

3.11.2016

**Protokoll 20. Sitzung des  
„BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“**

Datum: 19. September 2016 / 9.00 Uhr bis 19.30 Uhr

20. September 2016 / 9.00 Uhr bis 13.00 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).

Ziele für diese Sitzung:

- die Entwicklung seit der letzten Sitzung im Juni zusammenfassen, Bericht aus den Arbeitsgruppen
- den weiteren Weg festlegen
- Vorbereitung auf die bilateralen Gespräche am 22.9.2016 in Wien

**Anwesende (o.T.):**

Fenninger-Sippel / Land Salzburg (19.u. 20.9.)

Peter Kopp / Stadt Salzburg (19.u.20.9.)

Günter Oblasser / ASA (19.u.20.9.)

Reinhold Schmuck / ASA (19.u.20.9.)

Brigitte Grill / ASA (19.u. 20.9.)

Hermann Lutzenberger / Gemeinden Anif und Grödig (19.u.20.9.)

Christian Indinger / Gemeinde Hallein (19.9.)

Leopold Tazreiter / Repräsentant Fluglinien (19.u.20.9.)

Christian Woborsky / Austro Control (19.9.)

Rudolf Lipold / SFG (19.u.20.9.)

Norbert Gruber / SFG (19.u.20.9.)

Claudia Schneeweiß/ SFG Protokoll (19.u.20.9.)

Alexander Klaus / SFG (teilweise)

Ursula König / Moderation (19.u.20.9.)

Wolfgang Wörnhard / Moderation (19.u.20.9.)

**Nicht anwesend (entschuldigt):**

Stefan Brugger / Gemeinde Wals - Siezenheim (19.u.20. 9.)

Christina Rudorf / Stadt Salzburg (19.u.20.9.)

Daniela Beck / Land Salzburg (19.u.20.9.)

Michael Becker / Gemeinden Anif und Grödig (19.u.20.9.)

Christian Indinger / Gemeinde Hallein (20.9.)

Christian Woborsky / Austro Control (20.9.)

Robert Semm / Repräsentant Fluglinien (19.u.20.9.)

Walter Hager / Austro Control Salzburg (19.u.20.9.)

Beda Percht / Gemeinde Hallein (19.u.20.9.)

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 21.Sitzung des BBFS, 18.11.2016)

## **TOP 2: Tagesordnung**

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

Die vorgeschlagene Tagesordnung wird angenommen.

## **TOP 3: Protokoll und Kurzbericht der 19. Sitzung vom 27.-28. Juni 2016**

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

Das Protokoll wird mit den eingebrachten Änderungen angenommen. Der Kurzbericht der 19. Sitzung wird angenommen.

Die von ACG in der Sitzung angesprochene EU-Vorschrift (EU-VO 716/2014) in der die Umstellung auf Satellitennavigation behandelt wird, betrifft derzeit nur den Flughafen VIE, die Liste der Flughäfen soll aber erweitert werden.

## **TOP 4: Informationsaustausch**

### ASA Sitzung am 30.6.2016:

In der Sitzung wurde entschieden, vorerst im BBFS zu bleiben. Randzeiten, Rollwegverlängerung, Lärmschutz sind die zentralen Themen und nach wie vor aufrechte Forderungen des ASA. Der ASA Vorstand betont die Notwendigkeit, seinen Mitgliedern endlich vorzeigbare Ergebnisse präsentieren zu können.

### Treffen: 7.7.2016 am Flughafen

Stöckl, Gehmacher-Leitner, Hemetsberger, Lutzenberger, Hager, Fenninger-Sippl, Lipold treffen sich zu einem Informationsaustausch. Die Gemeinden legen ihre Positionen klar und schließen sich den Forderungen des ASA an. Für den Süden ist RNP ein zentrales Thema.

### Treffen 18.8.2016 in Wien

Informationsaustausch zwischen BMVIT, BMEIA, ACG und SFG und MT zum Thema bilaterale Gespräche und weitere Vorgangsweise.

### Medienberichte

Die Medienberichte der letzten Monate sind allen bekannt und sollen nicht weiter thematisiert werden.

### Mail Brugger vom 29.8.2016

(Beilage 3) Die diversen Themen/Beschwerden von Herrn Brugger wurden in die TO aufgenommen und sollen trotz Abwesenheit von Herrn Brugger behandelt werden. zu Punkt 1: es gibt keine Zunahme der Flugbewegungen am Sonntag (Beilage 4)

## **TOP 5: Ergebnisse der AG Flugrouten Verfeinerung/ Allgemeine Luftfahrt/ Flying Bulls (AG-Leiter Oblasser) Beilage 5 Protokoll der AG vom 15.9.2016**

Alle Flugrouten wurden anhand bildlicher Darstellungen besprochen.

Für den Tauernanflug wurden neue Varianten präsentiert.

Anif würde einen Tauernanflug (leichte Verschiebung nach NO im Bereich Rif)

akzeptieren, lehnt jedoch den nunmehrigen Entwurf einer Abflugroute

„Gaisberg“ über das Wiestal mit direktem Überflug von Anif ab. Das bisherige

Verständnis war die Prüfung eines Gaisbergabflugs in wesentlich engerem Bogen

unmittelbar südlich des Gaisbergs. OS würde einen Gaisbergabflug begrüßen.

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 21.Sitzung des BBFS, 18.11.2016)

Lt. OS konnte rechnerisch kein Unterschied bei der Lärmentwicklung zwischen einem geraden Sinkflug und einem RNP curved approach bestätigt werden. Diesbezügliche Berechnungen wurden in VIE angestellt. Laut Lutzenberger widerspreche das der Erfahrung, dass Schub/Kurvenflug rein physikalisch lauter ist als der gerade ILS Approach. Ein codierter Anflug wird von Anif nach wie vor nicht akzeptiert. Nach eingehender Diskussion wird festgehalten, dass die Anzahl der LFZ, die einen RNP bzw. RNAV-Anflug nutzen würden, genau erhoben werden soll. Mengengerüst wird von ACG geliefert. Neue Bezeichnung RNP (AR) /RNAV wird von OS geliefert.

Verteilung: Die Diskussion um die maximale technisch mögliche Aufteilung zwischen Nord und Süd blieb in der AG ohne Ergebnis

Diskussion/Bemerkungen:

Die Fairness der Verteilung ist vorrangig.

Die Belastung der Anrainer soll durch die Analyse der Betroffenen, der Stärke der Belastung und der gewachsenen Strukturen abgewogen werden.

Als Basis für eine faire Verteilung sollen folgende Aspekte mitberücksichtigt werden:

- Es soll der gesamte Verkehr (IFR, Linie, Charter und allgemeine Luftfahrt) sein. Bis jetzt wurden aber vorrangig Linie und Charter für die Darstellung der Verteilung herangezogen (Tortendiagramme). Der gesamte IFR Flug trägt wesentlich zum Gesamtlärmereignis bei.
- Bei der Belastungsverteilung sollen auch Starts und Landungen gemeinsam dargestellt werden, damit das Gesamtlärmereignis abgebildet wird
- Die Bezeichnung Norden=Freilassing stimmt so nicht, da Norden=Freilassing und Salzburg (z.B. Taxham) betrifft.
- Circling wird zu Nord und Süd gezählt,
- NO-Abflug hat seine Hauptbelastung in Österreich, es gäbe die Möglichkeit verschiedene Verteilungsschlüssel zwischen Österreich und Deutschland festzulegen um in der Diskussion um die Anzahl der Flüge die unterschiedliche Lärmbelastung zwischen Deutschland und Österreich abzubilden.
- Es gibt Argumente zur fairen Verteilung, je nachdem ob man N-S betrachtet, oder Deutschland-Österreich, da ja der NO-Abflug über Österreich führt.

Der NO-Abflug wird, da nur 44 Personen in Deutschland mit über 70dB belastet sind, zu Österreich gezählt, trotzdem ist der Lärm auch noch in Deutschland zu hören. Auf österreichischer Seite gibt es im Norden das Gewerbegebiet von Wals/Siezenheim als Pufferzone.

Ergebnis:

- Ein Konsens über die Zahlengrundlagen muss gefunden werden.
- Es sollen alle IFR-Flüge (Start und Landung) für die Darstellung der Verteilung herangezogen werden.
- Es soll eine möglichst einfache Darstellung sein.
- Die Verteilung muss anhand der Betroffenheit klar nachvollziehbar sein.

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 21.Sitzung des BBFS, 18.11.2016)

Die Themen Allgemeine Luftfahrt und Flying Bulls werden nach dem 23.9.2016 in der AG behandelt.

## **TOP 6: Ergebnisse der AG Fonds/Bodenlärm/Betriebszeiten/bauliche Veränderungen (Rollweg)/ Lärmkorsett (AG-Leitung Kopp):**

### Fonds

In der AG wurden Vorschläge für die Festlegung von Richtwerten für eine Förderungswürdigkeit erarbeitet. Detailregelungen sollen folgen.

Vorschläge: Flughöhe eines LFZ als Faktor mitbetrachten/ Anzahl der LFZ die z.B. <150m unterschreiten, Monitoring läuft bereits und fixe Gates sind eingestellt. Wo die 150m unterschritten werden, muss allerdings händisch eingegeben werden – Bereitschaft der SFG diesen Vorschlag umzusetzen ist vorhanden.

### Bodenlärm:

Verlagerung Aeroclubs in den Süden:

Demnächst findet ein Gespräch mit den Aeroclubs statt. Die Lärmentwicklung wird am derzeitigen Standort gemessen (Auftrag Jell, Gutachten zu erstellen) – soll bis Ende Oktober abgeschlossen sein. Die Verlegung der Clubs wird von den Anrainern nicht gut geheißen. Die Sorge der Anrainer, keinen Einfluss auf die Verlegung zu haben, wird von SFG nicht geteilt. Wenn der BBFS als Anrainervertretung der Verlegung nicht zustimmt, wird diese auch nicht erfolgen. SFG informiert über die weitere Entwicklung.

### Betriebszeiten:

Die Anfrage der SFG bei ihren Hauptkunden OS und AB hat ergeben, dass OS momentan die Zeit zwischen 6.00 Uhr und 6.30 Uhr für Slots nicht benötigt, AB kann hingegen nicht darauf verzichten, da sonst die Rotationen nicht abgewickelt werden können.

Die Anrainer betonen nochmals ihre wichtigsten Forderungen (Randzeiten am Wochenende, Rollweg, Förderungen) für die Zustimmung zu einem Gesamtpaket. Von Seiten der Eigentümer wird klar festgehalten, dass es keine Zustimmung für eine Einschränkung der Betriebszeiten geben wird, da die wirtschaftliche Handlungsfähigkeit des Unternehmens nicht beeinträchtigt werden darf. Von Seiten der SFG ist das Bemühen da, die Randzeiten zu entlasten und mit den Fluglinien Gespräche zu führen. Dies ist den Anrainern aber zu wenig weitreichend und zu wenig effizient.

Zum Thema Betriebszeiten gibt es daher noch immer einen Dissens, mit nachvollziehbaren Argumenten auf allen Seiten. Ein Gesamtpaket ist schwierig zu schnüren. Die Frage der Konsequenz aus diesem Dissens wird in den Raum gestellt. Andere Ideen für eine Entlastung sollen entwickelt werden.

### Rollweg:

Derzeitiger Stand :

Backtrack soll genutzt werden (Problem Pistenbelegung und Abwicklungszeit; an den Chartersamstagen schwer möglich) und stellt eine kurzfristige Lösung dar. Die Rollwegverlängerung soll in die Mittelfristplanung aufgenommen werden; zu klären sind Kosten, eine eventuelle UVP-Pflicht, die Einschätzung, ob das ein 5 Mio

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 21.Sitzung des BBFS, 18.11.2016)

Projekt ist, das eine Einführung eines Passagiereuros rechtfertigt, mit BMVIT; die Belastung für Taxham bzgl. des Bodenlärms ist noch zu prüfen, Für eine Rollwegverlängerung sprechen folgende Argumente: zukunftssträchtig Investition, weniger Bodenlärm als bei Backtrack; Vorteil für den Süden, durch größere Überflughöhe, daher herzeigbare Lösung für den Süden, auch bei hoher Auslastung der Kapazitäten eine Entlastung für den Süden, darf allerdings keine Bewegungserhöhung mit sich bringen,

**Beschluss:**

**Backtrack soll als kurzfristige/vorläufige Maßnahme erprobt werden;**

**Projekt „Rollwegverlängerung“ wird gestartet**

Lärmkorsett:

Im Anbot der Eigentümer ist ein Lärmkorsett enthalten. Die Lärmbelastung soll so „gemanagt“ werden, um die Gestaltungsmöglichkeit des Flughafens zu erhalten, aber gleichzeitig den Gemeinden durch eine Lärmobergrenze Sicherheit geben.

Es soll eine Lärmkurve erarbeitet werden, die eine Entwicklung zulässt und einen Ersatz für eine Deckelung (Pax, Bewegungen) sein sollte.

**Das Lärmkorsett wird derzeit nicht vorrangig behandelt, da durch eine Umverteilung der Starts und Landungen neue Strukturen entstehen werden.**

### **TOP 7: Feststellen des Standes der Arbeiten des BBFS, Zusammenfassung und Überprüfung der Ergebnisse (Konsense und Dissense)**

Beilage 6 Erklärung der Anrainervertreter im BBFS

Solange eine konstruktive Arbeit im BBFS möglich ist, wollen die Anrainervertreter im BBFS mitarbeiten. Wenn die Politik das Handeln übernommen hat, allerdings nicht mehr.

Beilage 7 Argumentation Optionen

**MT ersucht um Überprüfung und Feedback zur Beilage Argumentation Optionen.**

### **TOP 8: Bilaterale Gespräche auf Bundesebene**

Es handelt sich dabei um ein Gespräch auf bilateraler Ebene nach Art.10 des Staatvertrages. Erst ein nächster Schritt sind Konsultationen nach Art. 11 des Staatsvertrages.

Es werden die Teilnehmer, der Ablauf, die Themen, die angesprochen werden sollen und die Zielvorstellung für die Sitzung am 22.9.2016 im BMVIT in Wien diskutiert und definiert. MT wird in einer PPP den BBFS und dessen Arbeit vorstellen. Alle Teilnehmer werden Gelegenheit haben, ihre Anliegen darzulegen. Das Gespräch soll auf sachlicher Ebene mit fundierten Argumenten geführt werden.

### **TOP 9: Austausch mit Frau Mag. Landrichter zu weiteren Themen**

Für einen Austausch besucht Frau Mag. Landrichter den BBFS. Sie betont, wie wichtig und wertvoll die Rolle des BBFS in dem Prozess, eine nachhaltige Lösung für die gesamte Region – nach den Grundprinzipien Transparenz, Fairness und Konsens – zu finden, ist. Der Austritt der deutschen Seite aus dem BBFS wird vom

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 21.Sitzung des BBFS, 18.11.2016)

BMVIT bedauert und es soll eine Einladung zum Wiedereintritt ausgesprochen werden.

Die Gespräche sind eine Plattform für beide Seiten ihre Sichtweisen darzulegen.

### **TOP 10: nächste Schritte – Umgang mit offenen Themen**

Das Angebot der Eigentümer soll überarbeitet werden.

Die AG Medien/Öffentlichkeitsarbeit wird neu aufgestellt. Teilnehmer: Schmuck, Kopp, Klaus

Die Stellungnahme der Anrainer vom 19.9.2016 soll online gestellt werden.

Die PPP, die in Wien gezeigt wird und die Pressemeldung zum Termin sollen online gestellt werden.

### **TOP 11: Rückbindung und Information über die bilateralen Verhandlungen auf Bundesebene:**

Eine Information (Kernaussagen vom 22.9.2016) an BBFS soll durch MT erfolgen.

### **TOP 12: Organisatorisches und Termine , Kurzbericht MT**

Ein neuer Termin wird nach den Gesprächen in Wien koordiniert.

### **TOP 13: Allfälliges**

Tazreiter berichtet, dass Herr Semm als Mitglied ausscheidet. Ein Nachfolger wird ehest möglich nominiert. Tazreiter nimmt die Rückbindung für die Airlines wahr.

MT bedankt sich bei allen Teilnehmern und die Sitzung wird geschlossen.

### **AKTIONSPLAN**

MT	Kurzberichte der Sitzungen	laufend
MT	Mind map, Kriterienkatalog und Fortschrittskontrolle anpassen	laufend
MT	Ergebnisdokument, Argumentation Optionen anpassen	laufend
MT	Angebot Ertler	ehestmöglich
MT	Kernaussagen vom 22.9.2016 an BBFS Mitglieder	ehestmöglich
Kopp	Auftrag an Jell Lärmmessung wg. Verlagerung Aeroclub	ehestmöglich
Kopp	Auftrag an Jell Lärmmessungen bei back-track /Verbesserungspotenzial / Lärmentwicklung prüfen	ehestmöglich / nach Festlegung Probelauf
Airlines	neue Bezeichnung RNP (AR) /RNAV	nächste Sitzung
ACG	Prognosen für ein Verteilungspotenzial N-S liefern (70:30; 85:15)	nächste Sitzung
ACG	Pistenverteilungsplan	nächste Sitzung
ACG	Textfassung Avoid Areas	nächste Sitzung

ACG	Avoid Area Siezenheim prüfen	ehestmöglich
ACG	Organisatorische Anweisungen für Probelauf back-track Verlautbarung (genaue Formulierung) nach Probelauf ACG und Messungen Jell	ehestmöglich
ACG & Airlines	Höhenprofil von RNP und RNAV. Prognose, wie viele Piloten RNP nutzen würden, Evaluierung, Mengengerüst	ehestmöglich
ACG & Airlines	Vereinbarung „Umkehrschub nur bei Leerlauf/idle reverse) für SZG prüfen	ehestmöglich
ACG/Typelt	Monitoring	laufend
SFG	Erfahrungswerte back-track aus Basel	ehestmöglich
SFG	Projekt Rollweg starten	ehestmöglich
SFG	Angebot Eigentümer überarbeiten	ehestmöglich
SFG	Info über Entwicklung Aeroclub	ehestmöglich
SFG	Neue Darstellung gesamten IFR Flüge für eine Verteilungsdiskussion	ab sofort
AG Fonds....	Detailarbeiten zu vereinbarten Themen	ehestmöglich
AG Flugrouten...	Detailarbeiten zu vereinbarten Themen	ehestmöglich
Alle	Links auf allen Webpages (SFG, Schutzverbände und Gemeinden) BBFS-Website gut sichtbar platzieren.	ehestmöglich
<b>Alle</b>	<b>Durchsicht Argumentation Optionen</b> , Dokument Struktur Fragen-Optionen-Bewertung, Mind Map, Ergebnisdokument und Bekanntgabe der Änderungswünsche an MT	<b>laufend</b>

Beilagen:

1. Anwesenheitsliste
2. TO
3. Mail Brugger vom 29.8.2016
4. Statistik Flugbewegungen am Sonntag
5. Protokoll AG Flugrouten 15.9.2016
6. Erklärung Anrainervertreter
7. Argumentation Optionen

## BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

### 20. Sitzung

Datum: 19. September 2016 / 09.00 bis 20.00 Uhr, 20. September 2016 / 9.00 – 13.00 Uhr  
Ort: Salzburger Flughafen GmbH / Sitzungszimmer  
Moderation: Ursula König, Wolfgang Wörnhard

#### Tagesordnung (Vorschlag Moderation)

1. Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit
2. Tagesordnung
3. Protokoll der 19. Sitzung vom 27.-28. Juni 2016
  - Kurzbericht 28.06.16
4. Informationsaustausch
  - Entwicklungen über den Sommer

---

5. Ergebnisse der AG Flugrouten Verfeinerungen / Allgemeine Luftfahrt / Flying Bulls (AG-Leitung Oblasser)
  - Bezug zu Mail Brugger 30.8.2016
6. Ergebnisse der AG Fonds / Bodenlärm / Betriebszeiten / bauliche Veränderungen (Rollweg) / Lärmkorsett (AG-Leitung Kopp)
  - Bezug zu Mail Brugger 30.8.2016
7. Feststellen des Standes der Arbeiten des BBFS, Zusammenfassung und Überprüfung der Ergebnisse (Konsense und Dissense)
  - Angebot der Eigentümer und der SFG
  - Bewertung der Routenuntersuchungen ACG
  - Ergänzungen zum Dokument Argumentation Optionen (Beilage 7 des Protokolls der 19. Sitzung)
8. Bilaterale Gespräche auf Bundesebene
  - Stellungnahme des BBFS zum Positionspapier der Deutschen Seite vom 17.5. 2016
  - Bericht über die Sitzung vom 18.8. 2016 im BMVIT
  - Rolle und Vorbereitungen des BBFS für das Gespräch am 22.9.
  - Austausch mit Frau Mag. Landrichter (BMVIT) ca. 15 h
  - Präsentation über die Arbeit des BBFS für den 22.9.
9. Austausch mit Frau Mag. Landrichter zu weiteren Themen
  - Rechtliche Möglichkeiten lärmabhängiger Gebühren – Voraussetzungen für Investitionsprojekte; „Passagier-€ für Umweltprojekte mit mehr als 5 Mio. € Investition
  - Möglichkeiten der Betriebszeiteinschränkungen – lärmabhängig bzw. zeitabhängig
10. Nächste Schritte – Umgang mit offenen Themen
  - AG Prozessvereinbarungen (zukünftiges Konfliktmanagement, Monitoring, u.s.w.)
  - Info auf der webpage
11. Rückbindung und Informationen über die bilateralen Verhandlungen auf Bundesebene

---

12. Organisatorisches und Termine, Kurzbericht MT
13. Allfälliges

Unterlagen:

- Stellungnahme des BBFS zum Positionspapier der Deutschen Seite vom 17.5. 2016

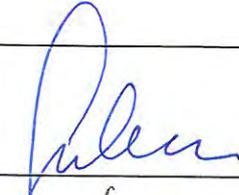
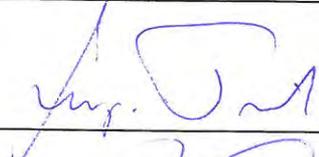
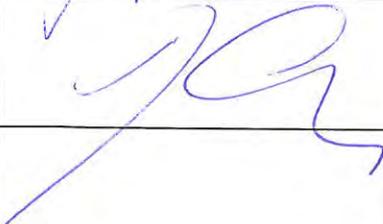
Anwesenheitsliste

20. Sitzung BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

Datum / Zeit: 19.09.2016/ 9.00 -19.00 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH/Sitzungszimmer 2.OG

	Name Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	Unterschrift
1	ASA - Schmucler	
2	ASA Olasser	
3	Arif + Friedluf Lutrenberger	
4	KOPP - Stadt Stg	
5	Fennings-Seydel, d. d. d. Stg	
6	Ch. Indinger - Hallein	
7	C. Waisorsky	
8	StG P. Fupelt	

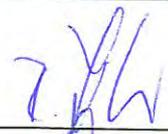
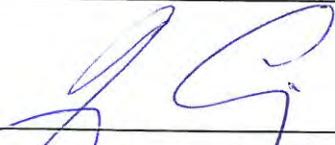
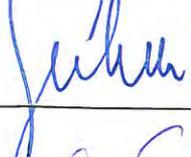
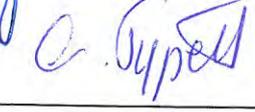
9	BR SFG GROßER NORBERT	
10	R, LIPOLD SFG	
11	TAZREITER LEOPOLD AUA	
12	BRIGITTE ERILLHA	
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		
21		

## Anwesenheitsliste

20. Sitzung BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

Datum / Zeit: 20.09.2016/ 9.00 -13.00 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH/Sitzungszimmer 2.OG

	Name Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	Unterschrift
1	ASA SCHMUCK	
2	ASA Oblasser	
3	Anif+Grödig Lutrenberger	
4	ASA GRILL	
5	Land Salzburg, Kump	
6	Stadt Skop - Kopp	
7	GRUBER NORBERT SFG-3R	
8	CLAUDIA TYPOLT SFG	

9	P. LIPOLD	SFG	frid
10	L. TARREITEN	AUA	frid
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			

Von: Brugger Stefan <s.brugger@maco.eu>  
Gesendet: Montag, 29. August 2016 14:36  
An:

Betreff: Diverse Punkte / Beschwerden  
Anlagen: Flugspuren.docx

Sehr geehrte Frau König! Sehr geehrter Herr Wörnhard!  
Sehr geehrte Mitglieder des BBFS!

Leider muss ich wieder einmal ein paar unerfreuliche Themen am Flughafen Salzburg ansprechen, die mir in letzter Zeit aufgefallen sind und teilweise schon angesprochen wurden, teilweise nicht!

**Bitte an das Moderatoren-Team um Aufnahme der Punkte in die Tagesordnung der nächsten BBFS Sitzung!**

#### Punkt 1 – Verteilung der Flugbewegungen Samstag:Sonntag:

Was mir in letzter Zeit aufgefallen ist, und ich lasse mich hier gerne eines Besseren belehren, aber ich habe leider nicht die Daten vom letzten Jahr, dass der Flugverkehr am Sonntag massiv zugenommen hat! Der Sonntag war immer einer der wenigen Tage, die mit relativ geringen Flugbewegungen ausgekommen sind, was aber in letzter Zeit nicht mehr der Fall ist, bzw. teilweise mehr Verkehr am Sonntag als am Samstag ist! Ich habe mir hier die Mühe gemacht, von den letzten Wochenenden die Daten raus zu suchen und musste feststellen, dass mein subjektives Empfinden bestätigt wurde!

*z.B. am SA 06.08.: 133 Flüge / SO 07.08.: 188 !!! Flüge // SA: 13.08.: 159 Flüge / SO 14.08.: 201 !!! Flüge*

Und auch bei den anderen Wochenenden ist hier zwischen SA und SO nicht mehr viel Unterschied!

Ich finde es ja toll, wenn man, wie im BBFS schon besprochen, die Samstage zu entlasten, dann die Flüge auf den Sonntag verlegt werden! So hat man dann an beiden Wochenendtagen eine Belastung die nicht mehr erträglich ist! Wie soll man sich da noch wenigstens an einem Tag am Wochenende erholen?!?!?!?

Die Aufteilung von Wochenendflügen auf Wochentagflügen sehe ich hier als KLÄGLICH gescheitert an! Im Gegenteil, hier ist eine massive Verschlechterung zu verspüren!!!! Wenn man den Anrainern nicht mal einen Tag als Erholung zugesteht, dann finde ich das hier schon sehr enttäuschend bzw. eine nicht akzeptable Tatsache die dringend im BBFS behandelt werden muss! So kann es nicht weiter gehen!

**Folgende Statistik als Diskussionsgrundlage in der nächsten BBFS Sitzung: Vergleich IFR Flüge Samstag/Sonntag Jänner bis August 2015 vs 2016**

#### Punkt 2 – Einhaltung der genauen Abflug bzw. Landerouten:

Wie kann es sein, dass es immer wieder zur Verletzung der vorgeschriebenen An- und Abflugrouten kommt!

Aktuelles Beispiel: Eine Fokker 100 der Austrian Airline flog am 21.08. um 19:16 exakt zwischen Kirche und Volksschule über besiedeltes Gebiet, eine Abflugroute die hier sicher nicht zulässig ist!

Anbei habe ich noch weitere Beispiele, dass immer wieder über Siezenheim (dicht besiedeltes Gebiet) geflogen wird, welche Flugzeuge auch immer das sein mögen, aber eigentlich wurde auch bei einer der letzten Sitzungen ausgemacht, dass über dem Ortsgebiet von Siezenheim ein Überflugverbot eingeführt werden soll. Auch von den Schulungsfliegern, Red Bull, etc.! Jedoch dürfte dies entweder vergessen worden sein, oder einfach ignoriert werden! Und die ganzen Privatjets, jetzt zu den Festspielen, können ja auch fliegen wie sie wollen!!!

Da wir ja in Siezenheim sowieso schon den meisten Flugverkehr von allen Anrainergemeinden abbekommen, sehe ich das als ein MUSS zu Umsetzung und Einhaltung! Hier ist dringend Handlungsbedarf gegeben! Ohne Wenn und Aber! Und ohne große Hinhaltetaktik wie bei allen anderen Beschlüssen!

*Stellungnahme von ACG zu nachstehenden Flugspuren in der BBFS Sitzung erbeten - vor allem: wie können solche Ausreißer verhindert werden.*

### Punkt 3- Verspätungen:

Wie kann es sein, dass es am Salzburger Flughafen immer und immer zu Verspätungen (nach 23:00 Uhr !) kommt (heuer schon 42!!!) und dies ohne jegliche Konsequenz für die Airlines bleibt! Hier gibt es immer wieder Begründungen, die mir einfach nicht glaubwürdig bzw. fadenscheinig sind! Egal was und warum der Flieger zu spät landet...es bleibt ohne jegliche Konsequenz! Warum soll sich hier dann auch eine Airline anstrengen pünktlich zu landen, wenn in Salzburg sowieso alles erlaubt ist!!!

Wir Anrainer leiden darunter... die Airlines und der Flughafen nicht! So kann es auch hier nicht weiter gehen! Hier müssen endlich Strafen her!

*Aktionsplan in BBFS Sitzung festlegen.*

### Punkt 4 – Red Bull:

Ein leidiges Thema, was ich aber wieder bzw. immer wieder ansprechen muss! Die können fliegen wann sie wollen, wo sie wollen und wie sie wollen! Das kann es nicht sein! Warum genießen die am Salzburger Flughafen absolute Narrenfreiheit?! Nur weil hier die Milliarden des Hr. Mateschitz dahinter sind?! Sorry, aber schön langsam kann ich mir nichts mehr anderes vorstellen? Und ich lass mich nicht damit abpeisen, dass sich die ja eh alle an die Regeln halten!

Bei diesen Punkten...und noch bei vielem anderen mehr, muss endlich mal etwas geschehen! Es gibt meiner Meinung nach einfach KEINE Verbesserungen für die Anrainer, was den Fluglärm betrifft! Im Gegenteil, eher hat sich die Situation verschlechtert, seit der BBFS gegründet wurde!

Natürlich finde ich es toll wenn man eine schöne Homepage hat, die Flugspuren jetzt (endlich) einsehen kann, aber das bringt uns Anrainern am Ende des Tages keine Entlastung der akuten Lärmsituation, der wir Alle hilflos ausgesetzt sind!

Freundliche Grüße

**STEFAN BRUGGER**

Dieses Email wurde vom Symantec.cloud Email-Sicherheitsdienst auf Email-Bedrohungen gescannt.

### Vergleich der IFR-Flüge für den Zeitraum Jänner bis August 2015 / 2016

	2015			2016			% Vergleich
	IFR-GA	IFR-LC	Gesamt	IFR-GA	IFR-LC	Gesamt	
<b>Samstag</b>							
ARR	406	1.766	2.172	395	1.827	2.222	2,3
DEP	392	1.781	2.173	387	1.855	2.242	3,2
Gesamt	798	3.547	4.345	782	3.682	4.464	2,7
<b>Sonntag</b>							
ARR	379	1.056	1.435	403	910	1.313	-8,5
DEP	444	1.049	1.493	479	905	1.384	-7,3
Gesamt	823	2.105	2.928	882	1.815	2.697	-7,9

### Vergleich der IFR und VFR-Flüge für den Zeitraum Jänner bis August 2015 / 2016

	2015			2016			% Vergleich
	IFR	VFR	Gesamt	IFR	VFR	Gesamt	
<b>Samstag</b>							
ARR	2.172	1.214	3.386	2.222	1.248	3.470	2,5
DEP	2.173	1.214	3.387	2.242	1.253	3.495	3,2
Gesamt	4.345	2.428	6.773	4.464	2.501	6.965	2,8
<b>Sonntag</b>							
ARR	1.435	851	2.286	1.313	824	2.137	-6,5
DEP	1.493	830	2.323	1.384	808	2.192	-5,6
Gesamt	2.928	1.681	4.609	2.697	1.632	4.329	-6,1

**Vergleich der IFR und VFR-Flüge für den Zeitraum  
Juli und August nach Tagen 2015 / 2016**

<b>Samstage</b>									
Datum	04.07.2015	11.07.2015	18.07.2015	25.07.2015	01.08.2015	08.08.2015	15.08.2015	22.08.2015	29.08.2015
Bewegungen	79	98	87	90	117	88	102	83	90
Datum	02.07.2016	09.07.2016	16.07.2016	23.07.2016	30.07.2016	06.08.2016	13.08.2016	20.08.2016	27.08.2016
Bewegungen	78	93	70	69	97	90	77	79	78
<b>Abweichung zum Vorjahr in %</b>	<b>-1,3</b>	<b>-5,1</b>	<b>-19,5</b>	<b>-23,3</b>	<b>-17,1</b>	<b>2,3</b>	<b>-24,5</b>	<b>-4,8</b>	<b>-13,3</b>
<b>Sonntage</b>									
Datum	05.07.2015	12.07.2015	19.07.2015	26.07.2015	02.08.2015	09.08.2015	16.08.2015	23.08.2015	30.08.2015
Bewegungen	86	89	78	83	94	92	90	100	98
Datum	03.07.2016	10.07.2016	17.07.2016	24.07.2016	31.07.2016	07.08.2016	14.08.2016	21.08.2016	28.08.2016
Bewegungen	79	83	73	84	75	81	78	93	72
<b>Abweichung zum Vorjahr in %</b>	<b>-8,1</b>	<b>-6,7</b>	<b>-6,4</b>	<b>1,2</b>	<b>-20,2</b>	<b>-12,0</b>	<b>-13,3</b>	<b>-7,0</b>	<b>-26,5</b>

## Erklärung der Anrainervertreter im BBFS

Die Anrainervertreter im BBFS nehmen zur Kenntnis, dass nach dem Rückzug der bayerischen Seite aus dem BBFS offenbar die politischen Vertreter bzw. die zuständigen Behörden die Entscheidungsfindung über die weitere Vorgehensweise (Routenbelegung Deutschland / Österreich, begleitende Maßnahmen) übernommen haben.

Weiters mussten wir feststellen, dass bislang auf die Wünsche der Anrainer nicht in dem Maße eingegangen worden ist, um die zu erwartenden Mehrbelastungen für die betroffenen Anrainer vor diesen auch vertreten zu können.

Wir sehen es auch nicht als die Aufgabe des BBFS an, anstatt der bisherigen sachlichen Arbeit gemeinsam mit der bayerischen Seite nun einer weitgehend politischen Lösung ohne faktische Einflussmöglichkeit zuzuarbeiten.

Die Anrainervertreter sind jedoch nach wie vor bereit, sofern dies gewünscht wird, den begonnenen Verhandlungsprozess unter Einbeziehung deutscher BBFS-Vertreter mit dem Ziel weiter fortzusetzen, zu einer einvernehmlichen Lösung zu kommen.

Salzburg, am 19. September 2016

Die Anrainervertreter von



ASA



sowie der Gemeinden



Anif und Grödig



Hallein

Wals - Siezenheim

## BürgerInnen Beirat Flughafen Salzburg

### Argumentation Optionen

in der BBFS-Klausur 2./3.5.16 genannte Argumente, zusammengestellt von der Moderation, als Beilage 4 zum Protokoll 2./3.5. 2016, endgültige Fassung, verabschiedet in der 19. Sitzung des BBFS, 27.6. 2016, weiters ergänzt und angepasst in der 20. Sitzung des BBFS

#### Inhalt

<b>BürgerInnen Beirat Flughafen Salzburg</b>	<b>1</b>
<b>Argumentation Optionen</b>	<b>1</b>
<b>Anflug ...3</b>	
Südanflug RNP Visual (alte Bezeichnung RNAV (GNSS)) im Vergleich zu RNP AR, RWY33; RNP-SIDs Neugestaltung im Süden	3
Tauernanflug: RNP AR Z RWY33 und Attraktivität für die Nutzer erhöhen	4
Circling	4
<b>Abflug ...6</b>	
PEREX – Nordabflug (Piste 33)	6
PEREX – Südabflug (Piste 15)	6
NO-Abflug: Turn 0° - 15°	6
NW-Abflug: Turn 0° - 15°	7
NW-Abflug: Streuung / Bündelung	7
NW-Abflug: Traunabflug	8
S-Abflug: Traunabflug	8
Süd-Abflug: Tauern	8
PEREX neu - „Mondsee“	9
SO-Abflug: südlich Gaisberg	10
<b>Betriebszeiten</b>	<b>11</b>
Tageszeitabhängige Start- und Landegebühren	11
Einschränkung der Betriebszeiten in den Randstunden / Verspätungen	11
<b>Lärminderungsmaßnahmen</b>	<b>12</b>
Lärmschutz-Wälle	12
Fonds	13
Ground Power Units	14
Run-ups VFR	14
Verschiebung des Helikopter-Standortes	14

Rollwegverlängerung im Norden im Zuge der Pistensanierung 2019 und verpflichtender back-track Piste 15	15
Lärmkorsett – Einfrieren einer Lärmkurve	16
<b>Allgemeine Luftfahrt</b>	<b>16</b>
Avoid Areas und Anpassung der Sichtflugstrecken im Westen und Süden	16
dB-Limits der LFZ in den Randstunden	17
Starts vor der geplanten Abflugzeit	18
<b>Erste grobe Abschätzung des Handlungsspielraumes für einen Pistenverteilungs-Plan</b>	<b>19</b>

## Anflug

### Südanflug RNP Visual (alte Bezeichnung RNAV (GNSS)) im Vergleich zu RNP AR, RWY33; RNP-SIDs Neugestaltung im Süden

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Alle angedachten Neugestaltungsmöglichkeiten im Süden wurden berechnet.</li> <li>○ engste Variante (nördlich Anif-Grödig) ist nach derzeitigem Wissensstand nur als Visual möglich</li> <li>○ Sichtflug führt zu Streuung, die Anif weniger belastet und Belastung eher im schwächer besiedelten Raum verteilt</li> <li>○ RNP AR führt nahe bei Anif vorbei und löst dort mehr Belastungen aus als der RNP Visual</li> <li>○ RNP AR würde die Anzahl Circling reduzieren und mehr Flüge mit Süd-Anflug zulassen, da Wetter unabhängiger</li> <li>○ für Airlines ist ein codierter Anflug eine attraktive Alternative, wenn sie die Ausrüstung und Schulung der Piloten für diese Flugverfahren besitzen, da sie wetterunabhängiger landen können.</li> <li>○ Für die Airlines ist die Ausrüstung und Schulung der Piloten für RNP AR Flugverfahren eine bedeutende Investition.</li> <li>○ Ein RNP Visual ist für die Airlines einfacher als RNP AR, da er weniger Vorbereitung im Cockpit erfordert.</li> <li>○ Codierung würde Verteilung erleichtern.</li> <li>○ Die Beibehaltung des RNP Visual Anfluges + zusätzlich eines RNP AR sind für ACG und</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wie viele Anflüge mehr wären möglich, wenn codiert wäre? Für wie viele Anflüge ist ein RNP unvermeidbar?</li> <li>○ Könnten die codierten Anflüge, die Anif belasten, auf ein Minimum beschränkt werden? Wie kann die zusätzliche Belastung der Anrainer abgeschätzt werden?</li> <li>○ Wieviel Circling Approaches könnten durch einen codierter Anflug ersetzt werden?</li> </ul>	<p>vorläufiger Stand = Dissens bzgl. RNP bzw. RNAV</p>

<p>Airlines von großem Interesse.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ACG kann Packages anbieten, wird von den Airlines eher angenommen.</li> <li>○ RNP AR ist sicherheitstechnisch neuester Stand</li> <li>○ Erfahrungen aus Wien zeigen, dass die Lärmbelastung Kurvenflug (RNP AR) nicht grösser wird</li> </ul>		
--	--	--

**Tauernanflug: RNP AR Z RWY33 und Attraktivität für die Nutzer erhöhen**

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ mehr Belastung von Hallein bis Grödig.</li> <li>○ führt in Anif in der Nähe eines Schulgebäudes (so wie die Gaisberg S-Abflug)</li> <li>○ eine optimierte Streckenführung wird mit den Gemeinden und der ACG erarbeitet werden.</li> <li>○ für Airlines, die von Süddestinationen kommen, ist dies eine attraktive Alternative, wenn sie die Flugzeuge ausgerüstet und die Piloten für diese Flugverfahren geschult haben.</li> <li>○ Für die Airlines ist die Ausrüstung und Schulung der Piloten für RNP AR Flugverfahren eine bedeutende Investition.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ wieviele Flüge würden diese Route annehmen? Potential Süddestinationen?</li> <li>○ wie ließe sich das für die Verteilungsfrage abschätzen</li> </ul>	<p>vorläufiger Stand:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ die Route mehr nützen</li> </ul>

**Circling**

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Circling Approach kann aus Sicherheitsgründen nicht ganz abgeschafft</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Monitoringvereinbarung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Circling auf das absolut notwendige</li> </ul>

<p>werden.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ führt zu Doppelbelastungen über stark besiedeltem Gebiet, sowohl in A wie in D.</li></ul>		<p>Minimum reduzieren</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Ausnahmen sind wetter- und damit sicherheitsbedingt</li></ul>
--	--	---

## Abflug

### PEREX – Nordabflug (Piste 33)

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ führt zu Doppelbelastungen über stark besiedeltem Gebiet, sowohl in A wie in D.</li> <li>○ insbesondere für die D Seite belastend.</li> <li>○ ca 600 bis 1000 Flüge müssen umverteilt werden.</li> <li>○ ökonomischer und ökologischer Nachteil.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ bei Streichung: Verteilung auf NO 15° oder NO 0°</li> <li>○ Feinjustierung mit A</li> </ul>	vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ alte PEREX auflösen und umlagern</li> </ul>

### PEREX – Südabflug (Piste 15)

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ führt zu Doppelbelastungen über stark besiedeltem Gebiet, sowohl in A wie in D (LFZ ist in D allerdings schon sehr hoch)</li> <li>○ ökonomischer und ökologischer Nachteil.</li> <li>○ 60 Flüge haben 2015 Perex mit Südabflug genutzt.</li> <li>○ ein codierter Abflug wird von den Piloten eher angenommen (Problem visual climb nach Süden wäre gelöst)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Feinjustierung mit A</li> </ul>	vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ alte PEREX auflösen und umlagern</li> </ul>

### NO-Abflug: Turn 0° - 15°

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ bei 15° sind in Salzburg mehr Leute stärker betroffen, in D ist Entlastung grösser als bei 0° Variante mit exaktem Flugverhalten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Überprüfen, ob die derzeit gewählte Flugspur für die Berechnung der Lärmwerte</li> </ul>	vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 0° Variante bevorzugen</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>○ in hohen dB-Bereichen (&gt;80dB Max-Pegel) in Salzburg ca. 400 Leute mehr</li> <li>○ zusätzliche Flüge müssen bei Auflösung der alten PEREX auf NO-Abflug umgelagert werden.</li> </ul>	<p>repräsentativ ist</p>	
--	--------------------------	--

**NW-Abflug: Turn 0° - 15°**

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ bei 15° deutlich stärkere Belastung in hohen dB-Bereichen (&gt;80dB Max Pegel) in Siezenheim.</li> <li>○ in Siezenheim werden eine Schule und ein Kindergarten direkt überflogen.</li> <li>○ Siezenheim hat bereits höchste Mehrfachbelastung.</li> <li>○ Ainring ist bei 15° neu betroffen.</li> <li>○ bei 0° sind im tieferen dB-Bereich mehr Leute belastet, sowohl in A wie in D.</li> <li>○ die Belastung im höheren dB-Bereich (Max Pegel) ist stärker zu gewichten als mehr Betroffene mit niedrigem dB Max Pegel.</li> </ul>		<p>vorläufiger Stand:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 0° Variante bevorzugen</li> </ul>

**NW-Abflug: Streuung / Bündelung**

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Streuung mehr Betroffene, aber geringere Gesamtbelastung.</li> <li>○ Bündelung weniger Betroffene, aber mehr Gesamtbelastung.</li> <li>○ technisch beide Varianten möglich.</li> </ul>		<p>vorläufiger Stand:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ keine Präferenz</li> <li>○ damit bleibt das derzeitige System bestehen</li> </ul>

--	--	--

**NW-Abflug: Traunabflug**

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ belastet insbesondere die D Gemeinden.</li> <li>○ kann wegen Anbindung an europäische Luftverkehrsströme für Destinationen in West- und Nordeuropa nicht gestrichen werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wie viele Flüge könnten von dieser Route wegverlagert werden?</li> </ul>	

**S-Abflug: Traunabflug**

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Betrifft nur A, in Freilassing schon sehr hoch.</li> <li>○ kann wegen Anbindung an europäische Luftverkehrsströme für Destinationen in West- und Nordeuropa nicht gestrichen werden (wie auch Rattenberg und TITIG).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wie viele Flüge könnten von dieser Route wegverlagert werden?</li> </ul>	

**Süd-Abflug: Tauern**

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ mehr Belastung von Hallein bis Grödig in unterschiedlicher dB Anzahl.</li> <li>○ bei jedem Südabflug sind gesamt weniger Menschen belastet, als bei einem Nordabflug</li> <li>○ eine optimierte Streckenführung wird mit den Gemeinden und der ACG erarbeitet werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wie viele Flüge würden diese Route annehmen?</li> <li>○ wie ließe sich das für die Verteilungsfrage abschätzen?</li> </ul>	<p>vorläufiger Stand:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ die Route mehr nützen</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>○ ein codierter Abflug wird wahrscheinlich mehr Flüge zulassen.</li> <li>○ für Airlines, die in Süddestinationen gehen, ist dies eine attraktive Alternative, wenn sie die Flugzeuge ausgerüstet und die Piloten für diese Flugverfahren geschult haben.</li> <li>○ Für die Airlines ist die Ausrüstung und Schulung der Piloten für RNP-codierte Flugverfahren eine bedeutende Investition.</li> <li>○ Flugzeuge, die bisher PEREX fliegen, könnten den neuen Tauern Süd-Abflug nützen, wenn es das aktuelle Startgewicht zulässt.</li> <li>○ Technisch seit 2 Jahren eingerichtet, Teil des Gesamtpaketes</li> <li>○ ein gerader Südabflug wird von ACG und Airlines präferiert</li> <li>○ Route ist möglich, fliegbar, ökonomisch und ökologisch</li> <li>○ Solidarität A-D.</li> </ul>		
---	--	--

**PEREX neu - „Mondsee“**

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ belastet deutlich weniger Leute als NO-Abflüge.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ wieviele Flüge würden diese Route annehmen?</li> <li>○ wie ließe sich das für die Verteilungsfrage abschätzen</li> </ul>	<p>vorläufiger Stand:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ in Verteilungsfrage (A Seite) einbeziehen</li> </ul>

### SO-Abflug: südlich Gaisberg

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"><li>○ führt in Anif in der Nähe eines Schulgebäudes (so wie die Tauern-S-Anflug)</li><li>○ kann von einigen Airlines genützt werden.</li></ul>		vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"><li>○ prüfen, ob und unter welchen Voraussetzungen diese Route nutzbar wäre</li></ul>

## Betriebszeiten

### Tageszeitabhängige Start- und Landegebühren

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Management-Aufwand für den Flughafen zur gesetzeskonformen Verwaltung der Gebühren; Gebühren müssen aufkommensneutral verteilt werden.</li> <li>○ Mehreinnahmen müssen aus gesetzlichen Gründen für Umwelt-Projekte &gt; 5 Mio ausgegeben werden. Die Möglichkeit einer Verknüpfung mit einer Rollwegverlängerung wird geprüft.</li> <li>○ Die Attraktivität der Randzeiten wird für die Airlines verringert und damit die Anwohner in dieser für sie sehr sensiblen Zeit entlastet.</li> <li>○ LFZ Typen mit höheren dB landen unter Tags, in den Randzeiten landen in SZG nur LFZ leiseste Kategorie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Präzise Formulierung eines Modells (bis Ende Juli)</li> <li>○ Behandlung im Nutzerausschuss</li> </ul>	<p>vorläufiger Stand:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bereitschaft Flughafen gegeben</li> </ul>

### Einschränkung der Betriebszeiten in den Randstunden<sup>1</sup> / Verspätungen

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Die Ruhezeit in den Randstunden ist für die Anwohner sehr bedeutend, um möglichst lange Durchschlafzeiträume und Erholungsphasen zu wahren.</li> <li>○ Airlines haben ökonomisches Interesse, Flüge in Hub-Destinationen bzw. Flüge in Destinationen an denen Airlines</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Was ist ein Hub? Definition? Präzise Formulierung des Begriffes „Nicht-Hub“-Flüge</li> </ul>	<p>vorläufiger Stand: = Dissens:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Gemeinden und Anrainerverbände: Abflüge in „Nicht-Hub“-Destinationen am Morgen</li> </ul>

<sup>1</sup> Nach der 19. Sitzung wurde am 20.6.16 ein Angebot der Eigentümer und der SFG mit Vorschlägen zu diesem Thema vorgelegt.

<p>Anschlussflüge haben, anzubieten und über Rotationen eine wirtschaftliche Auslastung ihrer Flotte zu sichern; streichen eines Randstundenfluges hat somit Auswirkungen auf Flüge die in Salzburg zu anderen Tageszeiten stattfinden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ für den Flughafen sind diese Airlines wichtige Kunden und die ökonomischen Konsequenzen bei Verlust eines Kunden durch einen Entfall einer Flugbewegung in den Randstunden nicht abschätzbar.</li> <li>○ Möglichkeit, in den veröffentlichten Betriebszeiten zu fliegen, muss für alle Airlines gleich sein.</li> <li>○ Die Ruhezeit am Morgen des Sonntages ist für die Anwohner sehr bedeutend, um an diesem Tag einen möglichst langen Durchschlafzeitraum (8h) und Erholungsphasen zu wahren.</li> </ul>		<p>einschränken</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ einschränkende verpflichtende Regelungen werden von der SFG und den Eigentümer geprüft.</li> <li>○ Verhandlungen mit den Airlines dazu können angeboten werden und werden derzeit bereits geführt;</li> </ul>
---	--	--

## Lärminderungsmaßnahmen

### Lärmschutz-Wälle

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ auf den Grundstücken des Flughafens im Süden lassen sich Lärmschutz-Wälle zur Verminderung von Bodenlärm-immissionen errichten.</li> <li>○ im Norden muss die Hindernisfreiheit gewährleistet bleiben.</li> <li>○ die Ausführung der Lärmschutz-Wälle ist in Bezug auf Effizienz und</li> </ul>		<p>vorläufiger Stand:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Errichten von bzgl. der Ausführung abgestimmten Lärmschutz-Wällen im Süden</li> <li>○ Errichtung soll im Investitionsplan der</li> </ul>

Landschaftsbild zu prüfen.		SFG für 2017 aufgenommen werden.
----------------------------	--	----------------------------------

**Fonds**

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Spitzenwerte sind insbesondere in den Randzeiten für die Anwohner störend.</li> <li>○ Eine Erhöhung der Überflüge im Süden führt zu einer Mehrbelastung insbesondere durch Spitzenwerte bei den nahe am Flughafen liegenden Gebieten.</li> <li>○ Bodenschall kann in einigen Gemeindeteilen hohe Maximalpegel erreichen.</li> <li>○ Verschiedene Optionen (zum Beispiel back-track RWY 15) können zu erhöhtem Bodenschall führen.</li> <li>○ höhere Akzeptanz des Förderprogrammes durch einen geringen Selbstbehalt-Anteil.</li> <li>○ Neubauten fallen nicht in das Förderprogramm, allerdings werden in den Genehmigungsverfahren der Städte Salzburg und Freilassing und der Gemeinden derzeit dB-Durchschnittswerte herangezogen. Zukünftige Belastungen und Beschwerden sind damit abzusehen.</li> <li>○ Entlastung des Südens vor allem im Endanflug.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Präzise Formulierung eines Fördermodells</li> <li>○ Einbezug von Flughöhen als Kriterium?</li> </ul>	<p>vorläufiger Stand:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ An die Stadt Salzburg: Wohnungen in der Nähe der 60 dB-Durchschnittswerte einzuschränken bzw. mit entsprechenden Auflagen zu versehen; Flächenwidmung optimieren</li> <li>○ Aktuelle Daten aus Wöfl System dem Förderprogramm zugrunde legen, Spitzenpegel und Bodenschall einbeziehen,</li> <li>○ Prüfen ob und wie Freilassing in das Förderprogramm aufgenommen wird</li> <li>○ Eigentümer deklarieren, Leistung zu erbringen</li> </ul>

### Ground Power Units

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ermöglichen eine Reduktion des Bodenlärms.</li> <li>○ Für die Airlines ist eine GPU nur in Verbindung mit einem guten Air-Conditioning bzw. Luftzirkulationssystem nutzbar; Stromversorgung alleine reicht nicht, die Luftversorgung und Temperaturregelung muss sonst über das Luftfahrzeug laufen, womit die GPU keinen Sinn macht.</li> <li>○ Damit die GPU von möglichst vielen Airlines akzeptiert wird, soll die GPU in den Gebühren des Flughafens integriert sein und nicht als Zusatz-Option angeboten werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Genauer prüfen, was angeboten werden kann</li> </ul>	

### Run-ups VFR

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bodenlärmbelastung ist abhängig vom Ort, an dem die Run-ups durchgeführt werden.</li> <li>○ Muss mit der Bodenverkehrsabwicklung abgestimmt werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wo wäre sowohl im Norden als auch Süden des Flughafengeländes die Stellen mit der geringsten Bodenlärm Belastung?</li> </ul>	

### Verschiebung des Helikopter-Standortes

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS

	Gutachten Jell zur Verschiebung von Norden nach Süden	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Thema wird weiterverfolgt</li> </ul>
--	---	---

**Rollwegverlängerung im Norden im Zuge der Pistensanierung 2019 und verpflichtender back-track Piste 15**

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> <li>o Start bei dem die volle Pistenlänge ausgenutzt wird, wird von den Airlines bevorzugt.</li> <li>o Pistenbelegung wird über die längere Aufenthaltsdauer der LFZ auf der Piste beeinflusst.</li> <li>o Die Rollwegverlängerung erlaubt auch bei starkem Verkehr (z.B. an Wintersamstagen) die Nutzung einer langen Piste (im Gegensatz zu Backtrack) und damit das Erreichen einer größeren Überflughöhe über die Siedlungsgebiete im Süden</li> <li>o Problem bei Abarbeitung führt zu Verzögerungen in der Abwicklung (Warteschleife in der Luft oder Warten am Boden)</li> <li>o Back-track ist eine Hilfslösung, (Rollweg bis zum Ende der Piste wäre die beste Lösung für ACG/Airlines)</li> <li>o Ökonomisch eine Verschlechterung für die Airlines</li> <li>o Bodenlärm in Taxham steigt vielleicht</li> <li>o Wurde aus dem Ediktalverfahren herausgenommen, da Vorwurf der</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Bedeutet höher = weniger Lärm und weniger Schub=weniger Lärm</li> <li>o Erfahrungen aus Basel mit Backtrack einholen</li> <li>o Bodenlärm in Taxham messen</li> <li>o Kosten/Nutzen</li> <li>o Zeit (UVP-Verfahren nötig)</li> <li>o Verknüpfung eines großen Investitionsprojektes mit der Möglichkeit Gebühren zu erhöhen wird geprüft.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Thema wird weiterverfolgt</li> <li>o Back-track ist eine kurzfristig umsetzbare Lösung</li> <li>o Backtrack kann vorgeschrieben werden.</li> </ul>

<p>Kapazitätserweiterung.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rollwegverlängerung ändert nicht das Abflugverfahren Richtung Norden</li> </ul>		
--	--	--

**Lärmkorsett – Einfrieren einer Lärmkurve**

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ermöglicht der SFG Handlungsspielraum beim Einsatz lärmarmer LFZ</li> <li>○ Bietet für Gemeinden und Anrainer eine Grenze der Lärmbelastung und damit eine bessere Vorhersagbarkeit der Lärmentwicklung</li> </ul>	<p>Kann erst nach Beschluss eines der Verteilungsschlüssel konkretisiert werden</p> <p>Präzisieren der dB-Werte, die als Grenze dienen sollen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Thema wird weiterverfolgt</li> </ul>

**Allgemeine Luftfahrt**

**Avoid Areas und Anpassung der Sichtflugstrecken im Westen und Süden**

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ die Allgemeine Luftfahrt (insbesondere der Teil, der nicht den Business-Bereich betrifft) führt zu einer in den Lärmdaten (Spitzenwerte und Lden) deutlich sichtbaren Erhöhung der Gesamtlärmbelastung, da sie langsam in relativ niedriger Höhe fliegt.</li> <li>○ Die höheren Belastungen finden sich auf der österreichischen Seite, da sie hier niedriger fliegen und die Platzrunde sich in Österreich befindet.</li> <li>○ Verbesserungen lassen sich auch auf</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○</li> </ul>	<p>vorläufiger Stand:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Die Avoid Areas werden wie auf den Karten der ACG für die Gebiete Wals-Siezenheim, Ainring, Freilassing und Stadt-Salzburg sowie für die Anflugstrecken im Westen (zwischen Ainring und Freilassing) und</li> </ul>

<p>deutscher Seite durch die weitgehende Vermeidung von bewohnten Gebieten erreichen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Die langsamen Flüge erlauben ein relativ präzises Navigieren über weniger dicht besiedeltes Gebiet.</li> <li>○ Da es sich hier um Sichtflüge handelt müssen dem Piloten gut sichtbare „Land-Marks“ zur Orientierung stehen.</li> <li>○ Aus Sicherheitsgründen können Piloten nur angehalten, bestimmte Bereiche zu vermeiden oder Strecken zu fliegen, nicht aber gezwungen werden.</li> </ul>		<p>diejenigen im Süden (Hallein, Grödig, Moosstraße) vereinbart beschlossen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Zu den Karten gehörige Textfassungen der ACG als Instruktion für die Piloten werden dem BBFS vorgelegt.</li> </ul>
---	--	--

**dB-Limits der LFZ in den Randstunden**

Gewisse Luftfahrzeuge, die in der allgemeinen Luftfahrt verwendet werden, haben besonders hohe Lärmimmissionen. Sie werden jedoch so in Kategorien gefasst, so dass diese LFZ nicht einzeln erfassbar sind.

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ die allgemeine Luftfahrt führt zu einer Erhöhung der Gesamtlärmbelastung, insbesondere auf der österreichischen Seite, da sie dort in relativ niedriger Höhe fliegt und die Platzrunde sich in Österreich befindet.</li> <li>○ Es treten besonders hohe, und länger dauernde Spitzenwerte auf, die als sehr störend empfunden werden, wiederum insbesondere in Randstunden und zur Mittagszeit.</li> <li>○ Die Abflugzeiten der Flying Bulls richten sich auch nach Air Shows,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Können die Kategorien so verändert werden, dass hier dB-Limits eingezogen oder höhere Gebühren verlangt werden können?</li> <li>○ Können diese einzelnen besonders lauten LFZ aus den</li> </ul>	<p>vorläufiger Stand:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Verhandlungsbereitschaft SFG</li> </ul>

<p>Randstunden können daher nicht per se ausgeschlossen werden. Abflüge finden kaum in den Randzeiten statt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Privatflüge sind bereits auf 07.00 bis 22.00 Uhr beschränkt</li> <li>○ Aus der Definition der Privatflüge heraus auch einen Unterschied bei kommerziellen Flüge machen: Der wirtschaftliche Mehrwert für die Stadt und Land Salzburg ist über den Unterschied von incoming Tourismus (wichtig für die Region) und outgoing Tourismus mit zu berücksichtigen</li> </ul>	<p>Randstunden und Mittagsstunden reduziert oder ganz verboten werden?</p>	
--	--	--

### Starts vor der geplanten Abflugzeit

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ruhezeit in den Randstunden ist für die Anrainer sehr bedeutend</li> <li>○ Zeit (estimated block-off Zeit) ist nur eine Richtzeit/Absichtserklärung des Piloten für ACG</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rechtliche Deckung</li> <li>○ Kann SFG Abflugzeit beeinflussen</li> <li>○ Regelung auf anderen Flughäfen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ vorläufiger Stand:</li> <li>○ Prüfung durch SFG und ACG</li> <li>○ Verhandlungen mit bekannten Airlines</li> <li>○ SFG interne Abwicklung</li> </ul>

Für alle Vereinbarung ist ein entsprechendes Monitoring-System zu entwickeln und die Konsequenzen von Überschreitungen und Nicht-Einhaltung zu vereinbaren.

## Erste grobe Abschätzung des Handlungsspielraumes für einen Pistenverteilungs-Plan

<b>Starts</b>		
	RWY 33 (nach Norden)	70 %
	RWY 15 (nach Süden)	30 %
<b>Landungen</b>		
	RWY 15 (von Norden)	85 %
	RWY 33 (von Süden)	15 %

Basis für den auszuarbeitenden Umsetzungsplan.

Die deutschen Gemeinden und der Schutzverband Rupertiwinkel streben im Zuge der Weiterentwicklung der flugtechnischen Möglichkeiten weitere Entlastungen an.

Die Betroffenheitsanalyse von Jell/Lammerhuber in die Verteilungsfrage aufnehmen.