

25.11.2015

Protokoll 15. Sitzung des „BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“

Datum: 23. November 2015 / 09.00 Uhr bis 18.00 Uhr
Ort: Salzburger Flughafen GmbH / Sitzungszimmer

TOP 1: Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit

Das Moderationsteam begrüßt die Teilnehmenden und stellt die Anwesenheit fest. (Beilage 1 Anwesenheitsliste).

Anwesende (o.T.):

Lukas Gasser / Land Salzburg
Christina Rudorf / Stadt Salzburg
Christian Woborsky / Austro Control Wien
Walter Hager / Austro Control Salzburg
Hermann Lutzenberger / Gemeinden Anif und Grödig
Christian Indinger / Gemeinde Hallein
Günter Oblasser / ASA
Brigitte Grill / ASA
Stefan Brugger / Gemeinde Wals - Siezenheim
Bettina Oestreich / Schutzverband Rupertiwinkel
Peter Blahak / Schutzverband Rupertiwinkel
Thomas Wagner / Gemeinde Freilassing
Ludwig Nutz / Gemeinde Saaldorf-Surheim
Leopold Tazreiter / Repräsentant Fluglinien
Rudolf Lipold / SFG
Claudia Typelt / SFG
Claudia Schneeweiß/ SFG Protokoll
Alexander Klaus / SFG
Ursula König / Moderation
Wolfgang Wörnhard / Moderation

Nicht anwesend (entschuldigt):

Daniela Beck / Land Salzburg
Peter Kopp / Stadt Salzburg
Reinhold Schmuck / ASA
Peter Huber / Gemeinden Bergheim und Elixhausen
Michael Becker / Gemeinden Anif und Grödig
Beda Percht / Gemeinde Hallein
Martin Häusl / Gemeinde Saaldorf-Surheim
Robert Semm / Repräsentant Fluglinien
Gabriele Noreisch / Gemeinde Ainring
Norbert Gruber / SFG

Gäste:

zu TOP 8: Hermann Jell, Hannes Lammerhuber

TOP 2: Tagesordnung

Die TO ist Anhang des Protokolls (Beilage 2 TO). **Die Tagesordnung wird angenommen.**

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 16.Sitzung des BBFS, 14.01.2016)

Das Protokoll ist nach zusammenhängenden Themen und nicht nach dem chronologischen Verlauf strukturiert.

TOP 3: Protokoll der 14. Sitzung/Klausur vom 22. und 23. September 2015

Die Änderungen von Lutzenberger und Oblasser wurden im Protokoll der 14.Sitzung vorgenommen. **Das Protokoll wird in der korrigierten Form angenommen. Der Kurzbericht der 14. Sitzung und die Fortschrittskontrolle Stand 9.11.15 werden angenommen.**

MT hat ein „Verhandlungspaket BBFS“ gestaltet (Beilage 3 Verhandlungspaket BBFS) mit dem Ziel, die hohe Komplexität des gesamten Themenfeldes übersichtlich darzustellen und die Kommunikation darüber zu erleichtern. Ergänzungen und Änderungswünsche sollen an MT bis zur nächsten Sitzung bekannt gegeben werden.

TOP 4: Informationsaustausch

Treffen:

01.10.2015 LH-Stv. Stöckl, ACG-Management und BBFS-Delegation

Vom ACG-Management kamen deutliche Signale den BBFS zu unterstützen und die Zusammenarbeit BBFS-ACG zu verbessern. Das Gespräch ist sehr konstruktiv verlaufen. LH-Stv.Stöckl hat die Anzahl der Sitzungen und die mit dem BBFS verbundenen Kosten angesprochen und erinnerte an die Vereinbarung, die Sitzungen im Jahr 2016 auf 4 zu reduzieren. Die BBFS-Teilnehmer gaben ihre Bedenken gegen die Kürzung der Sitzungen bekannt und würden dies auch als fehlende Wertschätzung und fehlende Fairness dem ehrenamtlichen Engagement der BBFS-Mitglieder gegenüber empfinden. Ein Kompromiss konnte gefunden werden. Vorerst sind daher für Jänner und März Termine geplant.

28.09.2015 Vorstellung Lärmsoftware im Magistrat

Eine interne Vorstellung der neuen Lärmberechnungssoftware als Ergänzung zum bestehenden Lärmberechnungsprogramm der Stadt Salzburg hat am 28.9.2015 stattgefunden. Teilgenommen haben: Bgm. Schaden, Stadtrat Padutsch, Magistrat Salzburg (Kopp, Jell, Lammerhuber), SFG (Lipold, Typelt), ACG, BMVIT (Papesch), Bayrisches Staatsministerium (Köstler, Esterlechner), Firma Wölfl.

Lipold berichtet über ein Telefonat der SFG-Geschäftsführung mit Landrichter/BMVIT. Von Seiten BMVIT wird das Interesse an einem Weiterbestand des BBFS übermittelt. Landrichter bietet an, an einer Sitzung des BBFS teilzunehmen, sofern ein Thema behandelt wird, das das BMVIT betrifft.

Lipold berichtet über die Entwicklung der Airlinepartner Intersky und Air Berlin.

Intersky hat mit Mitte November die Verbindung nach Zürich eingestellt.

Die strategische Neuausrichtung der Air Berlin/Etihad trifft auch den Flughafen. Die Hamburgverbindung wird ab Jänner 2016 gestrichen, der HUB Palma wird aufgelassen. Die Flüge von Salzburg nach Palma werden daher reduziert. Air Berlin HUBs sind weiterhin Düsseldorf und Berlin. Der Wegfall von Intersky und Air Berlin (Hamburg und Palma) führen zu Einbußen von ca. 2 Mio.Euro im Jahr 2016.

Lipold berichtet, dass der Flughafen für das Jahr 2015 eine deutlich höhere Dividende als bisher an die Eigentümer Land und Stadt ausschütten muss. Die Dividende wurde von 2,6 Mio Euro auf 4 Mio Euro erhöht.

Oblasser merkt an, dass auch die ÖBB Werbung „Salzburg - Flughafen Wien in 2h49“ dem Salzburger Flughafen Passagiere kosten wird.

Oestreich berichtet, dass bei der FLK am 20.10.2015 kein Vertreter der ACG anwesend gewesen ist, obwohl es lt. Luftverkehrsgesetz eine Verpflichtung der ACG zur Berichterstattung in der FLK gibt. Folgemaßnahmen von deutscher Seite könnten erfolgen.

Oestreich kritisiert das Plus von 6,5% im Winterflugplan. Es wird kritisiert, dass lt. Dezemberflugplan für den 26.Dezember 173 Bewegungen geplant sind und dass sogar an diesem höchst sensiblen Weihnachtsfeiertag keine Rücksicht auf die Anrainer genommen wird.

Lipold merkt an, dass nur in wenigen Ländern ist der 26. Dezember ein Feiertag ist. In diesem Jahr ist es ein Samstag, der im Winter ein Reisetag ist. Die Entwicklung der letzten 5 Jahre zeigt eine deutliche Verringerung der Flüge an den Wintersamstagen unter 100 Landungen (Beilage 4 Statistik Wintersamstage 2007 bis 2015).

TOP 5: Schreiben der Anrainer vom 12. Oktober und Antworten von LH.-Stv. Stöckl und SFG

Der Auslöser für eine Diskussion zu grundsätzlichen Fragestellungen seitens der Anrainerschutzverbände und Gemeinden war einerseits die IGF Studie, in der aus der Sicht der Anrainer in Bezug auf das Kapitel Lärm einiges wie z.B.: das Gebiet der Umfrage, zu hinterfragen wäre und einige Aussagen als Provokation für die Hauptbetroffenen der Lärmbelastung aufgefasst wurde. Der Kern des entstandenen Konfliktes ist aus der Sicht der Anrainer allerdings die Interpretation des Flughafens, die in seiner Medien-Information veröffentlicht wurde. Dazu kamen noch ein E-Mail von LH.-Stv. Stöckl und ein Fernsehbeitrag des LH.-Stv. Die Anrainer sehen darin ein fehlendes Problembewusstsein in Bezug auf ihre Anliegen und fühlen sich somit nicht ernst genommen. Darüber hinaus fehle das Problembewusstsein auch für die Schwierigkeiten in der Rückbindung und dem Druck der auf die Vertreter der Anrainer durch die Medien-Information entstand. Dies wiederum erschwere für den ganzen BBFS Kompromisslösungen. Aus Sicht der Anrainer kann es nicht nur um Lastenverteilung unter den Anrainern in Nord und Süd gehen. Die Anrainer lassen sich nicht in einen Nord-Süd Streit hineinmanövrieren.

Seitens der Eigentümer wird betont, dass dem BBFS aus gesellschaftsrechtlichen Gründen kein direktes Mitspracherecht bei Angelegenheiten des Flughafens eingeräumt werden kann und dass vom BBFS erarbeitete Vorschläge in den entsprechenden Gremien beschlossen werden müssen, die konsensualen Empfehlungen des BBFS aber jedenfalls ernst genommen werden, da sie auch die Abwägung von wirtschaftlichen Auswirkungen beinhalten werden. Die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens darf aus Sicht der Eigentümer durch keine einschränkenden Maßnahmen gefährdet sein. Es gibt aber kein Verbot über bestimmte Themen zu diskutieren.

Eine Stellungnahme der Anrainer- und Gemeindevertreter auf die Antworten von LH.-Stv. Stöckl und SFG auf ihr Schreiben vom 12.10.15 wurde in der Sitzung verteilt. (Beilage 5 Stellungnahme Anrainer)

Die Anrainer benötigen Klarheit über den Verhandlungsspielraum in den für sie wichtigen Themen wie Betriebszeiten/Randzeiten, Verspätungen, Entflechtung der Wintersamstage und Deckelungen. Die Arbeit des BBFS zielt auf eine Paketlösung, die allen beteiligten Interessengruppen auch Gewinne erlaubt. Basis für alle inhaltlichen Vereinbarungen ist gegenseitiges Vertrauen und Glaubwürdigkeit.

Der Flughafen berichtet in diesem Zusammenhang von Verhandlungen, die mit Fly Niki zum Thema Randzeiten geführt wurde. (Details unter TOP 10 Betriebszeiten) Seitens der Anrainerverbände und Gemeinden wird dies als positives Zeichen gewürdigt.

Der Flughafen war über die Reaktionen auf die IGF Studie erstaunt und entschuldigt sich für die fehlende Sensibilität. In Zukunft soll mit erhöhter Aufmerksamkeit darauf geachtet werden, dass die Einbindung des BBFS in anrainerrelevante Themen tatsächlich stattfindet. Die SFG-Mitglieder im BBFS schaffen das nötige Problembewusstsein bei der SFG-Geschäftsführung. Die Causa IGF Studie und Schriftverkehr dazu ist auch Thema in der nächsten AR-Sitzung am 9.12.2015.

Der Vorschlag Frau Berger/IGF in den BBFS einzuladen wurde nicht angenommen.

Die im Schreiben der Anrainer vom 12. Oktober nachgefragte fehlende Plausibilität der Lärmessdaten für den Dauerschallpegel im Vergleich 2014/2015 wird kurz erklärt. Diese technische Diskussion wird aber in Folge in die AG Daten verlagert. Dort sollen Verständnisfragen geklärt werden und dann dem BBFS berichtet werden. Die Plausibilität der Daten ist eine unbedingte Voraussetzung für ein vertrauensvolles Zusammenarbeiten.

Die Briefe der Anrainer und des Flughafens öffnen den Denkraum für konstruktive Reflexion, damit der Dialog zwischen Anrainern und Flughafen weitergeführt werden kann. Das Verständnis für die unterschiedlichen Anliegen ist gewachsen. Seitens der Anrainer wird betont, dass sie erwarten, dass die Geschäftsführung SFG von sich aus handelt und aktiv Vorschläge einbringt.

Seitens der Eigentümer wird nochmals hingewiesen, dass Vorschläge konsensual im BBFS erarbeitet werden sollen und dann in den (gesellschaftlich notwendigen Gremien) aufgenommen werden. Es kann jedoch keine Weisung durch die Eigentümer erfolgen.

TOP 6: Zwischenergebnisse der Berechnungen der ACG und allfällige Beschlussfassungen des BBFS:

Die von der ACG vorgelegten Karten sollen als Grundlage für die Beratungen in den Gremien des BBFS dienen. Sie sind als vorläufige Ergebnisse zu betrachten, Missverständnisse diesbezüglich könnten den Handlungsspielraum einschränken. Die ACG weist nochmals darauf hin, dass sie keine Verkehrspolitik betreiben kann und will. In dem 14-Punkte Programm sind viele Maßnahmen angedacht, die einen Handlungsspielraum für eine Verteilung von Norden nach Süd öffnen und nicht nur kosmetischer Natur sind. Ob das ausreichende Maßnahmen sind, entscheiden die jeweiligen Betroffenen selbst.

Aus dem 14-Punkte Programm sind die Punkte 1 und 2 (NW bzw. NO-Abflug mit Turning Points 15 °) mit den entsprechenden Karten im Vorfeld versandt worden. Früher als im Zeitplan des 14-Punkte Programms vorgesehen, konnten darüber hinaus erste Rohentwürfe zu den Punkten 7 (initial part via NEMAL zum Streichen der PEREX) und 8 (Temporäres Aussetzen aller NW-Abflüge) vorgelegt werden.

Punkt 4 (ILS einfädeln über Freilassing) wurde bereits umgesetzt und wird damit bereits geflogen. In der persönlichen Einschätzung von Woborsky handelt der Tower entsprechend diesem im BBFS definierten Regelwerk. Er weist auf das Dilemma hin, dass einerseits ein Pilot im Sichtanflug « frei » ist, den genauen Flugweg zu wählen, andererseits aber Einschränkungen durch die ACG umgesetzt werden. In der Luft gibt es keinen regelfreien Raum und Piloten machen nicht was sie wollen. Die Suche nach Lösungen in diesem Dilemma im Sinne von Lärminderungen für die Anrainer finde jetzt gerade statt.

Ebenfalls bereits umgesetzt ist Punkt 13 in Richtung NO (Höhe bei WS626), insbesondere da diese Diskussion bereits vor der konstituierenden Sitzung des BBFS mit den betroffenen Gemeinden aufgenommen wurde und diese Angelegenheit nun abgeschlossen werden konnte.

Zu Punkt 13 wird ergänzt, dass eine derartige Prüfung von Mindesthöhen bei allen SIDs durchgeführt werden wird und entsprechende Details im Punkt 13 im 14-Punkte Programm ergänzt werden (Beilage 6 14-Punkte Programm)

In der Sitzung wird vereinbart, eine derartige Prüfung für den NW-Abflug vorzunehmen. Ein Vorschlag für die Formulierung eines solchen Antrages wird von Blahak vorbereitet und an MT versendet (Ablauf siehe Protokoll Seite 6 1.Absatz). Auf die Forderung, den NW-Abflug ganz zu streichen und die Doppelbelastung von Freilassing und Siezenheim zu verringern, wird von deutscher Seite nochmals hingewiesen. Die durchgeführten Änderungen haben für Freilassing keine Verbesserungen gebracht und es soll daher überprüft werden, ob die alte Variante nicht die lärmärmere gewesen ist. Die 15° Verlegung des NW Abfluges würde wahrscheinlich für Siezenheim eine höhere Belastung bringen. In diesem Fall wird von Seiten Siezenheim dieser Option eine klare Absage erteilt werden. Laut ACG ist eine Entscheidung über NW und NO Abflug nicht zwingend in einem Gesamtpaket zu treffen.

Die von der Austro Control berechneten Entwürfe für geänderte Abflugrouten NO und NW sowie die von der ACG bereits umgesetzten Maßnahmen aus dem 14 Punkte Programm wurden positiv aufgenommen.

Die AG Flugrouten wird die (positiven und negativen) Konsequenzen möglicher Änderungen für alle beteiligten Interessengruppen des BBFS detailliert aufbereiten. Ein Zwischenstandbericht wird auf die TO der nächsten Sitzung gesetzt. Die Wechselwirkung der einzelnen Maßnahmen muss auch bei der Feinjustierung betrachtet werden. In einer ersten Phase wird das – entsprechend der Terminliste – die Punkte 1, 2, 3, 5, 7, 10, 12, und 13 des 14-Punkte Programms betreffen. Die Schnittstelle zur AG Daten (Darstellungen der Lärmimmissionen und Bevölkerungsdichte) wird unter anderem durch Typelt gewährleistet. ACG betont die Wichtigkeit einer Person, die alle möglichen Betroffenen aufzeigt.

Um die verbindliche Einhaltung sowie die Analyse von Problemen in künftig vereinbarten Maßnahmen zu unterstützen wird parallel zu der vertieften Diskussion der Maßnahmen ein Monitoring-System entwickelt.

Dessen Ziele sind

- Glaubwürdigkeit unterstützen und die Verbindlichkeit von Vereinbarungen sichern
- Die Kommunikation in der Rückbindung auch in Zukunft erleichtern
- Eine Problemanalyse durchführen können um gezielte, effiziente Verbesserungsschritte definieren zu können

Das Monitoring-System soll systematisch und regelmäßig Datensätze auswerten und eine genaue Problemanalyse ermöglichen. Zusätzlich soll auch die Möglichkeit für die Evaluierung spezieller Fragestellungen und ein ad hoc Monitoring (wenn eine Situation besonders schlecht erscheint) möglich sein. Die Vereinbarungen zum Monitoring-System bilden einen wesentlichen Teil im Gesamtverhandlungspaket im Kapitel Prozessvereinbarungen (siehe Mindmap, Beilage 3). Wichtig für ACG ist es, eine konkrete Anfrage mit einer konkreten Zielformulierung zu stellen. Vereinbarungen werden im Hinblick auf vereinbarte Abweichungen (Gewitter etc.) und Abweichungen, die nicht sein dürfen untersucht. Aus Erfahrung ist eine 100% Erfüllungsquote nicht realistisch.

Für ein erstes Monitoring wird Punkt 4 und 13 des 14-Punkte Programms vorgeschlagen. AG Flugrouten soll dies klären.

Um sicher zu gehen, dass alle Interessen in der angestrebten Paketlösung fair berücksichtigt werden, wird grundsätzlich davon Abstand genommen, einzelne Maßnahmen in die Umsetzung zu bringen.

Gleichzeitig wurde ein Ablauf definiert, der ermöglichen soll, die Umsetzung effizient vorzubereiten, insbesondere mit Blick auf ohnehin lange Zeiträume die durch die gesetzlich vorgeschriebenen Wege entstehen ohne, dass auf eine nächste BBFS Sitzung gewartet werden muss.

Dabei sind zentrale Kriterien, dass

- die Transparenz des Entscheidungsverfahrens gewahrt bleibt
- alle möglicherweise betroffenen Interessengruppen einbezogen sind.

Es wird vereinbart, dass ein derartiger Antrag für die Umsetzung einer Maßnahme an das MT gesendet wird, das alle im BBFS davon in Kenntnis setzt. Eine entsprechend lange Frist der Rückmeldung von 3 Wochen, soll allen eine Rückmeldung ermöglichen. Zustimmung ist gegeben, wenn kein ausdrückliches « Nein » oder eine Verlängerung der Rückmeldefrist dem MT bekannt gegeben wird.

In der Diskussion wird deutlich, dass der BBFS bis im Juni 2016 Empfehlungen verhandelt haben muss, um gegen Ende des Jahres mit den Änderungen des Luftraumes auch die Umsetzung zu schaffen. Um das zu erreichen, ist bezüglich der Darstellungen Flugspuren-Lärmteppiche-Bevölkerungsdichte des Magistrats Salzburg höchste Dringlichkeit gegeben, da diese die Grundlage für objektivierete Argumentation bieten.

Die AG Flugrouten wird in differenzierten Beratungen die Verhandlungen über die 14 Punkte Liste der ACG vorbereiten und dazu die jeweils möglichen Betroffenen mit der Einladung fragen, ob sie teilnehmen wollen.

TOP 7: Datengrundlage: Wetterverhältnisse Flughafen Salzburg:

Die Einladung von Herrn Hammer soll für die nächste Sitzung ausgesprochen werden. Daten bezüglich Sichtverhältnissen und Wolkenuntergrenzen sollen von ACG beigebracht werden. Die angefragten Daten sollen zur Feststellung einer Grundtendenz dienen (wie oft wird die kritische Windgrenze von 10 Knoten überschritten, wie gestaltete sich das Mikrowetter um den Flughafen Salzburg) und Erkenntnisse für die Festlegung der Pistenrichtung liefern. Aufgrund der genauen Vorgaben, wann welche Piste in Betrieb genommen werden muss, kann von außen auf die Entscheidung der ACG kein Einfluss genommen werden. Die Daten sollen aber zum besseren Verständnis, welche Kriterien für die Wahl der Start – und Landerichtung ausschlaggebend sind, beitragen und einen Steuerungsmechanismus erkennbar machen (Beilage 7 Entwicklung der Start- und Landerichtung 2014-2015).

TOP 8: Datengrundlagen: Diskussion der Berechnung des Magistrats Salzburg

(Beilage 8 PPP Jell, Lammerhuber /Magistrat Salzburg)

Dem Magistrat Salzburg ist es erstmalig gelungen, die vom Flugverkehr des Flughafens Salzburg im Jahr 2015 verursachten Schallimmissionen auf Basis tatsächlich geflogener Flugspuren (Radar Flight Tracks) und Fluginformationsdaten zu ermitteln. Die dargestellten grenzüberschreitenden Fluglärmmzonen der 6 verkehrsreichsten Monate 2015 zeigen einerseits den Tag-Abend-Nacht Lärmindex - L_{den} , sowie andererseits den energieäquivalenten Dauerschallpegel - $LAeq_{Tag}$ (6-22 Uhr).

Das verwendete Lärmberechnungs- und Prognoseprogramm - IMMI - implementiert die in Österreich, der Bundesrepublik Deutschland sowie innerhalb der Europäischen Union geltenden Berechnungs- und Beurteilungsregulative.

Um zukünftig sowohl subjektive, als auch objektive – rechtlich relevante - Belästigungen durch Fluglärm beurteilen zu können wurden drei Lärmkarten ausgearbeitet.

1. Tag-Abend-Nacht Lärmindex - L_{den} größer 35 dB
2. Tag-Abend-Nacht Lärmindex - L_{den} größer 50 dB
3. $LAeq_{Tag}$ (6-22 Uhr) größer 50 dB

Die ermittelten Fluglärmmzonen können auch direkt nach Google Earth exportiert werden, wodurch die Fluglärmsituation bis zu einzelnen Häusern aller im BBFS vertretenen Gemeinden, detailgetreu abgebildet werden kann.

Jell erläutert das System mit dem zukünftig durch „Messungen – Berechnungen – Betroffenheitsanalysen“, eine Objektivierung der durch den Flugverkehr des Flughafens verursachten Schallimmissionen möglich ist und zeigt das vergleichende Ergebnis der berechneten Fluglärmmessstationen mit den Messergebnissen der sechs stationären Fluglärmmessstationen auf.

Eine Ausweitung der Fluglärmmessstationen u.a. auf das österreichische Seengebiet ist vorgesehen um auch die von der allgemeinen Luftfahrt verursachten Schallimmissionen zu ermitteln.

Die Diskussion zeigt, dass es wichtig ist, Klarheit über die unterschiedlichen dB-Werte zu bekommen, um sie richtig zu interpretieren. Wird ein einzelner Ton mit einer Frequenz von 1000 Hz um 10 dB erhöht spricht man von einer Verdoppelung der empfundenen Lautstärke. Beim Dauerschallpegel (Schallenergie) wird durch eine Verdoppelung der Anzahl der gleichen Lärmquellen eine Erhöhung um 3 dB verursacht.

Die Berechnung der Maximal-Pegelverteilung (Spitzenpegel) zusätzlich zu den Lärmzonen für die 6 verkehrsreichsten Monate 2015 und dementsprechende Betroffenheitsanalysen werden zukünftig auch möglich sein. Der maximale Schallpegel L_{Max}, entspricht jeweils der lautesten Sekunde eines Fluglärmeignisses bzw. einer bestimmten Messperiode. Es sind noch genauere Abmachungen zu treffen, z.B.: in welchen Schritten die maximalen Schallpegel abgebildet werden sollen.

Ziel der Darstellungen der zukünftigen Fluglärmmessstationen (L_{den}, L_{Aeq}, L_{Max}) ist in der Verhandlung die Flugrouten in Hinsicht auf minimale Immissionsbelastung zu optimieren und dazu unterschiedliche Betroffenheiten abzubilden.

Es sollen auch bereits derzeit genutzte Flugrouten mit den geplanten Alternativen verglichen werden können. Eine einzelne Flugspur herauszunehmen, die einer tatsächlichen oder geplanten Flugroute entspricht, kann zu Fehlinterpretationen führen. z.B.: ist je nach Kurvenradius eine unterschiedliche Auffächerung zu berücksichtigen. Um die tatsächlichen und hypothetischen Lärmimmissionen vergleichbar zu machen, sind entsprechende Mittelungen notwendig. Ein weiterer Schritt ist dann die Wahl einer guten Abbildung der Daten, die das für die Verhandlungen Wesentliche übersichtlich darstellen. Dazu soll auch auf die Erfahrungen des Flughafens Wien zurückgegriffen werden.

Jell weist darauf hin, dass Modellierungen von einzelnen Flugrouten wesentlich aufwendiger sind als das Übernehmen von Radar Flight Tracks und Fluginformationsdaten.

Die AG Daten wird gemeinsam mit dem Magistrat Salzburg die Wünsche des BBFS zur Darstellung des Vergleichs von geflogenen und geplanten Flugrouten mit Fluglärmmessstationen und Betroffenheitsanalysen präzisieren und sich mit Röhner (Flughafen Wien) abstimmen. Für unterschiedliche Fragestellungen geeignete Darstellungsformen sollen genauer erörtert werden um Fehler in der Interpretation zu vermeiden.

Die juristische Prüfung, ob die Bevölkerungsdichtedaten zum Zweck der Erstellung einer Betroffenheitsanalyse weitergegeben werden dürfen, wird demnächst positiv erledigt. Die Koordination der Daten übernimmt Lutzenberger.

Von Seiten der Anrainer wird kritisiert, dass zur Berechnung des Einbaubereiches für Schallschutzfenster die Lärmkarte aus 2012 herangezogen wird und nur diese Rechtsgültigkeit besitzt. Die Karte wird alle 5 Jahre neu erstellt. Es wird im Jahr 2016 gem. Umgebungslärm-Verordnung auf Basis der Daten 2015 eine neue Karte erstellt, die voraussichtlich erst 2017 veröffentlicht werden wird. Diese gesetzlich vorgesehene Aktualisierung erfolgt im Auftrag des BMVIT. Eine jährliche Anpassung könnte auch eine Verschlechterung für die Anrainer zur Folge haben und ist rechtlich bedenklich.

Es wird übermittelt, dass sich die Anrainer nicht mit 60% der Einbaukosten zufrieden geben und eine Staffelung des Zuschusses als gerechtere Lösung wird beantragt. Seit der Erweiterung des Einbaubereiches fallen mehr Personen unter die Förderrichtlinien, es sind keine neuen Anträge aus dem Gebiet Moosstraße beim Flughafen eingelangt. SFG berichtet über dankbare Anrainer, die mit dem 60%-Zuschuss sehr zufrieden sind.

Ein Vergleich mit Linz und Graz, wo 100% Zuschüsse ausbezahlt werden, kann nicht gezogen werden, da es dort keine flughafennahe Wohnbebauung gibt. In Innsbruck, das mit Salzburg vergleichbar ist, werden ebenfalls 60% Zuschüsse ausbezahlt. SFG merkt an, dass bei einer Staffelung wie z.B.: bei deutschen Flughäfen weniger Personen in den Genuss einer Förderung kämen, weil nur innerhalb der Flugplatzgrenzen 65dB gemessen werden.

Da es derzeit noch keinen Fond gibt, werden die Zuschüsse aus einem 1Mio Topf, den die SFG für Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen hat, ausbezahlt. Derzeit stehen noch 2/3 des Betrages für Auszahlungen zur Verfügung

Die Lärmmessstation Sternhofweg befindet sich auf einem stadteigenen Gebäude, eine Verlegung wird angedacht. Von Seiten SFG wird angemerkt, dass sich keine der 6 Lärmmessstationen direkt unterhalb der Einflugschneise befindet.

BBFS-Termin (Oblasser, Lipold, Kopp, Rudolf)

Der Termin am 27.11.2015 bei Bgmst. Schaden hat zum Ziel sich einerseits für die Unterstützung der Arbeit im BBFS durch Herrn Jell zu bedanken andererseits soll um weitere Unterstützung angesucht werden. Der Lärmmesswagen der Stadt Salzburg soll flexibler eingesetzt werden können.

Brugger stellt den Antrag, den Lärmmesswagen in Siezenheim aufstellen zu lassen.

TOP 9: Lärm- und zeitabhängige Gebühren: weitere Überlegungen der SFG

Ein Anrainervorschlag wurde in einer flughafen-internen AG geprüft: Die Lösung widerspricht aber den derzeit geltenden gesetzlichen Vorschriften und wäre zudem auch nicht händelbar. Einer Tariferhöhung für Landungen nach 23.00 Uhr wurde ebenfalls aus rechtlichen Gründen eine Absage erteilt. Das derzeitige Rechtsgebilde eröffnet keine Möglichkeiten für lärm- und zeitabhängige Gebühren. Kreativität in rechtlichen Fragen zu den Gebühren ist daher gefragt. **Um die Wichtigkeit des Themas direkt im BMVIT zu deponieren und eine Gesetzesänderung in die Wege zu leiten, soll ein Termin mit Landrichter koordiniert werden. Delegation: SFG, Oblasser als Vertreter der AG Fond.** Ein Ziel ist u.a. die Einführung eines Pax-Euro zur Finanzierung des Fonds. Es soll auf die Besonderheit „Stadtflughafen und DVO“ hingewiesen werden. Eine Einladung von Landrichter nach Salzburg soll ausgesprochen werden.

TOP 10: Betriebszeiten und Randzeiten und Allgemeine Luftfahrt

Die Präsentation der SFG von detaillierten Zahlen zu Betriebszeiten, Randzeiten, Formationsflügen, Platzrunden und Schulungsflügen bilden eine wesentliche Grundlage für gezielte Verhandlungen in diesen Themenbereichen (Beilage 9 Daten SFG).

Randzeiten, Betriebszeiten

SFG-Termin mit Netzplaner Fly Niki am 13.10.2015

Die Teilnahme nicht nur des Netzplaners sondern auch des Geschäftsführers von Fly Niki an dieser Besprechung zeigt, dass die Entlastung der Anrainer auch bei der Airline ernst genommen wird. Es wird von Seiten der Airline versucht, rein touristische Flüge aus den Randzeiten zu verlegen. Als erstes Resultat konnte die Frühmaschine nach Teneriffa bis

Ende Jänner 2016 von 6.15 h auf 7.20 h verlegt werden. Der Frühflug nach Arrecife bzw. Fuerteventura findet lt. Winterflugplan um 7.40 h statt anstelle 6.00 h wie noch im Sommerflugplan. Der Frühflug nach Palma um 6.05 h konnte aus slottechnischen Gründen nicht verlegt werden. Der Flughafen bemüht sich, auch den Unterschied zwischen Hub und nicht-Hub Destinationen im Sinne der Anrainer auszunutzen. Auch die Frage von Betriebszeiten wurde mit Fly Niki erörtert. Die Airlines sind aus wirtschaftlichen Gründen an einer möglichst hohen Auslastung der Flugzeuge interessiert, die sie unter anderem durch eine entsprechende Rotation der Maschinen erreichen. Wenn diese Rotationen durch eine Einschränkung der Betriebszeiten nicht mehr möglich sind, sehen sie sich gezwungen auf andere Flughäfen auszuweichen und die Destination Salzburg zu streichen. Flüge in den Randzeiten zu streichen, darf die Wirtschaftlichkeit des Flughafens nicht gefährden. Fly Niki/Air Berlin hat im Operation Center in Berlin ein eigenes Team eingerichtet, dass sich mit den Salzburg-Flügen beschäftigt und u.a. dafür zuständig ist, Verspätungen zu minimieren.

Die Planzeiten werden zufriedenstellend eingehalten.

Die Pistenkapazität in Salzburg wird bei ILS-Bedingungen pro Stunde mit 22 Bewegungen angegeben. 20 Bewegungen können von der Schedule Coordination Austria zur Vergabe angemeldet werden. Es wären ungefähr 374 Bewegungen/Tag gesamt möglich. Sichtflüge sind in dieser Aufstellung nicht mitgerechnet. In der Realität sind bei Sichtflugbedingungen dann mehr Flugbewegungen möglich. Diese werden je nach Verkehr von Austro Control zusätzlich genehmigt.

Privatflug/gewerblicher Flug:

Die Frage, welche bzw. ob überhaupt eine Unterscheidung bei den Flügen, die von der Red-Bull Flotte durchgeführt werden, stattfindet, soll bis zu nächsten Sitzung geklärt werden.

An den starken Wintersamstagen gilt für Privatflüge die PPR-Regel (Prior Permission Required – vorherige Genehmigung erforderlich). Dies regelt den Verkehr insoweit, als dass Privatflüge nur dann anfliegen können wenn auch eine entsprechende Parkposition vorhanden ist.

Platzrunden:

Platzrunden an den Wintersamstagen sind für Piloten schwierig zu fliegen, finden daher kaum statt. Eine vorherige Anfrage ist Usus. Wenn Platz vorhanden ist und keine formalen Gründe dagegen sprechen, gibt es kein Verbot für Platzrunden an starken Samstagen.

Eine Deckelung der Platzrunden ist wegen hohem Verkehrsaufkommen möglich und wird von ACG gehandelt.

Eine neu gebildete Arbeitsgruppe « Betriebszeiten » soll die Themen Verspätungen, Betriebs-/Randzeiten, Deckelung und Wochenend-Entflechtung zur Verhandlung im BBFS vorbereiten. Teilnehmer: Oblasser, Lutzenberger, Wagner, Typelt und Lipold als Federführer.

TOP 11: Nächste Schritte

AG Daten 27.11.2015

AG Betriebszeiten Vorbesprechung 14.12.2015

Besprechung im BMVIT/Einladung Landrichter

AG Flugrouten 14.01.2016

TOP 12: Rückbindung, Öffentlichkeitsarbeit, Webpage, Kurzbericht MT

Die Darstellung der aktuellen Flugspuren mit dem System WebTrak wird ab der KW 49 auf den Websites des Flughafens und des BBFS freigeschaltet. Sie erlaubt zu einzelnen Flugereignissen mit einem Mausklick eine Fülle von Daten abzufragen.

TOP 13/14: Organisatorisches/Altfälliges

ASA ersucht um Zustimmung, ein neues Mitglied zu nennen. Nach dem Ausscheiden und der momentanen Verhinderung von zwei Mitgliedern ist dieser unterbesetzt. **Die Zustimmung zur Benennung eines neuen ASA Mitgliedes wird erteilt.**

Termin für die nächste Sitzung:

14.Jänner 16.00 bis 20.00 Uhr

15.Jänner 08.00 bis 11.00 Uhr

Das Moderationsteam bedankt sich bei allen Teilnehmern. Die Sitzung wird um 18.00 Uhr geschlossen.

Aktionsplan:

MT	Kurzberichte der Sitzungen, Weiterführung Dokument Struktur Fragen-Optionen-Bewertungen, Anpassung Mind-Map Verhandlungspaket	laufend
MT	Anträge für die Umsetzung einer Maßnahme / alle im BBFS davon in Kenntnis setzen	laufend
ACG	Anpassung 14-Punkte Programm	laufend
ACG	Monitoring-System entwickeln	in Arbeit
AG Flugrouten	Zwischenstandbericht: positive und negative Konsequenzen möglicher Änderungen für alle beteiligten Interessengruppen des BBFS detailliert aufbereiten	14./15.1.2016
AG Flugrouten	Punkte 4 und 13 des 14-Punkte Programms für Monitoringsystem klären	in Arbeit
AG Daten	Mit ACG abgleichen, ob alle Fragen, Anliegen und Zuständigkeiten bezüglich Maßnahmen definiert sind	14./15.1.2016
AG Daten	Lärmbericht	laufend
AG Daten/Jell	Wünsche BBFS zur Darstellung des Vergleichs von geflogenen und geplanten Flugrouten mit Leq und Spitzenwerten präzisieren mit Röhler (Flughafen Wien) abstimmen.	14./15.1.2016
AG Daten	Plausibilität der Lärmessdaten für den Dauerschallpegel im Vergleich 2014/2015 klären und Bericht an BBFS	14./15.1.2016
ACG	Einladung Hammer	in eine der nächsten Sitzungen
Blahak	Antrag für die Umsetzung der Maßnahme „Verlegung NW-Abflug“	in Arbeit
Lutzenberger	Koordination der Daten bezüglich Bevölkerungsdichte	in Arbeit

Typelt	Red Bull Flotte; Unterscheidung Privatflug oder gewerblicher Flug nachfragen	bis zur nächsten Sitzung
Lipold	Statusbericht AG Fonds	laufend
Lipold	Organisation Termin Landrichter/Gebührenl	in Arbeit
AG Fonds	Vorschlag für die Gestaltung des Fonds	in Arbeit
Alle	Durchsicht der Fortschrittskontrolle und des Verhandlungspaketes BBFS und Bekanntgabe der Änderungswünsche an MT	laufend

Beilagen:

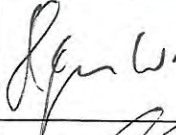

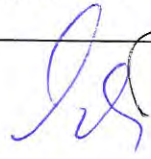
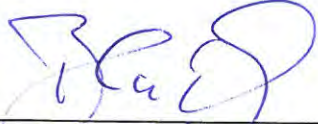
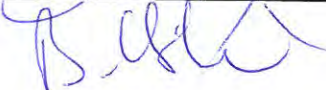
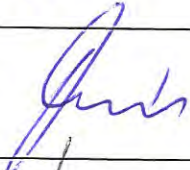
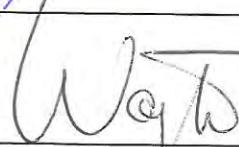

1. Anwesenheitsliste
2. Tagesordnung
3. Verhandlungspaket BBFS
4. Statistik Wintersamstage 2007 bis 2015
5. Stellungnahme Anrainer
6. 14-Punkte Programm ACG
7. Entwicklung der Start- und Landerichtung 2014-2015
8. PPP Jell/Magistrat
9. Daten SFG

Anwesenheitsliste

15. Sitzung BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

Datum / Zeit: 23.11.2015 / 09.00 - 12.00 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH/Sitzungszimmer 2.OG

	Name Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	Unterschrift
1	Walter HAGER ACG ATIT Slg.	
2	C. Wörzberg	
3	H. Lutzenberger Auf/Gründl.	
4	P. Blahak Schutzverband Rupertwinkel	
5	B. Oestreich, SV Rupertwinkel	
6	L. Nitz, Gde. Saaldorf-Lurheim	
7	T. Wagner, Stadt Freilassing	
8	S. Brugger, Wels-Siezenheim	

9	Christine ZUDORF Magischer Sbg	Zedorf
10	Christian Indinger Hallein	C. Indinger
11	Günther Oblasser ASA	G. Oblasser
12	CLAUDIA TYPERT SFG	C. Typert
13	RUDOLF LIPOLD SFG	R. Lipold
14	LEOPOLD TATREITER AVA	L. Tatreiter
15	LUKAS GASSER LAND SBG	L. Gasser
16	KLAUS Alexander SFG	K. Alexander
17	+ Frau Gmell	
18		
19		
20		
21		

BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg
15. Sitzung

Beilage 2
15. BBFS 23.11.2015

Datum: 23. November 2015 / 9.00 bis 18.00 Uhr
Ort Salzburg Flughafen GmbH / Sitzungszimmer
Moderation Ursula König, Wolfgang Wörnhard

Tagesordnung (Vorschlag Moderation)

1. Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit
2. Tagesordnung
3. Protokoll der 14. Sitzung / Klausur vom 22.-23. September 2015
 - o Kurzbericht 22.-23.9.15
 - o Fortschrittskontrolle Stand 09.11.15
4. Informationsaustausch:
 - o Rückmeldung aus dem Treffen mit LH.-Stv. Stöckl am 01.10. 2015
 - o Treffen Magistrat Salzburg mit BMVIT, Staatsministerium et al. am 29.9.2015

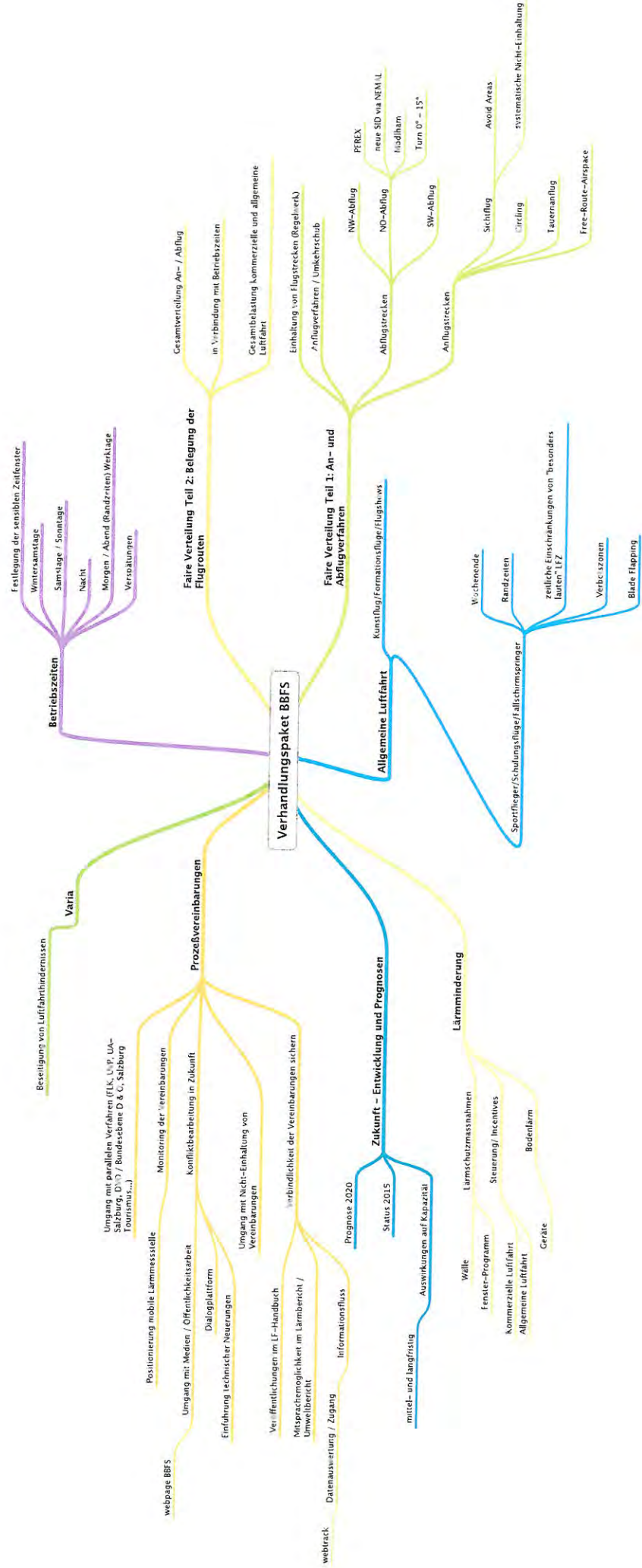
5. Schreiben der Anrainer vom 12. Oktober 2015 und Antworten von LH-Stv. Stöckl und der SFG
6. Zwischenergebnisse der Berechnungen der ACG und allfällige Beschlussfassungen des BBFS
7. Datengrundlagen: Wetterverhältnisse Flughafen Salzburg (Einladung Hr. Wolfgang Hammer 14.00 h)
8. Datengrundlagen: Diskussion der Berechnung des Magistrat Salzburg (Einladung Hr. Jell und Hr. Lammerhuber um 14.30 h)
9. Lärm- und zeitabhängige Gebühren: weitere Überlegungen der SFG
10. Betriebszeiten und Randzeiten oder Allgemeine Luftfahrt ...
11. Nächste Schritte – Umgang mit offenen Themen und Planung der Verhandlungen

12. Rückbindung (Termin Bgm. Schaden), Öffentlichkeitsarbeit, Webpage, Kurzbericht MT
13. Organisatorisches
14. Allfälliges

Unterlagen:

- o Fortschrittskontrolle
- o Struktur Fragen-Optionen-Bewertung

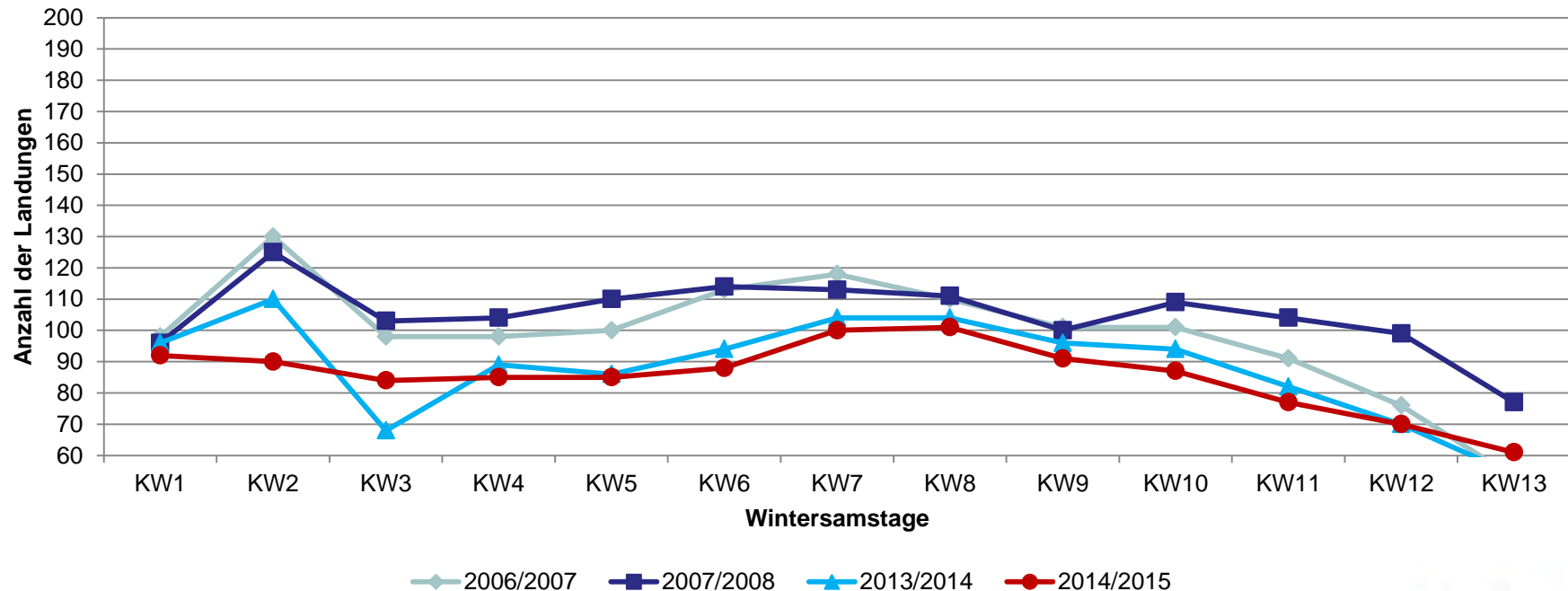
Beilage 3
 15. BBT'S 23.11.2017



Entwicklung der Wintersamstage

Vergleich Landungen Linie und Charter an den Wintersamstagen 2007 - 2015
Zeitraum: Januar bis Ende März

Jahr/Samstage	KW1	KW2	KW3	KW4	KW5	KW6	KW7	KW8	KW9	KW10	KW11	KW12	KW13	Summe	Ø Landungen pro Samstag	Veränderung zum Spitzenjahr
2006/2007	98	130	98	98	100	113	118	110	101	101	91	76	53	1.287	99	
2007/2008	96	125	103	104	110	114	113	111	100	109	104	99	77	1.365	105	
2008/2009	114	111	92	91	91	93	99	100	94	87	82	65	58	1.177	91	
2009/2010	114	107	91	89	93	94	98	97	89	91	84	69	65	1.181	91	
2010/2011	39	79	100	94	98	97	101	106	106	96	91	79	68	1.154	89	
2011/2012	87	97	98	95	96	103	106	99	96	93	80	65	48	1.163	89	
2012/2013	96	103	86	88	87	93	99	100	92	86	77	69	61	1.137	87	
2013/2014	96	110	68	89	86	94	104	104	96	94	82	70	54	1.147	88	
2014/2015	92	90	84	85	85	88	100	101	91	87	77	70	61	1.111	85	-19,1 %



**Die Anrainer- u. Gemeindevertreter des
Bürger- und Bürgerinnenbeirats
Flughafen Salzburg**

**Stellungnahme zum Tagesordnungspunkt 5 der 15. Sitzung
des BBFS vom 23.11.2015
(Schreiben der Anrainer vom 12. Oktober 2015 und Antworten von
LH-Stv. Stöckl und der SFG)**

Wir nehmen Bezug auf unser Schreiben vom 12.10.2015 an die Geschäftsführung der SFG sowie die hierzu erhaltenen Antworten von Herrn LH-Stv. Dr. Stöckl vom 14.10.2015 sowie den Herren Dir. Mag. Bohl und Dir. Hermann vom 16.11.2015 und möchten dazu wie folgt ausführen:

Zum Thema „mit Regelmäßigkeit vorgetragene Drohungen zur Dialogverweigerung“:

Bei der Gründung des BBFS war es eine für die AnrainervertreterInnen sehr wesentliche Frage, welche Rechte dem BBFS eingeräumt werden und welche Mehrheiten bei zu treffenden Entscheidungen erforderlich sein sollen. Trotz langwieriger Verhandlungen gab es seitens der Eigentümer keine Bereitschaft, dem BBFS in irgendeiner Form ein Mitspracherecht bei Angelegenheiten des Flughafens zu geben. Der BBFS wird als rein beratendes Organ gesehen, das Empfehlungen aussprechen kann, aber auch dies nur einvernehmlich, d.h. die Zustimmung von Eigentümerversprechern, Flughafen und Austrocontrol ist selbst bei Empfehlungen notwendig. Die Prinzipien „keine Parallelaktivitäten“ und „alles ist vertraulich, was nicht auf der Webpage steht“ bringen auch noch Einschränkungen für div. Aktionsmöglichkeiten der AnrainervertreterInnen außerhalb des BBFS.

Es gab daher schon damals intensive Diskussionen unter den AnrainervertreterInnen, ob man ohne Mitspracherechte überhaupt an einem derartigen Gremium teilnehmen soll. Schlussendlich kam man zum Ergebnis, trotz negativer Erfahrungen in der Vergangenheit den Versuch zu wagen und auf den angekündigten künftig stärkeren Kooperationswillen aller Beteiligten zu vertrauen.

Die AnrainervertreterInnen im BBFS haben in den vergangenen rd. 1 ½ Jahren bewiesen, dass sie keine Dialogverweigerer sind. Sie spielen auch nicht mit Androhungen einer Verweigerung. Aber angesichts der nicht vorhandenen Mitspracherechte ist das Ausscheiden aus dem BBFS die einzige Möglichkeit, wenn die AnrainervertreterInnen keine konkrete Verhandlungsbereitschaft auf der anderen Seite sehen, sich als Feigenblatt des Flughafens in der Öffentlichkeit missbraucht fühlen und ihre Verantwortung gegenüber den sie entsendenden Organisationen nicht mehr wahrnehmen können.

Die Diskrepanz zwischen der am 8.10.2015 in der Presse dargelegten Sicht des Flughafens über die Lärmentwicklung und der Einschätzung der unmittelbaren

Anrainer bzw. den im 1.HJ 2015 wieder verschlechterten Messergebnissen hat dazu geführt, in unserem Schreiben vom 12.10.2015 konkrete Aussagen der Flughafen-Geschäftsführung zur Verhandlungsbereitschaft über für uns essentielle Themen einzufordern.

Der Winterflugplan 2016 zeigt in den ersten 12 Wochen eine Steigerung um rd. 400 Flugbewegungen, d.s. 6,5% gegenüber dem Vorjahr. Wir sind sicher, dass sich die uns entsendenden Organisationen aufgrund damit weiter zunehmender Beschwerden von Anrainern die Frage stellen werden, was ein weiterer Verbleib in diesem Gremium eigentlich noch bringt, wenn die Belastungssituation schlechter anstatt besser wird.

Voraussetzungen für Verhandlungserfolge im BBFS:

Die AnrainervertreterInnen sind sich darüber einig, dass sich tragfähige Lösungen nicht auf die Verteilungsfragen Nord-Süd oder Ost-West reduzieren lassen. Chance auf Akzeptanz haben nur Gesamtpakete, welche Themen wie Flugrouten, Betriebszeiten, Deckelung von Flugbewegungen, etc. einschließen.

Die Austrocontrol hat, nach gewissen Anlaufschwierigkeiten bei der Zusammenarbeit, ihre Unterstützung bei der Optimierung von Flugrouten zugesagt und ein 14-Punkte-Programm vorgelegt, an dem gemeinsam mit dem BBFS weiter gearbeitet werden soll. Wir gehen im Sinne eines Vertrauensvorsusses davon aus, dass diese Zusage eingehalten wird, zumal sich auch im Unternehmensleitbild der Austrocontrol der Satz „Wir sind uns unserer Verantwortung gegenüber unserer Umwelt bewußt und leisten einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung der Belastungen aus dem Flugverkehr“ findet.

Es liegt uns ferne, den wirtschaftlichen Betrieb des Flughafens zu gefährden oder Maßnahmen zu fordern, die den Ausschluss von den großen Hubs zur Folge haben. Bei gutem Willen lassen sich jedoch auch ohne Geschäftsschädigung wesentliche Verbesserungen im Verantwortungsbereich der SFG erreichen, die für einen Erfolg des BBFS essentiell sind. Betrachtet man z.B. die Starts vor 6:30, so sind das im Linienflugplan die Destinationen Arrecife, Fuerteventura, Las Palmas, Palma de Mallorca und Teneriffa, somit Urlaubsziele und keinesfalls die großen Hubs, bei denen es um das Erreichen von Anschlussflügen geht.

Stellungnahme zum Schreiben der Herren Dir. Mag. Bohl und Dir. Hermann vom 16.11.2015

Wir bedanken uns für die ausführliche Antwort auf unser Schreiben und möchten zu den wesentlichsten Punkten wie folgt Stellung nehmen:

Erfolge seit Bestand des BBFS:

Bislang haben wir keine messbaren Verbesserungen der Lärmsituation für die Bevölkerung erreicht. Von den angeführten Maßnahmen beziehen sich viele auf verbesserte Berichte, etc., nur die letzte (Optimierung der An- und Abflugrouten) kann tatsächliche Auswirkungen auf die Lärmsituation haben. Allerdings sind Umsetzungen noch nicht fixiert, da man zuerst prüfen muss, wie sich die von ACG als

möglich erachteten Routenverschiebungen bezüglich Mehr- und Minderbelastung für die von den geänderten Routen betroffene Bevölkerung auswirken.

Presseaussendung vom 8.10.2015:

Wir verstehen, dass der Flughafen periodisch Erhebungen über die Kundenzufriedenheit, etc. macht und die Ergebnisse auch für seine Öffentlichkeitsarbeit nutzt. Wir haben jedoch nicht verstanden, dass man damit auch das Lärmthema in derart provokanter Form verquickt, was dazu geführt hat, dass dieses u.a. den Bericht im ORF dominiert hat. Und unsere Kritik bezog sich auch nicht auf vom Flughafen nicht zu beeinflussende Interpretationen der Presse, sondern auf die Texte der eigenen Presseaussendung.

Erhöhung Dauerschallpegel, Maximalpegel:

Die Erläuterungen zu diesen Themen sind uns nicht verständlich und wir ersuchen um die angebotenen weiteren Informationen. Bei unserer Berechnung haben wir die Monate April 2014 und 2015 an den problematischen Messstellen ohnedies nicht einbezogen. Außerdem ist festzuhalten, dass der BBFS einzuschalten gewesen wäre, wenn Änderungen an einer Software mit lärmrelevanten Ergebnissen durchgeführt werden sollen.

Betriebszeiten, Deckelung, Wochenendentflechtung:

Wenn die von uns geforderte Verhandlungsbereitschaft über Tagesrandzeiten, mengenmäßige Deckelungen und Wochenendentflechtung mit Begriffen wie Standortgefährdung und Bezuschussungsbetrieb in Zusammenhang gebracht werden, so muss dies als Schwarz-weiß-Malerei bezeichnet werden. Wir werden keine Maßnahmen fordern, welche diese Konsequenzen hätten.

Die Ablehnung einer Deckelung wird im Schreiben der SFG mit dem Satz begründet „Denn eine Deckelung bedeutet, Verkehr abzulehnen.“ Wenn wir daraus den Schluss ziehen muss(t)en, dass bei den Geschäftsführern der SFG die Geschäftsausweitung Priorität vor allen anderen Stakeholder-Interessen hat, dann ist diese Einstellung sicherlich keine Basis für ein konstruktives Miteinander.

Den Ausführungen zum teilweisen Gelingen der Wochenendentflechtung sowie zum Rückgang der durchschnittlichen Anzahl von Landungen, dem jedoch durch den Einsatz von größeren Fluggeräten ein erhöhter Lärm gegenübersteht, können wir uns inhaltlich nicht anschließen.

Schlussfolgerung:

Wir akzeptieren die Ablehnung einer Verhandlungsbereitschaft der SFG zu Themen wie Betriebszeiten, Deckelung und Wochenendentflechtung nicht.

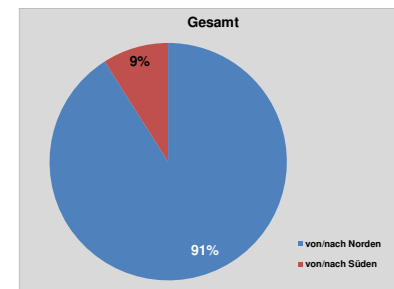
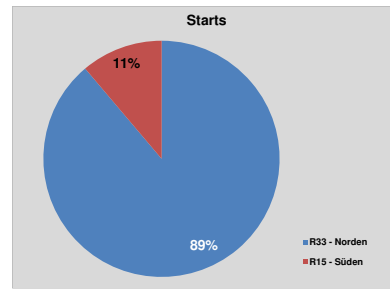
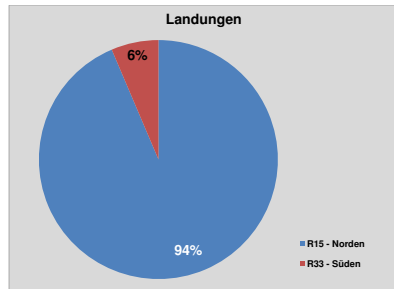
Durch die gegenständliche Diskussion sehen wir uns in unseren im Zuge der Verhandlung der Geschäftsordnung des BBFS geäußerten Bedenken bestätigt, dass der BBFS seitens der Geschäftsführer des Flughafens und dessen Eigentümervertreter nur als Gesprächs- und Informationsgremium ohne faktische Mitsprachemöglichkeit gesehen wird.

Ohne eine frühzeitige und aktive Einbindung des BBFS bei allen anrainerrelevanten Themen und eine entsprechende Verhandlungsbereitschaft der SFG über Betriebszeiten, etc. sehen wir keine Möglichkeit für eine konstruktive Weiterarbeit.

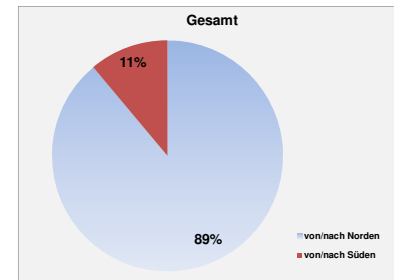
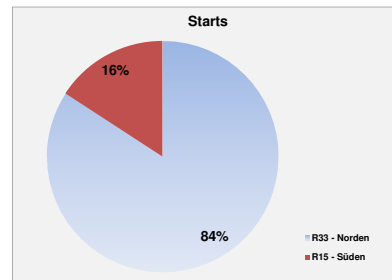
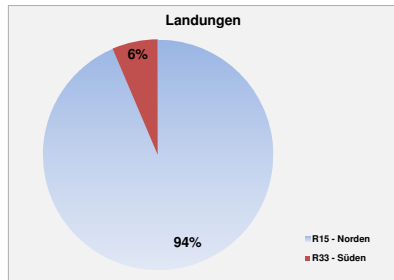
Die Entscheidung über einen Rückzug aus dem BBFS werden wir jedoch erst dann treffen, wenn wir wissen, ob die derzeit laufenden Gespräche mit der Austrocontrol über Verbesserungen der Lärmsituation bei den Flugrouten für die Anrainer nachweislich positive Ergebnisse liefern.


Richtungsverteilung
Gewerbliche Flüge - Linie und Charter

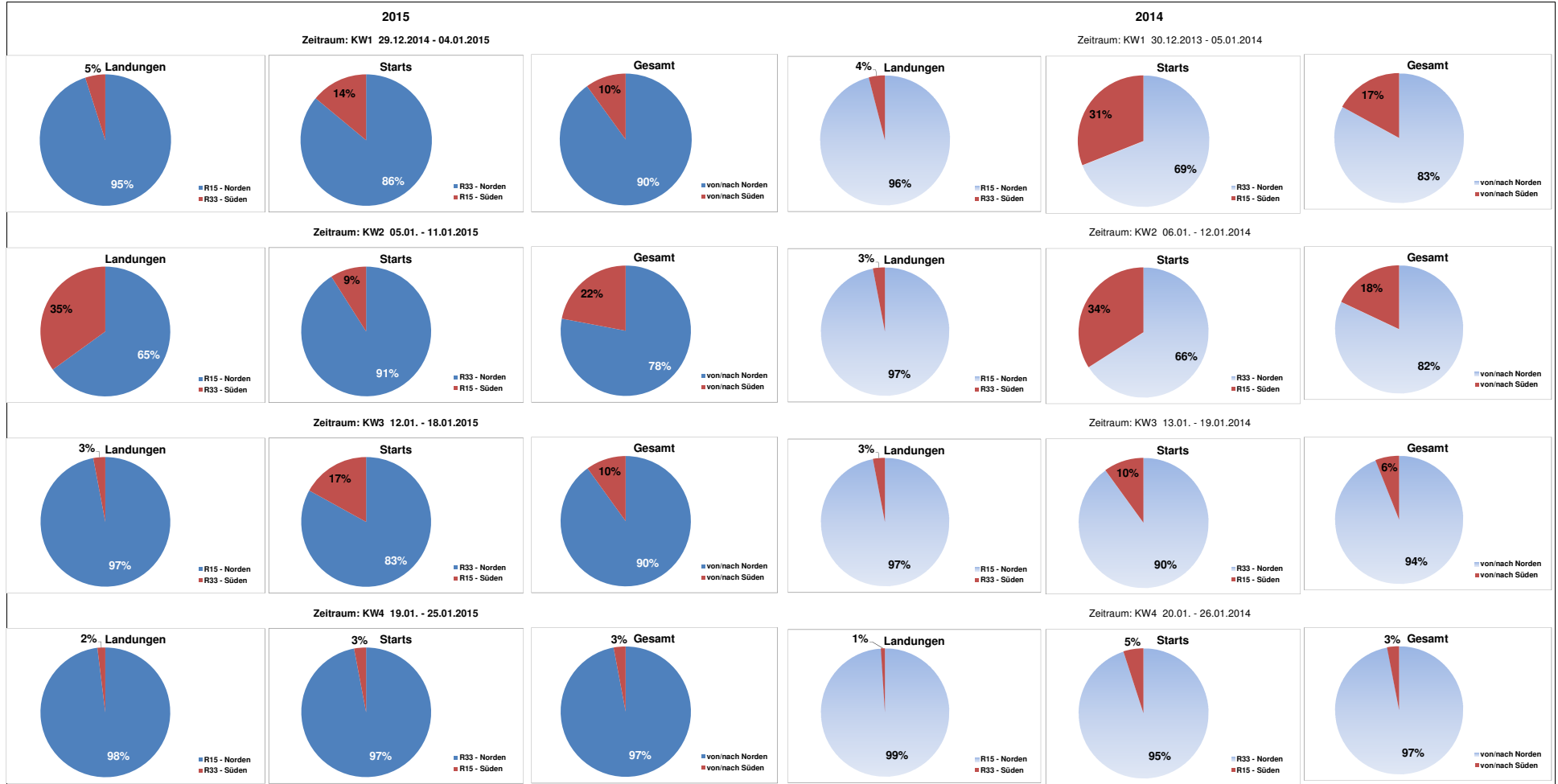
Kumuliert: KW 1 - KW 49 2015



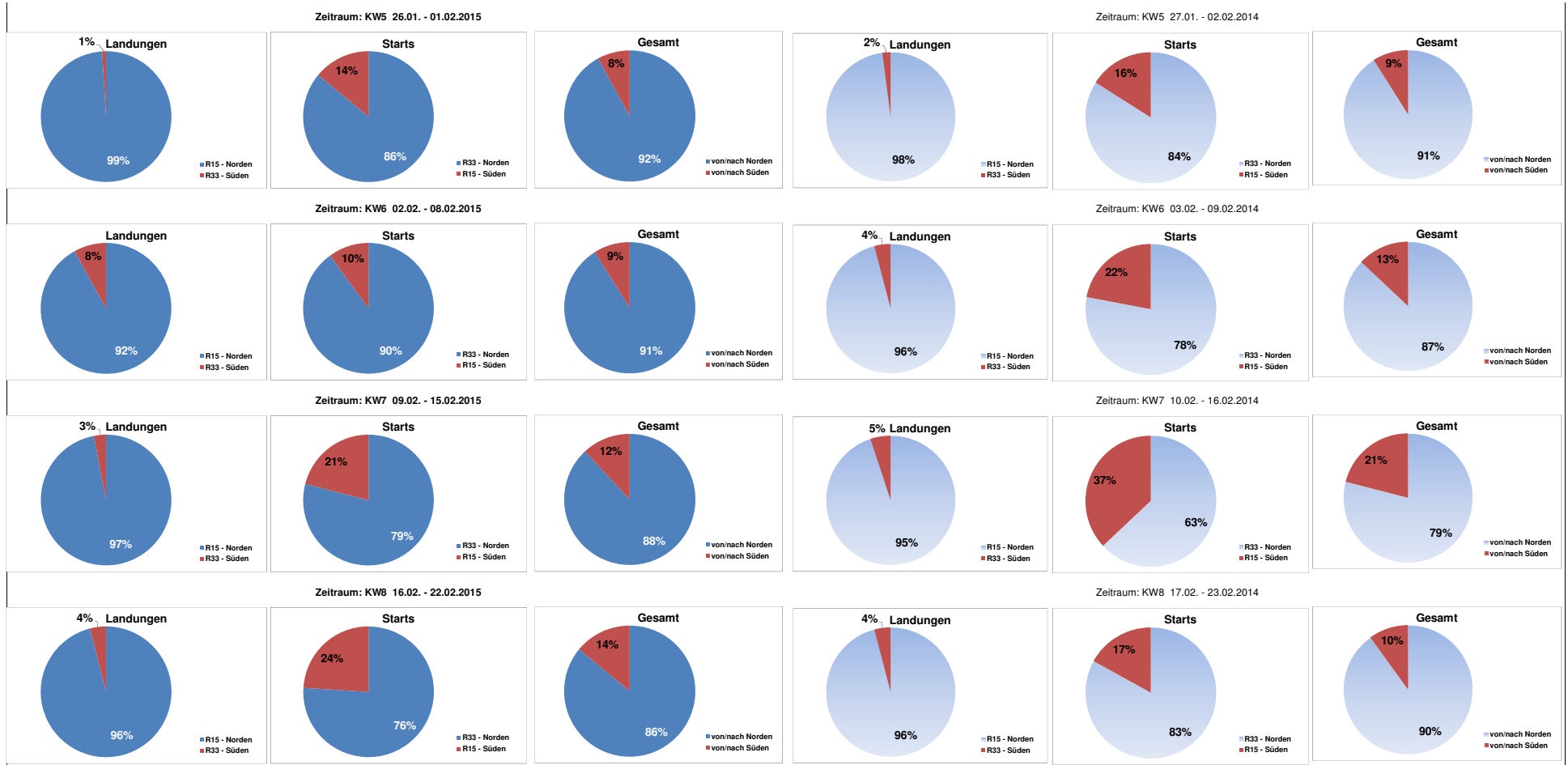
Kumuliert: KW 1 - KW 49 2014



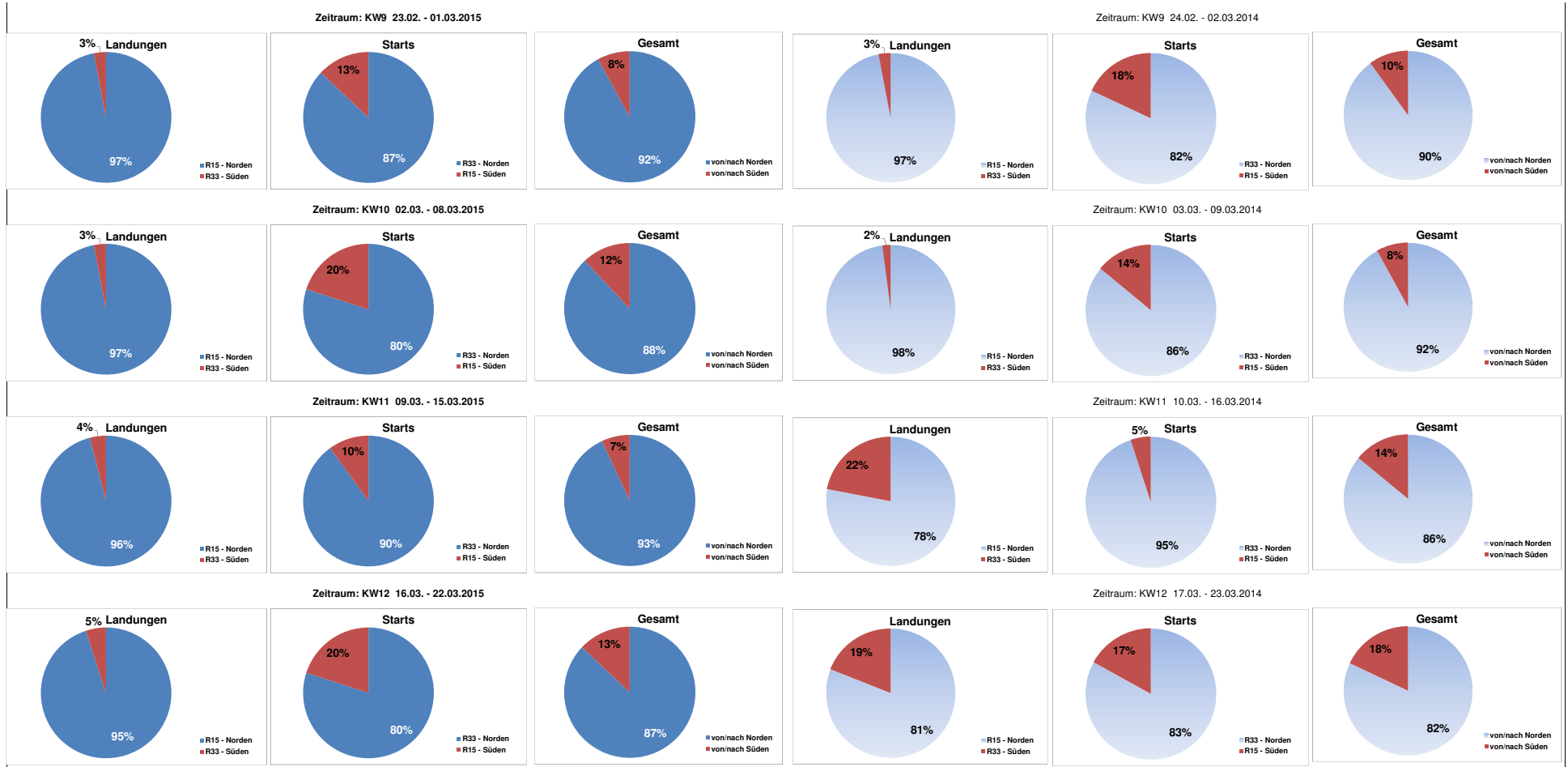
Salzburg Airport
Richtungsverteilung
Gewerbliche Flüge - Linie und Charter



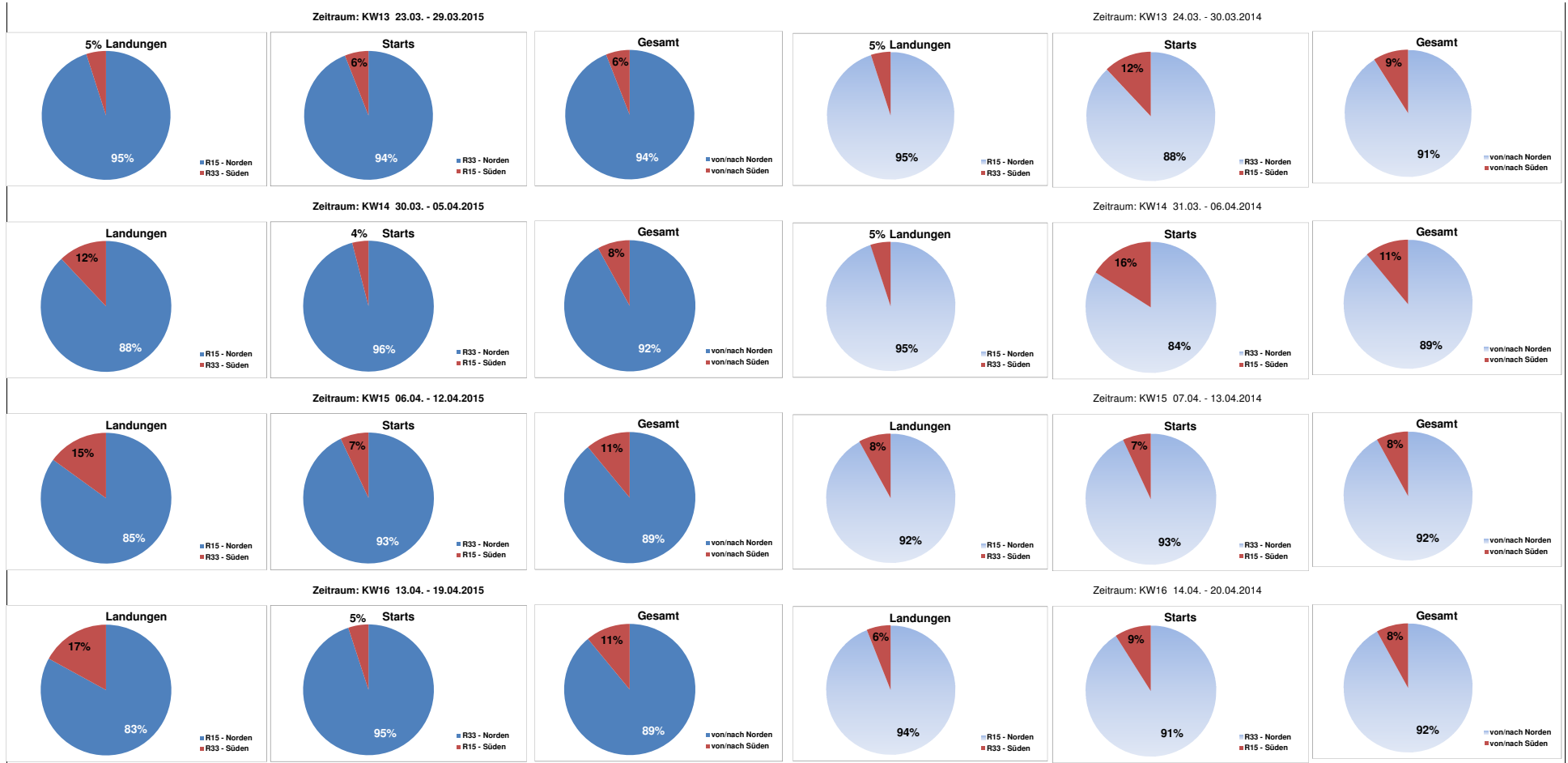
Salzburg Airport
Richtungsverteilung
Gewerbliche Flüge - Linie und Charter



Salzburg Airport
Richtungsverteilung
Gewerbliche Flüge - Linie und Charter



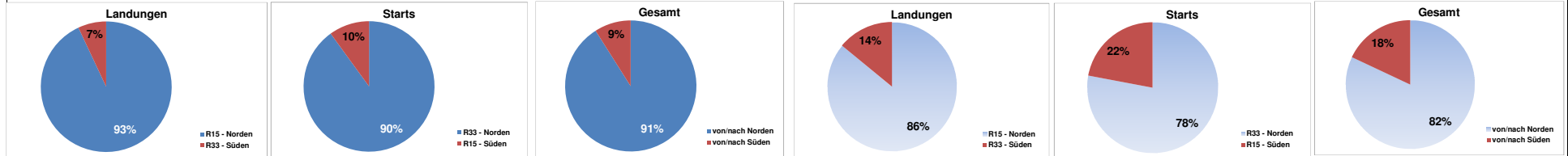
Salzburg Airport
Richtungverteilung
Gewerbliche Flüge - Linie und Charter



Salzburg Airport
Richtungsverteilung
Gewerbliche Flüge - Linie und Charter

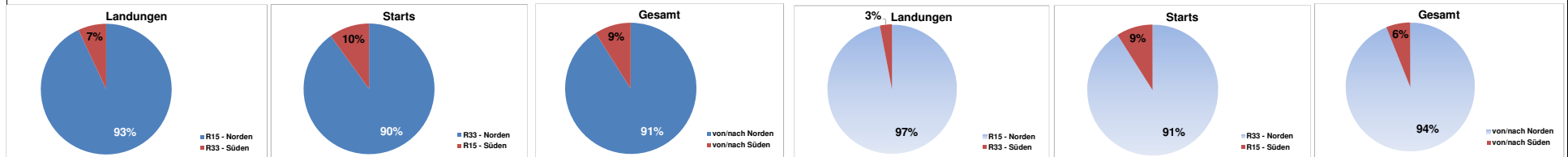
Zeitraum: KW17 20.04. - 26.04.2015

Zeitraum: KW17 21.04. - 27.04.2014



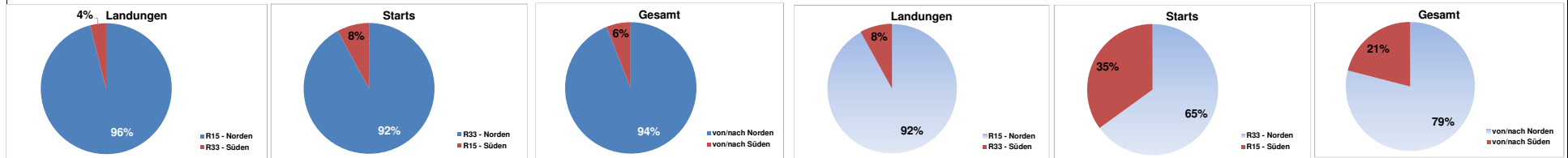
Zeitraum: KW18 27.04. - 03.05.2015

Zeitraum: KW18 28.04. - 04.05.2014



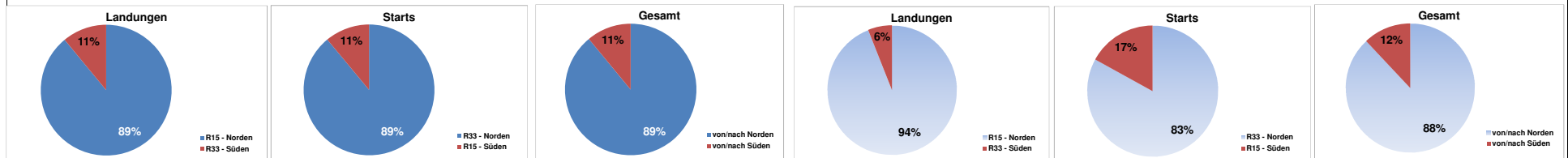
Zeitraum: KW19 04.05. - 10.05.2015

Zeitraum: KW19 05.05. - 11.05.2014

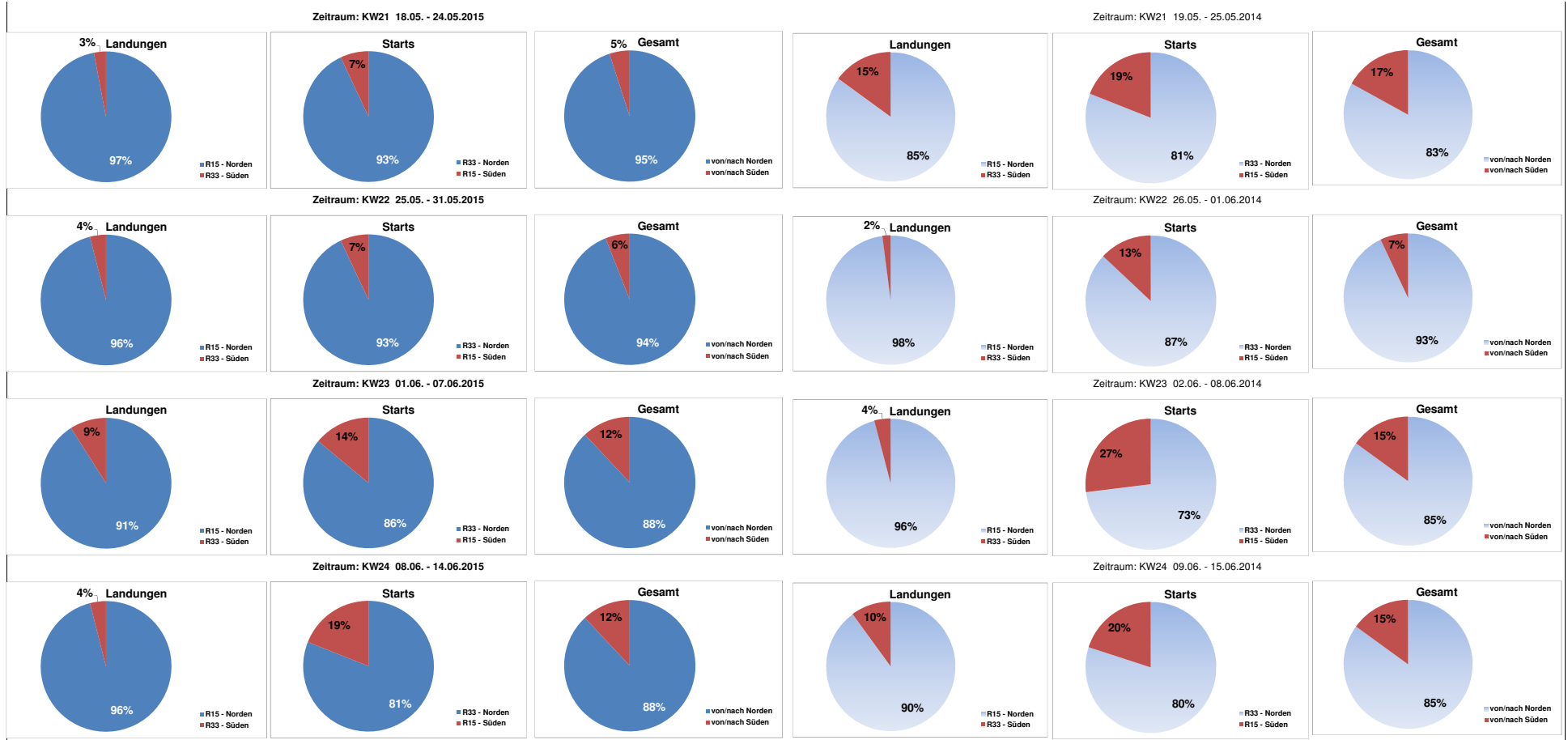


Zeitraum: KW20 11.05. - 17.05.2015

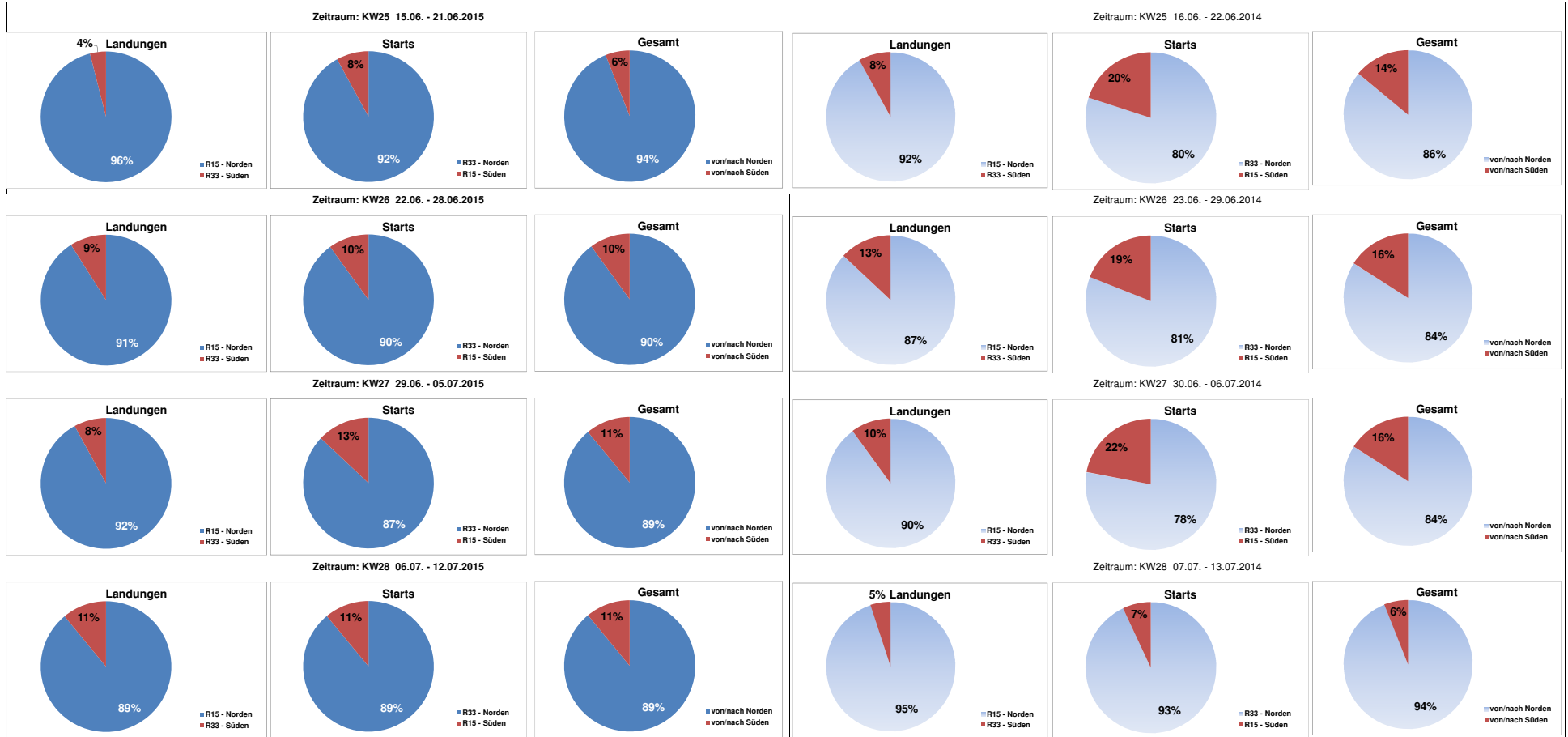
Zeitraum: KW20 12.05. - 18.05.2014



Salzburg Airport
Richtungverteilung
Gewerbliche Flüge - Linie und Charter

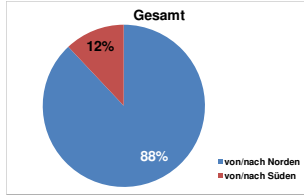
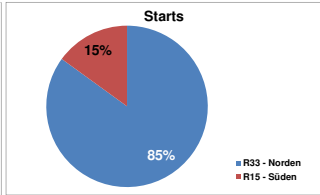
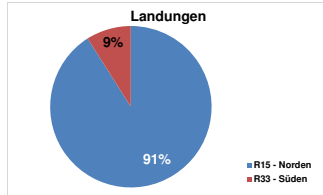


Salzburg Airport
Richtungverteilung
Gewerbliche Flüge - Linie und Charter

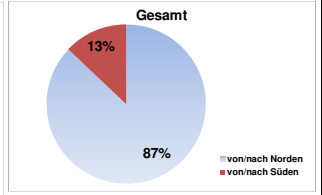
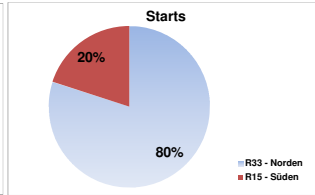
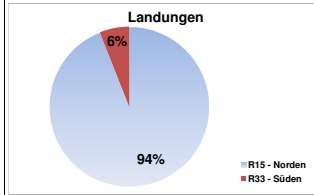


Salzburg Airport
Richtungsverteilung
Gewerbliche Flüge - Linie und Charter

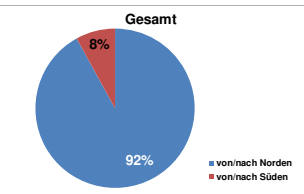
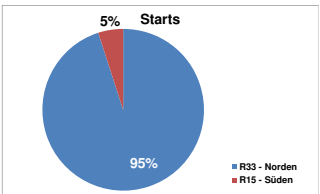
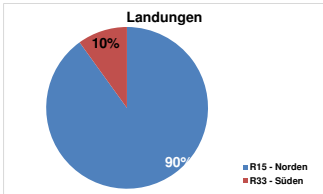
Zeitraum: KW29 13.07. - 19.07.2015



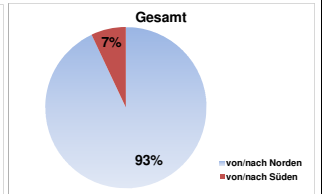
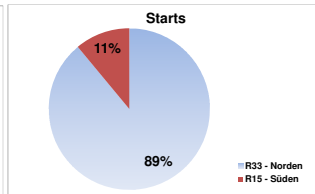
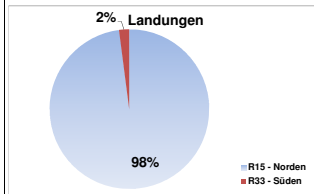
Zeitraum: KW29 14.07. - 20.07.2014



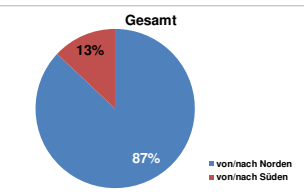
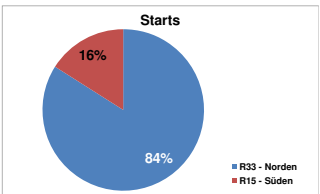
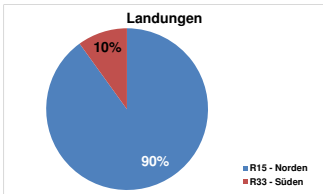
Zeitraum: KW30 20.07. - 26.07.2015



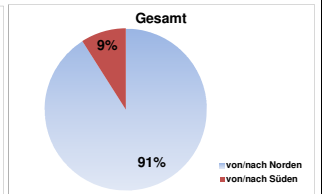
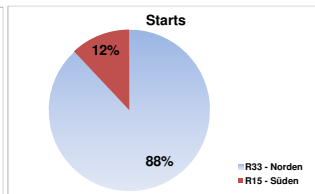
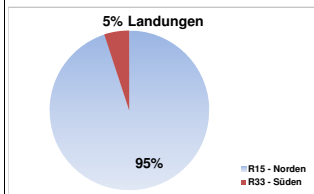
Zeitraum: KW30 21.07. - 27.07.2014



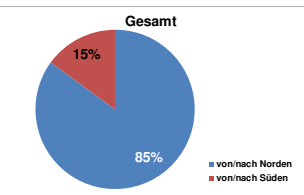
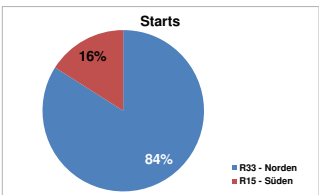
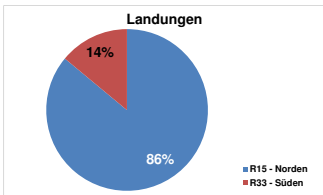
Zeitraum: KW31 27.07. - 02.08.2015



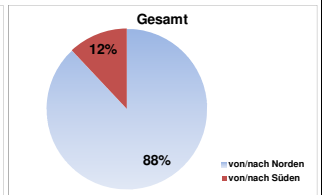
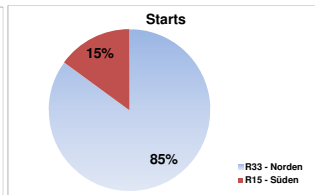
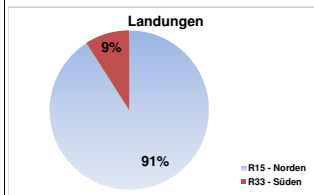
Zeitraum: KW31 28.07. - 03.08.2014



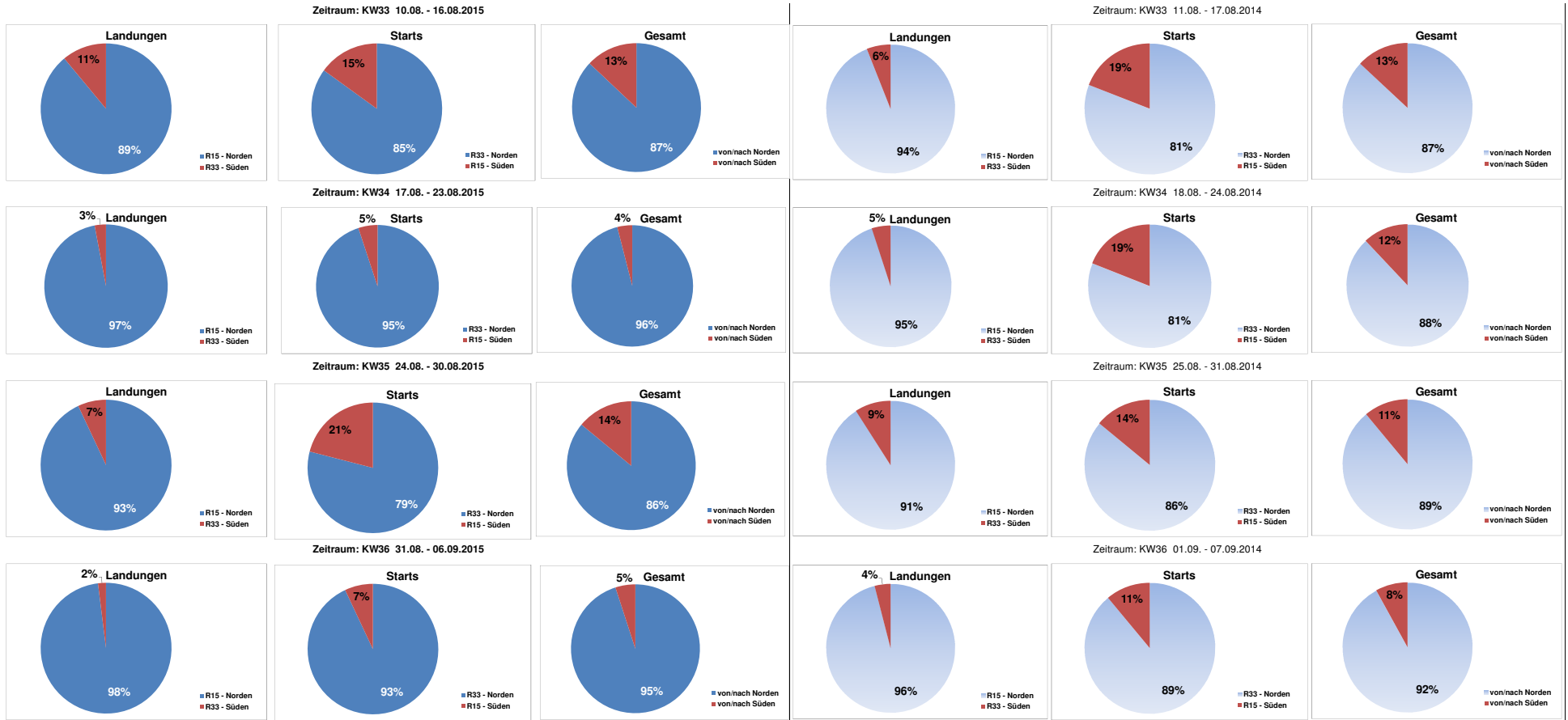
Zeitraum: KW32 03.08. - 09.08.2015



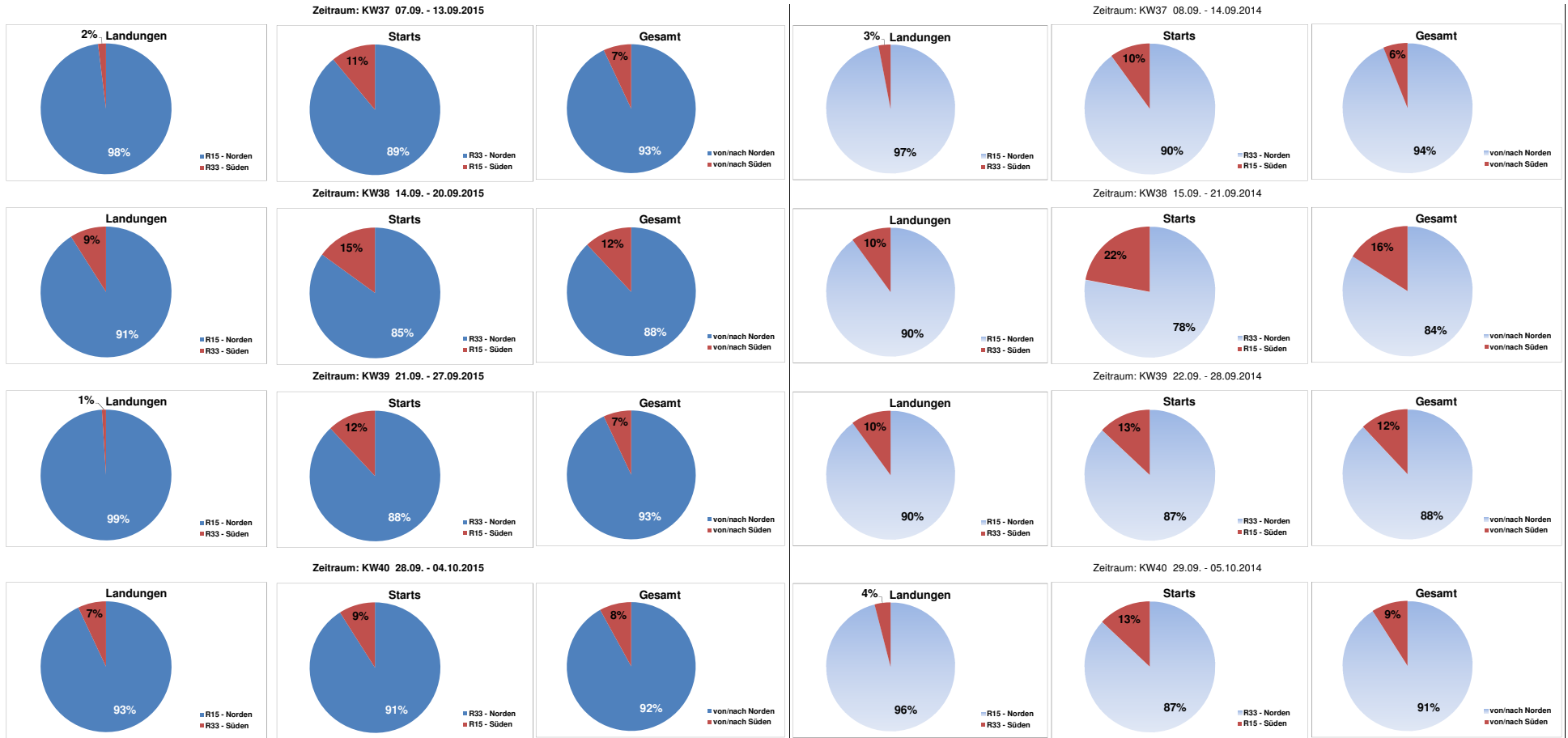
Zeitraum: KW32 04.08. - 10.08.2014



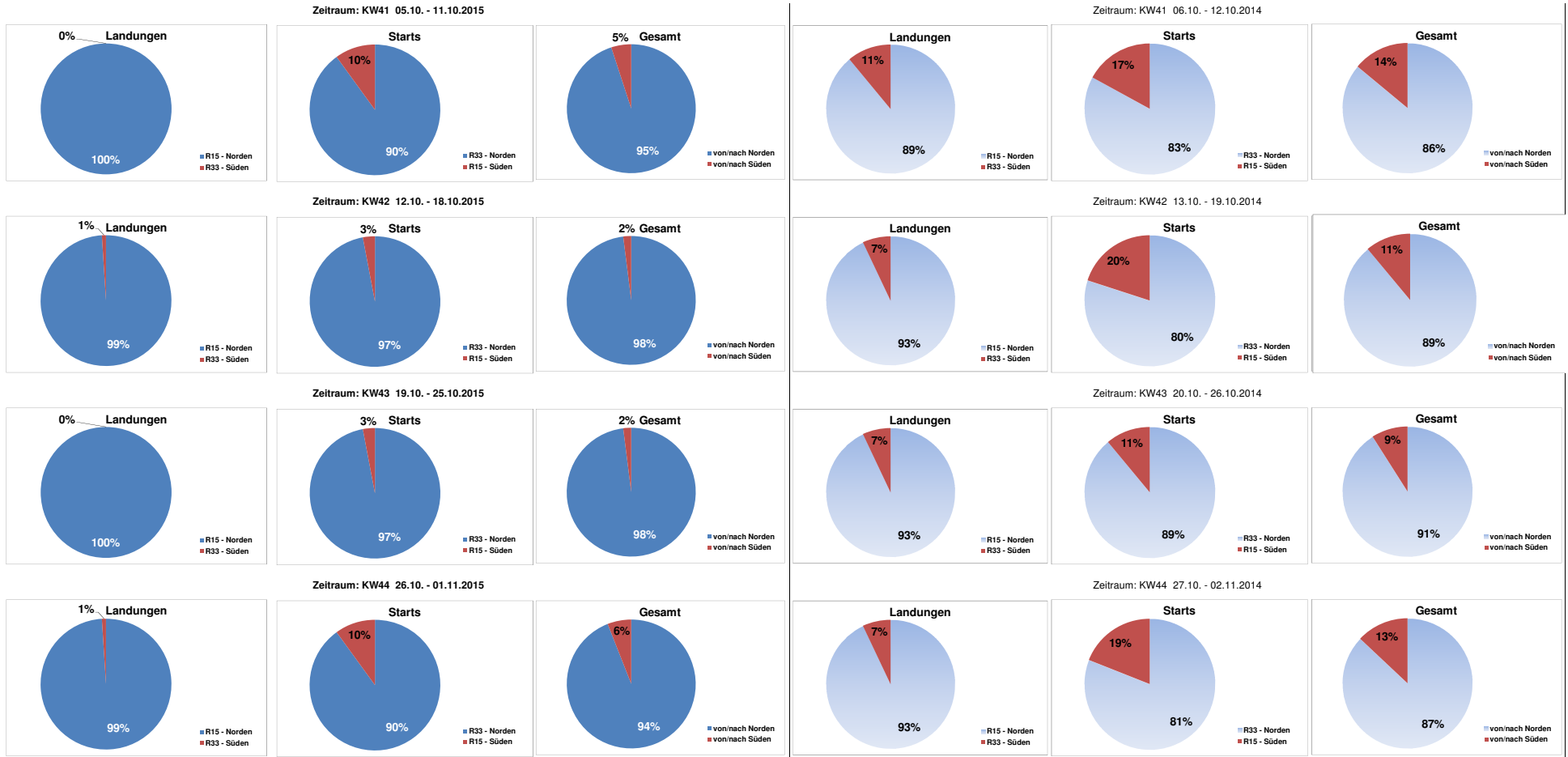
Salzburg Airport
Richtungverteilung
Gewerbliche Flüge - Linie und Charter



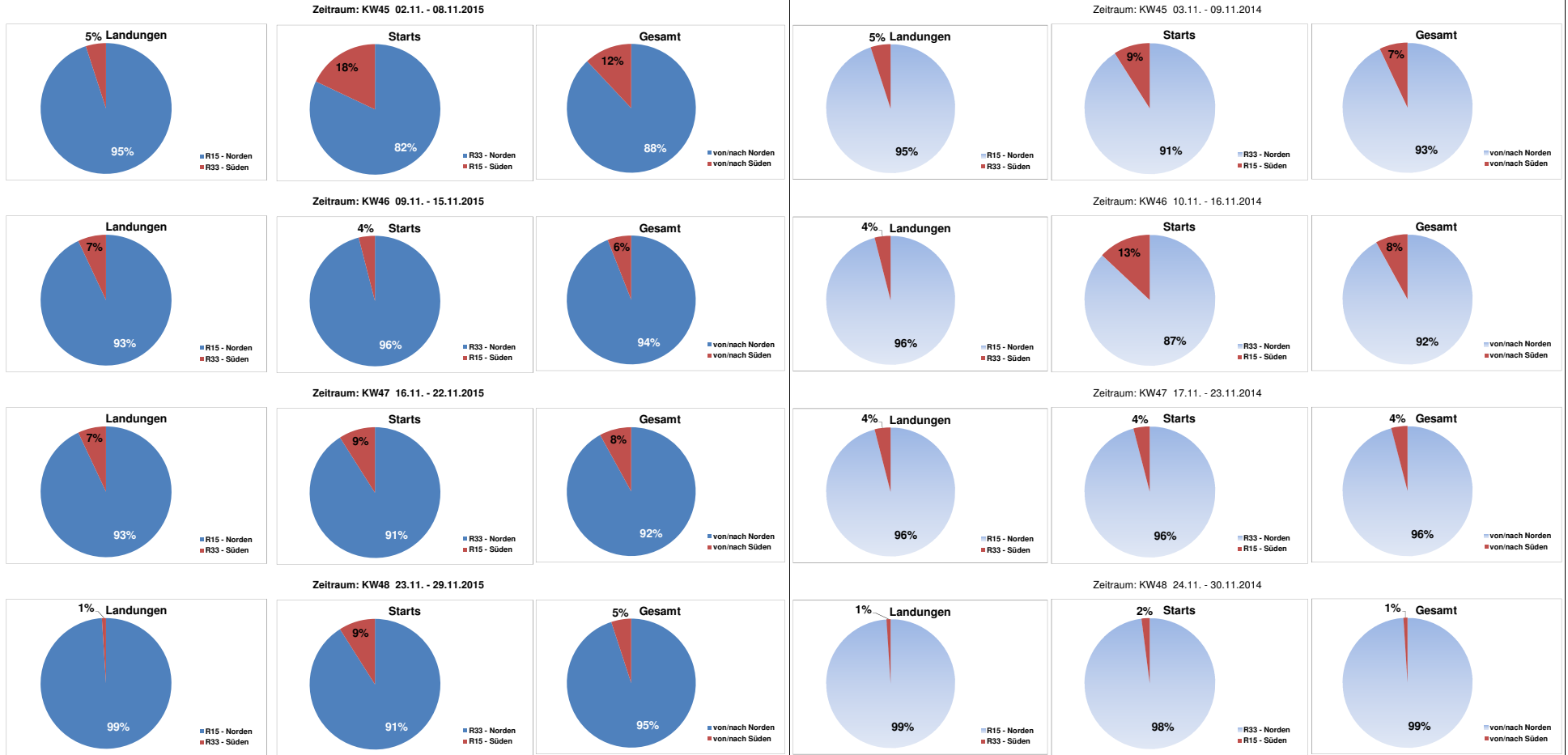
Salzburg Airport
Richtungsverteilung
Gewerbliche Flüge - Linie und Charter



Salzburg Airport
Richtungverteilung
Gewerbliche Flüge - Linie und Charter

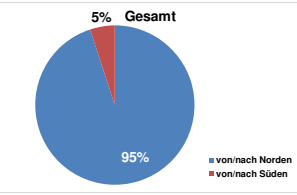
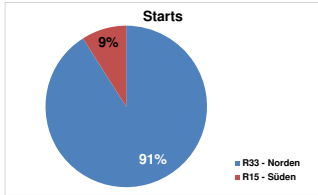
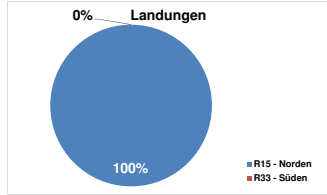


Salzburg Airport
Richtungsverteilung
Gewerbliche Flüge - Linie und Charter

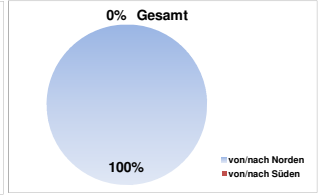
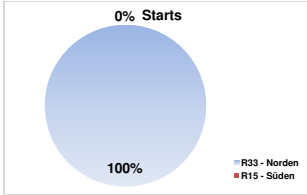
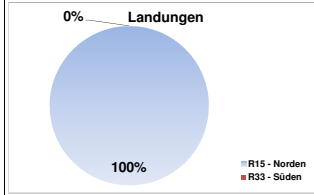



Richtungsverteilung
Gewerbliche Flüge - Linie und Charter

Zeitraum: KW49 30.11. - 06.12.2015



Zeitraum: KW49 01.12. - 07.12.2014

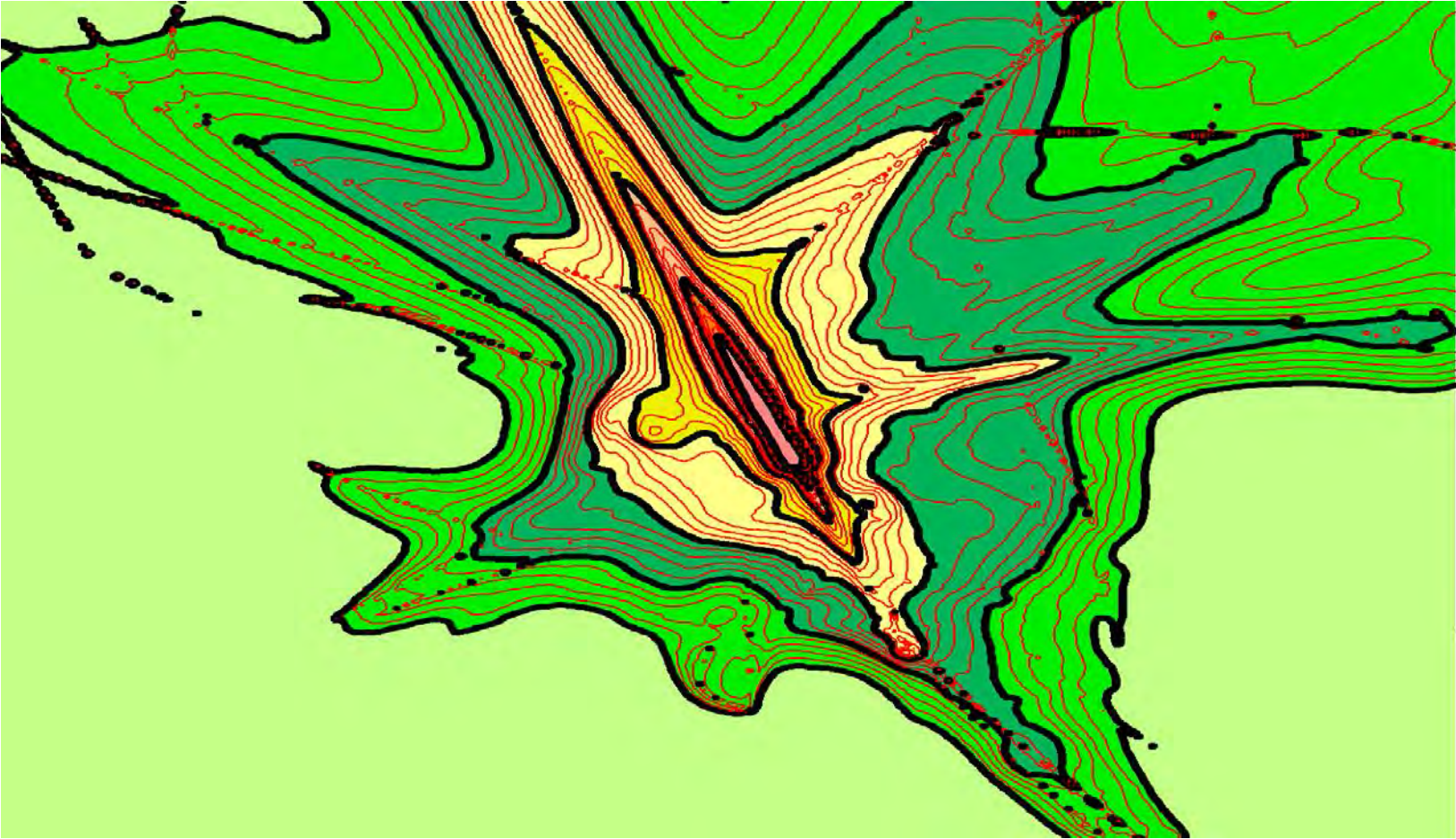


Definitionen:
Landung Piste R15: Landung Richtung 150° (von Norden nach Süden)
Landung Piste R33: Landung Richtung 330° (von Süden nach Norden)

Start Piste R15: Start Richtung 150° (von Norden nach Süden)
Start Piste R33: Start Richtung 330° (von Süden nach Norden)

Flughafen Salzburg: Fluglärmzonen 2015

Basis: real geflogene Radarspuren (Radar Flight Tracks)





Inhalt:

1. Fluglärmzonen 2015 - 6 verkehrsreichste Monate:

Tag-Abend-Nacht Lärmindex - L_{den} - in Dezibel (dB)

$LA_{eq, Tag}$ (6-22 Uhr) in Dezibel (dB)

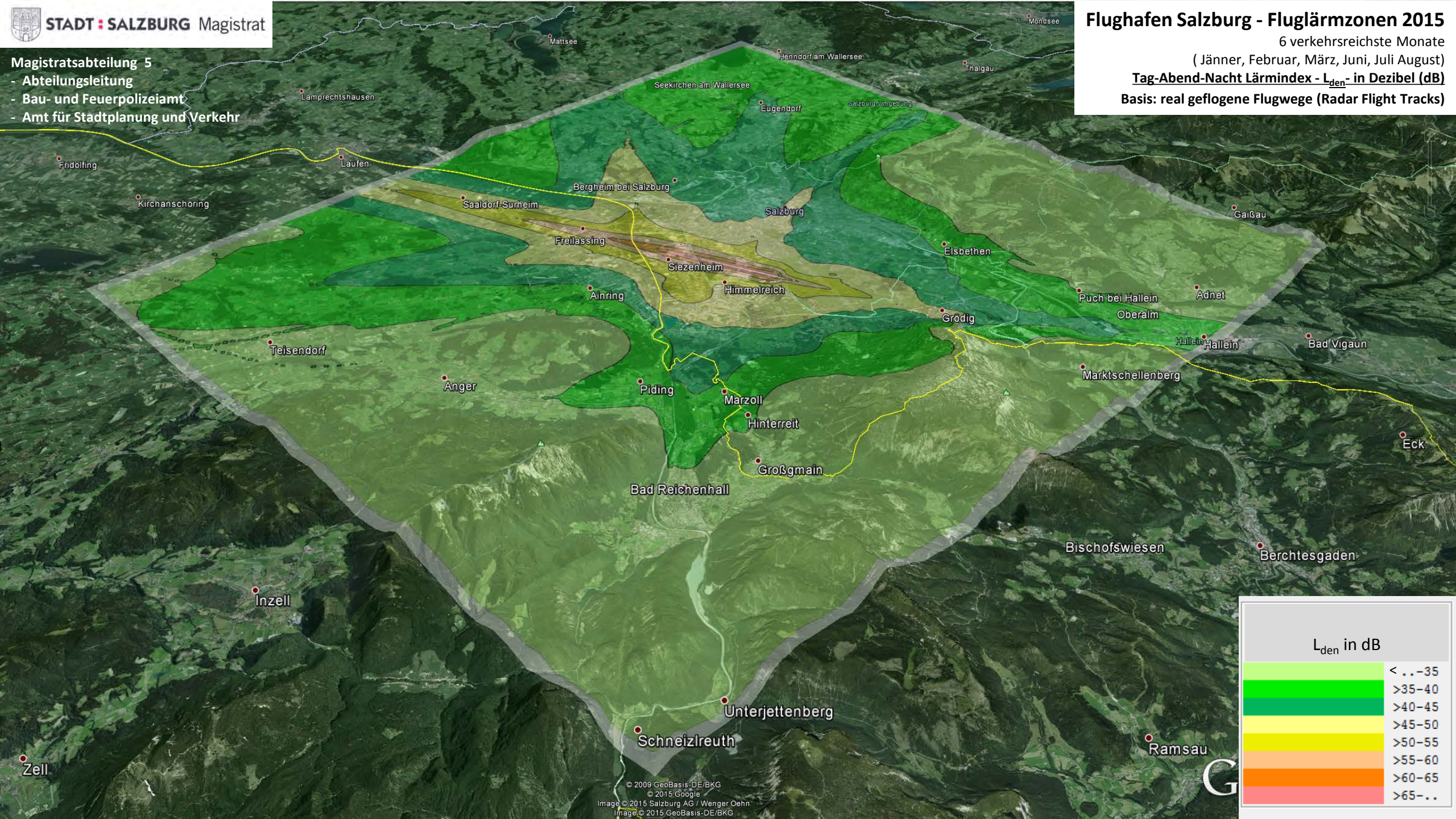
2. Systembeschreibung: Objektivierung durch Messung – Berechnung – Betroffenheitsanalyse

3. Berechnungen mit IMMI-FANOMOS Modul

4. Vergleich: Berechnungen mit den Ergebnissen der Fluglärmmessstationen

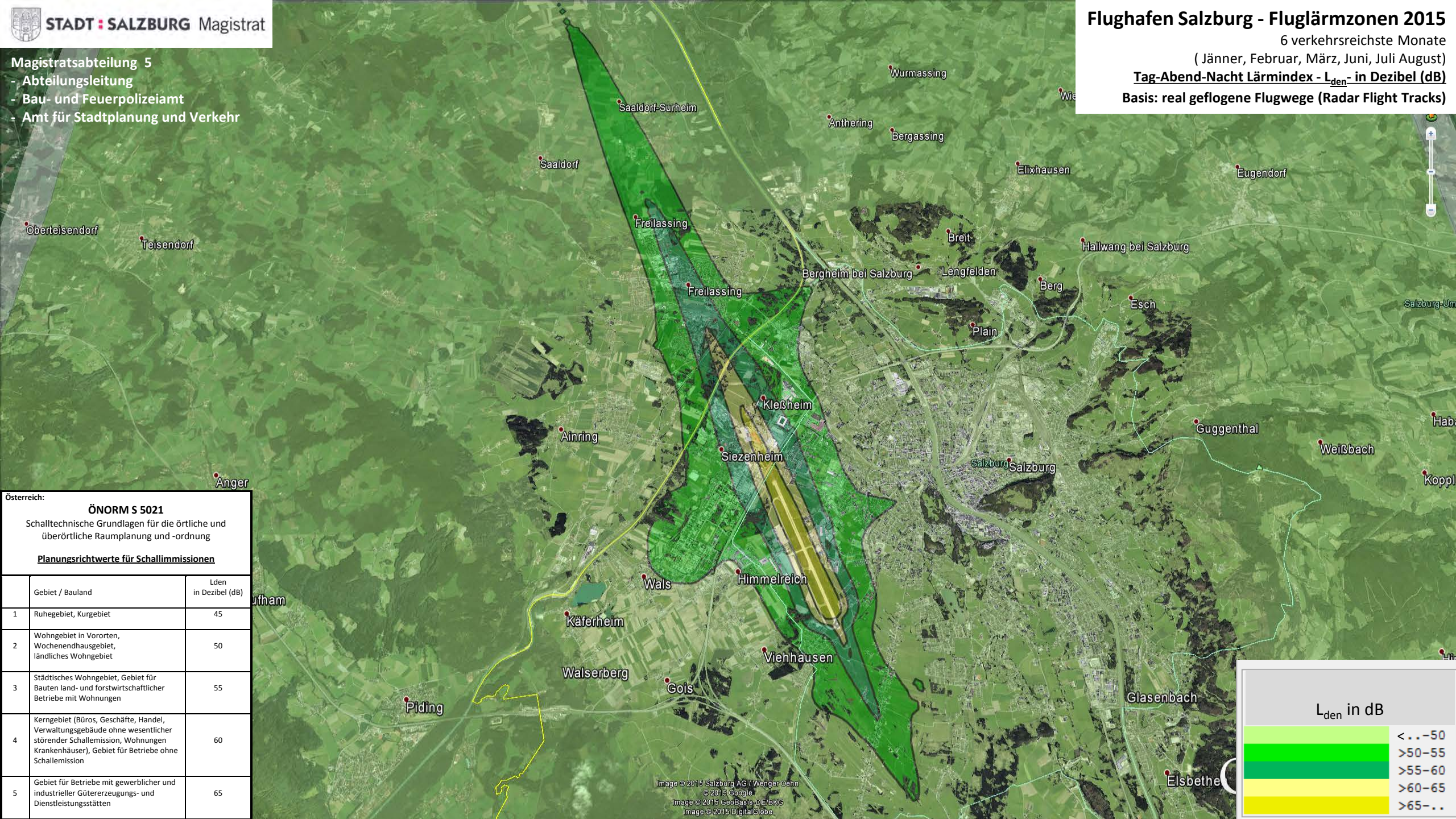
Magistratsabteilung 5
 - Abteilungsleitung
 - Bau- und Feuerpolizeiamt
 - Amt für Stadtplanung und Verkehr

Flughafen Salzburg - Fluglärmmzonen 2015
 6 verkehrsreichste Monate
 (Jänner, Februar, März, Juni, Juli August)
Tag-Abend-Nacht Lärmindex - L_{den} - in Dezibel (dB)
 Basis: real geflogene Flugwege (Radar Flight Tracks)



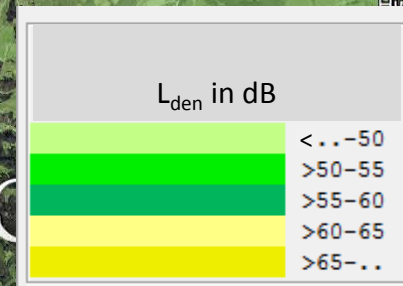
L _{den} in dB	
	< ..-35
	>35-40
	>40-45
	>45-50
	>50-55
	>55-60
	>60-65
	>65-..

Magistratsabteilung 5
 - Abteilungsleitung
 - Bau- und Feuerpolizeiamt
 - Amt für Stadtplanung und Verkehr



Österreich:
ÖNORM S 5021
 Schalltechnische Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung und -ordnung
Planungsrichtwerte für Schallimmissionen

	Gebiet / Bauland	L_{den} in Dezibel (dB)
1	Ruhegebiet, Kurgebiet	45
2	Wohngebiet in Vororten, Wochenendhausgebiet, ländliches Wohngebiet	50
3	Städtisches Wohngebiet, Gebiet für Bauten land- und forstwirtschaftlicher Betriebe mit Wohnungen	55
4	Kerngebiet (Büros, Geschäfte, Handel, Verwaltungsgebäude ohne wesentlicher störender Schallemission, Wohnungen Krankenhäuser), Gebiet für Betriebe ohne Schallemission	60
5	Gebiet für Betriebe mit gewerblicher und industrieller Gütererzeugungs- und Dienstleistungsstätten	65



6 verkehrsreichste Monate
(Jänner, Februar, März, Juni, Juli August)

L_{Aeq,Tag} (6-22 Uhr) in Dezibel (dB)

Basis: real geflogene Flugwege (Radar Flight Tracks)

Magistratsabteilung 5
 - Abteilungsleitung
 - Bau- und Feuerpolizeiamt
 - Amt für Stadtplanung und Verkehr

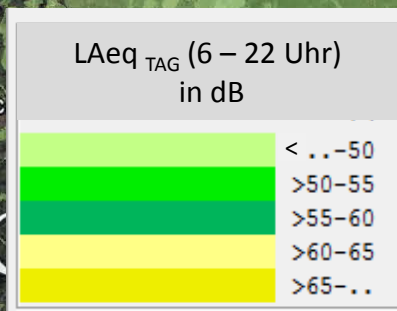
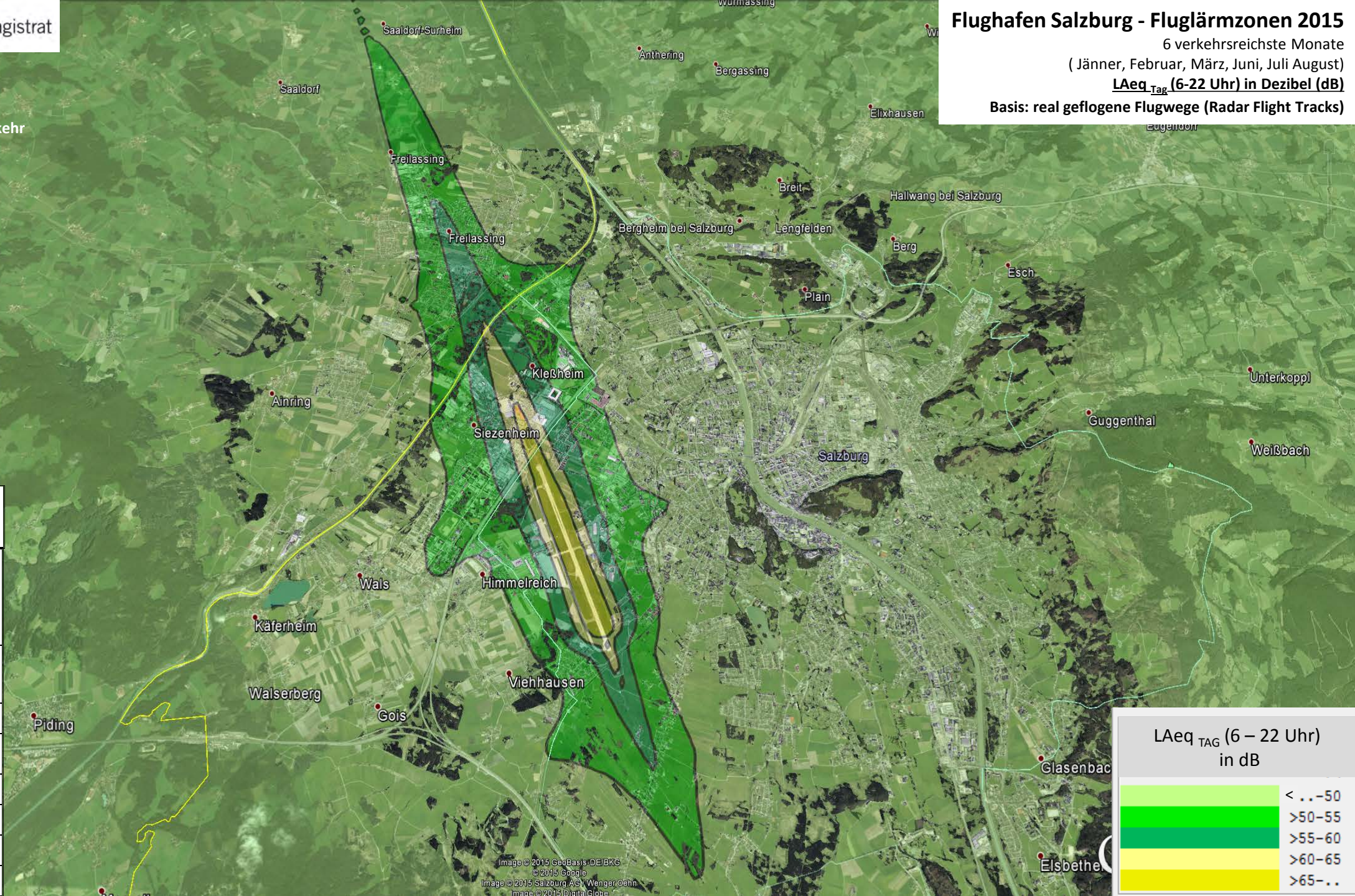
Teisendorf
 Anger
 Aining

Österreich:
 Luftverkehr-Lärmimmissionschutzverordnung - LuLärmIV
 (BGBl. II Nr. 364/2012)
 unzumutbare Belästigung - Immissionschwellenwert L_{Aeq,Tag} = 60 dB

Bundesrepublik Deutschland:
 L_{Aeq,Tag} – (6-22 Uhr)
 Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung der
 Bekanntmachung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550)
 Tag-Schutzzone 1 - L_{Aeq,Tag} = 65 dB
 Tag-Schutzzone 2 - L_{Aeq,Tag} = 60 dB

DIN 18005-1
 Schallschutz im Städtebau
schalltechnische Orientierungswerte

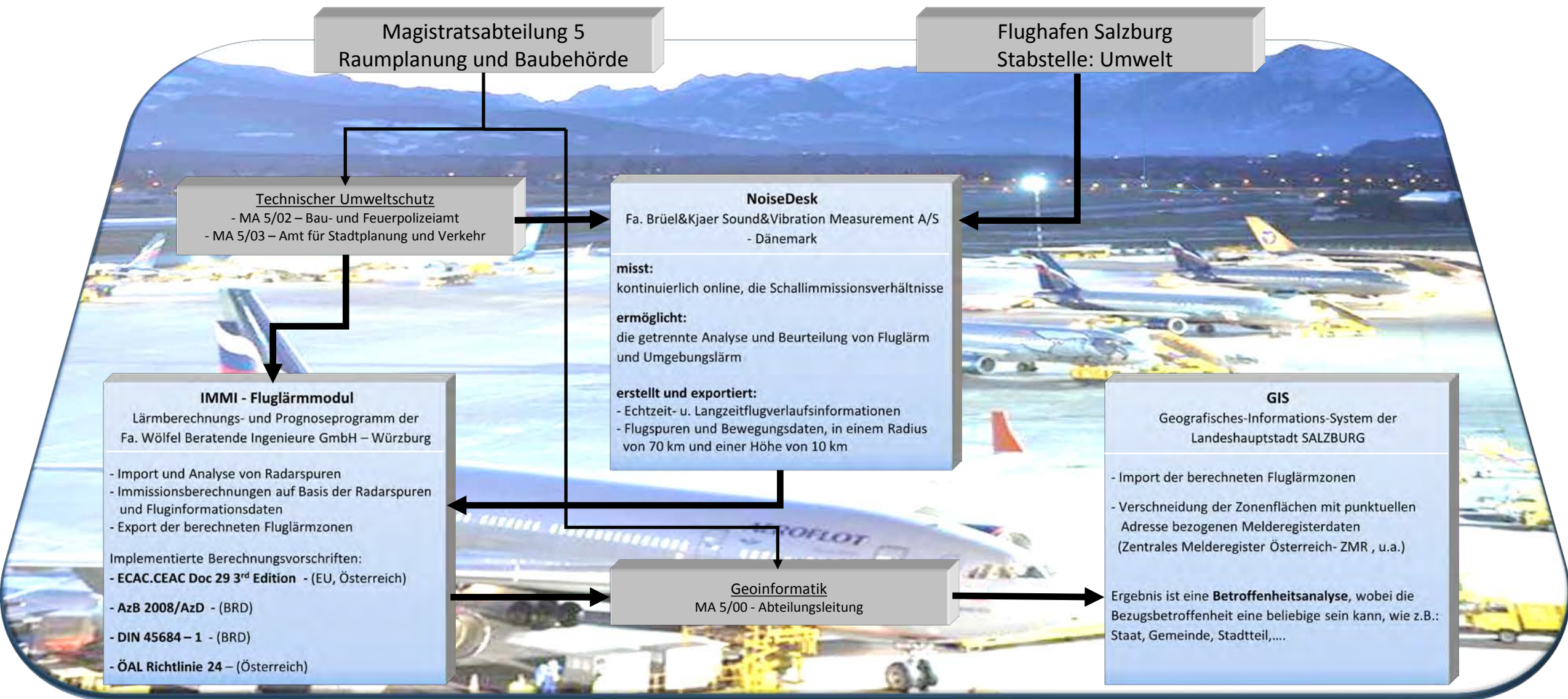
	Nutzungsart	L _{Aeq,Tag} in Dezibel (dB)
1	Krankenhäuser, Pflegeanstalten, Kurgebiete	45
2	Reine Wohngebiete	50
3	Allgemeine Wohngebiete	55
4	Kern-, Dorf-, Mischgebiete	60
5	Gewerbegebiete	65

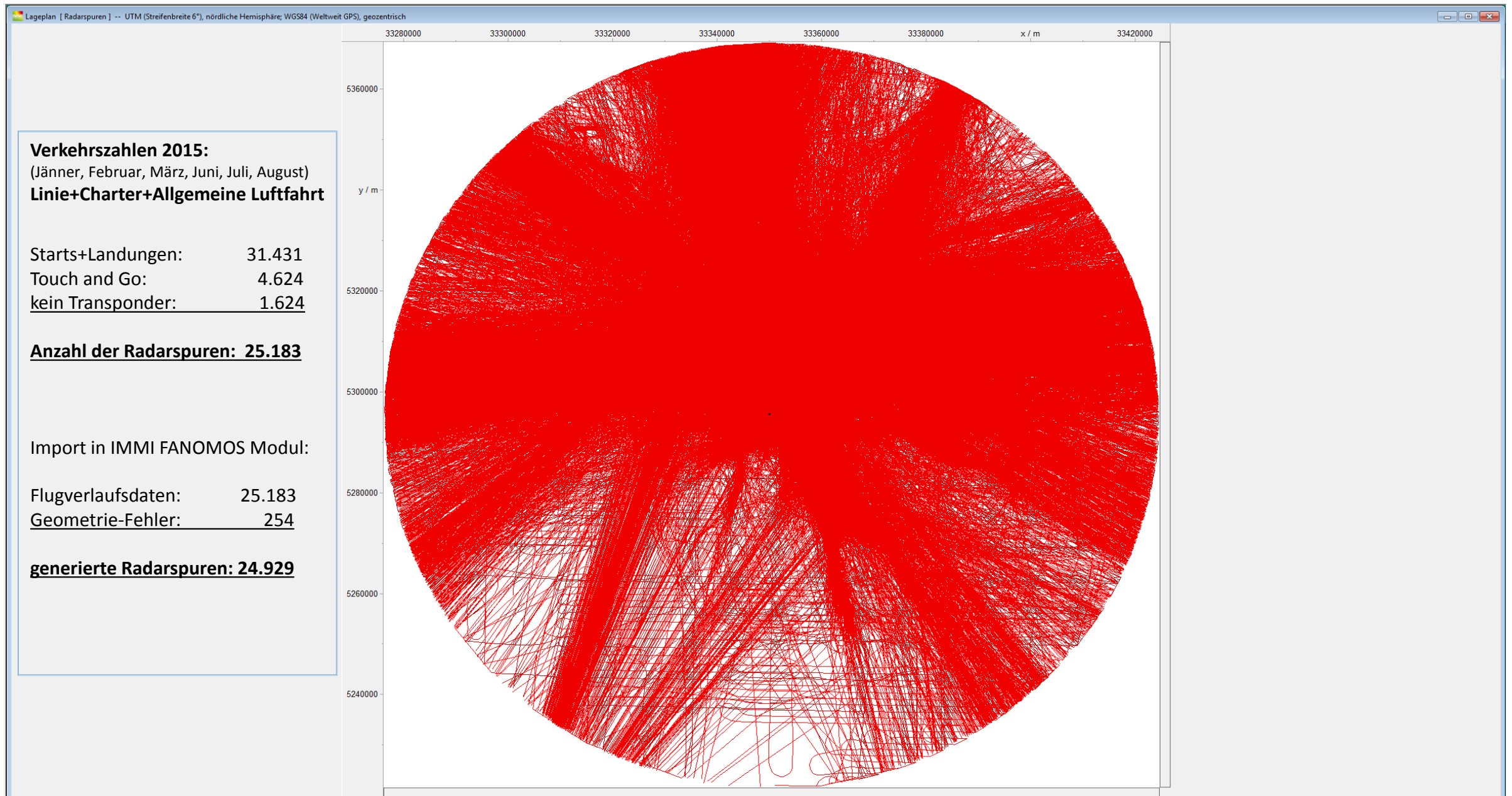


Fluglärm – Flughafen Salzburg

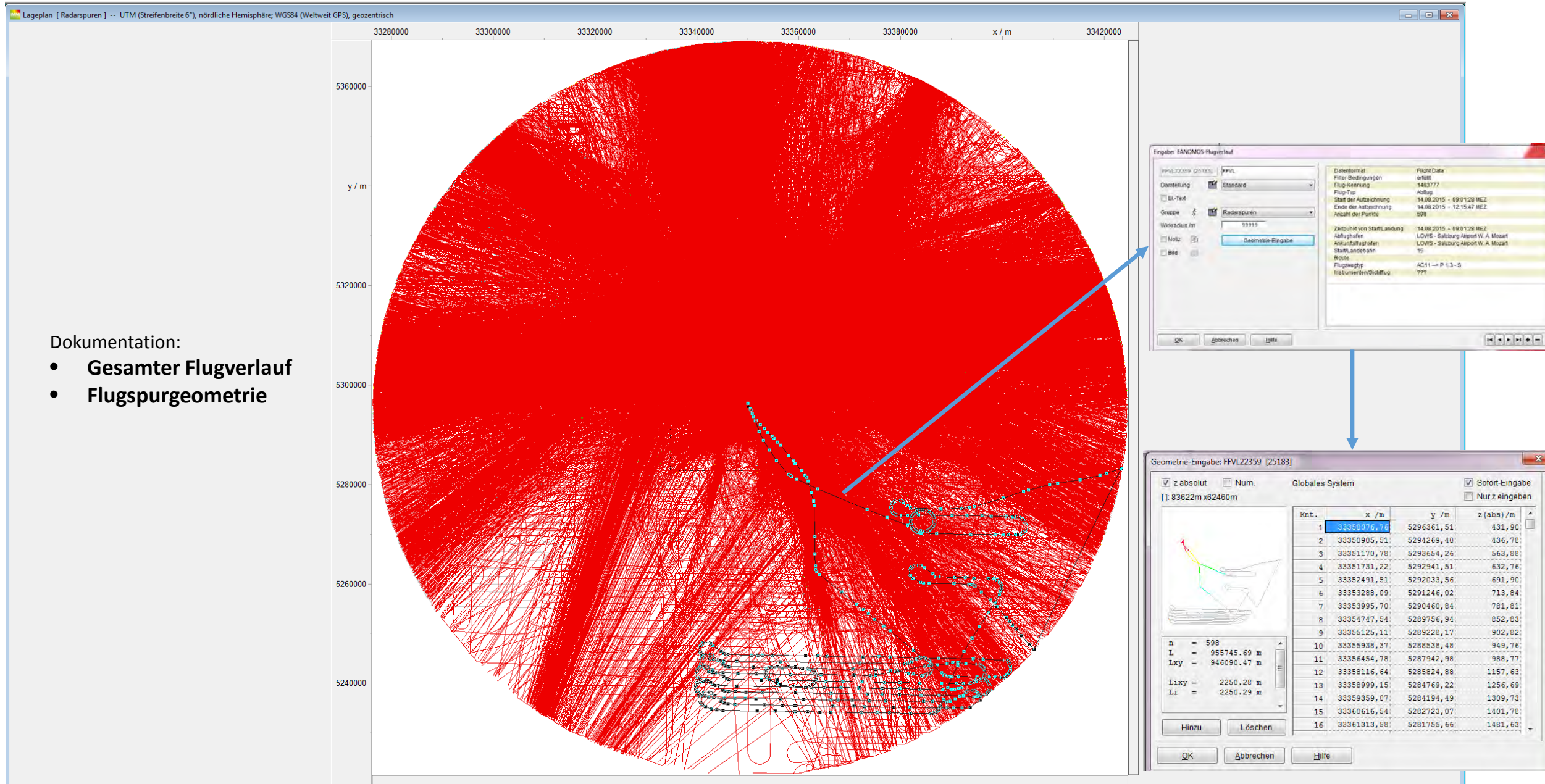
Objektivierung durch Messung – Berechnung – Betroffenheitsanalyse

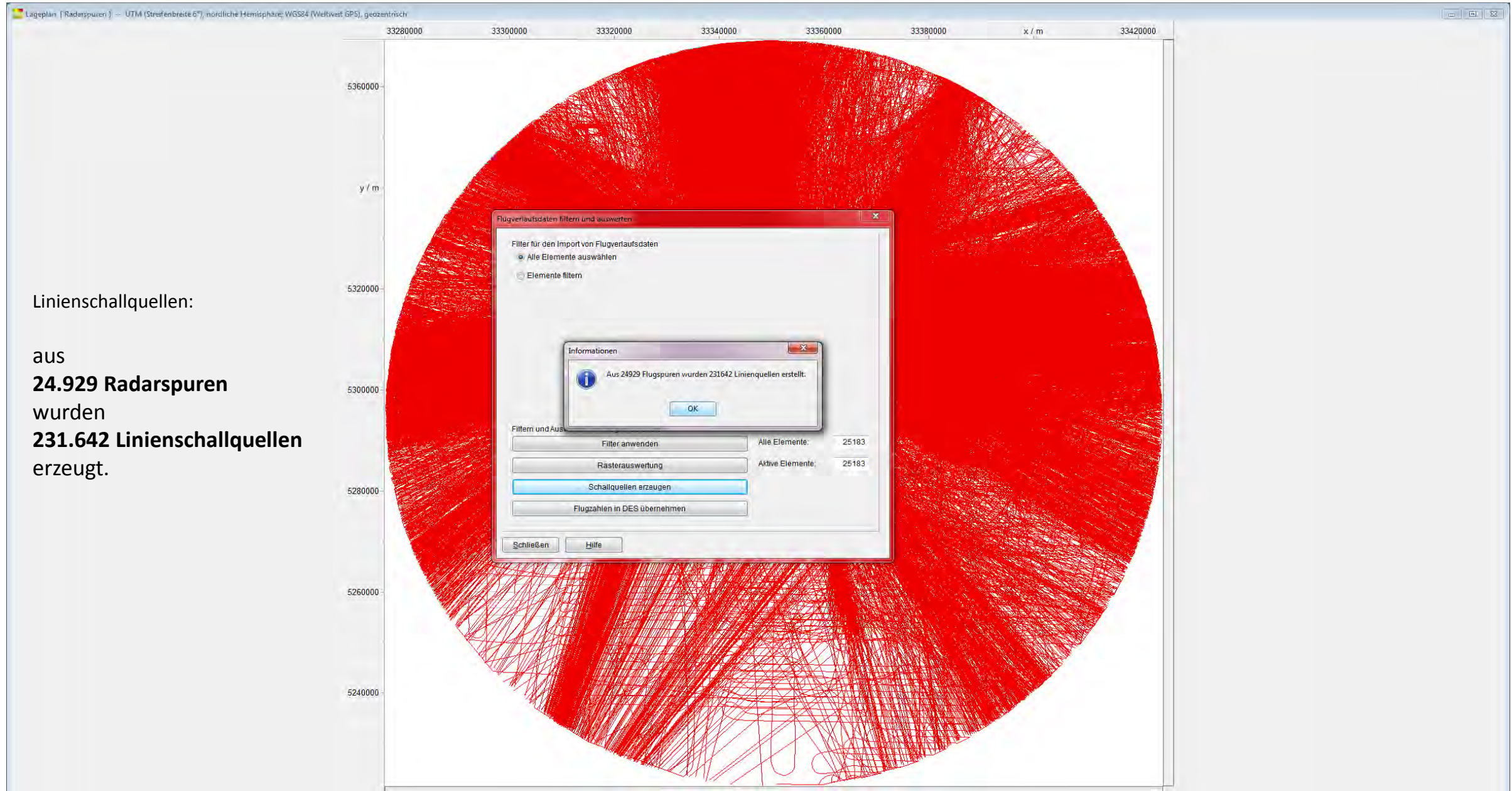
Systembeschreibung





Berechnungen mit IMMI-FANOMOS Modul – Basis: real geflogene Radarspuren – Radar Flight Tracks

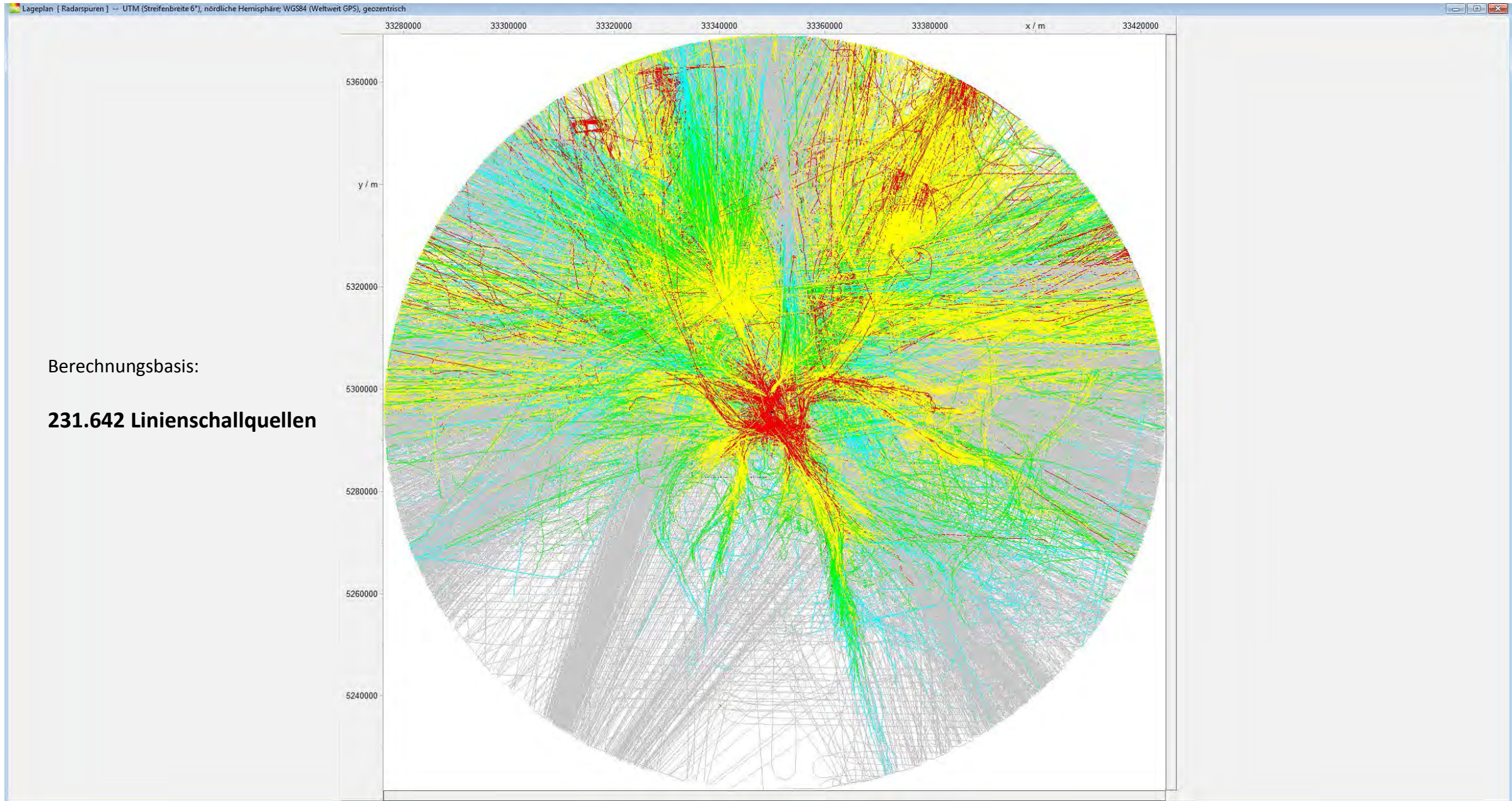




Linienschallquellen:

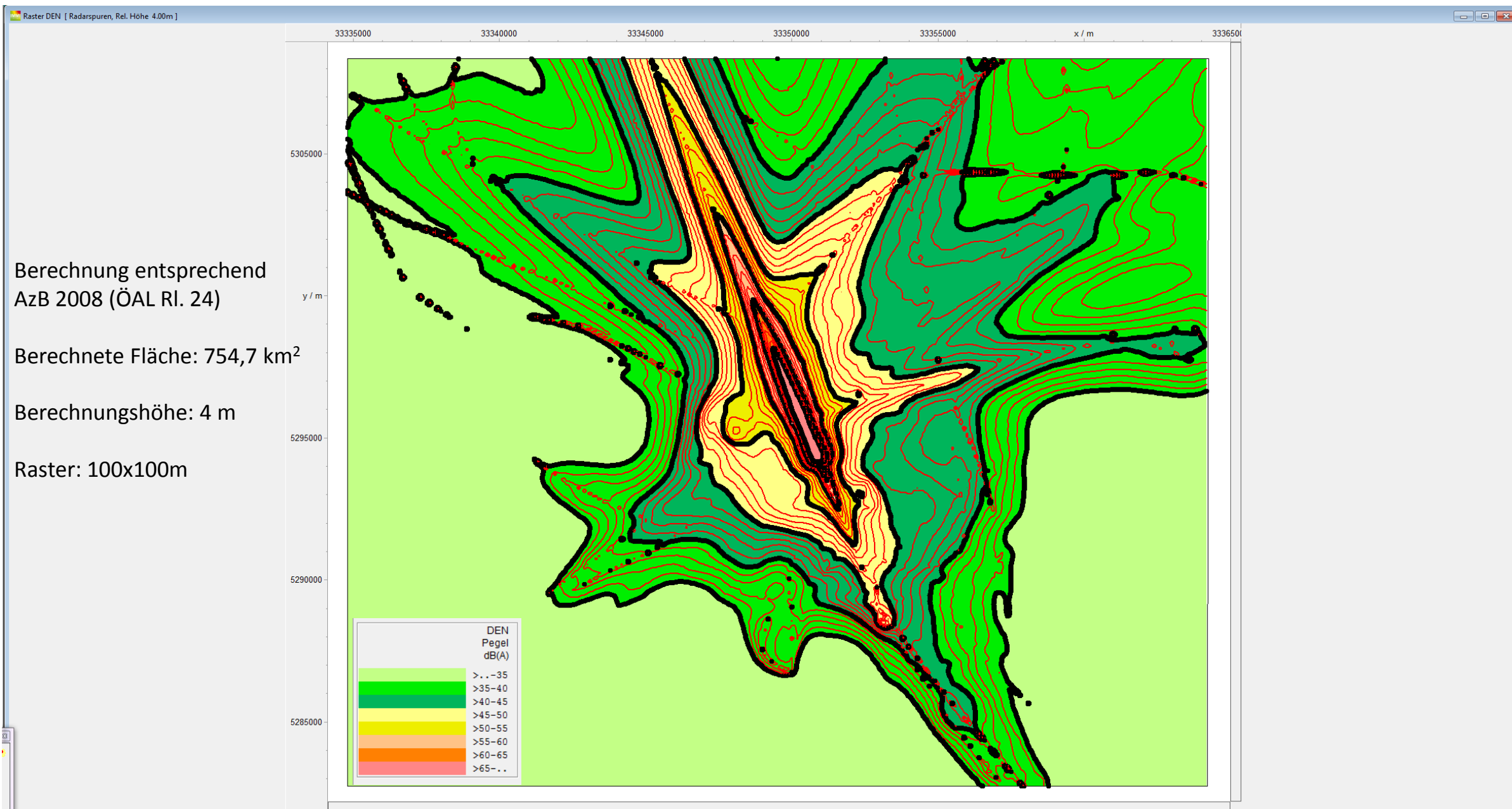
aus
24.929 Radarspuren
wurden
231.642 Linienschallquellen
erzeugt.

Berechnungen mit IMMI-FANOMOS Modul – Basis: real geflogene Radarspuren – Radar Flight Tracks

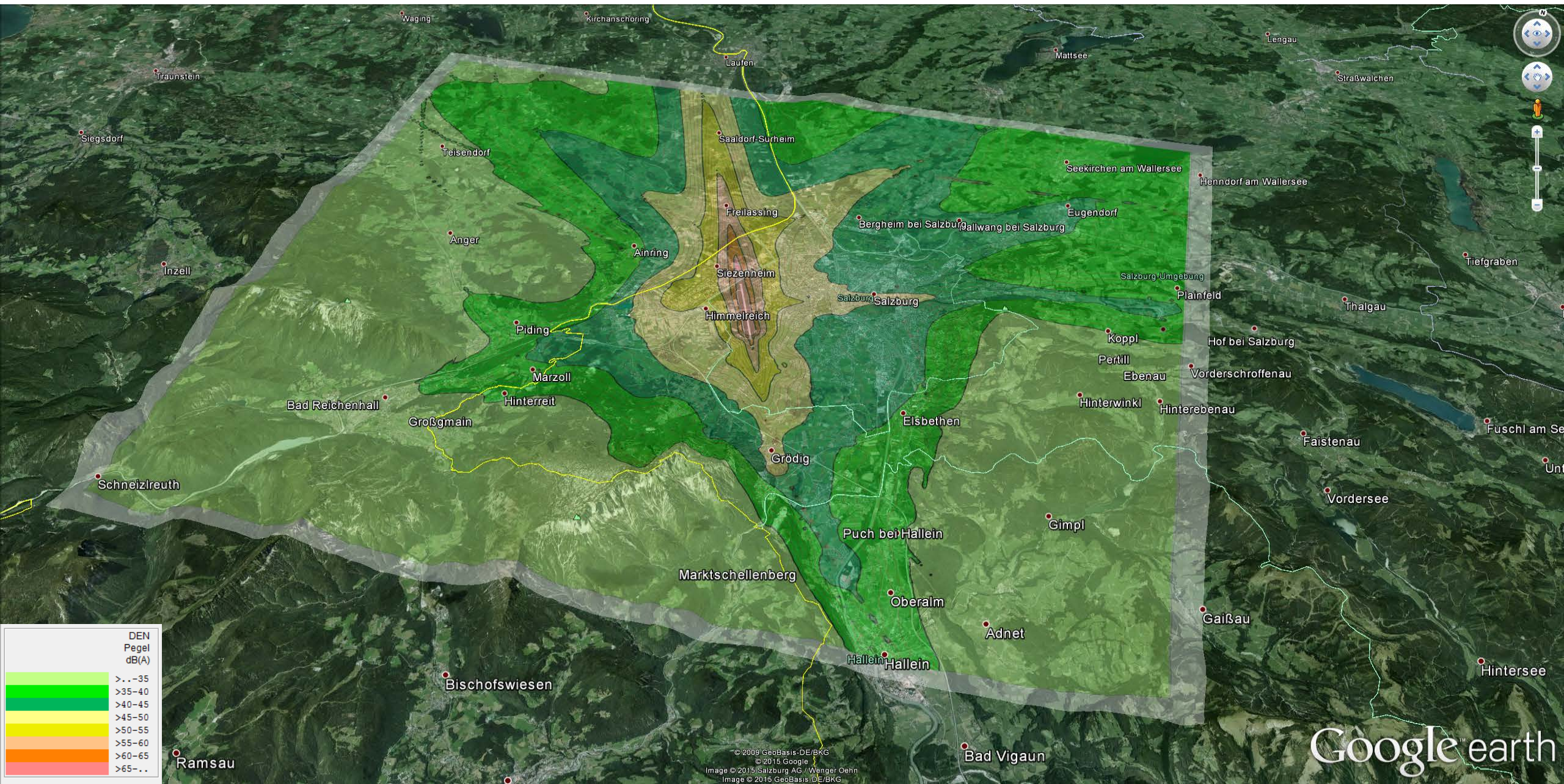


Berechnungsbasis:

231.642 Linienschallquellen



Fluglärmmzonen 2015 – Flughafen Salzburg
Berechnungen mit IMMI-FANOMOS Modul – Basis: real geflogene Radarspuren – Radar Flight Tracks





Messtation Ainring/ Heidenpoint – NMT 1
Berechnung : ca. 45 dB
Messung: 42 dB

DEN Pegel dB(A)	Value Range
>..-35	>..-35
>35-40	>35-40
>40-45	>40-45
>45-50	>45-50
>50-55	>50-55
>55-60	>55-60
>60-65	>60-65
>65-..	>65-..

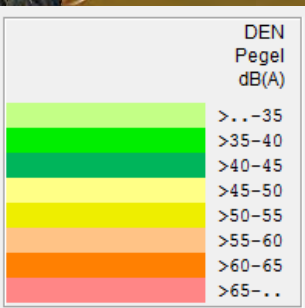
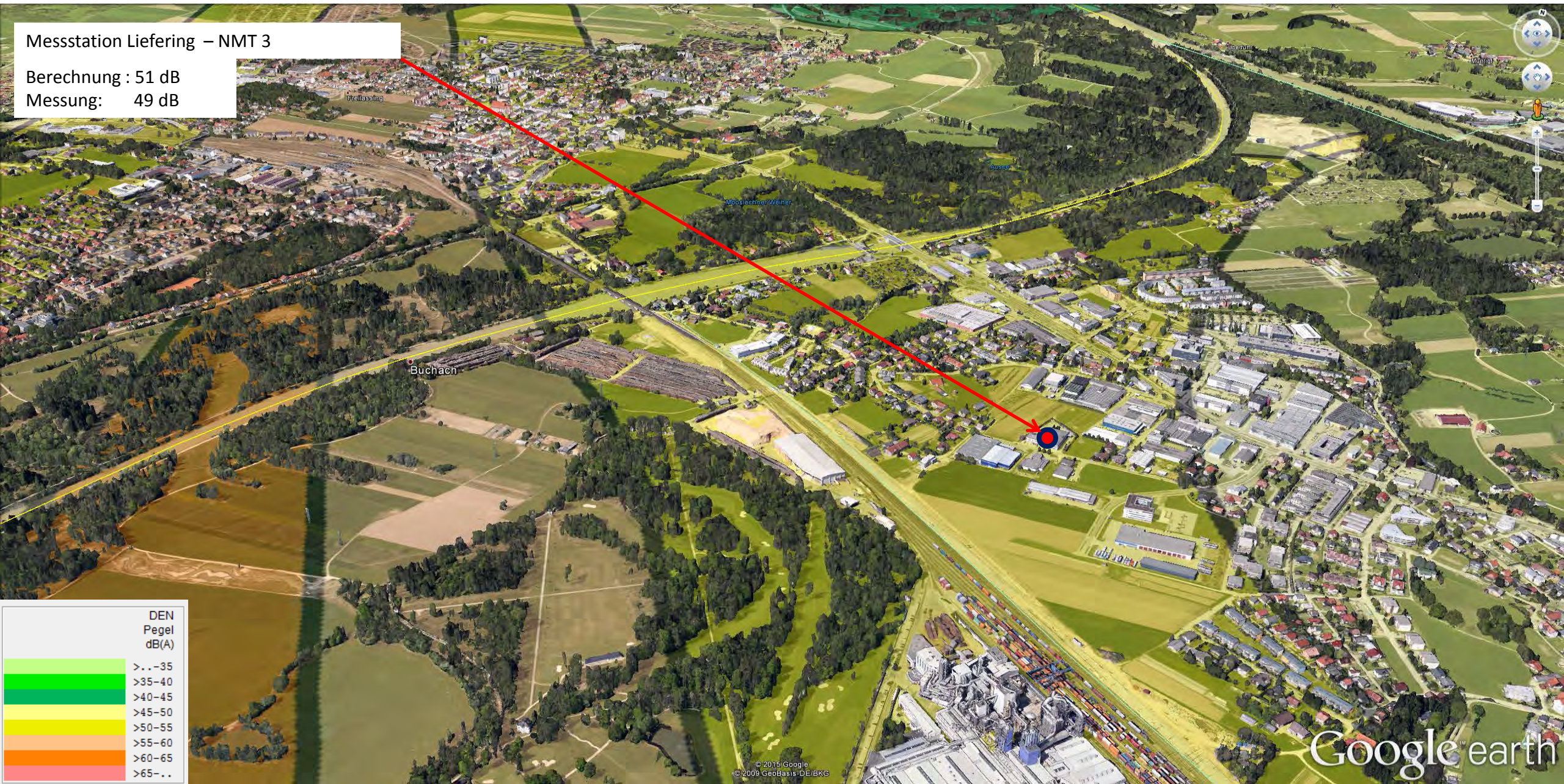
Image © 2015 DigitalGlobe
© 2015 Google
© 2009 GeoBasis-DE/BKG



Messtation Lieferung – NMT 3

Berechnung : 51 dB

Messung: 49 dB



Berechnungen mit IMMI-FANOMOS Modul – Vergleich mit den Ergebnissen der Fluglärmmessstationen

6 verkehrsreichste Monate

Tag-Abend-Nacht Lärmindex - Lden - in Dezibel (dB)



Berechnungen mit IMMI-FANOMOS Modul – Vergleich mit den Ergebnissen der Fluglärmmesstationen

6 verkehrsreichste Monate

Tag-Abend-Nacht Lärmindex - Lden - in Dezibel (dB)









Magistratsabteilung 5
Bau- und Feuerpolizeiamt

Messtation Maxglan Süd – NMT 6

Berechnung : 66 dB

Messung: 66 dB



DEN Pegel dB(A)	
	>..-35
	>35-40
	>40-45
	>45-50
	>50-55
	>55-60
	>60-65
	>65-..

Berechnungen mit IMMI-FANOMOS Modul – Vergleich mit den Ergebnissen der Fluglärmmesstationen

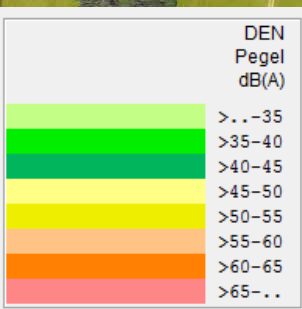
6 verkehrsreichste Monate

Tag-Abend-Nacht Lärminde - Lden - in Dezibel (dB)

Messtation Leopoldskron-Moos – NMT 6

Berechnung : 52,5 dB

Messung: 50 dB



**Herzlichen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit !**





15. BBFS-Sitzung 23. November 2015

Datengrundlagen:

- Betriebszeiten
- Randzeiten
- Formationsflüge
- Platzrunden
- Schulungsflüge

Betriebszeiten

Die Betriebszeit des Flughafens Salzburg ist von 06:00 Uhr bis 23:00 Uhr (Lokalzeit). Ambulanzflüge dürfen auch in der Nacht durchgeführt werden.

- Allgemein:

BETRIEBSZEITEN

	Gewerbliche Flüge	Nicht gewerbliche Flüge
Landungen	06:00 bis 22:00 Uhr	06:00 bis 22:00 Uhr
Landungen leise A/C <84 dB	22.00 bis 23:00 Uhr	---
Starts leise A/C <98 dB	06:00 bis 22:00 Uhr	07:00 bis 22:00 Uhr

- Einschränkungen:

SICHTFLUG - PLATZRUNDENFLÜGE (VON FLÄCHENFLUGZEUGEN UND HUBSCHRAUBERN)

01.04. bis 30.09.	Montag bis Samstag nicht an Sonn- und Feiertagen	07:00 bis 20:00 Uhr
01.10. bis 31.03.	Montag bis Samstag nicht an Sonn- und Feiertagen	07.00 bis 21:00 Uhr

HOVERN (SCHWEBEFLÜGE) VON HUBSCHRAUBERN SIND GESTATTET:

Montag bis Samstag	08:00 bis 12:00 Uhr
Montag bis Freitag	14:00 bis 17:00 Uhr
Sonn- und Feiertage	nicht erlaubt

Flüge in den Randzeiten

Linienflüge 06:00 – 08:00 Uhr, Zeitraum Jänner bis Oktober 2015 (44 Kalenderwochen)

Linienflüge

Zeitraum	Destination	MO		DI		MI		DO		FR		SA		SO	
		ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP
06:00 - 07:00 Uhr	Berlin Tegel		43		43		43		44		44		44		0
	Frankfurt		43		13		13		13		14		14		13
	Friedrichshafen											14			
	Palma				22		4						26		
	Summe	0	86	0	78	0	60	0	57	0	58	14	84	0	13
	Durchschn. / Woche	0	1,95	0	1,77	0	1,36	0	1,3	0	1,32	0,3	1,91	0	0,3

07:00 - 08:00 Uhr	Düsseldorf	41		43		43		43		44		42			
	Frankfurt				30		30		30		30		30		30
	Summe	41	0	43	30	43	30	43	30	44	30	42	30	0	30
	Durchschn. / Woche	0,9	0	1	0,68	1	0,68	1	0,68	1	0,68	1	0,68	0	0,68

Flüge in den Randzeiten

Charterflüge 06:00 – 08:00 Uhr, Zeitraum Jänner bis Oktober 2015 (44 Kalenderwochen)

Charterflüge

Zeitraum	Destination	MO		DI		MI		DO		FR		SA		SO	
		ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP
06:00 - 07:00 Uhr	Fuerteventura		21												
	Hurghada													9	20
	Ibiza					19									
	Las Palmas												17		
	Teneriffa												16		
	Summe	0	21	0	0	0	19	0	0	0	0	0	33	9	20
	Durchschn. / Woche	0	0,48	0	0	0	0,43	0	0	0	0	0	0,75	0,2	0,45

07:00 - 08:00 Uhr	Fuerteventura														12
	Hurghada							44							24
	Naxos											16			
	Olbia		22							21					
	Summe	0	22	0	0	0	0	0	44	0	21	0	16	0	36
	Durchschn. / Woche	0	0,5	0	0	0	0	0	1	0	0,48	0	0,36	0	0,82

Flüge in den Randzeiten

Linien- und Charterflüge		MO		DI		MI		DO		FR		SA		SO	
		ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP
06:00 - 07:00 Uhr	Gesamt 44 Wochen	0	107	0	78	0	79	0	57	0	58	14	117	9	33
	Durchschn. / Woche	0	2,43	0	1,77	0	1,8	0	1,3	0	1,32	0,3	2,66	0,2	0,75
07:00 - 08:00 Uhr	Gesamt 44 Wochen	41	22	43	30	43	30	43	74	44	51	42	46	0	66
	Durchschn. / Woche	0,9	0,5	1	0,68	1	0,68	1	1,68	1	1,16	1	1,05	0	1,5

Flüge in den Randzeiten

Linienflüge 21:00 – 23:00 Uhr, Zeitraum Jänner bis Oktober 2015 (44 Kalenderwochen)

Linienflüge

Zeitraum	Destination	MO		DI		MI		DO		FR		SA		SO	
		ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP
21:00 - 22:00 Uhr	Amsterdam		14									3		6	
	Düsseldorf		43		43		43		42		40			43	
	Eindhoven						12						13	13	
	Hamburg													31	
	Kopenhagen												14		
	Rotterdam		13												8
	Summe	0	70	0	43	0	55	0	42	0	40	0	30	0	101
Durchschn. / Woche	0	1,59	0	0,98	0	1,25	0	0,95	0	0,91	0	0,68	0	2,3	
22:00 - 23:00 Uhr	Berlin Tegel	43		43		43		44		44				43	
	Frankfurt	43		43		43		44		44		43		43	
	Palma	30		23		39		27		44		31		42	
	Wien	43		43		35		44		44		44		43	
	Summe	159	0	152	0	160	0	159	0	176	0	118	0	171	0
	Durchschn. / Woche	3,6	0	3,5	0	3,6	0	3,6	0	4	0	2,7	0	3,9	0

Flüge in den Randzeiten

Charterflüge 21:00 – 23:00 Uhr, Zeitraum Jänner bis Oktober 2015 (44 Kalenderwochen)

Charterflüge

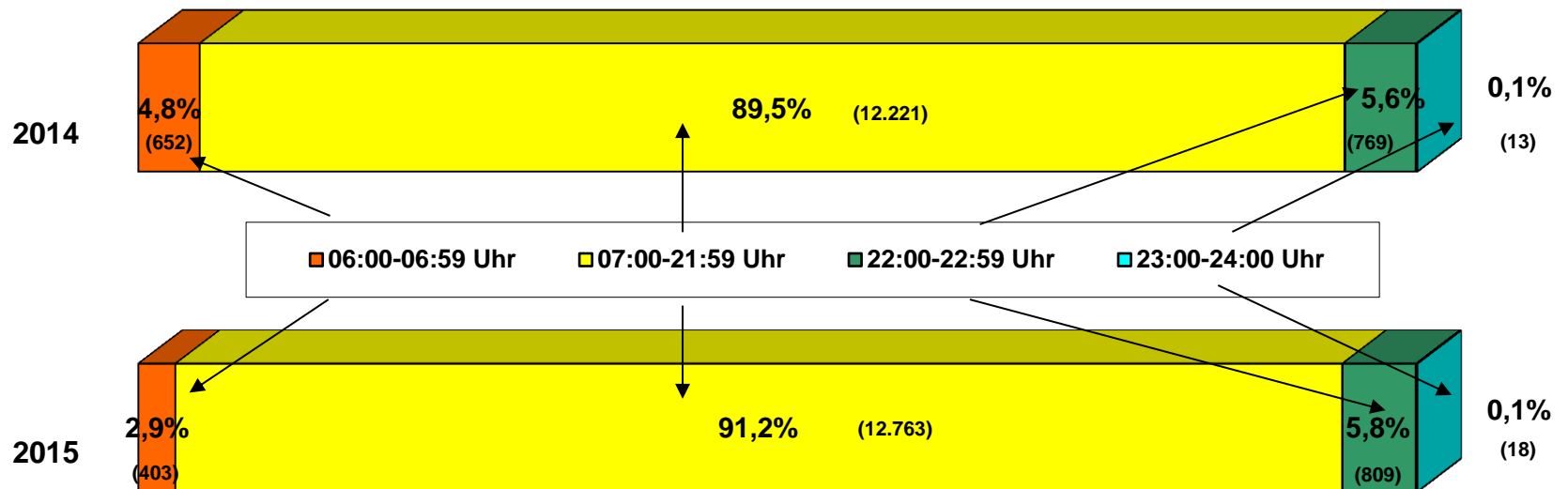
Zeitraum	Destination	MO		DI		MI		DO		FR		SA		SO	
		ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP
21:00 - 22:00 Uhr	Brindisi		7												
	Hurghada												9		
	Kopenhagen											9			
	Summe	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	9	9	0	0
	Durchschn. / Woche	0	0,16	0	0	0	0	0	0	0	0	0,2	0,2	0	0
22:00 - 23:00 Uhr	Rhodos														20
	Wien (Übersteller)									11					
	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	20	0
	Durchschn. / Woche	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0	0	0	0,5	0

Flüge in den Randzeiten

Linien- und Charterflüge

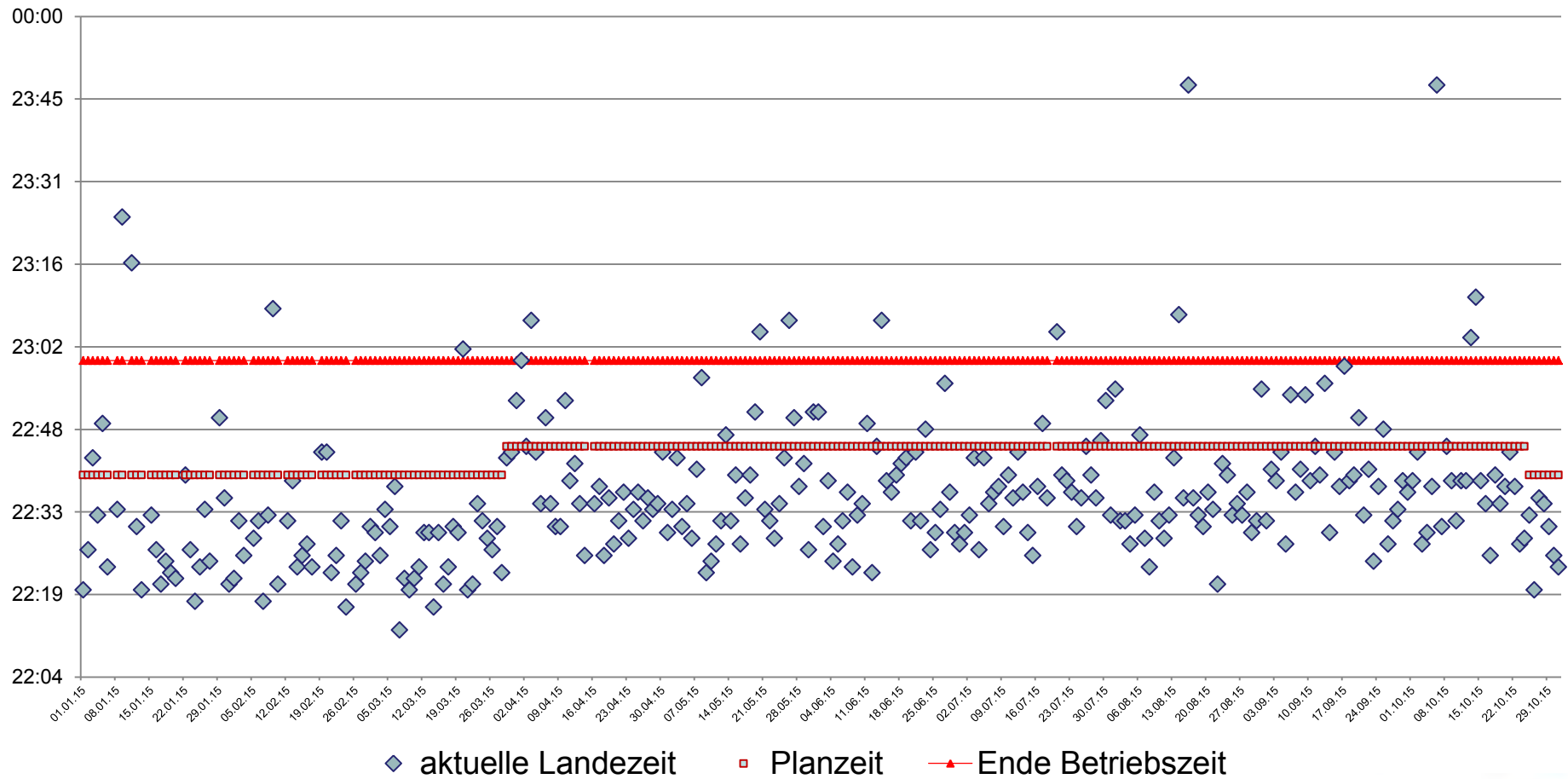
		MO		DI		MI		DO		FR		SA		SO	
		ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP
21:00 - 22:00 Uhr	Gesamt 44 Wochen	0	77	0	43	0	55	0	42	0	40	9	39	0	101
	Durchschn. / Woche	0	1,75	0	0,98	0	1,25	0	0,95	0	0,91	0,2	0,89	0	2,3
22:00 - 23:00 Uhr	Gesamt 44 Wochen	159	0	152	0	160	0	159	0	187	0	118	0	191	0
	Durchschn. / Woche	3,6	0	3,5	0	3,6	0	3,6	0	4,3	0	2,7	0	4,3	0

Bewegungen kommerzieller Verkehr (Linie und touristischer Verkehr) im Tageslauf Jänner bis August 2014 - 2015



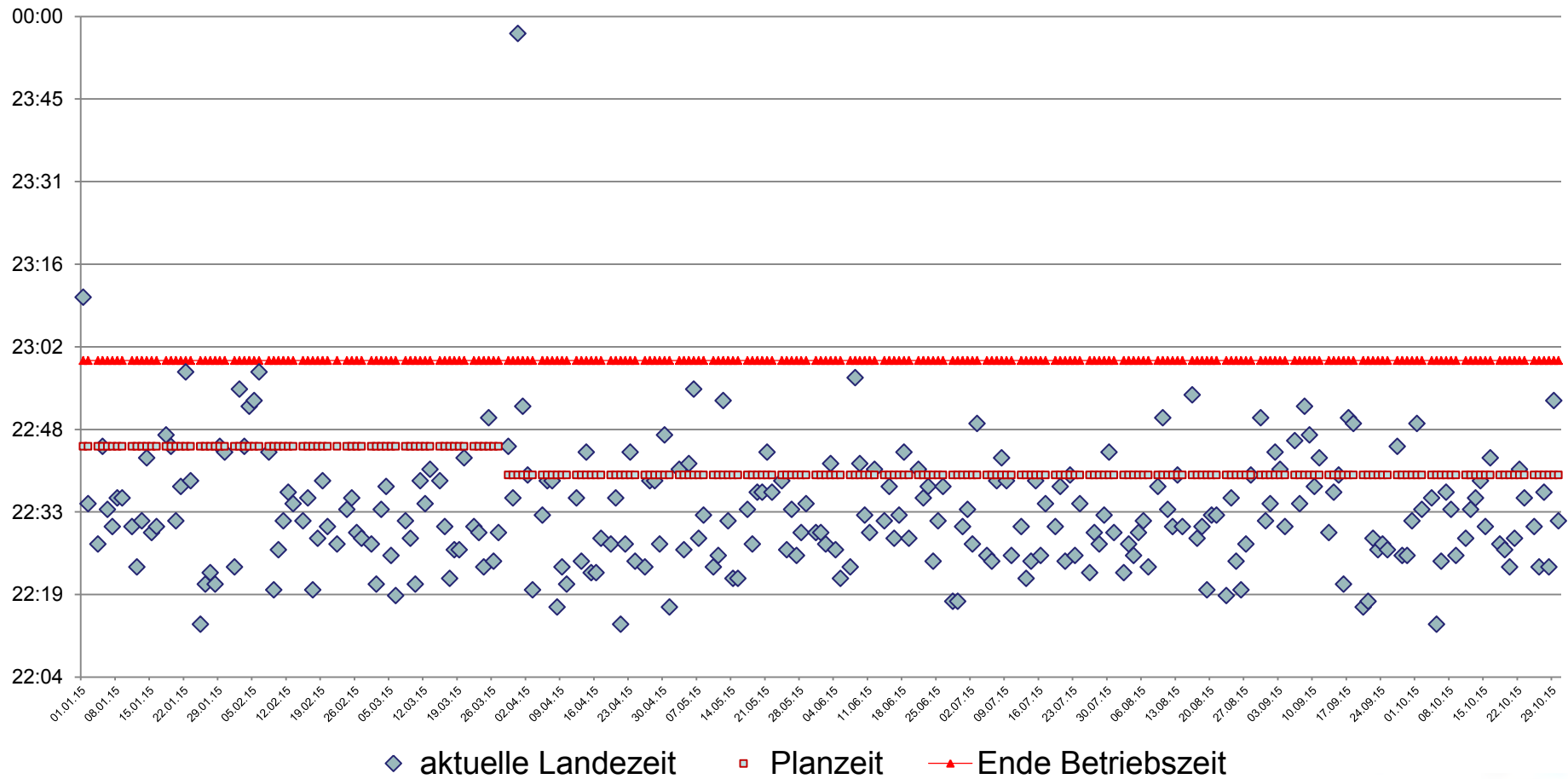
Landungen nach 22.00 Uhr

Landungen aus Wien



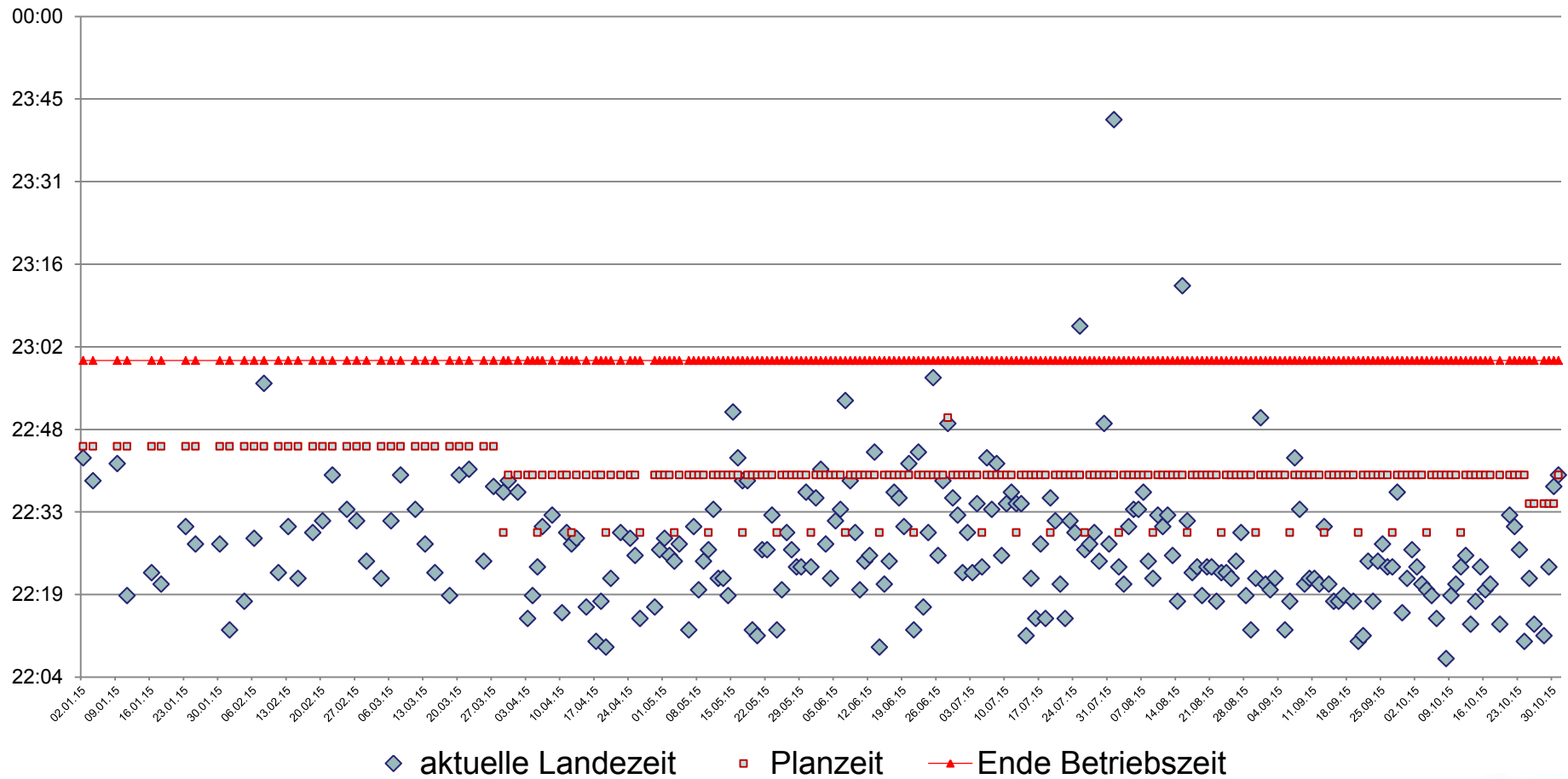
Landungen nach 22.00 Uhr

Landungen aus Berlin



Landungen nach 22.00 Uhr

Landungen aus Palma



Formationsflüge 2015 (Jänner bis Oktober)

	LFZ gesamt	Anzahl der Formationen
Landungen	163	63
Starts	166	60

- Formationen wurden an insgesamt 57 Tagen geflogen
- Enthalten in dieser Auflistung sind Formationen der
 - Flying Bulls
 - Formationen im Rahmen der Scalaria
 - Formationen österr. Bundesheer
 - Flugsportvereine
 - Div. Einzelformationen

Platzrundenflüge 2015 (Jänner bis Oktober)

Uhrzeit	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag
06:00	0	0	0	0	0	0
07:00	0	1	2	0	0	0
08:00	7	10	13	4	24	0
09:00	9	22	44	47	39	6
10:00	106	73	63	57	131	40
11:00	70	95	64	67	90	41
12:00	36	78	46	48	105	44
13:00	77	41	10	20	60	36
14:00	67	43	61	31	76	24
15:00	78	131	66	116	78	56
16:00	68	97	48	67	73	45
17:00	50	81	54	78	57	35
18:00	48	44	26	70	41	15
19:00	94	97	46	37	52	12
20:00	17	14	10	18	3	2
21:00	4	14	14	10	9	1
22:00	0	0	0	0	0	0
Summe	731	841	567	670	838	357

Gesamtanzahl 4.004

ACHTUNG: Die genannten Zahlen beziehen sich auf Landungen, in den Verkehrszahlen wird eine Platzrunde mit 2 Bewegungen ausgewiesen (Start und Landung).

Schulflüge 2015 (Jänner bis Oktober)

Uhrzeit	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
06:00	1	0	0	0	0	0	0
07:00	2	6	3	2	3	4	0
08:00	3	8	13	5	19	10	3
09:00	61	55	63	54	81	31	18
10:00	59	72	68	62	86	39	17
11:00	66	69	53	73	74	54	23
12:00	64	80	63	63	90	49	28
13:00	63	71	52	52	72	52	28
14:00	70	78	64	71	92	49	30
15:00	95	94	65	90	87	53	31
16:00	70	74	70	70	81	47	27
17:00	53	71	69	58	57	29	21
18:00	44	53	42	49	42	25	9
19:00	36	43	22	39	32	8	11
20:00	16	26	25	22	17	3	2
21:00	8	12	12	14	9	2	3
22:00	0	0	0	0	0	0	0
Summe	711	812	684	724	842	455	251

Gesamtanzahl 4.479

Die genannten Zahlen weisen Landungen und Starts aus.