

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 26.05.2026)

**Protokoll 39. Sitzung des
„BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“**

**Datum: 21. April 2026 / 10.00 Uhr bis 17:00 Uhr
Ort: Salzburger Flughafen GmbH / Sitzungszimmer**

TOP 1: Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit

Anwesende (o.T.):

(Beilage 1, Anwesenheitsliste)

Christina Rudolf-Ortner / Stadt Salzburg (bis 14:00 Uhr)

Astrid Rössler / ASA

Günter Oblasser / ASA

Brigitte Grill / ASA

Christian Indinger / Gemeinde Hallein

Leopold Tazreiter / Austrian Airlines (bis 14.00 Uhr)

Bernhard Söllner / ACG (bis 14.00 Uhr)

Hermann Lutzenberger / Gemeinden Anif, Grödig, Elsbethen, Puch

Alexander Weiglhofer / SFG

Claudia Typelt / SFG

Alexander Klaus / SFG (bis 12.30 Uhr)

Khantulga Bayanmunkh / SFG

Harald Frauenlob / SFG (bis 12.00 Uhr)

Claudia Schneeweiß / SFG

Ursula König / Moderation

Nicht anwesend (entschuldigt):

Karl Sengstbratl / Land Salzburg

Meik Müller / ASA

Stefan Brugger / Gemeinde Wals - Siezenheim

Walter Hager / ACG

Markus Pohanka / ACG

Bernhard Dallner / Eurowings

Gäste:

Sebastian Kocher / ACG (bis 14.00 Uhr)

Lisa Steger / Land Salzburg

Michael Scheidbach / Gemeinde Hallein

Stefan Petraschek / Gemeinde Anif

Eskil Amdal / Flying Bulls

Christoph Bayrhammer / Red Bull GmbH

Markus Einberger / SFG (bis 12:00 Uhr)

Das Protokoll der 38.Sitzung wurde mit E-Mail Beschluss vom 16.12.2025 genehmigt.

TOP 2: Tagesordnung

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

TO wird der Anwesenheit der Teilnehmenden angepasst.

TOP 3: Informationsaustausch

Vorstellrunde

- Michael Scheidbach, Leiter der Abteilung Bauwesen und Infrastruktur der Stadt Hallein
- Stefan Petrascheck, Bauamtsleiter der Gemeinde Anif
- Sebastian Kocher, ACG, Anrainerkommunikation FH Wien
- Lisa Steger, Vertretung für das Land Salzburg
- Markus Einberger, Projektmanagement Umwelt, SFG
- Harald Frauenlob, Nachfolger von Norbert Gruber als Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrates der SFG

Lutzenberger: Stefan Petrascheck ist interimsmäßig als Nachfolger von Hermann Lutzenberger für den BBFS nominiert.

Michael Scheidbach soll im BBFS auf Christian Indinger folgen.

Die Bürgermeister der im BBFS vertretenen Südgemeinden werden die weitere Vorgangsweise hinsichtlich der Vertretung des Südens abstimmen.

In der BBFS-Herbstsitzung sollen Indinger und Lutzenberger als Gäste teilnehmen.

Söllner: Christian Paul, Nachfolger von Walter Hager als Tower-Chef SZG, wird zur Herbstsitzung eingeladen und soll auch für eine kontinuierliche Teilnahme an den BBFS-Sitzungen gewonnen werden.

Tazreiter: Innerhalb der LH-Gruppe wird die Teilnahme an FLK und BBFS aufgeteilt. Aufgrund von Umstrukturierungen bei Eurowings wird Capt. Alexander Rosenwirth für betriebliche Themen für EW in ganz Österreich und daher künftig für den Flughafen Salzburg zuständig sein. Die Vertretung der LH-Gruppe in der FLK übernimmt künftig Capt. Marc Hasenbein. Er ist bei Eurowings für Fluglärmenthemen und FLK Deutschland zuständig.

TOP 4: Arbeitsgruppe Daten und Transparenz

(Beilage 3, Unterlagen SFG für 39.Sitzung BBFS)

Entwicklung der Flugbewegungen: Informationen, Statistiken, Ausblick Sommer 2026

Anmerkungen zur Präsentation:

Seite 2, Passagieraufkommen Linie und Charter:

- Minus 0,7 % gegenüber dem Vorjahr, bedingt durch den Einsatz kleinerer Flugzeuge sowie dem Wegfall der Verbindungen von Wizz Air.

Seite 3, Flugbewegungen Linie und Charter:

- Plus 2,7 % gegenüber dem Vorjahr.

Seite 4, Flugbewegungen Allgemeine Luftfahrt:

- Ein leichtes Plus von 3,1%, dies ist im Wesentlichen auf eine unterschiedliche Präsenz von Flugschulen zurückzuführen; die Anzahl der Geschäftsflüge ist nahezu unverändert geblieben.

Seite 5, Flugzeugmix:

- Die blau hinterlegten Flugzeugtypen sind Luftfahrzeuge der neuen Generation und haben in Salzburg bereits einen Anteil von knapp 13 %. Die Verfügbarkeit neuer, leiserer Triebwerke ist leider nach wie vor eingeschränkt; der Einsatz des Airbus

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 26.05.2026)

A320neo durch Eurowings erfolgt überwiegend auf längeren Strecken. Dennoch ist eine Verbesserung im Flugzeugmix erkennbar, zumal im Jahr 2018 noch kein „neo“-Flugzeug am Flughafen Salzburg im Einsatz war.

Seite 6, Überblick 1. Quartal 2026:

Bewegungen, Passagiere und MTOW weisen ein Minus auf; im GAC-Bereich sind Bewegungen und MTOW hingegen leicht gestiegen.

Seite 7–9, Betriebszeitüberschreitungen:

- Im Jahr 2026 gab es bisher 6 Betriebszeitüberschreitungen (4 × Wetter/Enteisung, 1 × technisch bedingt, 1 × Verkehrsüberlastung). Dabei sind 5 Luftfahrzeuge bis 23:15 Uhr und ein Luftfahrzeug bis 23:30 Uhr gelandet.
- Bei den Starts gab es in den Jahren 2024, 2025, 2026 keine Betriebszeitüberschreitungen.

Seite 10–11, Nutzung alternativer Flugrouten:

Im Jahr 2025 lag der Anteil der Anflüge über die Piste 15 gesamt bei 91,9 %, jener der Anflüge über die Piste 33 gesamt bei 8,1 %. Bei den Starts lag der Anteil der Abflüge auf der Piste 33 in Richtung Norden bei 83,6 %, in Richtung Süden bei 16,4%.

Seite 12, Ausblick Sommerflugplan 2026:

[Salzburg Airport Flugplan Sommer 2026 Stand 10042026](#)

Stand der Dinge zu WebTrak und InsightFull

Diskussion zu den gewünschten Datendarstellungen und Auswertungen

Seite 13

- Bei WebTrak wird im Zuge des nächsten Updates auch die Routenanzeige verfügbar sein. Damit wird künftig eine Unterscheidung zwischen IFR- und Sichtflügen möglich sein.
- Die Darstellung statischer Übersichtsbilder – etwa für einen gesamten Tag – ist laut Auskunft von Envirosuite derzeit nicht vorgesehen.

Die Anrainervertreter führen aus, dass es sich nach wie vor um denselben Anbieter handelt und eine solche Funktionalität früher verfügbar gewesen ist. Mit nur einem Klick hat man eine übersichtliche Darstellung des gesamten Tages erhalten. An Tagen mit z.B. vielen Hubschrauberflügen muss nun jede einzelne Flugspur manuell gesucht werden. Eine bloße Vergrößerung des Zeitfensters wird als nicht zielführend beurteilt, da weiterhin jede einzelne Flugspur angeklickt werden muss. Der Gesamtüberblick ist verloren gegangen.

Oblasser schlägt vor, seitens des BBFS ein Schreiben an Envirosuite zu richten, mit dem Anliegen, die bisherige Qualität der Tagesübersicht wiederherzustellen.

Lutzenberger nutzte die statischen Tagesübersichten unter anderem zur Nachverfolgung des gesamten Fluggeschehens beim Red Bull Event 2025. Diese Art der Nachverfolgung ist nun deutlich erschwert.

Für **Typelt** überwiegen die Vorteile des neuen Systems: Flugnummer und Kennzeichen sind ersichtlich, ebenso das Ziel des Fluges. Die Darstellung statischer Tagesbilder oder zumindest einstündiger Übersichtsfenster ist jedoch nicht mehr möglich. Da dies einen Nachteil für die Gesamtübersicht darstellt und einzelne

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 26.05.2026)

Ausreißer („komische Flüge“) nicht mehr auf einen Blick ersichtlich sind, bleibt das Thema aber auf der Agenda. Typelt wird diesbezüglich bei Envirosuite urgieren.

Die Monitoringberichte sollen auf Vorschlag von **Lutzenberger** gestrafft werden. **Typelt** ist erfreut über diesen Vorschlag und ersucht um Rückmeldung, welche Daten für die Anrainer weiterhin von Interesse sind und daher im Monitoringbericht enthalten bleiben sollen. Die Darstellung der Richtungsverteilung wird unverändert beibehalten.

Rückmeldungen zu den Nutzungsbestimmungen und dem juristischen Risiko für Nutzer

Der Disclaimer für WebTrak ist ein allgemeines Dokument für alle WebTrak-User weltweit. Hier werden für Salzburg keine Änderungen vorgenommen. WebTrak und InsightFull sind reine Informationsplattformen die ausschließlich für den persönlichen und nichtkommerziellen Gebrauch bestimmt sind.

Rössler nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis.

Beschluss:

WebTrak erlaubt wesentlich mehr Detailinformationen wie bisher, Darstellungen über längere Zeiträume, die ein Übersichtsbild vermitteln, sind jedoch nicht möglich. Die SFG bemüht sich weiterhin Übersichten zu ermöglichen.

Der Monitoringbericht soll vereinfacht werden, die Gemeinden und der ASA geben eine Rückmeldung dazu, was daraus erhalten bleiben soll. Neben dem Monitoringbericht ist die Richtungsverteilung jedenfalls ein Kernelement der Datengrundlagen, das auch in Zukunft wichtig bleibt.

TOP 5: Allgemeine Luftfahrt

Information zu den letzten Entwicklungen

Siehe Beilage 3 Unterlagen SFG

Besuch und Präsentation von Flying Bulls und Red Bull GmbH (GF Eskil Amdal, Christoph Bayrhammer Manager PMO Global Construction)

Bayrhammer informiert den BBFS über ein geplantes Bauvorhaben der Firma Red Bull auf Grundstücksflächen des Flughafens und stellt das aktuelle Projekt in seinen Grundzügen vor.

Derzeit stehen Hangar 7, Hangar 8 sowie die dazwischenliegenden Parkflächen im Baurecht von Red Bull. Zusätzlich hat sich Red Bull das Baurecht an der Fläche gesichert, auf der sich derzeit noch das ehemalige Cateringgebäude befindet. Dieses Gebäude wird abgebrochen; an seiner Stelle ist die Errichtung eines Wartungs- und Servicehangars für die „Flying Bulls“ vorgesehen.

Das Projekt wird derzeit inhaltlich mit dem Flughafen abgestimmt; die formale Einreichung bei den zuständigen Behörden erfolgt durch den Flughafen gemäß § 78 Luftfahrtgesetz. Ziel des Projektes ist es, sämtliche Wartungsaktivitäten am Standort Salzburg zu bündeln und bestehende Mietflächen sukzessive aufzulösen. Aktuell sind unter anderem ein Bürogebäude sowie eine Werkstatt in der Karolingerstraße angemietet. Es ist geplant, weitere Maßnahmen zu ergreifen um Lärmemissionen bei Wartungsarbeiten zu reduzieren - die exakte Situierung dieser steht zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fest. Dafür ist das Projektstadium noch zu früh. Red Bull kann

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 26.05.2026)

daher derzeit lediglich das Vorhaben in seinen geplanten Grundzügen darstellen und die Anrainerinnen und Anrainer vorab informieren.

Rössler hält fest, dass es sich dabei nicht um ein übliches gewerberechtliches Verfahren handelt und die Anrainer daher zu allfälligen Verhandlungen nicht geladen werden. Umso wichtiger ist es, im Vorfeld zu klären, wie die betroffenen Anrainer über das Projekt und dessen mögliche Auswirkungen informiert werden und auf welche Weise ihre Interessen angemessen berücksichtigt werden können.

Bayrhammer bietet an, im nächsten BBFS weiterführende Informationen zum Projekt zu präsentieren.

Auf die Nachfrage zu potentiellen Problemen mit PFAS wird darüber informiert, dass nach derzeitigem Kenntnisstand auf der für den neuen Hangar vorgesehenen Fläche keine PFAS-Belastungen gefunden wurden. **Bayrhammer** führt auf Nachfrage von **Oblasser** (aufgrund eines Zeitungsartikels) aus, dass das ebenfalls von Red Bull verfolgte Vorhaben, ein Depot für Formel-1-Fahrzeuge zu errichten, nicht Teil des neuen Wartungshangars und der dafür erworbenen Baurechtsfläche „Cateringgebäude“ ist.

Präsentation Eskil Amdal

Präsentationszusammenfassung/ Übersetzung

- **Eskil Amdal**, CEO Flying Bulls, ist ein ehemaliger Test- und Jagdpilot mit 27 Jahren Dienst bei der Norwegischen Luftwaffe. Er hat Erfahrungen als Frachtpilot, als Pilot bei kommerziellen Fluggesellschaften und ist Prüfer für Flugshows in Großbritannien.
- Flying Bulls betreibt eine Flotte von knapp 50 Flugzeugen mit einem aktuellen Team von 90 Mitgliedern.
- Die Organisation besteht aus 4 Abteilungen: Hubschrauber, Oldtimer-Flugzeuge, Technik, Verwaltung
- Geplante Flottenänderungen:
Die Alphajets werden außer Betrieb genommen. Neuzugänge sind ein T-33 Shooting Star und eine F-86 Sabre. Die Neuzugänge sind weniger laut als die Alphajets oder Eurofighter. Bei den Business Jets soll es zu einer Flottenvereinheitlichung kommen. Derzeit sind ein Honda Jet, zwei Cessna 560XLS+ und eine Falcon 8X im Einsatz.
- Der betriebliche Schwerpunkt liegt auf der Abhaltung von Flugshows mit der Mission der Inspiration, Menschen sollen sich für die Luftfahrt begeistern und engagieren. Es werden 80 Veranstaltungen pro Jahr europaweit durchgeführt und es ist eine spezielle Tour der DC-6 geplant.
- Derzeit gibt es kein europaweit einheitliches Gesetz zur Regulierung von Flugshows. Flying Bulls hält sich an strenge Standards, die auf Vorschriften für Flugshows im Vereinigten Königreich basieren, um den hohen Sicherheitsansprüchen Genüge zu tun.
- Lärminderungsstrategien: Trainingsflüge finden über größeren unbesiedelten Gebieten statt (Kobernauberwald, Linz, Traunsee). Es wird versucht, Flüge an Feiertagen zu vermeiden.
- Flying Bulls ist Vorreiter bei der Verwendung des ersten bleifreien Flugkraftstoffs Swift 100R durch eine Partnerschaft mit Swift Fuel GmbH in Saarbrücken.
- **Amdal** erläutert die Mechanik und Physik der Flugzeuge bei niedriger Geschwindigkeit und niedriger Höhe, besonders während der

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 26.05.2026)

Landungsverfahren. Es gibt Ausweichverfahren für sichere Formationsflüge. Das Standardverfahren umfasst das Ausfahren des Fahrwerks so nah wie möglich am Boden und die Geschwindigkeitsreduzierung auf das minimale Betriebsniveau, um Lärm zu minimieren.

Fragen und Diskussion

Rössler äußert Lärm- und Standortbedenken und fragt nach dem zu erwartenden Triebwerkslärm bei Testläufen. Sie ersucht um Klarstellung des Geländestandortes.

Amdal: Die neue Anlage befindet sich ca. 200 m Meter von der alten entfernt und wird mit modernen nach oben ausgerichteten Deflektoren ausgestattet. Die Abgase und der Lärm werden durch dieses Deflektor-System nach oben geleitet.

Tazreiter: Der Flughafen Wien hat ähnliche Deflektoren, die derzeit aber nicht in Betrieb sind, da sie nicht mit neueren Airbus-Motoren kompatibel sind (Deflektoren wurden ursprünglich für MD-80-Flugzeuge entwickelt).

Söllner fragt nach Details zu Triebwerkslaufverfahren und verweist, dass es für derartige Verfahren abgestimmte Verfahren geben kann (Regularien für Zeit, Art des Probelaufs, Ausrichtung).

Oblasser: Formationsflüge stellen aus der Perspektive der Anrainer ein erhöhtes Sicherheitsrisiko dar - vor allem über bewohntem Gebiet - und führen zu erhöhten Lärmwerten. Er fragt, ob Formationsflüge bzw. Formationsstarts und -landungen notwendig sind.

Amdal: 80% der Flugunfälle sind auf menschliches Versagen zurückzuführen und darum müssen auch Formationsflüge trainiert werden. Formationsflüge sind für die gesamte Flugverkehrssicherheitsausbildung erforderlich. Die Flying Bulls trainieren viel, um Fehler zu vermeiden. Formationsflüge führen nicht zu doppeltem Lärm, wie fälschlicherweise angenommen wird. Durch eine optimale Drehzahleinstellung können Lärmauswirkungen minimiert werden. Vor dem Flug durchgeführte Briefings enthalten Berechnungen zur Bestimmung der minimalen Motoreinstellungen für jede Operation.

Oblasser: Die Anrainer „bevorzugen“ einen verteilten Lärm gegenüber konzentriertem Lärm. Längerer, aber schwächerer Lärm ist stärkerem, kurzfristigerem Lärm vorzuziehen.

Amdal versteht die unterschiedliche Meinung zur Lärmentwicklung. Die Alphajets, die die lautesten Flugzeuge der Flotte waren, wurden außer Dienst gestellt. Die verbleibenden Eurofighter in der Region gehören nicht zu Flying Bulls und liegen daher außerhalb der Kontrolle der Organisation.

Rössler versteht die gegenteilige Meinung greift aber das Thema Flugshow vom 4.6.2025 und die fehlende Kommunikation noch einmal auf. Sie wiederholt ihre Ansicht, dass der Airport ein Verkehrsflughafen ist, aber nicht für private, lärmende Veranstaltungen zur Verfügung stehen sollte. Die Abhaltung der privaten Flugshow hat nicht dem behördlichen Bescheid entsprochen und war aus Sicht der Anrainer daher rechtswidrig (Flughöhe, Geschwindigkeit, Lärmbeschränkungen, 60-Meter-Puffer zu Siedlungen). Rössler möchte folgende Fragen beantwortet haben:

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 26.05.2026)

Hat die Veranstaltung dem Bescheid entsprochen und wurden alle Vorschriften eingehalten?

Haben Piloten Fehler gemacht?

Wurde die erlaubte Flughöhe eingehalten? Ist es korrekt so nieder zu fliegen?

Sie wünscht Kenntnis über die Antwort von Flying Bulls an die Behörde.

Amdal: Die Flying Bulls arbeiteten unter einem rechtmäßig erworbenen „Bescheid“ und hatten eine formelle Genehmigung. Alle Vorschriften wurden eingehalten. Die Flying Bull sind bestrebt, keine Regeln zu brechen. Flugshow-Manöver beinhalten Loopings, während derer Höhe gewonnen wird, um die erforderliche Geschwindigkeit für geplante Manöver zu erreichen.

König fasst die Bedenken der Anrainer zusammen: Es geht um die Klarstellung von Sicherheitsstandards und die Machbarkeit der Koexistenz mit den Anrainern.

Die Frage in Bezug auf einen konstruktiven Umgang miteinander in Zukunft ist: Wie kann man die Anrainer in den Prozess einbinden, um spätere Anzeigen zu vermeiden.

Amdal erkennt an, dass das Ereignis vom 4. Juni 2025 mangelhaft kommuniziert wurde und bietet eine verbesserte Kommunikation bei zukünftigen Veranstaltungen an. Sicherheits- und Risikominderungsprotokolle haben höchste Priorität, rechtliche Risikobewertungsverfahren sind ein seit Jahren bestehender Sachverhalt, der kontinuierlich verbessert wird. Alle Operationen werden aufgezeichnet (Video und Dokumentation). Es bleibt immer ein Restrisiko, er bittet um Vertrauen, dass die Flying Bulls einen guten Job machen. Im Team von Flying Bulls ist kein Platz für jemanden, der sich nicht an die Regeln hält.

Rössler: Der Zweck der Einladung war vorrangig die Beantwortung der offenen Fragen aus der Anzeige der ASA gegen die Flying Bulls und die Frage wann werden die Flying Bulls auf die Anzeige antworten? Es würde helfen, wenn Dinge geklärt werden. Sie möchte grundsätzlich wissen, wer die Anzeige beantwortet und möchte Einsichtnahme in den Schriftverkehr. Mehrere Behörden sind involviert: Das Strafamts der Stadt Salzburg, ACG, Land Salzburg. Sie möchte nur eine Antwort: War das ok - im Sinne des Bescheids oder nicht?

Söllner schlägt vor, dass in Zukunft im Vorfeld besser kommuniziert wird. Der tägliche Betrieb sollte optimiert werden und oft kann mit kleinen Maßnahmen, im Alltag deutliche Wirkung erzielen werden. Dazu ist es sinnvoll gemeinsam im Dialog zu bleiben.

Amdal wird versuchen, Bedenken zu adressieren; kann jedoch nicht im Namen von Behörden antworten und verweist auf das noch laufende Verfahren.

Die Dauer und die Flugzeugzusammensetzung sind für die Anrainer die vorrangigen Informationen zur Flugshow am 20.6.2026:

Amdal: Derzeit befindet man sich in der Planungsphase. Ein Bescheid liegt noch nicht vor. Die Genehmigung („Bescheid“) wird aber ähnlich der Flugshow 2025 sein. Die Dauer der Show der Flying Bulls wird vom Flughafen vorgegeben. Der genaue Ablauf der Operationen ist abhängig von Wetter- und Windbedingungen. Flugrouten können daher nur ungefähr festgelegt werden.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 26.05.2026)

Die geplante Zusammensetzung: 2 Hubschrauber, 2 Kolben-/Strahltriebwerk-Flugzeuge.

König fasst zusammen:

Die Ziele des Austausches mit den Vertretern von Red Bull waren ein besseres Verständnis für Planungen sowie Risiko, Sicherheitsfragen und Lärmbelastungen zu gewinnen, Vertrauen aufzubauen, und den zukünftigen Austausch von Anliegen und Informationen zu koordinieren. Positiv wurde seitens des BBFS aufgenommen, dass vorab und proaktiv über zukünftige Projekte informiert wurde. Alpha-Jets werden in Salzburg zukünftig nicht mehr eingesetzt werden.

Der Dialog soll weitergeführt werden, um unterschiedliche Anliegen zum Beispiel in Bezug auf Flugverfahren, Flugrouten und die Durchführung von Wartungsarbeiten zu vertiefen und möglichst lärmschonende Varianten zu entwickeln, die gleichzeitig den Anforderungen an Technik und Sicherheit genügen. Auf Fragen zur Flugshow 2025 wurde auf das Behördenverfahren verwiesen.

Informationen an die Anrainer zur Veranstaltung am 20.6.2026 werden im Vorfeld gegeben werden. Detailinformationen zum Event vom 4.6.2025 sind noch offen.

TOP 6: Vergleich von Schallschutzprogrammen

Beilage 3: Unterlagen SFG für 39. Sitzung BBFS Seite 17–21

Beilage 4: Unterlagen ASA Vergleich von Schallschutzmaßnahmen

Vergleich Salzburg – Innsbruck

- In Salzburg liegt die Immissionsgrenze bei $L_{den} \geq 60$ dB / $L_{den\ night} \geq 50$ dB.
- In Innsbruck liegt diese Grenze bei $L_{den} \geq 55$ dB.
- Grundlage ist jeweils der über ein Jahr gemittelte Dauerschallpegel auf Basis tatsächlicher Flugspuren (Datenquelle: strategische Lärmkarten des Verkehrs- und Umweltministeriums). Eine Änderung der Lärmzonen würde somit eine Anpassung der Förderzonen nach sich ziehen.
- Das Förderkriterium „Gebäudealter“ ist unterschiedlich: In Salzburg werden Gebäude mit einer Baubewilligung bis 31.12.1998 gefördert, in Innsbruck alle Gebäude, die mindestens 10 Jahre alt sind.
- Die Förderquote in Salzburg beträgt max. 60 %, innerhalb des 150-m-Streifens 100 %. In Innsbruck werden bei geringeren Anforderungen an die Schalldämmung 20–25 % gefördert.

Diskussion (Zusammenfassung):

Rössler: Es hat den Anschein, dass die Anrainerinnen und Anrainer in Innsbruck und Wien beim Lärmschutz bessergestellt sind als jene in Salzburg. Sie ersucht um eine österreichweit möglichst einheitliche und faire Behandlung aller Flughafenrainer und regt an, die Ausweitung der Förderzone auf ≥ 55 dB zu prüfen (auch aus umweltmedizinischer Sicht). Der ASA hätte diesen Kriterien gerne geändert.

Typelt: Die Förderkriterien in Salzburg wurden mit dem Land abgestimmt. Bei einer Überlagerung von Flug- und Straßenlärm fällt allerdings auf, dass in der 55 dB Zone der Straßenlärm das eigentliche Problem ist.

Oblasser: Straßen- und Fluglärm sind hinsichtlich Charakters und Wahrnehmung nicht direkt vergleichbar. (dauerhafte vs. punktuelle Belastung).

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 26.05.2026)

Rössler: Außerdem ändert das nichts an der Tatsache, dass in der 55-dB-Zone jedenfalls auch Fluglärm auftritt und dies ist unabhängig vom Straßenlärm zu betrachten und sollte nicht mit Fluglärm verknüpft werden.

Bei der Stadt Salzburg wurde eine Übersicht der in der 55-dB-Zone liegenden Adressen und Grundstücke angefordert; derzeit liegen 588 Adressen und 640 Grundstücke in dieser Zone vor.

Weiglhofer: Es stellt sich grundsätzlich die Frage, ob es sachgerechter ist, mehr Personen mit einer geringeren Förderquote zu unterstützen oder eine höhere Förderquote (bis 60 % bzw. bis 100%) für einen kleineren Kreis aufrechtzuerhalten.

Rössler: In Innsbruck wird beim Gebäudealter das Kriterium 10 Jahre angewendet und es stellt sich bei vielen Objekten zugleich die Frage einer thermisch-energetischen Sanierung. Es ist auch fraglich auf welchen Kostenbestandteil sich die jeweilige Förderquote konkret bezieht und ob das System Innsbruck–Salzburg insgesamt wirklich vergleichbar ist.

Typelt wird dazu mit Innsbruck Rücksprache halten, insbesondere klären, von welcher Kostengrundlage die 20–25 % Förderung berechnet werden und welche absoluten Beträge dahinterstehen.

Anhand eines Beispiels (Kendlerstraße 121, Lage in der 55-dB-Zone) macht **Rössler** deutlich, dass es aus der Sicht der Anrainer unfair sei, dass dort keine Förderung möglich ist. Eine Ausweitung der Lärmschutzzone auf ≥ 55 dB würde 588 zusätzliche Gebäude einbeziehen und ein Zuschuss zu Lärmschutzfenstern wäre für die Betroffenen von großem Nutzen. **Grill** unterstreicht, dass sich eine bessere Schalldämmung wirtschaftlich rechne.

Aus der Präsentation **Rössler** ist ersichtlich, dass sich die Lärmentwicklung

- im Süden (Maxglan) in den letzten Jahren bei 63 dB bewegt und der Fluglärm höher ist als der Umgebungslärm
- im Norden (Taxham) bei 57 dB liegt und Flug- und Umgebungslärm sich decken.

Rössler: Anlässlich des 100-jährigen Bestehens des Flughafens könnte doch der Flughafen ein deutlich sichtbares Signal Richtung Nachbarschaft setzen und z. B. die Erweiterung des Schallschutzprogramms anregen. In welchem Umfang wird insgesamt in eine gute Nachbarschaft investiert?

Typelt wird bis zum nächsten BBFS Rechenbeispiele vorlegen (gleiche Berechnungsbasis und Rahmenbedingungen wie in Innsbruck), um auf dieser Grundlage einheitliche und transparente Kriterien offen diskutieren zu können. Erst auf Basis dieser Vergleichbarkeit könne eine fundierte Entscheidung getroffen werden. Es ist abzuklären, ob der Flughafen das SAGIS nutzen kann. **Steger** (Land Salzburg) nimmt das Ersuchen mit, einen Kontakt mit der betreffenden Abteilung beim Land herzustellen.

Beschluss: Vergleich von Schallschutzprogrammen

In der Herbstsitzung sollen Schallschutzprogramme an verschiedenen Flughäfen anhand von Rechenbeispielen verglichen und eventuelle Anpassungen abgewogen werden.

TOP 7: Rodung im Immissionsschutzstreifen

ASA Anzeige

Beilage 5: Unterlagen ASA Rodung im Immissionsschutzstreifen

Zusammenfassung der Diskussion

Rössler: Warum ist auf das Schreiben der ASA vom 26.02.2026 keine Antwort des Flughafens erfolgt? In diesem Schreiben wurde ua. gefragt, dass geklärt werden soll, wie es zum Damm gekommen ist und warum dieser in dieser Form hergestellt „geschüttet“ wurde.

Weighofer: Ein derartiges Schreiben ist ihm leider nicht bekannt.

Die Kommunikation mit den Nachbarn ist in dieser Angelegenheit nicht gut gelaufen.

Es wurde im Vorfeld leider nicht mit den Anrainern gesprochen.

Mittlerweile hat aber ein klärendes Gespräch mit den Nachbarn stattgefunden und ein für die direkt Betroffenen passender Weg gefunden.

Der Flughafen hat außerdem seine Stellungnahme zur Anzeige des ASA eingebracht. Inhaltlich wird ausgeführt, dass es sich um eine Baumhecke handle, die auf Stock gesetzt werden darf.

Rössler:

In Salzburg gilt ein Baumschutzgesetz. Vor Ort wurden vitale Bäume und eine Strauchhecken - als Biotop gekennzeichnet, entfernt. Der Schutzwall reicht bis an die Hausmauer; die Nachbarn haben dadurch keine Möglichkeit, selbst etwas zu pflanzen. Auf Anfragen an die Pressestelle des Flughafens kamen nur ausweichende Antworten. Die durchgeführten Maßnahmen entsprechen auch nicht einem bloßen „Auf-Stock-Setzen“.

Typelt:

Die ursprüngliche Bepflanzung erfolgte vermutlich im Zuge der Errichtung des Cateringgebäudes.

Weighofer: Die Pflege wurde teilweise auch von den Anrainern eingefordert, da der Bewuchs von diesen als Wildwuchs bezeichnet wurde.

Rössler:

Das behördliche Verfahren ist das eine. Unabhängig davon richtet der ASA die Bitte an den Flughafen, nicht in Widerstand zu gehen, sondern so gut und so bald wie möglich den Wall wieder zu bepflanzen. Für die Betroffenen ist der Verlust der Bepflanzung erheblich.

Anfang Jänner hat eine Verhandlung stattgefunden, bei der es darum ging, wie es weitergeht. Danach gab es keine klare Information – rund zwei Wochen später war die gesamte Bepflanzung entfernt. Die Frage, wie es zu diesem Ablauf kommen konnte, wurde nach Einschätzung von **Rössler** sicher intern bereits geklärt.

Der ASA ersucht um ein klares Commitment, dass der Wall wieder bepflanzt wird. Eine möglichst baldige Wiederbepflanzung wird gewünscht. Ziel ist, keinen langen Rechtsstreit zu führen.

Für die Wiederherstellung wird wahrscheinlich eine Fachfirma notwendig sein und auch die Naturschutzbehörde ist der richtige Ansprechpartner, Expertise ist erforderlich.

Weighofer: In der Abwicklung dieser Angelegenheit ist einiges schiefgelaufen.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 26.05.2026)

Grill: Normalerweise muss bei einer Baumfällung ein Antrag gestellt werden?
Wenn ein Fehler passiert ist, sollte man dazu stehen.
Eine Aufpflanzung wäre sinnvoll – eine gewisse Großzügigkeit des Flughafens wäre hier angebracht. Eine juristische Aufarbeitung würde sehr lange dauern.

Typelt:

Mit den Nachbarn wurde das Gespräch gesucht und die Angelegenheit ist aus Sicht der SFG mit ihnen geklärt. Man ist im Guten auseinandergegangen.

Zusammenfassung **König:** Die Frage ist nun, was jetzt konkret unternommen wird. Eine juristische Klärung, ob es sich rechtlich um eine Hecke handelt oder nicht dauert lange. Im Vordergrund steht, wie den Nachbarn geholfen werden kann. Es geht um eine Geste, es braucht eine sichtbare Aktion. Es wäre unerfreulich, wenn die Angelegenheit vor Gericht endet. Klärungsbedarf besteht, wie der Informationsfluss künftig aussehen soll.

Die SFG klärt die weitere Vorgehensweise mit den Anrainern, insbesondere auch die Frage, wie die Information an den ASA gelangt.
Eine Begehung mit der zuständigen Behörde ist bereits anberaumt.

Beschluss: Rodung im Immissionsschutzstreifen:

Es ist unbestrittenes, gemeinsames Ziel, die Kommunikation vor Maßnahmen, die die Anrainer betreffen, in Zukunft zu verbessern.

Zeitnahe, konkrete Ersatzmaßnahmen für den Immissionsschutz der Anrainer wird der Flughafen Salzburg mit den Betroffenen direkt absprechen.

Es besteht auch ein gemeinsames Verständnis darüber, dass die Maßnahmen kompetent durchgeführt werden.

TOP 8: Einflussfaktoren und Methodik der Bewertung von Flugrouten durch ACG

Rössler: UIG-Anfrage wegen Red Bull Flugveranstaltung 2025

Anfragen nach dem Umweltinformationsgesetz (UIG) sind sehr aufwendig.

Man hat in der gegenständlichen Anfrage unvollständige und zum Teil auch unrichtige Antworten erhalten. Die Angelegenheit hätte wahrscheinlich mit wesentlich weniger Aufwand bearbeitet werden können. Die Abwicklung hat rund vier Monate in Anspruch genommen. Zudem ist in den Schreiben kein Sachbearbeiter genannt worden, an den man sich mit Rückfragen wenden könnte; der wahrgenommene Widerstand gegen die Auskunftserteilung sei insgesamt groß gewesen.

Das Thema (fehlender Sachbearbeiter) wird von der ACG nach Wien mitgenommen.

Söllner: Im BBFS ist er ein beratendes Mitglied. Eine UIG Anfrage löst eine komplexe behördliche Abwicklung aus. Die Anfrage geht von einer Juristin zur anderen, da zahlreiche Abteilungen betroffen sind. Alle Fragen zu klären dauert – das Thema ist groß und neu. Er kann das Feedback nach Wien geben, ersucht jedoch um Verständnis, dass man den gesamten Apparat durchlaufen müsse. Für die Zukunft wäre es aus seiner daher Sicht besser, wenn eine Lösung bereits im Vorfeld gefunden werden könnte.

Rössler hält fest, dass das Ergebnis schlussendlich zwar vorgelegen ist, es aber sehr lange gedauert hat.

Festlegung von Flugrouten

Lutzenberger

Da das Thema voraussichtlich mehr Zeit in Anspruch nimmt, kann es – sofern aktuell kein konkretes Routenthema ansteht – auf die nächste Sitzung vertagt werden.

Söllner:

Die Festlegung von Flugrouten ist ein sehr komplexer Prozess.

Die Auswirkungen werden anhand von Simulationen bewertet, es erfolgen keine direkten Messungen. Diese simulierten Belastungen werden mit der bestehenden Besiedlungssituation überlagert. Eine solche Bewertung allein ist jedoch nicht ausreichend; zusätzlich werden die Nutzungsarten – insbesondere Wohn- und Gewerbegebiete – berücksichtigt.

ACG informiert über Planungen um Rückmeldungen zu erhalten und um festzustellen, ob aus Sicht der Betroffenen noch Aspekte berücksichtigt werden sollten. Dieser Beteiligungsschritt ist wesentlich.

Die endgültige Entscheidung über eine Flugroute trifft die ACG; dabei soll jedoch auch die Stimmung in der Bevölkerung bestmöglich einfließen.

In Wien konnte z.B. durch die Einführung eines gekurvten Anflugverfahrens eine deutliche Entlastung erreicht werden.

Für Salzburg ist das Thema allerdings noch nicht spruchreif.

Lutzenberger:

Es ist wichtig, klar zwischen der Flugroute an sich und der Verteilung der Lärmbelastung zu unterscheiden. Eine reine Betrachtung der Anzahl betroffener Personen greift zu kurz; entscheidend ist der zugrunde liegende Bewertungs- und Gewichtungprozess.

Söllner:

Im Auftrag der Fluglärmkommission Freilassing wurde die ACG im Hinblick auf die Routenfestlegung „überprüft“. Das offizielle Ergebnis der DFS wird erwartet.

Beschluss: Bewertungen von Flugrouten durch die ACG

Die Bewertung von Flugrouten ist ein komplexer Prozess, der eine sehr sorgfältige Analyse und Abwägung erfordert. Die ACG betont, dass vor einer Entscheidung zu Flugrouten eine Konsultation des BBFS im Vorfeld erfolgen wird. Das Thema wird im BBFS dann vertieft werden, wenn für Salzburg ein konkreter Fall einer geplanten neuen Routenführung vorliegt.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 26.05.2026)

TOP 9: Aktuelle und laufende Projekte

PFAS

Das Projekt PFAS wird Flughafen intern von Markus Einberger übernommen. Einberger ist ausgebildeter Geologe, war 15 Jahre im Amt der OÖ Landesregierung und als Sachverständiger beim Land Salzburg tätig.

Thema Altlastensanierung Löschschaum siehe: [Altlastensanierung Löschschaum](#)
STATUS März 2026

Novelle zur Deponieverordnung

Der Salzburger Flughafen drängt seit geraumer Zeit auf den Erlass der Novelle zur Deponieverordnung, um die rechtlichen Rahmenbedingungen zur Entsorgung von PFAS-belastetem Aushubmaterial zu schaffen. Die geplante Novelle zur Deponieverordnung, die erstmals Grenzwerte zur Deponierung von PFAS-haltigem Erdreich beinhalten soll, ist für den Baubeginn der Hauptbaumaßnahme zur langfristigen Sicherung der Altlast dringend erforderlich. Nach Schaffung der gesetzlichen Grundlage muss sich noch ein entsprechender Markt von befugten Entsorgern bilden – auch das benötigt Zeit.

Status der technischen Erstmaßnahmen aus Phase 1

Die Funktion der Erstmaßnahme für die Sicherung der PFAS-Altlast in Form einer hydraulischen Sicherung (Errichtung von Grundwasserbrunnen und Etablierung einer Grundwasserreinigungsanlage) ist nach wie vor sehr zufriedenstellend. Die Inbetriebnahme erfolgte Anfang Jänner 2024, seither wurden kleine technische Adaptierungen zur besseren Betriebsführung der Grundwasserreinigungsanlage durchgeführt (Rückspüleinrichtungen, Messeinrichtungen, Filtertausch, Wartungsverbesserungen, ...). Seit Inbetriebnahme der Anlage wurden die behördlich vorgeschriebenen Grenzwerte für die Versickerung des gereinigten Grundwassers deutlich unterschritten und liegen somit unter dem gesetzlichen Trinkwasserwert. Im Rahmen der gesetzten Erstmaßnahme – bestehend aus 7 Brunnenanlagen, Belüftungsbecken, zwei Sandfiltern und drei Aktivkohlefiltern – wurden bereits zwei der drei Aktivkohlefilter erfolgreich getauscht und regeneriert. Das PFAS-Expertenteam konnte im Laufe des Betriebes wichtige Informationen sammeln, welche sehr hilfreich bei der Planung der Hauptsaniermaßnahme sind. Neben den Erfahrungen mit dem Betrieb und der Funktionsweise der Grundwasserreinigungsanlage konnten auch viele Daten zur Anlagenoptimierung in Bezug auf Dimensionierung, Filterwahl, Messeinrichtungen – in Abhängigkeit zur lokalen Grundwasserzusammensetzung – gesammelt werden. Die Bewertung der individuellen Grundwassersituationen ist eine wichtige Grundlage für weitere Schritte.

Altlastenabgrenzung

Wichtig war die finale Abgrenzung der Altlast. Durch umfangreiche Bodenuntersuchungen ist es in Zusammenarbeit mit dem Umweltbundesamt gelungen, diese nun festzulegen. Die Altlast ist erheblich größer als ursprünglich angenommen. Unter dem [LINK zum Umweltbundesamt](#) kann man die final abgegrenzte Altlast einsehen.

Planung der Hauptsaniermaßnahme - Phase 2

Die Planung der Hauptsaniermaßnahme ist bereits sehr weit fortgeschritten und wird derzeit mit den Behörden feinabgestimmt. Sobald die finale Planung und mit den Behörden entsprechend akkordiert wurde, wird der Flughafen die Öffentlichkeit zeitgerecht informieren. Die aktuelle Zeitschiene sieht für die behördliche Einreichung die zweite Jahreshälfte 2026 vor, mit der behördlichen Bewilligung wird bis Ende 2026 gerechnet.

Anmerkungen/Fragen:

Weiglhofer: Es ist geplant die Hauptsanierungsmaßnahmen (U-Abgrenzung /Spundwände) tagsüber während des laufenden Betriebs durchzuführen.

Oblasser: Das mit einer Spundwand in U-Form umschlossene Gebiet ist nicht vollständig abgeschlossen. Besteht die Gefahr, dass die dort vorhandene Kontamination über das Grundwasser ausgespült wird?

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 26.05.2026)

Klaus: Nein. Die Sicherungsmaßnahmen erfolgen innerhalb dieses U-förmig eingefassten Bereiches. Ein Teil des kontaminierten Bodens wird dort zunächst abgetragen und im Anschluss abgedeckt. Dadurch kann von oben kein Wasser mehr einströmen, und nach unten kann nichts mehr austreten.

Einberger: Die Spundwände reichen bis in eine Tiefe von rund 20 Metern.

Die Grundwasserreinigungsanlage bleibt weiterhin in Betrieb. Ihre sehr gute

Reinigungsleistung wurde auch vom Bundesumweltamt bestätigt.

Schallschutzprogramm (**Typelt**)

Beilage 3: Unterlagen SFG für 39. Sitzung BBFS Seite 23

Bauliche Entwicklungen (Weiglhofer)

Hangar 1

Auf einer Brachfläche an der Innsbrucker Bundesstraße wird im Laufe des Jahres von Goldbeck Romberg einen Hangar - als Ersatz für H2 - realisiert. Die Übergabe ist für 02/27 geplant. Der Bau wird mit den betroffenen Anrainern abgestimmt.

Terminalerneuerung

Für die Terminalerneuerung wurde ein Generalplaner gefunden, jetzt wurde mit der Suche nach einem Generalunternehmer begonnen. Mit heutigem Stand soll der Baubeginn im April 2027 erfolgen.

Derzeit findet am Vorfeld die **Schlitzrinnensanierung für Oberflächenwasser** statt und die dortigen Abstellpositionen sind nicht verfügbar.

Feier 100 Jahre Flughafen Salzburg

Klaus: Der Flughafen Salzburg wurde im Jahr 1926 gegründet. Aus diesem besonderen Anlass findet am 20. Juni in der Zeit von 10:00 bis 17:00 Uhr ein Jubiläumsfest unter dem Motto „Ein Fest für Salzburg“ am Flughafen statt. Es werden rund 25.000 bis 30.000 Besucher erwartet. Derzeit befindet sich der Flughafen Salzburg in der Organisationsphase sowie in der Abstimmung und Klärung sämtlicher behördlicher Auflagen. Sämtliche Blaulichtorganisationen sind in die Veranstaltung eingebunden, wobei das Bundesheer im Mittelpunkt der Präsentationen stehen wird. Bundesministerin Tanner wird zu der Veranstaltung erwartet. Klaus ersucht nachdrücklich darum, dass bestimmte Inhalte derzeit noch nicht veröffentlicht oder weitergegeben werden. Die SFG befindet sich aktuell in Abstimmung mit den Blaulichtorganisationen und den weiteren beteiligten Organisationen, um einen gemeinsamen kommunikativen Auftritt zu gewährleisten. Die Informationen sind bis zu jenem Zeitpunkt vertraulich zu behandeln, zu dem das Organisationsteam gemeinsam mit allen Teilnehmern an die Öffentlichkeit tritt. Dies wird in zweifacher Form erfolgen: Einerseits im Rahmen einer Pressekonferenz im Juni vor der Veranstaltung und andererseits bereits im Vorfeld durch Werbemaßnahmen und begleitende Öffentlichkeitsarbeit, einschließlich einer Aussendung sowie Statements der einzelnen Teilnehmer.

Geplant ist ein kurzes Flugdisplay der Flying Bulls mit einer Dauer von etwa 15 Minuten. Die Organisation dieses Programmpunkts liegt beim Flughafen Salzburg und erfolgt in enger Abstimmung mit den Behörden.

Der reguläre Flugbetrieb bleibt dadurch uneingeschränkt aufrecht, es kommt lediglich zu einer temporären Einschränkung der verfügbaren Abstellflächen für Luftfahrzeuge.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 26.05.2026)

Voraussichtlich werden im Rahmen eines kleineren Fly-in auch militärische Luftfahrzeuge zum Einsatz kommen. Die Organisation dieses Teils der Veranstaltung obliegt dem Bundesministerium für Landesverteidigung.

Rössler: Die Anrainervertreter sind über die im Rahmen des Events geplanten Flugshows nicht erfreut. Der Fokus soll auf den Kunden liegen; der Einsatz von Bundesheerfliegern und Red Bull ist für sie nicht nachvollziehbar. Sie fragt: Was kommt da auf uns zu? Welche zusätzlichen Informationen sollen dazu überhaupt noch kommen?

Das Event ist ja nicht plötzlich da. Sie kritisiert zudem die Botschaft, Militär in den Vordergrund zu stellen – gerade in diesen Zeiten. Aus ihrer Sicht gibt es wichtigere Themen, etwa die Frage, wie der Flugverkehr der Zukunft aussieht.

Oblasser: Der Flughafen ist eine Infrastruktureinrichtung für den regulären Flugverkehr und keine Einrichtung für Flugshows. Eine Einbindung der Anrainer bedeutet auch, dass der Flughafen als Veranstalter rechtzeitig im Vorfeld das Gespräch mit den Anrainern sucht.

Rössler: Die direkt Betroffenen sollen informiert werden und dann selbst entscheiden können: Wenn sie Freude an der Veranstaltung haben, können sie hingehen; wenn nicht, können sie disponieren und ausweichen. Sie hält ein Flugblatt an alle Haushalte für sinnvoll.

Klaus: Ein Flugblatt wird, wenn es wie Werbung wirkt, nicht von allen Haushalten angenommen.

Rössler, schlägt vor, das Flugblatt mit dem Landesstempel zu versehen, um es an alle Haushalte zustellen zu können.

Steger: Der Vorschlag wird aufgenommen und zur weiteren Bearbeitung mitgenommen.

Beschluss: Feier 100 Jahre Flughafen Salzburg

Neben zahlreichen anderen Aktivitäten wird bei der Feier eine Flugshow von ca. 10-15 Minuten von den Flying Bulls stattfinden.

Zur Orientierung werden die Anrainer-vertretungen, sobald die Genehmigung erfolgt ist, zusätzliche Informationen zum Ablauf dieser Flugshow erhalten. Eine geeignete Kommunikation der betroffenen Siedlungen im Umfeld des Flughafens (z.B. Postwurf an alle Haushalte) soll überlegt werden.

Entwicklung lärmabhängige Entgelte

Begriff „Personenbeförderung“

SFG wartet noch auf eine diesbezügliche Rückmeldung aus dem BMIMI.

Herr Buchner, derzeit in Karenz, soll zur Herbstsitzung eingeladen werden.

TOP 10: Überprüfung ToDo-Liste, Klärung Rückmeldungen zum Protokoll

Siehe Protokoll Aktionsplan neu.

Protokoll: Inhaltliche Änderungswünsche sollen sich ausschließlich auf die eigenen Wortmeldungen beziehen. Das endgültige Protokoll wird künftig mit dem Hinweis „Inhaltliche Änderungen kamen von ...“ ergänzt, sodass sämtliche vorgenommenen Anpassungen transparent und nachvollziehbar sind.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 26.05.2026)

TOP 11: Anpassung Geschäftsordnung, Homepage,
erfolgt

**TOP 12: Arbeitspläne und nächste Schritte; Organisatorisches und Termin
Herbst 2026**

Die nächste Sitzung findet am 03.11.2026 von 10.00 bis 17.00 Uhr am Flughafen
Salzburg statt.

TOP 13: Rückbindung und Kommunikation nach außen

Über Kurzbericht und Protokoll samt Beilagen.

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

TOP 14: Allfälliges

König bedankt sich bei allen Teilnehmern für die gute und konstruktive Sitzung und
schließt um 15:45 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 39. BBFS 21.04.2026	Informationen über Systemverbesserungen WebTrak / InsightFull	regelmäßig	
6	SFG / Typelt	38. BBFS 20.11.2025 39. BBFS 21.04.2026	Vergleich INN Fördermaßnahmen bei 55 dB Konkretes Rechenbeispiel, %-Satz, Kostengrundlage Vergleichbarkeit?	wird in 40.Sitzung weiterverfolgt	
7	ASA	38. BBFS 20.11.2025	Kontakt mit Stadt Salzburg zu Fördermaßnahmen bei 55 dB		Erledigt 39.Sitzung 21.04.2026
8	SFG	38.BBFS 20.11.2025 39.BBFS 21.04.2026	Einladung LH.-Stv. Schnöll		

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 26.05.2026)

9	SFG	38.BBFS 20.11.2025	Einladung GF Flying Bulls		Erledigt 39.Sitzung 21.04.2026
11	SFG	38. BBFS 20.11.2025	Legende zu den Kategorien der Allgemeinen Luftfahrt		Erledigt am 14.01.2026
13	SFG	38. BBFS 20.11.2025	Nutzungsvereinbarung WebTrak und InsightFull hinsichtlich juristischer Risiken bei Verwendung der Daten prüfen		Erledigt 39.Sitzung 21.04.2026
14	SFG	39. BBFS 21.04.2026	Übersichtsbild WebTrak bei Envirosuite urgieren		
15	SFG	39. BBFS 21.04.2026	Einladung Christian Paul / ACG		
16	SFG	39. BBFS 21.04.2026	Einladung Alexander Rosenwirth / EWS		
17	Alle	39. BBFS 21.04.2026	Information an Typelt, welche Informationen im Monitoringbericht enthalten bleiben sollen		
18	SFG	39. BBFS 21.04.2026	Einladung Florian Buchner / BMIMI zum Thema lärmabhängige Entgelte und Begriff „Personenbeförderung“		
19	SFG	39. BBFS 21.04.2026	Anrainerkommunikation bezüglich Flughafenfest		
20	Land Sbg.	39. BBFS 21.04.2026	Kontakt bezüglich Nutzung SAGIS herstellen		

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 26.05.2026)

18		37.BBFS 31.3.2025	Gründung AG Südabflug →Information an BBFS		
----	--	----------------------	--	--	--

Beilagen:








- 1 Anwesenheitsliste
- 2 genehmigte TO
- 3 Unterlagen SFG für 39.Sitzung BBFS
- 4 Unterlagen ASA Vergleich von Schallschutzmaßnahmen
- 5 Unterlagen ASA Rodung im Immissionsschutzstreifen





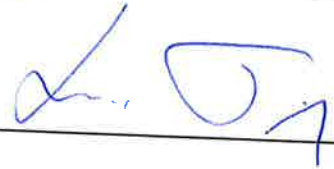
Anwesenheitsliste

39.Sitzung BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

Datum / Zeit: 21.04.2026 / 10.00 -17.00 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH / Terminal 1 Raum „Untersberg“

	Name Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	Unterschrift
1	Alexander KLAUS STG / Pressestelle	
2	Markus Finberger STG /	
3	Christine Zudey-Ostner	
4	XOA STEGER LAND SALZBURG	
5	Stadl Hallein Michael Scheidboeck	
6	Hallein Christian Indinger	
7	Gemeinde Anif Stefan Petroschek	
8	H. Lutzenberger Anif, Grödig, Elisabethen, Puch	

9	Günter Oblasser Austriensdeutscherverband	
10	Alexid Rössler ASA	A. Rössler
11	BRIGITTE ERILL AIA	
12	Bernhard Söllner ACG	
13	Sebastian Kocher ACG	
14	Leopold TARNEITEN AUSTRIAN	
15	Khantulga Bayanmunkh	Leop
16	Claudia Tuppelt SFG	C. Tuppelt
17	Alexander Neiglhofer	NA
18	Александр Францов SFG	Alexand Frank
19		
20		

BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

39. Sitzung

Datum: 21. April 2026 / 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
 - Vorstellung Gemeinde Hallein Herr Michael Scheidbach, Nachfolge Herr Indinger
 - ...

4. Arbeitsgruppe Daten und Transparenz
 - Entwicklung der Flugbewegungen: Informationen, Statistiken, Ausblick Sommer 2026
 - Stand der Dinge zu WebTrak und InsightFull (Präsentation Fr. Typelt)
 - Diskussion zu den gewünschten Datendarstellungen und Auswertungen
 - Rückmeldung zu den Nutzungsbestimmungen und dem juristischen Risiko für Nutzer
5. Allgemeine Luftfahrt
 - Information zu den letzten Entwicklungen
 - Besuch und Präsentation von Flying Bulls (Geschäftsführer Eskil Amdal)
 - Diskussion
6. Vergleich von Schallschutzprogrammen
7. Rodung im Immissionsschutzstreifen
8. Einflussfaktoren und Methodik der Bewertung von Flugrouten durch die ACG
9. Aktuelle und laufende Projekte:
 - PFAS
 - Schallschutzprogramm
 - bauliche Entwicklungen
 - Feier 100 Jahre Flughafen Salzburg
 - Entwicklung der lärmabhängigen Entgelte
10. Überprüfung ToDo-Liste, Klärung zu den Rückmeldungen zum Protokoll
11. Anpassungen Geschäftsordnung, Homepage

12. Arbeitspläne und nächste Schritte; Organisatorisches und Termin Herbst 2026
13. Rückbindung und Kommunikation nach außen
14. Allfälliges

BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

39. Sitzung
21. April 2026

TO Pkt 4.

Arbeitsgruppe Daten und Transparenz

Passagieraufkommen Linie und Charter

Pistensperre
24.04.-
28.05.2019

Jahr	2019	2020	2021	2022	2023	2024	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	1.774.454
Abweichung zum Vorjahr		-61,0%	-55,2%	410,1%	31,3%	10,7%	-0,7%

Flugbewegungen Linie und Charter

Pistensperre
24.04.-
28.05.2019

Jahr	2019	2020	2021	2022	2023	2024	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	14.747
Abweichung zum Vorjahr		-59,9%	-44,9%	327,2%	15,7%	3,2%	2,7%

Flugbewegungen Allgemeine Luftfahrt

Pistensperre
24.04.-
28.05.2019

Jahr	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Geschäftsflüge	18.466	16.240	21.372	23.881	22.249	20.985	21.659
Schulflüge	17.669	15.815	16.413	13.417	16.770	13.323	13.930
Ambulanzflüge	2.903	2.668	2.787	3.157	3.272	3.488	3.211
Behörden- und Militärflüge	1.675	1.388	1.507	1.529	2.051	2.015	2.139
Sonstige Flüge	507	308	322	287	327	226	319
Gesamt	41.220	36.419	42.401	42.271	44.670	40.037	41.258
Abweichung zum Vorjahr	-1,2 %	-11,6 %	16,4 %	-0,3 %	5,7 %	-10,4%	3,1%

Flugzeugmix – TOP 10 2018 – 2025

Jahr	SEL in dB		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	ARR	DEP								
Airbus A319	80,7	91,6	2.654	3.600	2.054	1.587	3.995	4.162	3.014	2.542
Airbus A320	79,6	92,1	4.173	2.541	1.198	768	2.967	4.478	5.296	5.107
Airbus A320 neo	78,7	84,6		186	186	104	544	392	566	726
Airbus A321	81,8	93,1	280	290	182	28		178	380	192
Airbus A220-300 *	78,3	85,7			44			56		
Airbus A321 neo *	80,3	90,2					78	48	386	152
ATR 72	79,6	81,6				48	234	266	188	250
Avroliner RJ 100	79,7	87,4	152	116						
Boeing 737 MAX 8	80,4	87,6				194	748	844	750	998
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	2890
Boeing 737-900	83,5	93,4								72
Canadair Regional Jet 900	80,6	89,2			114	78	106	140	694	1.538
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	14.467
Gesamtbewegungen			18.457	16.626	6.670	3.677	12.031	13.916	14.358	14.747
%Anteil Top 10			97,0%	96,7%	96,3%	97,0%	96,0%	98,0 %	97,5%	98,1 %
%Anteil neue LFZ-Typen			0,0%	1,1%	3,5%	8,1%	11,4%	10,2 %	12,2%	12,7%

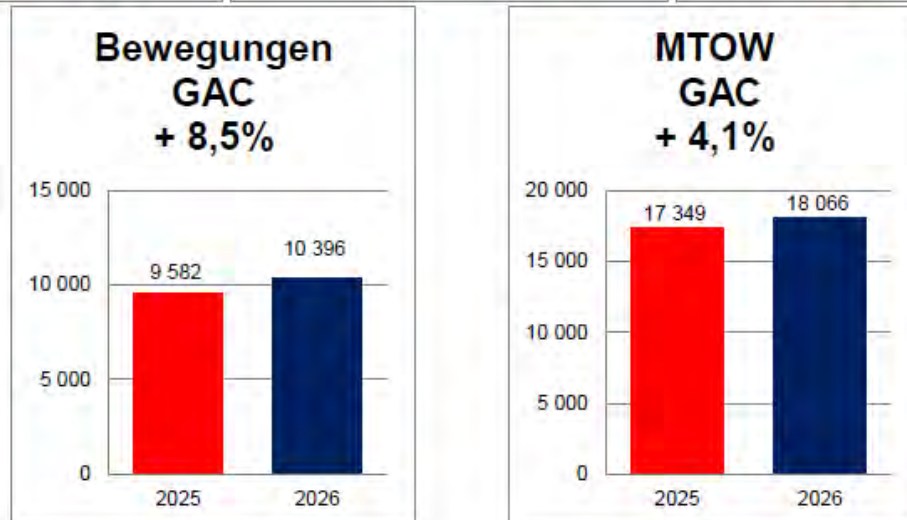
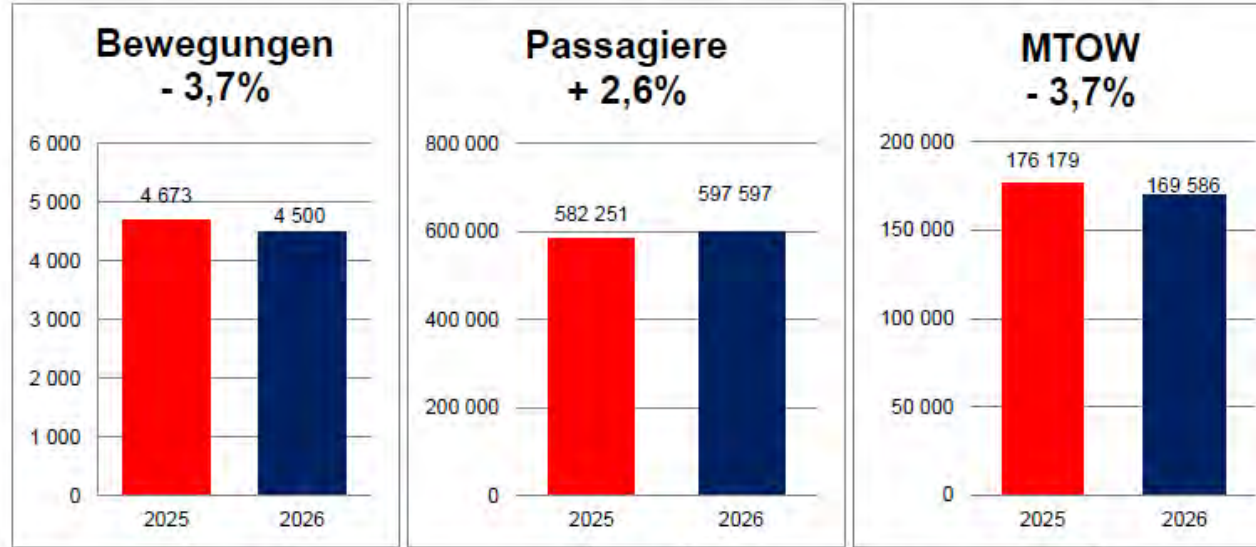
- * Top 11 – 13 im Jahr 2023
- Wurden in die Liste aufgenommen, da es sich um neue LFZ-Typen handelt

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

Überblick 1. Quartal 2026

Verkehrszahlen

01.01. – 31.03.2025 / 2026



Betriebszeitenüberschreitungen Landungen

Monat	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Jänner	4	2	0	0	0	0	2	3	2	4
Februar	4	4	0	2	0	0	0	3	0	1
März	0	5	3	1	0	0	6	4	0	1
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	2	
Dezember	4	0	1	0	2	4	10	5	3	
Summe	80	48	20	3	2	69	83	67	38	6
Gesamtbe- wegungen	19.479	18.457	16.626	6.670	3.677	12.031	13.916	14.358	14.747	4.500
%-Anteil	0,41 %	0,26 %	0,12 %	0,05 %	0,06 %	0,58 %	0,60 %	0,47 %	0,26 %	0,13 %

Betriebszeitenüberschreitungen Landungen

Verspätungsgrund	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Wetter / Enteisung	22	9	0	0	20	14	17	15	4
Technical	20	7	2	2	11	2	9	9	1
Verkehrsüberlastung	6	4	1	0	38	64	41	14	1
Streik	0	0	0	0	0	3	0	0	
Summe	48	20	3	2	69	83	67	38	6

Uhrzeit	Landungen 2024	%	Landungen 2025	%	Landungen 1. Q 2026	%
23:00 - 23:05 Uhr	19	28,4%	4	10,5 %	1	16,7 %
23:06 – 23:10 Uhr	7	10,4%	3	7,9 %	1	16,7 %
23:11 – 23:15 Uhr	12	17,9%	7	18,4 %	3	50,0 %
23:16 – 23:30 Uhr	14	20,9%	14	36,8 %	1	16,8%
>23:30 Uhr	15	22,4%	10	26,4 %		
Summe	67	100,0%	38	100,0 %	6	100,0 %

Betriebszeitenüberschreitungen Starts

Monat	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Jänner	0	0	0	0	0	3	0	0	0
Februar	0	0	0	0	0	1	0	0	0
März	0	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	0	
Dezember	0	0	0	0	0	0	0	0	
Summe	1	0	0	0	3	4	0	0	0

Verspätungsgründe 2018

1 Wetter / Enteisung

Verspätungsgründe 2022

3 Wetter / Enteisung

Verspätungsgründe 2023

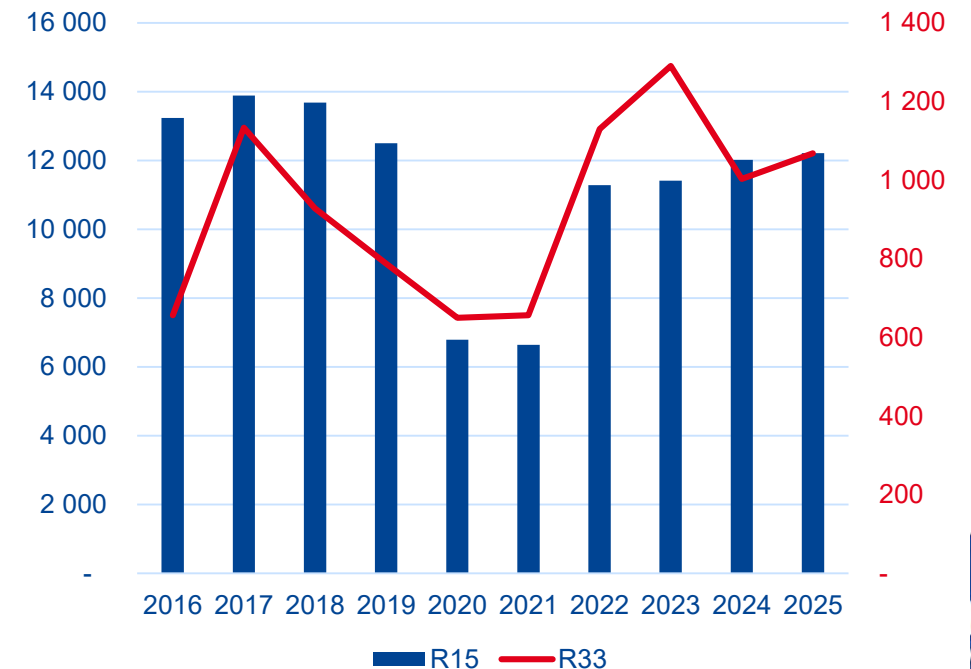
4 Wetter / Enteisung

Nutzung alternativer Flugrouten IFR gesamt

Jahr	Anflugroute					Summe
	R15 ILS	R15 visual	R33	R33 V	R33 Z	
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	11.729	486	257	398	413	13.293
%-Anteil	88,2 %	3,7 %	2,0 %	3,0 %	3,1 %	
1. Q 2026	2.443	54	38	17	29	2.581
%-Anteil	94,7 %	2,1 %	1,5 %	0,7 %	1,1 %	

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

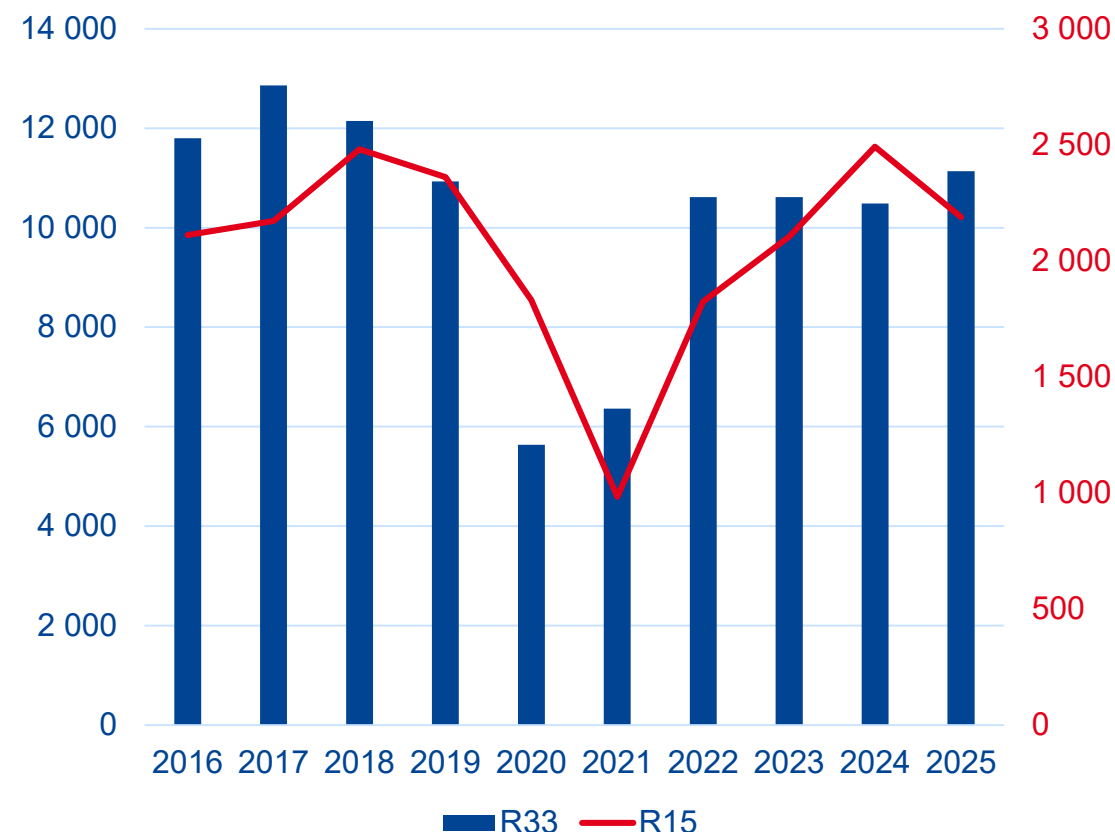
Nord-Süd Verteilung IFR Landungen



Nutzung alternativer Flugrouten IFR gesamt

Jahr	Abflugrouten				Summe
	Abflüge Nord-Westen		Abflüge Nord-Osten		
	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	3.925	536	7.210	1.653	13.324
%-Anteil	29,5 %	4,0 %	54,1 %	12,4 %	
1. Q 2026	749	206	1.253	381	2.589
%-Anteil	28,9 %	8,0 %	48,4 %	14,7 %	

Nord-Süd Verteilung IFR-Starts



R33 Starts in Richtung Norden

R15 Starts in Richtung Süden

Ausblick auf den Sommerflugplan 2026

➤ Neue Destinationen:

- Genua: Samstags Flug zur Kreuzfahrt – Ende August bis Anfang November
- Pristina: Dienstag und Sonntag mit GP Aviation
- Cagliari: Samstag mit Eurowings
- Ibiza: Freitag mit Eurowings

➤ Sommerflugplan abrufbar unter:

- https://www.salzburg-airport.com/fileadmin/user_upload/Flugplan/Flugplan_Salzburg_Airport_Sommer_2026.pdf

Arbeitsgruppe Daten und Transparenz

- ✓ WebTrak:
- ✓ In den nächsten Wochen wird ein Update bereitgestellt
- ✓ Die Routenanzeige soll mit diesem Update verfügbar sein
- ✓ Die Darstellung statischer Bilder – etwa für einen gesamten Tag – ist laut Auskunft Envirosuite nicht Teil der Planung
- ✓ Disclaimer für WebTrak ist ein allgemeines Dokument für alle WebTrak-User weltweit. Hier werden für SZG keine Änderungen vorgenommen. Jede Website verlangt das Bestätigen des Disclaimers.
- ✓ WebTrak (und InsightFull) sind reine Infoplattformen die für den persönlichen und nichtkommerziellen Gebrauch bestimmt sind.

Offene Punkte aus Sitzung 38

1. Metrisches System in WebTrak durchgängig – erledigt 22.12.2025
2. Zeitrahmen eines gesamten Flugweges – Info wurde am 14.01.2026 an das Gremium verschickt
3. Legende Kategorien der allgemeinen Luftfahrt – Info wurde am 14.01.2026 an das Gremium verschickt
4. Korrekturen auf der Website BBFS wurden durchgeführt

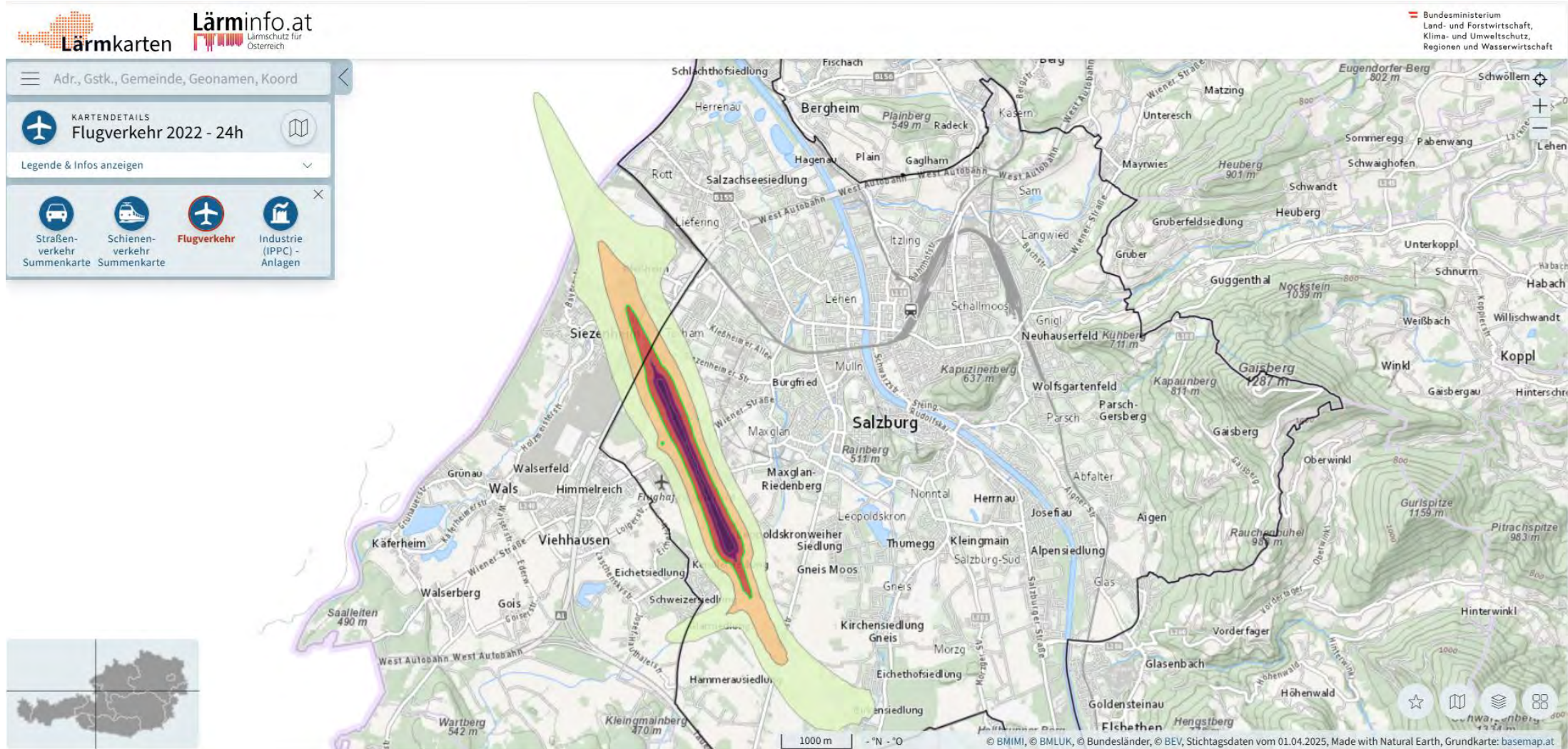
TO Pkt 6.

Vergleich von Schallschutzprogrammen

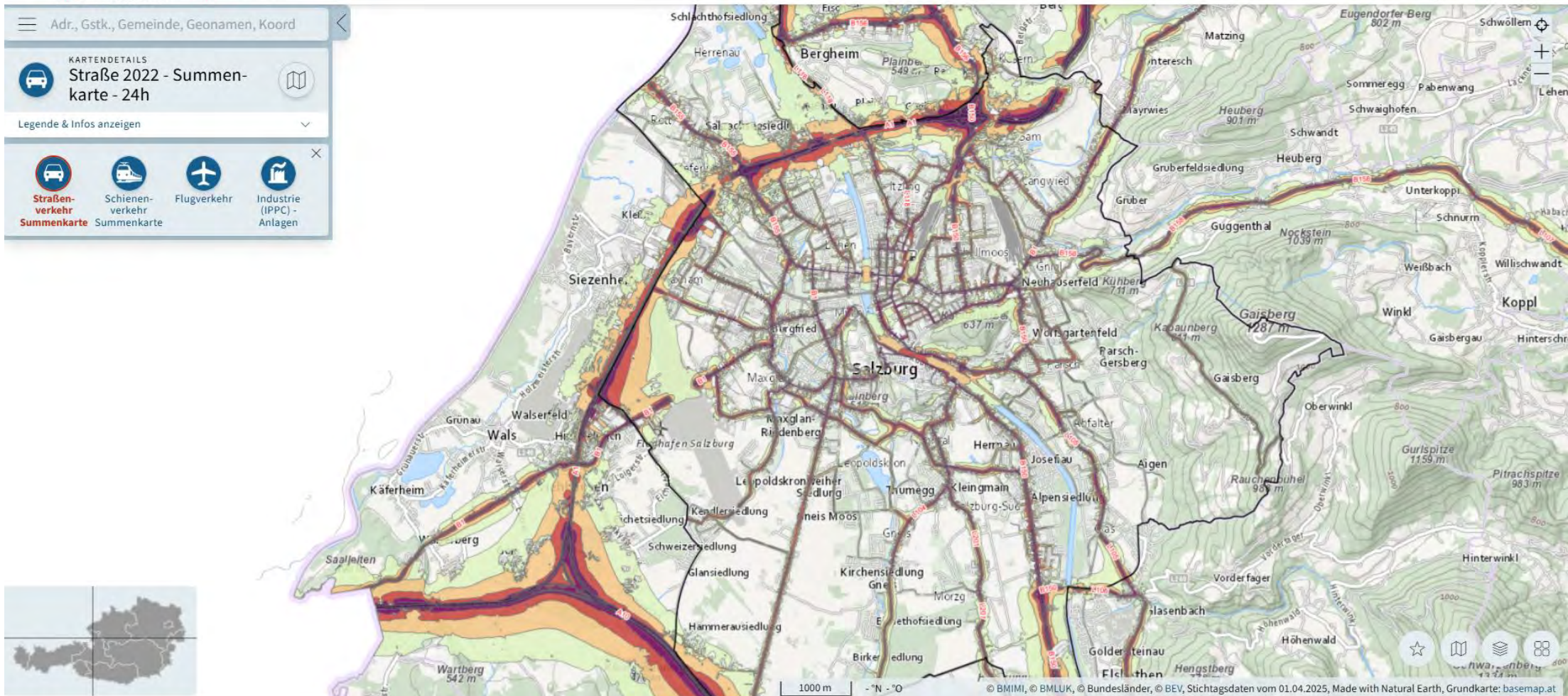
VGL Schallschutzförderungen SZG / INN

Flughafen	Förderstelle	Immissiongrenze	Alter der Gebäude	Räume	Schalldämmmaß	Höhe der Förderung	Schalldämmlüfter	jährlicher Fördertopf
SZG	SFG	Lden ≥ 60 dB Lnight ≥ 50 dB	Baubewilligung bis 31.12.1998	ausschließlich zu Wohnzwecken keine Nebenräume keine Beherbungs-, Gastgewerbe, gewerb. Betriebe, Büros, öffentliche Einrichtungen keine Doppelförderung mit z.B. Land	Rw ≥ 43 dB	max. 60% 100% innerhalb 150 m Streifen Richtpreis wird von SFG ermittelt, aktuell € 700,00 pro m ² förderbarer Fensterfläche bei 100%	max € 350,00 exl. Ust	
INN	Stadtmagistrat INN	Lden ≥ 55 dB	mindestens 10 Jahre	ausschließlich zu Wohnzwecken keine Nebenräume keine Beherbungs-, Gastgewerbe, gewerb. Betriebe, Büros, öffentliche Einrichtungen Doppelförderung mit z.B. Land gewährt	Rw ≥ 38 dB Rw ≥ 41 dB	20% 25% Höchstwert für die förderbaren Kosten: Obergrenzen in der Wohnhaussanierungsrichtlinie	max € 350,00 exl. Ust	€ 200.000

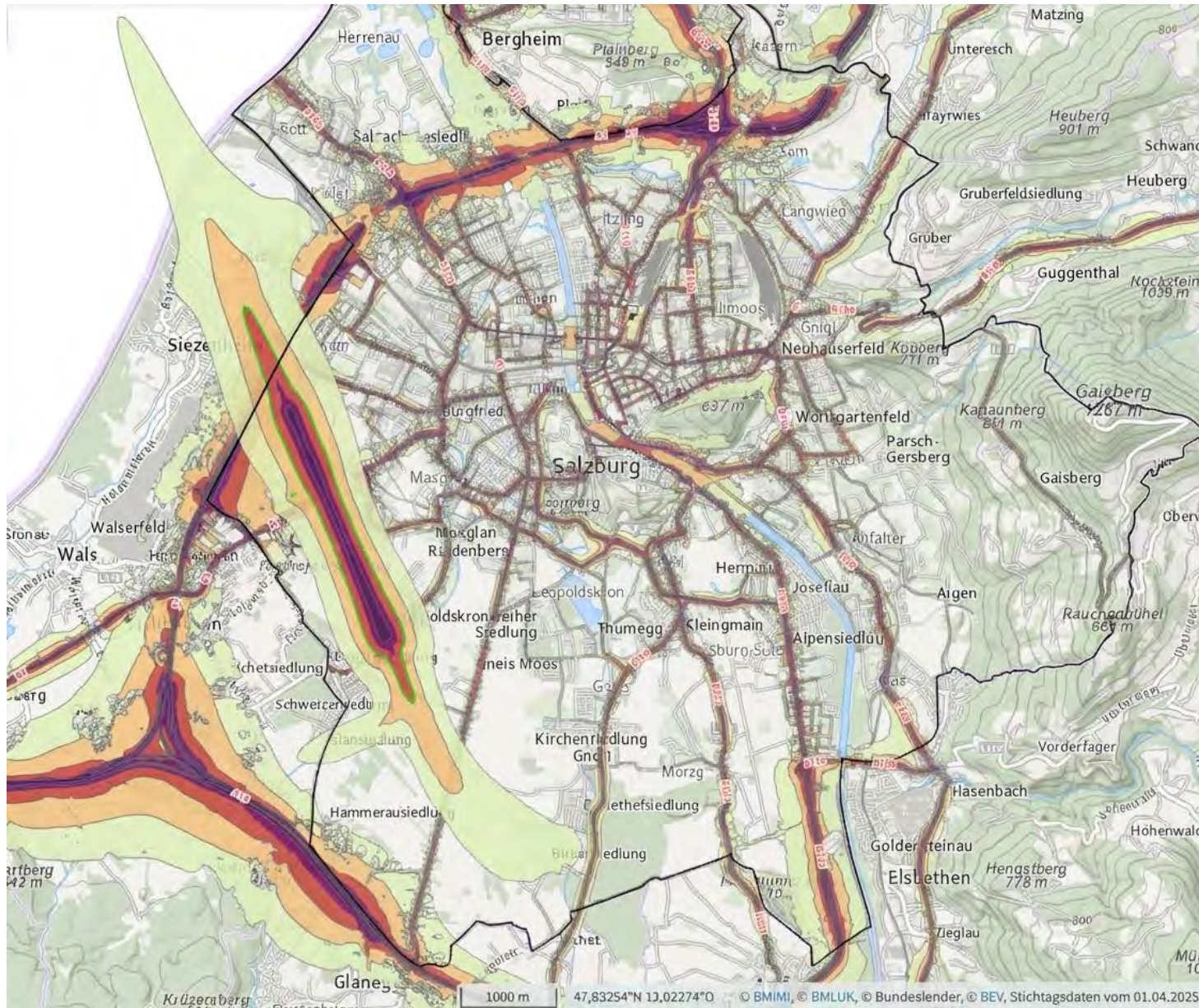
Aktuelle Lärmzonen SZG



Aktuelle Lärmzonen Straßen in Salzburg



Überlagerung Straße und Flugverkehr



Geschätzte Anzahl von Personen die Umgebungslärm ausgesetzt sind

Politische Gemeinde	Gem.Nr.	Pegelzone			Gesamtergebnis
		55dB<=L _{den} <60dB	60dB<=L _{den} <65dB	65dB<=L _{den} <70dB	
Salzburg	50101	3.013	543	0	3.556
Wals-Siezenheim	50338	764	110	0	874
Gesamtergebnis	–	3.777	653	0	4.430

Politische Gemeinde	Gem.Nr.	Pegelzone			Gesamtergebnis
		55dB<=L _{den} <60dB	60dB<=L _{den} <65dB	65dB<=L _{den} <70dB	
Innsbruck	70101	9.037	730	0	9.767
Kematen in Tirol	70320	1	0	0	1
Völs	70364	1.341	3	0	1.344
Gesamtergebnis	–	10.379	733	0	11.112

Angaben aus den Aktionsplänen laerminfo.at

TO Pkt 9.

Schallschutzprogramm

Schallschutzprogramm – Stand 15.04.2026

2025	Anzahl	förderwürdig	abgeschlossen	ausbezahlte Fördermittel 2025
Anfragen / Anträge während des Förderstopps	14 Anfragen davon 8 Anträge	5	2, 1 noch in der Prüfung, restliche haben nicht eingereicht	€ 9.779,66
2026	Anzahl	förderwürdig	abgeschlossen	ausbezahlte Fördermittel 2026
Anfragen / Anträge während des Förderstopps	5 Anfragen davon 1 Antrag	1		

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

Lärmschutzprogramme Innsbruck und Salzburg

Einstiegsschwelle:

Salzburg: $L_{den} > 60$ dB

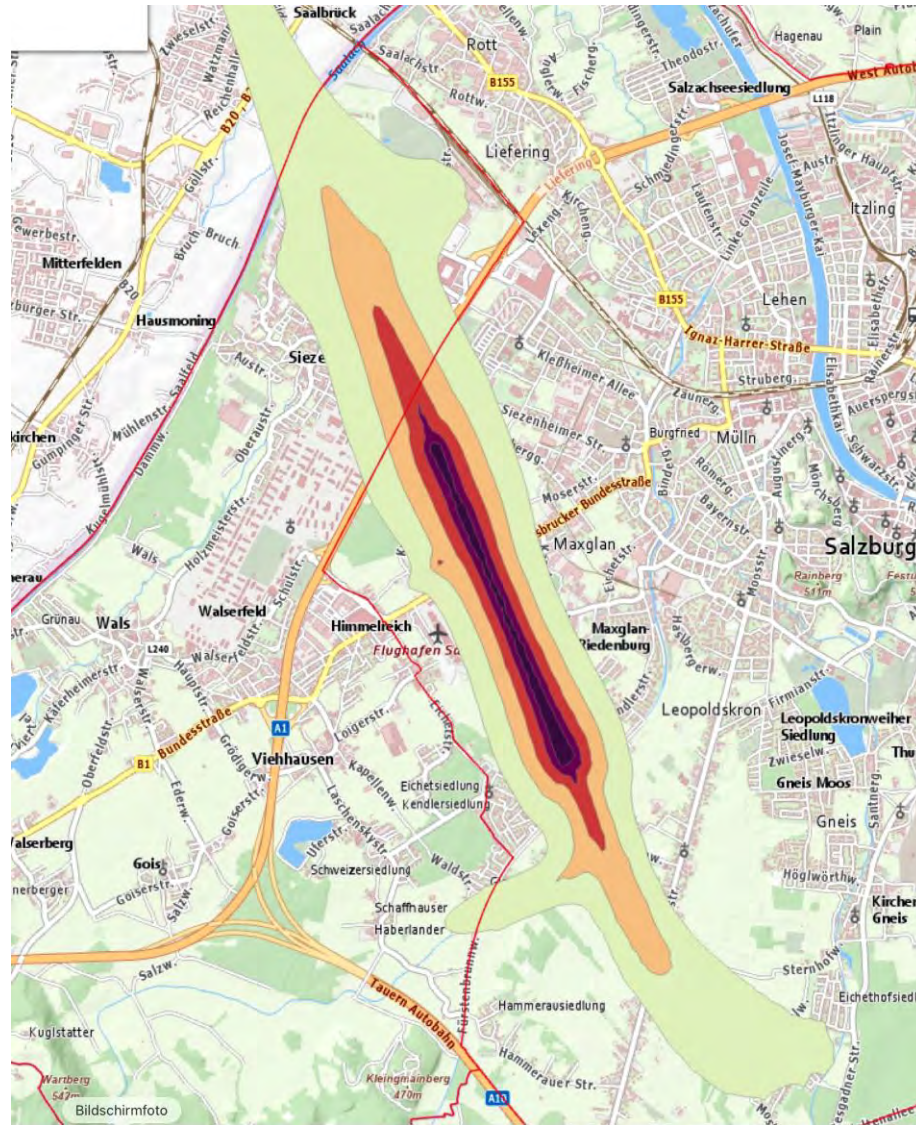
Innsbruck: $L_{den} > 55$ dB

Wien: $L_{den} > 54$ dB

Förderabwicklung Innsbruck: Adressenliste, fixe Prozentförderung, 200.000 Euro pro Jahr; Abwicklung über Wohnbauförderstellen;
10 Jahre Gebäudealter;

Förderabwicklung Salzburg: Einzelfallprüfung, Förderkommission Flughafen; Förderhöhe/-beträge nicht transparent;
25 Jahre Gebäudealter;

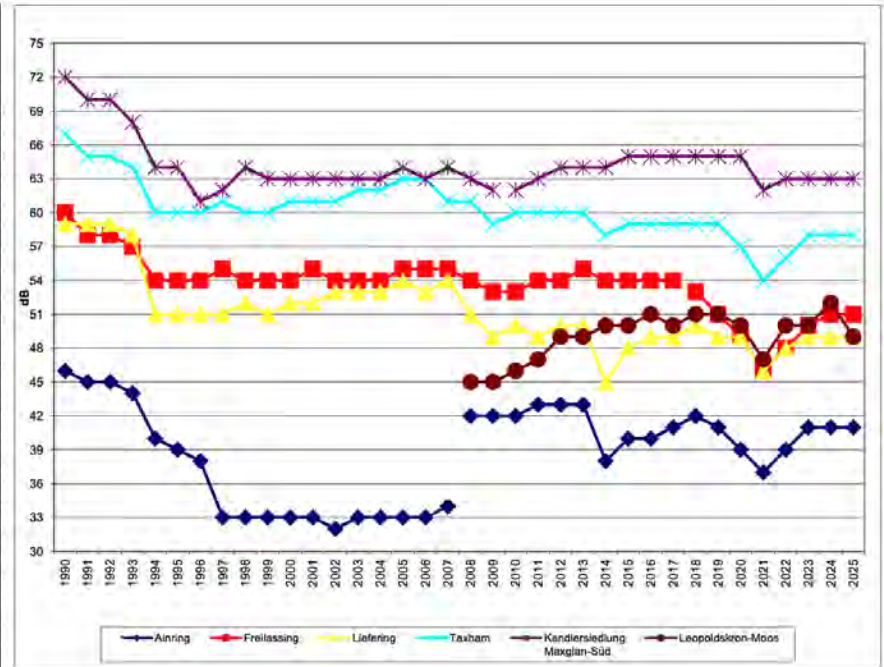
Fluglärmzonen Salzburg



7. Fluglärmentwicklung 1990 - 2025

Energieäquivalente Dauerschallpegel LDN
6 verkehrsreichste Monate des Jahres

Jahr	Messstationen					
	Ainring	Freilassing	Liefering	Taxham	Kendlersiedlung Maxglan-Süd	Leopoldskron- Moos
1990	46	60	59	67	72	
1991	45	58	59	65	70	
1992	45	58	59	65	70	
1993	44	57	58	64	68	
1994	40	54	51	60	64	
1995	39	54	51	60	64	
1996	38	54	51	60	61	
1997	33	55	51	61	62	
1998	33	54	52	60	64	
1999	33	54	51	60	63	
2000	33	54	52	61	63	
2001	33	55	52	61	63	
2002	32	54	53	61	63	
2003	33	54	53	62	63	
2004	33	54	53	62	63	
2005	33	55	54	63	64	
2006	33	55	53	63	63	
2007	34	55	54	61	64	
2008	42 *	54	51	61	63	45
2009	42	53	49	59	62	45
2010	42	53	50	60	62 **	46
2011	43	54	49	60	63	47
2012	43	54	50	60	64	49
2013	43	55	50	60	64	49
2014	38	54	45	58	64	50
2015	40	54	48	59	65	50
2016	40	54	49	59	65	51
2017	41	54	49	59	65	50
2018	42	53***	50	59	65	51
2019	41	51	49	59	65	51
2020	39	49	49	57	65	50
2021	37	46	46	54	62	47
2022	39	48	48	56	63	50
2023	41	50	49	58	63	50
2024	41	51	49	58	63	52
2025	41	51	49	58	63	49



Anmerkungen:

- 2019 Pistensanierung 24.04.-28.05.2019
- 2020 Corona-Lockdown ab dem 16. März 2020 und danach Einbruch der Flugbewegungen
- 2021 Coronabedingter Ausfall der Wintersaison
- ab 2022 langsame Erholung des Verkehrsaufkommens

* neuer Standort - Ainring / Heidenpoint ** neuer Standort ab Mai 2010 - Maxglan -Süd *** neuer Standort ab April 2018 - Freilassing **** neuer Standort ab August 2025 - Freilassing

Lärmbelastung im Umfeld des Salzburger Flughafens

3. Tag-Abend-Nacht Lärmindex - Lden - in Dezibel (dB)



1. Quartal 2024	Messstelle	Anzahl der Tage Tages-LDEN				Durchschnitt Tages LDEN/ Quartal
		> 35 dB	> 45 dB	> 55 dB	> 65 dB	
	Ainring	72	14			42,6 dB
	Freilassing		80	11		52,5 dB
	Liefering	2	85	4		51,3 dB
	Taxham			88	3	80,4 dB
	Maxglan-Süd			57	34	65,3 dB
	Leopoldskron-Moos	28	39	12	1	53,7 dB

1. Quartal 2025	Messstelle	Anzahl der Tage Tages-LDEN				Durchschnitt Tages LDEN/ Quartal
		> 35 dB	> 45 dB	> 55 dB	> 65 dB	
	Ainring	72	17			43,0 dB
	Freilassing		77	13		52,6 dB
	Liefering		88	2		50,8 dB
	Taxham		1	89		59,3 dB
	Maxglan-Süd			67	23	64,7 dB
	Leopoldskron-Moos	31	43	11		50,4 dB

2. Quartal 2024	Messstelle	Anzahl der Tage Tages-LDEN				Durchschnitt Tages LDEN/ Quartal
		> 35 dB	> 45 dB	> 55 dB	> 65 dB	
	Ainring	84	1			41,7 dB
	Freilassing		91			50,4 dB
	Liefering		91			49,3 dB
	Taxham		2	89		57,7 dB
	Maxglan-Süd			89	2	82,8 dB
	Leopoldskron-Moos	27	57			47,8 dB

2. Quartal 2025	Messstelle	Anzahl der Tage Tages-LDEN				Durchschnitt Tages LDEN/ Quartal
		> 35 dB	> 45 dB	> 55 dB	> 65 dB	
	Ainring	82	2			40,2 dB
	Freilassing		87			50,3 dB
	Liefering		91			49,6 dB
	Taxham		2	89		57,8 dB
	Maxglan-Süd			82	9	63,2 dB
	Leopoldskron-Moos	15	72	2	1	50,9 dB

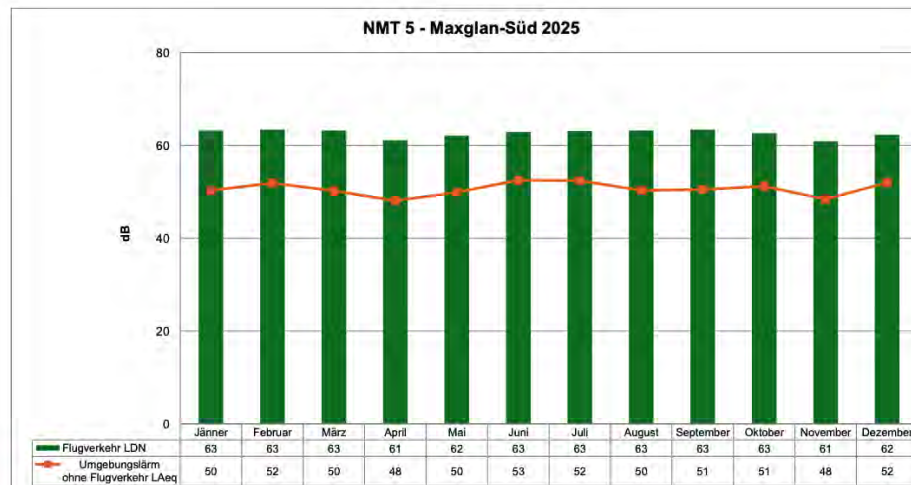
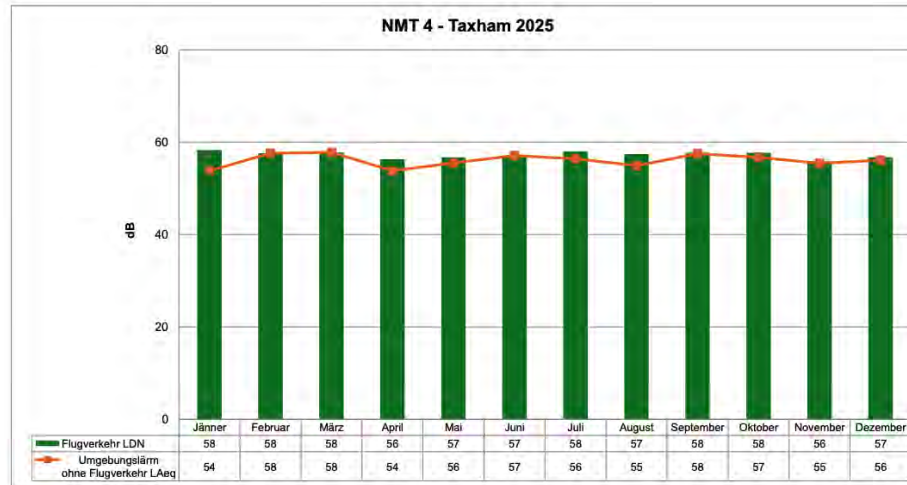
3. Quartal 2024	Messstelle	Anzahl der Tage Tages-LDEN				Durchschnitt Tages LDEN/ Quartal
		> 35 dB	> 45 dB	> 55 dB	> 65 dB	
	Ainring	83	4			40,7 dB
	Freilassing	2	90			50,4 dB
	Liefering	1	91			49,0 dB
	Taxham		3	89		58,0 dB
	Maxglan-Süd			80	11	63,5 dB
	Leopoldskron-Moos	17	73	1		49,4 dB

3. Quartal 2025	Messstelle	Anzahl der Tage Tages-LDEN				Durchschnitt Tages LDEN/ Quartal
		> 35 dB	> 45 dB	> 55 dB	> 65 dB	
	Ainring	87	3			41,0 dB
	Freilassing		88	4		52,5 dB
	Liefering		91	1		50,3 dB
	Taxham			92		58,9 dB
	Maxglan-Süd			68	24	64,3 dB
	Leopoldskron-Moos	18	70	3		49,6 dB

4. Quartal 2024	Messstelle	Anzahl der Tage Tages-LDEN				Durchschnitt Tages LDEN/ Quartal
		> 35 dB	> 45 dB	> 55 dB	> 65 dB	
	Ainring	78	6			40,8 dB
	Freilassing		91	3		50,4 dB
	Liefering	7	86	1		48,7 dB
	Taxham		9	85		57,5 dB
	Maxglan-Süd			86	8	62,9 dB
	Leopoldskron-Moos	33	54	2		48,4 dB

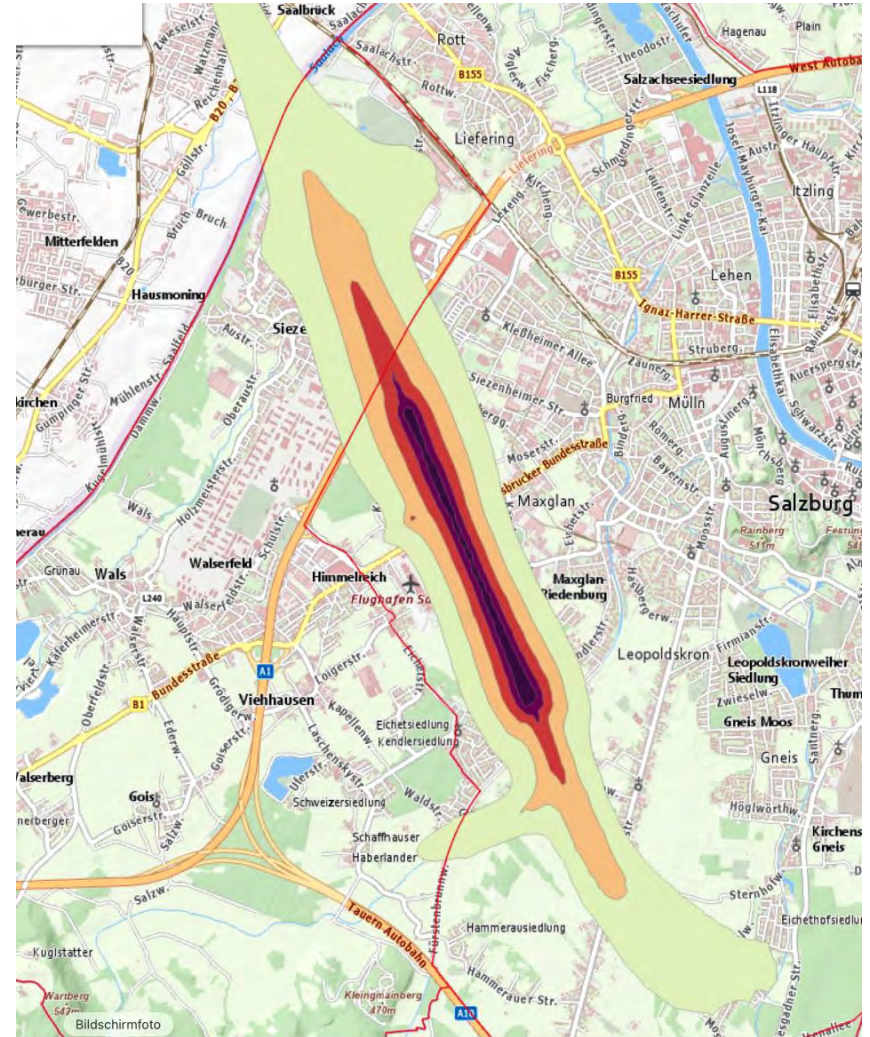
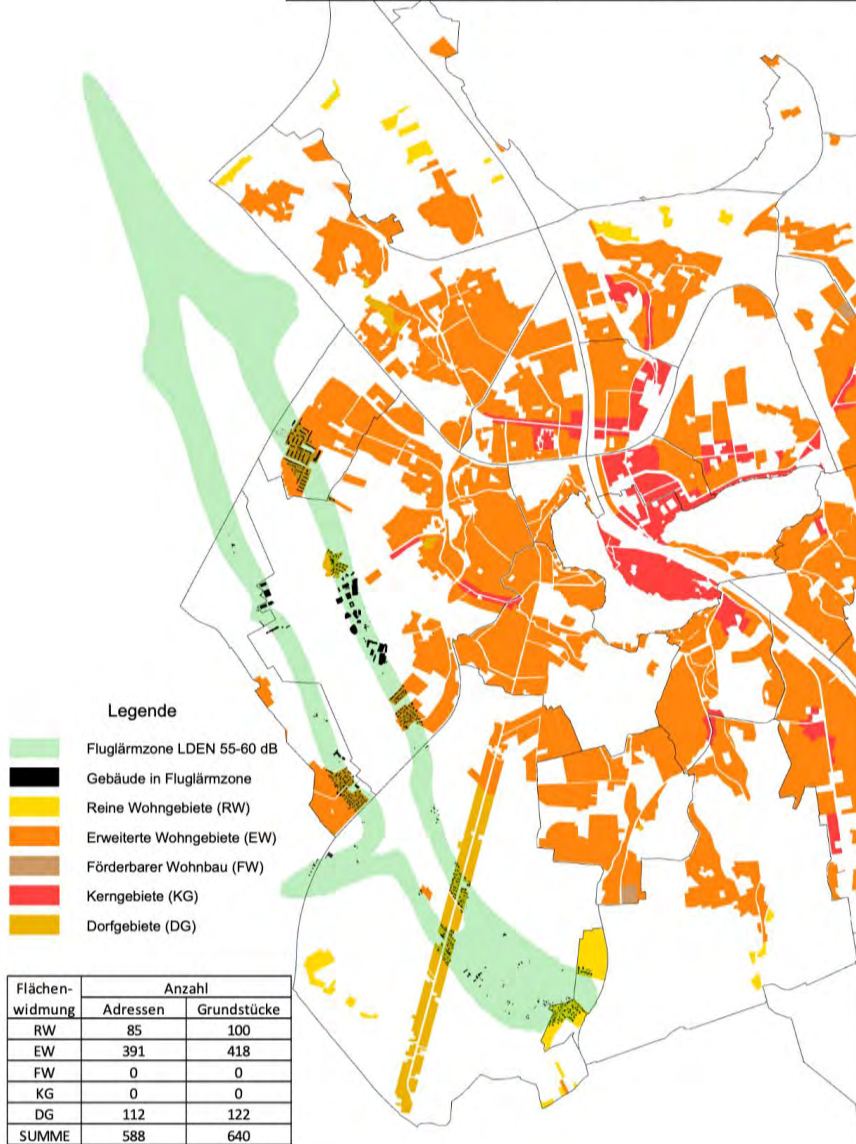
4. Quartal 2025	Messstelle	Anzahl der Tage Tages-LDEN				Durchschnitt Tages LDEN/ Quartal
		> 35 dB	> 45 dB	> 55 dB	> 65 dB	
	Ainring	82	1			40,2 dB
	Freilassing		90	2		52,3 dB
	Liefering	4	88			48,7 dB
	Taxham		7	85		57,7 dB
	Maxglan-Süd			83	9	62,9 dB
	Leopoldskron-Moos	36	38	4		48,3 dB

Lärmbelastung im Umfeld des Salzburger Flughafens





Anzahl Adressen und
 Grundstücke im Stadtgebiet
 im Bauland innerhalb
 der Fluglärmszone 2022
 LDEN 55 - 60 dB

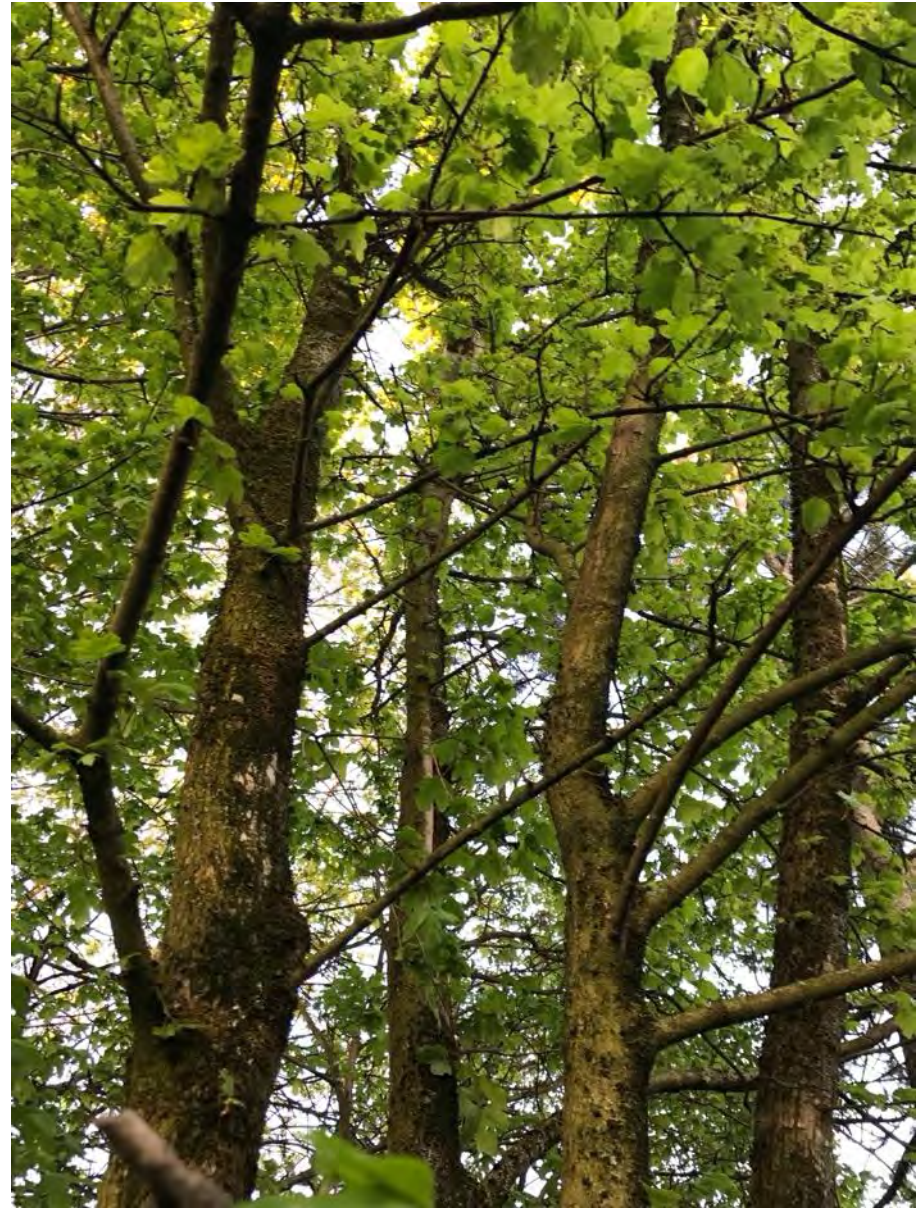


Kahlschlag des Immissionsschutzwalls Loig, Februar 2026:

- **kartiertes Naturschutz-Biotop „Baum- und Strauchhecke“, 446 m²**
- **ca 30 geschützte Laub- und Nadelbäume gem. Salzburger Baumschutzverordnung**

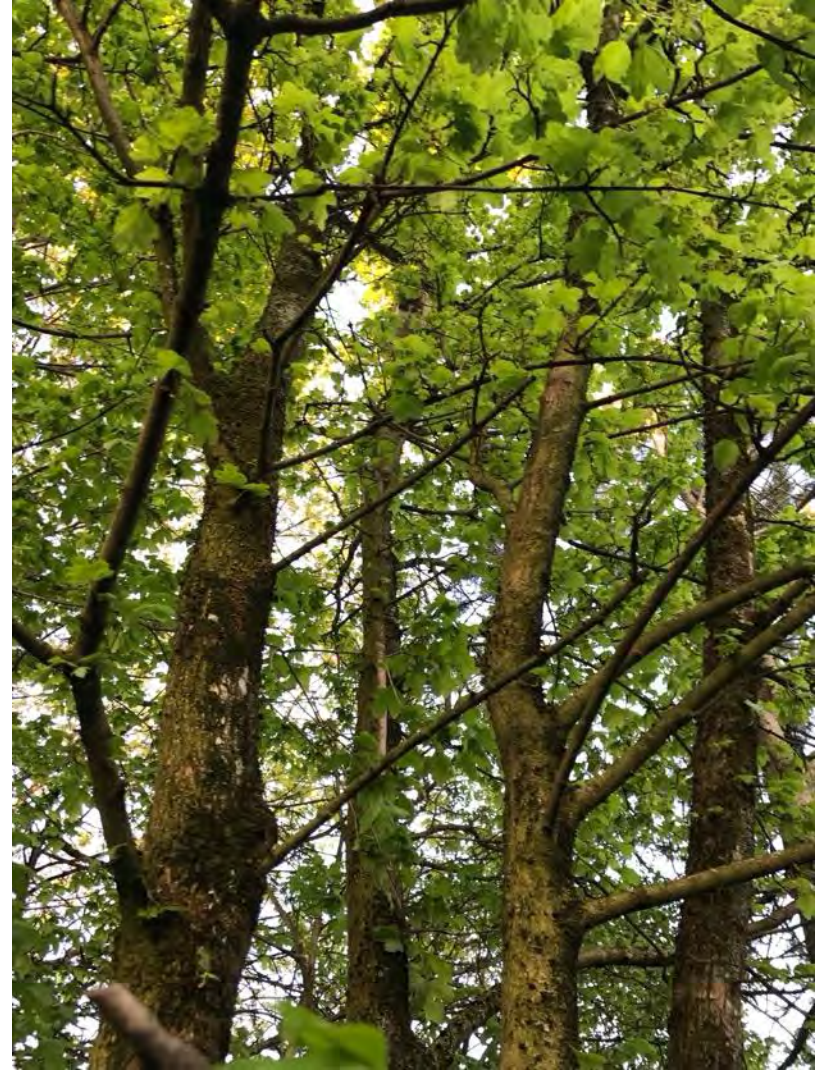




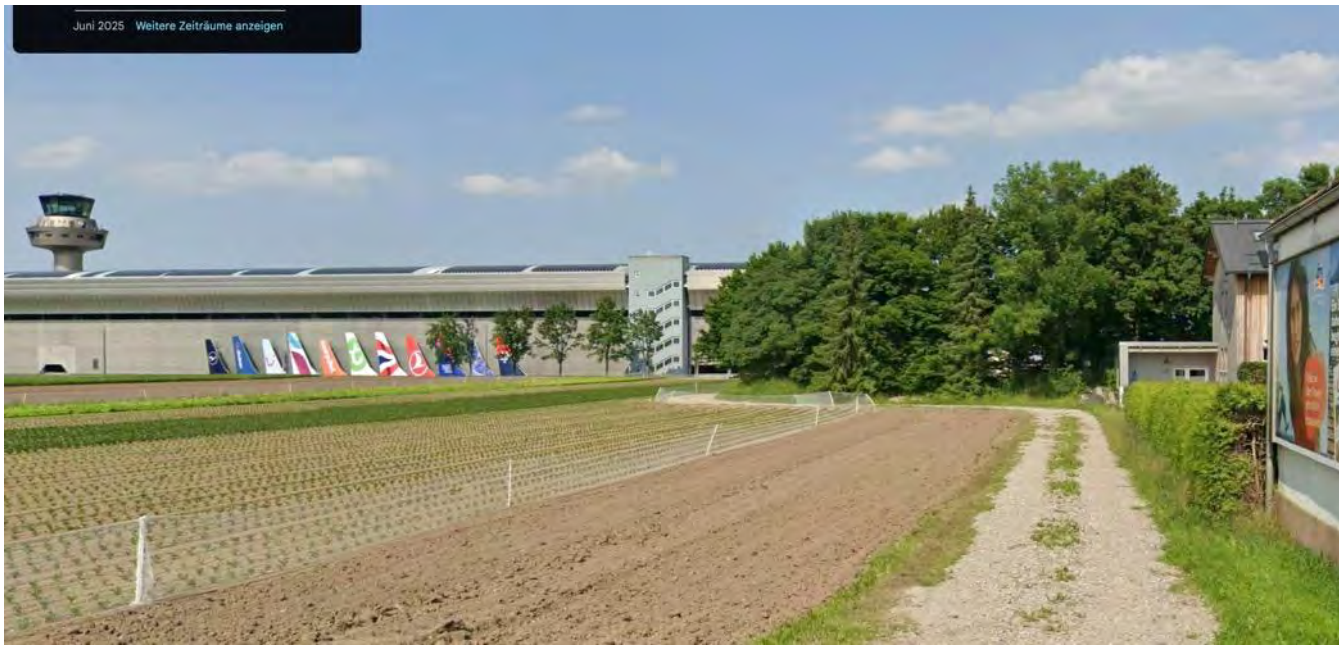












Lärmschutzwall mit Baumbepflanzung,
Immissionsschutz Staub, Abgase,
Scheinwerferbeleuchtung



Salzburg

Wals-Siezenheim



Kartierte „Baum- und Strauchhecke“
446 m² Fläche

Außenhalb
des Kartellmaßstabs



