134	51	372	1.959	19,0%
Februar	1.944	1.126	513	1.639	2.446	67,0%	92	68	117	28	305	2.053	14,9%
März	2.233	1.183	596	1.779	2.487	71,5%	136	100	189	29	454	2.832	16,0%
April	1.685	805	418	1.223	1.805	67,8%	163	147	127	25	462	2.384	19,4%
Mai	1.827	986	461	1.447	2.117	68,4%	105	99	133	43	380	2.375	16,0%
Juni	1.902	914	466	1.380	2.229	61,9%	151	163	152	56	522	2.960	17,6%
Juli	2.161	1.122	558	1.680	2.498	67,3%	148	119	164	50	481	2.576	18,7%
August	2.403	1.221	591	1.812	2.688	67,4%	196	165	181	49	591	3.112	19,0%
September	1.981	1.009	460	1.469	2.125	69,1%	144	129	204	35	512	2.946	17,4%
Oktober	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
November	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dezember	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gesamt	18.216	9.515	4.622	14.137	20.873	67,7%	1.240	1.072	1.401	366	4.079	23.197	17,6%

Zusammenfassung 2025:	
IFR- und VFR-Überflüge des Gates	18.216
Gesamtbewegungen 2025	44.070
% Anteil Freilassing	41%

Ausblick auf den Winterflugplan 2025/2026

➤ Neue Destinationen:

- Alicante: Montag, Mittwoch und Sonntag mit Ryanair
- Marrakesch: Dienstag, Freitag oder Samstag mit Eurowings
- Beirut: Montag mit Eurowings
- Pristina: während der Weihnachtsferien mit Eurowings

➤ Wintersamstage:

- ähnliches Aufkommen wie im W24/25

➤ Winterflugplan abrufbar unter:

- https://www.salzburg-airport.com/fileadmin/user_upload/Flugplan/Flugplan_Winter_Salzburg_Airport_2025_26.pdf

TO Pkt 4.

Arbeitsgruppe Daten und Transparenz

Arbeitsgruppe Daten und Transparenz

- ✓ WebTrak:
- ✓ Launch erfolgte am 03. Juli 2025

- ✓ InsightFull:
- ✓ Launch erfolgte am 02. Oktober 2025

- ✓ Beide Programme abrufbar unter: <https://www.salzburg-airport.com/unternehmen-airport/umwelt/flugspuren>

TO Pkt 6.

Lärmentgelte

Offene Fragen aus Sitzung 37

1. Wie lautet die Zieldefinition des Systems?
 - Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben aus dem FEG (Flughafenentgeltegesetz) §4a FEG
2. Gibt es hier Unterschiede in den Vorstellungen der SFG und der Anrainer?
 - Ja
3. Sind die LFZ der Flying Bulls von den Ausnahmen betroffen? Wer hat das festgelegt?
 - §4a FEG gilt für alle LFZ mit mehr als 2 Sitzplätzen, ausgenommen LFZ die vom Landeentgelt zu 100 % befreit sind (Behörden, Militär, BMIMI, ACG ,.. bei Einsatzflügen und außerplanmäßige Rücklandungen innerhalb einer Stunde.)
 - LFZ der Flying Bulls werden gemäß den Vorgaben des FEG verrechnet

Offene Fragen aus Sitzung 37

4. Sind die aktuellen Ausnahmen gerechtfertigt?
 - Ja
5. Kann man die Gebühr zweckgebunden verwenden?
 - Nein
6. Darf ein Überschuss bleiben?
 - Neutralisierung der Gruppen untereinander, Abbau von Überdeckungen im Folgejahr (siehe dazu Folie aus 36. Sitzung vom 18.11.2024)
7. Aufkommensneutralität wurde lt. ASA noch nicht geklärt. Lt. SFG wurde diese Frage in der letzten Sitzung abschließend geklärt und soll nicht wieder aufgerollt werden. (Protokoll 36.Sitzung Seite 3)
8. Zitat aus NA (siehe nächste Seite)

Auszug aus dem Protokoll der 15. Sitzung (gem. FEG) des Nutzerausschusses am Flughafen Salzburg

Der Bericht wird von den Nutzern zur Kenntnis genommen und die vorgelegten Zahlen als plausibel anerkannt.

- Landeentgelt / Lärmabhängiges Entgelt

Siehe beiliegende Präsentation FH.

Frau Mitgutsch berichtet, dass vom BBFS die Frage aufgeworfen worden ist, ob die Aufkommensneutralität bei den Entgelten tatsächlich gegeben ist. Zudem steht in Diskussion, ob anstelle des aktuellen Salzburger Modells ein System wie in Berlin eingeführt werden könnte, bei dem der Lärm bei jedem einzelnen Abflug individuell gemessen wird.

Zur Aufkommensneutralität stellt Herr Buchner klar, dass diese bereits mehrfach vom Ministerium geprüft worden ist und gesetzlich eindeutig verankert ist. Mehreinnahmen aus dem Umweltentgelt müssen in die Gesamtkalkulation einfließen und dürfen nicht zweckgebunden für andere Maßnahmen wie Lärmschutzfenster verwendet werden.

Der Vorsitzende, der das Berliner Modell aus eigener Erfahrung kennt, rät ausdrücklich davon ab. Es sei administrativ sehr aufwendig durch die Einzelbewertung jedes Fluges. Es könnte zu steileren Abflügen mit höherem Treibstoffverbrauch kommen und es mache die Entgelte für Nutzer schwer kalkulierbar. Einen tatsächlichen lärmtechnischen Mehrwert sieht er nicht.

Herr Buchner merkt aus Behördensicht an, dass sie mit dem Modell des lärmabhängigen Entgelts in SZG aktuell zufrieden sind. Wobei eine eindeutige Lenkungswirkung nur im längeren Zeitverlauf mit Verlässlichkeit feststellbar ist.

Der Bericht wird von den Nutzern zur Kenntnis genommen und die vorgelegten Zahlen als plausibel anerkannt.

Gültig per 01.01.2024

	Auf / Abschlag
SZG 1	-10%
SZG 2	0%
SZG 3	3%
SZG 4	10%

Gültig per 01.01.2025

	Auf / Abschlag
SZG 1	-20,0%
SZG 2	0%
SZG 3	3%
SZG 4	10%

Grundsatz gem FEG:
Änderung der Entgelte
nur zulässig, wenn diese
nicht zu zusätzlichen
Erträgen auf
Flughafenentgelte führt

Neutralisierung der Gruppen untereinander
+ Abbau der Überdeckung aus 2024

Ausnahme Hubschrauber

Entfall der Ausnahme für Hubschrauber

Offene Fragen aus Sitzung 37

9. Wie kann die Lenkungswirkung dargestellt werden?
 - Eine Lenkungswirkung wird nur in einem längeren Zeitraum feststellbar sein. (u.a. fehlende Triebwerke für moderne LFZ)
10. Bekommt man Steuerungsmöglichkeiten oder sind es nur theoretische Wünsche nach leiseren LFZ?
 - Siehe Punkt 9.
11. Kann man die Wirkung ablesen, wenn man noch mehr Zahlen hat?
 - Einsatz leiserer LFZ wird in Zukunft sicher auf die ausgewiesenen Lärmzonen Einfluss haben, bzw. bei den Dauerschallpegeln an den Lärmmessstellen
12. Wer sind die Zahler, wer sind die Profiteure des Systems?
 - Belastet werden tendenziell Flüge der General Aviation, Profiteure sind kommerzielle Airlines, die leisere LFZ einsetzen.

Offene Fragen aus Sitzung 37

13. Wie hoch ist die Landegebühr für einen Alpha Jet, die DC6, einen Airbus A320 neo, einen Airbus A320, eine Boeing 737-800 oder eine Boeing 737 Max 8?

Alpha Jet	€ 1.362,87
DC6	€ 1.123,77
Airbus 320 neo	€ 1.888,89
Airbus 320	€ 1.793,25
Boeing 738	€ 1.888,89
Boeing 737 Max8	€ 1.984,53

Erläuterungen

Von der Höhe des Landeentgeltes können nicht automatisch Rückschlüsse auf die Höhe des u.U. zu entrichtenden Lärm(abhängigen)entgeltes gezogen werden, da jedes Flugzeug (außer die angeführten Ausnahmen) ein Landeentgelt zu entrichten hat und dieses ggf. nur die Grundlage für die Berechnung eines MÖGLICHEN Zu-/Abschlages des Lärm(abhängigen)entgeltes bildet.

Beispiel allgemein:

Weist der Halter des Flugzeugs die entsprechenden Lärmwerte nach und hat zudem eine hohe Sitzplatzkapazität, muss zwar ein Landeentgelt entrichtet werden;

doch durch die Ermittlung des Durchschnittswertes der Lärmwerte (dB/Y*) besteht die Möglichkeit der Kategorisierung des Flugzeuges in SZG 2 (0,4801-0,6600) und somit ein **0%** Zu-/Abschlag (= keine Erhebung des Lärm(abhängigen)entgeltes – trotz Landeentgelt)

* Y = Sitzplatzanzahl

Erläuterungen

Bei besonders guten/leisen Lärmwerten würde der Durchschnittswert der Lärmwerte u.a. eine Kategorisierung des Flugzeuges in SZG 1 (0,0000-0,4800) und somit einen Abschlag von -20 % bedeuten.

Diese Vorgehensweise gilt für ALLE Flugzeuge – UNABHÄNGIG vom Kunden und/oder möglicher Vereinbarungen.

Erläuterungen

Beispiel Kunde.:

Liegen von einem A320 der Eurowings alle Lärmwerte und benötigten Daten zu einem Flugzeug vor, ist es möglich, dass die Durchschnitts dB/Y in die Lärmgruppe SZG 2 (lt. EO S. 40) fallen = +/- 0

In diesem Fall kommt es zu keiner Erhöhung oder Absenkung des Landesentgeltes.

Liegen jedoch von einem A320 der Eurowings KEINE Lärmwerte und benötigten Daten zu einem Flugzeug vor, wird aufgrund der mangelnden Kategorisierungsmöglichkeit (SZG 1-4) der höchstmögliche Zuschlag (SZG 4 = +10 %) erhoben.

INFO zu den ausgewiesenen Landegebühren:

Als Basis der Berechnung dienen die im System hinterlegten MTOWs und Sitzplatzkapazitäten der einzelnen FlugzeugTYPEN, sowie die aktuellen Landeentgelte lt. EO 2025.

14. Ergebnisse aus dem Nutzerausschuss?

- Siehe Protokoll online <https://www.salzburg-airport.com/business-aviation/business-service/nutzerausschuss>

TO Pkt 7.

- aktuelle und laufende
Projekte

Schallschutzprogramm – Stand 31.10.2025

	Anzahl	förderwürdig	abgeschlossen	ausbezahlte Fördermittel 2025
Anfragen / Anträge während des Förderstopps	12 Anfragen davon 8 Anträge	5	2	€ 9.779,66

Bisher geförderte Objekte seit 1972	Gesamtaufwand Schallschutz seit 1972
792	€ 4,422 Mio

EUROCONTROL Flash Briefing

Summer 2025 preparations



wesentlichen Veränderungen zwischen der GO „BBFS“ (Stand 29.04.2024) und dem Vorschlag „Fassung vom 20.11.2025“:

- Präambel und Einleitung
 - Die 2025er-Fassung ist ausdrücklich als „Fassung vom 20. November 2025“ gekennzeichnet; die Titelseite listet eine aktualisierte Organisationsübersicht (u. a. Gemeinden Salzburg Süd als Verbund, Eurowings, SFG, SSBG) statt der älteren 2014er-Liste im 2024-Dokument.
 - Die Präambeltexte sind inhaltlich ähnlich, jedoch redaktionell überarbeitet; beide betonen die Konfliktlage durch die Flughafenlage und die Rolle des BBFS.
- § 1 Zielsetzung und Aufgaben
 - Verpflichtung der SFG zur Rückmeldung: 2025 wird klargestellt, dass die GO der SFG um die in § 1 Abs. 3 genannte Verpflichtung „ergänzt wurde“ (Vergangenheitsform), während 2024 die Gesellschafter „Sorge tragen, dass ... ergänzt wird“ (Verpflichtung in die Zukunft gerichtet).
 - Daten-/Informationsbereitstellung und Vorabinformation über Projekte sind in beiden Fassungen enthalten und inhaltlich deckungsgleich.
- § 2 Allgemeine Verfahrensregeln
 - Vertraulichkeitsregeln sind in beiden Fassungen inhaltlich gleich: interne Diskussionen und als vertraulich eingestufte Informationen sind nicht öffentlich; Weitergabe nur intern an entsendende Organisationen; Berichte an die Öffentlichkeit im Rahmen der Datenschutz- und GO-Bestimmungen möglich.
- § 3 Zusammensetzung
 - Wortlaut ist im Wesentlichen gleich; 2025 enthält dieselben Regelungen zu Stellvertretungen, Abwesenheiten, Aufnahme weiterer Organisationen, Einbeziehung von Experten und Gästen. Eine minimale redaktionelle Anpassung („noch sinnvoll“) bei der Frage der Weiterführung bei Rückzug einer Organisation.
- § 4 Formen der Zusammenarbeit
 - 2024: „Arbeitskreise“ und „Arbeitsgruppen“; 2025: nur noch „Arbeitsgruppen“ (der Begriff „Arbeitskreise“ entfällt).
 - Die Möglichkeit, eine größere Öffentlichkeit zur Unterstützung der Beratungen einzubeziehen, ist in beiden Fassungen vorgesehen.
- § 5 Moderation
 - Aufgaben, Zuständigkeiten und Bestellung/Abberufung der Moderation sind in beiden Fassungen deckungsgleich.
- § 6 Sitzungen und Tagesordnung
 - Einladungsmodus, Fristen, Autonomie der Tagesordnung, variable Sitzungsorte und Nichtöffentlichkeit mit Ausnahmen: unverändert.
- § 7 Empfehlungen und Stellungnahmen
 - Beide Fassungen: Empfehlungen im Konsens; Stellungnahmen durch einzelne oder Gruppen, wenn keine Empfehlung zustande kommt; Stellungnahmen erst nach Feststellung der Moderation, dass keine Einigung mehr zu erwarten ist.
- § 8 Protokoll
 - Verlaufsprotokoll, Genehmigungsprozess, Beilegung von Unterlagen, optionale Aufzeichnung mit Löschung nach Genehmigung: ident.
- § 9 Umgang mit Medien und Veröffentlichungen

- 2025 ergänzt ausdrücklich „siehe auch §2“ und präzisiert, dass Informationen „im Namen des gesamten BBFS“ nach einvernehmlicher Entscheidung erfolgen; der übrige Inhalt (Beauftragung der Kommunikation; eigenständige Pressemitteilungen dürfen BBFS-Konsens nicht widersprechen; abweichende öffentliche Positionen möglich, wenn kein Konsens) entspricht der 2024er-Fassung.
- § 10 Rückbindung
 - Pflicht zur kontinuierlichen Information der entsendenden Organisationen und Unterstützung durch Moderation: ident.
- § 11 Kosten
 - Sorgsamer Umgang mit Ressourcen; Kosten für Moderation, Protokollführung und Tagungsort trägt SFG; zusätzliche Kosten genehmigungspflichtig durch SFG: ident.
- § 12 Schlussvorschriften / Inkrafttreten
 - 2024: Inkrafttreten am Tag der Unterzeichnung. 2025: Inkrafttreten mit Beschlussfassung am 20.11.2025.
- Anhang: Mitgliederliste (Änderungen in der Zusammensetzung/Zuordnung)
 - 2024 listet Gemeinden teils separat (Anif, Grödig, Elsbethen; Hallein; Wals-Siezenheim) mit jeweiligen Personen; 2025 fasst „Gemeinden/ Stadtgemeinden Salzburg Süd (Anif, Elsbethen, Grödig, Hallein, Puch bei Hallein)“ zusammen und weist 2 Vertreter zu (Lutzenberger/Indinger).
 - SFG-Betriebsrat: 2024 „Gruber Norbert“; 2025 „Frauenlob Harald“.
 - Sonstige Positionen (z. B. ASA, Austrian Airlines, Eurowings, SFG-Geschäftsleitung/Umwelt, SSBG, Moderation) sind mit namentlichen Aktualisierungen konsistent aufgeführt; der ständige Gast „Klaus Alexander“ von der SFG ist in beiden Fassungen genannt.
 - Als weiterer ständiger Gast nimmt Khantulga Bayanmunkh an den Sitzungen teil.
 - Die Vertreter der ACG nehmen künftig als beratende Mitglieder ohne Stimmrecht an den Sitzungen teil.

Geschäftsordnung des „BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“ (BBFS)

Fassung vom 20. November 2025

Nachstehende Organisationen sind durch die im Anhang aufgeführten Beiratsmitglieder im BBFS vertreten:

Gemeinde Anif	Gemeinde Puch bei Hallein	Austro-Control
Gemeinde Elsbethen	Gemeinde Wals-Siezenheim	Austrian Airlines
Gemeinde Grödig	Anrainerschutzverband Salzburg Airport	Eurowings
Stadtgemeinde Hallein	Stadt Salzburg Beteiligungs GmbH	Salzburger Flughafen GmbH
	Land Salzburg Beteiligungen GmbH	

Präambel.....	1
§ 1 Zielsetzung und Aufgaben.....	2
§ 2 Allgemeine Verfahrensregeln	3
§ 3 Zusammensetzung.....	3
§ 4 Formen der Zusammenarbeit.....	4
§ 5 Moderation	4
§ 6 Sitzungen und Tagesordnung	4
§ 7 Empfehlungen und Stellungnahmen	5
§ 8 Protokoll	5
§ 9 Umgang mit Medien und Veröffentlichungen	5
§ 10 Rückbindung der Beiratsmitglieder an die sie entsendenden Organisationen	6
§ 11 Kosten des Bürgerbeirates.....	6
§ 12 Schlussvorschriften / Inkrafttreten der Geschäftsordnung.....	6

Präambel

Die innerstädtische Lage des Salzburger Flughafens führt zu Umwelt- und insbesondere Lärmbelastungen für die Bevölkerung der Stadt Salzburg sowie der umliegenden Gemeinden im Land Salzburg und im bayerischen Grenzgebiet, aus welchen sich aufgrund der unterschiedlichen Interessenslagen der betroffenen Parteien in der Vergangenheit diverse Unstimmigkeiten zwischen diesen ergeben haben und auch weiterhin ergeben können. Auf Initiative der Eigentümer Land und Stadt Salzburg und der Anrainerverbände wurde daher im Jahr 2014 ein BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg (kurz „BBFS“) eingerichtet, der die sich aus den unterschiedlichen Interessenslagen der Parteien ergebenden Konflikte sachgerecht und fair analysieren und möglichst gemeinsame Lösungen erarbeiten soll.

Die Salzburger Flughafen GmbH (kurz „SFG“) und die Gesellschafter Land und Stadt Salzburg anerkennen die große Bedeutung, die der BBFS zur Klärung der unterschiedlichen Interessenslagen der Parteien hat und sie begrüßen die Beiträge, die der BBFS zu einem Interessensausgleich leistet.

Der BBFS anerkennt, dass es sich bei der SFG um ein Wirtschaftsunternehmen handelt und dass letztlich die Entscheidungsbefugnisse bei den Gesellschaftern Land und Stadt Salzburg über Generalversammlung und Aufsichtsrat bzw. bei der Geschäftsführung liegen.

§ 1 Zielsetzung und Aufgaben

Der BBFS berät die Geschäftsführung der SFG.

Die Ergebnisse der Arbeit des BBFS werden von den Beiratsmitgliedern an die sie jeweils entsendenden Organisationen rückgekoppelt.

Der BBFS erarbeitet im Konsensverfahren Grundlagen zur Umsetzung von lärm- und schadstoffmindernden Maßnahmen, die von der SFG und den am Flugbetrieb beteiligten Unternehmungen und Behörden tatkräftig unterstützt werden.

Erklärtes Ziel der Arbeit des BBFS ist es, dass der Flughafen Salzburg nach einem Konzept betrieben wird, das die Interessen aller beteiligten Parteien ausgewogen berücksichtigt sowie für die betroffene Bevölkerung und die Umwelt akzeptabel ist.

1. Die SFG und alle über die Beiratsmitglieder im BBFS vertretenen Organisationen erklären sich bereit, dem BBFS die für die Arbeit zieldienlichen Informationen und Daten zeitnah zur Verfügung zu stellen, soweit dies datenschutzrechtlich zulässig ist. Dies betrifft insbesondere die Erfassung der bestehenden Ist-Situation sowie die laufende Entwicklung von Flugbewegungen, Flugrouten, Fluglärm, Umweltkennzahlen etc.

2. Die Eigentümer und die SFG erklären sich außerdem bereit, vor Beginn umwelt- und anrainerrelevanter Projekte und Ausbauvorhaben den BBFS umfassend darüber zu informieren. Der BBFS entscheidet dann im Konsens darüber ob und in welchem Ausmaß die Projekte und Ausbaumaßnahmen im BBFS weiterbehandelt werden sollen.

3. Die Geschäftsführung der SFG verpflichtet sich, die schriftlichen Empfehlungen und Stellungnahmen des BBFS (auch Minderheitsauffassungen) seriös zu beraten und über diese Beratungsergebnisse zeitnah dem BBFS schriftlich Rückmeldung zu geben. Diese Rückmeldung beinhaltet die Meinung von Geschäftsführung, Aufsichtsrat und Gesellschaftern zu den Empfehlungen und Stellungnahmen des BBFS. Sollten Empfehlungen und Stellungnahmen des BBFS Zustimmung finden, kann über die konkrete Umsetzung eine themenspezifische, im Rahmen der jeweiligen rechtlichen Möglichkeiten verbindliche Vereinbarung zwischen dem Verpflichteten und den im BBFS vertretenen Organisationen getroffen werden. Bei einer Ablehnung ist diese detailliert zu begründen.

Die Gesellschafter Stadt und Land Salzburg verweisen auch darauf, dass die Geschäftsordnung der Geschäftsführung der SFG unter den §§ 8 und 9 um die in diesem § 1 Abs. 3 genannte Verpflichtung der Geschäftsführung ergänzt wurde.

§ 2 Allgemeine Verfahrensregeln

Die Teilnahme der Beiratsmitglieder an den Sitzungen ist freiwillig.

Der Austritt eines der Beiratsmitglieder bedarf der Schriftform. Es steht ihm frei, die Motive für diesen im Gremium darzulegen.

Die Beiratsmitglieder verpflichten sich, interne Diskussionen und Sitzungsabläufe, sowie alle durch den BBFS als vertraulich eingestufteten Daten und Informationen auch vertraulich (nicht öffentlich) zu behandeln. Diese Bestimmung gilt auch für die Moderation, die Protokollführung, Experten, Gäste und Zuhörer.

Die Beiratsmitglieder dürfen diese vertraulichen Daten und Informationen lediglich an die Organisationen, die sie vertreten (z. B. Gemeindegremien, Vorstände, Schutzverbände) als ebenso interne und vertraulich eingestufte Mitteilungen zu deren Information weitergeben. Über die Ergebnisse der Arbeit des BBFS dürfen die Beiratsmitglieder, soweit es datenschutzrechtliche Bestimmungen oder die Bestimmungen der Geschäftsordnung nicht anders regeln, auch an die Öffentlichkeit berichten.

In den BBFS Sitzungen arbeiten die teilnehmenden Personen kontinuierlich, offen und fair auf der Grundlage von Ethik und wechselseitiger Wertschätzung im Sinne einer gemeinwohlorientierten Ausrichtung zusammen.

Die Beiratsmitglieder vereinbaren daher für eine konstruktive interne Arbeit folgende Grundsätze:

- wechselseitige Wertschätzung,
- Einhaltung einer am Gemeinwohl orientierten Ethik,
- Offenheit in den Äußerungen,
- Transparenz,
- Termintreue,
- Einhaltung von persönlichen Zusagen und Absprachen sowie das
- Bemühen, dass die gefassten Beschlüsse und Empfehlungen in ihrem jeweiligen Einflussbereich auch umgesetzt werden.

Rechtsstreitigkeiten zwischen den die Beiratsmitglieder entsendenden Organisationen zu Themen, die in die Zuständigkeit des BBFS fallen, sollen nur dann eingeleitet werden, wenn vorher im Zuge des BBFS die Erzielung einer Lösung erfolglos versucht worden ist. Laufende Verfahren sind davon nicht betroffen.

§ 3 Zusammensetzung

Die im BBFS repräsentierten Organisationen und die jeweiligen Entsenderechte sind im Anhang im Einzelnen aufgeführt. Die Entsendung und der Widerruf der Entsendung von Beiratsmitgliedern erfolgt schriftlich gegenüber dem BBFS.

Die entsandten Beiratsmitglieder haben Sitz und Stimme im BBFS.

Allenfalls von den entsendenden Organisationen benannte Stellvertreter werden zu den Sitzungen eingeladen. Sie haben ein Anwesenheitsrecht und erhalten Gehör, wenn der BBFS so entscheidet.

Soweit ein Stellvertreter ein Beiratsmitglied vertritt, gehen die Rechte des Beiratsmitgliedes auf diesen über.

Auch für die Stellvertreter gelten die unter § 2 genannten Grundsätze.

Sollte ein Beiratsmitglied zweimal nacheinander bei Sitzungen des BBFS unentschuldigt fehlen, so ist das Beiratsmitglied schriftlich zur darauffolgenden Gremiumssitzung einzuladen und zu befragen, ob die Bereitschaft zur weiteren Mitarbeit besteht. Sollte das Beiratsmitglied nicht erscheinen oder aber keine Bereitschaft mehr erklären, entscheidet der Beirat, wie er damit umgeht.

Die Aufnahme von Beiratsmitgliedern weiterer Organisationen in den BBFS ist einvernehmlich durch den BBFS zu entscheiden.

Der BBFS kann Experten zu seiner Arbeit beiziehen. Die Fragestellung und die Zielsetzung des Mandats sowie die Auswahl des Experten werden vor Auftragsvergabe durch den BBFS einvernehmlich unter Beachtung des §11 geklärt. Wenn eine Organisation sämtliche von ihr entsandte Beiratsmitglieder aus dem BBFS abzieht und sich an der Arbeit des BBFS nicht mehr beteiligen will, beschließt der BBFS ob die Weiterführung der Arbeit des BBFS noch sinnvoll ist.

Der BBFS kann Gäste zu seinen Sitzungen zulassen.

§ 4 Formen der Zusammenarbeit

Der BBFS kann Arbeitsgruppen einsetzen. Er beschließt über deren Zusammensetzung einvernehmlich und kann diese unter Berücksichtigung der Themen jederzeit abändern.

Die Arbeitsgruppen treffen im Rahmen des ihnen erteilten Auftrages die notwendigen organisatorischen Entscheidungen (Arbeitsweise, konkretes Arbeitsprogramm, Zeitpläne, Termine, etc.).

Die Arbeitsgruppen werden bei Bedarf moderiert.

Für die Unterstützung der Beratungen des BBFS kann eine größere Öffentlichkeit einbezogen werden (z.B. Informationsveranstaltungen in der Region). Die geeignete Form des Einbezugs sowie ggf. die Unterstützung durch eine Moderation beschließt der BBFS.

§ 5 Moderation

Die Sitzungen des BBFS werden durch die vom BBFS gewählte Moderation geleitet. Diese stellt ihr Wissen für den Ablauf und die weitere Vorgehensweise des BBFS zur Verfügung und schafft konstruktive Rahmenbedingungen.

Die Moderation ist für die organisatorische Abwicklung (Einladung, Tagesordnung, Koordination der Protokollführung), die Sitzungsleitung, die konstruktive Konfliktbearbeitung und Förderung der Kontakte zuständig.

Die Berufung oder Abberufung der Moderation erfolgt einvernehmlich durch den BBFS.

§ 6 Sitzungen und Tagesordnung

Zu den Sitzungen des BBFS wird schriftlich (auch per Email) unter Versendung der Tagesordnung, des Protokolls der vorherigen Sitzung und aller notwendiger Arbeitsunterlagen eingeladen.

Es liegt in der Autonomie des BBFS seine Themen und die Tagesordnung zu bestimmen und zu priorisieren.

Die Einladungen erfolgen zwei Wochen vor dem entsprechenden Sitzungstag. Der Zugang der Einladung ist durch die Beiratsmitglieder zu bestätigen.

Die Sitzungsabfolge soll im Voraus für mindestens zwei Sitzungstermine zwischen den Beiratsmitgliedern vereinbart werden. Abweichungen wegen Dringlichkeit oder aus anderen wichtigen Gründen sind selbstverständlich möglich.

Der Sitzungsort kann variabel gewählt werden. Er ist mit den Beiratsmitgliedern abzustimmen und aus der jeweiligen Tagesordnung zu entnehmen.

Grundsätzlich sind die Sitzungen des BBFS nicht öffentlich. Der BBFS kann die Öffentlichkeit der Sitzung zu bestimmten Tagesordnungspunkten beschließen.

§ 7 Empfehlungen und Stellungnahmen

Der BBFS handelt grundsätzlich durch Empfehlungen und Stellungnahmen.

Die Empfehlungen werden im Konsensverfahren getroffen und von den Beiratsmitgliedern getragen.

Stellungnahmen erfolgen durch einzelne Beiratsmitglieder oder durch Gruppen von Beiratsmitgliedern, soweit eine Empfehlung nicht zu Stande kommt. Stellungnahmen sollen erst möglich werden, wenn durch Feststellung der Moderation bei bestimmten Themen oder Themenfeldern keine Einigung der Beiratsmitglieder mehr zu erwarten ist.

Empfehlungen und Stellungnahmen sind schriftlich mit entsprechender Begründung und eventuell erforderlichen Unterlagen an die Geschäftsführung der SFG zu richten. Über weitere Handlungen des BBFS, die nicht Stellungnahmen oder Empfehlungen sind, entscheidet das Gremium im normalen Geschäftsgang nach Anlass.

Jedes Beiratsmitglied kann individuelle Anträge mit Bezug zu § 1 der GO einbringen, die durch den BBFS behandelt werden müssen. Die Priorisierung bezüglich der Behandlung der Anträge erfolgt durch den BBFS.

§ 8 Protokoll

Es ist über die Sitzungen des BBFS ein Verlaufsprotokoll zu führen.

Das Protokoll wird nach der jeweiligen Sitzung zur Genehmigung versandt.

Änderungs- und Ergänzungswünsche sind von den Beiratsmitgliedern innerhalb von zwei Wochen einzubringen. Die Genehmigung erfolgt in der nächsten Sitzung des BBFS. Die Genehmigung ist auch auf dem Korrespondenzweg möglich.

Jedes Beiratsmitglied hat das Recht, nach entsprechender vorheriger Ankündigung in der Sitzung dem Protokoll der Sitzung Unterlagen/Erklärungen beilegen zu lassen.

Je nach technischen Möglichkeiten kann eine Sitzung mit Zustimmung der Beiratsmitglieder auch aufgezeichnet/mitgeschnitten werden. Die Aufnahme des Mitschnitts wird nach Genehmigung des entsprechenden Protokolls durch die Beiratsmitglieder gelöscht.

§ 9 Umgang mit Medien und Veröffentlichungen *siehe auch §2*****

Informationen im Namen des gesamten BBFS über dessen Arbeit und Ergebnisse an die Öffentlichkeit/die Medien erfolgen nach einvernehmlicher Entscheidung des BBFS.

Wer vom BBFS beauftragt wird, nach außen zu kommunizieren, ist im Einzelfall festzulegen.

Sollte eine der entsendenden Organisationen eigene Pressemitteilungen herausgeben, so dürfen diese weder kontrovers, noch widersprüchlich zu den Inhalten der Vereinbarungen und Empfehlungen des BBFS stehen. Bei Themen, zu denen kein Konsens im BBFS gefunden werden konnte, steht es den betreffenden Organisationen jedoch frei, ihre Position in der Öffentlichkeit darzustellen.

§ 10 Rückbindung der Beiratsmitglieder an die sie entsendenden Organisationen

Die Beiratsmitglieder verpflichten sich, kontinuierlich Informationen an die sie entsendenden Organisationen weiterzuleiten.

Die Beiratsmitglieder können im Hinblick auf Art und Umfang der Information durch die Moderation unterstützt werden.

§ 11 Kosten des Bürgerbeirates

Der BBFS bekennt sich grundsätzlich zu einem sorgsamem Umgang mit zeitlichen und finanziellen Ressourcen.

Die SFG trägt die Kosten für Moderation, Protokollführung und Tagungsort. Darüberhinausgehende Kosten (wie z.B. für Experten) sind durch die SFG zu genehmigen.

§ 12 Schlussvorschriften / Inkrafttreten der Geschäftsordnung

Diese Geschäftsordnung tritt mit der Beschlussfassung des BBFS am 20.11.2025 in Kraft.

Änderungen und Ergänzungen dieser Geschäftsordnung bedürfen eines einvernehmlichen Beschlusses des BBFS.

Salzburg, 20. November 2025

Anhang: Mitglieder des BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg

Vertretung von (alphabetisch)	VertreterIn	StellvertreterIn	Anzahl Vertreter
ACG - Austro Control	Söllner Bernhard	Pohanka Markus	2
	Hager Walter		
Anrainer Schutzverband (ASA)	Müller Meik	Brigitte Grill	3
	Rössler Astrid		
	Oblasser Günter		
Austrian Airlines	Tazreiter Leopold		1
Eurowings	Dallner Bernhard		1
Gemeinden / Stadtgemeinden			
Salzburg Süd (Anif, Elsbethen, Grödig, Hallein, Puch bei Hallein)	Lutzenberger Hermann	Indinger Christian	2
Wals-Siezenheim	Brugger Stefan		1
Land Salzburg Beteiligungen GmbH	Sengstbratl Karl		1
Salzburger Flughafen GmbH (SFG)			
Geschäftsleitung	Weiglhofer Alexander		2
Leiterin Umwelt	Typelt Claudia		
Betriebsrat	Frauenlob Harald		1
Protokollführung	Schneeweiss Claudia		
Stadt Salzburg Beteiligungs GmbH	Rudorf-Ortner Christina		1
Moderation	König Ursula		

Die Vertreter der ACG nehmen ohne Stimmrecht an den Sitzungen des BBFS teil.

Als ständiger Gast nimmt Klaus Alexander und Khantulga Bayanmunkh von der SFG an den Sitzungen des BBFS teil.