

## Südan- und -abflug war vorgesehen

*Zum Bericht „Einfache Lösungen für den Fluglärmstreit“ vom 6. Oktober:*

„Bezugnehmend auf den Artikel und mehrere Äußerungen in letzter Zeit über dieses Thema möchte ich auf einige, den Fachleuten offensichtlich unbekannte Fakten hinweisen. Zum Thema ‘Südan- beziehungsweise -abflug’: Bei der Eröffnung des neuen Flughafens und der gedrehten, neuen Start-Landebahn am 1. Juli 1961 erklärte der Geschäftsführer des Flughafens, Dipl.-Ing. Wilhelm Spazier: ‘Für den Nachtflug sind Behelfe vorgesehen, die ei-

nen Abflug nach Süden beziehungsweise das Landen nach Norden ermöglichen.’ Es bestand also von Anfang an die Absicht, An- und Abflug im Süden zu nutzen.

Im November 1988 stellte der Direktor des damaligen Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL, seit 1994 Austro Control), Johann Rausch, fest, dass a) das militärische Sperrgebiet über dem Tennengebirge auf eine Höhe von 2100 Meter reduziert wird und somit Landeanflüge zum Salzburg Airport aus Süden durch das Salzachtal möglich sind, b) jetzt nur noch die für den Instrumentenanflug nötigen Geräte auf dem Salzburger Flughafen montiert

werden müssen, c) sollte es zu Protesten der Bevölkerung im Salzachtal kommen, müsse die Entscheidung ‘auf politischer Ebene’ gefällt werden (siehe SN vom 5. November 1988).

Man darf davon ausgehen, dass der damalige Direktor des BAZL die Einrichtung eines Instrumenten-Landesystems (ILS) für den Südanflug nicht ohne solide fachliche Grundlagen und Kenntnis der Situation in Salzburg vorschlug.

Im April 2008 (bereits 20 Jahre später) wurde die Kontrollzone für den zivilen Flugverkehr nach Süden erweitert, allerdings fehlen ein ILS oder entsprechende moderne, GPS/GNSS-basierte Ein-

richtungen bis heute. Ein Fachgutachten aus dem Jahr 2007 stellte fest, dass meteorologisch gesehen rund 70 Prozent des Jahres ‘Kalmensbedingungen’ (ruhige Windverhältnisse) am Flughafen Salzburg herrschen, das heißt ein Abflug nach Süden oder eine Landung von Süden her problemlos möglich sind. Die Meinung eines erfahrenen Piloten ist daher nicht ‘wirr’, sondern sie entspricht den jederzeit überprüfbaren Fakten und den Aussagen anderer Berufspiloten.

Seit 2011 wird am Flughafen Innsbruck das europäische SBAS (Satellitengestützte Anflugsystem) EGNOS eingesetzt, das bestehende ILS-Geräte

zur Anflugkontrolle verwendet. Zum Thema ‘Durchführungsverordnung’: An der Grenze zu Vorarlberg liegt der Schweizer Flughafen Althenrhein bei St. Gallen. Im März 1992 schlossen die Republik Österreich und die Schweiz einen Staatsvertrag über grenznahe Flugplätze und eine Vereinbarung zur Durchführung des Vertrags. Hier wird eine saubere Trennung zwischen Vertrag und Durchführung getroffen. Vorbildlich wird in dieser DVO (Durchführungsverordnung) das Thema ‘Lärmbelästigung’ durch die Festlegung eines ‘Lärmkorsetts’ geregelt. Warum können solche Regelungen nicht auf den Flughafen Salzburg übertragen

und entsprechend den lokalen Möglichkeiten angepasst werden? Der Staatsvertrag von 1967 für den Flughafen Salzburg müsste längst revidiert und den heutigen Gegebenheiten angepasst und ebenso durch eine DVO ergänzt werden.

*Prof. Horst Clausen  
Freilassing*