

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 14.12.2023)

**Protokoll 34. Sitzung des
„BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“**

**Datum: 13. November 2023 / 10.00 Uhr bis 16.30 Uhr
Ort: Salzburger Flughafen GmbH / Sitzungszimmer Direktion**

TOP 1: Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit

Anwesende (o.T.):

(Beilage 1, Anwesenheitsliste)

Claudia Loksik / Land Salzburg (bis 13.00 Uhr)

Christina Rudolf-Ortner / Stadt Salzburg (bis 15.00 Uhr)

Astrid Rössler / ASA

Brigitte Grill / ASA (bis 15.00 Uhr)

Leopold Tazreiter / Austrian Airlines

Bernhard Dallner / Eurowings (bis 12.00 Uhr)

Hermann Lutzenberger / Gemeinden Anif und Grödig

Christian Indinger / Gemeinde Hallein

Rudolf Lipold / SFG

Alexander Weiglhofer / SFG

Claudia Typelt / SFG

Alexander Klaus / SFG

Claudia Schneeweiß / SFG

Ursula König / Moderation

Nicht anwesend (entschuldigt):

Meik Müller / ASA

Günter Oblasser / ASA

Stefan Brugger / Gemeinde Wals - Siezenheim

Norbert Gruber / SFG

Walter Hager / Austro Control Salzburg

Gäste:

Zu Top 8: Verna Mitgutsch

Zu Top 10 Verena Mitgutsch, Peter Galler

Das Protokoll der 33.Sitzung wurde mit E-Mail Beschluss vom 16.05.2023 genehmigt.

TOP 2: Tagesordnung Die TO ist Anhang des Protokolls (Beilage 2, TO)
Die TO wird an die Verfügbarkeit der Teilnehmer angepasst.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 14.12.2023)

TOP 3: Informationsaustausch

Vorstellung Vertretung Land

Frau Loksik/Referat Beteiligungen nimmt in Vertretung von Herrn Fenninger für den Eigentümer Land an der 34. BBFS Sitzung teil.

Veränderungen im Aufsichtsrat (AR)

Aufgrund der Landtagswahlen im Frühjahr 2023 kommt es zu Veränderungen im Aufsichtsrat der Salzburger Flughafen GmbH.

Die konstituierende Sitzung des neuen AR findet am 5.12.2023 statt.

Ruhdorf-Ortner: Nach den Gemeinderatswahlen im Frühjahr 2024 wird es definitiv auch Veränderungen bei den von der Stadt entsandten AR-Mitgliedern geben.

Rössler: Dass Herr Oblasser nicht mehr für den neue AR nominiert wurde, hat dieser leider erst aus der Zeitung erfahren. Das Ausscheiden von Oblasser wird die Arbeit des BBFS jedoch nicht beeinflussen. Der ASA bedauert, dass im Aufsichtsrat keine Anrainervertretung mehr vertreten ist. Gerade Günter Oblasser hat in den letzten 10 Jahren diese Rolle äußerst korrekt wahrgenommen und die Verschwiegenheitspflichten als Aufsichtsratsmitglied 100% eingehalten.

Typelt: Das Thema Bürgerbeirat wird in jeder AR-Sitzung behandelt. Die AR-Mitglieder erhalten die Kurzprotokolle der BBFS-Sitzungen.

Die Protokolle der AR-Sitzungen sind nur für die AR-Mitglieder bestimmt und können nicht an den BBFS weitergeleitet werden.

Loksik berichtet, dass ein Dankschreiben an alle ausscheidenden Mitglieder ergehen wird.

Mediale Diskussion über Kurzstrecken / Artikel SN vom 11.11.2023

Rössler: Die Wiederaufnahme der Kurzstrecke SZG-VIE wird von den Anrainern kritisch gesehen und stößt nicht auf deren Zustimmung. Ein weiterer Diskussionsbedarf ist derzeit aber nicht vorhanden.

Lutzenberger attestiert dem Artikel eine gewisse Ironie. Von SWISS wird die Strecke SZG-ZRH als zu kurz angesehen und es ist daher nicht geplant diese in das SWISS-Streckennetz aufzunehmen. Diese Strecke ist aber länger als SZG-VIE. Irreführend sind Aussagen zur FRA-Verbindung.

Klaus: Politischer Wunsch wäre eine Anbindung an FRA und ZRH.

Die FRA-Anbindung steht außer Frage.

Berichte über Treffen in der Zwischenzeit

Siehe Top 4

TOP 4: Arbeitsgruppe Allgemeine Luftfahrt – Platzrunde / Flugschulen

Beilage 3, Unterlagen SFG / Seite 2

Typelt: Am 6.10.2023 hat ein sehr konstruktives Treffen mit Vertretern des Aeroclubs und der Fliegerclubs stattgefunden. Anwesende BBFS-Mitglieder Oblasser, Müller, Lipold, Typelt.

Erklärung zur Beilage 3 Seite 2:

Abweichungen von der Platzrunde werden folgendermaßen verfolgt:

- Von der Gesamtzahl der Platzrunden werden einerseits diejenigen Flüge abgezogen, die auf Anweisung der Flugsicherung die Platzrunde geflogen sind, andererseits diejenigen, die die Platzrunde nur knapp verfehlt haben. Die restlichen Platzrunden wurden exemplarisch für den Zeitraum Juli 2023 (8 Halter/ 13 LFZ) genauer untersucht.

Eine deutliche Verbesserung konnte durch die neue Platzrunde für Helikopterflüge beobachtet werden. Die neue Route verläuft über der Autobahn.

Die persönliche Kontaktaufnahme mit dem Ausbildungsleiter der Firma Heli Austria und die gute Zusammenarbeit mit ACG haben zum gewünschten Erfolg geführt.

Rössler bestätigt das gute Gesprächsklima und begrüßt die Bereitschaft der Piloten, Flugrouten wie vorgeschrieben einzuhalten. Sie ersucht um zeitnahes Feedback an den ASA, wenn es zu Veränderungen im Flugverhalten kommt.

Die Frage, ob es durch die neue Routenführung über der Autobahn Verschlechterungen für andere Bereiche gibt, kann von **Typelt** mit nein beantwortet werden. Die Routenführung erfolgt in guter Entfernung zum Siedlungsgebiet. Durch die rege Bautätigkeit um den Flughafen könnten allerdings neue Betroffenheiten entstehen.

Rössler verweist auf eine BMK-Weisung, die das Procedere bei Einführung von Flugrouten regelt und eine größere Öffentlichkeit und Transparenz vorsieht und fragt, ob dieses Procedere bei der Vereinbarung mit Heli Austria eingehalten worden ist? Sie könne einerseits die Vorteile der neuen Routenführung nicht beurteilen und möchte andererseits nicht Gefahr laufen, eine behördliche Weisung zu overrulen. (Beilage 4, Weisung BMK)

Söllner stellt klar, dass sich die Weisung grundsätzlich nur auf IFR An- und Abflug bezieht. In der Weisung ist festgehalten, dass die ACG bestimmende Behörde ist. ACG bewertet alle Varianten aus Expertensicht und wird die beste Lösung umsetzen. ACG muss dabei alle behördlichen Vorgaben einhalten, hat aber einen bestimmten Spielraum. Die nun festgelegte Platzrunde hat sich als derzeit beste Lösung für Hubschrauber erwiesen. Eine Beschlussfassung im BBFS ist für die Umsetzung nicht nötig. Die ACG wird daher die informelle Abmachung bezüglich Hubschrauberflüge in die entsprechende Verlautbarung (AIC) einarbeiten.

Flächenflugzeuge müssen aufgrund ihrer Performance weiterhin die im AIC ausgewiesene Platzrunde fliegen.

Beschluss im BBFS:

Die ACG wird die Formulierung der AIC zur Einhaltung der VFR-Platzrunde auf „ist einzuhalten“ ändern um deren Ernsthaftigkeit zu unterstreichen.

Eine strafrechtliche Relevanz hat diese Formulierung nicht.

Der BBFS wird den Dialog mit dem Aeroclub und den Fliegerclubs in Zukunft weiter pflegen.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 14.12.2023)

Bei lokalen Flugsicherungsthemen wird Walter Hager als Experte in den Dialog eingebunden. Für übergeordnete Themen stellt sich Bernhard Söllner zur Verfügung. Für die ACG sind Anrainerforen wie BBFS Salzburg und Dialogforum Wien wichtige Einrichtungen für den Austausch mit den Anrainern.

Die „Weisung des BMK“ wird auf die TO der nächsten Sitzung gesetzt.

TOP 5: Arbeitsgruppe Darstellung Internet & Kategorisierung LFZ

Söllner: Die in Aussicht gestellte Lösung zur Darstellung im Internet und eine Gleichstellung mit Wien kann aus rechtlicher Sicht doch nicht umgesetzt werden. Die Gesetzeshierarchie (DSGVO, UIG, europäische Rechtsvorschriften) ist unklar. Ein Gutachten wird alsbald Klarheit bringen und soll eine für Gesamtösterreich gültige Vorgangsweise definieren. Ziel ist es, eine transparente und zur Nachverfolgung geeignete Lösung zu finden. So kann eine Reaktion auf Verfehlungen erfolgen, bevor rechtliche Schritte gegen Piloten eingeleitet würden.

Söllner hat zudem angeregt, den Unterschied Österreich-Deutschland bei der erlaubten Datendarstellung zu klären.

→ Klärung rechtliche Schiene → Übermittlung an SFG

→ Das Gutachten wird über Frau Schneeweiß an die BBFS-Mitglieder weitergeleitet.

→ Falls es Änderungen gibt, wird der BBFS von ACG informiert.

Typelt: Die für die Softwareumstellung benötigten Budgetmittel wurden beantragt und es ist davon auszugehen, dass diese genehmigt werden.

Die neue Software soll die Darstellung im Webtrack ersetzen.

→ Klärung Daten

Anlässlich des Termins am 6.10.2023 wurde ersucht, dass ASA eine Liste der gewünschten Inhalte erstellt. Die „Wunschliste“ ist für das weitere Procedere (was kann der neue Webauftritt darstellen) unabdingbar. Bis dato ist noch keine Rückmeldung eingegangen.

Typelt schlägt daher vor, eine AG zu gründen.

→ Zusammenführung AG 7 und AG 4 zu „AG Transparenz und Daten“

Arbeitsinhalt:

- Wie würde das ideale Berichtssystem (inkl. Lärmbericht) aussehen?
- Welche Daten braucht man wirklich? → Reduktion auf das Essentielle
- Wie kann der Arbeitsaufwand, der durch händische Nachbearbeitung entsteht, mit einem neuen System reduziert werden?
- Wie können Entwicklungen früher festgestellt werden? → Ausarbeiten der Prioritäten zwischen Exaktheit und Geschwindigkeit

Zeitschiene:

- Je nach zeitlicher Verfügbarkeit von Müller und Oblasser ein Termin Lutzenberger / ASA noch vor Weihnachten zur Zusammenstellung der Wünsche an ein „ideales Berichtssystem“ aus der Sicht der Anrainer und Gemeinden
- Verteilung ACG-Rechtsgutachten
- Interner AG-Termin: 09.01.2024 von 9-11 Uhr (ASA, Lutzenberger, Typelt, Söllner online)
- Ziel: Formulierung eines klaren Auftrages an Envirosuite

Zusammenfassung aus Kurzbericht:

Eine Arbeitsgruppe überarbeitet das gewachsene Berichtssystem des BBFS, um die für die Arbeit des BBFS wichtigsten Informationen möglichst effizient mit Daten zu unterlegen. Diese Ergebnisse werden in die Anpassungen in der Datenerfassung einfließen. Dies betrifft unter anderem auch die Darstellung der Flugspuren im Internet. Seitens der SFG sind intern Vorbereitungen getroffen, um die gewünschten Anpassungen aufzunehmen. Die ACG wird noch vor Weihnachten eine rechtliche Abklärung zur Verfügung stellen, die es erlaubt, die gewünschten Darstellungen mit dem rechtlichen Rahmen in Einklang zu bringen. Die Arbeitsgruppe beginnt ihre Arbeit Anfang Jänner 2024.

TOP 6: Verspätungen: Auswertung Herkunftsflughafen und Anzahl für die ersten 9 Monate 2023

Beilage 3 Unterlagen SFG, Seite 6

Rössler merkt dazu an, dass die Verspätungen 2023 wieder zugenommen hätten. Auch eine fünfminütige Verspätung sei für die Anrainer eine Belastung. Es gehe um Planung und Verlässlichkeit z.B.: beim Spätflug um 22.45 Uhr. Als Verspätungsgrund werde jetzt meist Verkehrsüberlastung angegeben. Das sei zumindest ehrlicher und auch nachvollziehbar.

Grill ergänzt, dass alle Verspätungen zulasten der Anrainer gingen. Man brauche aber Verlässlichkeit: Wann ist Ruhe – wann geht es wieder los!

Weiglhofer erläutert, dass 36 der insgesamt 56 Verspätungen im Zeitraum Jänner bis September 2023 auf Verkehrsüberlastung in FRA zurückzuführen waren. Das Drehkreuz FRA war aufgrund von eklatantem Personalmangel nicht voll einsatzfähig. Hauptreisezeit, Gewittertätigkeit, Air Defender 2023 und der Ukrainekrieg sind weitere Faktoren, die zu Verspätungen geführt haben. Die Tendenz sei derzeit wieder rückläufig.

Frage aus dem Aktionsplan:

Was heißt unvorhergesehen im §5 ZFBO?

Weiglhofer erklärt, dass der Flughafen Salzburg zu einer entsprechenden Verlängerung der Betriebszeit verpflichtet ist, wenn dies aus unvorhergesehenen Gründen notwendig ist. Zum Terminus „unvorhergesehen“ konnten keine konkreten Aussagen gefunden werden. Usus in SZG:

- Anfragen für eine Landeerlaubnis außerhalb der veröffentlichten Betriebszeiten, die vor 20:00 Uhr loc. hereinkommen, werden abgelehnt. Die Airline hat hier noch Zeit, zu reagieren (Flugstreichung, Umleitung auf einen anderen Airport, Tausch des eingesetzten Luftfahrzeuges).
- Anfragen, die ab 20:00 Uhr loc. hereinkommen, werden einer genauen Einzelfallprüfung unterzogen (gilt für die FRA-Flüge, weitere Destinationen haben möglicherweise einen längeren Anfragezeitraum, da der Flug länger dauert).
- Über Anfragen, die den Zeitraum 23.00 Uhr bis 23:30 Uhr betreffen, entscheidet der ADM, ab dann obliegt die Entscheidung der Geschäftsleitung (Ganghofer, Weiglhofer).
- Ausnahme gelten für Polizei- und Rettungsflüge

Jede Betriebszeitüberschreitung verursacht einerseits Kosten für SFG und ACG. Andererseits zieht jede abgelehnte Landung Beschwerden vonseiten der Fluglinie und der Passagiere

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 14.12.2023)

und Kosten für die Airlines nach sich. Die Anzahl der abgelehnten Flüge wird auf 5-10 geschätzt.

Beispiel für eine Ablehnung einer Landung:

LFZ war in FRA bereits auf der Piste. Landung in SZG wäre im tolerierbaren Zeitfenster gewesen. Durch weitere Verzögerungen in FRA wurde das Zeitfenster geschlossen und eine Landung in SZG wurde nicht mehr genehmigt.

Beispiel für die Erteilung einer Landeerlaubnis nach 23:00 Uhr:

Anfrage eines Privatfluges für eine Landung nach 23:00 Uhr. Es handelte sich um den Hauptact des Electric Love 2023 mit 40.000 Zuschauern.

Rössler fordert, die mit Bescheid festgelegten Betriebszeiten einzuhalten. Es soll der Druck von den Anrainern genommen werden, dass diese ständig die Einhaltung der Vorschriften einfordern müssen. Der ASA befinde sich hier in einer unangenehmen Rolle.

Lipold erwidert, dass sich der Flughafen vorschriftsmäßig verhält. Im Falle einer Ablehnung einer Landung könnten Kostenforderungen von Airlines an den Flughafen gestellt werden. Der Flughafen geht sehr restriktiv und sensibel mit Betriebszeitüberschreitungen um. Der Flughafen könnte noch viel mehr zulassen und er hätte für Linie und Charter einen Spielraum bis 24:00 Uhr. Der Flughafen versucht die Balance mit dem Ruhebedürfnis der Anrainer bestmöglich zu halten.

Rössler merkt an, dass das Thema erstmals angesprochen wurde und nun die Rollen klar seien.

Lutzenberger sieht das Problem in der Definition: Was heißt „unvorhergesehen“?

- Was passiert an einem Winterchartersamstag, an dem FRA schon um 14:00 Uhr mit Problemen zu kämpfen hat?
- Was passiert, wenn ein Problem nur vermutet wird?
- Was waren die Gründe für eine Betriebszeitüberschreitung?
- Was war eine Entscheidung am letzten Abdruck?

Für die Anrainer ist es wichtig, dass die Begründung transparent und nachvollziehbar ist und, dass der zeitliche Spielraum sorgfältig ausgelegt wird. Die Art der Darstellung soll die richtige Interpretation der Überschreitung ermöglichen.

Lipold beschreibt die hochkomplexen Abläufe im Flight Operation Center am FH Berlin. Um die Abläufe und Hintergründe besser zu verstehen, regt Lipold den Besuch des Flight Operation Centers z.B.: in FRA an.

Tazreiter kann hier für die gesamte LH-Gruppe sprechen und merkt dazu an, dass die Thematik nicht auf die leichte Schulter genommen wird. Die Gründe für eine Verspätung sind vielfältig und meist kumulativ. Alle Delaygründe sind notariell beglaubigt (Flugtechnische Gründe, Crew, Rotation). Delays werden akribisch dokumentiert und müssen im Falle einer rechtlichen Belangung nachgewiesen werden.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 14.12.2023)

Typelt: Alle Verspätungen werden genau erfasst. Kommt es zu einer Verspätung nach 23.00 Uhr ergeht sofort eine Information an einen fixen Verteiler, in dem auch der ASA aufgelistet ist.

Zusammenfassung aus Kurzbericht:

Die Auswertung der Verspätungen zeigt, dass eine überwiegende Mehrheit der Verspätungen durch Abflüge von Frankfurt verursacht wird. Eine genaue Aufschlüsselung dazu zeigt, dass eine Vielzahl von Faktoren in die Verspätungen, die vor allem im Sommer aufgetreten sind, hineingespielt hat. Unter anderem auch der Ukrainekrieg und eine Verengung im Luftraum durch eine NATO-Übung. Unbestritten ist jedoch, dass die Abfertigung in Frankfurt ein wesentlicher Faktor ist. Auch wenn ein Großteil der verspäteten Flüge bis um 23.15 h gelandet ist, bleibt es Ziel, hier Verbesserungen zu erreichen. An Hand verschiedener Beispiele wird in der Diskussion festgestellt, dass die SFG versucht, die Interessen der Anrainer und der Airlines bestmöglich auszugleichen und ihren rechtlichen Spielraum sorgfältig nützt. Die SFG gibt Airlines auch Absagen. Wichtig ist dem BBFS, dass das Thema weiterhin mit Transparenz diskutiert wird.

TOP 7: Frühflüge (6h-7h)

Die Reduktion der Frühflüge bleibt ein großes Anliegen des ASA. Derzeit gibt es keine Frühflüge vor 06:30 Uhr.

Typelt ging Beschwerden über ein besonders lautes LFZ an Sonntagen nach. Beilage 3 Unterlagen SFG, Seite 7 bis 9

- 17 verschiedene LFZ-Registrierungen → den „einen Lauten“ gibt es nicht
- Häufung an 3 Tagen (EW 2.7./ EW 23.7./ EW 6.8.)

Dallner: An den 3 Tagen herrschte schlechte Sicht mit einer niedrigen Wolkenuntergrenze, ein Start nach Süden war nicht möglich. Damit musste mit Rückenwind und bei nasser Piste mit einem gut gebuchten Flieger gestartet werden. Dies bedeutet mehr Schub. Der Abflug wird mit minimalem Schub automatisch berechnet und die Schubeinstellung hängt nicht vom Piloten ab.

Rössler ergänzt, dass unabhängig davon, ob nach N oder S gestartet wird, an der Messstelle 5 die schlechtesten Ergebnisse vorliegen und fragt ob das am Messauftrag der Messstelle 5 liegen könnte.

Typelt: Die Messstelle 5 ist sehr nahe an der Piste und auf Höhe des Punktes, wo der Schub für einen Start nach Norden gegeben wird. Die Starts erfolgten aus Gewichtsgründen nach Norden.

Lutzenberger ergänzt, dass das Lärmempfinden auch von der Windrichtung abhängt.

Danke an Frau Typelt und Herrn Dallner für die arbeitsintensive Aufbereitung des Themas. Wertvolle Informationen wurden herausgearbeitet und haben so zur Nachvollziehbarkeit beigetragen.

TOP 8: Lärmentgelte und Tarifstrukturen, gesetzliche Grundlagen – Stand der Diskussion in Österreich und Europa

Beilage 5 / Airportcharges für Nutzerausschuss

Mitgutsch: Der Nutzerausschusses eines Flughafens befasst sich mit den Flughafenentgelten (Airport Charges). Teilnehmer im Nutzerausschuss sind SFG, BMK und die gewerblichen Nutzer (Airlines).

Das gesamte System der Lärmentgelte ist streng geregelt. Änderungen müssen sich in einem aufkommensneutralen Rahmen bewegen.

Mit Stichtag 1. Jänner 2024 wurden die gesetzlichen Grundlagen geändert, sodass lärmabhängige Entgelte 2024 eingeführt werden müssen. Die SFG hat ein modernes Modell, das die spezifischen Bedingungen in Salzburg berücksichtigt, eingerichtet. Die behördliche Genehmigung dieses innovativen Modells wurde vom BMK in Aussicht gestellt. Von der ICAO gibt es Empfehlungen wie Maßnahmen zur Fluglärmverhinderung umgesetzt werden können → „ICAO Balanced Approach“.

Die Möglichkeit laute Chapter III LFZ höher zu besteuern gibt es für Salzburg nicht, da diese LFZ seit 2008 in Salzburg verboten sind. Daher wurde in Salzburg ein neuer moderner Ansatz entwickelt. Es soll Lärm im Verhältnis zur Sitzplatzanzahl besteuert werden.

- Basierend auf Lärmzertifikaten, die von jedem Kunden für jedes LFZ eingefordert werden müssen, erfolgt die Kategorisierung in 4 Gruppen.
- (Approach noise, Flyover noise und Lateral noise). Diese Standards sind für alle LFZ gleich und können auch als Zulassungswert bezeichnet werden.
- Alle LFZ werden mit Ausnahme von Hubschraubern (aufgrund schwerer Vergleichbarkeit) von dieser Regelung erfasst.
- In Salzburg würde das vor allem Privatjets und kleinere LFZ betreffen. Privatjets sind eine regionale Besonderheit für Salzburg.
- Das Modell muss jedes Jahr nachjustiert und ausgeglichen werden.

Für **Lutzenberger** ergeben sich viele offene Fragen und das vorgestellte System ist für ihn schwer verständlich und er hegt Zweifel, ob ein gewünschter Steuerungseffekt eintritt, oder vielleicht sogar eine ungewünschte Wirkung erzeugt wird.

- Was bedeutet die neue Regelung für einen Airbus 320neo und für einen Airbus älterer Generation?
- Würden Privatflieger bestraft und große LFZ in den Genuss einer Verbilligung kommen?
- Stimmt die Regelung mit den Zielen der Anrainer überein?
- Gibt es einen Steuerungseffekt? Ist das Modell ein Anreiz für Airlines, den Flughafen Salzburg mit leiseren, moderneren Flugzeugen anzufliiegen?
- Warum sind alle bisherigen Bemühungen des BBFS zur Einführung von lärmabhängigen Gebühren gescheitert? Und warum müssen die lärmabhängigen Gebühren nun so schnell mit 1.1.24 umgesetzt werden.
- Gibt es eine Kalkulation für 2024?
- Ist dieses System ausbaufähig oder ist es eine reine Umverteilung?

Söllner meint, dass ein Airbus älterer Generation mehr zahlen würde als ein Airbus neo.

Tazreiter meint, dass dieses Model einen Steuerungseffekt haben soll.

Wenn eine Airline nur Neos hat, ergibt sich allerdings kein Effekt, wenn die Flotte nur aus älteren Modellen besteht, ebenfalls nicht. Ein Effekt ergibt sich nur bei einer gemischten Flotte und nur wenn die Airline die Charges der Flughäfen in ihre Entscheidung, wo welcher Flieger zum Einsatz kommt, einbezieht.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 14.12.2023)

Derzeit haben zudem alle Triebwerkshersteller große Probleme bei der Auslieferung von neuen Triebwerken und sind andererseits mit Rückholaktionen von Triebwerken beschäftigt.

Typelt: Der ursprüngliche Ansatz, nur neue Flugzeugtypen mit leiseren Triebwerken zu fördern, ist nicht gelungen. Mit dem neuen System könnte das über einen Umweg gelingen. Konkrete Rechenbeispiele sind derzeit aufgrund fehlender Informationen zum Flugzeugmix in 2024 und fehlender Lärmzertifikate noch nicht möglich. SFG muss dieses Modell selbst erst monitoren und für passend bestätigen.

Es ist allerdings bereits feststellbar, dass der Anteil neuer LFZ mit leiseren Triebwerken steigt.

Rössler begrüßt, dass endlich lärmabhängige Gebühren eingeführt werden sollen. Das System der Kostenneutralität ist extrem schwierig darstellbar. Welche Lenkungseffekte sich ergeben ist noch offen und eine dauernde Anpassung ist nötig. Durch die Vorgabe der Kostenneutralität in Österreich gibt es einen „Entgeltkuchen“ der nicht größer und kleiner werden darf.

Mitgutsch: Im Modell ist eine Nachkalkulation vorgesehen. Eine Über- oder Unterdeckung kann eine Airline/ein LFZ Halter ins nächste Jahr mitnehmen.

In Salzburg würden viele kleine LFZ eine erhöhte Landegebühren zahlen, was zu einem Ausgleich führen würde.

Dieses System muss auch über Jahre betrachtet werden. Eine Umverteilung findet immer statt, da das Gesetz das so vorsieht, eine reine Erhöhung ist nicht vorgesehen.

Rössler: Wie wird das auf den anderen österreichischen Flughäfen umgesetzt?

Mitgutsch: SZG ist der einzige Flughafen, der mit Lärm/Sitzplatz arbeitet. SZG ist aber auch der einzige Flughafen ohne Chapter III LFZ.

VIE hat ein hochkomplexes System, das in Salzburg nicht zur Anwendung kommen kann. In INN wird ein Luftschadstoffe-Modell verfolgt. KLU fällt nicht unter das LFG.

Lutzenberger äußert nochmals seinen Unmut darüber, dass der BBFS nicht im Vorfeld mit dieser konkreten Gesetzesänderung befasst wurde und dass der BBFS nun mit der fertigen Umsetzung überfahren wird.

Er möchte einige konkrete Rechenbeispiele. Es sollte ein System etabliert werden, das wirklich Anreize zum Einsatz leiserer Flugzeuge gibt und nicht mehr Arbeitsaufwand als Nutzen verursacht.

Die Wirkungen des Modells werden im nächsten Jahr im BBFS thematisiert.

TOP 9: Offene Punkte der ToDo-Liste

Siehe ToDo Liste

TOP 10: Aktuelle Projekte:

PFAS / Galler

Details unter [Altlastensanierung Löschschaum \(salzburg-airport.com\)](http://salzburg-airport.com)

- Bodenuntersuchungen werden mit Anfang Jänner 2024 abgeschlossen,
- Reinigungsanlage wird ab Jänner 2024 laufen,
- Sanierungsmethode: Wässer werden entnommen, über eine Reinigungsanlage geführt und anschließend wieder dem Grundwasserkörper zugeführt. Durch Absenken des Grundwassers im Bereich des verunreinigten Bodens wird verhindert, dass PFAS-Stoffe in den Grundwasserabstrom gelangen
- Die Reinigungsanlage besteht aus 2 Absetzbecken → 2 Kiesfiltern → 3 Aktivkohlefiltern → Reinwasserbehälter → Container mit erforderlichen, technischen Einrichtungen
- Gesamter Prozess und Reinigungswirkung wird gemonitort
- Aufwendiges Grundwassermonitoring wurde von Behörde vorgeschrieben (derzeit ca. 40 Messstellen mit monatlichen / vierteljährlichen Probenahmen und Analytik)
- Kosten für Probenahme und Analytik belaufen sich auf ca. 400 T € für 3 Jahre,
- Monitoring muss zur Aufrechterhaltung des Flugbetriebes teilweise außerhalb der Betriebszeiten abgewickelt werden → schwierig
- Evaluierung nach einem halben Jahr, ob dieses Ausmaß an Monitoring nötig ist,
- Errichtungskosten Phase 1: 1,5 Mio €
- 360 T € jährliche Betriebskosten (davon Strom 160 T €)
- 130 T € jährliche Kosten für Monitoring

Fragen an Ing. Galler:

Söllner: Wie lange bleibt die Filteranlage bestehen?

Die die hydraulische Sicherung (Phase 1 der Sanierung) wird bis zur Umsetzung der Hauptsanierung (voraussichtlich 3 Jahre) bestehen bleiben.

Die dauerhafte Sanierung soll durch Einkapselung des kontaminierten Bodens inkl. Oberflächenabdichtung erfolgen.

Nach endgültiger Abgrenzung des belasteten Bodenbereiches werden die geplanten Maßnahmen Phase 2 noch einmal evaluiert.

Rössler: Ist das Projekt im Plan und wird es wie beschrieben umgesetzt?

Es wurde von 5 auf 7 Brunnen aufgestockt. Warum?

Das Projekt ist im Zeitplan. Die Umsetzung erfolgt gem. Bescheid.

Auch das Monitoring wird, wie im Bescheid gefordert, umgesetzt.

Rössler: Kommt man mit den bewilligten 25 l/sec aus?

Ja, wir gehen davon aus. Jeder einzelne Entnahmebrunnen Brunnen kann mengenmäßig gut gesteuert werden.

Rössler: Ab 1.1.24 soll nach dem Zeitplan das Wasser gereinigt werden. Geht verunreinigtes Wasser bis dahin noch in den Grundwasserstrom?

Ja.

Rössler: Wurde ein Reinigungsziel für die Gesamtsanierung festgelegt?

Es gibt bis dato noch kein konkretes, behördlich festgelegtes Reinigungs-/ Sanierungsziel. Diese Frage ist daher noch offen. Die genaue Lebensdauer der Aktivkohlefilter wurde abgeschätzt und ist noch nicht genau vorhersagbar. Das engmaschige Monitoring und der Anlagenaufbau stellen aber sicher, dass das Reinigungsziel der Anlage zu jeder Zeit erreicht wird. Es wird auch noch festzulegen sein, ob das Reinigungsziel für den Grundwasserkörper der EU-Trinkwassergrenzwert sein soll.

Rössler: Es sind halbjährliche Berichte vorgeschrieben. Der Flughafen Salzburg ist ein prominenter Fall, von dem man viel lernen kann. Sind die Daten auch zugänglich?

Die Daten / Berichte werden an die Behörde übermittelt. Es handelt sich um große Datenmengen, welche in den Berichten übersichtlich zusammengefasst werden. Ob und in welcher Form eine Veröffentlichung erfolgt, wird noch geklärt.

Rössler: Die Projektphase 1 entspricht der Zeitschiene.

Wann startet Phase 2, die Umschließung?

Die Bodenerkundungen sind noch nicht ganz abgeschlossen. Die weitere Vorgangsweise wird mit den Behörden und dem Umweltbundesamt abgestimmt. Nach endgültiger Abgrenzung des belasteten Bodenbereiches ist die erforderliche Planungssicherheit für Phase 2 gegeben. Die geplanten Maßnahmen zur Sanierung Phase 2 werden dann (ab Mitte 2024) noch einmal evaluiert.

Rössler: Was passiert mit dem gesäuberten Wasser?

Das gesäuberte Wasser wird dem Grundwasserkörper über 3 „Schluckbrunnen“ zugeführt.

Rössler: Es werden 25 l Wasser / sec herausgepumpt und der Reinigung zugeführt. Wieviel Wasser verbleibt im Boden?

25 Liter / Sekunde ist die bescheidmäßig festgelegte Konsenswassermenge. Die Planungsannahmen gehen davon aus, dass - wenn überhaupt - nur mehr ein sehr geringer Teil von PFAS-belastetem Wasser in den Abstrom gelangen wird. Der Nachweis erfolgt über das engmaschige Monitoring. Aufgrund der langsamen Fließgeschwindigkeit des Grundwassers werden die Auswirkungen erst in einigen Jahren erkennbar sein.

Rössler: Die Kosten der Phase 1 sind hoch. Wurden diese auch so geschätzt?

Ja.

Rössler: Phase 1 ist eine Notmaßnahme, damit nicht noch mehr verunreinigtes Wasser in den Grundwasserstrom eingeführt wird. Ist eine dauerhafte Sanierung überhaupt möglich? Muss man dazu das kontaminierte Gebiet einhausen?

Für die Sanierung im Bereich des Flughafen Salzburg ist der „hydraulische Schirm“ als Erstmaßnahme geplant. Grundsätzlich gibt es aber auch Anwendungsbeispiele, wo diese Art der Behandlung dauerhaft eingesetzt wird.

Der kontaminierte Bereich ist in Salzburg gut abgrenzbar, daher ist die „Einkapselung“ des belasteten Bodens aus heutiger Sicht eine sinnvolle Saniermethode. Die Baumaßnahmen werden unter Aufrechterhaltung des Flugverkehrs eine große Herausforderung werden.

Rössler: Wie hoch ist das gesamte kontaminierte Wasservolumen? Fläche x Tiefe?

Diese Frage kann ich aktuell nicht beantworten. Vermutlich hat die Zahl keine hohe Aussagekraft, da die entscheidende Größe die Menge des abströmenden Wassers ist. Durch Niederschlag und Höhenschwankungen des Grundwassers werden die Stoffe aus dem Boden gelöst und gelangen in den Grundwasserabstrom.

Weitere Anmerkungen zum Stand PFAS:

Mitgutsch:

- Die SFG kümmert sich um die ALS-Belange des Flughafens bzw. um die PFAS-Problematik, die vom Flughafengelände ausgeht.
- Von Anrainerseite treffen derzeit am Flughafen keine Anfragen zu PFAS ein.
- Eine Informationsveranstaltung des Landes ist auf überschaubares Interesse gestoßen.
- Ansprechpersonen für alle Anrainer sind Fr. Dr. Brunner und Herr Prof. Moßhammer / Land Salzburg.
- Das Land wird in der Außendarstellung von IKP unterstützt.
- Das Umweltbundesamt führt eigene Untersuchungen durch.
- Der Flughafen ist in ständiger Abstimmung mit den Behörden.
- Eine gute und transparente Aufarbeitung ist im Interesse des Flughafens.
- Das Thema hat hohe Aufmerksamkeit in ganz Österreich erlangt.

Galler:

In Österreich gibt es derzeit meines Wissens noch kein Prüfinstitut, welches die Akkreditierung für PFAS-Analysen besitzt.

Die Analytik unserer Grundwasserproben erfolgt daher in Deutschland.

Lebensmittelbeprobungen dauern aufgrund der Komplexität noch länger als Bodenproben. Es werden keine raschen Ergebnisse von Lebensmitteluntersuchungen erwartet.

- Das Fischmonitoring ist sehr komplex; uns ist bekannt, dass zu Messzwecken Fische aus dem Fischerwirtsbach in andere Gewässer übersiedelt wurden. Mit Ausnahme der Ergebnisse zu den Fischen sind dem Flughafen keine PFAS-Belastungen in anderen Lebensmitteln bekannt. Das Lebensmittelmonitoring erfolgt im Auftrag des Landes Salzburg

Klaus:

- Um Verzehrempfehlungen auszusprechen, müssen diesbezüglich valide Daten vorliegen.
- Alle Fragen, die den Kompetenzbereich des Flughafens betreffen, werden zeitnah beantwortet.
- Die Homepage ist transparent und verständlich / Update Status Sept 23 ist in Arbeit.

Rössler:

- Die Vorgangsweise von Flughafen und Land ist gut und informativ.
- Die Stadt, die auf politischer Seite betroffen ist, hat sich trotzdem bis dato nicht geäußert. Seit 5 Jahre ist das Thema evident. In dieser Zeit hätte schon viel passieren können. Ein Engagement der Stadt wäre wünschenswert. Es soll niemand

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 14.12.2023)

beunruhigt werden, aber man hätte eventuelle Verzehrwarnungen aussprechen können.

Terminalerweiterung/Terminalentwicklung Salzburger Flughafen

Weighofer:

Terminal:

- Das bestehendes Terminal1 wurde 1966 erbaut.
- Seither gab es viele kleine und größere Umbauten.
- Das Gebäudealter übersteigt teilweise 40 Jahre.
- Mit der Terminalentwicklung erfolgt eine Anpassung an den Stand der Technik.

Rahmenbedingungen:

- Studie zum Einzugsgebiet: 1,8-2,3 Mio Pax / Jahr werden als realistisch eingestuft.
- Derzeit ist das Terminal auf eine Spitzenstundenauslastung von 1500 Passagieren in und out ausgelegt (gesamt 3000 Pax/h), es hat 14 Gates, es gibt 14 Parkpositionen.

Terminalentwicklung:

- Eine Redimensionierung findet statt: Spitzenstunden werden von 1500 auf 1000 Pax reduziert
- Kurze Wege sollen beibehalten werden.
- Durch Technisierung sind weniger Check-in Schalter nötig (Self Bag drop off)
- Für das EES (Entry-Exit-System), die biometrische Registrierung gem. EU Vorschriften, muss Platz geschaffen werden. Die behördlich vorgeschriebene Einführung mit Ende 2024 ist noch fraglich. Eine Satellitenhalle dient als Übergangslösung.

Flächenanforderungen / geplante Situierung der Gebäude

- Check-in Halle bleibt.
- Abflugterminal und Sicherheit werden am derzeitigen Standort T2 errichtet.
- Hangar 2 im Süden (derzeit Gerätehalle) wird abgetragen.
- Terminal 2 verliert die Funktion als Eventhalle.
- Die Gepäckhalle HBS bleibt am derzeitigen Standort.
- Die Ankunft wird neugebaut.
- Eine Potentialfläche im Norden wird voraussichtlich für EES genutzt.

Zeitplan:

- Baubeginn 2026

weitere Bautätigkeiten am Flughafengelände:

- Hotel: Umsetzung in Prüfung
- Hangarpläne für Zrostgelände: Gespräche laufen, Aeroclub muss bis Juni 2024 ein Konzept unter Einbindung der Anrainer erstellen.
- Erweiterung Red Bull Areal: Gespräche werden geführt

Rössler: Red Bull genießt bereits viele Privilegien. Einwände bestehen gegen lärmrelevante Vorhaben. Pläne sollen rechtzeitig kommuniziert werden.

→Thema für die nächste Sitzung.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 14.12.2023)

Schallschutzprogramm

Beilage 3 Unterlagen SFG, Seite 11

Seit 1972 wird der Einbau von Schallschutzfenstern unter bestimmten Kriterien gefördert.

Das Programm wird laufend angepasst:

- Technische Anforderungen wurden konkretisiert.
- 2. Förderung bei Bauten, die vor 2012 erbaut wurden, ist möglich → Neubeantragung
- Kulanzlösung bei Dachflächenfenstern.
- Durch eine Erweiterung der Lärmkurve im Süden können neue Bewerber einen Förderantrag stellen.

Rössler bedankt sich für die Abwicklung und die Aufbereitung des Themas.

783 Objekte wurden gefördert.

TOP 11: Entwicklungen und Zusammenarbeit mit der FLK (Fluglärmkommission)

Zusammenfassung SFG:

- Die FLK hat am 2.11.23 in Freilassing stattgefunden.
- Der Flughafen Salzburg wird von Frau Ganghofer als stimmberechtigtes Mitglied in der FLK vertreten. Herr Weiglhofer ist als Nachfolger von Herrn Lipold stellvertretendes Mitglied.
- Den FLK-Vorsitz führt der 1. Bürgermeister von Freilassing. Dieser wurde in der Sitzung auf weitere 4 Jahre zum Vorsitzenden gewählt.
- Die Organisation der FLK vom 2.11.2023 hat sich sehr schwierig gestaltet.
- Die Sitzung selbst war von vielen Berichten geprägt, hat aber keine inhaltlichen Fortschritte gebracht. Die Rahmenbedingungen haben sich geändert (in Freilassing sind keine Objekte mehr in der 60dB Zone, die Betroffenheit hat sich verschoben). Ein konstruktiver Dialog ist aufgrund von Festhalten an überholten Forderungen (PNK) nicht möglich. Die DVO wird als Drohgebärde eingesetzt.
- Die Abstimmung, ob die österreichischen Gemeinden zur FLK eingeladen werden, ist negativ ausgefallen. Von einer Einladung wird vorerst Abstand genommen. Die österreichische Seite sieht darin einen Rückschritt in der Entwicklung der FLK.

Zusammenfassung ACG:

Söllner hatte sich für die FLK entschuldigt und im Vorfeld beim BGM angefragt, ob er Unterlagen bzw. Informationen vorbereiten sollte. Auf mehrmalige Nachfrage hat er keine Antworten erhalten.

TOP 12: Ev. Anpassung Geschäftsordnung: (ACG Vertretung, Vertretung Land, Stadt ...)

Beilage 6, Geschäftsordnung

Die Geschäftsordnung wird folgendermaßen angepasst:

Anhang Mitglieder:

ACG: Bernhard Söllner folgt Karin Kern-Zöch.

ASA: Der ASA ist mit 3 stimmberechtigten Mitgliedern im BBFS vertreten. Der ASA-Vorstand besteht derzeit aus den 4 Mitgliedern: Obmann Meik Müller, Stv. Astrid Rössler, Schriftführer Günter Oblasser, Kassierin Brigitte Grill. Die Entsendung in den BBFS erfolgt aus diesem Kreis nach zeitlicher Verfügbarkeit

SFG: Alexander Weiglhofer folgt Rudolf Lipold

Wer zukünftig den Eigentümer Land im BBFS vertritt, ist noch in Abklärung.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 14.12.2023)

TOP 13: Arbeitspläne und nächste Schritte; Organisatorisches und Termin Frühjahr 2024

Aktuelle AGs

AG 1 Monitoring und AG 7 AG Transparenz und Daten werden zu AG Transparenz und Daten zusammengefasst: Teilnehmer: Söllner, Lutzenberger, Oblasser, Müller, Typelt, Alle anderen AGs werden aufgelöst.

Der Aktionsplan wurde aktualisiert und wird ab der 34.Sitzung neugestaltet.

Die nächste Sitzung des BBFS findet am 29.4.2023 Uhr von 10.00 bis 17.00 Uhr am Flughafen Salzburg statt.

TOP 14: Rückbindung und Kommunikation nach außen

Über Kurzbericht und Protokoll samt Beilagen

TOP 15: Allfälliges

Lutzenberger überbringt das Interesse von Seiten der Gemeinde Elsbethen am BBFS für den Südring teilzunehmen. Ob die Gemeinde einen eigenen Teilnehmer oder einen Vertreter bestellen wird, ist noch in Klärung.

→ Kontakt wird hergestellt

Rudi Lipold scheidet mit Ende des Jahres aus dem BBFS aus und wird in seiner letzten Sitzung mit „diplomatischen Ehren“ verabschiedet. Wir bedanken uns sehr herzlich für seine konstruktive und diplomatische Arbeit für den BBFS.

König bedankt sich bei allen Teilnehmern für die sehr gute und konstruktive Sitzung und schließt um 16:30 Uhr.

Aktualisierter AKTIONSPLAN aus 34.Sitzung vom 13.11.2023

MT	Kurzberichte der Sitzungen	laufend
SFG	Fortschrittskontrolle anpassen Beilage 13	laufend
SFG / ACG ► AG 7 Transparenz und Daten	Überprüfung Zeitverzögerung für Darstellung Flugspuren → Termin mit GF SFG; Rückmeldung an BBFS Welche Datensätze würde der ASA genau brauchen? Was heißt zeitnah? Wo liegen die datenschutzrechtlichen Grenzen? (Gutachten DSGVO) Überprüfung Änderungsbedarf der Vorschriften Überprüfung der Zulässigkeit der Weitergabe von Daten (Kennzeichen und Halter)	Siehe Datenweitergabe 28. BBFS Beilage 4 Wurde in 33.Sitzung und 34. Sitzung behandelt Zusammenfassung von AG 1 und AG 7 zu einer AG Transparenz und Daten TN: Lutzenberger, Söllner, Typelt, Oblasser, Müller
ACG	Aussagen zu DSGVO bei Datenschutzkommission Wien ausheben und an BBFS übermitteln	Bis Mitte Mai 23 In 34.Sitzung erledigt → Warten auf ACG Rechtsgutachten ACG informiert BBFS bzw. AG Datenschutz und Transparenz
SFG / ACG ► AG 7 Transparenz und Daten	Vergleich mit FH Wien / Darstellung Flugspuren und Rückmeldung BBFS Anpassung Darstellung Flugspuren	Gleichstellung mit Wien ist in Arbeit → warten auf ACG Rechtsgutachten
ASA	ggf. Anfrage für Salzburg an Datenschutzkommission formulieren und im Namen des BBFS versenden	Obsolet → warten auf ACG Rechtsgutachten
SFG	Klärung § 169 LFG und Bericht an BBFS	§ 169 LFG findet auf keinem österreichischen Flughafen aus mangelnder Praktikabilität Anwendung und ist daher totes Rech erledigt

SFG	Bewegungszahlen /wirtschaftliche Bedeutung der allgemeinen Luftfahrt General Aviation (GA)	Ø der letzten 5 Jahre Erlöse aus GA-Flugbetrieb 3 Mio / Jahr Gesamterlöse GA (inkl. Pacht etc.) 6 Mio / Jahr erledigt
SFG	Aufteilung der Flüge in gewerblich und privat bei ansässigen Unternehmen → ACG liefert ICAO Definition Welche Voraussetzungen müssen gegeben sein?	Zahlen wurden präsentiert. Art des Fluges wird im Flugplan vom Piloten angegeben. → Zuordnung bewirkt keine Änderung der Gebühren. Auswirkungen im Lärmbericht? Vermischung nur beim IFR- Verkehr (Kommerziell und gewerblich). Rössler: Ist es eine Frage des öffentlichen Interesses warum ein Flieger fliegt? Söllner: Grund eines Fluges muss nicht bekannt gegeben werden. Erledigt
AG 4 Lärmbericht / Lärmmessungen	AG Kategorisierung LFZ	Procedere wurde in der 31.Sitzung festgelegt und in der 33.Sitzung verfeinert→ erledigt AG 4 wird aufgelöst
SFG Typelt	Information an BBFS über den Start des Lärmschutzprogrammes	in 32. und 33. BBFS Sitzung erfolgt erledigt
SFG ► AG 9	Auswirkungen der 3 Grad Verschiebung der Abflugrichtung auf die Förderung der Schallschutzfenster im Bereich Moosstraße überprüfen und Aktualisierung Homepage	in 33. BBFS Sitzung erfolgt AG 9 wird aufgelöst erledigt

SFG ► AG 9	Obergrenze vom 98 SEL-Wert hinterfragen und eventuell auch auf andere, bestehende Lärmmessstellen ausdehnen, Darstellung der Maximal-Pegel auf der Homepage des Flughafens + zusätzlich SEL-wert, damit eine Überschreitung nachvollziehbar wird →Wie oft wird dieser Pegel überschritten?	Die Anzahl der Überschreitung an der Lärmmessstelle in Taxham durch Linien- oder Chartermaschinen sind sehr gering. Daher wird von weiteren Schritten in diesen Fällen abgesehen. Eine Erweiterung der SEL-Messungen auf andere Messstellen ist nicht sinnvoll, da die Werte aus technischen Gründen nicht vergleichbar wären und keine nützlichen Zusatzinformationen liefern würden erledigt / AG 9 wird aufgelöst
EW / Dallner	Klärung EW Flug 19.9.2022	obsolet
ACG	Ergänzende Unterlagen zu Lärmberechnung und Bewertung Südanflug an BBFS	03.10.2022 Modernisierung der Routen mit fixed radien ist momentan auf hold da gerade Berechnungen laufen Präsentation erfolgt erst mit genauen Zahlen Wird aus dem Aktionsplan genommen und bei Relevanz von ACG wieder aufgenommen
ACG	Belastbares Mengengerüst für die Belegung der neuen Südrouen	03.10.2022 on hold / Wird aus dem Aktionsplan genommen und bei Relevanz von ACG wieder aufgenommen
ACG	Übermittlung Präsentation ACG anlässlich FLK an ASA	Erledigt
SFG	Übermittlung PNK an ASA	32. Sitzung Beilage 14

		erledigt
SFG	Klärung Kriterien für §5 ZFBO Genehmigung von Ausnahmen von der Betriebszeit Was heißt „unvorhergesehen“	In 34. Sitzung ausführlich diskutiert erledigt
AG Monitoring/AG1	Optimierung von Flugrouten, sodass die Einhaltung der „Avoid Areas“ besser möglich ist, Einladung Hasenburger, Vertreter Allgem. Luftfahrt auf „Avoid Areas“ hinweisen	wird weiterverfolgt Procedere wurde in der 30.Sitzung → und 31.Sitzung festgelegt, in der 32.Sitzung neu geregelt bzw. in der 33.Sitzung (AG1 wird aufgelöst → neu AG Transparenz und Daten)
Kern-Zöch	Zu SIDs Forschungsprojekt Daten liefern und AG starten →Beschluss, ob SIDs Testverfahren in real life gehen können	Procedere wurde in der 31.Sitzung festgelegt Wird weiterbehandelt on hold Wird aus dem Aktionsplan genommen und bei Relevanz von ACG wieder aufgenommen
Kern-Zöch	Klärung innerhalb der ACG (Woborsky / Kern-Zöch) wie der missverständliche Begriff „Avoid Areas“ entstanden ist	obsolet
Rudorf-Ortner SFG/ASA ► AG 8	Stadt Salzburg als zuständige Bezirksverwaltungsbehörde für Strafsachen wird einen Vertreter der Behörde in die nächste Sitzung einladen Termin mit Strafamts z.T: Strafbarkeit / Anzeigepflicht „Avoid Areas“ AG 8	Mail Goldberger zur Sitzung 31.3.2022 in 32. Sitzung Procedere festgelegt → wird in der Form nicht mehr weiterverfolgt AG 8 wird aufgelöst →AG Transparenz und Daten sucht wirkungsvolleren Weg der direkten Kommunikation mit den Piloten

Rudorf-Ortner/ Kern-Zöch	Klärung widersprüchliche Aussagen zu Strafbarkeit im LFG und Bericht im BBFS	ACG in 32.Sitzung BBFS Beilage 12 erledigt
SFG/ ACG / Kern- Zöch ► AG 8	AG „ACI neu“ zu „Avoid Areas „ AIC Wording verschärfen / verbindlich formulieren Grenzen von „Avoid Areas“ definieren / Geländemarken festlegen Prozess Anzeige definieren	Procedere wurde in der 31.Sitzung festgelegt Procedere wurde in der 32.Sitzung neu geregelt Wurde in der 33. Sitzung ausführlich behandelt und wird weiterverfolgt In 34.Sitzung erledigt AG 8 wird aufgelöst
SFG ► AG 8	Vorschlag Lipold: Prüfung Ahndung von „schwarzen Schafen“ bei Verletzung von „Avoid Areas“ Erhöhung der Landegebühren Analyse der Abweichungen	Es sollen zuerst andere Wege gefunden werden, da es sich gezeigt hat, dass die soll-Formulierung nicht zu einer Strafverfolgung führt. Söllner: schwarze Schafe werden bei mehrfacher Verfehlung zur Stellungnahme aufgefordert und bei strafrechtlicher Relevanz würde der Sachverhalt der Strafbehörde weitergeleitet werden Erledigt, AG 8 wird aufgelöst
Fenninger-Sippel	Anliegen ASA bezügl. proaktive. Information der Bevölkerung zum Thema Altlastensanierung Löschschaum weiterleiten	Informationsveranstaltungen haben stattgefunden, vom Land wurde ein Umweltmonitoring eingerrichtet. Erledigt
SFG	Beantwortung Fragenkatalog Altlastensanierung Löschschaum	6.3.2023 verschickt
Kopp→Tautscher →Rudorf -Ortner	Anrainervertretung Stadt mit Bürgermeister klären	In Vorbereitung Thema wird in 35. Sitzung aufgegriffen

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 14.12.2023)

	Es sollte auch einen Anrainer aus der Stadt im BBFS geben	
AG Leiter	Protokolle der AGs verteilen	laufend
Alle	Durchsicht Kurzbericht und Fortschrittskontrolle und Bekanntgabe der Änderungswünsche an Moderation bzw. SFG	laufend
Alle	Ergänzung Diskussionspapier Übermittlung der Ergänzungen an ASA	Es wurden keine Ergänzungen eingebracht erledigt

Aktionsplan neu

Nr.	Wer	aus Sitzung	Was	Bemerkung	Zeitraumen erledigt
1	MT		Kurzberichte der Sitzungen	laufend	
2	SFG		Fortschrittskontrolle anpassen	laufend	
3	AG Leiter		Protokolle der AGs verteilen	laufend	
4	Alle		Durchsicht Kurzbericht und Fortschrittskontrolle und Bekanntgabe der Änderungswünsche an Moderation bzw. SFG	laufend	
5	SFG / ACG / ASA ► AG Transparenz und Daten	34.BBFS 13.11.23	AG Transparenz und Daten übernimmt die Aufträge von AG 1,4 und 7		

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 14.12.2023)

6	ACG SFG/CS	34.BBFS 13.11.23	ACG-Rechtsgutachten (Dartstellung im Internet) Übermittlung an SFG und Verteilung		
7	ACG	34.BBFS 13.11.23	Eintragung im Flugplan: „gewerblicher Flug“ ACG liefert ICAO Definition		
8	Stadt		Anrainervertretung Stadt mit Bürgermeister klären Es sollte auch einen Anrainer aus der Stadt im BBFS geben	In Vorbereitung Thema wird in 35. Sitzung aufgegriffen	

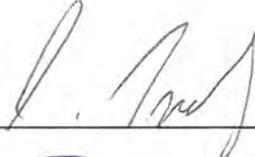
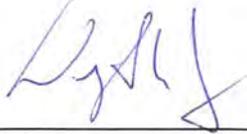
Beilagen:

- 1 Anwesenheitsliste
- 2 genehmigte TO
- 3 Unterlagen SFG
- 4 Weisung BMK
- 5 PPP Lärmabhängige Gebühren
- 6 Geschäftsordnung
- 7 Fortschrittskontrolle

Anwesenheitsliste**34. Sitzung BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg**

Datum / Zeit: 13.11.2023/ 10.00 -17.30 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH / Sitzungszimmer Direktion

	Name	Unterschrift
	Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	
1	Brigitte Gnil ASA	
2	Astrid RÖSSLER ASA	Rössel
3	Herrmann Latzenberger ^{Amir} _(Vorsitz)	
4	Christian Indinger Hallein	
5	Christina Zudorf-Ortner	Zudorf-Ortner
6	CLAUDIA LOKSIK	
7	Bernhard Sillner	
8	Alexander NEIGHOFER	

9.	CLAUDIA TYPERT	SFG	C. Typert
10.	RUDOLF LIPOLD	SFG	Rud
11.	LEOPOLD TARNETZEN	AUA	L. Tarnetz
12.	BERNHARD DALLER	EWE	B. D.
13.	Alexander KLAUS	SFG	A. Klaus
14.	Claudia Schneeweß	SFG	Schneeweß
15.	Mrsula König	Moderation	

BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg
34. Sitzung

Datum: 13. November 2023 / 10.00 bis 17.30 Uhr
Ort Sitzungszimmer Direktion Salzburger Flughafen GmbH
Moderation Ursula König

Tagesordnung (Vorschlag Moderation)

1. Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit
2. Tagesordnung
3. Informationsaustausch
 - Veränderungen im Aufsichtsrat
 - ...

4. Arbeitsgruppe Allgemeine Luftfahrt – Platzrunde / Flugschulen
5. Arbeitsgruppe Darstellung Internet & Kategorisierung LFZ
 - Präsentation zu Datenschutz von ACG
6. Verspätungen: Auswertung Herkunftsflughafen und Anzahl für die ersten 9 Monate 2023
7. Frühflüge (6 h - 7h)
8. Lärmentgelte und Tarifstrukturen, gesetzliche Grundlagen – Stand der Diskussion in Österreich und Europa
9. Offene Punkte der ToDo-Liste
10. Aktuelle Projekte:
 - PFAS
 - Terminalerweiterung
 - Schallschutzprogramm
11. Entwicklungen und Zusammenarbeit mit der FLK (Fluglärmkommission) vom 3.11. 23
12. Ev. Anpassung Geschäftsordnung (ACG Vertretung, Vertretung Land, Stadt ...)

13. Arbeitspläne und nächste Schritte; Organisatorisches und Termin Frühjahr 2024
14. Rückbindung und Kommunikation nach außen
15. Allfälliges

BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

34. Sitzung
13. November 2023

TO Pkt 4.

Arbeitsgruppe Allgemeine
Luftfahrt

Platzrunde / Flugschulen

Arbeitsgruppe Allgemeine Luftfahrt

- ✓ Treffen mit Vertretern des Aeroclubs am 6. Oktober 2023
- ✓ Anwesende BBFS-Mitglieder: Oblasser, Müller, Lipold und Typelt
- Vereinbarungen:
 - ✓ Auswertungen der Platzrunden nach Kennzeichen
 - ✓ T&G Flüge – welche Anteile haben Clubs und gewerbliche Flugschulen
 - ✓ Grobe Abweichungen werden zeitnah an die Halter übermittelt

	Clubs	Gewerbliche Schulen	Anzahl Halter	Anzahl LFZ
Anteil Platzrunden Jän – Sep 2023	44 %	56%		
Monitoring Platzrunden Juli	67%	32%	8	13

TO Pkt 5.

Arbeitsgruppe Darstellung
Internet & Kategorisierung
LFZ

Arbeitsgruppe Darstellung Internet

- ✓ Budgetantrag für Umstellung auf neue Software wurde gestellt
- ✓ Klarstellung seitens ACG bez. Datenschutz (Mail Hr. Söllner vom 24. Mai 2023)
- ✓ Anfrage bezüglich Inhalten an Oblasser und Müller im Rahmen des Treffens mit den Fliegerclubs gestellt
 - Rückmeldung fehlt noch
- Vorschlag für die weitere Vorgehensweise:
 - Wer arbeitet in der AG mit?
 - Terminfindung 1. Termin der AG zu diesem Thema
 - Erstellung einer Liste von Inhalten die gewünscht wären
 - Termin mit Envirosuite um über die Umsetzung der Inhalte zu diskutieren
 - Erstellung Plan der weiteren Umsetzung

TO Pkt 6.

Verspätungen

Auswertung nach Destination

Landungen / Starts	Destination		Verspätungsgrund	Anzahl
Landungen	ANR	Antwerpen	Streik	1
	AOK	Karpathos	Wetter	1
	BER	Berlin	Verkehrsüberlastung	1
	DUB	Dublin	Verkehrsüberlastung	1
	FRA	Frankfurt	Enteisung	1
			Streik	2
			Verkehrsüberlastung	36
			Wetter	9
	HAM	Hamburg	Technical	1
			Verkehrsüberlastung	1
PMI	Palma de Mallorca	Technical	1	
		Verkehrsüberlastung	1	
Summe Landungen				56
Starts	ARN	Stockholm	Enteisung	1
	CPH	Kopenhagen	Enteisung	1
	GLA	Glasgow	Enteisung	1
	STN	London	Enteisung	1
Summe Starts				4

Zeitraum: Jänner bis September 2023

Verspätungen Frankfurt		
Zeitraum	Anzahl	%
23:00 - 23:15 Uhr	27	56%
23:16 - 23:30 Uhr	14	29%
> 23:31 Uhr	7	15%
	48	100%

TO Pkt 7.

Frühflüge
(06:00 – 07:00 Uhr)

Frühflüge Sonntag Sommer 2023

Destination / Flugnummer	geplante Abflugzeit	Registration	Typ	Anzahl Starts	Summe Destination
Hurghada EW4392	06:00	9HEUR	A320	1	
		9HEUS	A320	2	
		9HEUU	A320	2	
		9HEUV	A320	3	
		9HEUW	A320	1	
		9HEUX	A320	2	
		9HEWA	A320	7	
		9HEWB	A320	4	
		9HEWC	A320	4	
		9HEWD	A320	3	
		9HEWE	A320	1	30
Korfu EW4394	06:05	9HEXP	A319	4	
		9HEXT	A319	7	
		9HEXW	A319	10	21
Lamezia Terme EW4360	06:15	9HEUU	A320	1	
		9HEXP	A319	1	
		9HEXQ	A319	2	
		9HEXR	A319	7	
		9HEXS	A319	4	
		9HEXT	A319	3	
				9HEXW	A319

Registration	Starts gesamt
9HEUR	1
9HEUS	2
9HEUU	3
9HEUV	3
9HEUW	1
9HEUX	2
9HEWA	7
9HEWB	4
9HEWC	4
9HEWD	3
9HEWE	1
9HEXP	5
9HEXQ	2
9HEXR	7
9HEXS	4
9HEXT	10
9HEXW	13
Summe	72

Frühflüge Sonntag Juni – August

Datum	geplante Abflugzeit	aktuelle Abflugzeit	Destination	Flugnummer	Registration	Typel	Sitze	RWY	Route	NMT 4		NMT5	
										sec	Max-Level dB	sec	Max-Level dB
04.06.2023	06:05	06:00	CFU	EW4394	9HEXT	319	150	15	VERDA1X	14	66,7	27	88,5
04.06.2023	06:00	06:06	HRG	EW4392	9HEUW	320	180	33	VERDA1A	34	87,9	58	90,8
04.06.2023	06:15	06:11	SUF	EW4360	9HEXW	319	150	15	VERDA1X	22	71,4	32	89,4
11.06.2023	06:00	06:05	HRG	EW4392	9HEUR	320	180	33	VERDA1A	42	87,4	49	90,3
11.06.2023	06:05	06:07	CFU	EW4394	9HEXT	319	150	33	VERDA1A	34	83,1	48	88,0
11.06.2023	06:15	06:15	SUF	EW4360	9HEUU	320	180	33	VERDA1A	50	84,7	43	88,9
18.06.2023	06:00	06:11	HRG	EW4392	9HEWD	320	180	33	VERDA1A	46	89,3	43	91,6
18.06.2023	06:15	06:13	SUF	EW4360	9HEXW	319	150	15	VERDA1X	120	67,1	23	87,3
18.06.2023	06:05	06:33	CFU	EW4394	9HEXT	319	150	15	VERDA1X	44	76,5	23	87,9
25.06.2023	06:05	06:26	CFU	EW4394	9HEXW	319	150	15	VERDA1X	45	77,8	21	88,3
25.06.2023	06:15	06:33	SUF	EW4360	9HEXT	319	150	15	VERDA1X	79	84,5	28	87,8
25.06.2023	06:00	06:49	HRG	EW4392	9HEWA	320	180	33	VERDA1A	59	89,5	44	90,3
02.07.2023	06:15	06:08	SUF	EW4360	9HEXP	319	150	33	VERDA1A	58	86,8	45	91,7
02.07.2023	06:00	06:13	HRG	EW4392	9HEWA	320	180	33	VERDA1A	65	87,3	60	90,5
02.07.2023	06:05	06:34	CFU	EW4394	9HEXT	319	150	33	VERDA1A	59	84,5	54	91,2
09.07.2023	06:15	06:11	SUF	EW4360	9HEXR	319	150	15	VERDA1X	32	77,9	36	88,9
09.07.2023	06:00	06:13	HRG	EW4392	9HEWC	320	180	33	VERDA1A	32	88,6	70	90,6
09.07.2023	06:05	06:28	CFU	EW4394	9HEXW	319	150	15	VERDA1X	33	78,5	24	87,9
16.07.2023	06:00	06:07	HRG	EW4392	9HEWC	320	180	33	VERDA1A	26	86,6	29	89,7
16.07.2023	06:15	06:14	SUF	EW4360	9HEXR	319	150	33	VERDA1A	23	85,3	25	88,8
16.07.2023	06:05	06:20	CFU	EW4394	9HEXW	319	150	15	VERDA1X	18	68,6	31	89,8
23.07.2023	06:00	06:08	HRG	EW4392	9HEUS	320	180	33	VERDA1A	38	89,2	46	92,7
23.07.2023	06:15	06:13	SUF	EW4360	9HEXT	319	150	15	VERDA1X	21	75,3	22	91,4
23.07.2023	06:05	06:42	CFU	EW4394	9HEXW	319	150	15	VERDA1X	25	74,7	24	89,5
30.07.2023	06:00	06:21	HRG	EW4392	9HEUU	320	180	33	VERDA1A	35	88,3	62	89,3
30.07.2023	06:05	06:23	CFU	EW4394	9HEXT	319	150	33	VERDA1A	33	85,7	94	91,0
30.07.2023	06:15	06:29	SUF	EW4360	9HEXW	319	150	33	VERDA1A	28	87,0	73	89,8
06.08.2023	06:15	06:16	SUF	EW4360	9HEXR	319	150	33	DE TSA1A	35	86,0	62	92,2
06.08.2023	06:05	06:19	CFU	EW4394	9HEXP	319	150	33	VERDA1A	35	85,8	120	92,5
06.08.2023	06:00	06:22	HRG	EW4392	9HEUV	320	180	33	VERDA1A	41	88,6	63	92,1
13.08.2023	06:15	06:14	SUF	EW4360	9HEXR	319	150	15	VERDA1X	12	71,3	36	87,6
13.08.2023	06:05	06:16	CFU	EW4394	9HEXP	319	150	33	NEMAL3A	30	87,6	84	89,8
13.08.2023	06:00	06:17	HRG	EW4392	9HEUV	320	180	33	NEMAL3A	49	87,6	40	90,2
20.08.2023	06:05	06:08	CFU	EW4394	9HEXP	319	150	15	VERDA1X	34	71,6	25	87,9
20.08.2023	06:00	06:11	HRG	EW4392	9HEUV	320	180	33	VERDA1A	52	88,2	66	89,4
20.08.2023	06:15	06:19	SUF	EW4360	9HEXS	319	150	15	VERDA1X	23	72,2	24	85,2
27.08.2023	06:00	06:24	HRG	EW4392	9HEUX	320	180	33	NEMAL3A	28	87,7	76	90,3
27.08.2023	06:05	06:34	CFU	EW4394	9HEXP	319	150	33	NEMAL3A	28	84,4	84	89,8
27.08.2023	06:15	06:37	SUF	EW4360	9HEXR	319	150	15	VERDA1X	33	82,8	45	89,3

Starker Südwind und nasse Piste

Starker Südwind

Nasse Piste

TO Pkt 10.

- Schallschutzprogramm

Schallschutzprogramm – Stand 08.11.2023

	Anzahl	förderwürdig	abgeschlossen	ausbezahlte Fördermittel 2023
Anfragen / Anträge während des Förderstopps	21 Anfragen davon 11 Anträge	11	5	
Anfragen / Anträge seit 01.04.2023	7 Anfragen	1		
				€ 27.506,70

Bisher geförderte Objekte seit 1972	Gesamtaufwand Schallschutz seit 1972
783	€ 4,4 Mio

Austro Control GmbH
Geschäftsführung
Schnirchgasse 17
1030 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Per E-Mail: coco@astrocontrol.at

Geschäftszahl: 2023-0.019.871

12. Jänner 2023

Betreff: Maßnahmen zur Verbesserung von Transparenz und verstärkter Öffentlichkeitsbeteiligung im Zusammenhang mit der Festlegung oder Veränderung von Flugrouten

Sehr geehrte Geschäftsführung,

gemäß **§ 120a Luftfahrtgesetz (LFG)**, hat die **Austro Control GmbH** die zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs erforderlichen An- und Abflugverfahren und Verfahren für den Streckenflug (Flugrouten) festzulegen. Es ist dabei die Abwehr von den der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren, wie insbesondere eine möglichst geringe Immissionsbelastung sicherzustellen.

Die Abwicklung des Flugverkehrs sicher, regelkonform und so lärmschonend wie möglich durchzuführen ist oberstes Ziel. Neben den Notwendigkeiten für den Luftverkehr sind auch die Anliegen der Öffentlichkeit zu berücksichtigen, wobei Transparenz und Nachvollziehbarkeit oberstes Gebot sind. Der Dialog mit der Bevölkerung soll im Hinblick auf Transparenz und eine verstärkte Öffentlichkeitsbeteiligung im Zusammenhang mit der Festlegung oder Veränderung von Flugrouten ausgebaut werden.

Deshalb ergeht an die Austro Control GmbH seitens der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) der Auftrag wie folgt:

1. Stellungnahmemöglichkeit der Öffentlichkeit bei (Neu-)Festlegung und Änderung von Flugrouten für Flughäfen via Website der Austro Control

Umsetzung verbesserter und transparenter Kommunikation von neuen Flugrouten bzw. der Änderung von Flugrouten für Flughäfen vorab, inkl. Stellungnahmemöglichkeit der Öffentlichkeit mit Mindestinhalten:

- Beschreibung des Anlasses für eine Flugroutenänderung bzw. Neufestlegung
- Darstellung, welche Varianten geprüft wurden

- Darlegung der Kriterien und Gründe, warum eine bestimmte Variante im Vergleich zu anderen Optionen gewählt wurde
- Allgemein verständliche planliche Darstellung, aus der die räumliche Lage der Flugrouten ersichtlich ist.
- Ausarbeitung eines Vorschlags an das BMK für den Detailablauf des Öffentlichkeitsbeteiligungsprozesses mit Stellungnahmemöglichkeit
- Übermittlung eines „Show-Case“ bis Ende Jänner, Vorschlag zum Detailablauf bis 30.6.2023.

2. Flugroutenfestlegung durch ACG als behördliche Aufgabe:

Klarstellung der behördlichen Rolle von ACG in Anrainerforen durch entsprechende Äquidistanz im Innenverhältnis und Verzicht auf allfällige Stimmrechte (z.B. Dialogforum Flughafen Wien).

3. Veröffentlichung allgemeiner Informationen zu Flugrouten auf der Website der Austro Control

Von der Planung über die Erstellung bis zur Implementierung von Flugrouten sollen insbesondere folgende Punkte abgedeckt sein:

- Aktuelle Information zu anstehenden oder umgesetzten Festlegungen bzw. Änderungen von Flugrouten
- Rechtliche Rahmenbedingungen zur Festlegung von Flugrouten, nationale und internationale Rechtsvorschriften
- Flugroutenfestlegung durch ACG als behördliche Aufgabe
- Definition - Was ist eine Flugroute
- Wann kommt es zu einer neuen oder veränderten Flugroute
- Wie werden Flugrouten geplant
- Wie werden Flugrouten festgelegt, welche Kriterien werden berücksichtigt
- Wo werden Flugrouten veröffentlicht
- Erklärungen zu Fachbegriffen wie Standard Instrument Departures (SIDs), Standard Arrival Routes (STARs), Waypoints etc.
- Schrittweise Verlinkung zu bestehenden Informationen (Bspw. AIP oder Berichten von Flughafen-Anrainer:innen Foren)

4. Weiterentwicklung des bereits bei ACG verwendeten Berechnungstool AEDT

Prioritäre Weiterentwicklung des Berechnungstool AEDT, insbesondere Verschneidung der Flugroutendaten mit Bevölkerungsdaten.

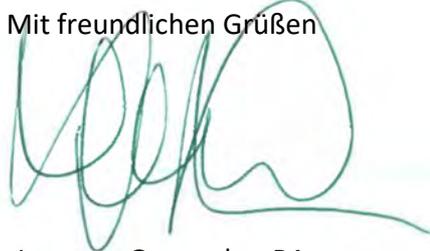
Vorlage belastbarer Analysen bis 31.3.2023

5. Berichtswesen

Erstellung eines Berichts über die tatsächliche zahlenmäßige Nutzung der Flugrouten auf Flughäfen im vorangegangenen Kalenderjahr, die dabei jeweils zum Einsatz gekommenen An- und Abflugverfahren sowie die Auswirkungen dessen auf Lärm- und Umwelt.

- Veröffentlichung bis spätestens 30.6. des Jahres auf der Homepage der Austro Control GmbH sowie der Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.
- Erstmalige Berichterstattung für das Jahr 2022 im Herbst 2023

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in green ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

Leonore Gewessler, BA

Lärmabhängige Entgelte

Ab 01.01.2024: Verpflichtung zur Einführung von lärmabhängigen Entgelten an allen österreichischen Verkehrsflughäfen gem. § 4a FEG

Grundlage (verpflichtend):

- Lärmzertifikate oder
- Messungen

Weiters (optional):

- technische Vorrichtungen
- regionale Besonderheiten
- lärm mindernde Anflugverfahren

Lärmabhängige Entgelte

Maßnahme im Sinne des „ICAO Balanced Approach“

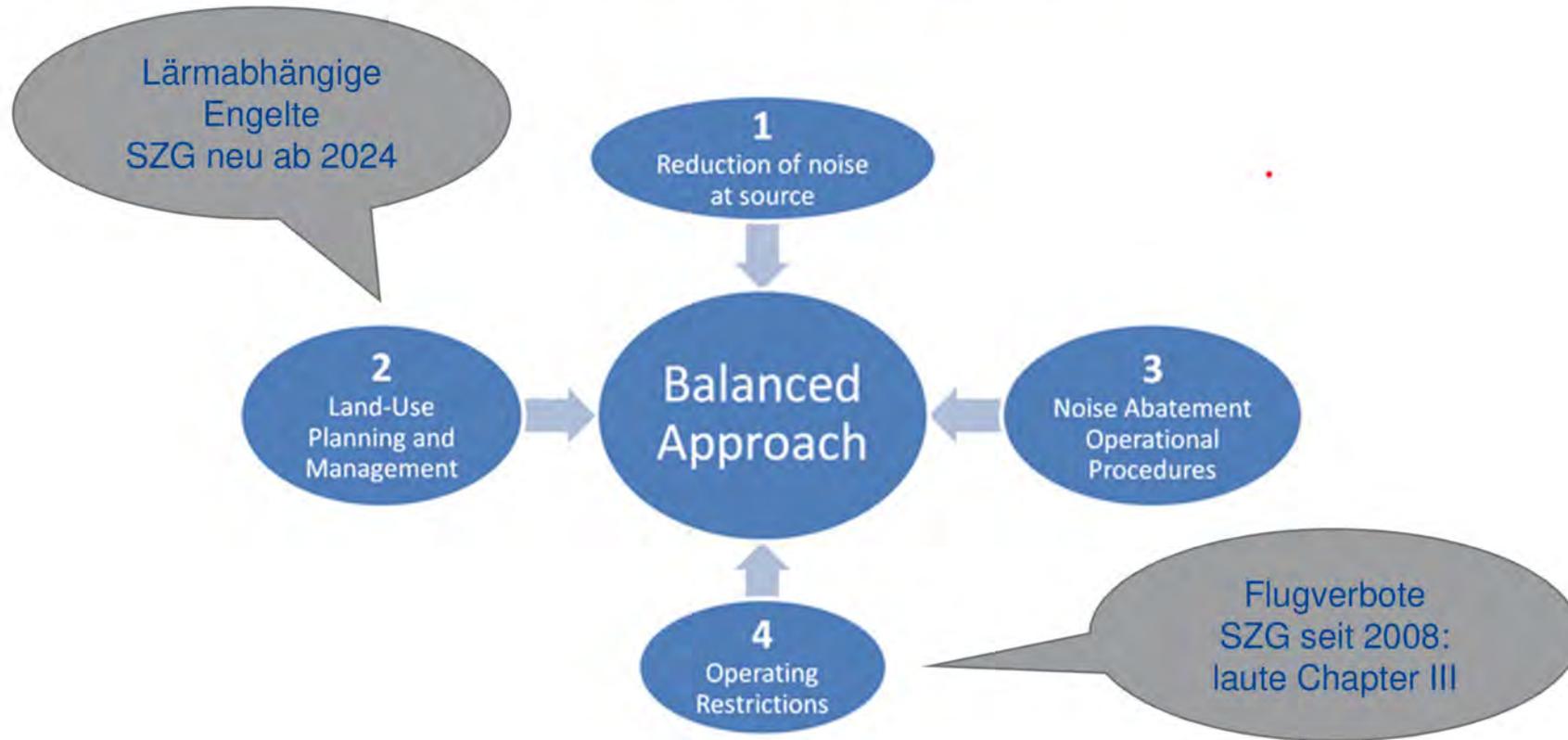


Figure 1. The four principal elements of the Balanced Approach to Aircraft Noise Management

Quelle: <https://www.icao.int/environmental-protection/pages/noise.aspx>

Lärmabhängige Entgelte

SZG ab 01.01.2024:

Einteilung in Kategorien -> Lärm : Sitzplätze

4 Lärmkategorien (-10% / 0% / +3% / +10% vom jeweiligen Landeentgelt)

Basis: Lärmzertifikate (Ø Noise Levels EPDnB)

Alle LFZ > 2 Sitzplätze (außer Hubschrauber)

Lärmabhängige Entgelte

Berechnungsmatrix per 01.01.2024

Gruppe	Dezibel / Y "Range"	Bonus/Malus
SZG 1	0,000 - 0,480	-10,00%
SZG 2	0,4801 - 0,660	0,00%
SZG 3	0,6601 - 0,999	3,00%
SZG 4	ab 1,00	10,00%

Bsp:

Typ	Registration	Sitzplätze	EPDnB (Effective Perceived Noise)			Ø EPDnB	Ø EPDnB / Y	SZG Gruppe	Bonus/Malus
			Noise Approach	Noise Flyover	Noise Lateral				
CL85	xxxx1	14	82,4	92,1	78,7	84,400	6,029	4	10,00%
A20N	xxxx2	180	85,8	92,6	80,9	86,433	0,480	1	-10,00%

Geschäftsordnung des „BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“ (BBFS)

Beschlossen am 21. Oktober 2014 zwischen den von nachstehenden Organisationen entsandten und im Anhang aufgeführten Beiratsmitgliedern:

Gemeinde Ainring	Gemeinde Grödig	Austro-Control
Stadt Freilassing	Stadtgemeinde Hallein	Austrian Airlines und Air Berlin / flyniki
Gemeinde Saaldorf-Surheim	Gemeinde Wals-Siezenheim	Salzburger Flughafen GmbH
Gemeinde Anif	Anrainerschutzverband Salzburg Airport	Stadt Salzburg Beteiligungs GmbH
Gemeinde Bergheim	Schutzverband Rupertiwinkel	Land Salzburg Beteiligungen GmbH
Gemeinde Elixhausen		

Präambel.....	2
§ 1 Zielsetzung und Aufgaben.....	2
§ 2 Allgemeine Verfahrensregeln	3
§ 3 Zusammensetzung.....	4
§ 4 Formen der Zusammenarbeit.....	5
§ 5 Moderation	5
§ 6 Sitzungen und Tagesordnung	5
§ 7 Empfehlungen und Stellungnahmen	6
§ 8 Protokoll	6
§ 9 Umgang mit Medien und Veröffentlichungen	7
§ 10 Rückbindung der Beiratsmitglieder an die sie entsendenden Organisationen	7
§ 11 Kosten des Bürgerbeirates	7
§ 12 Schlussvorschriften / Inkrafttreten der Geschäftsordnung.....	8

Präambel

Die innerstädtische Lage des Salzburger Flughafens führt zu Umwelt- und insbesondere Lärmbelastungen für die Bevölkerung der Stadt Salzburg sowie der umliegenden Gemeinden im Land Salzburg und im bayerischen Grenzgebiet, die in der Vergangenheit zu diversen Unstimmigkeiten zwischen den betroffenen Parteien geführt haben und die bislang nicht zufriedenstellend gelöst werden konnten. Auf Initiative der Eigentümer Land und Stadt Salzburg und der Anrainerverbände wird daher ein BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg (kurz „BBFS“) eingerichtet, der die sich aus den unterschiedlichen Interessenslagen der Parteien ergebenden Konflikte sachgerecht und fair analysieren und möglichst gemeinsame Lösungen erarbeiten soll.

Die Salzburger Flughafen GmbH (kurz „SFG“) und die Gesellschafter Land und Stadt Salzburg anerkennen die große Bedeutung, die der BBFS zur Klärung der unterschiedlichen Interessenslagen der Parteien hat und sie begrüßen die Beiträge, die der BBFS zu einem Interessensausgleich leistet.

Der BBFS anerkennt, dass es sich bei der SFG um ein Wirtschaftsunternehmen handelt und dass letztlich die Entscheidungsbefugnisse bei den Gesellschaftern Land und Stadt Salzburg über Generalversammlung und Aufsichtsrat bzw. bei der Geschäftsführung liegen.

§ 1 Zielsetzung und Aufgaben

Der BBFS berät die Geschäftsführung der SFG.

Die Ergebnisse der Arbeit des BBFS werden von den Beiratsmitgliedern an die sie jeweils entsendenden Organisationen rückgekoppelt.

Der BBFS erarbeitet im Konsensverfahren Grundlagen zur Umsetzung von lärm- und schadstoffmindernden Maßnahmen, die von der SFG und den am Flugbetrieb beteiligten Unternehmungen und Behörden tatkräftig unterstützt werden.

Erklärtes Ziel der Arbeit des BBFS ist es, dass der Flughafen Salzburg nach einem Konzept betrieben wird, das die Interessen aller beteiligten Parteien ausgewogen berücksichtigt sowie für die betroffene Bevölkerung und die Umwelt akzeptabel ist.

1. Die SFG und alle über die Beiratsmitglieder im BBFS vertretenen Organisationen erklären sich bereit, dem BBFS die für die Arbeit zieldienlichen Informationen und Daten zeitnah zur Verfügung zu stellen, soweit dies datenschutzrechtlich zulässig ist. Dies betrifft insbesondere die Erfassung der bestehenden Ist-Situation sowie die laufende Entwicklung von Flugbewegungen, Flugrouten, Fluglärm, Umweltkennzahlen etc.

2. Die Eigentümer und die SFG erklären sich außerdem bereit vor Beginn umwelt- und anrainerrelevanter Projekte und Ausbauvorhaben, den BBFS umfassend darüber zu informieren. Der BBFS entscheidet dann im Konsens darüber ob und in welchem Ausmaß die Projekte und Ausbaumaßnahmen im BBFS weiterbehandelt werden sollen.

3. Die Geschäftsführung der SFG verpflichtet sich, die schriftlichen Empfehlungen und Stellungnahmen des BBFS (auch Minderheitsauffassungen) seriös zu beraten und über diese Beratungsergebnisse zeitnah dem BBFS schriftlich Rückmeldung zu geben. Diese Rückmeldung beinhaltet die Meinung von Geschäftsführung, Aufsichtsrat und Gesellschaftern zu den Empfehlungen und Stellungnahmen des BBFS. Sollten Empfehlungen und Stellungnahmen des BBFS Zustimmung finden, kann über die konkrete Umsetzung eine themenspezifische, im Rahmen der jeweiligen rechtlichen Möglichkeiten verbindliche Vereinbarung zwischen dem Verpflichteten und den im BBFS vertretenen Organisationen getroffen werden. Bei einer Ablehnung ist diese detailliert zu begründen.

Die Gesellschafter Stadt und Land Salzburg tragen dafür Sorge, dass die Geschäftsordnung der Geschäftsführung der SFG unter den §§ 8 und 9 um die in diesem § 1 Abs. 3 genannte Verpflichtung der Geschäftsführung ergänzt wird.

§ 2 Allgemeine Verfahrensregeln

Die Teilnahme der Beiratsmitglieder an den Sitzungen ist freiwillig.

Der Austritt eines der Beiratsmitglieder bedarf der Schriftform. Es steht ihm frei, die Motive für diesen im Gremium darzulegen.

Die Beiratsmitglieder verpflichten sich, interne Diskussionen und Sitzungsabläufe, sowie alle durch den BBFS als vertraulich eingestufteten Daten und Informationen auch vertraulich (nicht öffentlich) zu behandeln. Diese Bestimmung gilt auch für die Moderation, die Protokollführung, Experten, Gäste und Zuhörer.

Die Beiratsmitglieder dürfen diese vertraulichen Daten und Informationen lediglich an die Organisationen, die sie vertreten (z. B. Gemeindegremien, Vorstände, Schutzverbände) als ebenso interne und vertraulich eingestufte Mitteilungen zu deren Information weitergeben. Über die Ergebnisse der Arbeit des BBFS dürfen die Beiratsmitglieder, soweit es datenschutzrechtliche Bestimmungen oder die Bestimmungen der Geschäftsordnung nicht anders regeln, auch an die Öffentlichkeit berichten.

In den BBFS Sitzungen arbeiten die teilnehmenden Personen kontinuierlich, offen und fair auf der Grundlage von Ethik und wechselseitiger Wertschätzung im Sinne einer gemeinwohlorientierten Ausrichtung zusammen.

Geschäftsordnung des „BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“ (BBFS), beschlossen am 21.10.14
Deckblatt und Unterschriftenblatt sowie Anhang Mitglieder am 9.4.15 geändert.
Anhang Mitglieder geändert am 9.12. 2015
Anhang Mitglieder geändert am 14.1.2016
Anhang Mitglieder geändert am 12.4.2018
Anhang Mitglieder geändert am 7.11.2018
Anhang Mitglieder geändert am 11.11.2021
Anhang Mitglieder geändert am 31.3.2022
Anhang Mitglieder geändert am 13.11.2023

4

Die Beiratsmitglieder vereinbaren daher für eine konstruktive interne Arbeit folgende Grundsätze:

- wechselseitige Wertschätzung,
- Einhaltung einer am Gemeinwohl orientierten Ethik,
- Offenheit in den Äußerungen,
- Transparenz,
- Termintreue,
- Einhaltung von persönlichen Zusagen und Absprachen sowie das
- Bemühen, dass die gefassten Beschlüsse und Empfehlungen in ihrem jeweiligen Einflussbereich auch umgesetzt werden.

Rechtsstreitigkeiten zwischen den die Beiratsmitglieder entsendenden Organisationen zu Themen, die in die Zuständigkeit des BBFS fallen, sollen nur dann eingeleitet werden, wenn vorher im Zuge des BBFS die Erzielung einer Lösung erfolglos versucht worden ist. Laufende Verfahren sind davon nicht betroffen.

§ 3 Zusammensetzung

Die im BBFS repräsentierten Organisationen und die jeweiligen Entsenderechte sind im Anhang im Einzelnen aufgeführt. Die Entsendung und der Widerruf der Entsendung von Beiratsmitgliedern erfolgt schriftlich gegenüber dem BBFS.

Die entsandten Beiratsmitglieder haben Sitz und Stimme im BBFS.

Von den entsendenden Organisationen benannte Stellvertreter werden zu den Sitzungen eingeladen. Sie haben ein Anwesenheitsrecht und erhalten Gehör wenn der BBFS so entscheidet.

Soweit ein Stellvertreter ein Beiratsmitglied vertritt, gehen die Rechte des Beiratsmitgliedes auf diesen über.

Auch für die Stellvertreter gelten die unter § 2 genannten Grundsätze.

Sollte ein Beiratsmitglied zweimal nacheinander bei Sitzungen des BBFS unentschuldigt fehlen, so ist das Beiratsmitglied schriftlich zur darauffolgenden Gremiumssitzung einzuladen und zu befragen, ob die Bereitschaft zur weiteren Mitarbeit besteht. Sollte das Beiratsmitglied nicht erscheinen oder aber keine Bereitschaft mehr erklären, entscheidet der Beirat, wie er damit umgeht.

Die Aufnahme von Beiratsmitgliedern weiterer Organisationen in den BBFS ist einvernehmlich durch den BBFS zu entscheiden.

Geschäftsordnung des „BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“ (BBFS), beschlossen am 21.10.14
Deckblatt und Unterschriftenblatt sowie Anhang Mitglieder am 9.4.15 geändert.
Anhang Mitglieder geändert am 9.12. 2015
Anhang Mitglieder geändert am 14.1.2016
Anhang Mitglieder geändert am 12.4.2018
Anhang Mitglieder geändert am 7.11.2018
Anhang Mitglieder geändert am 11.11.2021
Anhang Mitglieder geändert am 31.3.2022
Anhang Mitglieder geändert am 13.11.2023

5

Der BBFS kann Experten zu seiner Arbeit beiziehen. Die Fragestellung und die Zielsetzung des Mandats sowie die Auswahl des Experten werden vor Auftragsvergabe durch den BBFS einvernehmlich unter Beachtung des §11 geklärt.

Wenn eine Organisation sämtliche von ihr entsandten Beiratsmitglieder aus dem BBFS abzieht und sich an der Arbeit des BBFS nicht mehr beteiligen will, beschließt der BBFS ob die Weiterführung der Arbeit des BBFS sinnvoll ist.

Der BBFS kann Gäste zu seinen Sitzungen zulassen.

§ 4 Formen der Zusammenarbeit

Der BBFS kann Arbeitskreise bilden und Arbeitsgruppen einsetzen. Er beschließt über deren Zusammensetzung einvernehmlich und kann diese unter Berücksichtigung der Themen jederzeit abändern.

Die Arbeitsgruppen und -kreise treffen im Rahmen des ihnen erteilten Auftrages die notwendigen organisatorischen Entscheidungen (Arbeitsweise, konkretes Arbeitsprogramm, Zeitpläne, Termine, etc.).

Arbeitsgruppen und -kreise werden bei Bedarf moderiert.

Für die Unterstützung der Beratungen des BBFS kann eine größere Öffentlichkeit einbezogen werden (z.B. Informationsveranstaltungen in der Region). Die geeignete Form des Einbezugs sowie ggf. die Unterstützung durch eine Moderation beschließt der BBFS.

§ 5 Moderation

Die Sitzungen des BBFS werden durch die vom BBFS gewählte Moderation geleitet. Diese stellt ihr Wissen für den Ablauf und die weitere Vorgehensweise des BBFS zur Verfügung und schafft konstruktive Rahmenbedingungen.

Die Moderation ist für die organisatorische Abwicklung (Einladung, Tagesordnung, Koordination der Protokollführung), die Sitzungsleitung, die konstruktive Konfliktbearbeitung und Förderung der Kontakte zuständig.

Die Berufung oder Abberufung der Moderation erfolgt einvernehmlich durch den BBFS.

§ 6 Sitzungen und Tagesordnung

Geschäftsordnung des „BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“ (BBFS), beschlossen am 21.10.14
Deckblatt und Unterschriftenblatt sowie Anhang Mitglieder am 9.4.15 geändert.
Anhang Mitglieder geändert am 9.12. 2015
Anhang Mitglieder geändert am 14.1.2016
Anhang Mitglieder geändert am 12.4.2018
Anhang Mitglieder geändert am 7.11.2018
Anhang Mitglieder geändert am 11.11.2021
Anhang Mitglieder geändert am 31.3.2022
Anhang Mitglieder geändert am 13.11.2023

6

Zu den Sitzungen des BBFS wird schriftlich (auch per Email) unter Versendung der Tagesordnung, des Protokolls der vorherigen Sitzung und aller notwendiger Arbeitsunterlagen eingeladen.

Es liegt in der Autonomie des BBFS seine Themen und die Tagesordnung zu bestimmen und zu priorisieren.

Die Einladungen erfolgen zwei Wochen vor dem entsprechenden Sitzungstag. Der Zugang der Einladung ist durch die Beiratsmitglieder zu bestätigen.

Die Sitzungsabfolge soll im Voraus für mindestens zwei Sitzungstermine zwischen den Beiratsmitgliedern vereinbart werden. Abweichungen wegen Dringlichkeit oder aus anderen wichtigen Gründen sind selbstverständlich möglich.

Der Sitzungsort kann variabel gewählt werden. Er ist mit den Beiratsmitgliedern abzustimmen und aus der jeweiligen Tagesordnung zu entnehmen.

Grundsätzlich sind die Sitzungen des BBFS nicht öffentlich. Der BBFS kann die Öffentlichkeit der Sitzung zu bestimmten Tagesordnungspunkten beschließen.

§ 7 Empfehlungen und Stellungnahmen

Der BBFS handelt grundsätzlich durch Empfehlungen und Stellungnahmen.

Die Empfehlungen werden im Konsensverfahren getroffen und von den Beiratsmitgliedern getragen.

Stellungnahmen erfolgen durch einzelne Beiratsmitglieder oder durch Gruppen von Beiratsmitgliedern, soweit eine Empfehlung nicht zu Stande kommt. Stellungnahmen sollen erst möglich werden, wenn durch Feststellung der Moderation, in bestimmten Themen oder Themenfeldern keine Einigung der Beiratsmitglieder mehr zu erwarten ist.

Empfehlungen und Stellungnahmen sind schriftlich und mit entsprechender Begründung und eventuell erforderlichen Unterlagen an die Geschäftsführung der SFG zu richten.

Über weitere Handlungen des BBFS, die nicht Stellungnahmen oder Empfehlungen sind, entscheidet das Gremium im normalen Geschäftsgang nach Anlass.

Jedes Beiratsmitglied kann individuelle Anträge mit Bezug zu § 1 der GO einbringen, die durch den BBFS behandelt werden müssen. Die Priorisierung bezüglich der Behandlung der Anträge erfolgt durch den BBFS.

§ 8 Protokoll

Geschäftsordnung des „BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“ (BBFS), beschlossen am 21.10.14
Deckblatt und Unterschriftenblatt sowie Anhang Mitglieder am 9.4.15 geändert.
Anhang Mitglieder geändert am 9.12. 2015
Anhang Mitglieder geändert am 14.1.2016
Anhang Mitglieder geändert am 12.4.2018
Anhang Mitglieder geändert am 7.11.2018
Anhang Mitglieder geändert am 11.11.2021
Anhang Mitglieder geändert am 31.3.2022
Anhang Mitglieder geändert am 13.11.2023

7

Es ist über die Sitzungen des BBFS ein Verlaufsprotokoll zu führen.

Das Protokoll wird nach der jeweiligen Sitzung zur Genehmigung versandt.
Änderungs- und Ergänzungswünsche sind von den Beiratsmitgliedern innerhalb von zwei Wochen einzubringen. Die Genehmigung erfolgt in der nächsten Sitzung des BBFS. Die Genehmigung ist auch auf dem Korrespondenzweg möglich.

Jedes Beiratsmitglied hat das Recht nach entsprechender vorheriger Ankündigung in der Sitzung dem Protokoll der Sitzung Unterlagen/Erklärungen beilegen zu lassen.

Je nach technischen Möglichkeiten kann eine Sitzung mit Zustimmung der Beiratsmitglieder auch aufgezeichnet/mitgeschnitten werden. Die Aufnahme des Mitschnitts wird nach Genehmigung des entsprechenden Protokolls durch die Beiratsmitglieder gelöscht.

§ 9 Umgang mit Medien und Veröffentlichungen

Informationen des BBFS über die Arbeit und die Ergebnisse an die Öffentlichkeit/die Medien erfolgen nach einvernehmlicher Entscheidung des BBFS.

Wer vom BBFS beauftragt wird, nach außen zu kommunizieren, ist im Einzelfall festzulegen.

Sollte eine der entsendenden Organisationen eigene Pressemitteilungen herausgeben, so dürfen diese weder kontrovers, noch widersprüchlich zu den Inhalten der Vereinbarungen und Empfehlungen des BBFS stehen. Bei Themen, zu denen kein Konsens im BBFS gefunden werden konnte, steht es den betreffenden Organisationen jedoch frei, ihre Position in der Öffentlichkeit darzustellen.

§ 10 Rückbindung der Beiratsmitglieder an die sie entsendenden Organisationen

Die Beiratsmitglieder verpflichten sich, kontinuierlich Informationen an die sie entsendenden Organisationen weiterzuleiten.

Die Beiratsmitglieder können im Hinblick auf Art und Umfang der Information durch die Moderation unterstützt werden.

§ 11 Kosten des Bürgerbeirates

Der BBFS bekennt sich grundsätzlich zu einem sorgsamem Umgang mit zeitlichen und finanziellen Ressourcen.

Die SFG trägt die Kosten für Moderation, Protokollführung und Tagungsort.

Geschäftsordnung des „BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“ (BBFS), beschlossen am 21.10.14
Deckblatt und Unterschriftenblatt sowie Anhang Mitglieder am 9.4.15 geändert.
Anhang Mitglieder geändert am 9.12. 2015
Anhang Mitglieder geändert am 14.1.2016
Anhang Mitglieder geändert am 12.4.2018
Anhang Mitglieder geändert am 7.11.2018
Anhang Mitglieder geändert am 11.11.2021
Anhang Mitglieder geändert am 31.3.2022
Anhang Mitglieder geändert am 13.11.2023

8

Darüberhinausgehende Kosten (wie z.B. für Experten) sind durch die SFG zu genehmigen.

§ 12 Schlussvorschriften / Inkrafttreten der Geschäftsordnung

Diese Geschäftsordnung tritt am Tag ihrer Unterzeichnung in Kraft.

Änderungen und Ergänzungen dieser Geschäftsordnung bedürfen eines einvernehmlichen Beschlusses des BBFS.

Deckblatt und Unterschriftenblatt sowie Anhang Mitglieder am 9.4.15 geändert.

Anhang Mitglieder geändert am 9.12. 2015

Anhang Mitglieder geändert am 14.1.2016

Anhang Mitglieder geändert am 12.4.2018

Anhang Mitglieder geändert am 7.11.2018

Anhang Mitglieder geändert am 11.11.2021

Anhang Mitglieder geändert am 31.3.2022

Anhang Mitglieder geändert am 13.11.2023

Salzburg, 14. April 2015

<p>.....</p> <p>Vertretung Gemeinde Ainring</p>	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>Vertretung Stadtgemeinde Hallein</p>	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>Vertretung Austrian Airlines und Air Berlin / flyniki</p>
<p>.....</p> <p>Vertretung Stadt Freilassing</p>	<p>.....</p> <p>Vertretung Gemeinde Wals- Siezenheim</p>	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>Vertretung Salzburger Flughafen GmbH</p>
<p>.....</p> <p>.....</p> <p>Vertretung Gemeinde Saaldorf-Surheim</p>	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>Vertretung Anrainerschutzverband Salzburg Airport</p>	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>Vertretung Stadt Salzburg Beteiligungs GmbH</p>
<p>.....</p> <p>.....</p> <p>Vertretung Gemeinden Anif und Grödig</p>	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>Vertretung Schutzverband Rupertiwinkel</p>	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>Vertretung Land Salzburg Beteiligungen GmbH</p>

Anhang Mitglieder geändert am 9.12. 2015

Anhang Mitglieder geändert am 14.1.2016

Anhang Mitglieder geändert am 12.4.2018

Anhang Mitglieder geändert am 7.11.2018

Anhang Mitglieder geändert am 11.11.2021

Anhang Mitglieder geändert am 31.3.2022

Anhang Mitglieder geändert am 13.11.2023

..... Vertretung Gemeinden Bergheim und Elixhausen Vertretung Austro-Control Moderation
--	---	--------------------------------

Deckblatt und Unterschriftenblatt sowie Anhang Mitglieder am 9.4.15 geändert.

Anhang Mitglieder geändert am 9.12. 2015

Anhang Mitglieder geändert am 14.1.2016

Anhang Mitglieder geändert am 12.4.2018

Anhang Mitglieder geändert am 7.11.2018

Anhang Mitglieder geändert am 11.11.2021

Anhang Mitglieder geändert am 31.3.2022

Anhang Mitglieder geändert am 13.11.2023

Anhang: Mitglieder des BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg

Vertretung von (alphabetisch)	VertreterIn	StellvertreterIn	Anzahl Vertreter
ACG - Austro Control	Söllner Bernhard		2
	Hager Walter		
Anrainer Schutzverband (ASA)	Müller Meik	Brigitte Grill	3
	Rössler Astrid		
	Oblasser Günter		
Austrian Airlines	Tazreiter Leopold		1
Eurowings	Dallner Bernhard		1
Gemeinden / Stadtgemeinden			
Anif, Grödig	Lutzenberger Hermann		1
Hallein	Indinger Christian		1
Wals-Siezenheim	Brugger Stefan		1
Land Salzburg Beteiligungen GmbH	Fenninger-Sippel Dominik		1
Salzburger Flughafen GmbH (SFG)			
Geschäftsleitung	Weiglhofer Alexander		2
Umweltbeauftragte	Typelt Claudia		
Betriebsrat	Gruber Norbert		1
Protokollführung	Schneeweiss Claudia		
Stadt Salzburg Beteiligungs GmbH	Rudorf-Ortner Christina		1

Moderation	König Ursula

Als ständiger Gast nimmt Klaus Alexander von der SFG an den Sitzungen des BBFS teil.

Fortschrittskontrolle

Stand Dezember 2023



Flugrouten

14 Punkte Programm

Punkt	Thema	Status	Anmerkungen
1.	SID RWY 33 nach NW – Verlegung des Turningpoints um 15°	erledigt	Variante 0 zu bevorzugen (Prot. 18. Sitzung)
2.	SID RWY 33 nach NO – Verlegung des Turningpoints um 15°	erledigt	Variante 0 zu bevorzugen (Prot. 18. Sitzung)
3.	Veröffentlichung RNAV (RNP) Y RWY 33 (vollkodierter Gaisberganflug)	Veröffentlicht und Zustimmung BBFS erfolgt	Ansuchen von Airlines können nun bearbeitet werden
4.	Festlegung einer ‚Minimum Line Up Distance‘ bei ILS 15 (ca. 4nm) kombiniert mit sog. Required tracks bei Visual Approaches zu RWY 15	erledigt	

Flugrouten

14 Punkte Programm

Punkt	Thema	Status	Anmerkungen
5.	Mögliche Verschiebung der Lage des Final Turns RNP AR nach N (max. 300m - 400m) um Anif zu entlasten und gleichzeitig mögliche Verschiebung des Downwindes nach Osten (Berücksichtigung Gaisberg)	erledigt	Siehe Punkt 3.
6.	Neugestaltung des RNP AR Z 33 mit verbesserter Anbindung an die Airway Struktur um Attraktivität für die Nutzer und somit der Nutzung zu erhöhen	erledigt	
7.	Streichen der SID PEREX	erledigt	Ersatz: VERDA nach Osten
8.	Temporäres Aussetzen alle NW Abflüge in der Zeit von 22.00 bis 07.00 (Randbereiche der Betriebszeiten) und Führung nach NE entlang der SID SIMBA und entsprechender Neugestaltung in Teilbereichen	Offen	Abhängig von den Verhandlungen mit D

14 Punkte Programm

Punkt	Thema	Status	Anmerkungen
9.	Neugestaltung von RNP SIDs in Richtung Süden mit Anbindung in das mit November 2016 in Kraft tretende FREE ROUTE Konzept zeitgleich mit der Aktualisierung des RNP AR Z 33	erledigt	
10.	Prüfung ob eine neue SID von RWY 15 in Richtung SW unter Vermeidung des Untersberges möglich ist; danach Verhandlung im Rücksicht auf die Verteilungsfrage	erledigt	
11.	Vereinfachung in der RNP AR Zulassung durch das Anbieten einer Paketlösung (alle RNP An- und Abflüge in einem Paket) um die Eintrittshürde für Airlines so niedrig als möglich zu halten	erledigt	

14 Punkte Programm

Punkt	Thema	Status	Anmerkungen
12.	Zusatz: 'In case of landing direction north expect RNP Approach. Advise ATC if unable'		
13.	Einschränkung bei den Abweichungen von den SIDs RWY 33 nach NO nicht unter 5000ft bzw. vor WS626	erledigt	
14.	Darstellung von sog. AVOID Areas in der Sichtflugkarte Salzburg (analog LOAV) gemeinsam mit leichten Modifikationen an den Sichtflugstrecken und Prüfen der Platzrunde	erledigt	Veröffentlichung AIC, seit 21.06.2018 in Kraft

Flugrouten

Allgemein

Thema	Status	Anmerkungen
Prüfung steilerer An- bzw. Abflugwinkel	erledigt	Späteres Klappeneinfahren, früheres Landeklappen- und Fahrwerksausfahren, etc. können sogar mehr Lärm verursachen.
Plan Bevölkerungsdichte / Flugrouten / Flugspuren	erledigt	Betroffenheitsanalyse
Festlegung der Betriebsrichtung, Entscheidungskriterien des Towers	erledigt	
Einsatz von GBAS	Ruhend gestellt	Keine substanziellen Verbesserungen für SZG
Präsentation Südanflug durch Eurowings	erledigt	28. Sitzung am 24.10.2019
Forschungsprojekt zu neuen SIDs mit RF-Turns	Offen	Schaffung von Grundlagen für faire und nachvollziehbare Entscheidungen durch ACG

Flugrouten

Allgemein

Thema	Status	Anmerkungen
Technischer Ausschuss: Verteilungsfrage Pistennutzungskonzept und mod. PNK Memorandum of Understanding	Offen	Verhandlungen auf Ministeriumsebene
Lärmkorsett		Nicht vorrangig behandelt, da durch eine Umverteilung neue Strukturen entstehen würden, siehe Punkt Verteilungsfrage

Allgemeine Luftfahrt

Thema	Status	Anmerkungen
Modifikation Sichtflüge in der Platzrunde / Avoid Areas	erledigt	Entsprechendes AIC von ACG per 21.06.2018 in Kraft getreten. Teil des Monitoring
Flying Bulls – Formationsflüge	laufend	Gespräch mit FB Eigene AG Flying Bulls
Fallschirmspringer	erledigt	Aufbau der notwendigen Höhe durch ausfliegen aus der Flughafenarea
Allgemeine Luftfahrt	laufend	Gespräche mit Vertretern der ansässigen Flugschulen und Vereinen
Einbindung Präsident Aeroclub in die Arbeitsgruppen	laufend	

Allgemeine Luftfahrt

Thema	Status	Anmerkungen
Schulflüge Helikopter – Optimierungen	laufend	<ul style="list-style-type: none">• Gespräch mit Vertreter am 17.03.22• Präzise Einhaltung der Platzrunden• Verlagerung von Schulflügen auf andere Flugplätze• Streichung des Rundfluges „Rund um die Stadt Salzburg“
Neuaufgabe AIC „Sichtflugverfahren LOWS“	In Arbeit	Zuständigkeit ACG

Allgemeine Luftfahrt

Thema	Status	Anmerkungen
Definition Avoid Area = Auswertungs-Polygone für VFR Flüge in SZG	Weitere Diskussionen erforderlich	<ul style="list-style-type: none">• Strenger Empfehlungscharakter• Keine Deklaration als gesetzlich verankerte Luftsperrgebiete bzw. Flugbeschränkungsgebiete• Einhaltung basieren auf gezielter Information und Kooperation der Piloten und Flugschulen• Protokoll 29. Sitzung 18.11.2020
Prüfung Einschränkung der Platzrunden	Erledigt	Antwortschreiben BMK vom 30.04.2021
Prüfung Strafverfolgung von VFR-Flügen	Weitere Diskussionen erforderlich	Antwortschreiben Strafamts Stadt Salzburg

Allgemein

Thema	Status	Anmerkungen
Umkehrschub	erledigt	LOWS AD 2.21 VERFAHREN ZUR LÄRMVERMEIDUNG 3.6. Schubumkehr: Verwenden Sie nicht mehr als Leerlaufdrehzahl für die Schubumkehr, außer es ist aus operationellen oder Sicherheitsgründen notwendig.
Verlängerung Rollweg / Backtrack	erledigt	Messungen haben gezeigt, dass die zusätzliche Lärmbelastung im Norden weit höher ist als die Entlastung im Süden
Verlegung Aeroclub in den Süden	offen	Derzeit keine neuen Erkenntnisse

Bodenlärm

Allgemein

Thema	Status	Anmerkungen
APU		Einschränkungen lt. ZFBB
GPU		
Mobilität	laufend	Einsatz von E-Fahrzeugen

Lärmmessungen

Thema	Status	Anmerkungen
Grundsätze und Regeln der Lärmmessung und Lärmlimits klären	Erledigt	31. Sitzung vom 31.03.2022

Thema	Status	Anmerkungen
Veröffentlichung Flugspuren im Internet	erledigt	
Berechnung von Lärmzonen mit aktuellen Radardaten	erledigt	Magistrat
Mobile Lärmmessungen	laufend	Messwagen des Magistrats kann dazu verwendet werden
Erstellung von Lärmkarten mit aktuellen Flugspuren	laufend	Partner Magistrat Umstellung auf Mode S 2019
Wetterdaten (Windverhältnisse, Sichtverhältnisse und Wolkenuntergrenze)	erledigt	Vortrag Dr. Mahringer im März 2016
Prüfung verschiedener Routenvarianten Ausarbeitung und Darstellung	erledigt	Routen in der AIP veröffentlicht und NOTAM außer Kraft gesetzt
Aufsetzen eines Monitorings	laufend	Gates und Gebiete wurden definiert

Thema	Status	Anmerkungen
Landkarten mit eingetragenen Korridoren für die einzelnen An- und Abflugverfahren	Offen	ACG
Aerosolmessungen	Projekt wird weitergeführt – gemeinsam mit D	Vortrag durch DI Kranabetter vom Land Salzburg erfolgt
Umstellung Radardatenformat auf Mode S	Erledigt	Umsetzung erfolgte 2019
Obergrenze von 98 dB-SEL hinterfragen	Erledigt	Aufgrund der geringen Anzahl der Überschreitungen wird dieser Punkt nicht weiter verfolgt.

Monitoring

Thema	Status	Anmerkungen
Anif	laufend	5 Gates definiert – reduziert auf 3 per 1.11.2018
Hallein – Rif	laufend	1 Gate definiert
Überflugshöhe Moosstraße	laufend	2 Gates definiert
Überflugshöhe Freilassing	laufend	1 Gate definiert
NO-Abflüge	laufend	2 Gates definiert
NW-Abflüge	laufend	2 Gates definiert
ILS Korridor	laufend	2 Gates definiert
Überflüge über Zentrum Freilassing	laufend	1 Gate definiert
Schul-Platzrunden	laufend	3 Gebiete definiert
Überflüge über Stadt Salzburg	laufend	1 Gebiet definiert
Überflüge über Grödig	laufend	1 Gebiet definiert
Überflüge über Anif	laufend	1 Gebiet definiert
98 dB SEL an der NMT4	laufend	
Fallschirmspringerabsetzhöhe	offen	

Monitoring

Thema	Status	Anmerkungen
Monatlicher Monitoringbericht	laufend	
Handlungsfelder definiert <ul style="list-style-type: none">• Moosstraße• Altstadt	gestartet	

Betriebszeiten

Thema	Status	Anmerkungen
Deckelung	erledigt	Von den Eigentümern nicht ins Auge gefasst
Verspätungen	Juli 2018	Änderungen der Block-off Zeiten um Starts nach 23.00 Uhr zu vermeiden
Verspätungen	laufend	Kontakt mit Airlines um eine Reduktion der verspäteten Landungen nach 23.00 Uhr zu erreichen
Klärung für Kriterien §5 ZFBO	Erledigt	Im Rahmen der 34. Sitzung ausführlich diskutiert

Thema	Status	Anmerkungen
Erstellung strategischer Lärmkarten	Alle 5 Jahre	Neue Lärmkarten vom BMVIT und BMNT veröffentlicht 2018
Schallschutzförderung	laufend	Basis: aktuelle strategische Lärmkarten Förderung im Ausmaß von 60%
Schallschutzförderung	laufend	erweiterter Bereich im Norden und Süden (je 75m beidseits der Pistenmittellinie) Förderung im Ausmaß von 100%
zusätzliche Mittelherkunft auf FEG-Konformität prüfen	erledigt	
Lärmabhängige Gebühren / Incentivemodell	Erledigt	Lärmabhängige Gebühren werden ab 01. Jänner 2024 verrechnet
Auswirkung der 3 Grad Verschiebung der Abflugrichtung auf die Förderung von Schallschutzfenster im Bereich Moosstraße	Erledigt	Berechnungen wurden mit Daten 2019 neu erstellt

Thema	Status	Anmerkungen
Stellungnahme zum Aktionsplan strategische Lärmkarten 2017	Erledigt	Stellungnahme des BBFS wird vollinhaltlich übernommen
Gesamtkonzept SFG zu Allgemeiner Luftfahrt	Projekt gestartet	
Streichung Rabatte für Schulungsflüge	Erledigt	Umsetzung erfolgte per 01.01.2020 in der Entgeltordnung
Gründung von Arbeitsgruppen	Laufend	Neustrukturierungen erfolgt
Klärung Behördenzuständigkeit Einhaltung von VFR-Regeln	erledigt	Abklärung zwischen ACG und Bezirksverwaltungsbehörde Stadt Salzburg Wirkungsvollerer Weg mit direkter Kommunikation mit dem Halter wird forciert.
Klärung §169 LFG	Erledigt	§ 169 LFG findet auf keinem österreichischen Flughafen aus mangelnder Praktikabilität Anwendung und ist daher totes Recht.

Öffentlichkeitsarbeit - Kommunikation

Thema	Status	Anmerkungen
Informationen betreffend Baumfällungen bei Lärmschutzwällen	laufend	
Erstellung und Veröffentlichung des Lärmberichtes quartalsweise	laufend	Anpassungen an laufende Wünsche
Presseinformationen	bei Bedarf	
Anfragen über office@bbfs.at	laufend	
Webpage bbfs.at	erledigt	
Integration der BBFS-Webpage in SFG-Homepage	erledigt	
Infos aus der FLK für den BBFS	laufend	
Einladung von Experten oder Vertretern von Airlines zu einzelnen Themen	bei Bedarf	
Informationen bzw. Anfragen an Airlines bei speziellen Änderungen zu An- und Abflugrouten	bei Bedarf	
Einladung Bürgermeister bayer. Gemeinden	erledigt	28. Sitzung 24.10.2019
Datenschutzgrundverordnung (DSGVO)	erledigt	28. Sitzung 24.10.2019