

Positionspapier zum Flughafen Salzburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

seit nun über 40 Jahren kämpft unsere Region gegen die negativen Auswirkungen des Salzburger Flughafens. Allen wertvollen und ehrenwerten Bemühungen zum Trotz sind der Status quo und die Perspektiven miserabel. Wir stellen wiederholt klar, dass von unserer Seite der Flugbetrieb nicht generell in Frage gestellt wird.

Wir wehren uns in aller Eindringlichkeit dagegen, dass die Belastungen fast ausschließlich zu Lasten Bayerns gehen. In Verantwortung unseren Bürgerinnen und Bürgern gegenüber fordern wir Sie auf, endlich zum Schutze der Bevölkerung auf bayerischer Seite nachhaltig tätig zu werden.

Wir werden keine weitere Hinhaltetaktik, wie sie sich besonders negativ im Bürgerbeirat für den Flughafen Salzburg (BBFS) manifestiert, hinnehmen.

Der bestehende Staatsvertrag beinhaltet fast ausschließlich Regelungen für die deutsche Seite. Lediglich das Nachtflugverbot ist im Staatsvertrag verankert. Dies ist jedoch in der Zivilflugplatzgenehmigung des Flughafens geregelt und würde für ein Weltkulturerbe, wie es die Stadt Salzburg ist, nicht aufgehoben werden. Ein international übliches Regelwerk für den Betrieb des Salzburger Flughafens fehlt bis heute.

Die Versuche für den Erlass einer deutschen Durchführungsverordnung beruhen auf falschen oder einseitig interpretierten, österreichischen Zahlen und Aussagen. Deutsche und damit bayerische Interessen werden vollständig vernachlässigt. Diese Zustände waren und sind nicht zu tolerieren.

Wir bitten Sie in aller Deutlichkeit, sich unseren beigefügten Forderungen unverzüglich anzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen



Josef Flatscher
Erster Bürgermeister
Stadt Freilassing




Hans Eschlberger
Erster Bürgermeiester
Gemeinde Ainring



Bernhard Kern
Erster Bürgermeister
Gemeinde Saaldorf-Surheim



Dr. Peter Ramsauer
Mitglied des Bundestags



Michaela Kaniber
Mitglied des
Bayerischen Landtags



Georg Grabner
Landrat
Landkreis Berchtesgadener Land



Bettina Oestreich-Grau
Vorsitzende
Schutzverband Rupertiwinkel

Anlage

Das Positionspapier geht an:

1. Bundeskanzleramt der Bundesrepublik Deutschland
Frau Bundeskanzlerin Angela Merkel
2. Bundesministerium für Verkehr und Kommunale Infrastruktur
Herrn Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt
3. Auswärtiges Amt
Herrn Bundesminister des Auswärtigen Frank-Walter Steinmeier
4. Bayerische Staatsregierung
Herrn Ministerpräsident Horst Seehofer
5. Bayerisches Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr
Herrn Staatsminister Joachim Hermann
6. Bundeskanzleramt der Republik Österreich
Herrn Bundeskanzler Christian Kern
7. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Herrn Bundesminister Gerald Klug
8. Land Salzburg
Herrn Landeshauptmann Dr. Wilfried Haslauer
9. Stadt Salzburg
Herrn Bürgermeister Dr. Heinz Schaden
10. Flughafen Salzburg
Herrn Aufsichtsratsvorsitzenden Christian Stöckl
Herrn Geschäftsführer Ing. Roland Hermann
Herrn Geschäftsführer Mag. Karl Heinz Bohl

Anlage:

Forderungen und Erläuterungen der Unterzeichner des Positionspapiers zum Flughafen Salzburg

17. Mai 2016

Aufstellung von verbindlichen Regeln wie:

- Verzicht auf ‚opposite runway‘: Festlegung und Einhaltung der Betriebsrichtung gemäß international gültigen Regeln entsprechend der Windrichtung („gegen den Wind starten und gegen den Wind landen“)
- Festlegung von Abflugverfahren in Betriebsrichtung 33 mit einem frühest möglichen Abdrehpunkt, die einen Mindestabstand vom deutschen Siedlungsgebiet garantieren.
- Streichung der Nord-West-Abflugroute
- Landeverbot von Norden bei Rückenwind größer 5 Knoten
- Start-Überflughöhe von mindestens 750 Metern
- Einschränkung der Betriebszeiten bzgl. Starts nach Norden und Landungen von Norden über deutsches Hoheitsgebiet (Mo-Sa: 8-21 Uhr und Sonn- und Feiertag 10-18 Uhr)
- Einhaltung des Nachtflugverbotes
- Deckelung der Starts/Landungen pro Tag
- Implementierung satellitengestützter An- und Abflugverfahren: Die technischen und rechtlichen Voraussetzungen sind umgehend in Angriff zu nehmen.
- Nutzung der neu eingeführten Anflugrouten und Sichtflugstrecken bei entsprechenden Bedingungen
- Optimierung bestehender Flugrouten zur Reduzierung der Belastung durch Lärm und der Umwelt- und Gesundheitsbeeinträchtigung über deutschem Hoheitsgebiet

Die Einhaltung der neu definierten Regelungen ist monatlich in geeigneter Weise einvernehmlich zu verifizieren.

Die neuen Regelungen/Vereinbarungen bilden den Inhalt eines „Anhangs zum bestehenden deutsch-österreichischen Staatsvertrag“, den Flughafen Salzburg betreffend.

Verhandlungsführung auf Basis folgender Fakten:

- Zunahme der Flugbewegungen, für 1. Quartal 2016 Prognose um 6,5 Prozent
- Zunahme der Belastung durch Starts/Landungen nach/von Nord (Belastung Bayern) um aktuell 3 Prozent gegenüber dem Vorjahr.
- Zunahme der Passagierzahlen
- wachsende Maximalpegel in Anzahl und Ausprägung.
- Änderungen bestehender Flugrouten durch die Austro Control ohne nachweisliche Verminderung der Lärmbelastung. Austro Control kann Flugrouten über deutschem Hoheitsgebiet festlegen ohne dass eine Genehmigungsbehörde diese freigeben muss (Exekutive=Legislative) und bestehende Regelungen für deutsche Flughäfen eingehalten werden müssen.
- Ein Instrumentenlandesystem (ILS) nur für den Norden vorhanden: Bei Drehung der Start- und Landebahn könnte auch ein ILS in Richtung Süden installiert werden.

Anlage:

Forderungen und Erläuterungen der Unterzeichner des Positionspapiers zum Flughafen Salzburg

17. Mai 2016

- Die "Tauernflugroute" (Südanflug) wird so gut wie nicht geflogen.
- RNAV-GNSS Anflug wird auch bei gutem Wetter/guter Sicht so gut wie nicht geflogen.
- Diesbezügliche Aussagen zu Maschinenausstattung und Crew-Schulung werden willkürlich getroffen: Bei hohem Flugverkehrsaufkommen sind sie plötzlich doch möglich/vorhanden.
- Deutschland hat infolge des Staatsvertrags ein ILS installiert. Dies fehlt im österreichischen Süden.
- Der Staatsvertrag wurde nie auf Bewährung geprüft. Er basiert auf rund 5.000 Flugbewegungen. Jetzt sind es 55.000 Bewegungen. Damit hat er seine Geschäftsgrundlage verloren.
- Massive Zunahme des Maximalschallpegels durch kontinuierliche Zunahme der Flugbewegungen.
- Der Flughafen ist nur 2 km von der Staatsgrenze und damit von deutschem Siedlungsgebiet entfernt.
- Zürich kann nicht als Vergleich dienen, da dort eine wesentlich weitere Distanz zu Deutschland besteht und somit deutsches Gebiet höher überflogen wird. Außerdem bestehen in Zürich andere Pisten-Verteilungen. Dennoch gibt es für Zürich eine DVO.
- Der an der schweizerisch-österreichischen Grenze liegende Flughafen Altenrhein auf Schweizer Gebiet kann auch nicht als Vergleich dienen, da er wesentlich kleiner ist. Dennoch hat die Republik Österreich mit der Schweiz bezüglich dieses Flughafens eine DVO und einen Staatsvertrag abgeschlossen: Hier schützt sich Österreich selbst, aber nicht die Nachbarn.