

6.4.2016

**Protokoll 17. Sitzung des
„BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“**

Datum: 16. März 2016 / 16.00 Uhr bis 20.00 Uhr

17. März 2016 / 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).

Ziel dieser Sitzung: Vorbereitung der Verhandlungen/Klausur im Mai.

Im Hinblick auf die Verhandlungen soll eine Themenübersicht erstellt werden und sichergestellt werden, dass alle notwendigen Entscheidungsgrundlagen/Daten vorhanden sind.

Anwesende (o.T.):

Lukas Gasser / Land Salzburg (16.u.17.3.)
Christina Rudorf / Stadt Salzburg (16. u.17.3. bis 17.00 Uhr)
Günter Oblasser / ASA (16.u.17.3.)
Brigitte Grill / ASA (16.u.17.3.)
Hermann Lutzenberger / Gemeinden Anif und Grödig (16.u.17.3.)
Michael Becker / Gemeinden Anif und Grödig (17.3.)
Christian Indinger / Gemeinde Hallein (16.u.17.3.)
Stefan Brugger / Gemeinde Wals - Siezenheim (16.u.17.3. bis Mittag)
Bettina Oestreich / Schutzverband Rupertiwinkel (16.u.17.3. ab 11.00 Uhr)
Peter Blahak / Schutzverband Rupertiwinkel (16.u.17.3.)
Gabriele Noreisch / Gemeinde Ainring (17.3 ab Mittag)
Martin Häusl / Gemeinde Saaldorf-Surheim (16.u.17.3.)
Thomas Wagner / Gemeinde Freilassing (16.u.17.3. bis 14.30 Uhr)
Leopold Tazreiter / Repräsentant Fluglinien (17.3.)
Walter Hager / Austro Control Salzburg (17.3. bis 16.00 Uhr)
Claudia Typelt / SFG (16. u.17.3.)
Norbert Gruber / SFG (17.3.)
Claudia Schneeweiß/ SFG Protokoll (16.u.17.3. bis 17.00 Uhr)
Ursula König / Moderation (16.u.17.3.)
Wolfgang Wörnhard / Moderation (16.u.17.3)

Nicht anwesend (entschuldigt):

Daniela Beck / Land Salzburg (16.u.17.3.)
Peter Kopp / Stadt Salzburg (16.u.17.3.)
Reinhold Schmuck / ASA (16. u.17.3.)
Michael Becker / Gemeinden Anif und Grödig (16.3.)
Reinhold Schmuck / ASA (16.u.17.3.)
Manfred Forster / ASA (16.u.17.3)

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 18.Sitzung des BBFS, 2.5.2016)

Gabriele Noreisch / Gemeinde Ainring (16.3.)
Leopold Tazreiter / Repräsentant Fluglinien (16.3.)
Robert Semm / Repräsentant Fluglinien (16.u.17.3)
Beda Percht / Gemeinde Hallein (16.u.17.3)
Christian Woborsky / Austro Control Wien (16.u.17.3)
Walter Hager / Austro Control Salzburg (16.3.)
Norbert Gruber / SFG (16.3.)
Alexander Klaus / SFG (16.u.17.3.)

Gäste:

zu TOP 6: Hermann Jell und Hannes Lammerhuber (Magistrat Salzburg) 16.3.2016
zu TOP 7: Thomas Hasenburger (Flugring Salzburg) 17.3.2016
zu TOP 9: Günter Mahringer (ACG) 17.3.2016

TOP 2: Tagesordnung

Die TO ist Anhang des Protokolls (Beilage 2, TO).

Die vorgeschlagene Tagesordnung wird angenommen.

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

TOP 3: Protokoll und Kurzbericht der 16. Sitzung vom 13.-14. Jänner 2016

Im 16.Protokoll wird in TOP 4 die gemeinsam formulierte Änderung angenommen.

Der Kurzbericht der 16. Sitzung wird angenommen.

Zur Mind-Map gibt es keine Rückmeldungen.

Das Strukturdocument Fragen-Optionen-Bewertungen gibt Einblick welche Themen und vor allem wie viele Themen bereits im BBFS diskutiert wurden und welche Beschlüsse mit welcher Begründung konsensual gefasst wurden.

Das Ergebnisdokument (Resultat aus der Neugestaltung von Mind-Map und Fortschrittskontrolle) ist ein Arbeitspapier das der Unterstützung der Rückbindung dient. Es dokumentiert welche Verbesserungsmaßnahmen bereits im BBFS vereinbart wurden. **Das Ergebnisdokument ist nach einer sprachlichen Überprüfung eine Anlage zum Protokoll der 17.Sitzung. (Beilage 3, Ergebnisse)**

TOP 4: Informationsaustausch

Termin Stöckl mit Delegation Bergheim/Elixhausen: Hutzinger, Kurcz, Huber, Gasser,
Die beiden Gemeinden werden bis auf weiteres keinen Vertreter in den BBFS entsenden.

Pistensanierung

Die Vorarbeiten beginnen 2017/2018 (Nachtarbeiten). Die Generalsanierung samt Pistensperre ist für 2019 geplant (April 2019 für 4 Wochen). Die Zertrümmerung der alten Piste wird Lärm verursachen. Ein ökologisch hochwertiges Entwässerungsprojekt wird realisiert. Die Tragfähigkeit der Piste wird nicht verändert.

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 18.Sitzung des BBFS, 2.5.2016)

Schreiben BMVIT bezüglich lärmabhängiger Gebühren ist am 16.März am Flughafen eingegangen: Zusammenfassung wird verteilt (Beilage 4, Zusammenfassung Schreiben BMVIT) behandelt in TOP 8.

Pressemeldungen:

Pressemeldungen vom 1. und 7.3.2016 (Beilage 5, Presseartikel)

Vom Schutzverband wird festgestellt, dass politische Arbeit und dazu veröffentlichte Pressemeldungen nicht beeinflusst werden können. Der ASA kritisiert, dass auf Lösungen und Kompromisse, die in Sicht sind, in den Presseartikeln nicht eingegangen wurde. Die Kritik des Schutzverbandes galt der FLK und nicht dem BBFS.

Die FLK und der BBFS sind zwei grundsätzlich verschiedene Prozesse, mit unterschiedlichen Zielen und Aufgaben und daher anderer Zusammensetzung in dem sich einige Themen überschneiden.

Für die Analyse von Presseartikel soll nicht unnötig Zeit aufgewendet werden. Trotz der Vorwürfe aus den eigenen Reihen sind die Schutzverbände zu Verhandlungen bereit.

SN-Leserbrief „Weckdienst am Morgen“ Die Frage einer Leserin wurde vom Flughafen dahingehend beantwortet, dass die starken Samstage vorbei seien. Dies bedeutet eine Ende der Chartersamstage und nicht einen Eingriff/Vorgriff in das Verhandlungspaket des BBFS bei der Frage der Verteilung. Der 2. April wird noch ein verkehrsreicher Samstag werden.

Pressemeldung vom 2.2.2016 Rettung aus der Luft

Eine Aufrüstung der ÖAMTC Hubschrauber mit Nachtsicht-Goggles erhöht die Sicherheit bei Einsätzen in der Dunkelheit. Die Flüge erfolgen ausschließlich innerhalb der Flughafenöffnungszeiten.

FLK: In der FLK am 5. April 2016 soll über den BBFS berichtet werden. **Der Vorschlag eine gemeinsame Präsentation zu gestalten, wird angenommen.**

TOP 5: AG-Öffentlichkeitsarbeit – Rückmeldung zu Bergheim/Elixhausen

Da es keine mediale Reaktion gab, war auch kein Handlungsbedarf für die AG gegeben. **Der Vertreter der beiden Gemeinden wird aus dem internen Verteiler genommen. Das genehmigte Protokoll und der Kurzbericht der 16.Sitzung werden direkt an die Bürgermeister gesendet.**

TOP 6: Karten Lärm-Bevölkerungsdichte

(Beilage 6 Präsentation Magistrat Jell/Lammerhuber verteilt am 17.3.2016)

Der Lärmschutzbeauftragte des Magistrats Salzburg zeigte die Vielzahl der Möglichkeiten auf, um sowohl Durchschnittslärmwerte als auch Spitzenbelastungen auf Google-Karten darzustellen. Es besteht hohe Flexibilität, um die Lärmdaten zu visualisieren und nach spezifischen Fragestellungen aufzubereiten. Durch stetige Verbesserungen des Systems ist es gelungen, in der Übereinstimmung von gemessenen und gerechneten Daten eine außerordentlich hohe Präzision zu

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 18.Sitzung des BBFS, 2.5.2016)

erreichen. Der mobile Lärmesswagen wurde an drei verschiedenen Stellen in Freilassing aufgestellt, dadurch ist ein seriöser Vergleich mit den fixen Messstationen möglich.

Für die Verhandlungen werden nun für bestehende und optionale Flugrouten Karten „Flugspuren-Lärmteppiche-Bevölkerungsdichte“ erstellt. Eine derartige Darstellung der Lärmflächen in Verbindung mit der Bevölkerungsdichte ist eine wertfreie Datengrundlage für die weiteren Beratungen im BBFS.

Anmerkungen/Fragen zur Präsentation:

- direkt unter einem LFZ ist die Lärmentwicklung geringer als neben dem LFZ;
- Landung und Start zeigen eine sehr unterschiedliche Lärmentwicklung;
- Lärmausmaß hängt auch vom gewählten Flugverfahren ab;
- das verwendete Programm (Wölfl) bewertet den LFZ-Typ und berücksichtigt das Flugverfahren bei den Berechnungen
- eine Berechnung fängt erst beim Start des LFZ an, daraus kann sich ein Unterschied zwischen Berechnung und Messung – diese beinhaltet auch das Warten und Rollen – ergeben. Das ist auch die Erklärung für die Differenz, die bei der Messstelle Taxham am 20.2.2016 festgestellt wurde. Durch die Wetterlage gab es vermehrte Starts Richtung Süden, der Bodenschall der wartenden und rollenden LFZ hat sich in der Messung niedergeschlagen.
- Differenzraster-Darstellung ist mit Vorsicht zu interpretieren. Für die Beratungen sind jedenfalls bei Optionen beide Karten zu erstellen und erst danach eventuell eine Differenzraster-Darstellung
- es wird angeregt, die Lärmzonen erst ab L_{den} 40 dB bzw. 45 dB darzustellen, um eine bessere Übersichtlichkeit zu erhalten
- der Rechenaufwand bei modellierten Routen ist sehr groß; auf Basis von Radarspuren und bestehenden Routen ist eine Berechnung leicht möglich: Daher wird beschlossen auf Basis bestehender Routen weiterzuarbeiten.

Da sich die Bereitstellung der deutschen Bevölkerungszahlen aus datenschutzrechtlichen Gründen sehr schwierig gestaltet, wird der Raster 100x100 als ausreichend erachtet und für die weiteren Verhandlungen verwendet. Die Daten werden aus dem Eule-Projekt übernommen. **Mit dem 100x100 Raster sind nun die Bevölkerungsdaten für alle Gemeinden dies- und jenseits der Grenze vorhanden und komplett und es kann mit der Berechnung begonnen werden.**

Weitere Vorgangsweise: Eine Verhandlungs-Vorbereitungsgruppe (Oestreich, Lutzenberger, Oblasser, Wagner, Lipold, unterstützt von König) schafft einen Überblick über die Verhandlungsthemen und die zu jedem Thema gehörigen Datensätze und stellt sie allen BBFS-Mitgliedern zur Verfügung. Bei Bedarf werden Jell/Lammerhuber eingebunden.

TOP 7: Themen Flugrouten – AG Daten und AG Avoid Areas/ VFR Strecken
(Beilage 7, Monitoringberichte Jänner und Februar 2016 auf Basis 14 Punkte Programm)

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 18.Sitzung des BBFS, 2.5.2016)

Monitoring wurde für folgende Maßnahmen durchgeführt:

- 1) Punkt 4: ILS-Korridor Einhaltung
- 2) Punkt 13: Abweichungen von den SIDs RWY 33 nach NO und NW nicht unter 5000ft bzw. vor WS626.
- 3) Überflughöhe Freilassing und Moosstraße

Anmerkungen/Fragen:

- jedes ◊ bedeutet ein LFZ
- es sind alle LFZ (IFR und VFR) erfasst, die ein definiertes Gate nicht eingehalten haben
- auch eine kurze Abweichung wird aufgezeichnet, obwohl die meisten LFZ wieder den vorgegebenen Korridor finden

Minimumflughöhe

Die Einhaltung der Minimumflughöhen ist strenge Vorschrift und gesetzlich genau geregelt. Die Minimumflughöhe darf nur bei An- und Abflug unterschritten werden. Sie beträgt über unbebautem Gebiet 150 m über Grund und über bebautem Gebiet 300m über dem höchsten Hindernis im Umkreis von 600 m.

- aus Sicherheitsgründen wird ein Pilot immer so hoch wie möglich fliegen,
- subjektives Empfinden spielt eine große Rolle bei der Wahrnehmung der Flughöhe
- das Vorschreiben von Mindestflughöhen bei An- und Abflug ist kritisch und daher keine geeignete Maßnahme zur Lärminderung.
- in der Horizontalen gibt es keine Beschränkungen - wie weit ein Pilot in die Nähe eines Berges fliegt, liegt in seinem Ermessen.

Der BBFS hat sich eingehend mit der Mindestflughöhe beschäftigt und wird eine Änderung der Mindestflughöhe für bestimmte Gebiete nicht weiter verfolgen. Die Flughöhe - besonders über der Moosstraße - wird aber genau beobachtet.

Für die Interpretation der Randstundenauswertung wird noch einmal die Plausibilität überprüft und eine nachvollziehbare Erklärung erarbeitet.

Avoid Areas/ VFR Strecken/Meldepunktänderungen

Auf Basis der Vorarbeiten einer Arbeitsgruppe wurden in Zusammenarbeit mit Hasenburger (Obmann Flugring Salzburg und Vizepräsident Österr. Aeroclub LV Salzburg Gebiete) definiert, die möglichst nicht überflogen werden sollen (Beilage 8 Protokoll AG) und Vorschläge für die weitere Vorgehensweise gemacht, die aus Sicht der ACG eine erhebliche Verbesserung der Situation darstellen.

- Avoid Areas sind im Gemeindegebiet Ainring und Mitterfelden, Stadt Freilassing, Altstadt Salzburg, Grödig vorgeschlagen;
- in der AG wurden neue Navigationspunkte definiert, die AIP soll ehestmöglich angepasst werden (bessere Darstellung/Karten der Avoid Areas) und mit einem AIC (Erläuterungen/ Beschreibungen zur AIP) ergänzt werden.
- SFG wird ersucht, den bewährten Folder „Pilot Information“, wieder aufzulegen

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 18.Sitzung des BBFS, 2.5.2016)

- beim Season-Opener der Flugschulen sollen die neuen drafts vorgestellt werden, damit wären 80% der Sichtflüge erfasst (lokale Piloten),
- die neuen Sichtflugstrecken werden von Hasenburger abgeflogen und getestet

Diskussion mit Hasenburger - Anmerkungen/Fragen:

- Bei den Salzburger Clubs sind derzeit 20-30 LFZ und ca. 500 Mitglieder registriert, ◦ ortsfremde Piloten sollen mithilfe SFG auf Verstöße aufmerksam gemacht werden.
- Die nächstgelegenen Flugplätze sind Zell am See, Schärding, Eggenfelden, Kirchheim. Von diesen Flugplätzen gibt es regen VFR-Verkehr nach Salzburg.
- Landmarken müssen exakt beschrieben werden können und aus dem Cockpit (auch mit beschränkter Ortskenntnis) leicht identifizierbar sein (zB.: Kirchturm)
- Eine Avoid Area ist kein Sperrgebiet, der Pilot soll es meiden. Avoid Areas können in Ausnahmefällen (Notsituationen, Wetter oder Anweisungen der ATC zur Verkehrsabwicklung, vorgeschriebenes IFR-Training) überflogen werden.
- ein VFR-Flug braucht die Freigabe der ATC für den Eintritt in den Platzverkehr; Kreisen über definierten Wartpunkten ist von ATC vorgegeben und wird nicht von den Piloten angefragt.
- VFR-Flüge werden aus verkehrstechnischen Gründen aus dem ILS-Sektor gelöst, Sichtflug und ILS sollen getrennt abgewickelt werden
- Open Flightmaps ist eine aktuelle Piloteninformation eines privaten Anbieters (Vorlaufzeit bei AIP ca. 2 Monate) und leichter handhabbar als die AIP, die Organisation arbeitet auch mit dem BMVIT zusammen und der ÖAMTC fliegt nach Open Flightmaps. Es wird angeregt, die Daten des Flughafens Open Flightmaps zur Verfügung zu stellen, damit die Informationen zu den Avoid Areas möglichst leicht für alle Piloten zugänglich ist und damit die Einhaltung wahrscheinlicher wird. Auch wenn die AIP die einzige rechtsverbindliche Grundlage ist. Die ACG merkt an, dass es bereits eine Zusammenarbeit mit Open Flightmaps gibt – Events, die von ACG genehmigt werden müssen, werden an Open Flightmaps weitergegeben.
Private Anbieter von Kartenmaterial wie Jeppersen haben als Grundlage ebenfalls die AIP.
- Gibt es für das Nichteinhalten von VFR-Strecken Sanktionen? Wie kann man die Wahrscheinlichkeit erhöhen, dass sich alle Piloten an VFR-Strecken halten?
Die Letztverantwortung liegt beim Piloten, der nach „safety“ entscheidet. Gespräche mit „Ausreißern“ werden auch in Salzburg (Beispiel Bad Vöslau) geführt. Anlassfälle sind erfasst und werden in direkten Gesprächen auf die Hintergründe der Avoid Areas aufmerksam gemacht und zur Einhaltung angehalten. Ein aktives Herangehen durch die Fliegerclubs und Flugschulen an die Piloten ist eine gute und gangbare Lösung, da so ein Großteil der allgemeinen Luftfahrt in Salzburg erfasst wird. Eine „schwarze Punkte Liste“ als erzieherische Massnahme würde aus der Sicht von Hasenburger weniger Wirkung haben. Eine Dokumentation von Übertretungen um überhaupt nachvollziehen zu können, ob und wenn ja wieviele Übertretungen es gibt, ist jedoch ein sinnvoller Beitrag zum Monitoring.

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 18.Sitzung des BBFS, 2.5.2016)

Dem BBFS ist eine Kooperation mit Hasenburger (und damit mit den von ihm vertretenen Organisationen) sehr wichtig, da so auf unterschiedliche Interessen am Besten Rücksicht genommen werden kann und die besten Lösungen entwickelt werden können.

Der BBFS spricht eine Empfehlung an Hasenburger aus, er solle Übertretungen der ortsansässigen Privatpiloten dokumentieren,

Flying Bulls/Kunstflug:

Die Piloten der Flying Bulls müssen sich genauso wie alle anderen an die gesetzlichen Vorschriften halten – auch an Mindestflughöhen. Die LFZ-Flotte besteht aus sehr speziellen Fliegern (Oldtimern, Alpha-Jets), die nicht herkömmlich geflogen werden. Es kann daher kein Vergleich mit anderen VFR-Flügen gezogen werden. DC-6: fliegt „langsam“ und „laut“, durch die Größe kann sie zu tief erscheinen, Alpha Jet: sind viel schneller als andere LFZ und fliegen meist in Formation.

Können die Flying Bulls zu einem simulierten ILS-Anflug verpflichtet werden?

Nein: Die Entscheidung obliegt dem Piloten, es kann nur eine Empfehlung geben, die ILS-Strecke zu nutzen und auf einen VFR Anflug zu verzichten, aber Sichtflug und ILS-Flug sollen in getrennten Bereichen abgewickelt werden.

Eine AG „Flying Bulls“ (Hager, Oblasser, Lipold) formuliert Fragen und Anliegen und wird mit den Verantwortlichen von Flying Bulls einen Termin koordinieren. Danach soll eine Einladung in den BBFS ausgesprochen werden. Das Thema Flying Bulls wird erst nach der Klausur im Mai weiterverfolgt.

Run-Up:

Unmittelbar vor jedem Start muss ein Last-Minute Check des LFZ vom Piloten durchgeführt werden. Dabei laufen die Motoren nicht auf Volllast sondern max. auf 50%. Auf manchen Flughäfen gibt es in der Nähe der Runways eigene Run-Up-Areas (möglichst schallgeschützt situiert).

Ein durchschnittlicher Run-Up dauert 10-20 Sekunden. Potenzial für Lärminderung ist daher fraglich, ein kurzer Run-Up direkt an der Piste ist wirtschaftlicher und auch ökonomischer als ein Run-Up auf einem eigenen Areal, zu dem zu- und abgerollt werden muss. Ein Motorentest, der nach jeder Wartung durchgeführt werden muss dauert länger.

Hasenburger wird die ortsansässigen Piloten auf das Problem der Lärmbelästigung durch Run-Up hinweisen.

Eine AG Bodenlärm (Leitung Lipold) wird eingerichtet und sich mit den Themen GPU, Lärmschutzwall, blade flapping, Bodenlärm auf Warteposition für Startfreigabe, Run-Up und Run-Up-Area und Motorentest befassen und dem gesamten Gremium berichten.

Sollen Avoid Areas und Meldepunktänderungen sobald wie möglich umgesetzt werden oder im Gesamtpaket im Mai verhandelt werden?

- Zeitpunkt vor dem Saisonbeginn günstig, Piloteninformation bei Season Opener, Piloten können gezielt informiert werden

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 18.Sitzung des BBFS, 2.5.2016)

- Vorlaufzeit für die Veröffentlichung im AIP/AIC ca. 2 Monate,
- lt. ACG wäre die Umsetzung Avoid Areas für alle eine Verbesserung und es werden die neuen Avoid Areas keine große Verschiebung von Verkehr bewirken
- Meldepunktänderungen (Definitionen von neuen Landmarken) bringen eine Veränderung der VFR-Strecke mit sich, eine Entlastung auf einer Seite bringt meist eine Belastung für andere

Anhand von Landkarten soll die Beurteilung der neuen Navigationspunkte ad hoc erfolgen, um eine Entscheidung „Gesamtpaket ja oder nein“ treffen zu können.

Nach eingehender Diskussion werden Avoid Areas gekennzeichnet und die Sichtflugstrecken angepasst. Die Änderungen werden nun genau gezeichnet und an die Mitglieder verteilt. Die Änderungen werden veröffentlicht und mit der Information der Piloten kann begonnen werden.

Mit Siezenheim gibt es eine Vereinbarung, dass ACG die Piloten besonders auf die Einhaltung der VFR-Strecken hinweist. Ein Avoid Area wird geprüft.

Platzrundenflüge sind Sichtflüge, die zur Gänze in der Platzrunde durchgeführt werden, wie etwa Touch-and-Go-Flüge oder Low-Approach-Flüge.

Sichtflug-Platzrunden sind von April bis September, Montag bis Samstag, 07.00 bis 20.00 Uhr und von Oktober bis März, Montag bis Samstag, 07.00 bis 21.00 Uhr (nicht an Sonn- und Feiertage) erlaubt.

Sichtflug ist grundsätzlich von 07.00 bis 22.00 Uhr erlaubt.

Die Business Flights der Allgemeinen Luftfahrt sind IFR-Flüge und werden vom BBFS nicht weiter behandelt.

TOP 8: Thema Betriebszeiten: Rückmeldung zu Morgen / Abendverschiebungen und Ansprüchen der Airlines

(Beilage 4: Schreiben BMVIT vom 16.3.2016 als Ergebnis des Treffens BMVIT/SFG am 13.Jänner in Wien)

Lipold berichtet zum Thema Betriebszeiten/lärmabhängige Gebühren über den Termin vom 13. März am Flughafen Innsbruck. In Innsbruck gibt es lärmabhängige Gebühren für z.B.: MD80 und JAK-42. 2004 wurde für diese LFZ ein Pönale eingeführt. Es wurde ein Antrag an das Verkehrsministerium gestellt, dass eine prognostizierte Anzahl im Jahr am Flughafen INN landen werden, das ergibt Einnahmen in einer bestimmten Höhe, dieser Betrag wurde dann bei anderen Landungen gutgeschrieben, da nach FEG keine Mehreinnahmen erzielt werden dürfen. Die betroffenen LFZ-Typen Kapitel III fliegen Innsbruck nicht mehr an, in Salzburg sind sie seit 2008 verboten. In SZG dürfen nur mehr leise LFZ Kapitel III und IV landen (an der Messstelle 4 dürfen 98dB SEL nicht überschritten werden, Monitoring wird an BMVIT übermittelt). Ein Gebührenmodell nach LFZ Typen ist für Salzburg daher nicht sinnvoll.

Eine Pönalisierung der HUB-Flüge kommt für die Geschäftsführung des Flughafens nicht in Frage, da sie befürchtet wertvolle Kunden zu verlieren.

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 18.Sitzung des BBFS, 2.5.2016)

Wann ist eine Betriebszeitüberschreitung gerechtfertigt?

Wenn sich eine geplante Landung aus unvorhergesehenen Gründen verzögert, muss dies rechtzeitig dem Flughafen gemeldet werden. Der Flughafen hat eine 24h Betriebspflicht, hat sich jedoch eine Beschränkung auferlegt – Landungen werden nur bis eine Stunde nach Betriebszeitende - das bedeutet 24.00 Uhr – von der Geschäftsleitung genehmigt. Starts werden nach 23.00 Uhr nicht genehmigt

Die Festschreibung einer Änderung der Betriebszeiten ist aus ökonomischen Gründen nicht durchführbar. Die derzeitige wirtschaftliche Situation, wie auch die aktuelle Verkehrsentwicklung lassen keine (formelle) Einschränkung der Betriebszeiten zu.

Aufgrund der geopolitischen Lage (Terror und Flüchtlingskrise) ändern sich die Destinationen und es kommt zu Flugstreichungen und Pax-Rückgängen. Preisangebote mancher Airlines, die ex München fliegen, ziehen Passagiere ebenfalls von Salzburg ab (z.B.: gibt es heuer im Sommer keinen Kanarenflug ab Salzburg).

Das Interesse der Anrainer liegt nicht darin, Flüge zu streichen, sondern dass diese in der Morgenrandzeit zu einem möglichst späten Zeitpunkt nach 6 Uhr und in der Abendrandzeit möglichst früh vor 23 Uhr abgewickelt werden und Verspätungen möglichst vermieden werden. Die Anrainer erwarten ein ernsthaftes Bemühen des Flughafens von den sensiblen Randzeiten wegzukommen. Die Airlines können ebenfalls einen wichtigen Beitrag leisten, Verspätungen zu vermeiden, wenn interne Abläufe optimiert werden könnten.

Ein Ergebnis zurzeit ist, dass am Sonntag kein Flug vor 06.45 Uhr stattfindet. Ein weiteres Ergebnis ist, dass der Flughafen vor jeder Flugplanperiode informelle Gespräche mit den betroffenen Airlines führt, um die sensiblen Randzeiten zu entlasten. Verhandlungen sind wirksamer als Sanktionen.

TOP 9: Datengrundlagen: Einfluss der Wetterbedingungen auf den Handlungsspielraum

(Beilage 9, Präsentation Mahringer, versendet am 4.4.2016)

Der leitende Meteorologe Region West der ACG erläutert die komplexe Wettersituation, die sich einem Piloten bei An- und Abflug auf den Salzburger Flughafen bietet, unter anderem die Besonderheiten der Mikrowetterlage, die Bodenwindverteilung, die Windspinne am Flughafen Salzburg und ihre Auswirkungen auf die Wahl der Pistenrichtung.

Bemerkungen/Fragen:

Der Flughafen weist eine komplexe Wettersituation auf. Das bedeutet aber nicht, dass er unsicher ist, sondern es erfordert eine Entscheidung des Piloten auf Basis spezifischer Daten. Zur Wettersituation kommen noch viele andere Faktoren, die die Wahl des An- und Abflugverfahrens beeinflussen.

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 18.Sitzung des BBFS, 2.5.2016)

Wie oft ist die Windsituation so, dass die Landerichtung vorgegeben ist?

Bei einer Windstärke von 11-15 kt ist die Landerichtung vorgegeben und nicht zu diskutieren. Bei einer Windstärke von 6-10 kt kann diskutiert werden. Die ACG/MET entscheidet aber nicht für den Piloten. Wie oft das der Fall ist kann im Moment nicht beantwortet werden.

Wie oft wechselt die Windrichtung am Tag, sodass auch die Pistenrichtung geändert werden muss?

Im Durchschnitt wechselt der Wind 2-3x/Tag, im Sommer kann sich aufgrund von Gewitterhäufigkeit die Windrichtung 3x/Stunde ändern und eine Pistenrichtungsänderung nötig machen.

1960 erfolgte die Drehung der Piste in die „richtige“ Windrichtung, da grundsätzlich Landung und Start gegen den Wind durchgeführt werden.

Wetter- und Windverhältnisse stellen ein so komplexes System dar, dass daraus nicht ein klares Kriterium für die Verhandlung der Verteilungsfrage abgeleitet werden kann. Die Erfahrungen in Wien zeigen, dass eine %-Verteilung vereinbart wurde, die tatsächlichen Windverhältnisse dann aber anders und die vereinbarten Vorgaben so nicht erfüllt werden konnten. Eine bessere Vorgangsweise für die Verhandlungen ist es Zielwerte für die Benutzung der Pistenrichtung zu vereinbaren. Diese Zielwerte sollen in einem definierten Zeitraum angestrebt werden, an der Realität geprüft und Abweichungen festgehalten werden. Auch für den Süden sollen Zielwerte festgelegt werden.

Der BBFS entscheidet nach eingehender Diskussion bei der Verteilungsfrage mit Zielvorgaben und entsprechendem Monitoring für die Benutzung der Pistenrichtung zu arbeiten.

TOP 10. und 11. Zusammenstellung von „Körben“ für die Verhandlung / Nächste Schritte - Umgang mit offenen Themen und Planung der Verhandlungen

Die AG Daten wird sich darum kümmern, aufgrund der Möglichkeiten die der Lärmschutzbeauftragte des Magistrats Salzburg aufgezeigt hat, entsprechende Karten und Datensätze zu definieren, die für die Verhandlungen aufzubereiten sind. Dies bildet die Grundlage für eine Verhandlungs-Vorbereitungsgruppe, die auf der Basis des MindMaps einen Überblick über die Verhandlungsthemen und die zu jedem Thema gehörigen Datensätze zu schaffen und für die Klausur bereitzustellen.

TOP 12: Rückbindung, Öffentlichkeitsarbeit, Webpage, Kurzbericht MT

Offenbar ist es in der Rückbindung für die Vertreter im BBFS schwierig, in den entsendenden Organisationen die Kooperationsbereitschaft und den Zeitbedarf für faire Lösungen zu kommunizieren. Die Presseartikel Anfang März 2016 haben gezeigt, dass in den Organisationen noch in alten Mustern gedacht und gehandelt wird. Das im BBFS entstandene Verständnis für die Komplexität der Materie und die Perspektive anderer BBFS-Mitglieder, ist bei jenen, die nicht am Verhandlungstisch sitzen, nicht in gleichem Maße gewachsen.

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 18.Sitzung des BBFS, 2.5.2016)

Im Zeitraum 13.Juli 2015 bis 31.Dezember 2015 wurden 3.556 Zugriffe auf die Webpage mit einer durchschnittlichen Verweildauer von 1 Minute 39 Sekunden registriert. Kunden werden aktiv auf die BBFS-Website aufmerksam gemacht.

Um die Situation für die Rückbindung und die Information der Öffentlichkeit zu verbessern, wird

- Auf allen Webpages SFG, Schutzverbände und Gemeinden versucht, Links zur BBFS-Website gut sichtbar zu platzieren.
- Verschiedene Zusammenfassungen, z. B. in „Ergebnisse BBFS 160225.docx“ und das Dokument „Struktur Fragen – Optionen – Bewertung“, sollen die Arbeit verständlich kommunizieren (siehe auch TOP 3).
- Auf der BBFS-Website sollen auf der Homepage (erste Seite) Ergebnisse in wenigen Stichworten aufscheinen (Vorschlag Häusl für Stichworte).
- Das MT steht zur Verfügung, wenn von BBFS-Mitgliedern weitere Ideen seitens der BBFS-Mitglieder aufgenommen werden sollen. (Dies wurde in der Zwischenzeit abgeklärt und unter den deutschen Vertretern nochmals diskutiert, mit dem Ergebnis, dass diese Stichworte derzeit nicht sinnvoll sind.)

TOP 13: Organisatorisches

AG Daten: 22.3.16

AG Verhandlungs-Vorbereitungsgruppe: 22.4.16 (Lipold, Lutzenberger, Oblasser, Oestreich, Wagner, unterstützt von König)

AG Bodenlärm: Leitung Lipold

AG Flying Bulls (Hager, Oblasser, Lipold): Termin nach der Klausur im Mai

Die nächste Sitzung/Verhandlungsklausur findet am **2. und 3.Mai 2016 ganztags** im Grünauerhof statt.

Gasthof Hotel Grünauerhof

Grünauerhofstraße 90

5071 Wals bei Siezenheim

TOP 14: Allfälliges

MT	Kurzberichte der Sitzungen	laufend
MT	Mind map und Fortschrittskontrolle anpassen	laufend
MT	Ergebnisdokument anpassen	laufend
MT	AG Bodenlärm einrichten	nach Mai-Klausur
ACG	Avoid Area Siezenheim prüfen	ehestmöglich
ACG	Bearbeitung der Berechnungen und Prüfungen	lt. Terminplan
ACG	Vorstellung der neuen Drafts beim Season-Opener der Flugschulen,	Season Opener

	Piloteninformation	
ACG	nachvollziehbare Begründung für Winkelführung NO/NW und Abweichung ILS Leitstrahl	ehestmöglich
ACG & Airlines	Vereinbarung „Umkehrschub nur bei Leerlauf/idle reverse) für SZG prüfen	ehestmöglich
ACG/Typelt	Monitoring	laufend
Typelt	Interpretation der Randstundenauswertung	ehestmöglich
Typelt, Oestreich, Lipold	Vorbereitung Präsentation BBFS für FLK	bis FLK am 5.4.2016
SFG	Einladung Landrichter	bei entsprechendem Thema
SFG	Folder „Pilot Information“auflegen,	ehestmöglich
AG „Flying Bulls“ (Hager, Oblasser, Lipold)	Fragen und Anliegen formulieren, Termin koordinieren, Einladung in den BBFS	nach der Mai-Klausur
Häusl	Stichworte für BBFS-Website Homepage (erste Seite)	ehestmöglich (bereits erledigt)
Verhandlungs-Vorbereitungsgruppe	Überblick über die Verhandlungsthemen und die zu jedem Thema gehörigen Datensätze erstellen, dem Gremium zur Verfügung stellen, bei Bedarf Jell/Lammerhuber einbinden	ehestmöglich Termin 22.4.2016
Alle	Verhandlungsmandat klären	ehestmöglich
Alle	Links auf allen Webpages (SFG, Schutzverbände und Gemeinden) BBFS-Website gut sichtbar platzieren.	ehestmöglich
Alle	Durchsicht Mind Map, Fortschrittskontrolle, Ergebnisdokument und Bekanntgabe der Änderungswünsche an MT	laufend

Beilagen:

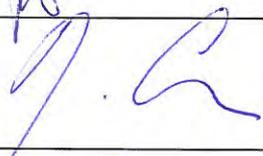
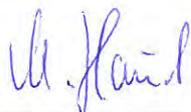
1. Anwesenheitsliste
2. TO
3. Ergebnisdokument
4. Schreiben BMVIT/Zusammenfassung
5. Presseartikel 1.und 7.März 2016
6. Präsentation Lärm-Bevölkerungsdichte Jell/Lammerhuber
7. Monitoringberichte Jänner/Februar 2016
8. Protokoll AG Avoid Areas
9. Präsentation MET/ACG Mahringer

Anwesenheitsliste

17. Sitzung BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

Datum / Zeit: 17.03.2016 / 09.00 -18.00 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH/Sitzungszimmer 2.OG

	Name Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	Unterschrift
1	G. OBLASSEN ASA	
2	J. GRILL ASA	
3	Stefan Brugger Wals- Siezenheim	
4	H. Luttenberger Anif / Grödig	
5	Walter Fasser Land Salzburg	
6	P. Blahak Schutzverband Rupertswinkel	
7	B. Detsch	
8	M. Häusel Saaldorf- Surheim	

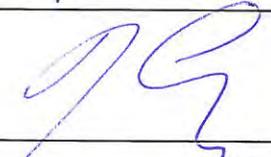
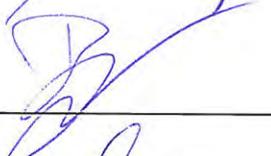
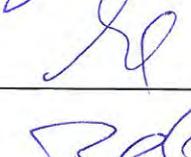
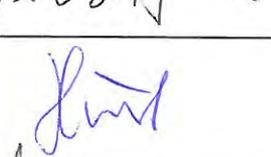
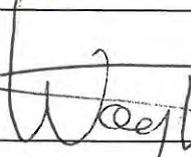
9	Becker	
10	Thomas Wagner	Stadt Freilassung
11	Christian Indinger	Hallein
12	Christina Zucchi	Stadt Sbg.
13	GRUBER NORBERT	SFG BR
14	HAGER WALTER	ACH
15	TYPET CLAUDIA	SFG
16	RUDOLF LIPOLD	SFG
17	TARREITER LEOPOLD	AVA
18		
19		
20		
21		

Anwesenheitsliste

17.Sitzung BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

Datum / Zeit: 16.03.2016/ 16.00 -20.00 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH/Sitzungszimmer 2.OG

	Name Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	Unterschrift
1	Günter OBLASSER ASA	
2	Brigitte Grill ASA	
3	Stefan Brugges Wals- Siezenheim	
4	Hermann Luttenbayer Amßl Grödp	
5	Peter Blahak Schützverband Rupertiwinkel	
6	Bettina Oestreich "	
7	Häusel Martin Saaldorf- Susheim	
8	Thomas Wagner Stadt Freilassing	

9	Christian Indinger Hellen	
10	Christina Zuderj, Stadt Sbg	Zuderj
11	Lukas Gasser, Land Sbg	
12	Claudia Typelt, SFG	e. Typelt
13	RUDOLF LIPOLD, SFG	Lipold
14	Hermann Zell MAS/02	Zell
15	Hannes Lammerhuber MA T/00	Lammerhuber
16		
17		
18		
19		
20		
21		

Beilage 2
17. Sitzung
☐

BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg
17. Sitzung

Datum: 16. März 2016 / 16.00 bis 20.00 Uhr, 17. März 2016 / 9.00 – 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 16. Sitzung vom 13.-14. Januar 2016
 - o Kurzbericht 19.01.16
 - o Rückmeldung zum Mind-Map „Verhandlungspaket“
4. Informationsaustausch:
 - o Rückmeldung Gespräch Bürgermeister Bergheim / Elixhausen
 - o Pistensanierung; Rückmeldung von BMVIT (Landrichter)
 - o Presseartikel vom 1. März 2016

5. AG Öffentlichkeitsarbeit – Rückmeldung zu Bergheim / Elixhausen
6. Karten Lärm-Bevölkerungsdichte (Herr Jell eingeladen für Mittwoch 16.3. - 17h)
7. Themen Flugrouten - AG Daten und AG Avoid Areas / VFR Strecken:
 - o Rückmeldung zur Prüfung Moosstrasse, Monitoring Moosstrasse & Freilassing zu Flughöhen
 - o Avoid Areas / VFR Strecken (Einladung Herr Hasenburger für Donnerstag 17.3. - 9h)
 - o Optionen Allgemeine Luftfahrt (aus AG Daten)
8. Thema Betriebszeiten: Rückmeldung zu Morgen / Abendverschiebungen und Ansprüchen der Airlines
9. Datengrundlagen:
 - o Einfluss der Wetterbedingungen auf den Handlungsspielraum (Einladung Hr. Günter Mahringer, Donnerstag 17.3. - 14 h)
10. Zusammenstellung von „Körben“ für die Verhandlung
11. Nächste Schritte – Umgang mit offenen Themen und Planung der Verhandlungen

12. Rückbindung, Öffentlichkeitsarbeit, Webpage, Kurzbericht MT
13. Organisatorisches
14. Allfälliges

Unterlagen:

- o Ergebnis-Dokument
- o Struktur Fragen – Optionen – Bewertung

Ergebnisse Stand 17.3.16 „BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg“

Transparenz und Nachvollziehbarkeit

Erstellung eines **Kriterienkatalogs**, der die unterschiedlichen Interessen aller Beteiligten abbildet und damit die Bewertung von Optionen ermöglicht.

Erstellung eines Dokuments Struktur Fragen – Optionen – Bewertung um **alle inhaltlichen Zwischenergebnisse** des BBFS, auch verworfene und nicht umsetzbare Optionen, nachvollziehbar zu machen. So wurde z.B. die Umsetzung von GBAS, Veränderung von Landewinkel geprüft und schlussendlich nicht empfohlen.

Erstellung der **Webpage** des BBFS und on-line ab Mitte Juli 2015

- Protokolle inkl. Beilagen
- Daten über Pistenverteilung, Routenverteilung, Flugspuren etc.
- Lärmberichte

Mitsprache des BBFS in der Umwelterklärung bei anrainerrelevanten Kapiteln.

Umstellung des **Lärmberichts** von einem Jahresbericht auf **quartalsweise** Berichterstattung und Mitsprache des BBFS bei Datensätzen.

Mit der Veröffentlichung der **Flugspuren im Internet** (WebTrak) seit Herbst 2015 ist Transparenz über alle Flugbewegungen hergestellt.

Über die Internetseite können **Anfragen** der Anwohner nachverfolgt und beantwortet werden.

Keine Änderung von Flugrouten ohne vorherige Beschlussfassung im BBFS.

Datengrundlagen

Die erforderlichen Systeme für die Datengrundlage sind mit **WebTrak** und den **Karten „Flugspuren-Lärmteppiche-Bevölkerungsdichte“** des Magistrats Salzburg verfügbar, womit Analysen der möglichen Maßnahmen bzgl. Routen und Flugverteilung in einem Gesamtpaket einschätzbar werden.

Damit stehen innovative und vertrauenswürdige Werkzeuge zur Verfügung, die Orientierung für die Verhandlungen geben und in Zukunft die Einhaltung der Vereinbarungen evaluieren lassen.

Mit unterschiedlichen Positionierungen des Lärmmesswagens (z.B. Moosstraße, Freilassing) wurde kontrolliert, ob die berechneten und die gemessenen Werte übereinstimmen. Dies ist der Fall und zwar erstaunlich genau. Die Daten sind somit verlässlich.

1. Berechnung der Lärmzonen (Leq und Spitzenschallpegel) für die 6 verkehrsreichsten Monate 2015
2. Bewertung der Belastung von Routen anhand des LFZ-Typs A320 (Leq und Spitzenschallpegel)
3. Zusätzlich zu den Lärmwerten werden die Berechnungen mit den Bevölkerungsdaten unterlegt. Der Raster 100x100 m aus der EuRegionalen Raumanalyse „EULE“ (Projektzeitraum: 01.01.2008 bis 31.12.2010) wird vorerst als ausreichend erachtet und für die Verhandlungen verwendet.

Detaillierte statistische Auswertungen zu den Themen Richtungsverteilung und An- und Abflugrouten, die auf der BBFS-Webpage veröffentlicht werden.

Flugrouten

Erstmals eine Zusammenstellung von **Optimierungsvorschlägen** durch die ACG (14-Punkte-Programm) basierend auf einer intensiven Diskussion der Interessen der Anrainer.

Umgesetzte Empfehlungen und deren Monitoring

- Abweichungen von den SIDs RWY 33 nach NO nicht unter 5000ft bzw. vor WS626 (ACG-Punkt 13) Widerspruch in der Darstellung der Höhen konnte geklärt werden (Angabe der Höhe in ft über Niveau Flughafen ≠ ft über Meeresniveau) und wird angepasst.
- Einhaltung des NW-Korridors
- ILS-Korridor Einhaltung, Minimum Line-up-Distance (ACG-Punkt 4)

Identifizierte Verhandlungsoptionen auf Basis des 14-Punkte-Programms der ACG
PEREX streichen, neu: SID „MONDSEE“ (=PEREX via NEMAL)
RNP-SIDs Süden-Neugestaltung (Tauernabflug):
Neugestaltung Tauernanflug
Temporäre Regelung für NW oder NO Abflug
Abdrehpunkt DEP 33 15° links oder rechts
Avoid Areas VFR (Sichtflug)

Weitere Punkte im **14-Punkte Programm** noch in Prüfung.

- Festlegungen für das Sichtflugsegment im RNP Approach von Süden
- Paketlösung für die Vereinfachung der Zulassung für Airlines

Konsens in der Bestrebung den **Circling Approach** minimal zu nutzen.

Monitoring der **Anflughöhen** über Freilassing bzw. Moosstraße läuft.

Betriebszeiten

Verschiebung einer Frühmaschine nach Teneriffa bis Ende Jänner 2016 von 6.15 h auf 7.20 h. Der Frühflug nach Arrecife bzw. Fuerteventura findet lt. Winterflugplan um 7.40 h statt anstelle 6.00 h wie noch im Sommerflugplan.

Lärmminderung und Lärmschutz

Erweiterung des **Schallschutzbereichs** per 01.07.2015 für den Süden (je 75m beiderseits der Pistenmittellinie bis südlich der Moosstraße).

Bodenlärmreduktion durch die Anschaffung von zusätzlichen Ground Power Units (GPU) damit die Auxilliary power units (APU) abgeschaltet werden kann, Informationen an die Airlines, dass der Umkehrschub möglichst vermieden wird, Lärmschutzwälle.

Zu den beiden von Seiten der Salzburger Flughafen GmbH vorgeschlagenen konkreten Maßnahmen, nämlich der Einführung von lärmabhängigen Gebühren oder die Einführung eines Fonds für lärm mindernde Maßnahmen ist daher zusammenfassend festzuhalten:

1. Die Einführung von **lärmabhängigen Gebühren** erscheint gemäß den geltenden Bestimmungen dann zulässig, wenn diese insgesamt zu **keinen Mehreinnahmen** für das Flughafenleitungsorgan führt.

2. Die Schaffung eines **Fonds für lärm mindernde Maßnahmen** mit einer damit einhergehenden Erhöhung der Flughafenentgelte ließe sich dann rechtfertigen, wenn eine derartige Vorgangsweise als kapazitätserweiternde luftverkehrsbezogene Investition im Sinne der Anlage zum FEG anzusehen wäre. Das bmvit sieht grundsätzlich jene Maßnahmen, welche die Lärmbelastung für Flughafenanrainer vermindern, als der Wahrung und fortlaufenden Entwicklung der bestehenden Infrastruktur dienend an. Unter bestimmten Voraussetzungen könnten aus Sicht des bmvit somit Maßnahmen, welche die Lärmbelastung oder deren Folgen reduzieren, auch als Investition in die notwendige Flughafeninfrastruktur gewertet werden. Hier wäre naturgemäß die konkrete Ausgestaltung des Fonds und der damit zusammenhängenden Maßnahmen im Einzelnen auszuarbeiten und zu bewerten. Zu beachten ist hier allerdings das gemäß § 13 FEG erforderliche Mindestvolumen der Investition im Höhe € 5 Mio. sowie die Tatsache, dass gemäß Punkt 6 der Anlage zum FEG die Kosten erst nach Vornahme der Investition berücksichtigt werden können: eine Vorfinanzierung wäre hier unzulässig.

3. Das bmvit würde es begrüßen, wenn die entsprechenden Maßnahmen unter Einbeziehung und Zustimmung der Nutzer entwickelt und umgesetzt werden.

Zum von Seiten des Flughafen Salzburg angeregten **Änderung des Anhangs zum FEG** ist anzumerken, dass diese eine Änderung der geltenden bundesgesetzlichen Vorschriften zur Voraussetzung hätte. Da das FEG die Umsetzung der unionsrechtlichen Richtlinie 2009/12/EG über Flughafenentgelte darstellt, wäre vor Einleitung des legislativen Verfahrens jedenfalls die Europäische Kommission zu befragen. Diese hätte zu beurteilen, ob ein derartiges Vorhaben im Einklang mit den Anforderungen des Unionsrechts steht. Eine gesicherte Einschätzung, ob die Europäische Kommission einer Änderung des FEG im Sinne des Vorschlags der Salzburger Flughafen GmbH zustimmen würde, kann insbesondere im Lichte der Vorgaben der Richtlinie 2009/12/EG nicht abgegeben werden. Nach dem Vorliegen einer Zustimmung der Europäischen Kommission könnte das Verfahren zur Änderung der geltenden bundesgesetzlichen Bestimmungen eingeleitet werden. Es ist aus derzeitiger Sicht davon auszugehen, dass eine derartige Novelle des FEG geraume Zeit in Anspruch nehmen würde.

Für den Bundesminister:
Mag. Elisabeth Landrichter

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):
Mag. Thomas Kacsich
Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 9703
E-Mail: thomas.kacsich@bmvit.gv.at

Plakataktion gegen den Fluglärm gestartet

Aktuelle Informationen beim Arbeitstreffen der engeren Arbeitsgruppe des Schutzverbands

Freilassung. Die engere Arbeitsgruppe des Fluglärm-Schutzverbandes Rupertwinkel kam zu einem Arbeitstreffen zusammen. Vorsitzende Bettina Oestreich informierte über die aktuellen Themen und Vorgänge.

Sie berichtete über die Themen, die im Bürgerbeirat (BBFS) des Flughafens behandelt werden und stellte das 14-Punkte-Programm der österreichischen Flugsicherung Austro Control (ACG) vor. In diesem seien Forderungen wie die Abschaffung des Nordwestabflugs, die Einführung eines instrumentengestützten Abflugverfahrens in Richtung Süden, ein engerer Abflugwinkel der Nordabflüge und so weiter enthalten.

Bestürzt zeigten sich die Anwesenden, als Bettina Oestreich berichtete, dass die 2012 eingeführte Tauernanflugroute nur eine Scheinroute gewesen sei, denn Piloten zögen dieser Route den Anflug über Norden vor, da sie mit dem Umweg über Norden schneller landen. Alle stellten sich die Frage, wieso beispielsweise die Spezialisten in der Fluglärmkommission (FLK) die Bedingungen und Auswirkungen der Route nicht transparent darstellen.

„Eine Änderung der Routen ist noch kein Beweis dafür, dass die bayerische Seite entlastet wird, was die Einführung von 2 neuen Anflugrouten und die Belastungsverteilung zeigt“, fasste Bettina Oestreich zum Thema Flugrouten zusammen. „Ein österreichischer Flughafen, der in erster Linie Stadt und Land Salzburg sowie anderen österreichischen Bundesländern dient, soll seinen Betrieb auch so auslegen, dass die Belastung dort bleibt, wo der Nutzen entsteht“, unterstrich Erich Prechtl vom Bund Naturschutz.

Die Verbandsvorsitzende kam auf die speziellen Befugnisse der ACG zu sprechen: Sie könne ohne Genehmigung Flugrouten festle-

gen. Der Schutzverband fordere, dass die Deutsche Flugsicherung (DFS) und ACG nur gemeinsam agieren könnten analog der Regelungen für Zürich. Die Aufgabebereiche der österreichischen und deutschen Flugsicherung seien nicht deckungsgleich und dadurch lasse eine Übertragung Fragen offen.

Uwe Paschke erinnerte daran, dass anlässlich der Aufarbeitung des Flugzeugunglücks von Überlingen das Gericht die Praxis der Aufgabenübertragung der Deutschen Flugsicherung an eine ausländische Flugsicherungseinrichtung gerügt habe. Hoheitliche Aufgaben wie die Flugsicherung können laut Rechtsprechung nicht auf Verwaltungsebene delegiert werden. Aber das sei auch im Fall Austro Control so gewesen.

Bettina Oestreich sagte, dass es bisher in den Sitzungen der Fluglärmkommission seitens der ACG immer geheißenen habe, dass keine Änderungen der Flugrouten mehr möglich seien. „Wir hörten immer, dass die Routen technisch ausge-reizt sind. Und jetzt geht doch noch was. Außerdem können wir erkennen, dass auch an den Wintertagsmengen plötzlich der Süden genutzt wird, jedoch sonst kaum. Was sollen wir in Zukunft glauben, die Vertrauensbasis ist erheblich gestört.“

Alle Anwesenden waren verwundert darüber, dass all diese Themen jetzt plötzlich im Fokus stehen, wo doch in der Fluglärmkommission diese Themen nie angesprochen wurden.

Einigung herrschte bei allen, dass eine Deckelung der Flugbewegungen nötig sei. Der derzeitige Winterflugplan belaste alle Anwohner mit bis zu 285 Flugbewegungen an den Samstagen und auch am Sonntag mit bis zu 120 Flugbewegungen. Von einem erholsamen Wochenende könne nicht die Rede sein. Für den



Robert Judi hat ein neues Plakat gegen die Fluglärmbelastung entworfen; im Bild von links Peter Blahak, Ernst Petschko, Robert Judi, Bettina Oestreich, Tanja Kuntze, Uwe Paschke, Manfred Sieber, Franz Hagenauer und Erich Prechtl.

Schutzverband sind die Regelungen am Flughafen Innsbruck mit einer Deckelung auf 100 bis 120 Flugbewegungen das Ziel.

Mobile Lärmmessstationen

In den vergangenen vier Monaten erfolgte die Erfassung der tatsächlichen Lärmdaten mit einer mobilen Messstation des Magistrats Salzburg an insgesamt drei Messorten auf der bayerischen Seite. Die Aktion dauert noch an. Dieser Service basiert auf der Forderung im Bürgerbeirat (BBFS), die tatsächlichen Lärmbelastungen darzustellen. Derzeit steht die mobile Messstation in der Waldstraße. Uwe Paschke stellte die Frage, wie

so es in der Fluglärmkommission (FLK) nicht gelungen sei, die Messstation Ainring, die 2008 abseits des Fluglärms installiert wurde, endlich dort zu stationieren, wo Fluglärm auf Ainringer Gemeindegebiet am lautesten ist. Er schlug als neuen Standort die alte Reichenhaller Straße in Bruch vor. Der Schutzverband habe 2010 dort bereits „erfolgreich“ mit einer mobilen Station gemessen. Ernst Petschko ergänzte, dass das Thema „ungeeignete“ Messstationen beziehungsweise Verlagerung in der Fluglärmkommission insgesamt seit 2008 behandelt werde.

Abschließend stellte 2. Vorsitzender Robert Judi sein neues Plakat vor, das an Bauzäunen oder auch an Privatgrundstücken angebracht werden kann. Er ermunterte alle, sich zu melden, wenn sie ein Plakat an ihrem Grundstück an-



Die mobile Messstation des Magistrats Salzburg steht derzeit in der Waldstraße; im Bild mit Bettina Oestreich und Robert Judi.

bringen wollen. Dieser Aufruf geht auch an alle interessierten Bürger.

— red

Schulterschluss mit München und Berlin

MdL Michaela Kaniber: Flughafenproblematik nur gemeinsam lösbar – Delegation trifft Innenminister Herrmann

Freilassing. Stimmkreisabgeordnete Michaela Kaniber hatte am Rande einer Plenumsitzung des bayerischen Landtags eine hochrangige Delegation zum Austausch über die Situation um den Salzburger Flughafen mit Innenminister Joachim Herrmann eingeladen. Mit der Abgeordneten und dem Minister sprachen Freilassings Bürgermeister Josef Flatscher, Schutzverbandsvorsitzende und Stadträtin Bettina Oestreich, Professor Klaus Dieter Scheurle und André Biestmann von der Deutschen Flugsicherung sowie Ministerialrat Rainer Köstler vom bayerischen Innenministerium.

Wie aus ihrer Pressemitteilung hervorgeht, fand Kaniber in ihrem Eingangs-Statement klare Worte: „Der Umgang Österreichs mit der bayerischen Seite ist nicht weiter zu akzeptieren. Wir können nicht weitermachen wie bisher. Unsere Anliegen werden nicht ernst genommen. Deswegen brauchen wir einen klaren Schulterschluss zwischen Bayern und dem Bund und in Folge belastbare Abmachungen zwischen Bayern und Salzburg -



Erörterten die Fluglärmprobatik (von links): Ministerialrat Rainer Köstler, Bettina Oestreich, Minister Joachim Herrmann, MdL Michaela Kaniber, Prof. Klaus Dieter Scheurle, Bürgermeister Josef Flatscher und André Biestmann.

und das rasch!“ Mit dem Minister zeigte sich Kaniber einig, dass ein anstehender Besuch des bayerischen Ministerpräsidenten beim Salzburger Landeshauptmann mit

konkreten Forderungen verbunden sein müsse. Bisherige Konsultationen hätten keine befriedigenden Perspektiven eröffnet, das Verhalten der Salzburger sei „ernüch-

ternd“. Bürgermeister Flatscher verwies als Vorsitzender der Fluglärmmmission vor allem auf die zeitraubenden, aber ineffektiven Gespräche des Bürgerbeirats und

schloss sich den Ausführungen Kanibers uneingeschränkt an. Auch die Vertreter der Deutschen Flugsicherung DFS konnten trotz intensiver Bemühungen keine Fortschritte etwa bei der Verteilung von An- und Abflügen erzielen. Als finaler Schritt müsse eine Durchführungsverordnung angestrebt werden, die mit klaren Regeln und Auflagen die Situation auf bayerischer Seite deutlich entlaste, war sich die Runde einig.

Minister Herrmann sagte seine aktive Unterstützung zu: Er werde sich direkt und umgehend mit Ministerpräsident Horst Seehofer und Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt abstimmen, versprach er, um einen Durchbruch beim Treffen der Länderchefs erreichen zu können.

„Gute Nachbarschaft kann keine Einbahnstraße sein“, so Kaniber abschließend. „Niemand stellt den Flughafen in Frage. Nur kann und will Bayern nicht alle Lasten allein tragen. Die ständige Zunahme der Flugbewegungen geht eindeutig zu Lasten Bayerns. Das werden wir nicht weiter hinnehmen.“

Richtungsverteilung Linie und Charter in den Randstunden Jänner bis Dezember 2015

Landungen

Uhrzeit / Pistenrichtung	MO-FR		SA		SO	
	RWY 15	RWY 33	RWY 15	RWY 33	RWY 15	RWY 33
06:00 - 06:30	8	0	5	1	9	0
06:30 - 07:00	3	0	20	0	4	0
07:00 - 08:00			70	5	5	0
22:00 - 22:30	459	4	80	2	105	2
22:30 - 23:00	412	6	37	3	84	5

Starts

Uhrzeit / Pistenrichtung	MO-FR		SA		SO	
	RWY 15	RWY 33	RWY 15	RWY 33	RWY 15	RWY 33
06:00 - 06:30	5	150	1	77	2	19
06:30 - 07:00	19	203	4	56	2	14
07:00 - 08:00			28	42	11	80
22:00 - 22:30*	0	7	0	2	0	2
22:30 - 23:00*	0	5	0	3	0	1

* Bei den Starts handelt es sich um Verspätungen, Planung vor 22:00 Uhr

Richtungsverteilung Linie und Charter in den Randstunden Jänner bis Februar 2016

Landungen

Uhrzeit / Pistenrichtung	MO-FR		SA		SO	
	RWY 15	RWY 33	RWY 15	RWY 33	RWY 15	RWY 33
06:00 - 06:30	1	0	5	0	0	0
06:30 - 07:00	0	0	2	0	0	0
07:00 - 08:00			37	3	0	0
22:00 - 22:30	51	1	6	0	19	0
22:30 - 23:00	58	0	6	0	13	0

Starts

Uhrzeit / Pistenrichtung	MO-FR		SA		SO	
	RWY 15	RWY 33	RWY 15	RWY 33	RWY 15	RWY 33
06:00 - 06:30	0	20	3	8	0	0
06:30 - 07:00	4	36	3	11	2	3
07:00 - 08:00			8	13	2	12
22:00 - 22:30*	0	0	0	2	0	0
22:30 - 23:00*	0	0	0	1	0	1

* Bei den Starts handelt es sich um Verspätungen, Planung vor 22:00 Uhr



Richtungverteilung Starts an den Wintersamstagen
Instrumentenflüge: Linie, Charter und allgemeine Luftfahrt
Vergleich W2015/16 - Winter 2014/15

	Starts nach Instrumentenflugregeln						IFR Gesamt	Anmerkungen
	R15 - Süden		R33 - Norden		Anteil R15 %			
	Ost	West	Ost	West				
19.12.2015	23	12	30	18	42%	83		
20.12.2014	7	4	39	29	14%	79		
26.12.2015	47	16	18	12	68%	93		
27.12.2014	27	6	33	23	37%	89		
02.01.2016	4	1	86	22	4%	113		
03.01.2015	24	7	45	27	30%	103		
09.01.2016	47	12	38	18	51%	115		
10.01.2015	6	2	55	36	8%	99		
16.01.2016	3	0	79	22	3%	104		
17.01.2015	5	0	55	31	5%	91		
23.01.2016	21	4	60	16	25%	101		
24.01.2015	1	2	61	36	3%	100		
30.01.2016	53	14	29	10	63%	106		
31.01.2015	22	7	42	25	30%	96		
06.02.2016	57	17	18	15	69%	107		
07.02.2015	19	6	43	31	25%	99		
13.02.2016	63	17	37	10	63%	127		
14.02.2015	32	11	36	33	36%	112		
20.02.2016	68	31	17	17	74%	133		
21.02.2015	39	20	30	25	52%	114		
27.02.2016	36	7	54	17	36%	114		
28.02.2015	12	15	43	24	29%	94		
05.03.2016	17	5	74	12	20%	108		
07.03.2015	28	16	30	19	47%	93		
12.03.2016	5	0	74	16	5%	95		
14.03.2015	9	1	45	26	12%	81		
Summe Samstag W15/16	444	136	614	205	41%	1.399		
Summe Samstag W14/15	231	97	557	365	26%	1.250		

Richtungsverteilung Sichtflugverkehr 2015

Landungen		Starts	
RWY 15	42 %	RWY 15	63 %
RWY 33	58 %	RWY 33	37 %



Monitoringbericht Februar 2016

Basis für den Monitoringbericht
ist das 14 Punkte Programm der Austro Control GmbH.

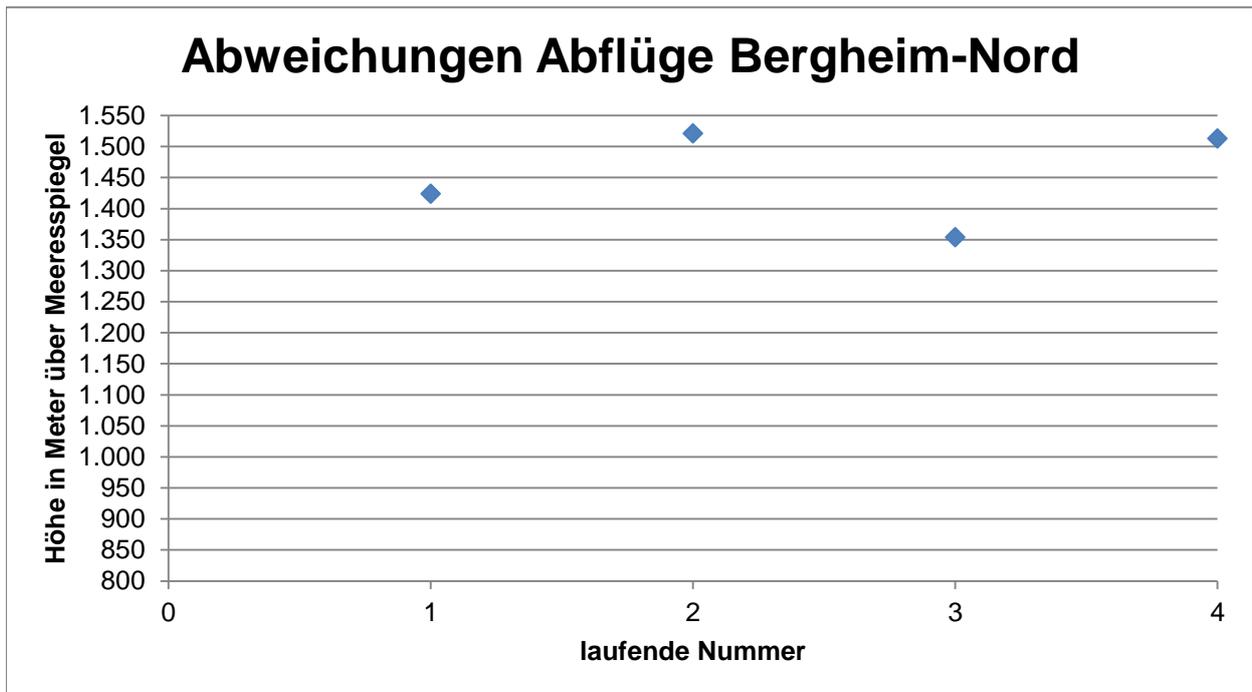
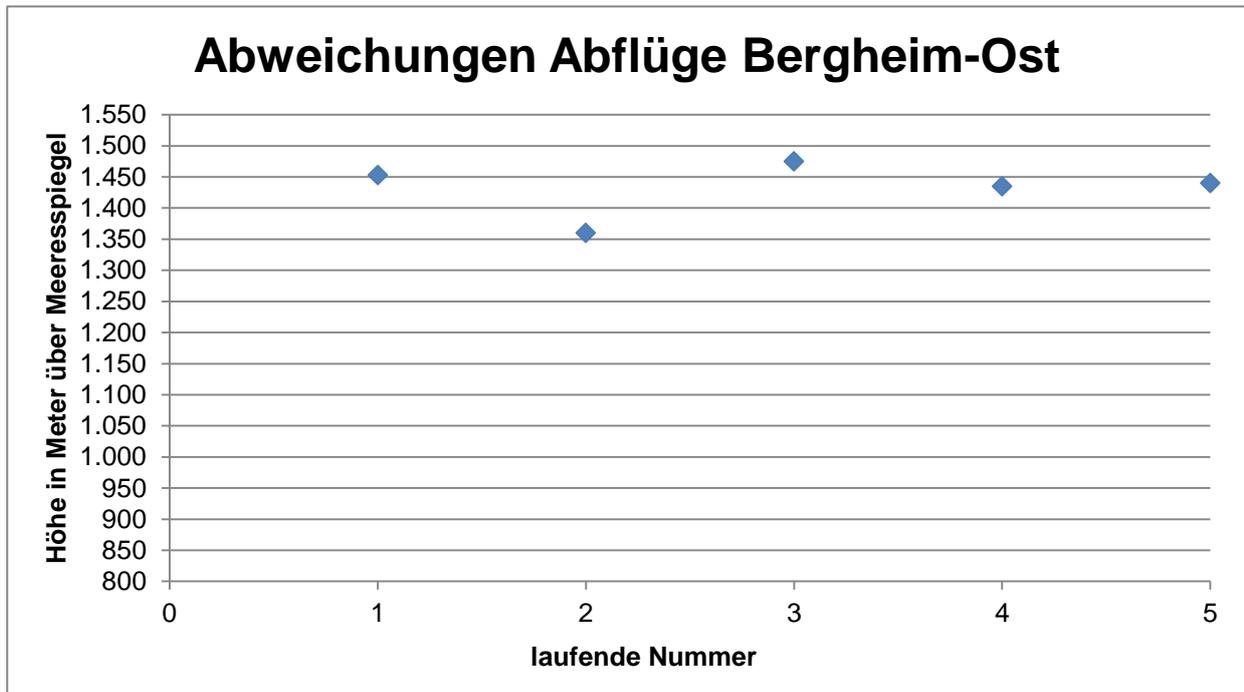
Punkt 4:

Festlegung einer "Minimum Line Up Distance" bei ILS 15 (ca. 4 nm) kombiniert mit sogenannten Required Tracks bei Visual Approaches zu RWY 15

Keine Abweichungen im Februar 2016

Punkt 13:

Einschränkungen bei den Abweichungen von den SIDs RWY 33 nach Nordosten nicht unter 5000 ft (ca. 1550 m) bzw. vor WS626



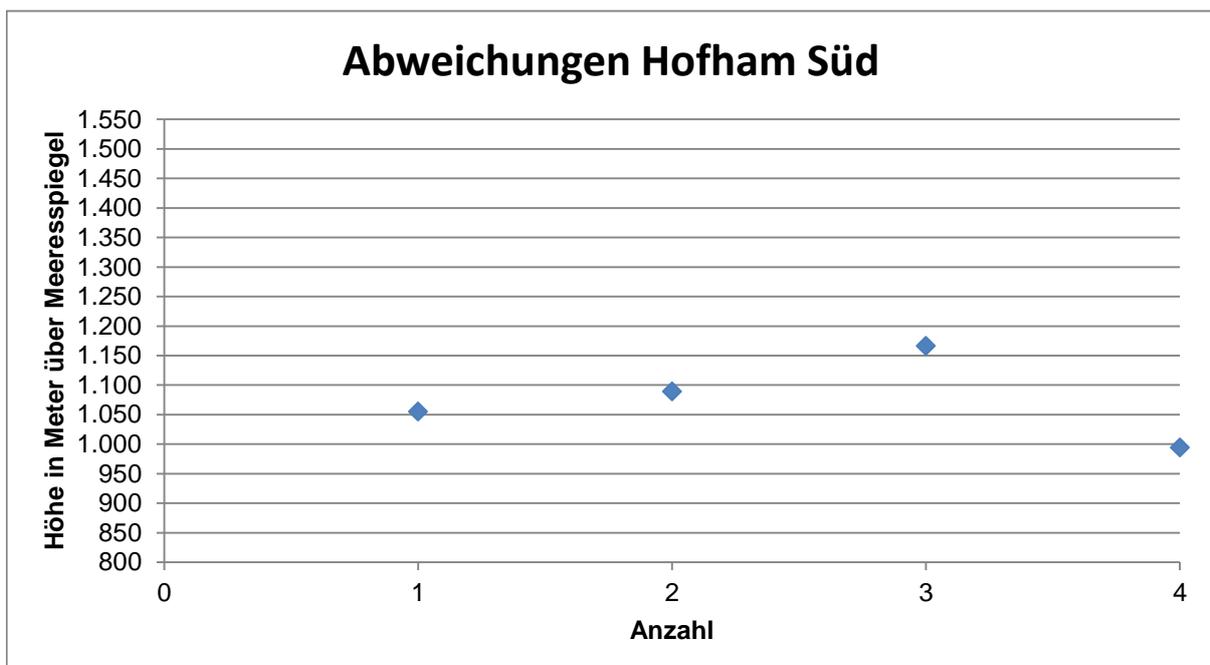
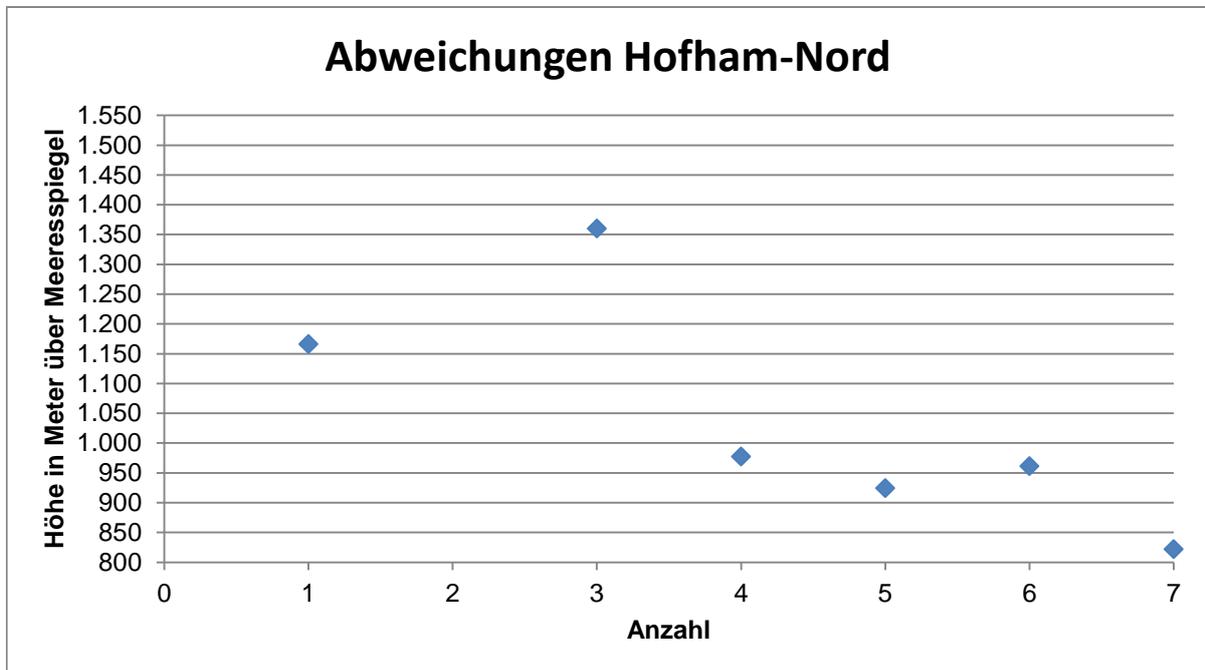
Im Februar 2016 wurden insgesamt 666 IFR-Starts auf der Piste 33 nach Nordosten durchgeführt.

9 Flüge wurden identifiziert welche von den Vorgaben abwichen.

Dies entspricht einem Anteil von 1,4 %.

Punkt 13:

*Einschränkungen bei den Abweichungen von den SIDs RWY 33 nach Nordwesten nicht unter 5000 ft (ca. 1550 m) bzw. vor WS626
Ergänzung als Ergebnis aus dem BBFS*



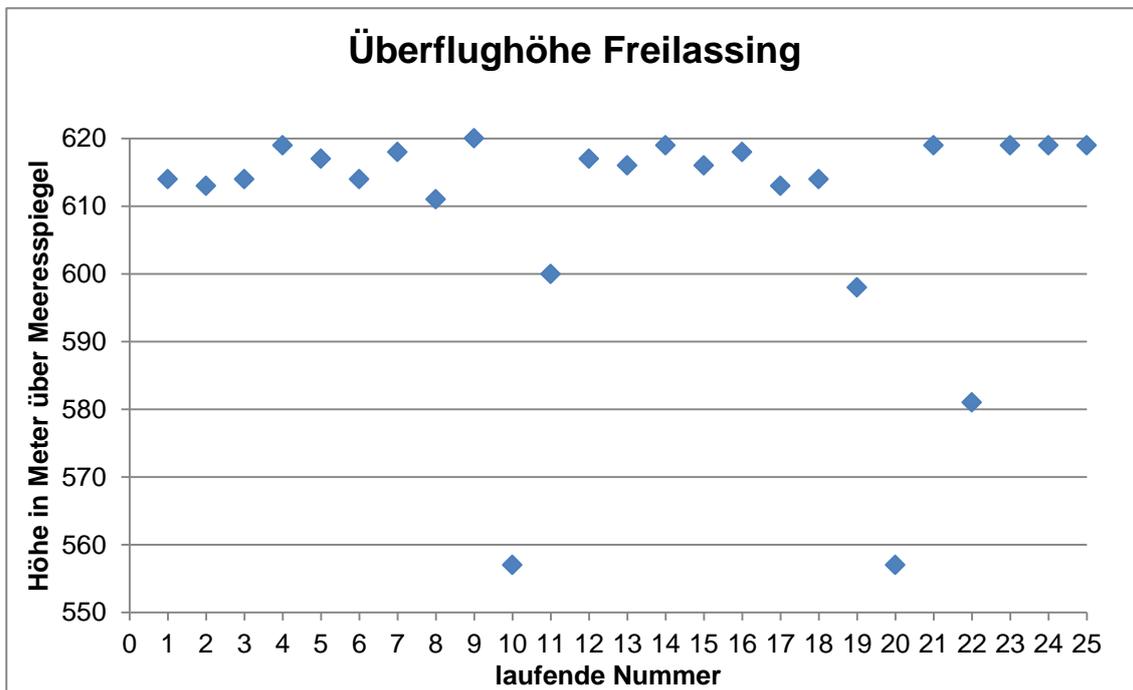
Im Februar 2016 wurden insgesamt 285 IFR-Starts auf der Piste 33 nach Nordwesten durchgeführt.

11 Flüge wurden identifiziert welche von den Vorgaben abwichen.

Dies entspricht einem Anteil von 3,9 %.

Ergänzend zum 14 Punkte Programm wird ein Monitoring der Überflughöhen für Landungen in Freilassing und der Moosstraße durchgeführt.

Ausgewertet werden Flüge welche in Freilassing eine Überflughöhe von 620 m über Meeresspiegel unterschreiten.



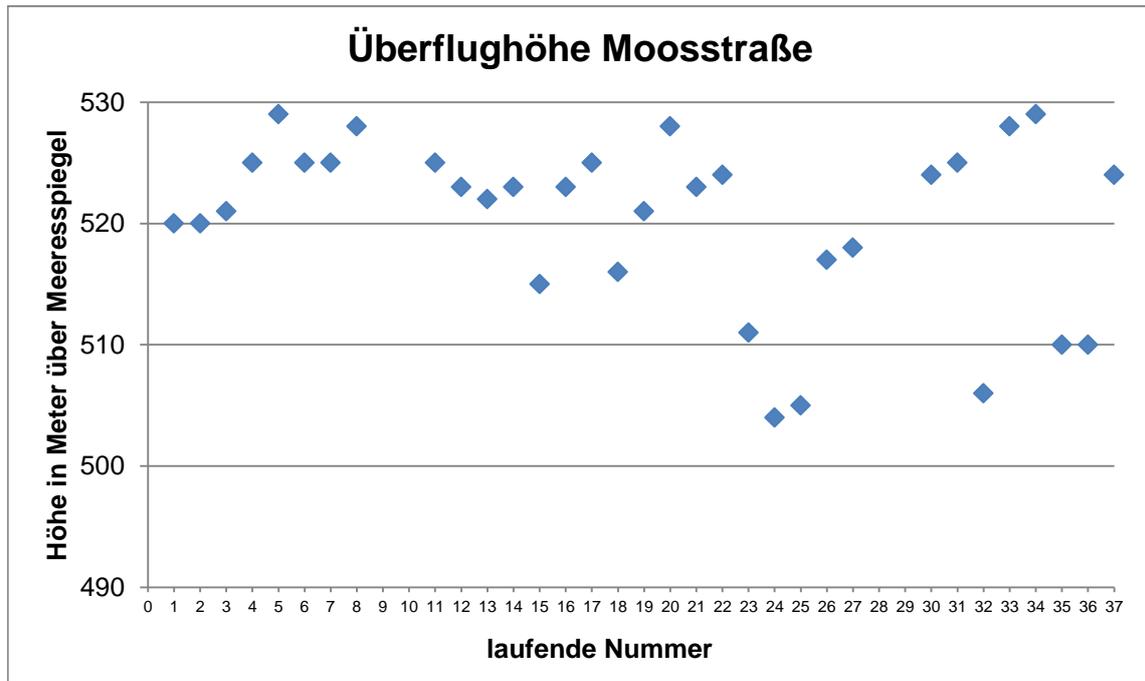
Die Stadt Freilassing wird beim Anflug auf die Piste 15 hauptsächlich von IFR-Flügen überflogen, weshalb für die prozentuelle Bewertung die ILS Anflüge herangezogen werden.

Im Berichtszeitraum wurden 1322 ILS Anflüge verzeichnet.

25 Flüge wurden identifiziert welche von den Vorgaben abweichen.

Dies entspricht einem Anteil von 1,9%

Ausgewertet werden Flüge welche in der Moosstraße eine Überflughöhe von 530 m über Meeresspiegel unterschreiten.



Die Moosstraße wird beim Anflug auf die Piste 33 sowohl von IFR- wie auch VFR-Flügen überflogen.

Im Berichtszeitraum wurden 148 Anflüge verzeichnet.

Nicht einbezogen werden Trainingsflüge, da hier die Daten nur mit großem Aufwand auszuwerten sind.

37 Flüge wurden identifiziert welche von den Vorgaben abwichen.

Dies entspricht einem Anteil von 25,0 %.



Monitoringbericht Jänner 2016

Basis für den Monitoringbericht
ist das 14 Punkte Programm der Austro Control GmbH.

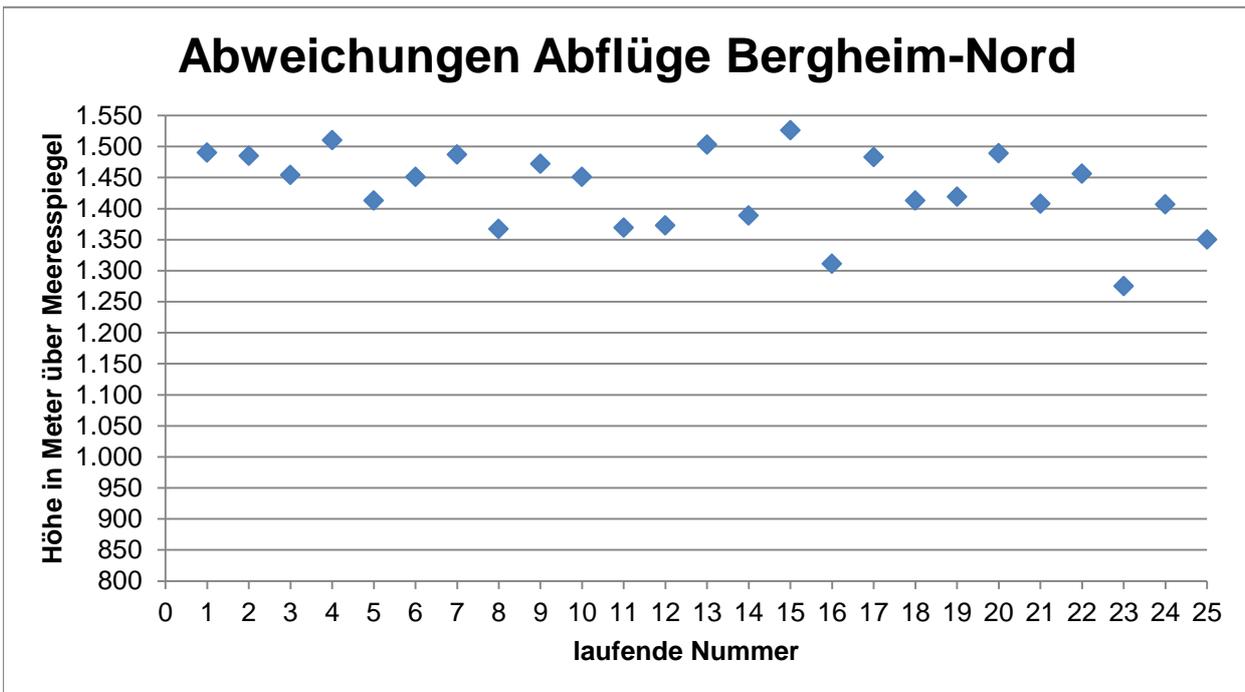
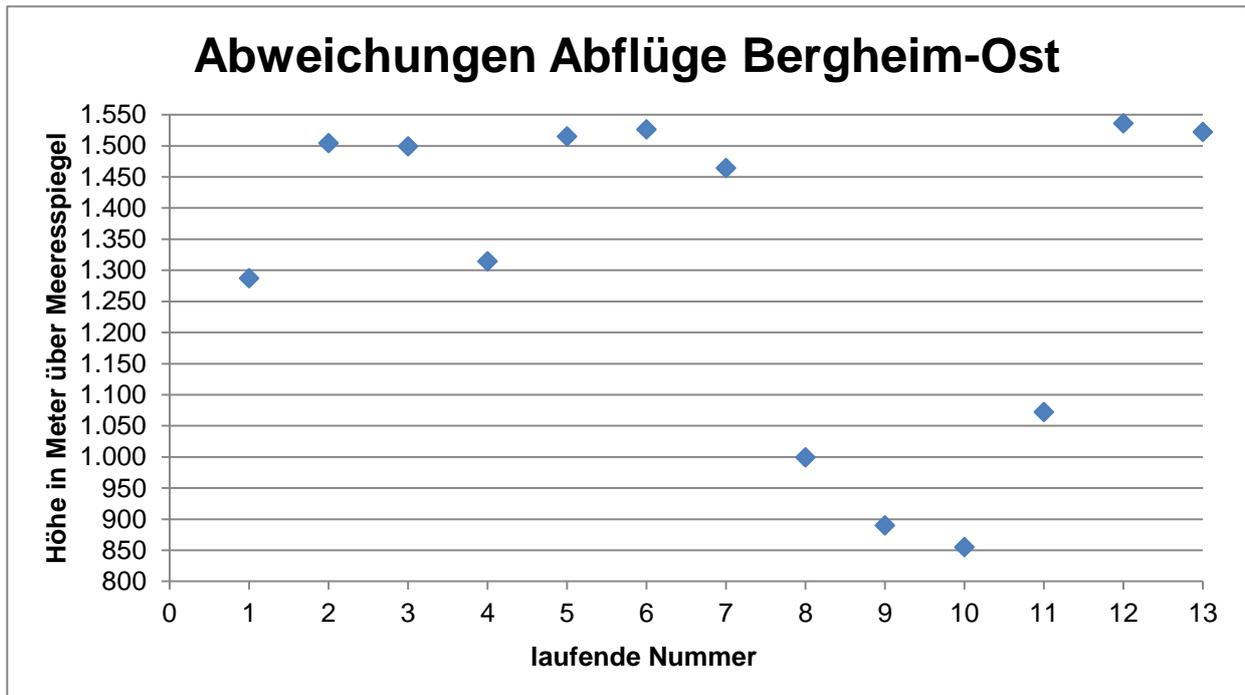
Punkt 4:

Festlegung einer "Minimum Line Up Distance" bei ILS 15 (ca. 4 nm) kombiniert mit sogenannten Required Tracks bei Visual Approaches zu RWY 15

Keine Abweichungen im Jänner 2016

Punkt 13:

Einschränkungen bei den Abweichungen von den SIDs RWY 33 nach Nordosten nicht unter 5000 ft (ca. 1550 m) bzw. vor WS626



Im Jänner 2016 wurden insgesamt 840 IFR-Starts auf der Piste 33 nach Nordosten durchgeführt.

38 Flüge wurden identifiziert welche von den Vorgaben abwichen.

Dies entspricht einem Anteil von 4,5%

Punkt 13:

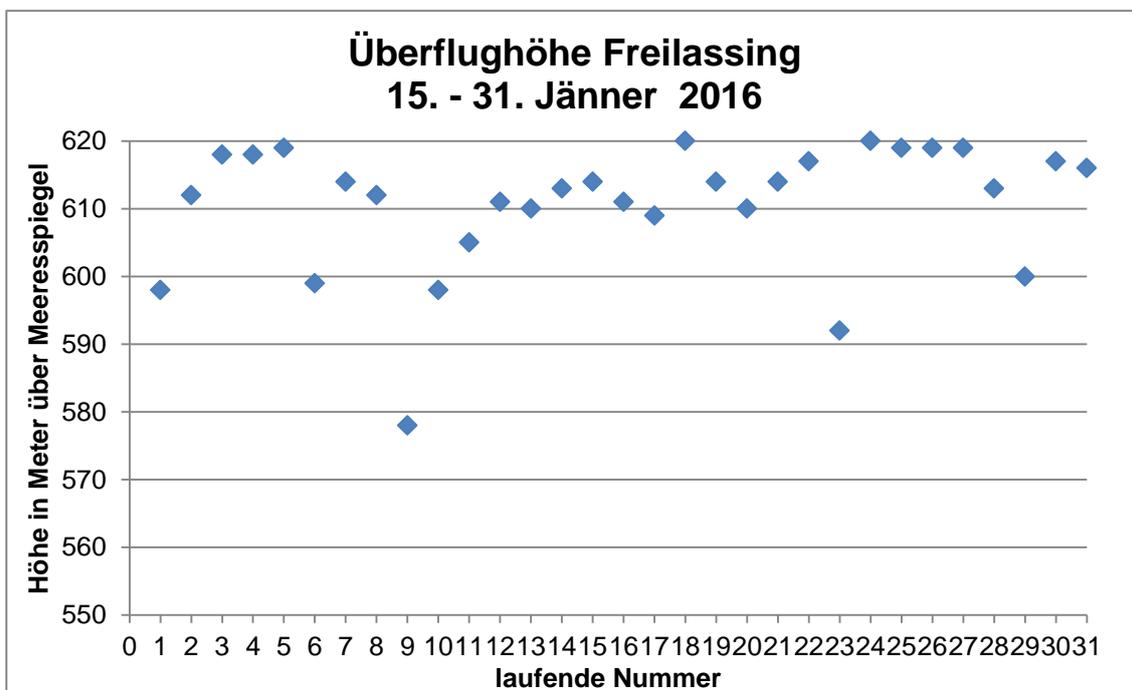
*Einschränkungen bei den Abweichungen von den SIDs RWY 33
nach Nordwesten nicht unter 5000 ft (ca. 1550 m) bzw. vor WS626
Ergänzung als Ergebnis aus dem BBFS*

Im Jänner 2016 wurden keine Abweichungen festgestellt.

Ergänzend zum 14 Punkte Programm wird ein Monitoring der Überflughöhen für Landungen in Freilassing und der Moosstraße durchgeführt.

Diese Vereinbarung wurde erst mit Mitte Jänner 2016 umgesetzt. Daher beziehen sich die Angaben der Auswertung auf den Zeitraum 15. - 31. Jänner 2016.

Ausgewertet werden Flüge welche in Freilassing eine Überflughöhe von 620 m über Meeresspiegel unterschreiten.



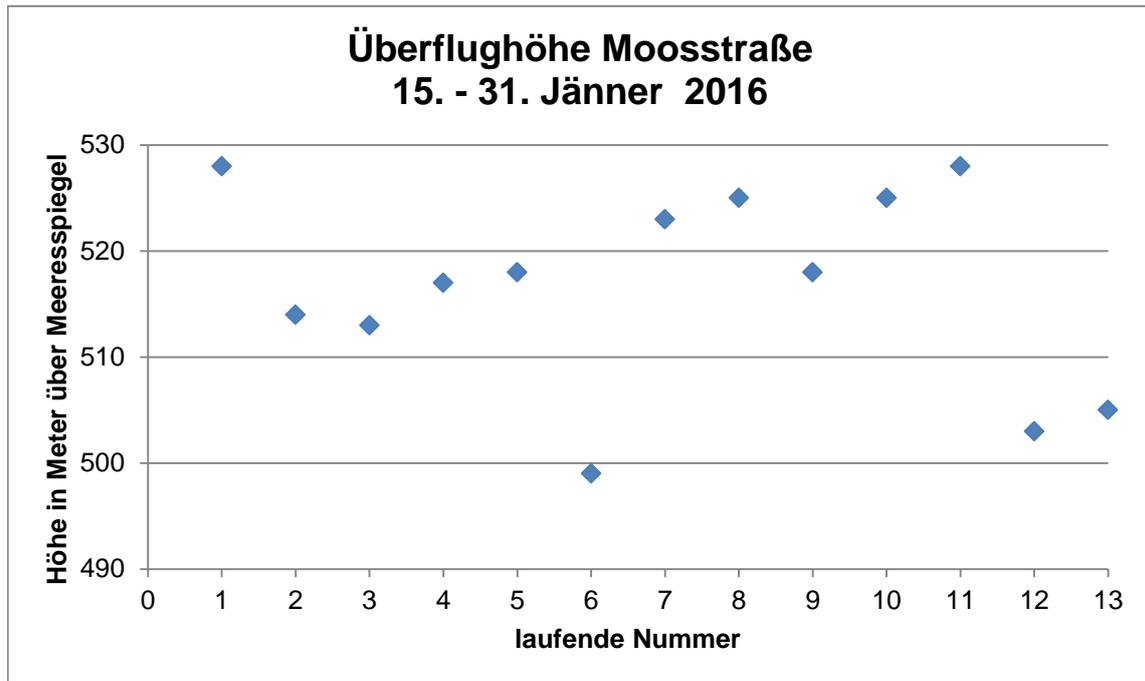
Die Stadt Freilassing wird beim Anflug auf die Piste 15 hauptsächlich von IFR-Flügen überflogen, weshalb für die prozentuelle Bewertung die ILS Anflüge herangezogen werden.

Im Berichtszeitraum wurden 798 ILS Anflüge verzeichnet.

31 Flüge wurden identifiziert welche von den Vorgaben abwichen.

Dies entspricht einem Anteil von 3,9%

Ausgewertet werden Flüge welche in der Moosstraße eine Überflughöhe von 530 m über Meeresspiegel unterschreiten.



Die Moosstraße wird beim Anflug auf die Piste 33 sowohl von IFR- wie auch VFR-Flügen überflogen.

Im Berichtszeitraum wurden 73 Anflüge verzeichnet.

Nicht einbezogen werden Trainingsflüge, da hier die Daten nur mit großem Aufwand auszuwerten sind.

13 Flüge wurden identifiziert welche von den Vorgaben abwichen.

Dies entspricht einem Anteil von 17,8 %.

PROTOKOLL

BBFS Arbeitsgruppe "Avoiding Areas / VFR Strecken"

Datum: 08 Februar 2016; ACG / AIS Büro

Teilnehmer:

Herr Walter Hager, Austrocontrol ATM Salzburg

Herr Reinhold Schmuck (ASA)

Herr Peter Blahak (Vertreter Freilassing)

Herr Thomas Hasenburger (Pilot, Fluglehrer + Examiner, Obmann Flugring, Vizepräsident Österr. Aeroclub LV Salzburg)

Anm.: in weitere Folge werden im Protokoll Anrede und Titel nicht angeführt

1) Avoiding Area und VFR Strecken:

HASENBURGER erklärt die "Entstehung" der VFR Routen und deren Bezeichnung; wie ein VFR navigiert; die Bereitschaft der in Salzburg ortansässigen Clubs und Flugschulen durch Wahl der Flugstrecken dicht besiedelte Gebiete nach Möglich zu umfliegen und mit Motorleistung und Flughöhen die Lärmentwicklung am Boden (objektiv und subjektiv) so gering wie möglich zu halten. Schulplatzrunden werden über österr. Staatsgebiet geflogen und sind mit den örtlichen Flugschulen so gestaltet worden, Steig- und Sinkflug über wenig besiedeltes Wohngebiet zu führen.

HAGER erklärt dass die VFR Strecken so festgelegt werden, um den VFR Verkehr vom IFR Verkehr "fernzuhalten" (was im engen Talbecken teilweise nicht so einfach zu gestalten ist).

Avoiding Areas: die auf den VFR Karten eingezeichneten Avoiding Areas sollen den Piloten zusätzlich zu der Textbeschreibung auf dichtbesiedelte Gebiete hinweisen, welche beim An- und Abflug möglichst nicht überflogen werden sollen.

Ausnahmen davon können im Einzelfall vorkommen bedingt durch Wetter oder Anweisung ATC zur Verkehrsabwicklung.

HASENBURGER erklärt, dass im Zuge der Piloten Ausbildung auch ein Funknavigationstraining durchgeführt werden muss. Daher kann es vorkommen, dass ein VFR entlang des ILS im Zuge eines Ausbildungsfluges anfliegt.

HAGER und HASENBURGER haben angeregt, dass die neu festgelegten VFR Verfahren und Avoiding Areas im Flugplatzbereich in der AIP besser dargestellt werden sollen - ein "Zoom" aus der jetzt verlaublichen VFR Chart oder mit Fotos. (Für den Piloten besser erkennbar!)

HAGER wird mit den zuständigen Kollegen bei ACG abklären, ob und wie so etwas möglich wäre. SFG soll ersucht werden, den bewährten Folder "Piloten Informationen", mit Fotos der Gebiete welche nicht überflogen werden sollen, wieder aufzulegen.

Als Avoiding Areas wurden definiert: jeweils über dem Gemeindegebiet Ainring und Mitterfelden, Stadt Freilassing, Altstadt Salzburg, wie auf dem Vorschlag von BLAHAK eingezeichnet (Karte - e.mail von Woborsky). Die genauen Koordinaten dazu werden noch ausgemessen.

2) VFR Strecke Ainring - Teisendorf:

BLAHAK erörtert den Wunsch, die VFR Strecke Ainring - Teisendorf entlang des wenig besiedelten Gebietes der Bundesstrasse 304 zu führen.

Nach einer Diskussion über verschiedene Varianten einigten sich alle Beteiligten auf folgende Anpassung:

Der non-compulsary reporting-point AINRING soll in SCHAIDING umbenannt werden; neu definiert beim Kreisverkehr "Globus Markt".

Die Strecke soll so geführt und im Textteil der AIP / LOWS beschrieben werden:

Abflug RWY33, geradeaus Steigflug bis Funkfeuer L-SI (querab Schloss Klessheim; von dort erkennt der Pilot die Bundesstrasse 304 sehr gut); von dort dreht der VFR nach links Richtung Schaiding und entlang der Bundesstrasse 304 Richtung Meldepunkt Teisendorf. Für den Anflug zur RWY15 gilt "vice versa" das selbe Verfahren.

Anflug zur RWY33 wird bei Schaiding nach rechts über das wenig besiedelte Gebiet bei der Schwarzenbergkaserne (westlich Siezenheim, östlich Wals) in die Platzrunde einfliegen.

Allgemein bleibt anzumerken, dass die Strecke Ainring - Teisendorf eher selten freigegeben wird, da diese unter einer Instrumentenabflugstrecke liegt bzw. sehr nahe an das ILS heranführt.

Normalerweise werden die An- / Abflüge über WHISKEY (Walsenberger) - Autobahn TEISENDORF freigegeben.

3) VFR Strecke Grödig - Hallein:

SCHMUCK ersucht, die VFR Strecke Hallein - Grödig so zu adaptieren, dass die Zentren von Hallein und Grödig nicht überflogen werden.

Es wurde vereinbart, dass der Meldepunkt HALLEIN so definiert wird, dass sich das LFZ östlich der Papierfabrik / Eisenbahnlinie und westlich der Autobahn halten soll; von dort weiter nach GRÖDIG (Autobahnausfahrt Grödig) dann weiter östlich der Autobahn zur RWY33 oder Platzrunde RWY15. Damit wird diese VFR Strecke über weniger bebauten Gebiet geführt.

4) Briefing an Piloten:

HASENBURGER hat angeboten, die neuen Verfahren zu testen, damit sichergestellt ist, dass diese auch aus der Luft für einen VFR Piloten gut erkennbar sind und leicht abzufliegen sind.

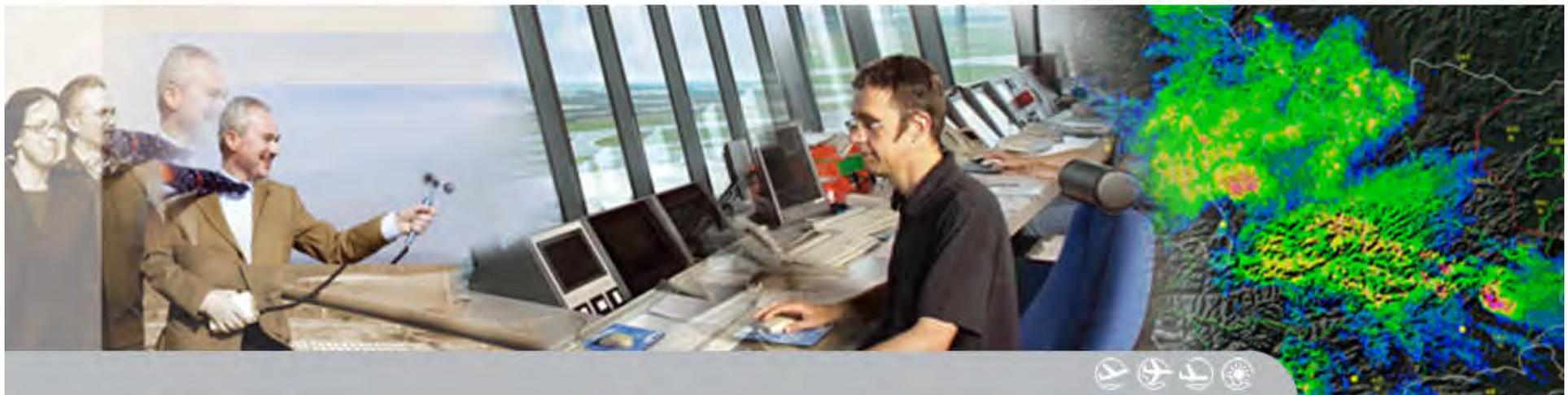
Weiters werden die ortansässigen Fliegerclubs und Flugschulen (inkl. Flying Bulls) gebriefed (HASENBURGER und HAGER werden dies in gewohnter Form organisieren).

Meteorologische Verhältnisse am Airport Salzburg

Präsentation zum Bürgerbeirat Flughafen Salzburg (BBFS)
17. März 2016

Mag. Wolfgang Hammer, Gregor Löscher MSc, Mag. Günter Mahringer, Mag. Peter Rafelsberger
Austro Control Meteorologie

SICHERHEIT LIEGT IN DER LUFT



Inhalt



- ▶ Geografische Lage des Airports
- ▶ Windverhältnisse im langjährigen Schnitt und einzelne ausgewählte Saisonen
- ▶ Windregime und Turbulenz
- ▶ Bewölkungs- und Sichtverhältnisse

Geografische Lage

Die meteorologischen Bedingungen werden von der Lage Salzburgs am Nordrand der Alpen geprägt: Die „Nordstauzone“ ist geprägt durch

- Niederschlagsmaximum
- Große Häufigkeit von dichter Bewölkung mit tiefer Wolkenbasis

Die Orientierung des Salzachtals (Nord-Süd) prägt die Windverhältnisse.

- Das Berg-Tal Windsystem weht meist in Pistenrichtung.
- Bei Frontdurchgängen weht häufig starker West- bis Nordwestwind.
- Dabei entstehen Verwirbelungen im Lee der Berge → Turbulenz



Quelle: Salzburg Airport

Geografische Lage

Die verlängerte Pistenmittellinie führt nach Süden durch zahlreiche orografische Hindernisse, welche einen geradlinigen An- und Abflug unmöglich machen. Daraus entstehen besondere Anforderungen an die meteorologischen Bedingungen für An- und Abflüge.

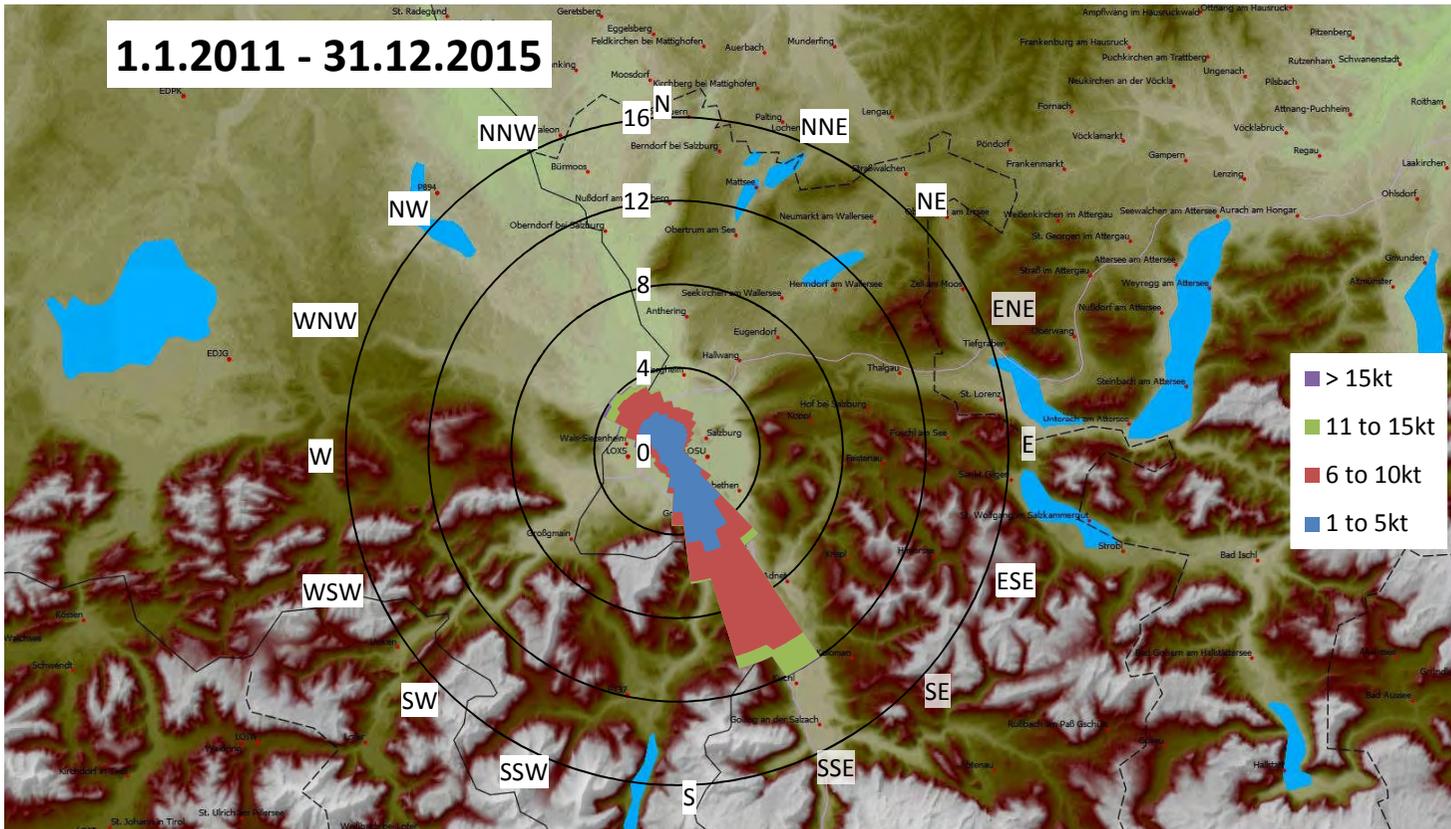


© AustrianAviationArt.org

Windrichtung und Windgeschwindigkeit

Ganzjährig, 2011-2015

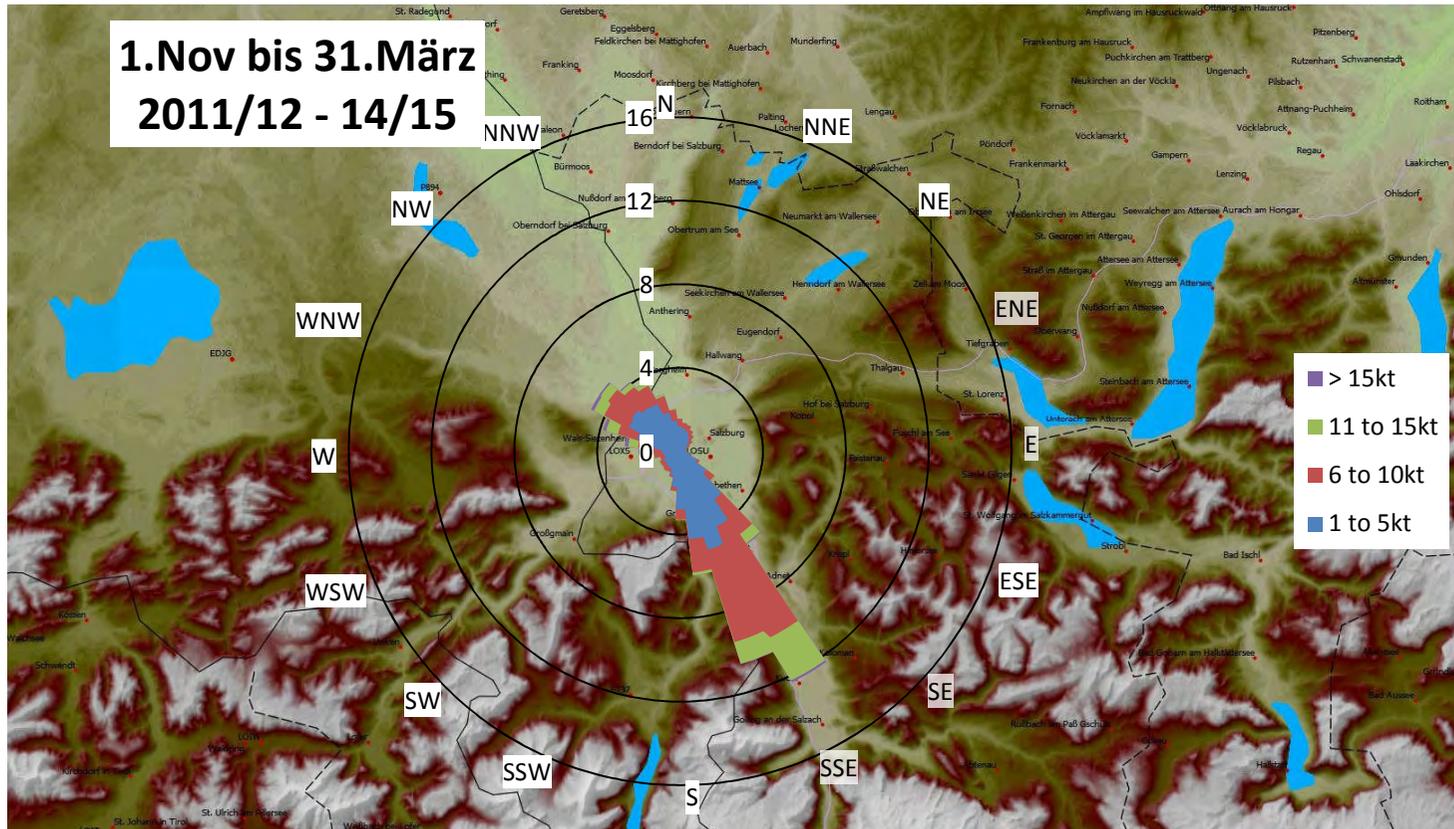
Nord bis Ost (020-100): 8%, Ost bis Süd (110-190): 44%
Süd bis West (200-280): 13%, West bis Nord (290-010): 28%
CALM: 7%



Windrichtung und Windgeschwindigkeit

Winter (November bis März), 2011/12 – 2014/15

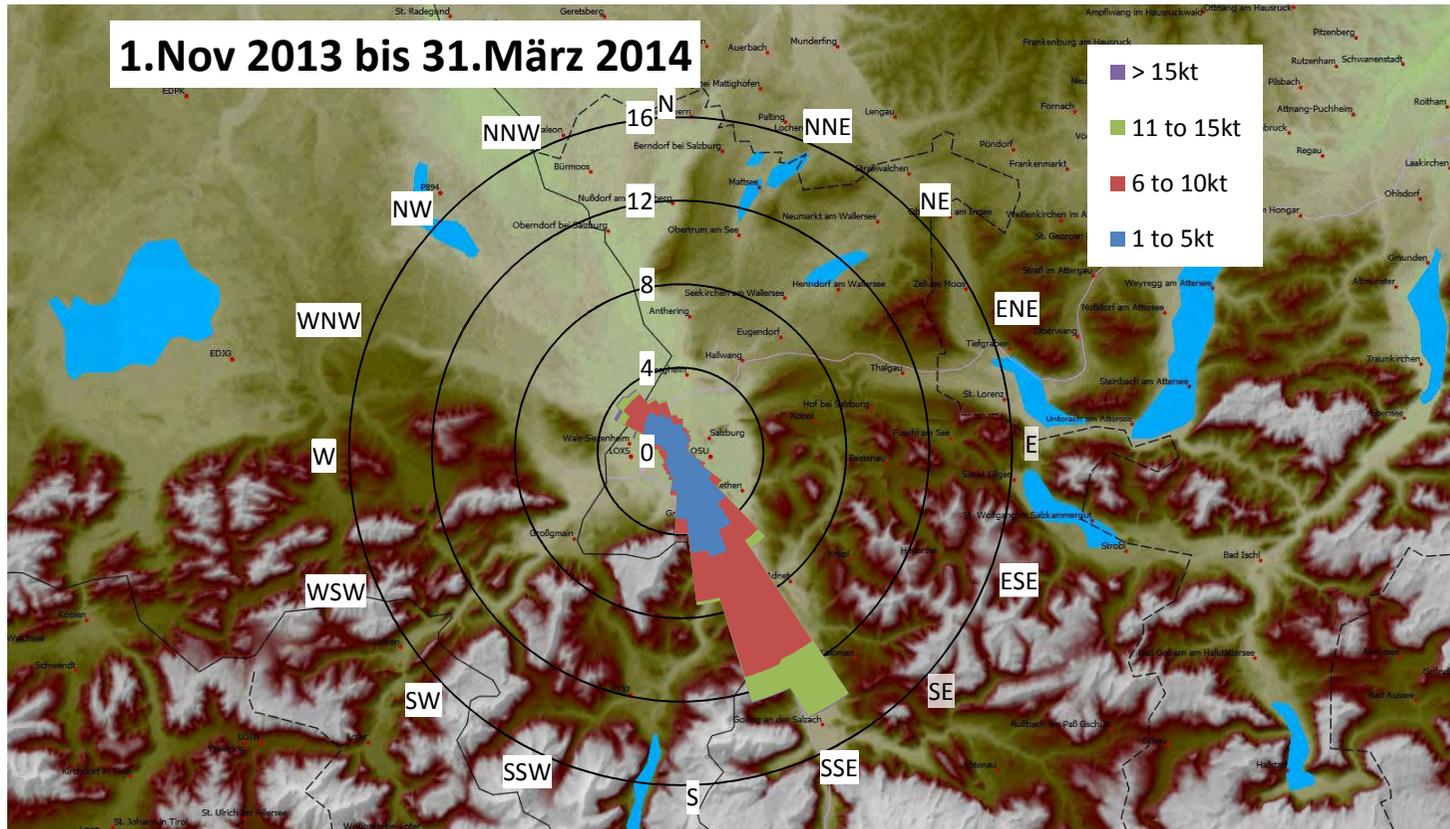
Nord bis Ost (020-100): 6%, Ost bis Süd (110-190): 43%
 Süd bis West (200-280): 13%, West bis Nord (290-010): 29%
 CALM: 9%



Windrichtung und Windgeschwindigkeit

Winter (November bis März), 2013/14

Nord bis Ost (020-100): 5%, Ost bis Süd (110-190): 51%
Süd bis West (200-280): 12%, West bis Nord (290-010): 23%
CALM: 9%



Im Winter 2013/14 wurde ein ungewöhnlich hoher Prozentsatz an Wind aus Südost registriert, der zudem oft die kritische Geschwindigkeit für Starts nach Norden überschritten hat.

Berg-Tal-Windsystem

Tagsüber steigt die Luft durch Erwärmung an den Hängen auf. Aus dem Tal strömt Luft nach (Talwind).



Quelle: Hack, Flugwetter

Berg-Tal-Windsystem

Nachtsüber sinkt die Luft durch Abkühlung an den Hängen ab und strömt aus dem Tal aus (Bergwind).

Das Berg-Tal-Windsystem überlagert sich mit den großräumigen Windsystemen.

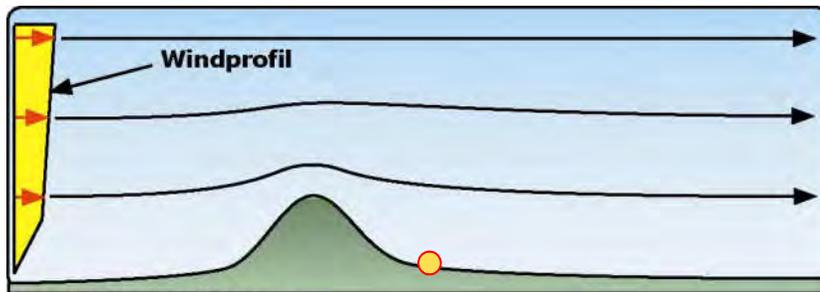


Quelle: Hack, Flugwetter

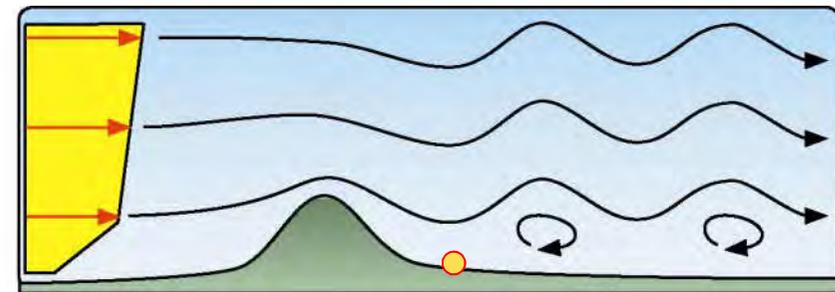
Föhn mit Turbulenz und Windscherungen

Durch Föhn können im Lee der Berge Wellen und Verwirbelungen (Rotoren) entstehen, die sich im Flugzeug als Turbulenzen bemerkbar machen und die Einhaltung des Anflugpfades erschweren.

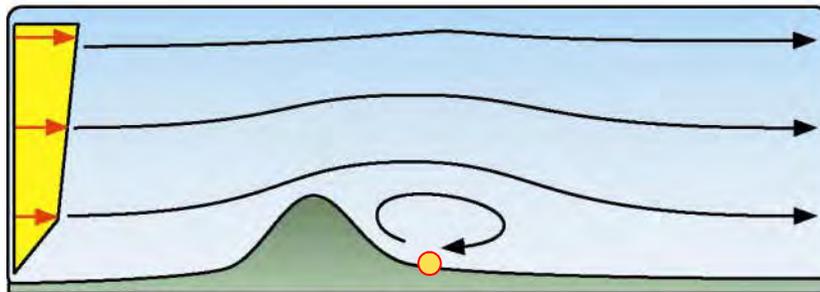
Der Bodenwind kann davon unabhängig auch aus nördlichen Richtungen wehen.



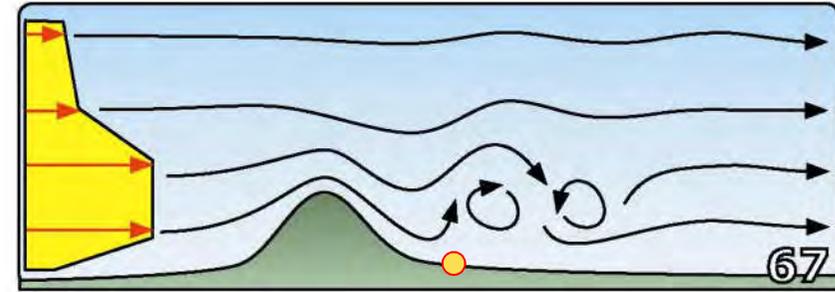
Laminare Strömung



Leewellen



Grosse Walze



Rotoren

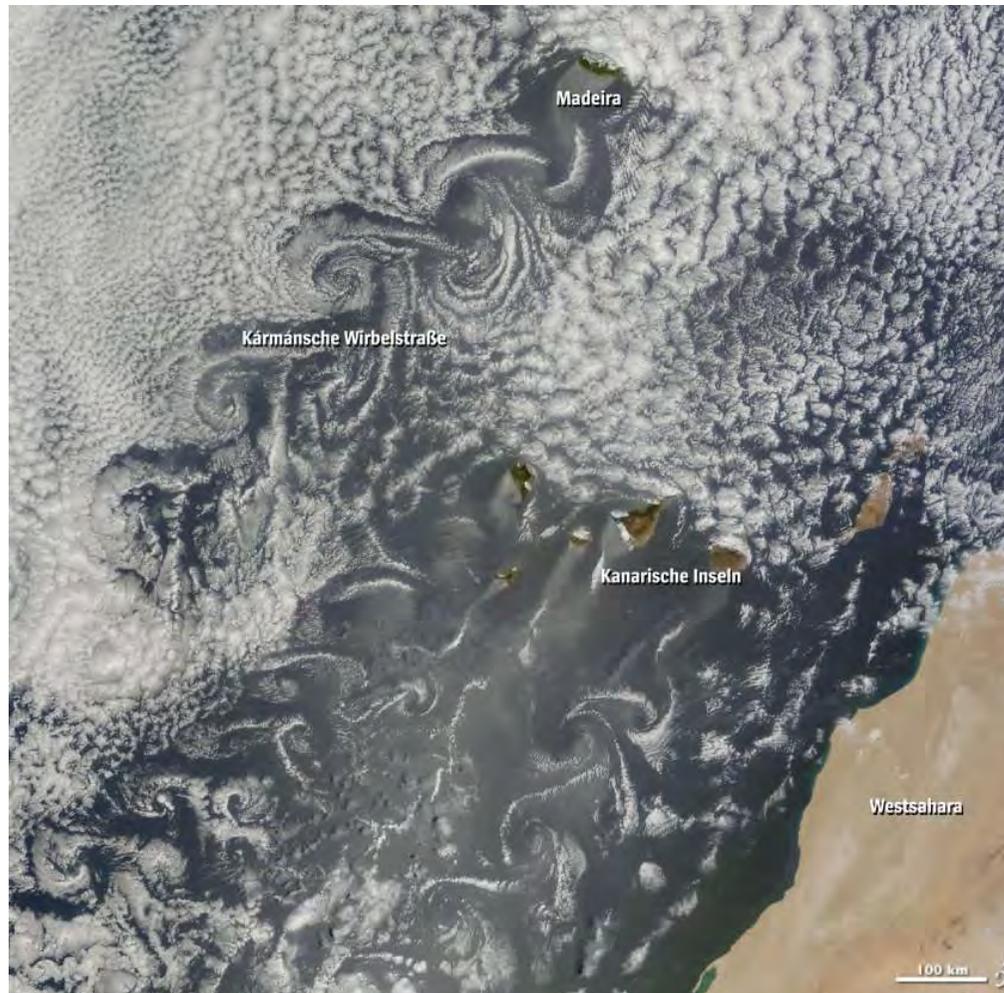
Quelle: Hack, Flugwetter

Verwirbelungen und Turbulenz im Lee von Hindernissen



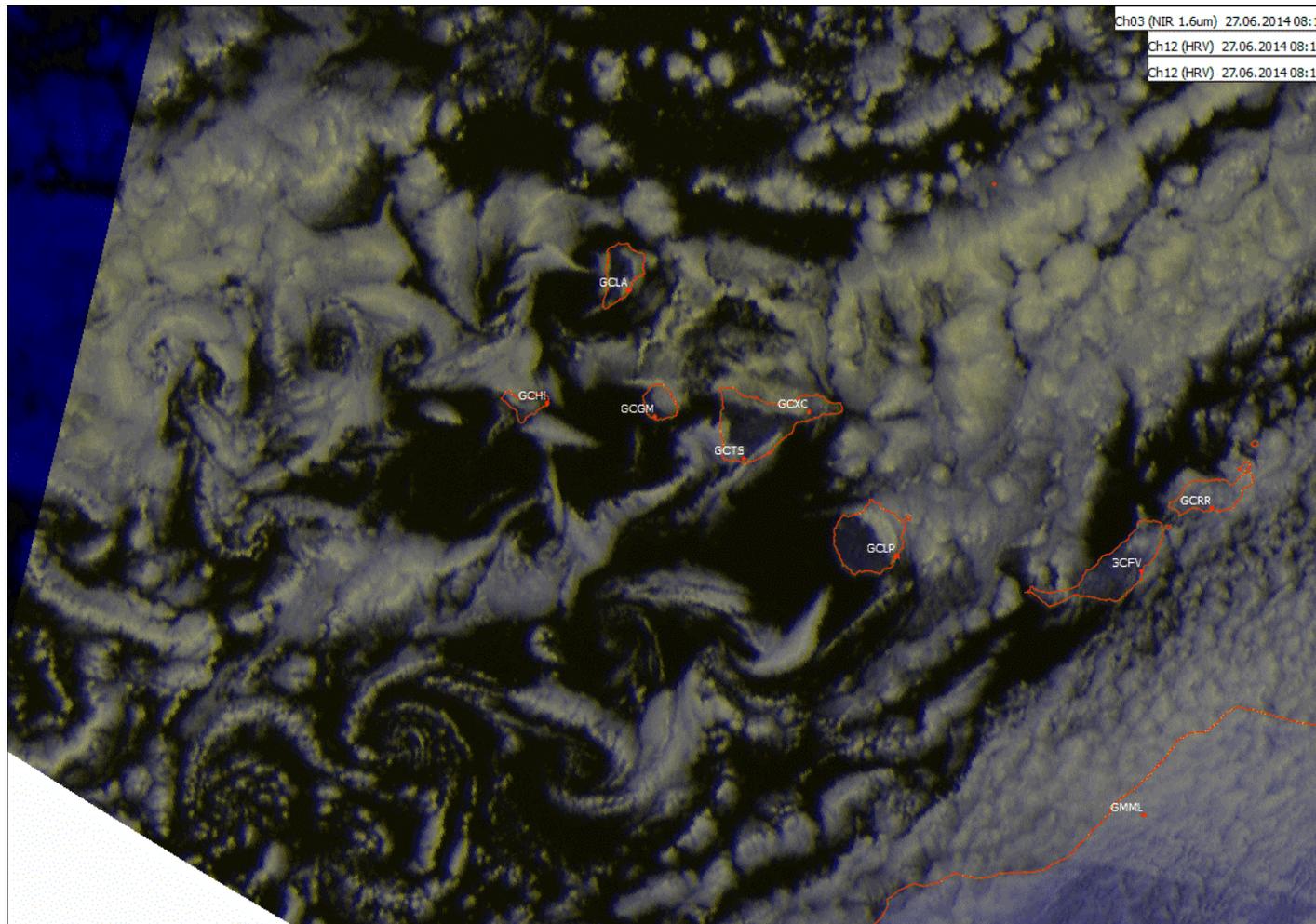
Bild: [Image courtesy of MODIS Rapid Response Project at NASA/GSFC](#)

Verwirbelungen und Turbulenz im Lee von Hindernissen



NASA/ LANCE/ EOSDIS

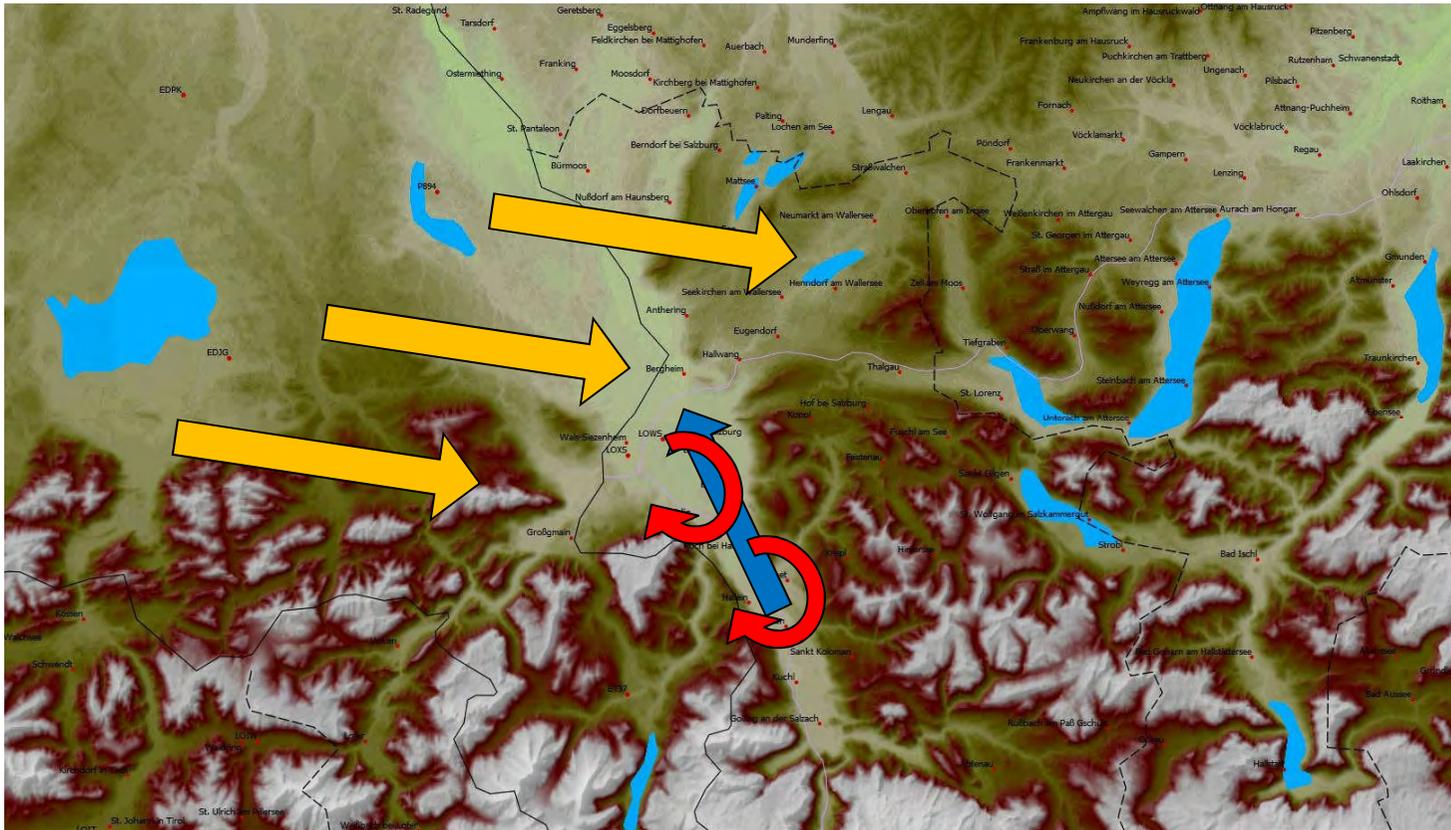
Verwirbelungen und Turbulenz im Lee von Hindernissen



Animation: Gregor Löscher

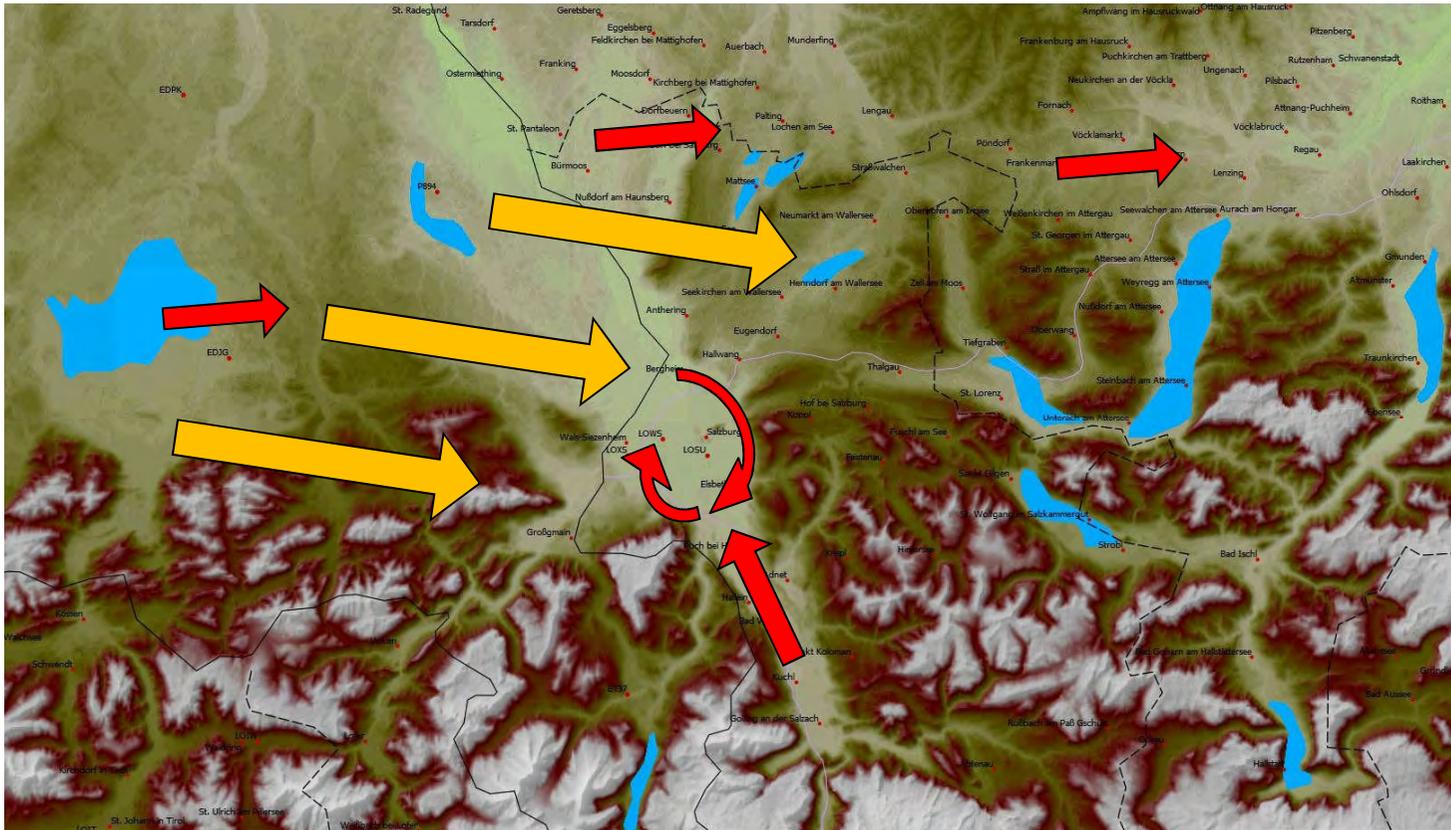
Westwind und Windscherungen

Westwind in der Höhe tritt häufig gleichzeitig mit Südostwind am Boden auf. Im Übergangsbereich kommt es zu Windscherungen, welche die Einhaltung des Anflugpfades erschweren. Dies ist besonders in Bergnähe kritisch.



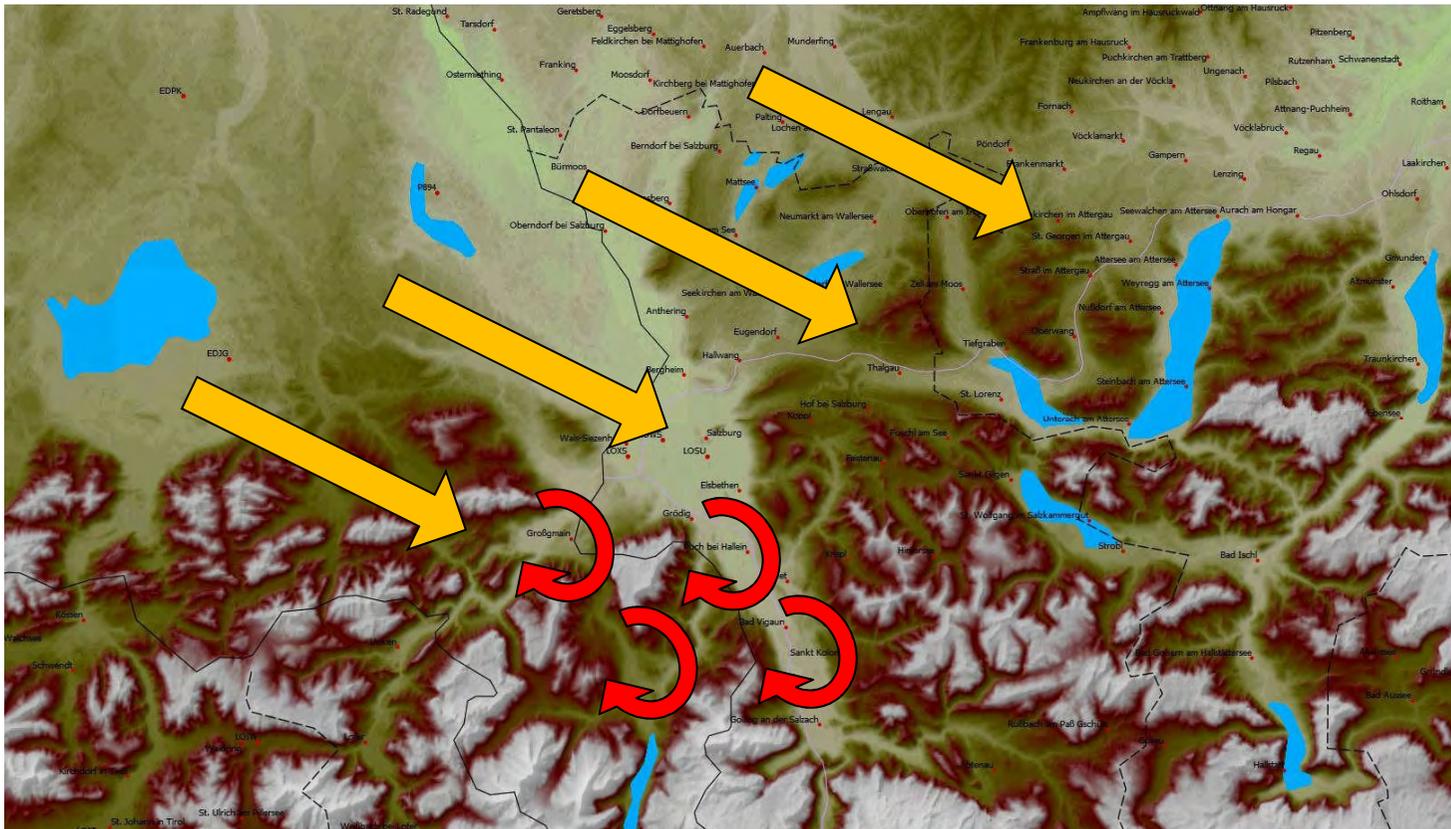
Westwind und Windscherungen

Es kann zu sehr komplexen Windsituationen über der Stadt und dem Airport kommen (orange Pfeile Höhenwind, rote Pfeile: Bodenwind).



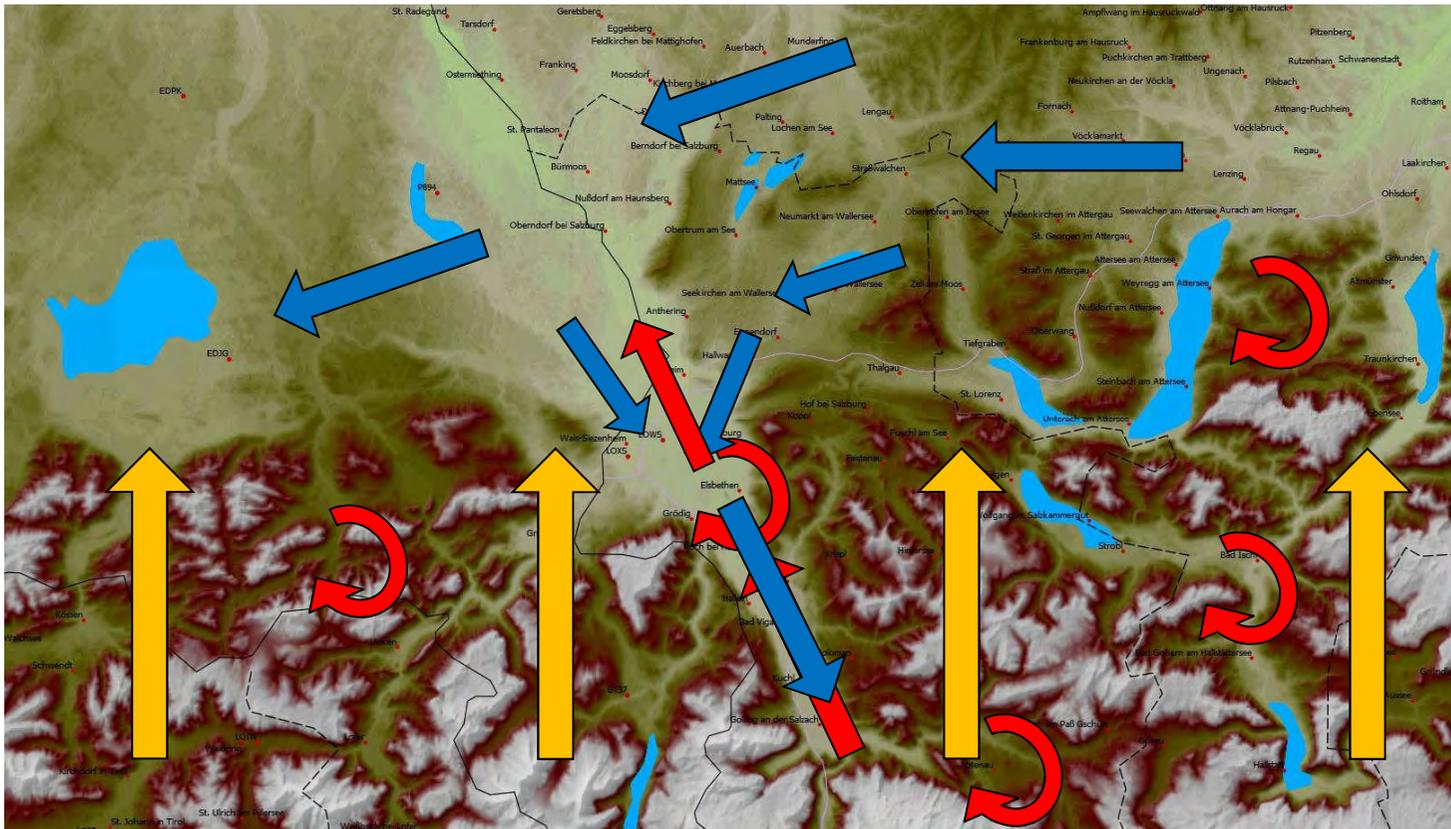
Westwind und Turbulenz

Nordwestwind in allen Höhen tritt häufig bei Kaltfronten und Nordstaulagen auf. Im Bereich der Berge entstehen Verwirbelungen, die sich im Flugzeug als Turbulenzen bemerkbar machen und die Einhaltung des Anflugpfades erschweren.



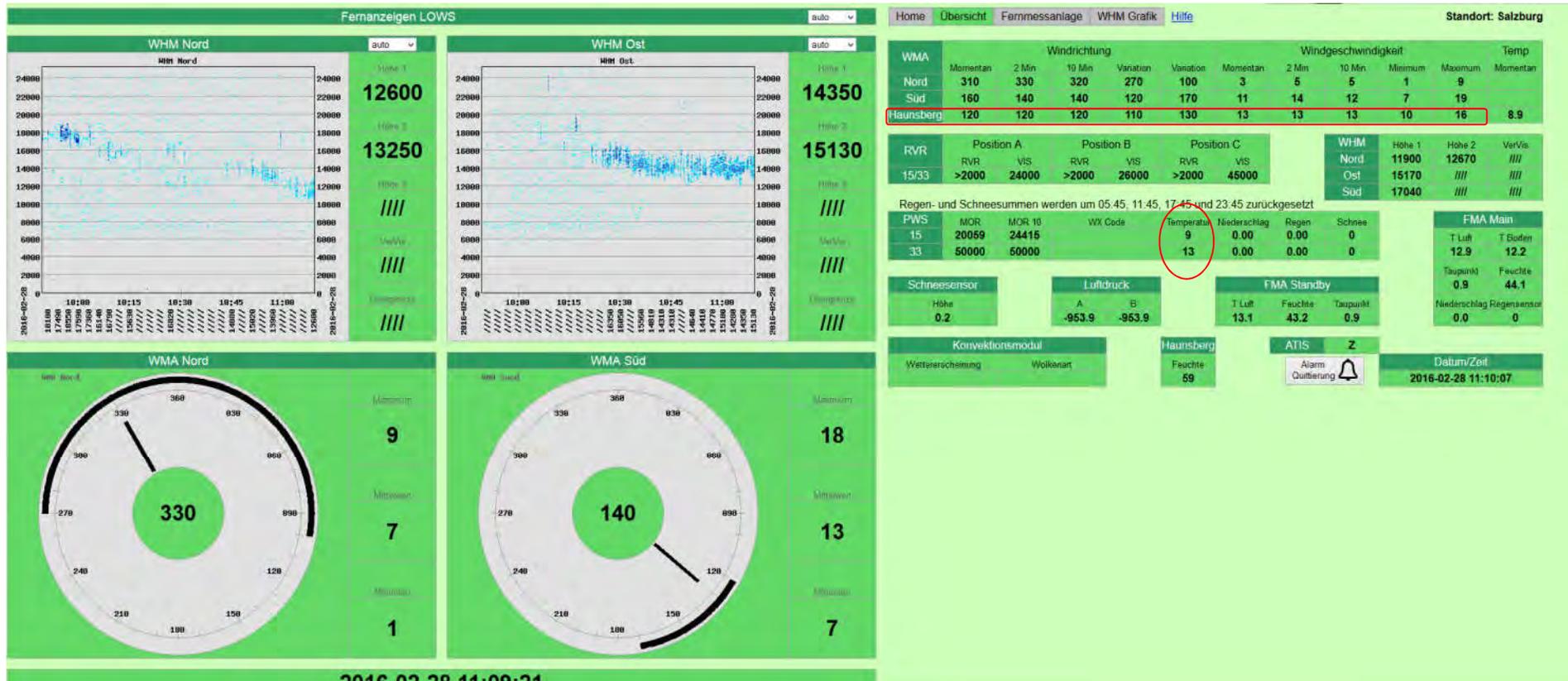
Föhn mit Turbulenz und Windscherungen

Bei Föhn weht im Alpenvorland häufig Ostwind, der sich im Tagesverlauf als Talwind auch im Salzachtal durchsetzen kann.



Windscherungen direkt am Airport

28. Februar 2016: bei kräftiger Föhnströmung traten am Airport markante horizontale Windscherung auf. Diese Situation blieb über einen Zeitraum von mehr als einer halben Stunde bestehen.



Wolkenuntergrenze und Sichtweite

Die Verwendung von Circling Verfahren ist von den Bewölkungs- und Sichtverhältnissen abhängig. In Kombination mit der Windrichtung ist die Häufigkeit ungünstiger Bedingungen hoch, vor allem im Herbst und Winter.

PERIOD 1.1. - 31.3. LOWS 2009-2013					
UTC	# valid reports	vis < 5000m clg < 3600ft aal 070 <= DD <= 230		vis < 8000m clg < 5000ft aal 070 <= DD <= 230	
		#	[%]	#	[%]
00 - 01	901	648	71,9	734	81,5
01 - 02	899	622	69,2	724	80,5
02 - 03	900	651	72,4	728	80,9
03 - 04	897	678	75,6	760	84,8
04 - 05	901	678	75,3	765	84,9
05 - 06	902	681	75,5	760	84,3
06 - 07	902	695	77,1	755	83,7
07 - 08	902	702	77,9	766	84,9
08 - 09	901	647	71,9	733	81,4
09 - 10	901	582	64,6	669	74,3
10 - 11	901	507	56,3	588	65,3
11 - 12	899	462	51,4	535	59,5
12 - 13	902	405	44,9	474	52,6
13 - 14	900	379	42,2	479	53,2
14 - 15	902	387	42,9	486	53,9
15 - 16	902	405	44,9	498	55,3
16 - 17	902	427	47,4	531	58,9
17 - 18	902	479	53,1	574	63,7
18 - 19	902	558	61,9	639	70,9
19 - 20	902	587	65,1	685	76,0
20 - 21	902	600	66,6	686	76,1
21 - 22	902	615	68,2	697	77,3
22 - 23	902	645	71,5	726	80,5
23 - 24	902	636	70,5	722	80,1

PERIOD 1.4. - 30.6. LOWS 2009-2013					
UTC	# valid reports	vis < 5000m clg < 3600ft aal 070 <= DD <= 230		vis < 8000m clg < 5000ft aal 070 <= DD <= 230	
		#	[%]	#	[%]
00 - 01	901	657	72,4	697	76,8
01 - 02	899	663	73,1	709	78,2
02 - 03	900	657	72,8	721	79,9
03 - 04	897	649	71,6	713	78,6
04 - 05	901	660	72,9	709	78,3
05 - 06	902	666	73,5	725	80,0
06 - 07	902	636	70,1	693	76,4
07 - 08	902	547	60,4	605	66,8
08 - 09	901	412	45,3	467	51,3
09 - 10	901	327	36,0	379	41,7
10 - 11	901	281	30,9	335	36,8
11 - 12	899	263	29,0	305	33,5
12 - 13	902	226	24,9	286	31,4
13 - 14	900	235	25,9	293	32,2
14 - 15	902	258	28,4	308	33,9
15 - 16	902	288	31,7	336	37,0
16 - 17	902	288	31,7	347	38,2
17 - 18	902	340	37,5	380	41,9
18 - 19	902	407	44,9	439	48,4
19 - 20	902	526	58,0	563	62,1
20 - 21	902	610	67,2	653	72,0
21 - 22	902	649	71,9	695	77,0
22 - 23	902	662	73,3	708	78,4
23 - 24	902	671	74,0	704	77,6



Wolkenuntergrenze und Sichtweite

Die Verwendung von Circling Verfahren ist von den Bewölkungs- und Sichtverhältnissen abhängig. In Kombination mit der Windrichtung ist die Häufigkeit ungünstiger Bedingungen hoch, vor allem im Herbst und Winter.

PERIOD 1.7. - 30.9. LOWS 2009-2013					
UTC	# valid reports	vis < 5000m clg < 3600ft aal 070 <= DD <= 230		vis < 8000m clg < 5000ft aal 070 <= DD <= 230	
		#	[%]	#	[%]
00 - 01	901	690	75,0	744	80,9
01 - 02	899	639	69,7	689	75,1
02 - 03	900	653	71,5	693	75,8
03 - 04	897	684	74,4	729	79,3
04 - 05	901	687	74,7	732	79,6
05 - 06	902	697	75,8	738	80,2
06 - 07	902	706	76,8	733	79,8
07 - 08	902	607	66,0	637	69,2
08 - 09	901	451	49,1	484	52,7
09 - 10	901	317	34,5	351	38,2
10 - 11	901	216	23,5	252	27,4
11 - 12	899	187	20,4	221	24,1
12 - 13	902	156	17,0	195	21,2
13 - 14	900	172	18,7	220	24,0
14 - 15	902	172	18,7	218	23,7
15 - 16	902	194	21,1	225	24,5
16 - 17	902	240	26,1	281	30,6
17 - 18	902	278	30,3	317	34,5
18 - 19	902	388	42,3	435	47,4
19 - 20	902	549	59,9	598	65,3
20 - 21	902	656	71,3	689	74,9
21 - 22	902	677	73,7	721	78,6
22 - 23	902	683	74,4	741	80,8
23 - 24	902	686	74,6	731	79,5

PERIOD 1.10. - 31.12. LOWS 2009-2013					
UTC	# valid reports	vis < 5000m clg < 3600ft aal 070 <= DD <= 230		vis < 8000m clg < 5000ft aal 070 <= DD <= 230	
		#	[%]	#	[%]
00 - 01	901	712	77,4	760	82,6
01 - 02	899	711	77,4	754	82,1
02 - 03	900	715	77,8	765	83,2
03 - 04	897	707	77,1	765	83,4
04 - 05	901	732	79,6	789	85,8
05 - 06	902	745	81,0	790	85,9
06 - 07	902	737	80,1	792	86,1
07 - 08	902	720	78,3	767	83,4
08 - 09	901	677	73,6	727	79,1
09 - 10	901	629	68,4	674	73,3
10 - 11	901	566	61,6	618	67,2
11 - 12	899	520	56,7	570	62,2
12 - 13	902	493	53,6	545	59,3
13 - 14	900	481	52,3	529	57,5
14 - 15	902	476	51,7	526	57,2
15 - 16	902	517	56,2	574	62,4
16 - 17	902	582	63,4	637	69,3
17 - 18	902	640	69,7	701	76,4
18 - 19	902	667	72,5	721	78,4
19 - 20	902	673	73,2	730	79,4
20 - 21	902	671	73,0	725	78,8
21 - 22	902	677	73,7	733	79,8
22 - 23	902	698	76,2	750	81,9
23 - 24	902	687	74,9	745	81,3



Wolkenuntergrenze und Sichtweite

Auch bei scheinbar einwandfreien Wetterbedingungen können Dunstschichten eine starke Beeinträchtigung für Sichtanflüge darstellen.



Foto: Hager

Wolkenuntergrenze und Sichtweite

MET REPORT LOWS 051420Z
WIND RWY 15 TDZ 330/6KT RWY 33 TDZ 340/5KT
VIS 30KM
CLD FEW 6000FT BKN 30000FT
T 10 DP 3
QNH 1000HPA 2954INS QFE 950HPA
AD TREND NOSIG=



Foto: Hager

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!



Foto: Hager