

Protest der Salzburger Fluglärm-Gegner wird lauter

Grüne kritisieren „Greenwashing“ und stellen Standortfrage – Alarmglocken bei Anrainern auch im BGL wegen geplantem Ausbau

Von Michael Hudelist

Salzburg/Freilassing. Die Zeit der „lauten Wintersamstage“ über Freilassing, sowie Taxham und Wals-Siezenheim naht, dann landen wieder bis zu 120 Maschinen am Rollfeld im Stadtteil Maxglan und bringen in Summe bis zu 30 000 Skiurlauber in das Salzburger Land, die Nachbarbundesländer und Oberbayern. Doch die Fluglärm-Gegner sind bereits jetzt ungewöhnlich aktiv, so wehren sich die Sprecher der Anrainer in Salzburg und Freilassing vehement gegen Ausbaupläne und werden dabei unterstützt von der Bürgerliste, den Grünen in der Stadt Salzburg.

Während Baustadträtin Martina Berthold die Ausbaupläne des Airports stoppen will, kritisiert Stadtrat Bernhard Carl ein „Greenwashing“ der Managements, das seiner Meinung nach

versuche, durch den Kauf von E-Fahrzeugen darüber hinwegzutäuschen dass „der Flughafen als Start- und Landemöglichkeit für besonders klimaschädliche Flugzeuge dient“.

Während es PR-Botschaften des Flughafens zum Beispiel über einen Cargo-Lader mit Elektroantrieb mühelos in Salzburger Medien schaffen, haben es lärmgeplagte Anwohner oft schwerer sich Gehör zu verschaffen. Unterstützung erhalten sie in Salzburg jetzt aber von den Grünen. Nach Stadträtin Martina Berthold kritisiert nun auch Gemeinderat Bernhard Carl das Management und wirft diesem „Greenwashing“ vor, also so zu tun, als wäre ein Flughafen klimafreundlich. Dass der Airport am Boden bis zum Jahr 2050 CO₂-neutral sein möchte sei zwar positiv zu sehen, „aber das kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Flugverkehr eine hohe

klimaschädliche Wirkung hat, die weit über die reine CO₂-Menge hinausgeht, die beim Verbrennen von Kerosin frei wird. Tatsächlich ist die klimaschädliche Wirkung bis zu fünfmal so hoch“.

Der Salzburger Flughafen liege bekanntlich im Stadtgebiet, die Lärmbelastungen für die Bevölkerung seien nicht zu leugnen, „der Flughafen dient als Start- und Landemöglichkeit für besonders klimaschädlichen Flugzeuge“. Angesichts der Lage im Stadtgebiet stelle sich die Frage, welchen Weg der Flughafen in Zukunft gehen werde. Wie auch Berthold fordert Carl ein klares Zukunftskonzept des Airport-Managements und der Eigentümer, also Stadt und Land Salzburg. Berthold stellt gar den Standort in Frage. Es sei nicht mehr zeitgemäß, einen Regionalflughafen am Stadtrand auszubauen. „Es ist höchst an der Zeit, die Expansionsbestrebun-



An den Wintersamstagen wird das Terminal 2 aufgesperrt, trotzdem ist das Gedränge im Terminal 1 oft sehr groß. – Foto: hud

gen des Flughafens zu stoppen oder zumindest kritisch zu hinterfragen“, argumentiert Carl.

Wegen der kolportierten Ausbaupläne schrillen bei den beiden Anrainerverbänden in Salzburg und im Berchtesgadener Land die Alarmglocken. „Alle Investitionen machen den Flughafen noch at-

traktiver, aber es wird kein Geld in die Hand genommen um beide Betriebsrichtungen gleichwertig nutzen zu können“, sagt Bettina Oestreich vom Schutzverband Rupertiwinkel. Sie vermutet, dass der Umbau des Terminal 1 auch mehr Flüge und mehr Passagiere fördern könne. „Also werden

beim Umbau auch zusätzliche Security-Gates und Abfertigungsschalter eingerichtet?“. Oestreich stellt auch die Frage, ob ein Flughafen mit zwei Millionen Passagieren weiterhin mit Steuergeld finanziert werden könne. „Verstößt das nicht gegen EU-Recht?“, fragt sie.

Mehr Flugverkehr befürchtet auch der neue Vorsitzende der Salzburger Anrainer, Michael Lederer. Er geht davon aus, dass dem Aus- und Umbau der Infrastruktur „zwangsläufig eine Erhöhung der Flugkapazitäten folgt und damit eine unkontrollierte Verstärkung der Lärmbelastungen“. Die Eigentümer Stadt und Land Salzburg würden in der Klimakrise viele Schritte rückwärts gehen „und jede aufkommende Diskussion über eine fundierte Grundsatzdiskussion mit der Wirtschafts- und Arbeitsplatz Keule beenden“.