

09.04.2018

**Protokoll 24. Sitzung des
„BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“**

Datum: 09. März 2018 / 09.00 Uhr bis 17.00 Uhr
Ort: Salzburger Flughafen GmbH/ Sitzungszimmer

TOP 1: Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit
(Beilage 1, Anwesenheitsliste)

Ziele für diese Sitzung:

- Nach guten und sehr intensiven Sitzungen der einzelnen Arbeitsgruppen sollen auf Basis der dort erarbeiteten Ergebnisse Empfehlungen des BBFS ausgesprochen werden
- Eine Zwischenbilanz zu unterschiedlichen Themen soll erstellt werden und zur Kommunikation für die entsendenden Organisationen dienen

Anwesende (o.T.):

Dominik Fenninger-Sippel / Land Salzburg
Peter Kopp / Stadt Salzburg
Günter Oblasser / ASA
Brigitte Grill / ASA
Stefan Brugger / Gemeinde Wals – Siezenheim (bis Mittag)
Hermann Lutzenberger / Gemeinden Anif und Grödig
Christian Indinger / Gemeinde Hallein
Christian Woborsky / Austro Control
Walter Hager / Austro Control Salzburg (bis Mittag)
Leopold Tazreiter / Repräsentant Fluglinien
Rudolf Lipold / SFG
Claudia Typelt / SFG
Claudia Schneeweiß/ SFG
Ursula König / Moderation

Nicht anwesend (entschuldigt):

Reinhold Schmuck / ASA
Wolfgang Wörnhard / Moderation
Christina Rudorf / Stadt Salzburg
Daniela Beck / Land Salzburg
Michael Becker / Gemeinden Anif und Grödig
Beda Percht / Gemeinde Hallein
Norbert Gruber / SFG
Alexander Klaus / SFG

Dieter Watzak-Helmer als neues Mitglied im BBFS
Gast: Bettina Ganghofer / SFG 11.30 Uhr zur Diskussion mit dem BBFS

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss vom 07.05.2018)

Der BBFS beschließt die Aufnahme von Dieter Watzak-Helmer/Geschäftsführer Eurowings Europe als zweiten Airline-Vertreter. Alle Mitglieder begrüßen die Teilnahme von Eurowings und heißen Watzak-Helmer herzlich willkommen. Das Engagement von Eurowings, sich aktiv in den Prozess des Interessenausgleiches mit den Anrainern einbringen zu wollen, wird als positives Signal der Fluglinie, die in Salzburg an Bedeutung gewinnen wird, gewertet.

Watzak-Helmer bedankt sich für die Möglichkeit der Partizipation und freut sich auf einen konstruktiven Dialog. Als Vertreter von Austrian konnte er bereits Erfahrung in Bürgerbeteiligungsprozessen im Dialogforum Wien sammeln.

Die Geschäftsordnung wird aktualisiert und im Rundlauf beschlossen.

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

Die vorgeschlagene Tagesordnung wird angenommen.

TOP 5 AG Allgemeine Luftfahrt wird auf den Vormittag vorgezogen.

Diskussion mit Frau Ganghofer wird in TO aufgenommen

TOP 3: Informationsaustausch

Stand der bilateralen Verhandlungen/ Termin 5.3.2018:

Lipold: Auf Einladung von BMVIT/Landrichter hat ein Termin zum Thema Anrainer und Pistensanierung 2019 in Wien stattgefunden. Neben der Delegation aus Salzburg und den involvierten BMVIT Abteilungen hat auch Harald Treiber, Referent im Kabinett BM Hofer und zuständig für Luft/Seilbahnen/Wasserstraßen und Schifffahrt, am Termin teilgenommen. Bei einem Treffen des deutschen und des österreichischen Verkehrsministers zum Thema Brenner wurde von BM Hofer auch der Flughafen Salzburg kurz thematisiert und es wurde signalisiert, dass eine Lösung im kleinen Raum angestrebt werden soll. Die Abänderung des Staatsvertrages war kein Thema. Landrichter wird auf Beamtenebene beim dt. BMVI den aktuellen Stand zur DVO eruieren.

Die Sektion IV /Verkehr wird derzeit interimistisch geleitet, Landrichter leitet die Gruppe Luft, Johannes Deimel tritt die Nachfolge von Wolfgang Papesch an.

ACG berichtet über ein geplantes Treffen von BMVIT/Deimel und ACG zum Thema Bürgerbeteiligungsverfahren in Österreich und wird für den BBFS Relevantes kommunizieren.

Lipold berichtet weiter über das positive Echo aus den Anrainergemeinden in Deutschland und Österreich, das dort von den persönlichen Besuchen der neuen Geschäftsführerin des Salzburger Flughafens ausgelöst worden ist. Für Anfang April ist ein Bürgermeistertreffen geplant. Ganghofer sehe den Flughafen Salzburg als Flughafen einer zusammengehörenden Region und möchte die Kommunikation zwischen dem Flughafen und den Anrainergemeinden fördern. Ca. 40% der Passagiere des Salzburger Flughafens kommen aus Deutschland.

Die Teilnahme österreichischer Flughafen-Anrainergemeinden an der FLK (Fluglärmmmission) wurde schon des Öfteren angedacht. Flatscher wird dazu mit dem Bayerischen Verkehrsministerium Kontakt aufnehmen und klären, ob eine

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss vom 07.05.2018)

Bereitschaft auf bayerischer Seite besteht, österreichische Gemeindevertreter in die FLK aufzunehmen.

Die Idee einer grenzüberschreitenden FLK wird teilweise (ua. von ACG) als verfolgenswert betrachtet. Nach eingehender Diskussion über Chancen und Risiken wird festgehalten, dass die Entscheidung für einen Beitritt in die FLK bei Deutschland liegt. Auf BBFS-Seite könne nur Vorarbeit in die Richtung geleistet werden, dass für die Geschäftsführung und die Eigentümerversorger das Thema gut aufbereitet werde. Der BBFS als qualitativ hochwertig arbeitendes Gremium wird auch bei einer gemeinsamen FLK bestehen bleiben. Das Ziel müsse die gegenseitige Akzeptanz der beiden unterschiedlichen Gremien sein. Die Herausforderung werde sein, wie das Sachwissen des BBFS gut in die FLK transportiert werden könne. Eine Dualisierung soll vermieden werden. Dazu müssten aber die dt. Behörden die Strukturen der FLK überdenken und die Funktionen genau klären.

ACG ergänzt, dass ein Auftrag aus dem BMVIT an ACG ergangen sei, sich über Vor- und Nachteile einer Teilnahme an der FLK Gedanken zu machen und Überlegungen anzustellen, wie eine mögliche Integration aussehen könnte.

Bürgermeistertreffen am 5. April 2018

Die Intention für dieses Treffen wird von den BBFS Mitgliedern kritisch hinterfragt. Es wird erörtert, ob dieses Treffen einen Einfluss auf die Arbeit des BBFS haben könnte und ob sich daraus Konflikte ergeben könnten. Die Entscheidungskompetenz für Flugrouten liegt bei BMVIT/ ACG und setzt einen Konsens im BBFS voraus.

Die BBFS Mitglieder ersuchen Lipold, die Bedenken und Sorgen des BBFS an die SFG Geschäftsführung zu übermitteln und den BBFS über das Treffen zu informieren.

Typelt berichtet, dass Andreas Schmidbauer, Leiter des Planungsamtes, die Agenda Flughafen/Lärmmessung übernimmt und dabei von Manfred Artmüller unterstützt wird. Der Messwagen der Stadt ist derzeit nicht für den Flughafen im Einsatz. Lärmmessstelle 2 in Freilassing wird verlegt.

Offene Punkte aus der ToDo Liste

Siehe Aktionsplan

Schreiben an alle Airlines bezüglich Nutzung RNP Süd-Routen (Beilage 3)

Watzak-Helmer erklärt, dass die Flotte der EW technisch in der Lage sei, die neuen RNP-Routen zu nutzen aber für die Zulassung durch den Hersteller pro LFZ € 80.000,00 Kosten anfallen würden. Gesamt seien das ca. 1 Mio Euro für Zulassungen. Auch EW stelle die Kosten dem Nutzen „Lärmvermeidung“ gegenüber. Eine Zulassung sei nur für die RNP Süd An- und Abflugverfahren nötig, nicht für Sichtflugverfahren, die von EW bereits jetzt schon – aber ohne Verbindlichkeit – geflogen werden.

Oblasser hinterfragt, ob in die Kosten Nutzen Rechnung bei EW auch die möglichen Treibstoffeinsparungen durch einen kürzeren Flugweg mitbetrachtet werden.

Lutzenberger erinnert an die Vorgabe, immer in die Richtung zu starten, in die das LFZ fliegt und aus der Richtung zu landen, aus der das LFZ kommt.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss vom 07.05.2018)

Lutzenberger fragt, ob bei den Südrouten über die Tauern im Sichtflug so geflogen werden könne, dass es den optimierten RNP-Routen nahe kommt und ersucht, diese einzuhalten. Hingegen sei für Anif bei einem von Norden kommenden Südanflug ein Anflug mit Sichtfluganteil und engerem Bogen über dem weniger besiedelten Gebiet zwischen der Stadt und dem Ortsgebiet von Anif besser als ein vollkodierter RNP-Anflug nahe zum Ortszentrum.

Watzak-Helmer erklärt, dass die Piloten von EW diese Informationen auf kurzem Weg erhalten werden und sensibilisiert werden können. Bewusstseinsbildung in diese Richtung könne sicher eine spürbare Veränderung für die Anrainer bringen. Er weist aber auch darauf hin, dass die Verbindlichkeit einer kodierten Route höher sei, und die Entscheidung für Sichtflug immer beim Piloten liegt.

Woborsky weist auf die Schwierigkeit beim Monitoring einer Sichtflugroute hin, da zu klären ist, ab wann ein Verstoß vorliegt.

Die Anzahl der LFZ, die RNP AR fliegen können, wird – wie auch aus der Beilage ersichtlich - nicht sehr hoch sein, das wurde von ACG immer betont. Die Deutsche Seite erhoffte sich allerdings mit der Einführung von kodierten Südrouten eine hohe Entlastung.

Woborsky bringt folgende Option ein: Routen könnten auch temporär veröffentlicht werden. Dabei ist die Anzahl der LFZ, die diese Routen fliegen dürfen pro Tag, Woche oder Monat festgelegt.

Hager betont, dass die Intention der ACG immer eine Stärkung der Anfliegbarkeit des Flughafens ist und nicht eine Umsortierung von Flügen von Nord auf Süd. Dass die Südrouten nicht intensiv genutzt werden können und mit Sicherheit nicht alle LFZ den Süden als Start- und Landerichtung nutzen würden, wurde von ACG immer kommuniziert. Die Ergebnisse der Umfrage haben dies auch bestätigt.

Hager regt an, darüber nachzudenken, ob der BBFS die Zustimmung zum Aufheben des Notams, mit dem der RNP AR ausgesetzt wurde, erteilen könne, da der Sicherheitsaspekt überwiegen würde. Die Route wurde von Niki und EW getestet. Ein Monitoring über die tatsächliche Auslastung soll erfolgen.

Generell sollen neue, sichere kodierte Verfahren nicht am Veto einer einzigen Gemeinde scheitern, dadurch würde die gesamte ACG-Arbeit unmöglich gemacht.

Es gibt immer eine Gemeinde die ein Veto zu einer Flugroute einlegen wird.

Hager meint, dass sich ein Strichdenken nicht vermeiden lässt, es aber nicht sinnvoll erscheint.

Lipold schlägt vor, die Haltung zum Veto zu überdenken, da nun klar gemacht wurde, dass die Südrouten nur begrenzt genutzt würden.

Oblasser stellt die Gegenfrage, warum eine Zustimmung zu einer kodierten Südanflugroute dann überhaupt nötig sei, wenn die Anzahl der LFZ so gering sei.

Er sieht die Veröffentlichung als eine Vorleistung im Hinblick auf das PNK und befürchtet, dass die Erwartungshaltung von Deutschland zu groß sein werde.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss vom 07.05.2018)

Der BBFS treffe Entscheidungen im Konsens.

Indinger stellt klar, dass Hallein immer kompromissbereit ist!

Hallein sei eine große Gemeinde (samt Katastralgemeinden ca. 50.000 Einwohner) mit einer großräumigen N/S Ausdehnung. Er könne den Anrainern nur einen Strich auf einer Karte zeigen. Von ACG erwarte er eine klare Aussage, ob und wie weit eine Verschiebung der Südabflugroute möglich sei.

Woborsky erklärt, dass der Südabflug aus Sicherheitsgründen nicht weiter östlich (in die Talmitte) verlegt werden könne. Berechnungen für die Routenführung basieren immer auf dem worst case. Ein LFZ muss immer die Möglichkeit haben, nach links und rechts umkehren zu können. Die Hauptanflug- und Hauptabflugrichtung wird immer der Norden sein.

Lutzenberger fasst zusammen:

Eine „optimal“ kodierte Route über die Tauern wird aus Lärmschutzgründen gegenüber einem Sichtflug bevorzugt.

Auch bei Sichtflügen soll dann in diesem Bereich möglichst die Streckenführung der kodierten Variante geflogen werden. Wenn eine Verschiebung möglich ist, dann soll verschoben werden, wenn nein, werden wir die derzeit vorgeschlagene Routenführung akzeptieren müssen.

Watzak-Helmer erläutert nochmals warum EW für eine SID (Standard Instrument Departure Route) plädiert:

→ fehlende Verbindlichkeit bei Sichtflug; liegt in der Hand es Piloten, wo geflogen wird

→ bei einer vorgeschriebenen SID ist festgeschrieben, wann man in Wolken eintauchen darf,

→ ein vorgegebener Weg ist „safe“, d.h. gibt mehr Sicherheit in der Abwicklung und Organisation

→ die von ACG verlautbarte SID wurde per Notam zurückgeholt

→ der Südabflug wurde von EW und OS berechnet und getestet und wird derzeit auf Sicht geflogen

Brugger weist darauf hin, dass sich ein LFZ bei einem Start Richtung Süden über Hallein bereits in einer Höhe von ca. 1800 m befinde und ein Flieger über Liefering viel niedriger sei. Die Lärmbeeinträchtigung und auch das Bedrohungsgefühl sind bei niedrig fliegenden LFZ weitaus größer. Auch sind sämtliche Flieger, die München anfliegen sichtbar und auch hörbar.

Lutzenberger will weg von „alles was technisch möglich ist“ und als Zielwert „was ist fair“ festhalten.

Er stellt klar, dass die Südgemeinden sich zur Bereitschaft bekennen, Abflüge, die Süddestinationen zum Ziel haben, zu akzeptieren. Bei der Diskussion mit Hallein gehe es rein um eine Verschiebungsmöglichkeit.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss vom 07.05.2018)

Woborsky bestätigt nochmals, dass eine Verlegung weiter östlich lt. Daniel Schaad (Head of Instrument Flight Procedures) nicht möglich ist, aber auch wegen der bereits großen Höhe für die Lärmmessung völlig irrelevant sei.

Die Diskussion macht deutlich, wie schwierig es ist, eine für alle Beteiligten zufriedenstellende Lösung zwischen der fachlich technischen Ebene und der kommunalpolitischen Ebene zu finden.

Resümee der Diskussion:

Die Kompromissbereitschaft und das gemeinsame Anliegen aller Teilnehmer eine regional faire Verteilung zu finden, wird festgehalten. Es soll die bestmögliche Lösung für den Süden gefunden werden.

Für **Indinger** ist wichtig, dass er das Ergebnis in seiner Gemeinde plausibel erklären kann und dass das maximal Mögliche getan wurde.

Die ACG wird das Thema gemeinsam mit der Gemeinde Hallein nachvollziehbar erörtern. Das Ergebnis wird transparent und für alle verständlich kommuniziert, um so volle Glaubwürdigkeit herzustellen.

Grill weist darauf hin, dass alle Diskussionen die den Süden betreffen auch die Moosstraße betreffen und merkt an, dass die EW bei der Einhaltung der Centerline negativ auffällt. Die Einhaltung der Centerline und die Einhaltung der Höhe sind in TOP 6 Monitoring behandelt.

Lärmmessung bei back-track: (Beilage 4)

wurde von SFG und OS in die Wege geleitet. Seit einigen Tagen wird gemessen. 4 Messungen wurden mit einem Embraer bei einem Start 15 durchgeführt (von ganz hinten oder von intersection bravo). Die Lärmwerte werden von den Lärmmessstellen 4, 5 und 6 genommen, Bodenlärm wird mitgemessen, die Windrichtung mitbeobachtet, eine vertikale Lärmentwicklung, Überflughöhe festgehalten. Um eine fundierte Aussage treffen zu können, müssen mehrere Messungen durchgeführt werden. Im Normalfall wird nach links abgedreht, aber die Drehrichtung kann auch vorgegeben werden um Bodenlärm Richtung Taxham zu vermeiden.

EW ist momentan bei diesem Projekt nicht dabei, da ein LFZ-Typ ausreichend ist. EW bietet aber eine Teilnahme an, wenn dies sinnvoll erscheint.

Idle revers

Im Dezember 2017 erging ein Schreiben an Airlines (Beilage 6), in dem diese angehalten wurden, von idle revers Abstand zu nehmen, wenn operationell nichts dagegen spricht. Leider gab es dazu keine Rückmeldung. Ein „Umkehrschub-Verbot“ ist nicht möglich.

Es wird vom BBFS der Antrag gestellt, dass der Punkt in die AIP aufgenommen wird.

Ein Textvorschlag erging Ende Dezember von OS an ACG. ACG finalisiert den Vorschlag und lässt ihn in die AIP aufnehmen.

EW und OS werden dieses Anliegen intern kommunizieren und die Piloten briefen, wenn möglich auf Umkehrschub zu verzichten.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss vom 07.05.2018)

Satellitenkarten der 3 neuen RNP Verfahren

Aus Ressourcengründen sind die Karten in der gewünschten Form nicht von ACG lieferbar.

ACG schlägt vor, Landkarten mit eingetragenen Korridoren für die einzelnen An- und Abflugverfahren zu liefern. Der BBFS beschließt, diesen Vorschlag anzunehmen.

Abweichungen können so ersichtlich gemacht und nachverfolgt werden.

Abweichungen werden gemeldet. Transparenz und Nachvollziehbarkeit sind gewährleistet.

ACG weist darauf hin, dass der Korridor relativ breit ausfällt, dass das aber die zugelassene Toleranz sei. Es gäbe genaue Vorschriften wie Routen veröffentlicht werden dürfen. In der Realität fliegen LFZ deutlich genauer am Strich.

Die Abwicklung wird von ACG geklärt.

Allgemeine Luftfahrt/Monitoringthemen:

Oblasser berichtet über ein Treffen mit Flugschulen und Flying Bulls. Bei Formationsflügen hintereinander zu starten und auf Parallelstarts zu verzichten, wurde von den Flying Bulls akzeptiert.

Die Einhaltung der Routen wurde kommuniziert und die Flugschulen / allgem. Luftfahrt dahingehend sensibilisiert.

Fallschirmspringer Absetzhöhe ist ebenfalls ein Monitoringthema.

Notam, mit dem die RNP-Routen außer Kraft gesetzt wurden

Notams bleiben auch mit Inkrafttreten der Novelle zum LVR 2014 erhalten und werden nicht außer Kraft gesetzt.

Auszug aus dem Protokoll der letzten Sitzung (Top4, Seite 5) „Schmuck und Grill sistieren ihre Zusagen zu Flugrouten bis mehr Details bekannt sind und geben Ihre Vorbehalte zu den bisherigen Flugrouten zu Protokoll“.

Die Bedenken zu diesen Routen bleiben aufrecht. Die weitere Entwicklung wird abgewartet und eine weitere Diskussion ist nötig.

Es wird noch einmal dezidiert festgehalten, dass keine Routen ohne Zustimmung des BBFS veröffentlicht werden.

Umwidmung Grundstücke Kendlerstraße/Mehrlgutweg

Lipold informiert, dass eine Umwidmung von Flughafen Grundstücken und daran angrenzenden Grundstücken (die Stadt hat einen Kaufvertrag unter der Bedingung der Umwidmung bereits abgeschlossen) in Betriebsansiedlungsgebiet von der Stadt betrieben wird. Der Umwidmungsantrag wurde von Seiten SFG bereits gestellt. Um den Prozess der Bebauungsgrundlagenplanung für die optionalen Grundstücke weiterverfolgen zu können, benötigt die Stadt die Zusicherung der SFG einen 2 m Streifen für die Zufahrt abzutreten. Die Stadt hat ein Interesse das gesamte Gewerbegebiet zu entwickeln. Der Aufsichtsrat wird in der nächsten Sitzung darüber entscheiden. Betriebsgebäude stellen einen effizienten Lärmschutz (Verringerung des Bodenlärms) für die dahinterliegenden Gebäude dar. Die Umsetzung einer Betriebsbebauung wird erst in 5-10 Jahren wahrscheinlich.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss vom 07.05.2018)

Lipold: In der nächsten BBFS-Sitzung sollen die Verfasser einer Studie zur Nanopartikelmessung eingeladen werden und das für den Flughafen grundsätzlich positive Ergebnis präsentieren.

Vorstellung Frau Ganghofer

Frau **Ganghofer** stellt sich als neue Geschäftsführerin des Flughafens vor und informiert den BBFS über ihre zukünftigen Vorstellungen und Pläne.

Im Oktober habe sie bereits an der FLK-Sitzung in Freilassing teilgenommen.

Für sie seien FLK und BBFS sehr wichtige Gremien, die – in welcher Form auch immer – zusammenkommen sollen. Ein intensiver Dialog mit der gesamten Nachbarschaft sei wichtig, denn im Dialog entstünden Lösungen. So habe sie alle Bürgermeister der Anrainergemeinden besucht. Bei den Treffen sei klar festgehalten worden, dass der Flughafen Salzburg nicht in Frage gestellt werde, aber dass es doch viele Themen rund um den Flughafen zu besprechen gibt. **Ganghofer** versteht den Flughafen als EuRegio-Flughafen und für sie seien Grenzen für einen Dienstleistungsbetrieb wie einen Flughafen nicht existent. 40% der Passagiere am Salzburg Airport kommen aus Deutschland.

Die Idee einer grenzüberschreitenden FLK sei eine spannende Idee und es könne ein Präzedenzfall geschaffen werden. Ob das auch rechtlich möglich sei, wird auf Behördenebene zu prüfen sein.

Auf die Frage von **Grill**, wie sich der Flughafen in den nächsten Jahren entwickeln werde, antwortete **Ganghofer**: Ihr Ziel sei die kontinuierliche Weiterentwicklung des Flughafens, ein attraktives und umfangreiches Destinationenportfolio – im Wesentlichen bestehend aus europäischen Städten – mit Umsteigemöglichkeiten in die ganze Welt. Wichtig sei die optimale Kombination von Airline, LFZ-Größe, Destination und Zeit. Ein besonders hohes Flugaufkommen bestehe an den Charter-samstagen im Winter. Der Flughafen ist um Entflechtung bemüht. Umwelthemen sollen stärker positioniert werden. Eine Marktanalyse hat ergeben, dass die Passagierzahlen in den letzten 10 Jahren bei ~ 1,9 Mio stagniert sind und dass auf Basis des zu erwartenden geringen Bevölkerungszuwachses die Passagierzahlen im best case in den nächsten 10-15 Jahren auf 2,2 Mio anwachsen könnten. Eine Gesamtstrategie werde dem Aufsichtsrat in einer außerordentlichen Sitzung am 19.3.2018 präsentiert.

Brugger fragt, ob das Nachtflugverbot aufrecht bleibt und ob der Umsatz mit Cargoflügen gesteigert werden soll.

Ganghofer erklärt, dass das Nachtflugverbot unverändert bleibt. Es sollen zusätzliche logistische Dienstleistungen für Handel und Speditionen angeboten werden. Die geflogene Luftfracht wird sich nicht erhöhen.

Ganghofer hebt den guten Ruf der Moderatorin hervor und bestätigt die Fortsetzung der Zusammenarbeit.

In der anschließenden Diskussion zum Verhältnis BBFS/FLK wird festgehalten, dass
→ das Verhältnis zu Deutschland verbessert werden soll
→ die beiden Gremien unterschiedlich funktionieren. Die FLK ist ein politisches Gremium, der BBFS ein fachlich sachliches Gremium. Darauf ist bei einem, wie auch

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss vom 07.05.2018)

immer, gearteten Zusammenführen, Bedacht zu nehmen (Anpassung der Geschäftsordnungen, Teilnehmer, Funktionen).

→ der BBFS in seiner Arbeit weiterhin gestützt werden soll

→ eine Teilnahme der bayrischen Anrainer im BBFS wünschenswert ist, da so alle Seiten direkt in die sachlich fachliche Arbeit (auch in den AGs) eingebunden sind,

→ die Teilnehmer im BBFS keine politischen Funktionen haben sollen

→ es dem BBFS gelungen ist, die Lärmbelastung in Form einer Belastungsanalyse auf fachlich sachlicher Ebene darzustellen,

→ ein in sich schlüssiges Konzept gefunden werden muss

Anfrage an Bürgermeisterkandidaten

ASA hat eine Anfrage an die Bürgermeisterkandidaten bezüglich ihrer Einstellung zum Flughafen gestellt.

TOP 5: AG Allgemeine Luftfahrt (Beilage 5)

Hager stellt einen AIC Entwurf, in dem die Schulplatzrunden modifiziert und die Avoid Areas eingetragen sind, vor. Da sich diese beiden Themen decken, wurde ein AIC formuliert: „SICHTFLUGVERFAHREN LOWS ERGÄNZENDE BESTIMMUNGEN UND EMPFEHLUNGEN ZUR LÄRMMINDERUNG IN DER PLATZRUNDE“. Dieses AIC dient als Ergänzung zu den in der AIP Österreich, LOWS AD 2.22 Pkt.2.2 verlautbarten VFR Verfahren für den Flughafen Salzburg. Das AIC ist daher immer zusammen mit den in der AIP verlautbarten Verfahren zu lesen! Es wird ersucht, die angeführte Platzrunde wie abgebildet zu fliegen (vor allem im Abflug und Anflug), um ein Überfliegen von dichtbesiedelten Gebieten rund um den Flughafen Salzburg möglichst zu vermeiden.

SZG ist ein kontrollierter Flugplatz (im Gegensatz von Bad Vöslau) und es gibt ausschließlich verlautebarte Sichtflugstrecken.

Die Platzrunden werden bereits jetzt von den Flugschulen auf freiwilliger Basis nach Vorgabe des neuen AIC-Entwurfs geflogen. Bei der Ausarbeitung des AIC wurde auf die besonderen Probleme beim Starten und Landen und auf die Vermeidung von Überflügen von dichtbesiedeltem Gebiet Bedacht genommen. Dank der konstruktiven Zusammenarbeit von ACG, SFG und Vertretern der Allgemeinen Luftfahrt ist diese sehr gute Karte samt Text entstanden.

Der BBFS stimmt zu, dass Hager den AIC Entwurf beim heutigen Seasonopener präsentiert. So können bereits jetzt Piloten über die Neuerungen informiert werden.

Der BBFS stimmt zu, dass das AIC (Text und Karte) in der vorliegenden Form veröffentlicht werden kann. Das für die Genehmigung durch das BMVIT nötige Safety Assessment wurde bereits von ACG vorbereitet. So sind alle Fristen eingehalten und das AIC wird bis Juni 2018 in der AIP verlautebart.

Im Monitoring werden Regeln aufzustellen sein, wie Abweichungen behandelt werden sollen.

Hager berichtet weiter, dass im Zuge der PISA 2019 eine neue ILS Anlage (aber mit gleichen Features) installiert wird.

TOP 6: AG Monitoring

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss vom 07.05.2018)

Web-track: Ergebnisse zu den zuletzt besprochenen Änderungen

Web-track gibt Informationen, wie in Salzburg geflogen worden ist. Web-track ist kein Auswertungspool und soll auch nicht als solches verwendet werden.

Die Flugsपुरaufzeichnung beginnt bei 2000 ft und wird in 500 ft Schritten dargestellt

Die Daten werden von der Flugsicherung zur Verfügung gestellt und den

Kategorien Jet, Prop und Sonstige zugeordnet.

Eine Differenz zwischen Monatsflugplan und web-track ergibt sich aus fehlenden Fluginformationen (Zuordnungsproblem Transponderdaten).

Für das Monitoring werden die Daten aus dem Basissystem Noise Desk verwendet.

In diesem System werden im Nachhinein nochmals alle IFR-Flüge auf Vollständigkeit überprüft und gegebenenfalls fehlende Fluginformationen ergänzt. Dadurch ist eine sehr genaue Zuordnung der Daten zu IFR bzw. VFR Flügen gegeben.

Fokussierung der Berichte: Anpassung Lärmbericht

Der Tag-Abend-Nacht Lärmindex – Lden wird quartalsweise in Tabellenform

dargestellt. Eine tabellarische Auflistung zeigt die lauten Ergebnisse übersichtlicher als ein Tortendiagramm.

Oblasser weist darauf hin, dass eine Durchschnittsbetrachtung immer problematisch ist

Anzahl der Max-Schallpegel im Zeitraum 00:00 – 24:00 Uhr

Ein direkter Vergleich mit dem Vorjahr ist bei den Messstellen 1,2 und 4 nicht möglich, da die Schwellenwerte bei diesen Messstellen geändert wurden (im Bericht grau hinterlegte Daten). Durch die Umstellung auf niedrigere Schwellenwerte wird auch sehr viel Umgebungslärm aufgezeichnet.

Die AG Monitoring nimmt dieses Thema noch einmal auf – der Schwellenwert soll bei jeder Messstelle gleich hoch sein.

Überschreitung von 98 dB SEL bei Messstelle 4 als Beispiel für Monitoring, das bereits gemacht wird. Diese Aufstellung von Einzelschallereignissen > 98 dB dient zur Nachverfolgung, ob die dementsprechende Betriebsanordnung einhalten wird. Die Anordnung selbst ist ein Beitrag zur Lärmreduzierung.

Lt. Bescheid müssen einmal jährlich die Lärmwerte an das BMVIT gemeldet werden. Die Fluglinie wird ebenfalls in Kenntnis gesetzt. In einem weiteren Schritt soll geklärt werden, welche Konsequenzen sich aus einer Überschreitung für die jeweilige Fluglinie ergeben sollen. Das Thema wird in der AG Monitoring weiterbehandelt.

Landungen und Starts nach 23:00 Uhr

Hier werden alle geplanten Landungen und Starts nach 23:00 Uhr als Einzelereignis und mit entsprechender Begründung erfasst. Auch mit dieser Aufstellung ist die Monitoring-Aufgabe erfüllt und stellt eine Basis für weitere Diskussionen dar.

Aufteilung nach Pistenrichtung

Die Darstellung und Aufbereitung der Informationen muss für interne und externe differenziert gestaltet werden. Für ein effektives Monitoring ist eine komplexere Darstellung nötig. Für Externe sollen einfachere Karten mit Routen und Namen (inkl. Directs) gestaltet werden. *Der Vorschlag Lutzenberger zur Darstellung der Süd Routen wird angenommen.*

Die Darstellung der *Richtungsverteilung IFR und VFR* sowie die *Gesamtverteilung* wird angenommen.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss vom 07.05.2018)

Der Lärmbericht 2017 wird noch wie bisher erstellt. Die Erkenntnisse aus dem Monitoring werden in den Lärmbericht 2018 eingearbeitet.

Umgang mit Monitoring Ergebnissen

Monitoring-Punkte festlegen – welche Anliegen gibt es?

Ziel und Nutzen von Monitoring festlegen

→ Gates und Areas festlegen und so das Flugverhalten feststellen und verstehen

Folgende Gates wurden bereits gesetzt:

Bergheim/Elixhausen, Freilassing, Moosstraße

und die Testgates Anif (Beilage Karte Gates über Anif) Namen der Gates: Anif NW

Zentrum soll heißen: fliegt nordwestlich vom Zentrum von Anif

ACG schlägt vor, die Gates zu schließen, damit alle Flüge erfasst werden können

→ Trial and Error Prozess: ob durch ein bestimmtes Monitoring wirklich relevante Daten gesammelt werden, wird sich nach einer Testphase herausstellen

→ Vergleich mit einem „Fixradar“ mit Entwicklungspotential und einer

„Radarpietole“ bei anlassbezogenem Monitoring wird gezogen

→ Zu großer personeller und technischer Aufwand für SFG muss vermieden werden

Monitoring Altstadt: Höhe und Anzahl der überfliegenden LFZ

Sichtflugrouten führen nicht über die Altstadt (ist restricted area – das wird auch in den Flugschulen so kommuniziert). In § 7 LVR und SERA .3105 (Beilage 6) ist festgelegt, dass die gesamte Altstadt in einer Mindesthöhe über Grund überflogen werden muss. Zu Start und Landung darf diese Höhe unterschritten werden. Das Thema kann in der Sitzung nicht geklärt werden und wird in der AG Monitoring behandelt.

AG Monitoring Termin: 5.4.2018 um 9.00 Uhr mit den Themen

→ einzurichtende Gates und No Fly Zonen für das Monitoring

→ Schwellenwerte der Messstellen für Berichterstattung Lärmbericht für 2018

→ 98 dB Grenze Ermittlung und Handhabung (Def. Lärm arme LFZ)

TOP 7: Rückmeldungen zu den Vereinbarungen bzgl. Fonds

Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen 2012-2017	Summe gesamt 571.682,74 €
Anfragen gesamt	235
Anträge	109
Zusagen	84
ausbezahlt	77
Serviceleistungen	45
Genehmigungen	129

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss vom 07.05.2018)

TOP 8: Bodenlärm

GPU: Besonders im Süden gab es heuer durch den atypischen NO-Wind gehäuft Beschwerden über Bodenlärm. Am Flughafen gibt es für alle Positionen GPUs. Die Kosten dafür sind in der Abfertigungspauschale enthalten. Aber der Strom aus den GPUs allein reicht nicht aus, um ein LFZ im Sommer zu kühlen oder im Winter zu heizen. Daher laufen die Hilfstriebwerke mit. Andere Stromversorgungsmöglichkeiten sind zu aufwendig und zu kostenintensiv.

TOP 9: Arbeitspläne und nächste Schritte

wie in der Sitzung vereinbart

TOP 10: Rückbindung und Kommunikation nach außen

wie üblich

TOP 11: Organisatorisches und Termine, Kurzbericht MT

Für die 25. BBFS-Sitzung wurde der 4. Juli 2018 von 10.00 bis 18.00 Uhr vereinbart.

TOP 12: Allfälliges

König bedankt sich bei allen Teilnehmern und schließt um 17.30 Uhr die Sitzung.

AKTIONSPLAN

MT/ SFG	Kurzberichte der Sitzungen, Korrektur und Verteilung durch SFG	laufend
SFG	Mind map, Kriterienkatalog und Fortschrittskontrolle anpassen	laufend
SFG	Ergebnisdokument, Argumentation Optionen anpassen	laufend
SFG	GO aktualisieren	ehest möglich
MT	KB und Langversion des Protokolls an EW übermitteln	erledigt
MT	Einverständnis EW über Aufnahme in BBFS	erledigt
ACG	Einarbeiten der Diskussions- ergebnisse in Sichtflug-Karten und Veröffentlichung	Karten erledigt 09.03.2018 Veröffentlichung Juni/2018
SFG /OS	Lärmmessungen bei back-track organisieren/Information über Termin an BBFS	gestartet (derzeit 4 gemessen) mehrere Messungen nötig
ACG	Für BBFS relevante Infos aus dem Treffen BMVIT/ACG bezügl. Bürgerbeteiligungsverfahren	
ACG	Organisatorische Anweisungen für Probelauf back-track Verlautbarung (genaue Formulierung)	nach repräsentativen Messungen →in Koordination mit SFG und OS
ACG & Airlines	Vereinbarung „Umkehrschub nur bei Leerlauf/idle reverse“ für SZG prüfen	Schreiben an Airlines (wenn aus operationellen Gründen möglich, soll von idle revers Abstand genommen werden, kann nicht verboten werden) SFG hat keine Rückmeldungen erhalten
ACG	Idle revers in AIP aufnehmen	ehest möglich
ACG	Satellitenkarten der 3 neuen RNP Verfahren	wg. ACG-Ressourcen nicht möglich / Routen werden mit Google-Karten hinterlegt
ACG	Abflug Verda 1 X überarbeiten (Route über besiedeltem Gebiet am Adneter Riedel)	Routenverlegung lt. ACG nicht möglich
ACG	Karten Avoid Areas fertigstellen und an MT	Karten erledigt 09.03.2018 Veröffentlichung Juni/2018
ACG	RNP-Südrouten mit Gemeinde Hallein klären	nächste Sitzung
ACG	ACI Entwurf Schulplatzrunden,	9.3.2018

	Avoid Areas beim season-opener am 9.3.2018 vorstellen ; ACI verlautbaren	bis Juni 2018
SFG	Zusammensetzung 12.000 Schulungsflüge klären	erledigt
SFG	Erfahrungswerte back-track aus Basel	Back-track wird in Basel ohne Messungen praktiziert
SFG	Projekt Rollweg starten	derzeit nichts Neues
SFG	Info über Entwicklung Aeroclub	derzeit nichts Neues/ Warten auf Betriebsstättenbeschreibung
SFG	Teilnahme EW-Vertreter in den BBFS in die Wege leiten	9.3.2018
SFG	Schreiben an alle Airlines bezüglich Nutzung RNP Routen	Beilage 3 zum Protokoll
SFG	Information des BBFS über Bürgermeistertreffen	nächste Sitzung
SFG	Einladung Verfasser Nanopartikelstudie	nächste Sitzung
SFG	Lärmbericht 2017 Quartal. Lärmbericht 2018 Monitoringergebnisse einarbeiten	ehest möglich
Kopp	Auftrag Lärmmessung wg. Verlagerung Aeroclub	erst nach Betriebsstättenbeschreibung von Aeroclub möglich
AG Leiter	Protokolle der AGs verteilen	
Alle	Durchsicht Argumentation Optionen , Dokument Struktur Fragen-Optionen-Bewertung, Mind Map, Ergebnisdokument und Bekanntgabe der Änderungswünsche an SFG	laufend

Beilagen:

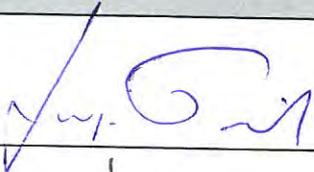
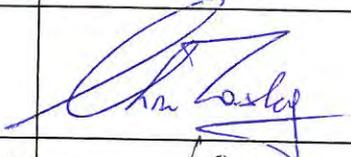
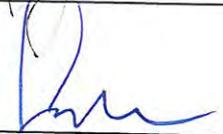
1. Anwesenheitsliste
2. TO
3. Schreiben Nutzung RNP und Rückmeldungen
4. Lärmmessung bei back-track
5. AIC Schulplatzrunden und Avoid Areas
6. §7 LVR und SERA.3105

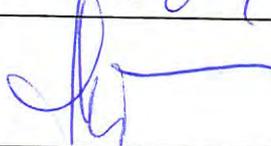
Anwesenheitsliste

24. Sitzung BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

Datum / Zeit: 09.03.2018/ 9.00 -17.00 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH/Sitzungszimmer 2.OG

	Name Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	Unterschrift
1	TARREITER Leopold, AUSTRIAN	
2	Endolf LIPOLD, SFG	
3	CLAUDIA TYPPELT, SFG	
4	Dieter WATZAK-HELMER, Euro wings Europe	
5	C. WOBORSKY	
6	Walter HAGLER, ACG/ATM/OPS/LOWS	
7	GRUBER NORBERT /SFG/BR	
8	Dominik Jennings / Land Sbg	

9	Peter Kopp / Stadt Sky	
10	Christian Indinger Gem Hallein	
11	M. Lutzenberger Anif & Grödig	
12	G. OBLASSER / ASA	
13	Stefan Brugger / Wals-Siezenheim	
14	Brigitte Grill ASA	
15		
16		
17		
18		
19		
20		
21		

BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg
24. Sitzung

Datum: 09. März 2018 / 09.00 bis 17.00 Uhr
Ort Salzburger Flughafen GmbH / Sitzungszimmer
Moderation Ursula König

Protokoll erledigt

Tagesordnung (Vorschlag Moderation)

1. Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit
 2. Tagesordnung
 3. Aufnahme Eurowings in den BBFS
 4. Informationsaustausch
 - Stand der bilateralen Verhandlungen, Termin 5.3. BMVIT
 - Offene Punkte aus der ToDo-Liste
 - ...
-
5. AG Allgemeine Luftfahrt:
 - Ergebnisse der AG zu Platzrunde und Schulungsflügen
 - Monitoring der Vereinbarung (wie wird aufgezeichnet, Umgang mit den Ergebnissen des Monitorings)
 - Beschluss: Empfehlung des BBFS und Umsetzung (ACG)
 6. AG Monitoring
 - web-track: Ergebnisse zu den zuletzt besprochenen Änderungen
 - Fokussierung der Berichte: Anpassungen des Lärmberichts
 - Umgang mit Monitoring Ergebnissen
 7. Rückmeldung zu den Vereinbarungen bzgl. des Fonds
 8. Bodenlärm
 - Messungen Taxham und Wals-Siezenheim; Moosstrasse
 - GPU
 9. Arbeitspläne und nächste Schritte
 10. Rückbindung und Kommunikation nach außen
-
11. Organisatorisches und Termine, Kurzbericht MT
 12. Allfälliges

Unterlagen:

- Arbeitsexemplar Monitoringbericht (Versand von Frau Typelt)

Antworten der Airlines auf das Schreiben vom 07. November 2017 bezüglich neuer Router

Airline	Antwort am	LFZ-Type	RNAV (RNP) Z RWY 33 (AR)	RNAV (RNP) Y RWY 33 (AR)	VERDA1Y RNAV 1	VERDA1X RNP 0,3	ab wann	Reminder
Austrian	08.11.2017	EMB 195 A320 DH8/Q400	Ansuchen in Vorbereitung derzeit nicht geplant auf Grund fehlender Flüge	Ansuchen in Vorbereitung	nein, performance bedingt nicht möglich und fehlende EOSIDs nein, performance bedingt nicht möglich und fehlende EOSIDs keine RNP (AR) Zulassung		1. Quartal 2018	
British Airways	13.11.2017		British Airways ist es nicht möglich die Routen zu fliegen					
Easy Jet								03.01.2018
Eurowings								03.01.2018
Norwegian	12.01.2018	738	wollen es nutzen	wollen es nutzen	keine Angaben	keine Angaben	offen	03.01.2018
Ryanair								03.01.2018
Thomson	03.01.2018	737 Flotte	nicht in naher Zukunft	nicht in naher Zukunft	nicht in naher Zukunft	nicht in naher Zukunft		03.01.2018
Transavia	13.11.2017	B738/B737		in Planung	nein	nein	Winter 2018/2019	
Turkish Airlines	10.11.2017	B738/B739	Ansuchen in Vorbereitung	nein	nein	nein	Frühling / Sommer 2018	

Salzburg, 7th of November 2017
T/cl/ZI 201700391

Dear Sirs,

Salzburg Airport is located very close to the German border and there are very populated areas in both countries overflowed on arrival and departure routes.

To reach a balanced distribution of movements affecting Austrian and German territories both Ministries of Transport are evaluating to establish a runway using concept for the future.

In July 2017 the Austrian ATC Austro Control GmbH published new innovative STARs and SIDs on RNAV or RNP basis for Salzburg Airport as an alternative to conventional routes already published.

The routes we want to draw your attention to are:

ARR:

- RNAV (RNP) Z RWY 33 (Special Authorization required)
- RNAV (RNP) Y RWY 33 (Special Authorization required)

DEP:

- VERDA1Y RNAV 1
- VERDA1X RNP 0,3 (Special Authorization required)

Detailed information to all routes can be found here: <https://eaip.austrocontrol.at/>

To find out how high the acceptance of these new routes will be and what percentage we can expect the routes will be flown, we kindly ask for your response to the following questions:

- Will your company apply for permission for the above mentioned routes to Austro Control and – if required - to the CAA of your country?
- Which of the above mentioned routes would be used?
 - If yes, from what time on can we expect the routes will be flown?

- Which aircraft types would be operating these routes?

Thank You in advance for Your response.

Yours sincerely

SALZBURG AIRPORT W.A. MOZART
Salzburger Flughafen GmbH



Prok. Dipl.-Ing. Rudolf Lipold
Executive Vice President Technical Services

Starts mit back-track

DATUM	Flug	TOM	Full rwy/Inter-“B”	Thrust/FLEX	FLAP	WIND
03.MAR.2018	OS261	44,5	FULL	TO1		VAR3
03.MAR.2018	OS263	42,8	“B”	TO1		VAR3
07.MAR.2018	OS263	40,9	„B“	TO1 / Flex33		150/09
08.MAR.2018	OS265	43,1	„B“	TO2 / Flex28	2	VAR2



„VFR-Flug“: Ein nach Sichtflugregeln durchgeführter Flug.

'VFR flight' means a flight conducted in accordance with the visual flight rules.

„Sicht“: Die Sicht für Luftfahrtzwecke, die der größeren der folgenden Entfernungen entspricht:

'Visibility' means visibility for aeronautical purposes which is the greater of:

- a) der größten Entfernung, in der ein schwarzer Gegenstand mit geeigneten Abmessungen in Bodennähe vor einem hellen Hintergrund gesehen und erkannt werden kann,
- b) der größten Entfernung, in der Lichter im Bereich einer Leuchtstärke von 1 000 Candela vor einem unbeleuchteten Hintergrund gesehen und erkannt werden können.

- a) the greatest distance at which a black object of suitable dimensions, situated near the ground, can be seen and recognised when observed against a bright background,
- b) the greatest distance at which lights in the vicinity of 1 000 candelas can be seen and identified against an unlit background.

„Sichtwetterbedingungen“: Wetterverhältnisse, ausgedrückt in Werten für Sicht, Abstand von den Wolken und Hauptwolkenuntergrenze, die den festgelegten Mindestwerten entsprechen oder darüber liegen.

'Visual meteorological conditions' mean meteorological conditions expressed in terms of visibility, distance from cloud, and ceiling, equal to or better than specified minima.

„VMC“: Das für die Bezeichnung von Sichtwetterbedingungen benutzte Zeichen.

'VMC' means the symbol used to designate visual meteorological conditions.

2. ALLGEMEINE REGELN

2. GENERAL RULES

2.1. Schutz von Personen und Sachen

2.1. Protection of persons and property

2.1.1. SERA.3101 Fahrlässig oder vorsätzlich riskanter Betrieb von Luftfahrzeugen

2.1.1. SERA.3101 Negligent or reckless operation of aircraft

Luftfahrzeuge dürfen nicht in fahrlässig oder vorsätzlich riskanter Weise so betrieben werden, dass Menschenleben oder Sachen Dritter gefährdet werden.

An aircraft shall not be operated in a negligent or reckless manner so as to endanger life or property of others.

2.1.2. Mindesthöhen

2.1.2. Minimum heights

2.1.2.1. SERA.3105 Mindesthöhen

2.1.2.1. SERA.3105 Minimum heights

Außer soweit es bei Start oder Landung notwendig ist oder sofern es durch die zuständige Behörde zugelassen ist, dürfen Luftfahrzeuge über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien nur in einer Höhe geflogen werden, die im Fall einer Notlage eine Landung ohne ungebührende Gefährdung von Personen oder Sachen am Boden erlaubt. Die Mindesthöhen für Flüge nach Sichtflugregeln sind in SERA.5005 Buchstabe f [ENR 1.2, Punkt 2.1. c)] festgelegt und die Mindesthöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln sind in SERA.5015 Buchstabe b [ENR 1.3, Punkt 1.2.] festgelegt.

Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the competent authority, aircraft shall not be flown over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons, unless at such a height as will permit, in the event of an emergency arising, a landing to be made without undue hazard to persons or property on the surface. The minimum heights for VFR flights shall be those specified in SERA.5005 f) [ENR 1.2, item 2.1. c)] and minimum levels for IFR flights shall be those specified in SERA.5015 b) [ENR 1.3, item 1.2.].

2.1.2.2. Generelle Zulässigkeit der Unterschreitung der Mindesthöhen

- (1) Die Unterschreitung der in SERA festgelegten Mindesthöhen ist zulässig, soweit dies notwendig ist:
 1. bei Ambulanz- und Rettungsflügen
 2. Such- und Rettungsflügen des Such- und Rettungsdienstes
 3. Evakuierungsflügen
 4. Ausbildungs- und Trainingsflügen der Z 1, 2 und 3
 5. auf Flugplätzen:
 - a) zur Durchführung von Landeanflügen ohne nachfolgende Landung
 - b) bei Bannerschleppflügen zum Zwecke der Aufnahme und des Abwerfens von Schleppgegenständen
 6. im Geltungsbereich einer Außenlandebewilligung (§ 9 LFG) zur Durchführung von Landeanflügen ohne nachfolgende Landung und Schwebeflügen.
 7. bei Flügen zur Hagelabwehr (§ 9 LVR 2014)
 8. bei Fallschirmabsprünge.
- (2) Hänge- und Paragleiter dürfen die in SERA.5005 lit. f Z 1 [ENR 1.2, Punkt 2.1. c) 1.] angegebene Mindesthöhe unterschreiten, wenn die Art ihres Betriebs dies notwendig macht und eine Gefahr für Personen und Sachen nicht zu befürchten ist. Beim Überfliegen von Personen, Gebäuden, öffentlichen Transportanlagen (Bahnen, Seilbahnen, Skiliften usw.) und von Freileitungen, ist jedenfalls ein Mindestabstand von 50 m einzuhalten.
- (3) Die in SERA.5005 lit. f Z 2 [ENR 1.2, Punkt 2.1. c) 2.] vorgeschriebene Mindestflughöhe von 500 ft über Grund darf beim Hangsegeln unterschritten werden, wenn weder Luftfahrzeuge oder deren Insassen, noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet werden.

2.1.2.3. Bewilligung der Unterschreitung der Mindesthöhen für Flüge

Bewilligungen zur Unterschreitung der Mindestflughöhen sind bei der Luftfahrtagentur/LFA der Austro Control GmbH einzureichen. Die entsprechenden Auflagen sind in den LVR 2014 (§ 7) zu finden.

2.1.2.2. General permissibility of lower deviation from minimum heights

- (1) The following operations may, if necessary be conducted below the MFA (minimum flight altitudes) stated in SERA:
 1. Ambulance and rescue flights
 2. Search and rescue flights of the SAR service
 3. Evacuation flights
 4. Instruction and training flights of number 1., 2. and 3.
 5. At aerodromes:
 - a) When performing approaches without landing
 - b) For pickup and dropping of towing objects when performing towing flights
 6. When performing approaches without landing or when hovering, both within the framework of a permission to land off aerodromes according § 9 LFG (aviation act)
 7. When operating as anti hail flight according § 9 LVR 2014 (rules of the air)
 8. When performing parachute descents.
- (2) Hang gliders and paragliders may, due to operational reasons, operate below the prescribed MFAs (SERA.5005 letter f number 1) [ENR 1.2, item 2.1. c) 1.] if no danger to persons or goods is to be feared. A minimum distance of 50m when overflying persons, buildings, public transportation facilities (cable cars, ski lifts, etc) or power lines shall be observed.
- (3) Hang gliding flights may be performed below the MFA of 500 ft AGL (according SERA 5005 letter f number 2) [ENR 1.2, item 2.1. c) 2.] if neither the aircraft nor persons on board or on the ground or goods on the ground are endangered.

2.1.2.3. Permissions for operations below the MFAs

Applications for permissions to operate flights below the MFAs shall be obtained from the aeronautical agency 'Luftfahrtagentur/LFA' of Austro Control GmbH. The requirements are laid down in the rules of the air LVR 2014 (§ 7).

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie sowie des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport über die Regelung des Luftverkehrs 2014 (Luftverkehrsregeln 2014 – LVR 2014)
StF: [BGBl. II Nr. 297/2014](#)

Bewilligung der Unterschreitung der Mindesthöhen für Flüge

§ 7. (1) Die zuständige Behörde hat auf Antrag des Piloten oder des Luftfahrzeughalters für Flüge mit Zivilluftfahrzeugen Ausnahmen von den Bestimmungen der SERA über Mindestflughöhen (SERA.3105) zu bewilligen. Ausnahmen dürfen nur bewilligt werden, soweit dies mit Rücksicht auf den Zweck der Flüge erforderlich ist. Außerdem muss auf Grund der vom Piloten nachgewiesenen Fähigkeiten und Erfahrungen zu erwarten sein, dass durch die Unterschreitung der Mindestflughöhen weder Luftfahrzeuge oder deren Insassen noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet oder durch unnötigen Lärm belästigt werden.

(2) Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet und mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt oder zur Wahrung öffentlicher Interessen erforderlich ist. Sie ist unverzüglich zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen wurde.

(3) Brücken und ähnliche Bauwerke sowie verspannte Seile und Drähte dürfen ausgenommen in den Fällen des § 6 Abs. 1 Z 1, 2, 3 und 4 nur mit einer Bewilligung gemäß Abs. 1 unterflogen werden.