

# Der Staatsvertrag muss angepasst werden

## Fluglärm-Schutzverband setzt auf Unterstützung durch den neuen Verkehrsminister

**FREILASSING (st)** - Eine Revision des Staatsvertrags zwischen Deutschland und Österreich zum Flughafenbetrieb Salzburg fordert der Fluglärm-Schutzverband Rupertwinkel. Große Hoffnungen setzt er dabei auf den neuen Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer. „Der Wahlkreisabgeordnete kennt unsere Situation bestens und hat bereits öffentlich Verbesserungen zugesagt“, so Verbandsvorsitzender Prof. Dr. Horst Clausen in einem Pressegespräch.

Mehr als 40 Jahre alt ist der Staatsvertrag inzwischen. Er legt unter anderem fest, dass am Salzburg Airport auch die deutschen rechtlichen Standards einzuhalten sind. Konzipiert war er allerdings vor vier Jahrzehnten für einen Regionalflugplatz mit 30.000 Passagieren im Jahr. „Im Jahr 2007 wurden mehr als 1,9 Millionen gezählt“, macht Prof. Clausen die Entwicklung vom Stadt- zum Großflughafen deutlich. Von über 80.000 Flugbewegungen spricht der Verbandsvorsitzende entgegen der Flughafen-Angaben von rund 22.000. Hier würden lediglich Linien- und Charterflüge gezählt, nicht aber die allgemeine Luftfahrt, also etwa die Privatflüge von Beckenbauer, Mateschitz und Co., kritisiert er auch die Informationspolitik des Airports.

Ein erheblicher Teil der Passagiere wird mit Bussen durch das Kleine deutsche Eck in Urlaubsquartiere Richtung Tirol gebracht. „Die Reichenhaller müssen so an Wochenenden bis zu 400 zusätzliche Busdurchfahrten verkraften“, sagt Clausen und verdeutlicht damit, dass auch die Kreisstädter die Schattenseite des Salzburger Flughafenbetriebs zu spüren bekom-

men. Die geografische Lage des Salzburg Airports sei für einen Massenbetrieb mit teilweise mehr als 280 Flugbewegungen an Winter-Samstagen „unvorteilhaft“. Die Ausrichtung der Start-/Landebahn habe zu einer Betriebsart geführt, die den größten Teil aller Belastungen und Gefährdungen auf die deutschen Grenzgemeinden verlagert. Nach wie vor mehr als 90 Prozent der Flugbewegungen gingen über deutsches Gebiet.

Nach Clausens Angaben führen darüber hinaus praktisch alle Abflüge zwischen 6 und 8 Uhr und alle Anflüge von 22 bis 23 Uhr über Norden, also Freilassing und die Nachbargemeinden. „Um 8 Uhr sind dann vielleicht auch die Bewohner an ‚Salzburgs Goldküste‘ aufgewacht, so dass man auch mal Richtung Süden starten kann“, kommentiert der Verbandsvorsitzende dies sarkastisch.

„Aus unserer Sicht ist eine Revision und Aktualisierung des mehr als 40 Jahre alten Staatsvertrags aus dem Jahr 1967 zu fordern“, so Prof. Clausen. Als Richtschnur dient ihm dabei der zwischen Deutschland und der Schweiz ausgehandelte Staatsvertrag zum Flughafen Zürich, den die Schweizer allerdings noch nicht ratifiziert haben. In ihm werden beispielsweise Regelungen getroffen für die Flugrouten, die Flughöhen und die Betriebsrichtung (Richtung der Ab- und Anflüge). Solche fehlen im deutsch-österreichischen Regelwerk von 1967 völlig. „Zahlreiche gesetzliche Regelungen und Verordnungen, die seitdem in Kraft traten, wurden nie berücksichtigt“, mahnt Prof. Clausen eine überfällige Aktualisierung an. Das ist nach Ansicht des Verbandsvorsitzenden und seiner Mitstreiter nicht nur wegen des von den Maschinen

ausgehenden Lärms, sondern auch aus Sicherheitsgründen nötig. Besonders riskant sei die am Salzburger Flughafen praktizierte Betriebsart „opposite runway“, bei der die Start beziehungsweise Landebahn im Gegenverkehr genutzt wird und das teilweise im Minutentakt wechselnd. „In der Einflugschneise in Hofham haben wir ein Schulzentrum, ein Seniorenheim, viele Menschen wohnen hier“, stellt Prof. Clausen fest. Die Gefahr, dass hier einmal ein größerer Flieger herunterkommt, sei nicht zu unterschätzen. „65 Prozent aller Flugunfälle passieren beim Landeanflug, 25 Prozent bei den Starts“, zitiert Clausen aus der Statistik.

Wie groß die Gefahr tatsächlich ist, zeigte ein Vorfall vom Anfang Oktober. Bei einer in Ungarn gestarteten Maschine, die eigentlich gar nicht Salzburg als Ziel hatte, fiel ein Motor aus. Der Pilot entschloss sich zur Landung in der Mozartstadt. „Da kam eine bereits havarierte Maschine und zwar nicht über den dünn besiedelten Salzburger Süden, sondern direkt über die 15.000-Einwohner-Stadt Freilassing“, so Clausen.

Als „ermutigend“ wertet der Schutzverband den Umstand, dass offenbar auch Landrat Georg Grabner die Gefahr erkannt hat und in seiner Eigenschaft als EuRegio-Präsident auf die Notwendigkeit grenzüberschreitender Zusammenarbeit beim Katastrophenschutz hinwies. Explizit nannte er dabei einen Flugzeugabsturz als Annahme für eine Übung. „Das wäre sicher notwendig“, meint Clausen. „Was ist, wenn eine mit 150 Personen besetzte Boeing 737 in den Bahnhof oder die Fußgängerzone stürzt? Wer versorgt die Verletzten, wo kommen sie hin, wie funktioniert die Zusammenarbeit der Einsatzkräfte?“

Für das Instrumenten-Lande-System (ILS) und die Standard-Abflugrouten in Salzburg lägen bis heute keine Risikoanalysen vor, obwohl dies im Rahmen eines deutschen Planfeststellungsverfahrens erforderlich wäre. Der Airport sei im Lauf der Jahre immer wieder ohne Berücksichtigung der deutschen gesetzlichen Regelungen ausgebaut und erweitert worden. Im Zusammenhang mit den neuesten Ausbauplänen werde versucht, zumindest eine Umweltverträglichkeitsprüfung einzufordern, wie sie auch von der EU festgelegt ist. Der bayerische Verkehrsminister Martin Zeil hat bekanntlich in einem Brief an Salzburgs Landeshauptfrau Gabi Burgstaller eine Beteiligung der deutschen Gemeinden verlangt (wir berichteten).

Für unerlässlich hält der Schutzverband nach wie vor sorgfältige Messungen des Fluglärms über Freilassing. Drei Messstellen seien dafür mindestens erforderlich. „Auch für uns sollte gelten, was im Süden Baden-Württembergs gefordert wird, nämlich dass die deutsche Seite das Maß der erträglichen Lärmbelastung für ihr eigenes Hoheitsgebiet selbst festlegt“, zitiert Prof. Clausen noch einmal den noch nicht in Kraft getretenen deutsch-schweizerischen Staatsvertrag.

Der Schutzverband sei nicht grundsätzlich gegen den Flughafen, doch dürfe der Betrieb nicht fast ausschließlich zu Lasten der deutschen Bevölkerung gehen.



Schutzverbandsvorsitzender Prof. Horst Clausen zeigt anhand der Lärmkurven die Belastung an einem „normalen“ Tag (unten) und an einem Spitzensamstag. Foto: Stronk