

Zehn Jahre nach dem Hoffnungsschimmer

Am 22. September 2016 – also heute auf den Tag genau vor zehn Jahren – vereinbarten die beiden Staaten Deutschland und Österreich einen Technischen Ausschuss und erste Maßnahmen für den Salzburger Flughafen. Aus Sicht der bayerischen Seite ist bis heute vieles nicht umgesetzt. Das sorgt für Ernüchterung.

Von Franz Eder

Es war ein Termin, der vor zehn Jahren große Erwartungen weckte: Der 22. September 2016 sollte ein Wendepunkt im jahrzehntelangen Streit um den Fluglärm des Salzburger Flughafens sein. Deutsche und österreichische Vertreter kamen an diesem Tag in Wien zusammen, ein gemeinsamer Technischer Ausschuss wurde eingesetzt, erste Maßnahmen sollten bereits mit dem Sommerflugplan 2017 greifen. Heute, genau zehn Jahre später, fällt die Bilanz von Bettina Oestreich und Robert Judl vom Fluglärmschutzverband Freilassing ernüchternd aus: Flugverfahren wurden zwar entwickelt. Genutzt würden sie aber nur selten. Weitere Schritte seien ausgiebig.

Die Erwartungen der deutschen Seite gingen jedoch weiter. Sie forderte nach Angaben Oestreichs eine signifikante Reduktion der Flugbewegungen. Dabei ging es ausdrücklich nicht um den „Dauerschallpegel“ oder die Zahl der betroffenen Einwohner, sondern um die absolute Zahl der Flüge. Auch der aus deutscher Sicht nicht notwendige sogenannte Opposite-Runway-Betrieb – ein Verfahren, bei dem Flugzeuge auf derselben Start- und Landebahn in entgegengesetzte Richtungen starten und landen – sollte reduziert werden.

Dass überhaupt Bewegung in die Sache kam, war Ergebnis eines jahrelangen Ringens. Der deutsch-österreichische Staatsvertrag von 1967 sieht für Meinungsverschiedenheiten zunächst ein Konsultationsverfahren vor. Aus Sicht Österreichs war dieses Instrument jedoch jahrzehntelang nicht genutzt worden. Zwischen 1969 und 2016 sei der Vertrag nicht grundlegend daraufhin überprüft worden, ob er



Beim Termin in Wien wurde ein gemeinsamer Technischer Ausschuss eingesetzt, erste Maßnahmen sollten bereits mit dem Sommerflugplan 2017 greifen. Heute, zehn Jahre später, fällt die Bilanz von Bettina Oestreich und Robert Judl vom Fluglärmschutzverband Freilassing ernüchternd aus. – Foto: FMT-Pictures - MW

nach zur Entwicklung des Flughafens passe.

Inzwischen waren die Verkehrsverhältnisse am Salzburger Flughafen andere als bei Abschluss des Vertrags. Genau hier setzte die Kritik der bayerischen Seite an. Zuvor war nach Darstellung Oestreichs in der Fluglärmschutzkommission immer wieder erklärt worden, bei den Flugverfahren seien bereits alle Möglichkeiten ausgeschöpft. Später habe sich gezeigt, dass dies nicht der Fall gewesen sei.

Beteiligte haben bis zu 300 Stunden investiert

Im Rahmen eines Konsultationsverfahrens wurde dann am 30. Juni 2014 auf österreichischer Seite der Bürger- und Bürgerinnenbeirat Flughafen Salzburg (BBFS) gegründet. Vertreter des Flughafens, der Eigentümer und der Anwohner beiderseits der Grenze saßen dabei an einem Tisch. Die Arbeit sei weitgehend ehrenamtlich erfolgt, manche Beteiligte hätten bis zu 300 Stunden investiert, berichtet Oestreich.

2016 zogen alle Vertreter der bayerischen Seite schließlich die Konsequenz: Weil aus seiner Sicht zu wenig umgesetzt wurde und österreichische Gemeinden Vorschläge zur Entlastung der deutschen Seite ablehnten, beschloss



Teilnehmer des Gesprächs am 22. September 2016: Landrat Georg Grabner, Bürgermeister Josef Flatscher (Freilassing), Schutzverbands-Vorsitzende Bettina Oestreich, der Abteilungsleiter Luftfahrt im Bundesverkehrsministerium, Ministerialdirektor Geroald Reichle, die Bürgermeister Hans Eschlberger (Ainring) und Bernhard Kern (Saaldorf-Surheim), Ralf Paurat (Mitarbeiter im Referat Flugsicherung des Bundesverkehrsministeriums), Ministerialrat Rainer Köstler vom Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr sowie Robert Ertl von der Deutschen Flugsicherung.

– Foto: Archiv

er am 7. Juni seinen Austritt und legte ein Positionspapier vor. Kommunal-, Landes- und Bundespolitikern unterstützten die Forderungen. Nach Einschätzung Österreichs zeigte dieser Schritt Wirkung. Plötzlich wurden bei der österreichischen Austro Control Möglichkeiten diskutiert, Flugverfahren zu ändern, wegzulassen oder neu einzuführen.

Der Wiener Termin am 22. September 2016 sollte daraus konkrete Maßnahmen machen. Der Technische Ausschuss wurde paritätisch besetzt und unter die Leitung der Verkehrsministerien beider

Länder gestellt. Sein Auftrag war klar: Möglichkeiten zur Verbesserung der Fluglärmsituation erarbeiten.

Tatsächlich entstanden neue Flugverfahren. Die Austro Control legte erstmalig ein Pistennutzungs-konzept vor. Darin sollte vereinfacht gesagt festgelegt werden, unter welchen Wind- und Sichtbedingungen von Süden angefliegen beziehungsweise nach Süden gestartet wird. Doch genau bei der Umsetzung sieht Österreich bis heute das Problem. Die neuen Verfahren seien zwar vorhanden, würden aber „meist im einstelligen

Prozentbereich“ geflogen. Die Airlines müssten sie schließlich auch tatsächlich nutzen. Wenn in der Fluglärmschutzkommission bei neuen Destinationen oder Fluggesellschaften danach gefragt werde, gebe es entweder ein Nein oder keine Antwort. „Leider sind wir aber nicht der Verhandlungspartner der Airlines“, sagt Oestreich.

Auch ein 2020 vorgelegtes neues Pistennutzungs-konzept sei nach ihren Angaben nicht mit der deutschen Seite besprochen worden. Eine vereinbarte Evaluierung, mit der hätte überprüft werden sollen, wie wirksam die Maßnahmen tatsächlich sind, habe nach Darstellung der beiden Schutzverbands-Vorsitzenden ebenfalls nicht stattgefunden.

Für Judl ist das besonders problematisch, weil der 2016 vereinbarte erste Schritt aus seiner Sicht nicht das Ende, sondern der Anfang einer Entlastung sein sollte. Die nächsten Schritte seien bis heute nicht angegangen worden. Gleichzeitig blickt Judl mit Sorge auf die weitere Entwicklung des Flughafens. Salzburg könnte seine Sommerdestinationen ausweiten und dabei auch Fernverbindungen anbieten. Für die bayerische Seite bedeute das die Gefahr zusätzlicher Belastungen gerade in den Monaten, in denen sich die Menschen viel im Freien aufhalten.

Schiedsgericht erstmals offen angesprochen

Österreich erinnert deshalb an das, was vor zehn Jahren als hoffnungsvoller Neuanfang galt: Damals seien die betroffenen Bürger in die Erarbeitung der Maßnahmen einbezogen worden. Sie hofft, dass dieser Ansatz wieder aufgegriffen wird und künftige Entscheidungen auf Grundlage aller Daten und Fakten getroffen werden.

Und sie verweist auf eine Möglichkeit, die bereits im Staatsvertrag von 1967 vorgesehen ist: Wenn Konsultationen zu keinem Ergebnis führen, kann ein Schiedsgericht angerufen werden. Dass diese Option 2025 in der Fluglärmschutzkommission überhaupt offen angesprochen wurde, habe auf österreichischer Seite für Überraschung gesorgt. Zehn Jahre nach dem Treffen in Wien ist damit aus Sicht der bayerischen Fluglärmschützer vor allem eines geblieben: die Hoffnung, dass aus den damals vereinbarten ersten Schritten irgendwann auch die angekündigten weiteren werden.