

24.5.2016

**Protokoll Klausur/18. Sitzung des
„BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“**

Datum: 02. Mai 2016 / 09.00 Uhr bis 18.00 Uhr

03. Mai 2016 / 09.00 Uhr bis 18.00 Uhr

Ort: Grünauerhof/Wals-Siezenheim

TOP 1: Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit

Das Moderationsteam begrüßt die Teilnehmenden und stellt die Anwesenheit fest (Beilage 1, Anwesenheitsliste). Die Abwesenheit vom Eigentümervertreter Stadt am ersten Tag wird von mehreren Mitgliedern des BBFS kritisch angemerkt, da diese wichtige Verhandlungsteilnehmer und nicht Beobachter sind.

Ein großer Dank gebührt der „AG Vorbereitungsgruppe“ für die Zusammenstellung einer Themenübersicht und aller notwendigen Entscheidungsgrundlagen/Daten.

Ziel dieser Sitzung/Klausur ist es, Vereinbarungen entweder zu schließen oder vorzubereiten, die mit den Interessen der entsendenden Organisationen im Einklang stehen – vor dem Hintergrund eines für alle Teilnehmer akzeptablen Gesamtpaketes, das einen Interessenausgleich ermöglichen soll.

Anwesende (o.T.):

Lukas Gasser / Land Salzburg (2.u. 3.5.)
Christina Rudorf / Stadt Salzburg (3. 5.)
Günter Oblasser / ASA (2.u.3.5.)
Brigitte Grill / ASA (2.u. 3.5.)
Hermann Lutzenberger / Gemeinden Anif und Grödig (2.u.3.5.)
Michael Becker / Gemeinden Anif und Grödig (2.u.3.5.)
Christian Indinger / Gemeinde Hallein (2.u.3.5.)
Stefan Brugger / Gemeinde Wals - Siezenheim (2.u.3. 5.)
Bettina Oestreich / Schutzverband Rupertiwinkel (2.u.3.5.)
Peter Blahak / Schutzverband Rupertiwinkel (2.u.3.5.)
Gabriele Noreisch / Gemeinde Ainring (2.u.3. bis 14.00 Uhr)
Ludwig Nutz / Gemeinde Ainring (2. 5.)
Martin Häusl / Gemeinde Saaldorf-Surheim (2.u.3.5.)
Thomas Wagner / Gemeinde Freilassing (2.u.3.5.)
Leopold Tazreiter / Repräsentant Fluglinien (2.u.3.5.)
Walter Hager / Austro Control Salzburg (2.u.3.5. Vormittag)
Christian Woborsky / Austro Control (2.u.3.5.)
Rudolf Lipold / SFG (2.u.3.5.)
Claudia Typelt / SFG (2.u.3.5.)
Norbert Gruber / SFG (2.bis Mittag)
Claudia Schneeweiß/ SFG Protokoll (2.u.3.5.)
Ursula König / Moderation (2.u.3.5.)
Wolfgang Wörnhard / Moderation (2.u.3.5.)

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 19.Sitzung des BBFS, 27.06.2016)

Nicht anwesend (entschuldigt):

Christina Rudorf / Stadt Salzburg (2. 5.)
Daniela Beck / Land Salzburg (2.u.3.5.)
Peter Kopp / Stadt Salzburg (2.u.3.5.)
Reinhold Schmuck / ASA (2.u.3.5.)
Ludwig Nutz / Gemeinde Ainring (3.5.)
Robert Semm / Repräsentant Fluglinien (2.u.3.5.)
Beda Percht / Gemeinde Hallein (2.u.3.5.)
Norbert Gruber / SFG (3.5.)
Alexander Klaus / SFG (2.u.3.5.)

Gäste:

Dominik Fenninger-Sippel (Nachfolger von Lukas Gasser 3.5.)

TOP 2: Tagesordnung

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

Die vorgeschlagene Tagesordnung wird angenommen.

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

TOP 3: Protokoll und Kurzbericht der 17. Sitzung vom 16.-17. März 2016

Das Protokoll und der Kurzbericht der 17.Sitzung werden angenommen.

TOP 4: Informationsaustausch

FLK: Die gemeinsam von SV und SFG gestaltete Präsentation und die Vorstellung des 14-Punkte Programmes von ACG zeigen die sehr gute Arbeit des BBFS als sachlich arbeitendes Gremium und werden positiv von den Vertretern des Bayerischen Verkehrsministeriums aufgenommen.

Die FLK besteht auf Grund einer gesetzlichen Vorgabe und wird von denen, die daran teilnehmen, als eher politisches Gremium beschrieben. Für den BBFS ist wichtig, dass die FLK als ein weiteres Gremium mit anderen Zielen und Aufgaben und anderer Zusammensetzung ähnliche oder gleiche Themen wie der BBFS behandelt, nicht als Konkurrenz sondern als Ergänzung der Arbeiten im BBFS gesehen wird.

Bericht Bayernwelle 21.4.2016

Die Berichterstattung war nicht im Sinne des SV.

Treffen Seehofer/Haslauer

Das für März geplante Treffen der beiden Politiker hat nicht stattgefunden.

Die Jahreshauptversammlung des Schutzverbandes Rupertiwinkel findet am 7.Juni 2016 statt.

TOP 5: Datengrundlagen:

Lärm-Bevölkerungsdichte/Betroffenheitsanalyse (Link versendet am 28.4.2016 / verteilt am 2.5.2016, Beilage 3: Auswahl Daten)

Auf Ersuchen des BBFS hat der Magistrat Salzburg umfangreiche Daten ausgewertet und mit gut verständlichen Karten zur Verfügung gestellt. Diese Grundlagen dienen als Basis für die Abwägungen entsprechend dem Kriterienkatalog, wobei die Besonderheit ist, dass nicht nur Durchschnitts-Lärmwerte herangezogen werden, sondern auch Maximal-Pegel. Damit kann die Anzahl der von starken Spitzenwert-Immissionen betroffenen Personen exakter ermittelt und in die Argumentationen aufgenommen werden. Mit diesem Rechenmodell ist eine wertfreie Datengrundlage für die weiteren Beratungen im BBFS entstanden, die Vergleiche möglich macht. Das Pilotenverhalten ist in die Berechnungen nicht eingeflossen.

Anmerkungen/Fragen zur Präsentation:

- Seite 1: repräsentative Darstellung aller berechneten Kurven. Die Repräsentativität der Flugspuren (Lage und Höhenprofil) ist für eine Bewertung der Auswirkung essentiell. Gleichzeitig wird in Erinnerung gerufen, dass dies ein Rechenmodell bleibt, das versucht die tatsächlichen Belastungen abzubilden. In der Diskussion wird die Repräsentativität aller (bis auf eine) Flugspuren bestätigt, eine Flugspur für den NO-Abflug jedoch noch einmal geprüft („geradere Linienführung, statt dem derzeitigen Bogen“).
- Seite 2: auf Basis des 14-Punkte Programmes wurden diese Routen (Optionen- siehe Protokoll 16.Sitzung) ausgewählt.
- Seite 3: mit dem Wölfle System können für einen einzelnen Flug sowohl Dauerschallpegel als auch Maximal-Pegel berechnet werden. In der vorliegenden Betroffenheitsanalyse wurde der jeweilige Pegel mit einem Häufigkeits-Maximalpegelkriterium kombiniert (in der Darstellung der Maximalpegel-Häufigkeitsverteilung ist daher der lila Bereich der relevante Bereich für die entsprechende dB Anzahl).
- Wie wird ein Kurvenflug im Modell berechnet? Ist auch ein seitlicher Schub einbezogen? Ist der „kippende Kegel“ in der Berechnung berücksichtigt, da die Flugspur immer in der Mitte der Lärmzone (Max-Werte) dargestellt ist? Ja, die Berechnungen erfolgen nach den Richtlinien der AzB. Seitlicher Schub und der dadurch entstehende Lärm sind abgebildet.
- Gemeinde Saaldorf-Surheim ist gesamt in die Berechnungen einbezogen (auf den ILS-Karten oben abgeschnitten).
- Inwiefern ist eine Übereinstimmung der gerechneten Daten mit den Werten der fixen und mobilen Messstationen geprüft worden? Gibt es eine gemessene Spur, die in die Berechnungen eingeflossen ist. Ja, die Übereinstimmung wurde geprüft und es werden entsprechende Auswertungen von Jell beigebracht.
- Durchschnittslärmwerte (Seite 150 bis 152 / Tag-Abend-Nacht Lärmindex Lden in dB) und Spitzenwerte (Seite 4 bis 149 / LAm_{ax}) sind getrennt zu betrachten, da sie unterschiedliche Betroffenheiten erzeugen.

Für die Auswertungen wurden die meist geflogenen, existierenden Routen herangezogen und stellen ein repräsentatives Abbild der Realität dar. **Die Auswertungen und Datengrundlagen werden als ausreichend für eine weiterführende**

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 19.Sitzung des BBFS, 27.06.2016)

und konstruktive Arbeit und als ausreichende Entscheidungsgrundlage in der Klausur erachtet. Einige Daten sollen noch ergänzt und verfeinert werden (z.B.: Streuung bei Perex und Traun, 15° Turn).

Oestreich hat auf Basis der vorgelegten Daten folgende Auswertungen erstellt (verteilt in der Sitzung):

- Kombination von L_{Amax} > 65 dB bei diversen An- und Abflugrouten mit der Anzahl der betroffenen Personen in Österreich und Deutschland und der Anzahl der Flugbewegungen
- Kombination von Betroffenen in den einzelnen Gemeinden nach Lärmpegelklassen L_{den} eingeteilt.

Diese Auswertungen stellen eine gute Ergänzung der Datengrundlage dar.

TOP 6: Kriterienkatalog:

Zum Kriterienkatalog als Bestandteil des Strukturdokuments Fragen-Optionen-bewertungen, das als Arbeitsgrundlage dient, gibt es keine Rückmeldungen.

TOP 7: Überblick über Themenfelder im Mindmap und Optionen die in der Klausur besprochen werden sollen

TOP 8: Verhandlungen in den Themenfeldern

(Beilage 4:Argumentation Optionen)

Diese Beilage soll einen Überblick geben: über

- die Argumente, die entsprechend des Kriterienkatalogs als pro und contra für Flugrouten oder andere Optionen zur Lärminderung in der Diskussion eingebracht wurden.
- die noch offenen weiteren Fragen
- den derzeitigen Stand der Meinungsbildung im BBFS

Anmerkungen/Fragen

Eine Umverteilung von Nord auf Süd wird von allen Teilnehmern mitgetragen. Die Verteilung selbst wird allerdings genau zu diskutieren sein.

Was tragen die Airlines als wichtiger Kooperationspartner für die Umsetzung der angebotenen Varianten bei?

- Verhandlungsbereitschaft
- die (hohen) Kosten für RNP-Ausrüstung (LFZ, Schulungen) zu tragen
- aktive Unterstützung bei Ideenfindung

Pistenrichtung:

ACG: Salzburg ist ein „Kopfbahnhof“, daraus resultieren auch die Schwierigkeiten, den Salzburger Flughafen von Norden und von Süden gleichwertig anzufliiegen. In Salzburg sind die Pisten nicht gleichwertig. Die optimalsten Anflug und Abflugrouten sind die geraden nach/von Norden bzw. Süden.

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 19.Sitzung des BBFS, 27.06.2016)

Eine Regelung, bei der die Pistenrichtung nach Rückenwind verbindlich festgelegt ist, wird von ACG als sehr problematisch gesehen. Ein Rückschluss, daß eine für den Norden optimale Situation an einem bestimmten Tag auf alle anderen Tage übertragen werden kann, wird von ACG nicht bestätigt. Wetter- und Windverhältnisse stellen ein so komplexes System dar, dass daraus kein klares Kriterium für Verteilung vorab abgeleitet werden kann. Die Verteilungsfrage soll daher zuerst einmal ohne Kriterien von Wind und Wetterverhältnissen behandelt werden. Von ACG wird die Erstellung eines Pistenverteilungsplanes mit Zielwerten – ähnlich wie in Wien – angeboten. In einem Monitoring, das Teil der Vereinbarungen im BBFS sein würde, können die Verteilungsziele unter Berücksichtigung der besonderen geographischen und wetterbedingten Besonderheiten von Salzburg und der Verteilungswünsche angestrebt und falls auf Grund der Erkenntnisse des Monitorings notwendig durch den BBFS korrigiert werden. In die endgültige Entscheidung des Piloten greift ACG aus Haftungsgründen nicht ein.

Für eine grobe Abschätzung wie viele LFZ die Südvarianten nutzen würden, werden die Anzahl der Starts und Landungen sowie die Destinationen 2015 herangezogen. Die Destinationen sind aber nur bedingt aussagekräftig, da sie sehr volatil sind (wirtschaftliche und geopolitische Lage!). Airlines mit einer Süddestination werden aus wirtschaftlichen Gründen einen Südan- / abflug eher annehmen als Airlines mit einer Norddestination. Weitere Unsicherheiten in den Abschätzungen über die Anzahl der verlagerbaren Flüge bestehen durch die Abhängigkeit der Fliegbarkeit einiger An- oder Abflugvarianten, von der Ausrüstung der LFZ und der Schulung der Airlines.

Die Zusammenarbeit der ACG mit der DFS wird erneut angesprochen, da es aus deutscher Sicht dadurch mehr Vertrauen in die Neutralität der ACG in der Verteilungsfrage zwischen Österreich und Deutschland gebildet werden könnte. Die ACG erklärt dazu, dass mit der DFS Grenzübergabepunkte geregelt werden, sonst gäbe es keine Verbindungen mit der deutschen Flugsicherung. Die DFS hat der ACG in der FLK sehr gute Arbeit bescheinigt.

Im Bezug auf die Allgemeine Luftfahrt (nicht nur für den kommerziellen Verkehr) wird mit 98dB eine generelle Lärmgrenze vorgeschlagen. Die derzeitige Situation ist so, dass bei einer Überschreitung der 98dB ein LFZ nicht mehr in Salzburg landen darf. Für die Genehmigung beim Ministerium werden allerdings die Werte für die einzelnen Typen angegeben und nicht für jedes Kennzeichen. Es kann daher in der Realität bei einem bestimmten LFZ zu höheren dB Werten kommen.

Avoid Areas:

In Siezenheim eine Avoid Area auszuweisen ist schwierig, da über dem Gemeindegebiet für die Piloten die Phase des Eindrehens auf die Landebahn stattfindet. Eine Vereinbarung bezüglich Schulungsfüge existiert. Da ein AIC leicht ergänzt werden kann, soll eine Avoid Area über Siezenheim mit den Fliegervereinen nochmals thematisiert werden. Ein Nacharbeiten ist ebenfalls mit den Flying Bulls notwendig (eigene AG). Für die VFR Strecke Grödig-Hallein wird vereinbart, die VFR Strecke so zu adaptieren, dass die Zentren von Hallein und Grödig nicht überflogen werden. Dies geschieht, indem der Meldepunkt HALLEIN so definiert wird, dass sich

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 19.Sitzung des BBFS, 27.06.2016)

das LFZ östlich der Papierfabrik / Eisenbahnlinie und westlich der Autobahn halten soll; von dort soll weiter nach GRÖDIG (Autobahnausfahrt Grödig) und dann etwas östlich der Autobahn zur RWY33 oder Platzrunde RWY15 geflogen werden. Das Gebiet „Moosstraße“ wird leicht südlich verlegt. Der Winkel des Gebietes Ainring/Freilassing wird verändert und die Linie bis Siezenheim verlängert. Die Einhaltung der Avoid Areas muss überprüft werden können, Monitoring ist daher in die Vereinbarungen einzubeziehen. Die Einführung von Avoid Areas über dicht besiedeltem Gebiet ist nicht nur ein Lärmthema sondern auch ein Sicherheitsthema. **Der BBFS beschließt sämtliche Änderungen die zum Thema Avoid Areas gemacht wurden. ACG erstellt eine Textfassung, die dem BBFS in der nächsten Sitzung vorgelegt wird.**

Fonds: Eine AG Fonds wird unter Leitung von Oblasser eingerichtet (Oblasser, Grill, Brugger, Lipold, Typelt). Bei Bedarf soll die deutsche Seite in die AG einbezogen werden. Das Protokoll der AG wird von Oblasser an die Mitglieder weitergeleitet. Ein Ergebnis soll spätestens Anfang Juli präsentiert werden. Eine Umsetzung bedarf eines formalen Prozesses (Befassung AR), der dann bis Jänner 2017 dauern kann.

Rollwegverlängerung / back-track:

Es soll untersucht werden, ob eine längere Piste auch wirklich weniger Lärm bedeutet. Tazreiter bietet an, dass OS ein Rechenmodell erstellt. Wichtig für die Berechnung ist die Zugrundenahme von gleichen Bedingungen (LFZ, Beladung, Wind...). Eine Rollwegverlängerung im Norden hätte keinen Einfluss auf die Nord/Süd-Verteilung, es ist nicht relevant wie das LFZ an das Ende der Piste kommt. SFG erstellt einen groben Zeit- und Kostenplan und erhebt das Verbesserungspotenzial mit Jell.

Verteilungsfrage:

Um eine faire Verteilung zu finden, wurde intensiv über das mögliche Verteilungspotenzial diskutiert. Eine %-Verteilung von 70:30 bei den Starts und von 85:15 bei den Landungen wird von ACG als Maximum – in dieser ersten Näherung unter außer Acht lassen von Wetter und Performance – geschätzt. Die deutschen Gemeinden und der Schutzverband Rupertiwinkel streben weitere Entlastungen an. Es ergeht daher der dringende Appel von den deutschen Vertretern an die Eigentümer den Flughafen Salzburg von beiden Seiten gleichwertig zu nutzen und eine 50:50 Verteilung anzustreben. Dies ist aus Sicht der ACG unrealistisch.

Die 14-Punkte des Programms der ACG sind Optionen. Falls es zu keiner Einigung im BBFS kommt, wird keine Veränderung vorgenommen. Um die Chance zu ergreifen, dass Vorschläge des BBFS mit gemeinsam mit Veränderungen im neu geregelten Europäischen Luftraum berücksichtigt werden und damit für die Anrainer wirksame Veränderungen feststellbar sind, sollten diese Empfehlungen des BBFS daher noch vor dem Sommer erfolgen. Da die Umsetzung der Empfehlungen umfangreiche Vorarbeiten der ACG benötigen bevor die Eingabe im November 2016 erfolgt, muss die ACG ihre Ressourcen bis dahin sorgfältig planen können. Sonst droht ein Stillstand für die nächsten 2 ½ Jahre.

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 19.Sitzung des BBFS, 27.06.2016)

Folgende Fragen, Einschätzungen und mögliche Konsequenzen stehen im Raum und thematisieren damit auch den Sinn der Arbeit des BBFS:

- Deutschland hätte mit dem Programm schon mehr erreicht, als mit einer DVO, eine DVO kann niemals eine Verteilungsfrage regeln bzw. beinhalten.
- Was würde die ACG ohne Konsens zu den 14 Punkten machen? ACG würde berichten, derzeit keine Veränderungen vornehmen und dann ohne Einbindung des BBFS logischerweise weiterarbeiten.
- Wurden die Erwartungen zu hoch gesteckt – von den Teilnehmern/ bei den dahinterstehenden Verbänden?
- Gibt es grundsätzlich Kompromissbereitschaft?
- Ist die Beendigung des BBFS ein Ziel - was wurde/würde damit erreicht?
- Ein Gesamtpaket beinhaltet auch ein deutliches Zeichen seitens der SFG und der Eigentümer – und nicht nur eine Verteilung der Lasten unter den Anrainern. Dieses Zeichen ist derzeit nicht erkennbar und die Verhandlungen könnten daran scheitern.
- Eine Abwägung der Ziele lässt eine Zustimmung zum Gesamtpaket als mögliche Lösung zu (Pistenverteilungsprogramm, Förderprogramm etc.).
- Wie geht man mit dem Festhalten an illusorischen Forderungen und der Unmöglichkeit diese zu erfüllen um?

TOP 9: Zusammenfassung und Überprüfung der Ergebnisse

Nach eingehender Klausur der einzelnen Gruppen wird festgehalten:

Schutzverband, Gemeinden Freilassing, Ainring und Saaldorf-Surheim

- die Vertreter der deutsche Seite akzeptiert vorerst die vorgeschlagene Verteilung 70:30 und 85:15 als Zielwert
- Forderung nach weiteren Verschiebungen von Nord → Süd bleibt aufrecht
- Forderung nach weiteren Verschiebungen von NW → NO bleibt aufrecht
- Forderung für den 15°NO Turn realistische Flugspur prüfen wird gestellt
- Forderung den RNAV Süden mehr zu nutzen bleibt aufrecht
- Falls es zu keiner befriedigenden NW-Entlastung kommt, Forderung nach der Entlastung der Tagesrandzeiten wird gestellt
- Forderung genaue Zahlen für die Verteilungspotenziale liefern wird gestellt
- Monitoring zur Überprüfung und Transparenz einrichten
- Pistenverteilungskonzept als wichtigen Meilenstein vorstellen
- Forderung nach einem baldigen nächsten BBFS Termin
- Rückbindung vor einer Entscheidung, wie es weiter gehen soll

Eigentümer Stadt und Land

- Denkpause wird vorgeschlagen, Zeit für Rückbindung
- Verbindung aufrechterhalten ist wichtig
- ein Scheitern der Verhandlungen würde wahrscheinlich das Ende des BBFS und jeglicher weiterer Form eines Anrainerdialoges bedeuten
- Dissens besteht bei 3 Themen: Verteilung generell/ RNAV-RNP im Süden/ Randzeiten am Sonntag

Gemeinden Anif/Grödig

- Denkpause ja - wie lange ?
- bereit, in Rückbindung alle Themen zu besprechen
- zu 70:30 bei den Starts kann mit einer Zustimmung gerechnet werden
- zu 85:15 ist für eine Zustimmung Skepsis angebracht, da der Südanflug lauter ist
- RNP wird als deutlich höhere Belastung gesehen - Dissens
- Gesamtbelastung (Straße, Bahn) muss einbezogen werden

Airlines

- Verhandlungsbereitschaft und Bereitschaft für Investitionen sind da
- Paketlösung für Airlines aus wirtschaftlichen Überlegungen sinnvoll
- RNP wäre im Vergleich zum Circling leiser, da der Schub beim Übergang in den Sichtflug wegfällt

ASA:

- Zeit für Rückbindung und Nachdenkzeit für gesamten ASA → dann Entscheidung, wie es weiter gehen soll
- sieht Problem der zu hohen Erwartungen

ACG:

- Prozess kann und wird aus Sicht der ACG nicht vorbei sein
- Zwischenergebnisse sind da, und daher ist der Prozess nicht als gescheitert anzusehen, sondern Zwischenergebnisse sind nötige Schritte für eine Weiterführung
- ACG ist bei der Gestaltung des Luftraumes nie fertig → ständige Entwicklung
- um unter keinen Zeitdruck (wg. Neuordnung des europäischen Luftraumes bis Nov. 2016) zu geraten, behandelt ACG die Punkte, die außer Streit stehen und bereitet sie für eine mögliche Umsetzung vor, auch wenn es schlussendlich nicht zu einer Umsetzung kommen sollte, weil kein Konsens erzielt werden konnte.
- **ACG wird RNP Verschiebung noch einmal überprüfen**

Flughafen:

- Denkpause wichtig für Rückbindung mit der Geschäftsführung
- bei der Verteilungsdiskussion wurde die Betroffenheitsanalyse viel zu wenig berücksichtigt und der Fokus nur auf die %-Verteilung gelegt
- Verhandlungsbereitschaft bei vielen Themen / Investitionen werden getätigt

TOP 10: nächste Schritte - Umgang mit offenen Themen

- die AG Fonds/Bodenlärm wird Vorarbeiten leisten
- OS überprüft die Wirkung von back-track
- Pistenverlängerung wird von SFG überprüft (Kosten, Zeit)
- SFG/Jell/ACG: Vergleichsrechnungen vor Einführung von Maßnahmen; welche Annahmen sind den Berechnungen zugrunde gelegt; Abbildung Rückkehr auf alte SID über Freilassung NW Abflug; Verifizierung von Daten, 15°NO-Schwenk neu bewerten, Excel-Tabellen aus Betroffenheitsanalyse erstellen und verteilen; RNP Anif/Grödig bzgl. Lage prüfen.

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 19.Sitzung des BBFS, 27.06.2016)

TOP 11: Rückbindung, gemeinsame Information der Öffentlichkeit

Nach der nächsten Sitzung soll eine Pressekonferenz abgehalten werden. Derzeit soll keine aktive Öffentlichkeitsarbeit stattfinden, da die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen sind. Nach konstruktivem Arbeiten ist nun eine Rückbindung notwendig. Jede Route wurde mit Max-Pegel berechnet und mit einer Betroffenheitsanalyse und Routenbelegung hinterlegt. Dies stellt eine wertfreie Datengrundlage dar.

TOP 12: Organisatorisches, Webpage, Kurzbericht MT

Die 19.Sitzung des BBFS findet am Montag, 27.Juni 2016 von 16.00 bis 20.00 Uhr und am Dienstag, 28.Juni von 09.00 bis 18.00 Uhr am Flughafen Salzburg statt.

Über die Termine für die AGs werden die jeweiligen Teilnehmer rechtzeitig informiert.

TOP 13: Allfälliges

MT	Kurzberichte der Sitzungen	laufend
MT	Mind map, Kriterienkatalog und Fortschrittskontrolle anpassen	laufend
MT	Ergebnisdokument anpassen	laufend
OS	Verbesserungspotenzial back-track Lärmentwicklung prüfen	nächste Sitzung
ACG	Codierung RNP: Verschiebung Anif/Grödig überprüfen	Ehestmöglich; mit Mitte Mai erledigt
ACG	Prognosen für ein Verteilungspotenzial N-S liefern (70:30; 85:15)	nächste Sitzung
ACG	Pistenverteilungsplan	nächste Sitzung
ACG	Textfassung Avoid Areas	nächste Sitzung
ACG	Avoid Area Siezenheim prüfen	ehestmöglich
ACG	Vorstellung der neuen Drafts beim Season-Opener der Flugschulen, Piloteninformation	Season Opener
ACG	nachvollziehbare Begründung für Winkelführung NO/NW und Abweichung ILS Leitstrahl	ehestmöglich
ACG & Airlines	Vereinbarung „Umkehrschub nur bei Leerlauf/idle reverse) für SZG prüfen	ehestmöglich
ACG/Typelt	Monitoring	laufend
Typelt / Jell	Daten ergänzen und verfeinern zB.: Streuung bei Perex und Traun, 15° Turn, Übereinstimmung Messung- Berechnung überprüfen, Vergleichsrechnung vor Einführung der Maßnahmen beim NW Anflug	nächste Sitzung
Typelt / Jell	Tabellen aus Betroffenheitsanalyse	Beilage zum Protokoll

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 19.Sitzung des BBFS, 27.06.2016)

SFG	Einladung Landrichter	bei entsprechendem Thema
Jell	Verbesserungspotenzial Rollwegverlängerung berechnen	nächste Sitzung
SFG	Kosten/Zeitplan Pistenverlängerung	nächste Sitzung
AG Fonds	Vorarbeiten zu vereinbarten Themen	Anfang Juli
AG „Flying Bulls“ (Hager, Oblasser, Lipold)	Fragen und Anliegen formulieren, Termin koordinieren, Einladung in den BBFS	nach der Mai-Klausur
Alle	Links auf allen Webpages (SFG, Schutzverbände und Gemeinden) BBFS-Website gut sichtbar platzieren.	ehestmöglich
Alle	Durchsicht Argumente Optionen, Mind Map, Fortschrittskontrolle, Ergebnisdokument und Bekanntgabe der Änderungswünsche an MT	laufend

Beilagen:

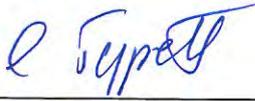
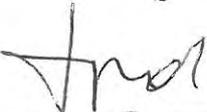
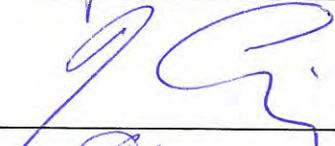
1. Anwesenheitsliste
2. TO
3. Lärm-Bevölkerungsdichte/Betroffenheitsanalyse: Auswahl Daten
4. Argumentation Optionen

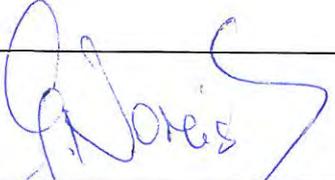
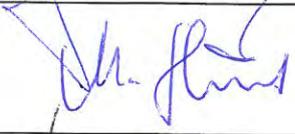
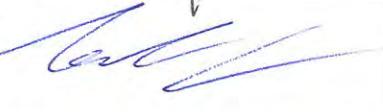
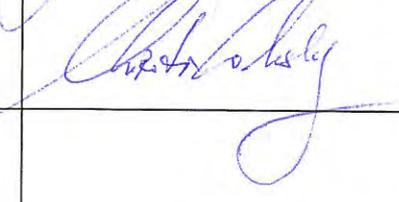
Anwesenheitsliste

18.Sitzung / Klausur BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

Datum / Zeit: 03.05.2016/ 09.00 -18.00 Uhr

Ort: Grünauerhof, Wals-Siezenheim

	Name Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	Unterschrift
1	CLAUDIA TYPERT, SFG	
2	Rudolf LIPOLD, SFG	
3	H. Lutzenberger, Anif + Grödig	
4	G. Oblasser ASA	
5	B. GRILL ASA	
6	Stefan Brugger Wals-Siezenheim	
7	Peter Blahak Schutzverband Rupertswinkel	
8	Bettina Austria, JV Rupertswinkel	

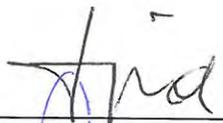
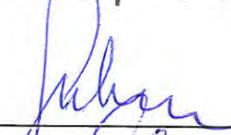
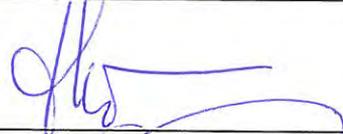
9	Noreisch Gabriele	Gemeinde Ainning	
10	Häusel Martin	Saaldorf - Surheim	
11	Thomas Wagner	Stadt Freilassing	
12	Christine Zuley	Steels Bgf.	
13	Lukas Gasser	Land Sbg	
14	Christian Indinger	Hallein	
15	Walter HAGER	ACG-LWS	
16	Leopold TAZREITER	AUSTRIAN AIRLINES	
17	C. WOBORSKY	ACG	
18	König	MT	
19	Wönlöd	MT	
20	Schneeweiß	STG	
21	Michael Becker	STV d. Jf. Freudig	

Anwesenheitsliste

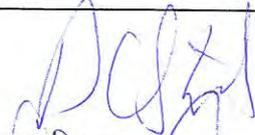
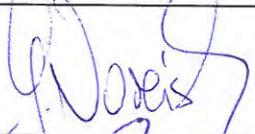
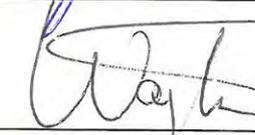
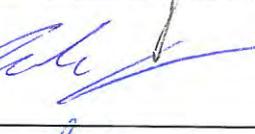
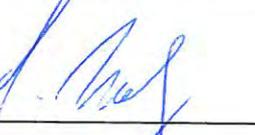
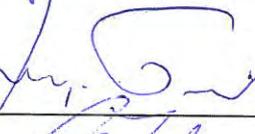
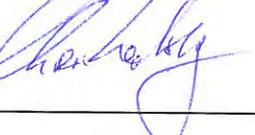
18.Sitzung / Klausur BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

Datum / Zeit: 02.05.2016/ 09.00 -18.00 Uhr

Ort: Grünauerhof, Wals-Siezenheim

	Name Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	Unterschrift
1	CLAUDIA TYPOLT SFG	
2	Rudolf LIPOLD SFG	
3	GRUBER NORBERT SFG BR	
4	H. Lutzenberger Anif & Gröoßip	
5	G. OBLASSER ASA	
6	B. GRILL ASST	
7	A. Brugger Wals-Siezenheim	
8	P. Blahak Schutzverband Rupertswinkel	

bis 12.00

9	Bettina Bestrich, SV Rupertiwinkel	
10	Joreis, Gabriele, Gemeinde Ainring	
11	Nutz Ludwig, Gde., Saaldorf-Surheim	
12	Thomas Wagner, Stadt Freilassing	
13	Lukas Gasser, Land Salzburg	
14	Christian Indinger, Hallein	
15	Walter Hager; ACG Salzburg	
16	LEOPOLD TAZREITER; AUSTRIAN AIRLINES	
17	C. Woborsky, ACG	
18	König	} MT
19	Wornhard	
20	Schnecker, STG	
21	+ Martin Klausel, SV Saaldorf Surheim	

+ Michael Becker, SV Ainf
fröding

BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg
18. Sitzung - Klausur

Datum: 02. Mai 2016 / 09.00 bis 18.00 Uhr, 03. Mai 2016 / 9.00 – 18.00 Uhr
Ort Grünauerhof, Grünauerstraße 90, Wals-Siezenheim
Moderation Ursula König, Wolfgang Wörnhard

Tagesordnung (Vorschlag Moderation)

1. Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit
 2. Tagesordnung
 3. Protokoll der 17. Sitzung vom 16.-17. März 2016
 - Kurzbericht 22.03.16
 4. Informationsaustausch:
 - FLK 05.04.2016 (Lipold, Oestreich)
 - ...

 5. Datengrundlagen:
 - Präsentation und Diskussion der aufbereiteten Daten als Grundlage für die Verhandlungen der Klausur
 - Verabschiedung der Datengrundlagen
 6. Kriterienkatalog: Bestätigung als Grundlage für die Bewertungsmaßstäbe in der Verhandlung
 7. Überblick über Themenfelder im Mindmap und den Optionen, die in der Klausur jetzt besprochen werden sollen (Vorschlag der AG Verhandlungsvorbereitung)
 - Festlegung der Themenfeldern
 - Festlegung der Reihenfolge der Abarbeitung
 8. Verhandlung in den Themenfeldern:
 - Optionen bewerten an Hand der Kriterien unter zu Hilfenahme der Datengrundlagen
 - Verbindungen der einzelnen Optionen und Verknüpfung von Themenfeldern
 - Bilden von Paketlösungen
 9. Zusammenfassung und Überprüfung der Ergebnisse
 - Beschluss der Verhandlungsergebnisse
 10. Nächste Schritte – Umgang mit offenen Themen
 11. Rückbindung, (gemeinsame) Information der Öffentlichkeit
-

12. Organisatorisches, Webpage, Kurzbericht MT

13. Allfälliges

Unterlagen:

- Struktur Fragen – Optionen – Bewertung (letzte Version, 160422)
- Kriterienkatalog (letzte Version, 150428)
- Mindmap (neueste Version 160422)

BürgerInnen Beirat Flughafen Salzburg

Argumentation Optionen

in der BBFS-Klausur 2./3.5.16 genannte Argumente, zusammengestellt von der Moderation

Inhalt

Anflug	2
Südanflug RNAV (GNSS) RWY33; RNP-SIDs Neugestaltung im Süden	2
Tauernanflug: RNAV (RNP) Z RWY33 und Attraktivität für die Nutzer erhöhen	3
Circling	3
Abflug	4
PEREX – Nordabflug (Piste 33)	4
PEREX – Südabflug (Piste 15)	4
NO-Abflug: Turn 0° - 15°	4
NW-Abflug: Turn 0° - 15°	5
NW-Abflug: Streuung / Bündelung	5
NW-Abflug: Traunabflug	5
S-Abflug: Traunabflug	6
Süd-Abflug: Tauern	6
PEREX neu - „Mondsee“	7
SO-Abflug: südlich Gaisberg	7
Betriebszeiten	8
Tageszeitabhängige Start- und Landegeühren	8
Einschränkung der Betriebszeiten in den Randstunden / Verspätungen	8
Lärminderungsmaßnahmen	9
Lärmschutz-Wälle	9
Fonds	9
Ground Power Units	10
Run-ups VFR	10
Rollwegverlängerung im Norden im Zuge der Pistensanierung 2019 und verpflichtender back-track Piste 15	11
Allgemeine Luftfahrt	12
Avoid Areas und Anpassung der Sichtflugstrecken im Westen und Süden	12
dB-Limits der LFZ in den Randstunden	12
Starts vor der geplanten Abflugzeit	13
Erste grobe Abschätzung des Handlungsspielraumes für einen Pistenverteilungs-Plan	14

Anflug

Südanflug RNAV (GNSS) RWY33; RNP-SIDs Neugestaltung im Süden

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

Tauernanflug: RNAV (RNP) Z RWY33 und Attraktivität für die Nutzer erhöhen

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

Circling

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> ○ Circling Approach kann aus Sicherheitsgründen nicht ganz abgeschafft werden. ○ führt zu Doppelbelastungen über stark besiedeltem Gebiet, sowohl in A wie in D. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Monitoringvereinbarung 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Circling auf das absolut notwendige Minimum reduzieren ○ Ausnahmen sind wetter- und damit sicherheitsbedingt

Abflug

PEREX – Nordabflug (Piste 33)

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

PEREX – Südabflug (Piste 15)

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

NO-Abflug: Turn 0° - 15°

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> ○ bei 15° sind in Salzburg mehr Leute stärker betroffen, in D ist Entlastung grösser als bei 0° Variante mit exaktem Flugverhalten. ○ in hohen dB-Bereichen (>80dB Max-Pegel) in Salzburg ca. 400 Leute mehr ○ zusätzliche Flüge müssen bei Auflösung der alten PEREX auf NO- 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Überprüfen, ob die derzeit gewählte Flugspur für die Berechnung der Lärmwerte repräsentativ ist 	vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> ○ 0° Variante bevorzugen

Abflug umgelagert werden.		
---------------------------	--	--

NW-Abflug: Turn 0° - 15°

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

NW-Abflug: Streuung / Bündelung

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

NW-Abflug: Traunabflug

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> ○ belastet insbesondere die D Gemeinden. ○ kann wegen Anbindung an 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Wie viele Flüge könnten von dieser Route wegverlagert 	

europäische Luftverkehrsströme für Destinationen in West- und Nordeuropa nicht gestrichen werden.	werden?	
---	---------	--

S-Abflug: Traunabflug

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

Süd-Abflug: Tauern

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> ○ mehr Belastung von Hallein bis Grödig in unterschiedlicher dB Anzahl. ○ bei jedem Südabflug sind gesamt weniger Menschen belastet, als bei einem Nordabflug ○ eine optimierte Streckenführung wird mit den Gemeinden und der ACG erarbeitet werden. ○ ein codierter Abflug wird wahrscheinlich mehr Flüge zulassen. ○ für Airlines, die in Süddestinationen gehen, ist dies eine attraktive Alternative, wenn sie die Flugzeuge ausgerüstet und die Piloten für diese Flugverfahren geschult haben. ○ Für die Airlines ist die Ausrüstung und Schulung der Piloten für RNP-codierte Flugverfahren eine bedeutende Investition. ○ Flugzeuge, die bisher PEREX fliegen, könnten den neuen Tauern Süd-Abflug nützen, wenn es das aktuelle Startgewicht zulässt. ○ Technisch seit 2 Jahren eingerichtet, 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Wie viele Flüge würden diese Route annehmen? ○ wie ließe sich das für die Verteilungsfrage abschätzen? ○ Feinjustierung in A 	<p>vorläufiger Stand:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ die Route mehr nützen

<p>Teil des Gesamtpaketes</p> <ul style="list-style-type: none">○ ein gerader Südabflug wird von ACG und Airlines präferiert○ Route ist möglich, fliegbar, ökonomisch und ökologisch○ Solidarität A-D.		
--	--	--

PEREX neu - „Mondsee“

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

SO-Abflug: südlich Gaisberg

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none">○ berührt möglicherweise Schutzgebiet.○ technische Anforderungen und Sicherheitsanforderungen können noch nicht beurteilt werden.	<ul style="list-style-type: none">○ noch nicht berechnet	<p>vorläufiger Stand:</p> <ul style="list-style-type: none">○ prüfen, ob und unter welchen Voraussetzungen diese Route nutzbar wäre

Betriebszeiten

Tageszeitabhängige Start- und Landengebühren

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

Einschränkung der Betriebszeiten in den Randstunden¹ / Verspätungen

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> ○ Die Ruhezeit in den Randstunden ist für die Anwohner sehr bedeutend, um möglichst lange Durchschlafzeiträume und Erholungsphasen zu wahren. ○ Airlines haben ökonomisches Interesse, Flüge in Hub-Destinationen bzw. Flüge in Destinationen an denen Airlines Anschlussflüge haben, anzubieten und über Rotationen eine wirtschaftliche Auslastung ihrer Flotte zu sichern; streichen eines Randstundenfluges hat somit Auswirkungen auf Flüge die in Salzburg zu anderen Tageszeiten stattfinden. ○ für den Flughafen sind diese Airlines wichtige Kunden und die ökonomischen Konsequenzen bei 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Was ist ein Hub? Definition? Präzise Formulierung des Begriffes „Nicht-Hub“-Flüge 	<p>vorläufiger Stand: = Dissens:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Gemeinden und Anrainerverbände: Abflüge in „Nicht-Hub“-Destinationen am Morgen einschränken ○ einschränkende verpflichtende Regelungen werden aus ökonomischen Gründen von der SFG und den Eigentümer als nicht verhandelbar abgelehnt.

¹ Nach der Sitzung wurde am 20.6.16 ein Angebot der Eigentümer und der SFG mit Vorschlägen zu diesem Thema vorgelegt.

<p>Verlust eines Kunden durch einen Entfall einer Flugbewegung in den Randstunden nicht abschätzbar.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Möglichkeit in den veröffentlichten Betriebszeiten zu fliegen muss für alle Airlines gleich sein. ○ Die Ruhezeit am Morgen des Sonntages ist für die Anwohner sehr bedeutend, um an diesem Tag einen möglichst langen Durchschlafzeitraum und Erholungsphasen zu wahren. 		<ul style="list-style-type: none"> ○ Verhandlungen mit den Airlines dazu können angeboten werden und werden derzeit bereits geführt;
--	--	---

Lärminderungsmaßnahmen

Lärmschutz-Wälle

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> ○ auf den Grundstücken des Flughafens im Süden lassen sich Lärmschutz-Wälle zur Verminderung von Bodenlärm-immissionen errichten. ○ im Norden muss die Hindernisfreiheit gewährleistet bleiben. ○ die Ausführung der Lärmschutz-Wälle ist in Bezug auf Effizienz und Landschaftsbild zu prüfen. 		<p>vorläufiger Stand:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Errichten von bzgl. der Ausführung abgestimmten Lärmschutz-Wällen im Süden ○ Errichtung soll im Investitionsplan der SFG für 2017 aufgenommen werden.

Fonds

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> ○ Spitzenwerte sind insbesondere in den Randzeiten für die Anwohner störend. ○ Eine Erhöhung der Überflüge im Süden führt zu einer Mehrbelastung insbesondere durch Spitzenwerte bei den nahe am Flughafen liegenden Gebieten. ○ Bodenlärm kann in einigen Gemeindeteilen hohe Maximalpegel erreichen. ○ Verschiedene Optionen (zum Beispiel 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Präzise Formulierung eines Fördermodells 	<p>vorläufiger Stand:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ An die Stadt Salzburg: Wohnungen in der Nähe der 60 dB-Durchschnittswerte einzuschränken bzw. mit entsprechenden Auflagen zu versehen;

<p>back-track RWY 15) können zu erhöhtem Bodenlärm führen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ höhere Akzeptanz des Förderprogrammes durch einen geringen Selbstbehalt-Anteil. ○ Neubauten fallen nicht in das Förderprogramm, allerdings werden in den Genehmigungsverfahren der Städte Salzburg und Freilassing und der Gemeinden derzeit dB-Durchschnittswerte herangezogen. Zukünftige Belastungen und Beschwerden sind damit abzusehen. ○ Entlastung des Südens vor allem im Endanflug. 		<p>Flächenwidmung optimieren</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Aktuelle Daten aus Wölfl System dem Förderprogramm zugrunde legen, Spitzenpegel und Bodenlärm einbeziehen, ○ Prüfen ob und wie Freilassing in das Förderprogramm aufgenommen wird ○ Eigentümer deklarieren, Leistung zu erbringen
--	--	--

Ground Power Units

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

Run-ups VFR

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> ○ Bodenlärmbelastung ist abhängig vom Ort, an dem die Run-ups durchgeführt werden. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Wo wäre sowohl im Norden als auch Süden des 	

<ul style="list-style-type: none"> ○ Muss mit der Bodenverkehrsabwicklung abgestimmt werden. 	<p>Flughafengelände s die Stellen mit der geringsten Bodenlärm Belastung?</p>	
---	---	--

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

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> ○ Start bei dem die volle Pistenlänge ausgenutzt wird, wird von den Airlines bevorzugt. ○ Pistenbelegung wird beeinflusst. ○ Problem bei Abarbeitung führt zu Verzögerungen in der Abwicklung (Warteschleife in der Luft oder Warten am Boden) ○ Back-track ist eine Hilfslösung, (Rollweg bis zum Ende der Piste wäre die beste Lösung für ACG/Airlines) ○ Ökonomisch eine Verschlechterung für die Airlines ○ Bodenlärm in Taxham steigt ○ An Winterchartersamstagen nicht möglich. ○ Start bei dem die volle Pistenlänge ausgenutzt wird, wird von den Airlines bevorzugt. ○ Wurde aus dem Ediktalverfahren herausgenommen, da Vorwurf der Kapazitätserweiterung. ○ Rollwegverlängerung ändert nicht das Abflugverfahren Richtung Norden 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Bedeutet höher = weniger Lärm und weniger Schub=weniger Lärm ○ Ist ein verpflichtender Back-track in den Randzeiten möglich (für bestimmte Gewichtsklassen) ? ○ Kosten/Nutzen ○ Zeit (UVP-Verfahren nötig) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Thema wird weiterverfolgt

Allgemeine Luftfahrt

Avoid Areas und Anpassung der Sichtflugstrecken im Westen und Süden

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> ○ die Allgemeine Luftfahrt (insbesondere der Teil, der nicht den Business-Bereich betrifft) führt zu einer in den Lärmdaten (Spitzenwerte und Lden) deutlich sichtbaren Erhöhung der Gesamtlärmbelastung, da sie langsam in relativ niedriger Höhe fliegt. ○ Die höheren Belastungen finden sich auf der österreichischen Seite, da sie hier niedriger fliegen und die Platzrunde sich in Österreich befindet. ○ Verbesserungen lassen sich auch auf deutscher Seite durch die weitgehende Vermeidung von bewohnten Gebieten erreichen. ○ Die langsamen Flüge erlauben ein relativ präzises Navigieren über weniger dicht besiedeltes Gebiet. ○ Da es sich hier um Sichtflüge handelt müssen dem Piloten gut sichtbare „Land-Marks“ zur Orientierung stehen. ○ Aus Sicherheitsgründen können Piloten nur angehalten, bestimmte Bereiche zu vermeiden oder Strecken zu fliegen, nicht aber gezwungen werden. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 	<p>vorläufiger Stand:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Die Avoid Areas werden wie auf den Karten der ACG für die Gebiete Wals-Siezenheim, Ainring, Freilassing und Stadt-Salzburg sowie für die Anflugstrecken im Westen (zwischen Ainring und Freilassing) und diejenigen im Süden (Hallein, Grödig, Moosstraße) vereinbart beschlossen. ○ Zu den Karten gehörige Textfassungen der ACG als Instruktion für die Piloten werden dem BBFS vorgelegt.

dB-Limits der LFZ in den Randstunden

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

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> ○ die allgemeine Luftfahrt führt zu einer Erhöhung der Gesamtlärmbelastung, insbesondere auf der österreichischen Seite, da sie dort in relativ niedriger Höhe fliegt und 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Können die Kategorien so verändert werden, dass hier dB-Limits eingezogen 	<p>vorläufiger Stand:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Verhandlungsbereitschaft SFG

<p>die Platzrunde sich in Österreich befindet.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Es treten besonders hohe, und länger dauernde Spitzenwerte auf, die als sehr störend empfunden werden, wiederum insbesondere in Randstunden und zur Mittagszeit. ○ Die Abflugzeiten der Flying Bulls richten sich auch nach Air Shows, Randstunden können daher nicht per se ausgeschlossen werden. Abflüge finden kaum in den Randzeiten statt. ○ Privatflüge sind bereits auf 07.00 bis 22.00 Uhr beschränkt ○ Aus der Definition der Privatflüge heraus auch einen Unterschied bei kommerziellen Flüge machen: Der wirtschaftliche Mehrwert für die Stadt und Land Salzburg ist über den Unterschied von incoming Tourismus (wichtig für die Region) und outgoing Tourismus mit zu berücksichtigen 	<p>oder höhere Gebühren verlangt werden können?</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Können diese einzelnen besonders lauten LFZ aus den Randstunden und Mittagsstunden reduziert oder ganz verboten werden? 	
---	---	--

Starts vor der geplanten Abflugzeit

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

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

Erste grobe Abschätzung des Handlungsspielraumes für einen Pistenverteilungs-Plan

Starts		
	RWY 33 (nach Norden)	70 %
	RWY 15 (nach Süden)	30 %
Landungen		
	RWY 15 (von Norden)	85 %
	RWY 33 (von Süden)	15 %

Basis für den auszuarbeitenden Umsetzungsplan.

Die deutschen Gemeinden und der Schutzverband Rupertiwinkel streben im Zuge der Weiterentwicklung der flugtechnischen Möglichkeiten weitere Entlastungen an. Die Betroffenheitsanalyse von Jell/Lammerhuber in die Verteilungsfrage aufnehmen.