

03.03.2015

Protokoll 9. Sitzung des „BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“

Datum: 19. Februar 2015 / 09.00 Uhr bis 18.00 Uhr
Ort: Salzburger Flughafen GmbH / Sitzungszimmer

TOP 1: Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit

Das Moderationsteam begrüßt die Teilnehmenden und stellt die Anwesenheit fest.
(Beilage 1 Anwesenheitsliste).

Anwesende (o.T.):

Lukas Gasser / Land Salzburg
Peter Kopp / Stadt Salzburg
Christina Rudorf / Stadt Salzburg
Hermann Lutzenberger / Gemeinden Anif und Grödig
Axel Träxler / ASA
Günter Oblasser / ASA
Reinhold Schmuck / ASA
Brigitte Grill / ASA
Peter Huber / Gemeinden Bergheim und Elixhausen
Christian Indinger / Gemeinde Hallein
Ludwig Nutz / Gemeinde Saaldorf-Surheim
Martin Häusl / Gemeinde Saaldorf-Surheim
Bettina Oestreich / Schutzverband Rupertiwinkel
Gabriele Noreisch / Gemeinde Ainring
Peter Blahak / Schutzverband Rupertiwinkel
Thomas Wagner / Gemeinde Freilassing
Leopold Tazreiter / Repräsentant Fluglinien
Rudolf Lipold / SFG
Claudia Typelt / SFG
Norbert Gruber / SFG
Alexander Klaus / SFG
Claudia Schneeweiß / SFG Protokoll
Ursula König / Moderation
Wolfgang Wörnhard / Moderation

Nicht anwesend (entschuldigt):

Walter Hager / Austro Control Salzburg
Christian Woborsky / Austro Control Wien
Stefan Brugger / Anrainer Wals - Siezenheim
Michael Becker / Gemeinden Anif und Grödig
Daniela Beck / Land Salzburg
Robert Semm / Repräsentant Fluglinien
Beda Percht / Gemeinde Hallein

Gast:

zu TOP 7: Dipl.-Ing. Hermann Jell

Rudorf wird als neue Stellvertreterin der Stadt vorgestellt.

TOP 2: Tagesordnung

Die folgende Tagesordnung war vorgeschlagen:

1. Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit
2. Tagesordnung,
3. Protokoll der 8. Sitzung vom 15./16. Januar 2015
4. Informationsaustausch
 - o Treffen LH.-Stv. Stöckl
 - o Information zu Kosten bei Hindernisentfernung
5. Flugrouten :
 - o Bericht der AG Flugrouten
 - o Kriterienkatalog weiterbearbeiten
 - o Stand der Dinge zur Darstellung der Flugspuren
 - o Stand der Dinge zur Darstellung der Bevölkerungsdichte / Flugrouten
 - o Folgerungen des BBFS zu Flugrouten
 - o Verbindung mit den Themen aus der Sammlung: Betriebszeiten (Priorität 3) und Allgemeine Luftfahrt (Priorität 4)
6. AG Umweltfonds
7. Lärm:
 - o offene Fragen, Korrektur der Lärmdaten: Typelt
 - o Bericht der AG Lärm
 - o Experte des Land Salzburgs, Herr Jell: 15.00 bis 16.00 Uhr
8. Bearbeitung weiterer Themen – Themenvertiefung / Arbeitsgruppen
 - o Fortschrittskontrolle – Darstellung
 - o Planung der Bearbeitung der offenen Themen
9. Landtagsbeschluss zu Betriebszeiten
10. Webpage: Rückmeldung zum Stand der Arbeiten: Oblasser / Typelt
11. Rückbindung, Öffentlichkeitsarbeit, Kurzbericht MT
12. Organisatorisches
13. Allfälliges

Die vorgeschlagene Tagesordnung wird angenommen.

TOP 3: Protokoll der 8. Sitzung vom 15. und 16. Jänner 2015

Alle angeforderten Änderungswünsche von Schmuck, Traxler, Oestreich und Oblasser sind im Protokoll der 8. Sitzung eingearbeitet worden.

Fragen/Anmerkungen zum Protokoll der 8. Sitzung:

TOP 4 Seite 4 Abs. 2: „Letztentscheidung, welcher Anflug gewählt wird, liegt beim Piloten.“
Wie oft entscheidet wirklich der Pilot über die Art des Anfluges?

Die ACG bietet einen Anflug an, der im Regelfall vom Piloten angenommen wird. Nur in seltenen Ausnahmefällen lehnt ein Pilot den Vorschlag der ACG ab. Manche Airlines haben betriebliche Vorgaben (dürfen nicht nach Süden starten oder aus Süden landen, dürfen nicht in der Nacht landen oder starten).

TOP 4 Seite 4 Abs. 4: Die Steuerung der Verteilung zwischen Nord- und Süd bei An- und Abflügen wird in den Themenspeicher aufgenommen. Vorbereitungsarbeiten werden in der AG Flugrouten geleistet. Woborsky hat in der AG angeboten, Entscheidungskriterien des Towers bzgl. Festlegung der Betriebsrichtung zusammenzustellen.

TOP 5 Seite 5: ACG stellt exakte Radardaten zu Verfügung, die als Grundlage für die weitere Arbeit herangezogen werden. Lösung für das Problem der divergierenden Flugspurenaufzeichnungen (DFLD, Flightradar24, ACG).

Der Kurzbericht über die 8.Sitzung wird angenommen.

TOP 4: Informationsaustausch

Treffen:

18.02.2015: LH-Stv.Stöckl wird im Rahmen eines Treffens mit den Moderatoren und einer Delegation des BBFS über die Arbeit im BBFS informiert. Die Delegation hat den gesamten BBFS vertreten und den Willen zur Zusammenarbeit und Solidarität kundgetan.

Dem LH wurde vorgetragen, dass für das Gelingen der Arbeit im BBFS eine Unterstützung durch die Politik wichtig sei. An den Kernthemen Flugrouten, Betriebszeiten, Kapazitäten und Wochentagverteilung werde gearbeitet. Der BBFS brauche Klarheit über die Möglichkeiten, wie weit an sogenannten Stellschrauben gedreht werden könne. Bis auf die AG Flugrouten (Kernthema: Nord-Süd Verteilung, bestehende und neue Flugrouten) würden alle AGs gut funktionieren. Aufgrund der schwierigen Thematik werde die AG Flugrouten bis auf weiteres moderiert.

Stöckl bietet seine Unterstützung bezüglich Zusammenarbeit mit ACG an. Bei einem Besuch in Wien könnte er die Wichtigkeit einer guten Kooperation darlegen.

Der BBFS wünscht sich vom Aufsichtsrats-Vorsitzenden eine Prognose über die Entwicklung des Flughafens in den nächsten Jahren und eine Information über weitere Investitionen, die eine Kapazitätssteigerung zur Folge haben könnten. Bei der neuen Lärmzonenberechnung wurde mit einer Prognoserechnung für 2020 gearbeitet. Dabei wurden die Nutzungszahlen 2020 mit ca. 69.000 Flugbewegungen angenommen (im Gegensatz zu den heute 58.000). Stöckl sagt zu, das Thema „Prognose“ im AR der SFG zu behandeln. Investitionen, die eine Kapazitätssteigerung zu Folge haben, seien derzeit nicht geplant.

Traxler hinterfragt die grundsätzliche Entwicklung des Flughafens und bringt eine Aussage ein, wonach es keine Steigerung der Kapazität, bestenfalls ein Halten der Kapazität gäbe. Stöckl merkte dazu an, dass eine mittelfristige bis langfristige Deckelung denkbar wäre. Die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens, das sich entwickeln müsse, dürfe aber durch eine Deckelung nicht gefährdet werden. Eine Art der Deckelung (Jahresdeckelung, Tagesdeckelung) wurde nicht besprochen. Lt. Stöckl werde der AR des Flughafens diese Themen aufnehmen.

Das Treffen wird von Stöckl sehr positiv aufgenommen und ein nächstes Gespräch in dieser Form vereinbart.

Thema: Direkte Demokratie/Pressemeldungen SN 4.und 7.Februar 2015:

Kopp erläutert zum Thema Bürgermitbestimmung, dass dieses Konstrukt schon weit gediehen war, aus rechtlicher Sicht aber nicht klar genug wäre und daher im Gemeinderat kein politischer Kompromiss gefunden werden konnte. Die direkte Einflussnahme auf öffentliche Unternehmen sei eine Schwachstelle bei der Bürgerbeteiligung und könne im Gegensatz zu gesamtheitlichen Entscheidungen der Politik stehen. Das Thema „direkte Demokratie“ habe nichts mit dem Bürgerbeirat zu tun. Der BBFS sei in der Stadt unbestritten.

Ein Interview von Bgmst. Schaden löste Unmut bei den Anrainervertretern ASA aus. Der BBFS solle nicht als Beispiel herangezogen werden, wie eine Bürgerinitiative Zugriff auf ein Unternehmen erlangen könne. Der BBFS sei nur ein beratendes Organ

und die Darstellung, dass der BBFS in den Flughafen hineinregieren könne, sei daher falsch. Anrainervertreter benötigen klare Aussagen von Stadt und Land, an welchen sogenannten Stellschrauben gedreht werden kann. Kann der BBFS Entscheidungen über Flugrouten, Betriebszeiten, Deckelungen beeinflussen? Sind zB. die Betriebszeiten eine Stellschraube an der aus Sicht der Stadt gedreht werden kann? Es wird vom Schutzverband angemerkt, dass die Arbeit im BBFS nur dann sinnvoll und fruchtbar sei, wenn von den *4 big playern* (Stadt, Land, ACG und Airlines) klare Aussagen zu den zentralen Themen erfolgen und der Handlungsspielraum für den BBFS klar sei. Die Bürger hätten dabei ohnehin nicht viel zu sagen. Kopp wird verhandelbare Themen mit dem Bürgermeister besprechen und den Bürgermeister auf den Wunsch des BBFS hinweisen, eine klare Trennung der Themen direkte Demokratie und BBFS bzw. Flughafen zu berücksichtigen. Noreisch macht den Vorschlag, ähnlich wie für LH-Stv. Stöckl, einmal ein Treffen einer BBFS Delegation mit Bgmst. Schaden zu arrangieren. Kopp wird dies abklären. SFG ersucht um eine Desensibilisierung beim Umgang mit Pressemeldungen, da Politikeraussagen nicht geändert werden können.

„Jetzt red i“:

Kopp ersucht im Zusammenhang mit von Oestreich getätigten Aussagen in der Fernsehsendung „jetzt red i“ um eine sensiblere Wortwahl. Oestreich erwidert, dass es in dieser Sendung um verschiedenste Themen gehe, die dann nach einer gewissen Zeit wieder aufgegriffen werden und unter der Rubrik „nachgehakt“ gefragt werde, was passiert sei – in ihrem Falle sei das die von Ramsauer angekündigte DVO gewesen. Dobrindt sei schwach geworden. Daher forderte sie in dieser Sendung Dobrindt auf, sich nicht von Österreich auf der Nase herumtanzen zu lassen, und sich endlich für Freilassing einzusetzen nachdem jahrzehntelang nichts geschehen sei.

Die **Moderation** ersucht alle BBFS Mitglieder im Eigeninteresse, absolute Aussagen zu vermeiden, wie zB „nichts“, „immer“, „nie“, „alles“.. .

Gasser stellt eine von LH.-Stv. Stöckl getätigte Aussage in einem Zeitungsartikel zur Infoveranstaltung am 04.11.2014 in Freilassing klar. Der Wortwahl des Widerstandliedes habe die Kritik des LH gegolten.

GBAS:

Typelt berichtet, dass das Projekt GBAS im Laufen sei, und sie könne bei einem der nächsten Termine konkretere Aussagen dazu machen.

IGF-Studie:

Der Flughafen Salzburg hat im Jahr 2013 eine Studie zum Thema Wohnsituation und Wohnumfeld in Auftrag gegeben. Eine Überarbeitung und Aktualisierung wurde beauftragt. Die Umfrage läuft bereits, da der Zeitpunkt der Befragungen in einem Zeitraum mit Flugverkehr stattfinden soll.

Von den Schutzverbänden wird kritisiert, dass die Studie 2013 positiv für den Auftraggeber Flughafen ausgefallen sei, dass die Stichproben auf deutscher Seite nicht repräsentativ gewesen seien – was soll ein Bewohner von Anger zum Fluglärm sagen? Klaus erläutert, dass die Studie nicht auf den Fluglärm reduziert sei sondern ein breites Fragenfeld umfasse. Der Flughafen habe keinen Einfluss darauf, wo die Stichproben genommen werden. Befragungen seien ein Barometer für die Stimmung in der Anrainerschaft.

Für die Anrainervertreter ist einerseits die Darstellung der Flugbewegungen und die Veränderungen der letzten Jahre wichtig. Wie hat sich die Anzahl der Flugbewegungen an den Spitzensamstagen verändert? (Beilage 2). Wieviele Passagiere in einer Maschine sitzen, sei für die Anrainer nicht wichtig.

Der Schutzverband merkt an, dass wirtschaftliche Veränderungen bei Airlines und Reiseveranstalter direkt die Anzahl der Flugbewegungen beeinflussen würden. Eine Verringerung der Flugbewegungen sei daher auf eine veränderte Marktsituation zurückzuführen und nicht auf aktive Arbeit des Flughafens.

Andererseits ist den Anrainervertretern eine Prognose wichtig. Die von Interplan erstellte Prognose für 2020 wird hinterfragt. Typelt erläutert, dass die Vorgabe für die Berechnung der Lärmschutzzonen gem. deutschem Fluglärmschutzgesetz war, die Prognosezahlen für 2020 zu verwenden - gem. Bayerischem Staatsministerium. Da der Eigentümer Land eine neue Prognose 2030 für das Räumliche Entwicklungskonzept (REK) wünscht, wird eine solche 2015 in Auftrag gegeben und es werden auch die Lärmkurven neu berechnet.

Weitere Informationen:

Landrichter hat von Moderationsteam (MT) die Kurzprotokolle der 7. und 8. Sitzung zur Weiterleitung an Reichle erhalten.

MT berichtet, dass ein Treffen mit den bayerischen Bürgermeistern am 18.02.2015 stattgefunden hat.

MT berichtet, dass ein Treffen mit Blahak am 18.02.2015 stattgefunden hat.

Kosten Hindernisentfernung

Die Kosten der Beseitigung der verpflichtend zu entfernenden Luftfahrthindernisse hat nach § 96 Abs 1 LFG grundsätzlich der Grundeigentümer zu tragen.

Nach § 96 Abs 2 LFG werden die Kosten nur dann vom Bund ersetzt, wenn Gegenstände zu beseitigen sind, die den Betrieb von Flugsicherungsanlagen stören. Unter Flugsicherungsanlagen sind nach § 122 LFG Anlagen zu verstehen die ortsgebunden sind und dem Zwecke der Flugsicherung dienen zB. Radaranlagen.

Der Bund übernimmt nicht von jedem Luftfahrthindernis die Kosten der Entfernung, sondern nur, wenn dieses unter die Ausnahmen von Abs. 2 fällt (Beilage 3).

Lt. Oblasser gibt es dazu divergierende Meinungen. Die Diskussion soll im Rahmen der AG Fonds diskutiert werden.

UVP:

SFG informiert, dass die UVP-Pflicht des Parkplatzes P3A bejaht wurde, jene des Terminals 2 verneint. Am 18.2.2015 wurde der UVP-Genehmigungsantrag für P3A gestellt.

TOP 5: Flugrouten

Die AG Flugrouten hat am 18.02.2015 unter der Moderation von Wörnhard getagt.

Die Moderation wurde von allen Teilnehmern begrüßt und sehr positiv bewertet.

Bericht Lutzenberger:

Klärung Finanzierung Flugspurenaufzeichnung ähnlich Wien/Vöslau mit GF SFG:

Typelt berichtet über ein Gespräch bei ACG Wien (ACG, Papesch/BMVIT, Vertreter Softwarefirma Brüel & Kjaer). Die ACG darf und wird Flugspurdaten ähnlich Wien/Vöslau

bereitstellen, wobei Woborsky auf die Einschränkungen „keine Flüge Polizei, Militär, etc., Zeitverzögerung, Restriktionen durch das Datenschutzgesetz, d.h. keine Namensnennung der Fluglinie“ verweist.

Typelt erwartet einen Kostenvorschlag für die Software, welcher dann der Geschäftsführung der SFG zur Freigabe vorgelegt wird.

In der anschließenden Diskussion verweist Huber auf das am selben Tag stattgefundenene Gespräch mit LH-Stv. Stöckl, der zum Thema Datenschutz gesetzliche Änderungen als möglich erachtet hat. Er ist daher der Meinung, die ACG sollte diesbezügliche Initiativen ergreifen. Woborsky wird die Geschäftsführung der ACG diesbezüglich informieren.

Der Punkt wird auf die TO der nächsten Sitzung gesetzt. Typelt wird einen Statusbericht zum Thema Veröffentlichung Flugrouten liefern.

In der AG wurde eine grundsätzliche Diskussion über das für eine konstruktive Zusammenarbeit notwendige gegenseitige Vertrauen zwischen ACG und Anrainervertretern geführt. Dieses wird mitunter dadurch gestört, dass Aussagen der ACG und Beobachtungen der Anrainer nicht deckungsgleich sind. Der Grund hierfür mag in der fachlichen Komplexität von Flugrouten, An- und Abflugverfahren, etc. liegen, aber ohne ausreichende Plausibilisierung wird die Vertrauensbasis kaum das gewünschte Niveau erreichen können.

Woborsky schlägt vor, seitens der Anrainer eine Liste von gewünschten Basisinformationen (z.B. mehr Details über Einflussfaktoren bei der Entscheidung über die Anflugrichtung, Informationen über die Anforderungen / Restriktionen bei der Erstellung von Flugrouten, etc.) zu erstellen, die dann sukzessive von ACG zur Verfügung gestellt werden könnten. Umgekehrt stellt er Überlegungen an, eine Darstellung über die Entscheidungskriterien des Towers bzgl. Festlegung der Betriebsrichtung zu erstellen. Weiters wird von ACG angeboten, Informationen zu spezifischen Flugereignissen, welche den Anrainern unerklärlich erscheinen, bereitzustellen. Oestreich übergibt Details zu 6 Flügen vom 8.2.2015, bei welchen mit Rückenwind > 10 Knoten von Norden gelandet worden ist. Tazreiter wird um Information bezüglich dieser 6 Flüge ersucht.

Klärung Status Flughafen Salzburg bzgl. Staatsvertrag:

Woborsky erläutert in der AG die einzelnen Paragraphen des Staatsvertrags Deutschland / Österreich aus dem Jahr 1967. Demzufolge schafft Deutschland Rahmenbedingungen für den Betrieb des Flughafens Salzburg gemäß deutschem Luftverkehrsgesetz. Es werden in dem Vertrag auch Informations- und Konsultationspflichten, Haftungsfragen, etc. geregelt. Explizit angeführt ist auch die Betriebszeit 6:00 - 23:00.

Die Arbeitsgruppe kommt zur Meinung, dass eine genauere Auseinandersetzung mit dem Staatsvertrag und den diesbezüglichen Gesetzen für den weiteren Arbeitsfortschritt nicht erforderlich ist.

NO-Abflug

Die Regelung, dass beim NO-Abflug bis Mödlham bzw. bis mindestens 5.000 ft Höhe geflogen werden muss, bevor ein Direct Routing freigegeben werden darf, war für die ACG eine Option, aber keine Vereinbarung.

Für Huber war dieser von ACG kommende Vorschlag eine Vereinbarung als Abschluss eines 3-4 jährigen Prozesses.

Die ACG wird die vorgenannte Regelung für Direct Routings ab sofort möglichst umfassend umsetzen.

NW-Abflug

Oestreich weist eindringlich auf die gegebene 3-fach-Belastung von Hofham (NW- und NO- Starts, Landungen aus N) hin, welche dringend reduziert werden muss. Laut einer von Blahak gezeichneten Skizze mit der geplanten südlicheren NW-Route führt diese nach wie vor über Hofham und wird keine Verbesserung bringen.

Woborsky erläutert, dass die neue Route mit einem nach Süden verlegten Abdrehpunkt am 5.3.2015 in Kraft treten wird. Man wird die Route sodann evaluieren und gegebenenfalls weitere Änderungen versuchen. Es lassen sich heute aufgrund der unterschiedlichen Steigfähigkeit der Maschinen, etc. weder mit Way Points noch mit Höhendrehpunkten noch mit Fly over Points (Vorschlag Häusl) verlässliche Flugspuren vorhersagen.

Für Oestreich ist dieses trial and error - Verfahren äußerst unbefriedigend, auch wenn eine andere Lösung nicht ersichtlich ist. Sie wiederholt auch die bereits mehrfach gestellte Forderung nach einer Bewertung von Flugrouten vor deren Einführung und verweist auf das System Niros. Oestreich stellt klar, dass die Bayern keine Verlegung nach Süden fordern, sondern eine generelle Entlastung des deutschen Luftraumes. Wie das bewerkstelligt wird, sei den Freilassingern egal.

Woborsky wird prüfen, aufgrund welcher Steuerungsmechanismen in der Vergangenheit mehr entlang der B304 geflogen werden konnte. Es wird angemerkt, dass hier ein (kleiner) Erfolg des BBFS entstehen könnte.

Südanflug RNAV (GNSS) Y RWY33

Eine Verlegung der derzeitigen Route weiter nach N ist aufgrund der Berechnungen der ACG nicht möglich.

Bezüglich einer geringfügigen Verlegung nach S zur Entlastung des Ortskerns Anif wurde ein Gespräch Hager / Lutzenberger vereinbart, welches stattfinden soll, sobald der Plan mit den Zahlen der Bevölkerungsdichte verfügbar ist.

Tauernanflug RNAV (RNP) Z RWY33

Der Tauernanflug wird im Laufe des Jahres komplett neu gerechnet, wobei die vorgebrachten Wünsche von Hallein und Grödig berücksichtigt werden.

Die Berechnung soll bis spätestens Herbst 2015 abgeschlossen sein. Dann erfolgt die Anbindung an den Luftraum durch das BMVIT (Vorgabe der direkten Anbindung an die überregionalen Luftstraßen), danach sind diverse Simulatortests, etc. erforderlich.

Bei einer Änderung der bestehenden Route ändert dies naturgemäß auch den geschützten Luftraum, weshalb oft zeitintensive Abstimmungen mit Aeroclubs, etc. erforderlich sind. Eine Veränderung der Luftraumstruktur bringt zwangsläufig Nutzungskonflikte und löst Diskussionen aus.

Es wurde vereinbart, dass seitens ACG nach Vorliegen der Berechnung Kontakt mit Indinger und Lutzenberger aufgenommen wird, um die mögliche Routenführung anhand der Pläne zur Bevölkerungsdichte noch vor Weiterführung des Änderungsprozesses (BMVIT, etc.) besprechen zu können.

Die AG Flugrouten tagt wieder am 16.3.2015. **Ab sofort wird auch Tazreiter der Arbeitsgruppe angehören.**

Fragen und Anmerkungen zum Bericht Lutzenberger:

Bezüglich Niros erklärt die ACG die grundsätzliche Bereitschaft, das System auf Wunsch einzusetzen, sie mahnt jedoch zu Vorsicht im Umgang damit. Es stellt sich die Frage, was man mit der Bewertung anfangen will. Es sei auch schwierig genau vorauszusagen, wie

tatsächlich geflogen wird. Die grundsätzliche Frage, ob Streuung oder Bündelung gewünscht ist, lässt sich nicht über dieses Bewertungssystem lösen.

Wo liegt der Unterschied zwischen Südanflug RNAV (GNSS) Y RWY33 und Circling? RNAV visual 33 (ursprünglich war dies der RNAV (GNSS) Y TWY33) ist nach ICAO genau definiert und hat eine höhere Wolkenuntergrenze. Bei einem Standard Circling Anflug kann das LFZ viel weiter nach unten, wo RNAV visual nicht mehr geflogen werden kann, und ist daher auch bei schlechteren Wetterbedingungen nutzbar.

Es wird angemerkt, dass die Airlines ein weiterer *big player* bei der Veränderung von Flugrouten seien.

Es wird um eine Visualisierung der möglichen Routen zur besseren Verständlichkeit ersucht. Tazreiter weist auf den Unterschied zwischen Routenlegung und tatsächlicher Nutzung hin und relativiert so die Wichtigkeit der Bevölkerungsdichte. Oestreich bietet an, eine Bewertungsbeispiel einer Flugroute, aufgestellt von der DFS zur Verfügung zu stellen.

Herr Peter Weissenböck (Mitarbeiter der Landesregierung, zuständig für Raumplanung) wurde in die nächste Sitzung des BBFS am 17.03.2015 eingeladen. Er stellt die Bevölkerungsdichtekarte in Verbindung mit den Flugrouten vor. Gasser koordiniert diese Einladung.

Es wird die Frage gestellt, ob und wie die Toleranzen bei den angegebenen Routen eingehalten werden?

Wie wirkt sich eine Bündelung oder eine Streuung der Flugrouten aus?
Diese Grundsatzentscheidung solle möglichst bald gefällt werden, um eine Richtung vorzugeben. Oblasser erläutert, dass in der Literatur einer Bündelung der Vorzug gegeben werde, eine Verteilung der Belastung auf Viele sei nicht die Lösung. Diese sei nur die bevorzugte Lösung von Rokitansky. Das heiße aber nicht, dass es nur eine einzige Route geben solle, sondern dass verschiedene Routen genau geflogen werden sollen. Huber merkt an, dass die Möglichkeiten durch die geographische Lage beschränkt seien, dass die veröffentlichten Flugrouten manifestiert und erprobt seien und damit nicht so leicht verändert werden können. Auch er findet eine Auffächerung nicht sinnvoll, da mit mehr Problemen zu rechnen sei. Einer klaren Routenführung sei der Vorzug zu geben. Rokitansky sei eine Partei mit einer Idee.
Es wird angemerkt, dass bei der Entscheidung „Bündelung oder Streuung“ mögliche Lärmentlastungsmaßnahmen berücksichtigt werden müssen und es auch eine Frage der Solidarität sei.

Tazreiter erklärt zum NW-Anflug, dass ein Fly over Punkt nichts mit der Anflughöhe zu tun habe. Veröffentlicht könne aber nur eine Option werden. Also den Punkt südlicher legen oder erhöhen mit trial and error. Tatsächliche Auswirkungen können nur in der Praxis festgestellt werden.

Oestreich merkt an, dass die Einflussnahme auf Flugrouten ohnehin gering sei, da die ACG Flugrouten verordne. Oestreich wünscht sich eine Bewertung der beiden Optionen schon vorher, da die Auswirkungen unterschiedlich seien. Die Lösung könne auch sein, dass seitens des Schutzverbandes die Forderung aufgestellt werde, dass die NW Route nicht geflogen werden dürfe.

Blahak ergänzt, dass es sinnvoll wäre, schon jetzt weitere Möglichkeiten zu prüfen, damit nicht wertvolle Zeit vergeudet worden sei, wenn nach einer monatelangen Evaluierung das Ergebnis negativ sei und die Route die gewünschte Verbesserung nicht gebracht hat.

Nach einer ausführlichen Diskussion über die Verlegung des N-W Anflugs wird festgehalten, dass die Auswirkungen der ab 05.03.2015 geflogenen Route von ACG evaluiert werden, andere Möglichkeiten aber gleichzeitig verfolgt werden.

Schmuck merkt an, dass die neue Luftraumstrukturierung bereits seit November 2014 in Kraft sei und eine Verdrängung der allgemeinen Luftfahrt (inkl. Hobbyflieger) bereits stattgefunden habe, wie am Beispiel Tauernanflug zu sehen sei. Tazreiter erklärt, dass im Luftraumnutzerausschuss über neue Flugrouten entschieden werde. In diesem Ausschuss seien auch die Aeroclubs und Helikoptervereinigungen vertreten. Eine Veränderung von Flugrouten brauche daher Zeit, weil es natürlich zu einer Konfliktsituation mit den Nutzern der allgemeinen Luftfahrt komme.

Der Kriterienkatalog zu den Flugrouten wird überarbeitet. Jede Gruppe soll die Formulierungen überarbeiten und die Änderungswünsche bis Ende Februar an MT übermitteln, damit diese in der nächsten Sitzung besprochen werden können.

Es soll eine klare Trennung zwischen Forderung und reinem Kriterium gefunden werden. Der versendete Katalog ist ein Arbeitspapier. Der Kriterienkatalog stellt kein Konsenspapier dar, sondern ist eine Sammlung aller Interessen der einzelnen Organisationen.

MT merkt an, dass nicht jeder alle aufgestellten Kriterien teilen müsse, aber für eine Gesamtbetrachtung müssen alle Kriterien dargestellt werden. Ein allgemeiner Kriterienkatalog ohne Nennung der entsendenden Organisation mit technisch neutralen Überschriften soll daher erstellt werden.
Der Kriterienkatalog wird von MT zusammengestellt.

TOP 6: AG Umweltfonds: Bericht Oblasser

Die AG wird auf AG Fonds umbenannt. Grill wird in die AG Fonds aufgenommen.

- Mittelherkunft: Eine mögliche Dotierung des Fonds könnte durch Pax-Gebühren erfolgen.
- Lenkungseffekt. Es wurde ein Aufschlag bei Landegebühren diskutiert, wenn die Landung in einem bestimmten Zeitraum (sehr früh oder spät) erfolgt oder die Landung mit einem lauten LFZ erfolgt. Auch soll die tatsächliche Lärmemission des Flugzeuges als Grundlage herangezogen werden.
- Mittelverwendung: für Lärmschutzmaßnahmen (Fenster, Lärmschutzwälle und –wände, Stromaggregate..)
- Lenkungseffekte sollen über ein Bonus/Malus System erreicht werden.

Für die Verwendung bzw. Verteilung der Mittel müssen klare Richtlinien vorliegen. Dies grundsätzlich und auch als Voraussetzung, Freilassing in die Mittelverwendung einzubinden. Der Vorschlag in Freilassing in Lärmschutzmaßnahmen zu investieren, wird derzeit von der bayerischen Seite noch mit Skepsis betrachtet, da man sich noch nicht vorstellen könne, wie diese Kriterien aufgestellt werden. Man brauche außerdem dazu genaue Flugspuren, um besonders stark betroffenen Gebiet identifizieren zu

können. Ob Lärmschutzmaßnahmen die Freilassinger Bevölkerung zufrieden stellen, wird von Oestreich bezweifelt. Nur eine Entlastung sei die gewünschte Lösung.

Lipold berichtet über die Idee, den Förderbereich der Einbaumaßnahmen zu erweitern. Es werde derzeit eine Erweiterung der Förderbereiche um 50 m bzw. 75 m links und rechts der Pistenmittellinie geprüft. Einzelereignisse gehen im Dauerschallpegel unter. Was in diesen Bereichen neue förderbare Objekte sind, wird derzeit geprüft. Derzeit gibt es 75 geförderte Objekte mit einem Förderaufwand von 250.000,00€. Die Erweiterung der Förderbereiche bringe aber Freilassing nichts. Die Geschäftsführung der SFG habe daher vorgeschlagen, dass Freilassing einen Betrag definieren solle, der für Lärmschutzmaßnahmen in Freilassing verwendet werden könne.

Die Erweiterung des Einbaubereiches könne im nächsten AR im Juni beschlossen werden. So wäre ab ersten Juli eine Antragstellung möglich. Die Mittel aus dem derzeitigen Lärmtopf können auch für Fördermaßnahmen ab Juli 2015 verwendet werden, die aus der Erweiterung des Förderbereiches resultieren.

Die Flugkostenabrechnung darf nicht zu kompliziert werden. SFG weist auch darauf hin, dass alle Tarife des Flughafens im Nutzausschuss präsentiert werden und anschließend zur Genehmigung bei der Behörde (BMVIT) eingereicht werden müssen. Diese Vorgehensweise ist die rechtliche Voraussetzung für jede Tarifänderung.

Eine mögliche Vorgehensweise wäre nun, dass die SFG intern Modelle erarbeitet, diese mit der Geschäftsführung des Flughafens abstimmt und mit den Airlines im Nutzausschuss diskutiert. Die Ergebnisse werden dem BBFS präsentiert.

Lipold merkt an, dass der BBFS über alle Schritte laufend informiert werde. Der nächste Nutzausschuss findet im August 2015 statt. Über neue Gebühren muss selbstverständlich auch der AR informiert werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Wirkung schon für die nächste Wintersaison wichtig wäre.

Lutzenberger wünscht eine Information im BBFS bevor es zu einer Abstimmung mit den Airlines kommt. Die Vorschläge an die Airlines sollen ein Verhandlungsergebnis zwischen SFG und BBFS sein.

SFG merkt zum Thema Entgelte noch an:

- Airlines, die an Samstagen in SZG landen, werden nicht supported, um so eine Entzerrung der Samstage zu erreichen.
- Bonus für Airlines die Flüge vom Samstag auf wochentags verlegen, soll überlegt werden

Vorschläge zu lärmabhängigen Gebühren:

- Sportflieger sollen höhere Landegebühren zahlen. Damit solle die Zahl der Sportflieger am Wochenende reduziert werden.
- Neue Gebührenideen sollen entwickelt werden. z.B.: Tagesrandzeiten am Wochenende sollen mit höheren Gebühren belegt werden. In Deutschland gibt es bereits lärmabhängige Gebühren.

Lärmkurve

Es wird der Wunsch geäußert, die Lärmkurven häufiger zu rechnen. Eine externe Vergabe wäre sehr teuer. Es wird geprüft, ob gemeinsam mit der Stadt mit aktuellen Daten eine relativ einfache Zonenberechnung erstellt werden könnte. Die jetzige Prognose mit Zahlen von 2015 muss erstellt werden und wird vom BMVIT bezahlt.

Traxler stellt den Antrag einen Tourismusexperten zum Thema „Tourismusprognose 2020“ (siehe http://www.salzburg.gv.at/strategieplan_2020_-_internetversion.pdf) in den BBFS einzuladen. Lipold wird Herrn Leo Bauernberger/Geschäftsführer von Salzburg Land Tourismus in den BBFS einladen. Es soll die Frage diskutiert werden, inwieweit die Entwicklung des Tourismus die Entwicklung des Flughafens tangiert. Vor allem soll die Frage erläutert werden, inwieweit der Tourismus auf die Wintersamstage Einfluss nehmen kann. Die Anzahl der Flugbewegungen ist gleichzeitig die Anzahl der Lärmereignisse.

TOP 7: Lärm

Die AG Lärm wird in die AG Daten umbenannt.

Typelt liefert einen Statusbericht über den Stand der Lärmdaten. Es wurden fast alle Beanstandungen von Brüel & Kjaer erledigt. Aktuell müssen noch Daten im August und September korrigiert werden. Sobald alle Daten geliefert wurden, wird der Lärmbericht erstellt. Es werde eine plausible Erläuterung für das Fehlen der Daten in den Lärmbericht eingearbeitet. Da lt. Typelt nur die niedrigen Werte auf Grund falscher Schwellenwerte gefehlt haben, gäbe es keinen Einfluss auf die Höhe des Dauerschallpegels.

Die Auswirkungen auf den Lärmbericht werden dem BBFS sobald als möglich mitgeteilt.

Vortrag und Diskussion mit Lärm-Sachverständigen der Stadt Salzburg:

Jell befasst sich seit 25 Jahren in einer Kooperation mit Stadt/ACG und Flughafen mit der Messung, Analyse und Bewertung von Lärm. Trotz der Zunahme des Flugverkehrs sei der Flughafen leiser geworden (Verbot der Kapitel III LFZ auch bei nachträglichem Einbau von Husch Kits). Der Anteil der allgemeinen Luftfahrt am Dauerschallpegel sei lt. Jell unbedeutend.

Auf Gesetzesebene in der EU ist neu, dass Lärmbelastung als Gesundheitsrisiko bestätigt ist und eine klare Grenze für die Unzumutbarkeit (>60dB) und die Gesundheitsgefährdung (>65dB) eingeführt ist. Wenn dieser im Gesetz vorgesehene Leq-Wert (äquivalenter Dauerschallpegel gemäß einer normierten Berechnungsmethode) erreicht wird, findet die Diskussion auf einer anderen Ebene statt, der für Betroffene einen stärkeren Einfluss ermöglicht.

Für die Berechnungen liegen nun regulierte und genormte Methoden vor, die vergleichbare Bewertungen für bestimmte Lärmquellen erlauben. Bisher bestand eine Vielfalt von Berechnungsmodellen, die diesen Vergleich nur sehr bedingt zugelassen haben. Bei der Lärmmessung werden die 6 verkehrsreichsten Monate (Jänner/Februar/März und 3 Sommermonate) herangezogen.

Durch Frequenz-Aufsplittung in der Berechnung wird versucht, auf die unterschiedliche Sensibilität des Gehörs – manche Frequenzen werden bei gleicher Schallintensität unangenehmer eingestuft – abzubilden.

Die auch mathematisch anspruchsvollen Modelle haben zum Ziel den Vergleich zu ermöglichen. Die Dauerschallpegel aus den Berechnungen bilden allerdings nicht die erlebte Realität der Schallereignisse ab.

Neben dem Leq als Dauerschallpegel werden für die Lärmbewertung des Flugverkehrs auch Spitzenwerte herangezogen. Dabei wird Tag und Nacht unterschiedlich betrachtet. Die Spitzenwertberechnung in Deutschland und Österreich unterscheidet sich leicht, in beiden Fällen werden in der Nacht 6 Lärmspitzen als Grundlage herangezogen. Der Tag wird als Zeit von 6.00 – 19.00 h, der Abend als die Zeit von 19.00 – 22.00 h und die Nacht als Zeit von 22.00 – 6.00 h definiert.

Es wird vereinbart, die Erklärung zu einer Datenreihe, die Jänner- und Mai-Daten 2013 vergleicht, zu liefern. Die Unterschiede zwischen Berechnungsergebnis und zu erwarteten Ergebnissen sind auf Grund der Eingangsdaten derzeit nicht plausibel. Das Vertrauen in Berechnungsmethoden und Datengrundlagen ist mit dieser Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der Berechnungen unmittelbar verbunden (Beilage 4 PPP Jell)

Anmerkungen Jell:

- Bestimmte Flugzeugtypen haben meist den gleichen Lärmpegel.
- Der Leq verändert sich um ca. 2dB, wenn die Lärmleerstunden aus der Berechnung herausgenommen und nur die reine Betriebszeit des Flughafens herangezogen wird.
- Auch Einzeltage werden genau analysiert.
- Eine Verdoppelung des Flugverkehrs würde eine Steigerung des Dauerschallpegels um ca. 3dB bedeuten.

Lutzenberger merkt an, dass das Kriterium des Dauerschallpegels als alleiniges Kriterium für die Anrainer nicht ausreichend sei. 100 „leise“ Flieger seien störender als ein sehr lautes LFZ. Die Zumutbarkeit solle Kriterium für die Aufteilung des Fluglärms sein.

TOP 8: Bearbeitung weitere Themen - Themenvertiefung / Arbeitsgruppen

Da in der AG Fonds auch ein zeit- und/oder lärmabhängiges Gebührenmodell diskutiert wird, ist eine eigene AG Betriebszeiten nicht notwendig. In der AG Fonds werden Tagesrandzeiten, Wintersamstage und die allgemeine Luftfahrt behandelt.

Allgemeine Luftfahrt – ca. 40.000 Bewegungen pro Jahr-

Es wird diskutiert, ob es sinnvoll wäre, eine eigene „AG Allgemeine Luftfahrt“ zu gründen, da nur die Diskussion über die Gesamtsituation aller LFZ An- und Abflüge sinnvoll ist.

Das Thema „Allgemeine Luftfahrt“ wird als großer und vielschichtiger Bereich in den Themenspeicher aufgenommen. Ein Teilbereich (Sichtflugrouten) wird in der AG Flugrouten behandelt. Ein Vertreter der allgemeinen Luftfahrt soll in den BBFS eingeladen werden. Die allgemeine Luftfahrt, inklusive der Aeroclubs, genießt ein hohes Ansehen und stellt eine große Lobby dar. Der Flughafen ist in ständigem Kontakt mit den Aeroclubs, Flugschulen und Charterunternehmen. Eine Lösung muss von den Nutzern mitgetragen werden.

Betriebspflicht/Betriebszeiten:

Die Betriebszeiten eines Flughafens müssen in der ZFBB veröffentlicht werden. Ein Flughafen mit Kontrahierungszwang wie Salzburg hat im Gegensatz zu einem privaten Flugplatz (zB: Zell am See) grundsätzlich eine 24 Stunden Betriebspflicht. Im Staatsvertrag wurden die Betriebszeiten definiert und eine eingeschränkte Betriebspflicht des Flughafens Salzburgs festgelegt. (Beilage 5 ZFBB Betriebszeiten)

Oestreich merkt an, dass die Überflugszeit / Betriebszeit für ein bestimmtes Gebiet eingeschränkt werden könne und somit die Benutzung eines bestimmten Luftraumes nur in einem definierten Zeitraum möglich wäre.

Fortschrittskontrolle:

Es wird angemerkt, dass die Vertrauensbildung von der Einhaltung von Zusagen abhängt.

Die Form des von MT erstellten Entwurfs der Fortschrittskontrolle wird angenommen.

MT ersucht um Prüfung der Inhalte und um Bekanntgabe von Änderungswünschen an MT (Beilage 6 Fortschrittskontrolle).

TOP 9: Landtagsbeschluss zu Betriebszeiten

Gasser informiert über den Landtagsbeschluss aus 1989. Dieser Beschluss wurde vom weisungsungebundenen AR des Flughafens mit 50% der Stimmen abgelehnt und daher nicht umgesetzt. Die Generalversammlung stimmte ebenfalls dagegen. Der Beschluss enthielt widersprüchliche Anordnungen. Allein aus der Existenz dieses Beschlusses bestehe keine Verpflichtung zur Umsetzung. Das Thema gilt als besprochen. Es wird aus dem Themenspeicher gelöscht.

TOP 10: Webpage: Rückmeldung zum Stand der Arbeiten: Oblasser/Typelt

Die Erstellung eines Entwurfes für die Webpage wurde in Auftrag gegeben.

Folgendes Feedback an die Firma wird erfolgen.

Ein Logo, das folgende Inhalte widerspiegeln sollte, soll erstellt werden

- Menschen/Anrainer/Nachbarn verbunden durch die Nähe zum Flughafen
- Dialog über die Staatsgrenze hinweg, bayrische Seite / österreichische Seite im Dialog mit dem gemeinsamen Ziel, die durch den Flugverkehr verursachten Belastungen zu minimieren.
- neuer Tower
- der grenzüberschreitende Untersberg, die Flüsse Salzach und Saalach

Die Schrift soll feiner sein, die Schriftfarbe nicht so düster.

Die Menüführung findet Zustimmung.

Die Header im Menü sollen beim Drüberfahren mit dem Cursor aufklappen, damit die Untermenüs schnell und ohne Mausclick zu sehen sind. Im Header Daten sollen Unterpunkte schnell aufzufinden sein: Flugspuren, Lärmdaten, Statistiken...

Über das Logo und Layout soll auf kurzem Wege entschieden werden. Die Mitglieder werden informiert.

Der Auftrag für die Software wurde an die Firma GoWest vergeben. Die Seite wird ca. 7.000 € kosten. Sobald die Gestaltung durch DNA fertig ist, werden sämtliche Infos an GoWest übermittelt. Erst dann kann eine seriöse zeitliche Angabe für die Umsetzung getroffen werden.

Die Protokolle samt Beilagen (Ausnahme DVO) der BBFS-Sitzungen werden auf die Homepage gestellt. Der Namensnennung in den Protokollen wird zugestimmt.

TOP 11 Rückbindung, Öffentlichkeitsarbeit, Kurzbericht MT

Die Mitglieder geben in Schlagworten ihre Eindrücke und Wünsche für die weitere Arbeit bekannt

- Aus Sicht der Anrainer ist der energieäquivalente Dauerschallpegel zur Beurteilung des Fluglärms zwar wichtig, als Maß für die Störung jedoch absolut unzureichend. Wenn 100 moderne Airbus A320 zum gleichen energieäquivalenten Dauerschallpegel führen wie ein altes Flugzeug mit 106 dB, dann ist das Maß der Störung für

die Anrainer durch 100 Airbus-Flugzeuge jedoch um ein Vielfaches größer als durch den einen Flug eines äußerst lauten Flugzeugs.

- Die AGs haben intensiv und produktiv gearbeitet.
- Die Arbeit in den AGs schreitet voran, auch in der AG Flugrouten ist ein Fortschritt bemerkbar. Das Thema Fonds wird von den Airlines zwiespältig gesehen. Hier könne es bei eventuellen Beschlüssen zu einer Stimmenthaltung der Airlines kommen.
- Das Gespräch mit LH-Stv. Stöckl wurde von allen Teilnehmern positiv aufgenommen.
- Für die Etablierung eines Fonds wurden konkrete Schritte gesetzt. Eine Diskussion über die Erweiterung des Einbaubereiches für Lärmschutzmaßnahmen findet statt und wird in der AG Fonds bearbeitet.
- Die Zusage des BMVIT/ACG die Flugspurendaten weiterzugeben wird als sehr positiv gewertet.
- Ein Vertreter des Tourismus soll zum Thema Fremdenverkehrsprognose 2020 befragt werden
- Eine Delegation des BBFS soll Bgmst. Schaden besuchen

TOP 12: Organisatorisches

Als Tagungsort für die 10.Sitzung am 17.März .2015 von 09.00 bis 18.00 Uhr wird das Sitzungszimmer/2.OG, der Salzburger Flughafen GmbH, festgelegt.

TOP 13: Allfälliges

Termine für die nächsten Sitzungen

Dienstag, 14.April 2015 von 17.00 bis 21.00 Uhr

Mittwoch, 15.April 2015 von 09.00 bis 12.00 Uhr

Mittwoch, 06. Mai 2015 von 17.00 bis 21.00 Uhr

Donnerstag, 07.Mai 2015 von 09.00 bis 12.00 Uhr

Dienstag, 23.Juni 2015 von 09.00 Uhr bis 18.00 Uhr

Termine für Arbeitsgruppen

AG Flugrouten: Montag, 16. März 2015, 16:30 Uhr

AG Fonds: noch nicht bekannt

AG Daten: noch nicht bekannt

AG Webpage: derzeit nicht notwendig

Das Moderationsteam bedankt sich bei allen Teilnehmern für die konstruktive Arbeit. Die Sitzung wird um 18.00 Uhr geschlossen.

Aktionsplan:

MT	Zusammenfassung der Sitzung	laufend
MT	Kriterienkatalog zusammenfassen	10.Sitzung 17.3.15
MT	Zusatzblatt für GO-Änderung	10. Sitzung 17.3.15
Typelt	Fortschritte (Finanzierungsfrage) für die Radar-Darstellung der Flugspuren/Statusbericht	10.Sitzung 17.3.15 laufend
Typelt	Stand der Abklärungen zu GBAS	10.Sitzung 17.3.15 laufend
Typelt	Korrektur der Lärmdaten/Statusbericht	10.Sitzung 17.3.15

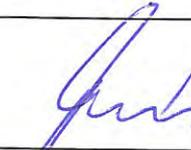
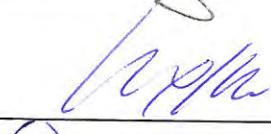
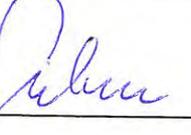
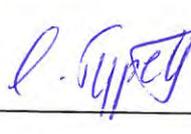
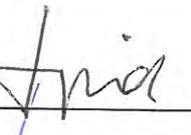
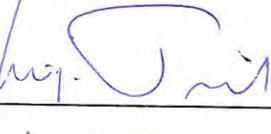
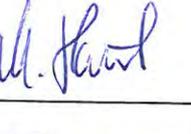
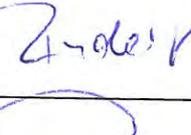
		laufend
Typelt	Klärung der Plausibilität der Lärmdatenreihe mit Jell	10.Sitzung 17.3.15
Kopp	Trennung von „direkter Demokratie“-Diskussion und BBFS mit Bgm. Schaden besprechen, Rückmeldung dazu	10.Sitzung 17.03.15
Kopp	verhandelbare Themen mit Bgmst./ Treffen einer BBFS Delegation mit Bgmst. klären, Terminanfrage	10.Sitzung 17.03.15
Oestreich	Beispiel für die Bewertung einer Flugroute, aufgestellt von der DFS, zur Verfügung stellen	10.Sitzung 17.3.15
Lipold	Statusbericht AG Fonds	laufend
Lipold	Einladung Bauernberger	in Arbeit
Gasser	Karte Bevölkerungsdichte / Flugrouten, Einladung zuständiger Mitarbeiter der Landesregierung in AG oder BBFS,	10. Sitzung 17.3.15
Alle	Kriterienkatalog überarbeiten und Änderungswünsche an MT	bis Ende Februar
Alle	Fortschrittskontrolle überprüfen/Änderungswünsche an MT	10.Sitzung 17.3.215
Alle	Klärung der Zustimmung zur Verlinkung der Web-page mit den entsendenden Organisationen	10. Sitzung 17.3.15

Glossar – Abkürzungen

Hush Kit	ist die Bezeichnung für eine nachrüstbare Einrichtung zur Schalldämmung an älteren Turboantriebswerken
LNA	Luftraumnutzerausschuss

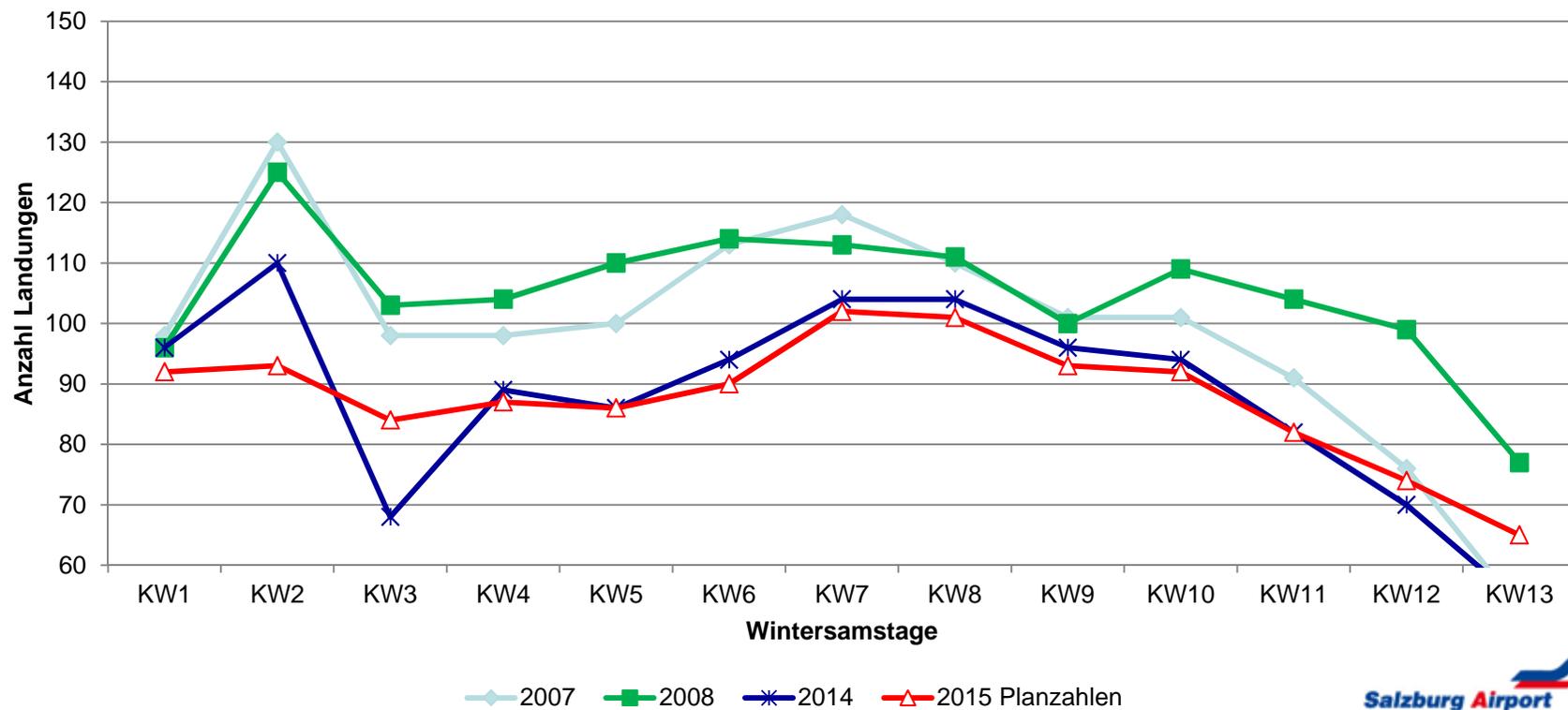
Beilagen:

1. Anwesenheitsliste
2. Flugbewegungen Spitzensamstage
3. §§ Luftfahrthindernisse
4. PPP Lärm
5. Betriebszeiten
6. Fortschrittskontrolle

✓ 9	Ludwig Kutz Gde. Saaldorf-Surheim	
✓ 10	Thomas Wagner Stadt Freilassing	
✓ 11	P. Huber Gde. Berghut Oixhouse	
✓ 12	C. Indinger Stollg. Hallen	
✓ 13	Peter Kopp Stadt SBC.	
✓ 14	GROBER NORBERT BR / STG	
✓ 15	LAUDIA TUPPELT STG	
✓ 16	RUDOLF LIPOLD STG	
✓ 17	TARREITER LEOPOLD AUSTRIAN	
✓ 18	Hänsi Martin - Saaldorf Surheim	
✓ 19	Christina Zudov - Stadt Seersweg	
✓ 20	Brigitte Grill ATA	
✓ 21	Alexander Kpauer STG	

Vergleich Landungen Linie und Charter an den Wintersamstagen 2007 - 2014
Zeitraum: Januar bis Ende März

Jahr/Samstage	KW1	KW2	KW3	KW4	KW5	KW6	KW7	KW8	KW9	KW10	KW11	KW12	KW13	Summe	Ø Landungen pro Samstag	Veränderung zum Spitzenjahr
2006/2007	98	130	98	98	100	113	118	110	101	101	91	76	53	1.287	99	
2007/2008	96	125	103	104	110	114	113	111	100	109	104	99	77	1.365	105	
2008/2009	114	111	92	91	91	93	99	100	94	87	82	65	58	1.177	91	
2009/2010	114	107	91	89	93	94	98	97	89	91	84	69	65	1.181	91	
2010/2011	39	79	100	94	98	97	101	106	106	96	91	79	68	1.154	89	
2011/2012	87	97	98	95	96	103	106	99	96	93	80	65	48	1.163	89	
2012/2013	96	103	86	88	87	93	99	100	92	86	77	69	61	1.137	87	
2013/2014	96	110	68	89	86	94	104	104	96	94	82	70	54	1.147	88	
2014/2015 Planzahlen	92	93	84	87	86	90	102	101	93	92	82	74	65	1.141	88	-16,2 %



(5) Im Falle eines Wechsels des Eigentümers eines Luftfahrthindernisses hat der neue Eigentümer der für die Erteilung der Ausnahmbewilligung zuständigen Behörde (§ 93) unverzüglich seinen Namen und Anschrift mitzuteilen.

9 BFTS
19.2.2017
Beilage
zu TOP 4

Beseitigungspflicht

§ 96. (1) Die zur Erteilung einer Ausnahmbewilligung gemäß § 93 beziehungsweise die zur Erteilung einer Bewilligung gemäß den §§ 94 oder 122 zuständige Behörde hat unter Bedachtnahme auf die Sicherheit der Luftfahrt und auf den Schutz der Allgemeinheit zu bestimmen, ob, inwieweit und innerhalb welcher Frist Luftfahrthindernisse bzw. deren Kennzeichnungen oder die in den §§ 94 oder 122 bezeichneten Anlagen, die entgegen den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes oder entgegen den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Bescheiden bestehen, errichtet, angepflanzt, abgeändert oder erweitert wurden bzw. betrieben werden, von den Eigentümern auf ihre Kosten zu beseitigen, abzuändern oder zu kennzeichnen sind.

(2) Der Eigentümer von Gegenständen, die durch ihre Beschaffenheit, ihre Lage oder die Art ihrer Lagerung geeignet sind, den Betrieb von **Flugsicherungsanlagen** (§ 122) zu stören, ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Verkehrssicherheit durch Bescheid zu verpflichten, diese Gegenstände zu beseitigen. Die Kosten der Beseitigung sowie die damit verbundenen Vermögensnachteile hat der Bund zu ersetzen. Ersatzansprüche sind beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu stellen. Werden diese Ersatzansprüche innerhalb von sechs Monaten nicht anerkannt, so hat auf Antrag des Eigentümers das Gericht im Verfahren außer Streitsachen zu entscheiden.

Zusätzliche Auflagen

§ 96a. (1) Ergibt sich nach Erteilung einer Bewilligung gemäß § 92, § 94 oder § 122, dass das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt trotz Einhaltung der in den Bewilligungsbescheiden vorgeschriebenen Auflagen nicht hinreichend geschützt ist, so hat die gemäß § 93 oder § 94 Abs. 2 oder § 122 zuständige Behörde die zur Erreichung dieses Schutzes erforderlichen anderen oder zusätzlichen Auflagen, die dem auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhenden Entwicklungsstand im Bereich der Technik entsprechen, vorzuschreiben. Bei Vorschreibung dieser Auflagen hat die Behörde die Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen zu beachten und mit möglicher Schonung erworbener Rechte vorzugehen.

(2) Im Falle von vor dem 1. Jänner 1958 errichteten Luftfahrthindernissen, für die von Amts wegen gemäß der vor dem 1. Juli 1994 geltenden Rechtslage mit Bescheid die Duldung von Kennzeichnungsmaßnahmen vorgeschrieben wurde oder vorzuschreiben gewesen wäre, sind erstmalige, andere oder zusätzliche Kennzeichnungsmaßnahmen vorzuschreiben, soweit dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Bei Vorschreibung dieser Kennzeichnungsmaßnahmen ist der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand im Bereich der Technik sowie die Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen zu beachten und mit möglicher Schonung erworbener Rechte vorzugehen. Zuständig für die Vorschreibung dieser Maßnahmen ist jene Behörde, die bei einer Neuerrichtung der Anlage gemäß § 93 für die Erteilung der Ausnahmbewilligung zuständig wäre.

(3) Die Bestimmung des § 95 ist für den Fall der Vorschreibung von Kennzeichnungsmaßnahmen gemäß Abs. 1 und 2 anzuwenden.

(4) Ergibt sich im Falle der Festlegung von Kennzeichnungsmaßnahmen gemäß § 95 Abs. 2, dass das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt trotz Einhaltung der vorgeschriebenen Kennzeichnungsmaßnahmen nicht hinreichend geschützt ist, sind die Bestimmungen gemäß Abs. 1 sinngemäß anzuwenden.

Flugsicherungseinrichtungen

§ 122. (1) Flugsicherungsorganisationen haben für die Errichtung, den Betrieb oder die wesentliche Änderung von ortsfesten Anlagen für Zwecke der Flugsicherung (Flugsicherungsanlagen) beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie eine Bewilligung zu beantragen. Diese Bewilligung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen, insbesondere die Sicherheit der Luftfahrt, nicht gefährdet werden. Die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gemäß Art. 2 der Interoperabilitäts-Verordnung und der auf Grund dieser Verordnung erlassenen Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität sind nicht Gegenstand dieser Bewilligung. Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies zur Wahrung von öffentlichen Interessen oder zur Gewährleistung eines zweckmäßigen Betriebes notwendig ist. Die Bestimmung der §§ 96 und 96a bleiben unberührt.

(2) Für Flugsicherungsanlagen, die vor dem 1. September 1997 errichtet und betrieben worden sind, gilt die Bewilligungspflicht für die Errichtung und das Betreiben der Anlage nicht.

(3) Die Bewilligung gemäß Abs. 1 erlischt, wenn mit der Errichtung oder der wesentlichen Änderung der Anlage nicht binnen zwei Jahren ab Eintritt der Rechtskraft der Bewilligung begonnen wird. Wird der Betrieb der Anlage nicht binnen eines Jahres nach der Errichtung oder wesentlichen Änderung aufgenommen oder ruht er länger als zwei Jahre, dann kann die zuständige Behörde aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt die Bewilligung widerrufen und die Entfernung der Anlage auf Kosten des Eigentümers anordnen. Der Betreiber der Anlage hat der zuständigen Behörde die Nichtaufnahme oder das Ruhen des Betriebes anzuzeigen.

(4) Die Errichtung und der Betrieb von ortsfesten militärischen Anlagen für Zwecke der Sicherheit der Luftfahrt obliegt dem Bundesminister für Landesverteidigung, außerhalb von Militärflugplätzen und deren Sicherheitszonen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Diese Anlagen dürfen nur errichtet und betrieben werden, wenn vom Bundesminister für Landesverteidigung auf Grund eines Ermittlungsverfahrens festgestellt worden ist, dass hierdurch die Sicherheit von Personen und Sachen nicht gefährdet wird.

(4a) Für Flugsicherungsanlagen und ortsfeste militärische Anlagen gemäß Abs. 4 ist keine Bewilligung gemäß § 92 und § 94 erforderlich.

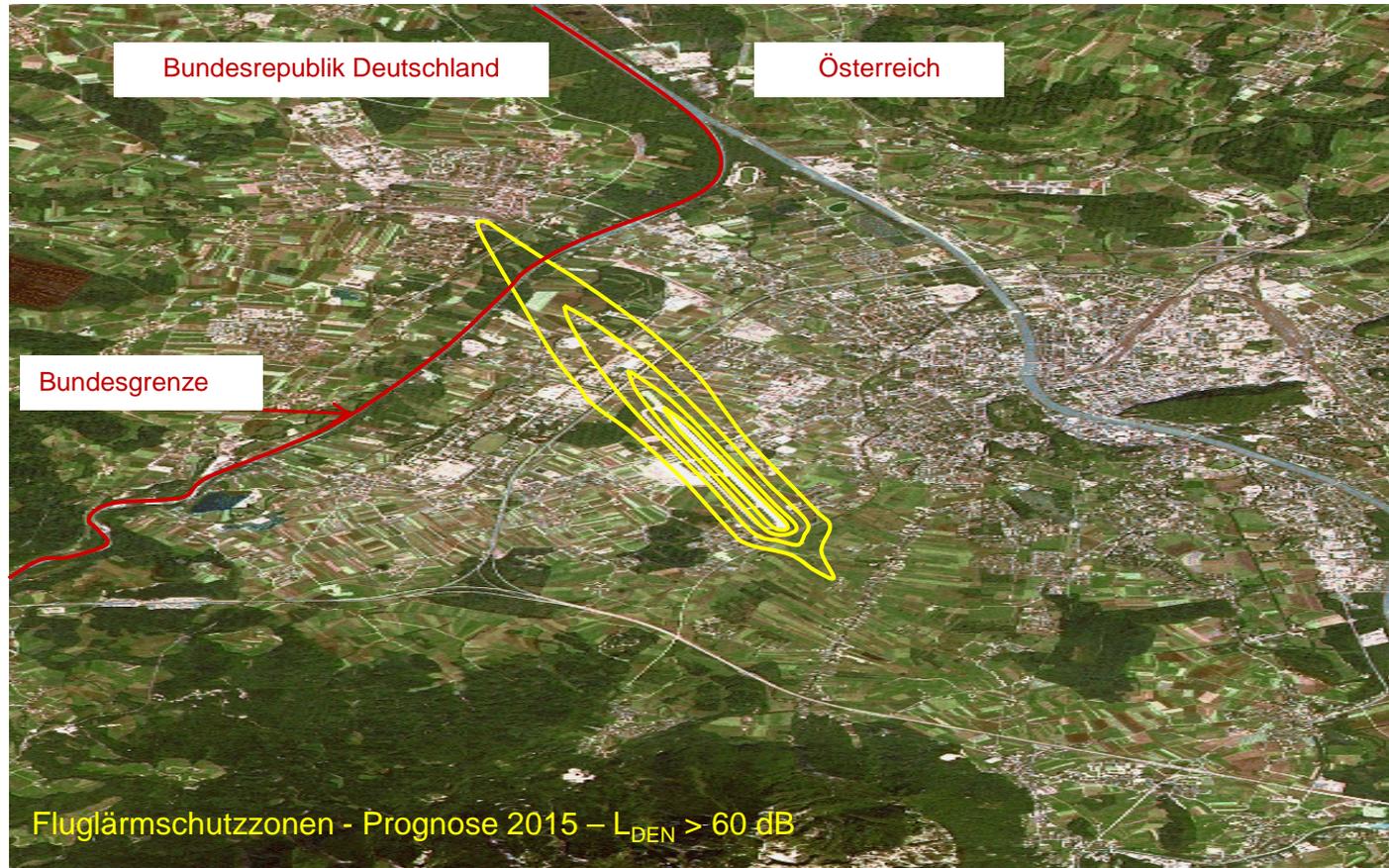
(5) Für die Bemessung und Festlegung der für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der zur Wahrnehmung von Flugsicherungsdiensten gemäß § 120 Abs. 1 und 2 benannten Flugsicherungsorganisationen zu entrichtenden Gebühren ist die Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste, ABI. Nr. L 341 vom 7.12.2006 S. 3, maßgeblich. Die Höhe der Gebührensätze ist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Genehmigung vorzulegen und spätestens zwei Wochen vor der jeweiligen Wirksamkeit in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. Die näheren Bestimmungen über die Vorschreibung und Einhebung der Gebühren sind mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen festzulegen. Die Einbringung der Gebühren hat auf dem Zivilrechtsweg zu erfolgen. Die gesetzlichen Verzugszinsen sind vorzuschreiben. Andere bundesgesetzliche Bestimmungen über die Vorschreibung und Einhebung von Flugsicherungsstreckengebühren bleiben unberührt. Die zur Wahrnehmung von Flugsicherungsdiensten gemäß § 120 Abs. 1 und 2 benannten Flugsicherungsorganisationen sind berechtigt, im Falle von Gebührenrückständen die Erbringung der Flugsicherungsdienste gegenüber dem Gebührenschuldner bis zur Bezahlung des entgangenen Betrages nach vorheriger schriftlicher Warnung einzustellen.

(6) In der Verordnung gemäß Abs. 5 kann vorgesehen werden, dass die Einhebung der Gebühren unter Zuhilfenahme der Zivilflugplatzhalter erfolgen kann. Im Falle der Bewilligung der Benützung eines Militärflugplatzes für Zwecke der Zivilluftfahrt gemäß § 62 Abs. 3 tritt diesfalls der Inhaber dieser Bewilligung an die Stelle des Zivilflugplatzhalters.

(7) Für Einsatzflüge gemäß § 145 sind keine Gebühren gemäß Abs. 5 zu entrichten.

Flughafen Salzburg: Fluglärm

Messung – Berechnung – Prognose



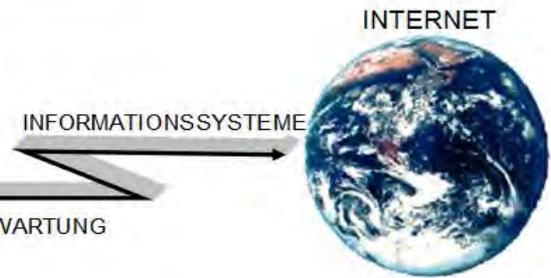


Inhalt:

1. Flugweg- und Fluglärmmesssystem
2. Schutz vor Fluglärm: rechtliche Regulative
3. Fluglärmmessung: schalltechnische Grundlagen
4. Entwicklung der Flugbewegungen 1995 – 2014
5. Fluglärmentwicklung 1990-2014
6. Fluglärmschutzzonen – Prognose 2000 – Prognose 2015
7. Lärmkartierung 2012 – Straßen-, Schienen- und Flugverkehr
8. Lärmkartierung 2012 – Betroffenauswertung – Ballungsraum Salzburg
9. Lärmkartierung 2012 – Fluglärm – Bundesrepublik Deutschland / Österreich – Verteilung der Lärmflächen

**Fachbereich
 TECHNISCHER UMWELTSCHUTZ**

PLANUNG, BETRIEB, WARTUNG
 MESS-, ANALYSE- und EDV-SYSTEME,
 STARKSTROM- und
 SCHWACHSTROMANLAGEN



LUFT **LÄRM** **RADIOAKTIVITÄT** **ELEKTROMAGNETISCHE FELDER**

SBG. LANDESREGIERUNG
 UMWELTBUNDESAMT

Luftgüte Mess- und Informationssysteme
 ERFASSUNG, ANALYSE
 KONTROLLE VON
 LUFTSCHAD-
 STOFFIMMISSIONEN FÜR DAS
 GEBIET DER STADT
 SALZBURG.
DATENBASIS: SALIS &
 TEMPIS (Salzburger Luftgüte-
 und Temperatur-
 Informationssystem des Landes
 Salzburg) sowie
 Umweltbundesamt.
LUFTSCHADSTOFFE
 - OZON
 - STAUB / PM 10 / 2,5
 - STICKSTOFFOXID
 - SCHWEFELOXID
 - KOHLENMONOXID
 - KOHLEN-DIOXID
 - KOHLENWASSERSTOFFE
GESAMTE METEOROLOGIE

SALZBURG
 AIRPORT

**Fluglärm- und Flugweg-
 messsystem**
MESSSTATIONEN
 1. ANIRING
 2. FREIBLASSING
 3. LIEFERING
 4. TAXHAM
 5. MAXGLAN-SÜD
 6. LEOPOLDSKRON-MOOS
 7. MESSWAGEN
FLUGHAFENRADAR
 (AUSTRO CONTROL)
LÄRM
 GESAMTE SCHALL-
 IMMISSIONEN MIT UND
 OHNE FLUGBETRIEB.
FLUGWEGE
 AUFZEICHNUNG UND
 ANALYSE ALLER FLUG-
 BEWEGUNGEN IM RADIUS
 VON 70 KM.

MOBILE
 MESSANLAGEN

SYSTEME
 ZUR MESSUNG, BERECH-
 NUNG UND BEURTEILUNG
 VON
 - FLUGLÄRM,
 - BAHNLÄRM,
 - KFZ-VERKEHRLÄRM,
 - GEWERBELÄRM,
 - INDUSTRIELÄRM,
 - UMGEBUNGSLÄRM
SCHALLPARAMETER
 -SCHALLPEGELSTATISTIK
 - ENERGIEÄQUVALENTE
 DAUERSCHALLPEGEL
 - OKTAV- UND
 TERZBANDANALYSEN;
 -ANALYSE VON EINZEL-
 SCHALLEREIGNISSEN

UNIVERSITÄT
 SALZBURG

**Jod- Aerosol
 Messanlage**
**STRAHLENFRÜHWARN-
 SYSTEM**
 ÜBERWACHUNG UND
 FRÜHERKENNUNG VON
 NATÜRLICHER UND
 KÜNSTLICHER RADIO-
 AKTIVER STRAHLUNG IN
 DER UMGEBUNGSLUFT.
**KONTINUIERLICHE
 MESSUNG**
 VON
 - α - KONZENTRATION
 (natürlich)
 - β - KONZENTRATION
 (künstlich)
 - JOD 131
 - JODFENSTER
 - HINTERGRUNDFENSTER

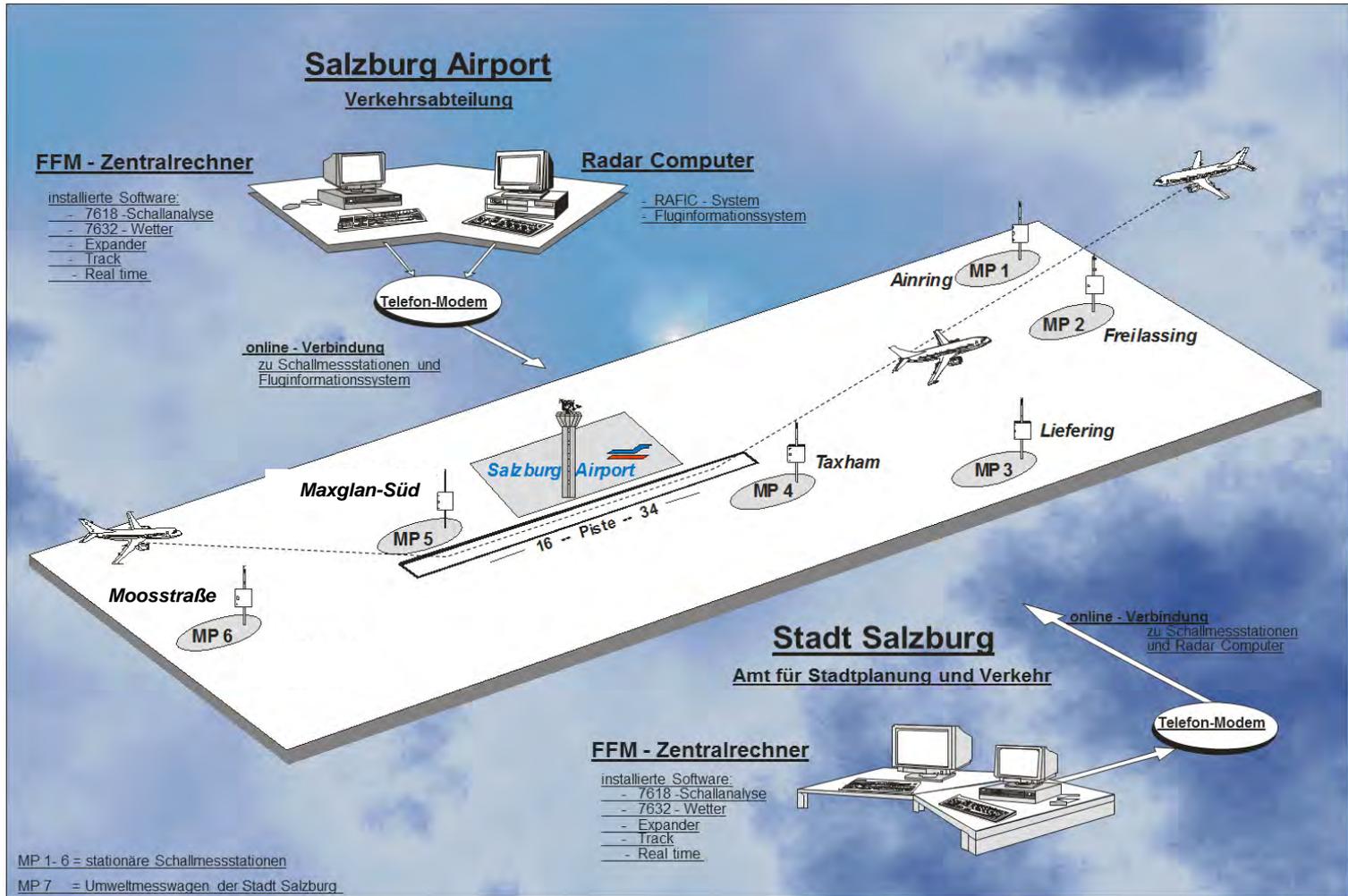
MOBILE
 MESSANLAGEN

**STRAHLENSCHUTZ MESS-
 SYSTEME**
 ZUR MOBILEN MESSUNG
 VON
 - α -KONZENTRATION,
 - β -KONZENTRATION
 - γ - KONZENTRATION
 - DOSISLEISTUNG

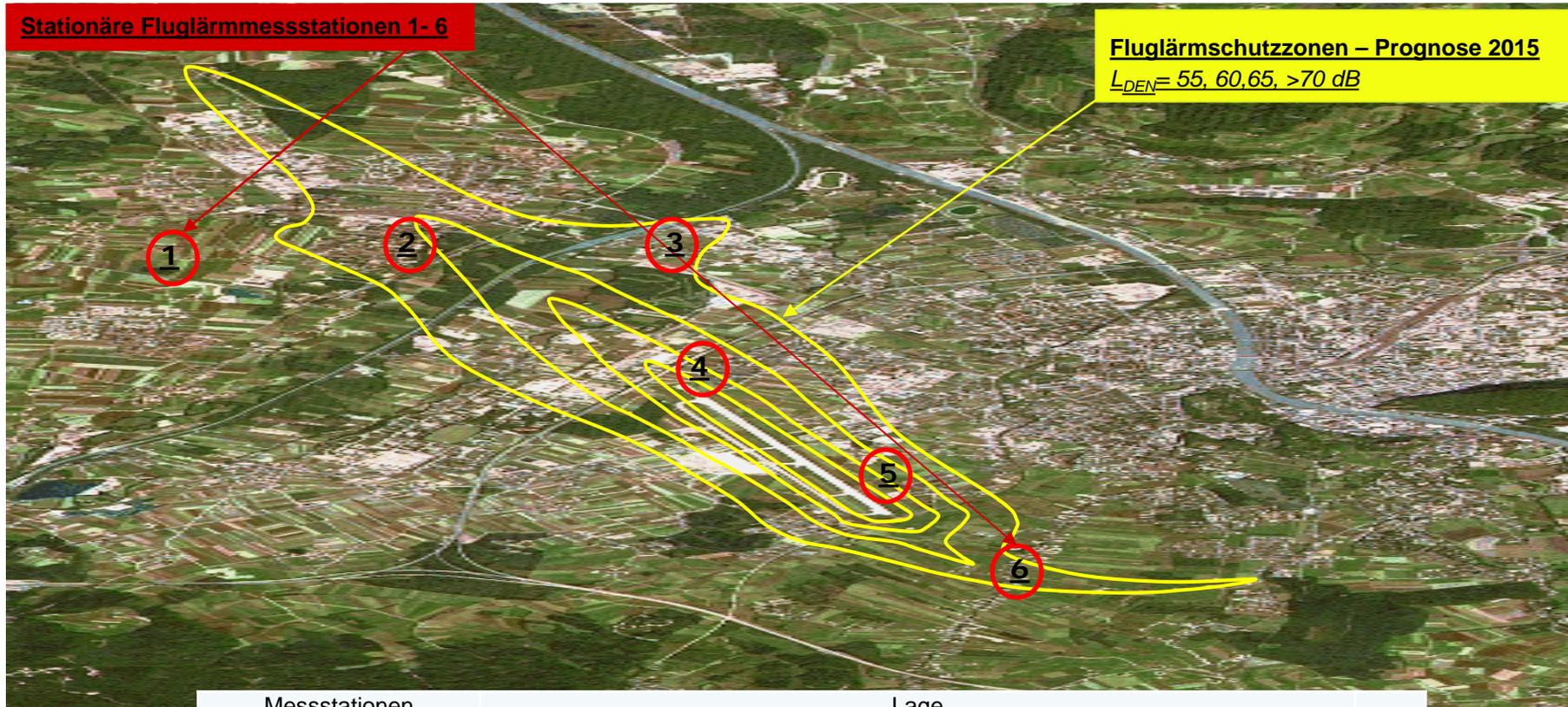
MOBILE
 MESSANLAGEN

SYSTEME
 ZUR MESSUNG, ANALYSE
 UND BEURTEILUNG VON
 HOCH- und
 NIEDERFREQUENZ-
 FELDERN:
 - MOBILFUNKSSENDEANLAGEN
 (GSM, UMTS, WLAN),
 - HOCHSPANNUNGS- und
 BAHNSTROMANLAGEN
 - HAUSINSTALLATIONEN
BEURTEILUNGSPARAMETER
 - ELEKTR. FELDSTÄRKE
 - MAGN. FELDSTÄRKE
 - MAGN. FLUSSDICHTE
 - ÄQUVALENTE
 LEBSTUNGSFLUSSDICHTE

Salzburg Airport - Stadt Salzburg
Flugweg- und Fluglärmmessanlage
 Systemgliederung



Fluglärm: *Objektivierung durch Messung und Berechnung*



Messtationen	Lage
NMT1 Ainring	Bereich des westl. Abflugkorridors, ca. 4100 m vom nördl. Pistenende entfernt.
NMT2 Freilassing	Bereich der Anfluggrundlinie RWY 16, ca. 3200 m vom nördl. Pistenende entfernt.
NMT3 Lieferung	Bereich des östl. Abflugkorridors, ca. 2550 m vom nördl. Pistenende entfernt.
NMT4 Taxham	Bereich des nördl. Pistenendes, ca. 340 m östl. der Pistenmittellinie.
NMT5 Maxglan Süd	Bereich des südl. Pistenendes, ca. 177 m östl. der Pistenmittellinie.
NMT6 Moosstraße	Bereich des südl. An- und Abflugkorridors, ca. 1450 m vom südl. Pistenende entfernt.

Fluglärmmessungen

Standort des Umweltmesswagens

Messtation Grödig – Mi. 27.8. – Mo 22.9.2014



Fluglärmmessungen

Standort des Umweltmesswagens

Messstation Anif – Do. 24.10.2014 – 2.2.2015





Überprüfung bzw. Bestätigung der Messdaten, Berechnungen und Flugzeugtypenanalysen:

1. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Judith Lang 1994
2. Deutsch-Österreichische Fluglärmkommission seit 1994
3. BMVIT – Oberste Zivilluftfahrtbehörde / Austro Control seit 1994
4. EU - Kommission 1996
5. Land Salzburg seit 1996
6. Landesgericht Salzburg – 1998
7. Aiport Council International – ACI – 1999
8. EU - Kommission 1999
9. EMAS – Validierung durch TÜV Bayern seit 1999
10. ISO 14001 – Zertifizierung durch TÜV Bayern seit 1999
11. FAA – Federal Aviation Administration - USA - 2001
12. Umweltsenat – Republik Österreich 2009
13. BMVIT – strategische Umgebungslärmkartierung – 2012
14. Fluglärmschutzbeauftragter - Regierung von Mittelfranken - Luftamt Nordbayern - 2013



Schutz vor Fluglärm: rechtliche Regulative

Europäische Union

1. **RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002**

Österreich

2. **Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz – Bundes-LärmG vom 4. Juli 2005**
3. **Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung – Bundes-LärmV vom 5. April 2006**
4. **Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung – LuLärmIV vom 31. Oktober 2012**

Bundesrepublik Deutschland

5. **Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen vom 1. Juni 2007** (*986 Bundesgesetzblatt Jahrgang 2007 Teil I Nr. 24, ausgegeben zu Bonn am 6. Juni 2007*)
6. **Erste Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen - 1. FlugLSV) vom 8.8.2008**
7. **Zweite Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 2. FlugLSV) vom 29.5.2009**



Nützliche Links:

Gesamte Rechtsvorschrift für Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung, Fassung vom 18.02.2015

Langtitel

Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich des Luftverkehrs (Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung – LuLärmIV) StF: BGBl. II Nr. 364/2012

<http://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20008039>

Umgebungsärm-Gesetzgebung

Für die Umsetzung der Umgebungsärmrichtlinie wurden in Österreich Gesetze auf Bundes- und Landesebene erlassen.

Rechtsgrundlagen Lärm

Lärm ist in Österreich [Materienrecht](#). Die Rechtsgrundlagen für die Lärmbekämpfung sind daher auf viele verschiedene Gesetze und Verordnungen verteilt.

<http://www.laerminfo.at/gesetze.html>

Gutachten betreffend Fluglärm

Im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ([bmvit](#)) und der Medizinische Universität Wien erstellte das Institut Umwelthygiene des Zentrums für Public Health das vorliegende Gutachten zur "Bewertung und Auswirkungen von unzumutbaren Belästigungen von Fluglärm".

<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/luftfahrt/flughaefen/index.html>

Handbuch Umgebungsärm

Im Handbuch Umgebungsärm [sind](#) eine Vielzahl an Informationen über rechtliche und schalltechnische Grundlagen enthalten.

http://www.laerminfo.at/publikationen/hb_umgebungslaerm.html

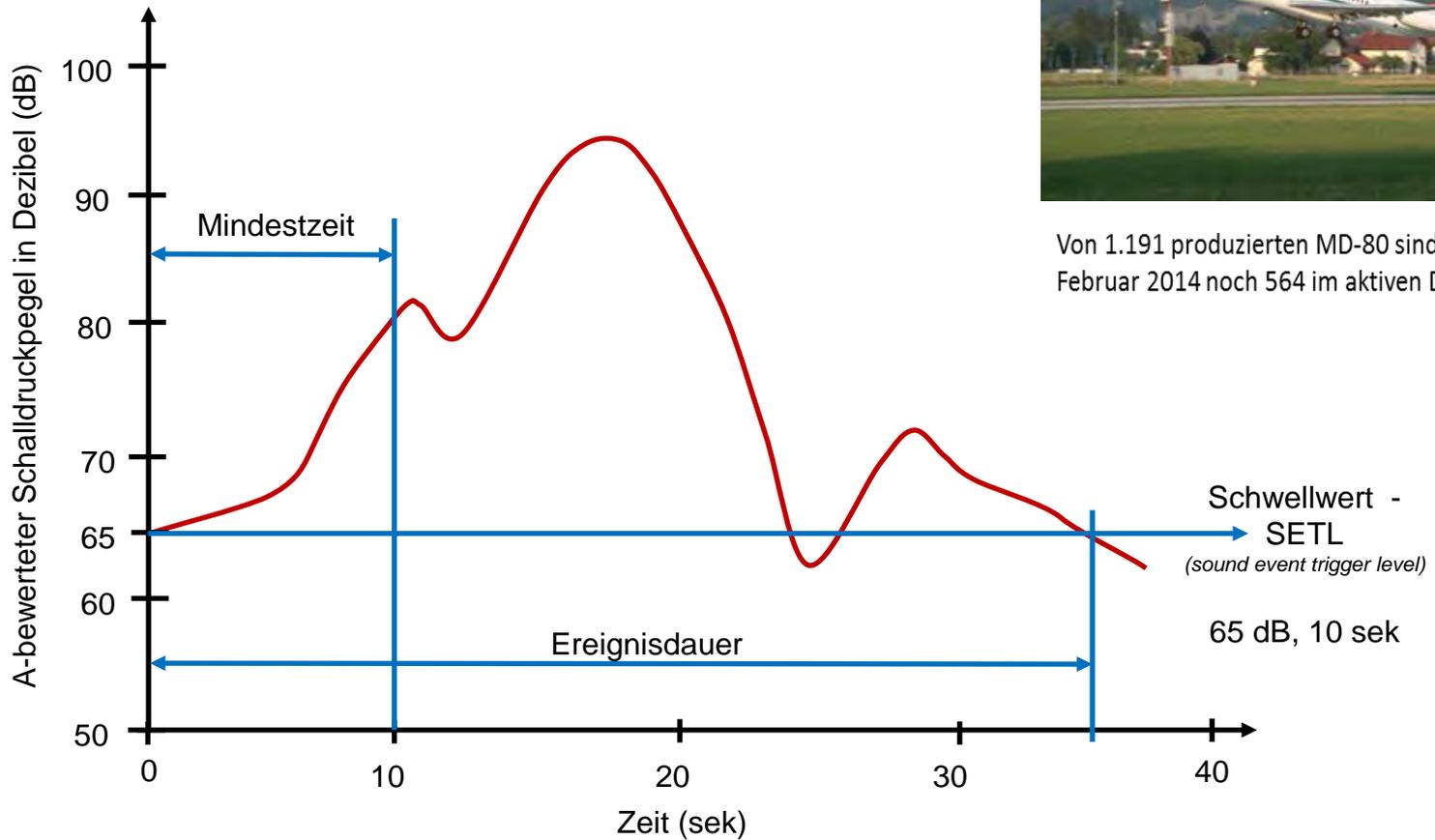
Fluglärmereignis

McDonnell Douglas MD-80 beim Abflug

Messtation Taxham



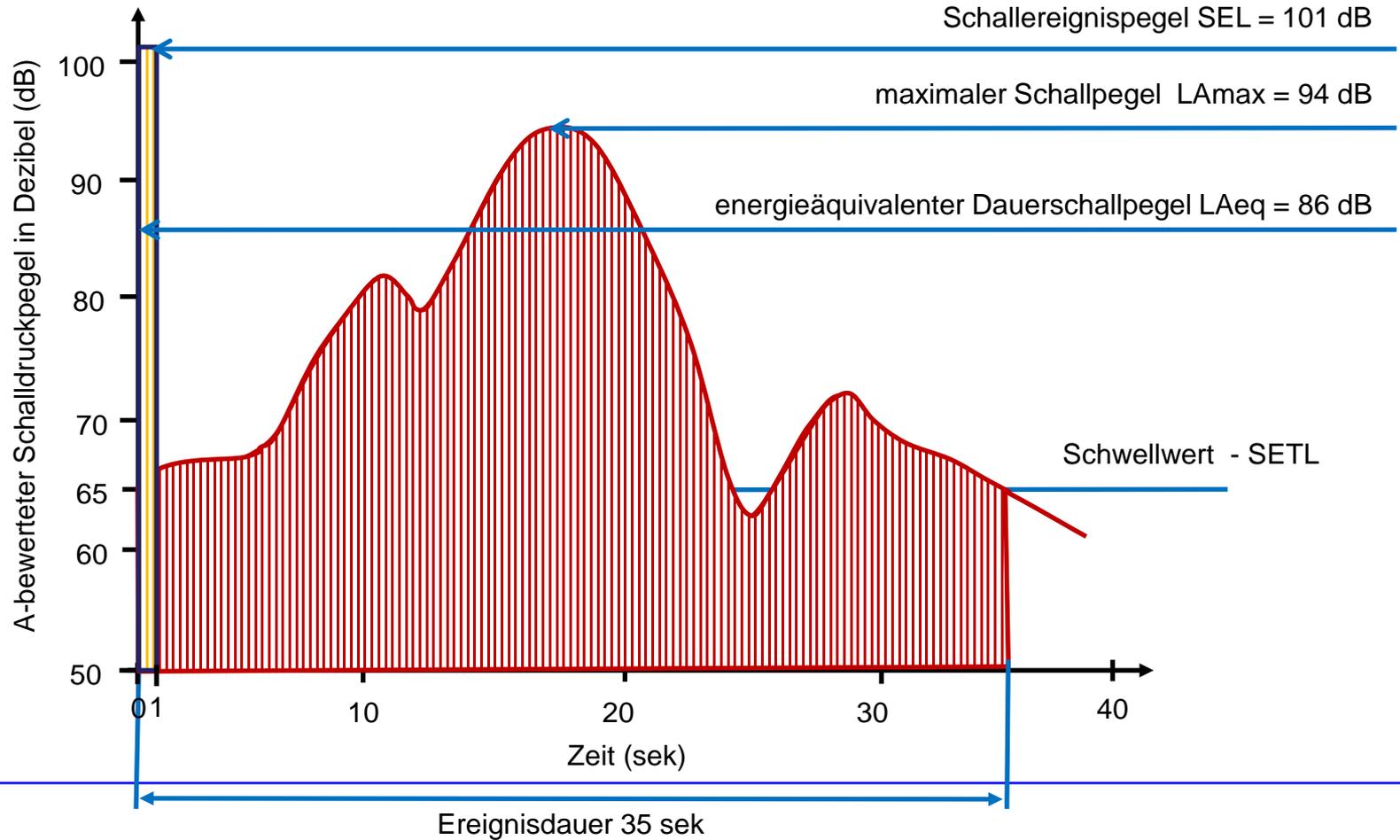
Von 1.191 produzierten MD-80 sind mit Stand Februar 2014 noch 564 im aktiven Dienst.



Fluglärmereignis

McDonnell Douglas MD-80 beim Abflug

Messtation Taxham

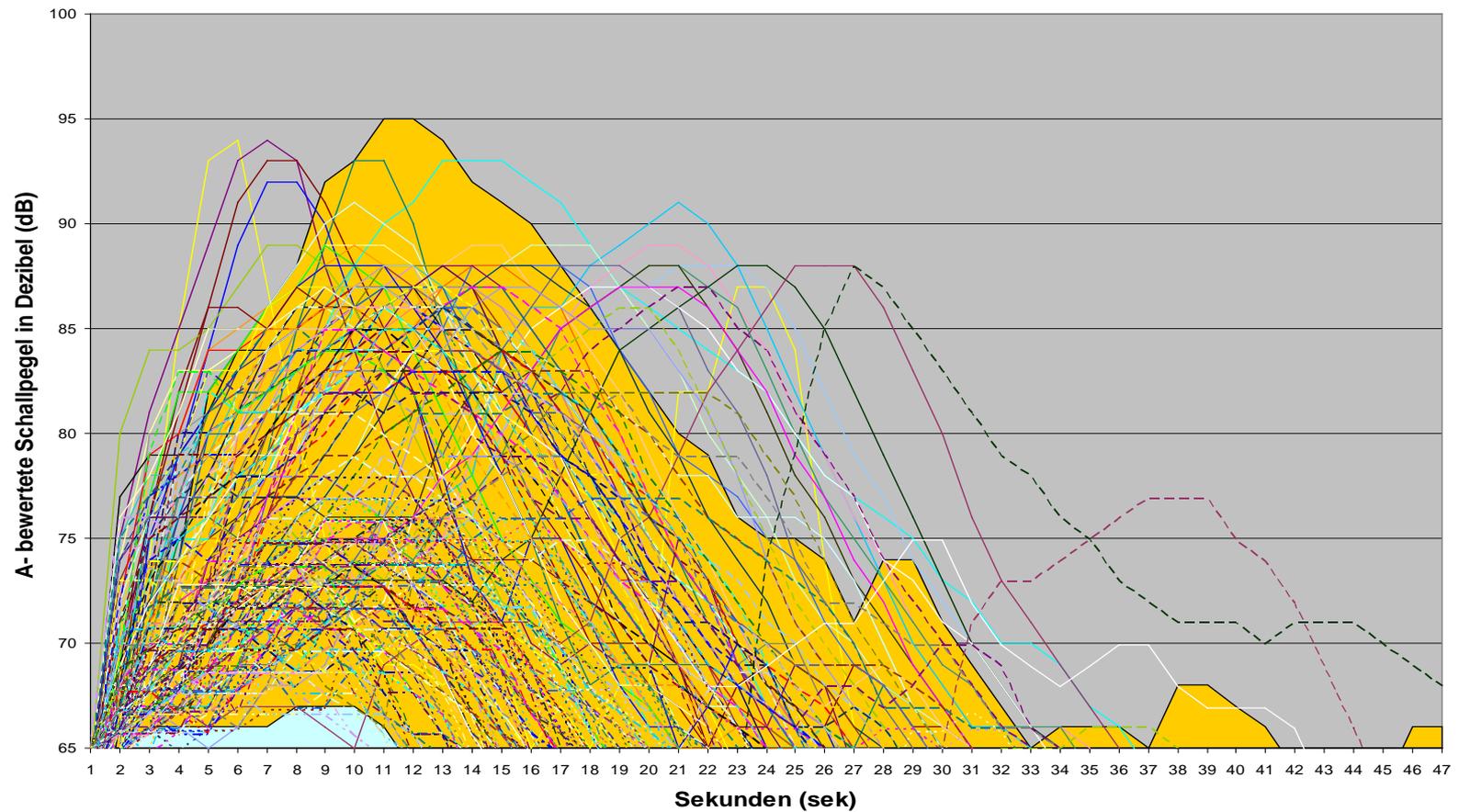




Schallimmissionen bei An- und Abflügen

Bezugsdaten: Messstation Taxham - NMT 4 am 23.2.2008

236 Schallereignisse größer 65 dB nach 10 Sekunden





Magistrat Salzburg
 MA 5/03 - Amt für Stadtplanung und Verkehr
 Technischer Umweltschutz

Projekt:
 Deutsch-Österreichische Fluglärmkommission
 Arbeitsgruppe - Sitzung am 7.10.2008

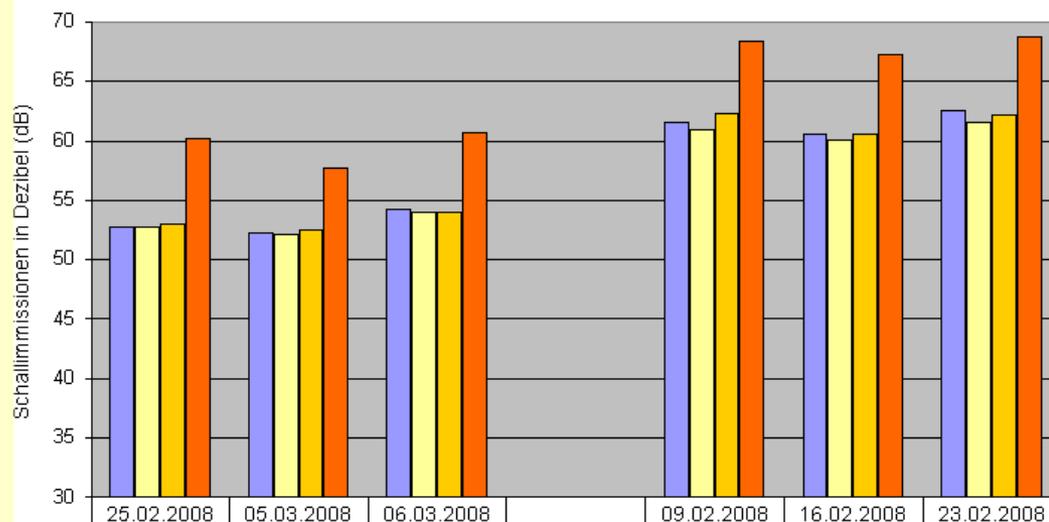
Fluglärmmessungen - Schutzverband Rupertiwinkel

Flugweg- und Fluglärmmesssystem des Flughafens Salzburg

Ergebnisse der verschiedenen Fluglärmmessungen im Vergleich

Bezugsdaten:

- Messergebnisse der stationären Messstationen des Flughafens Salzburg, Freilassing-NMT 2 und Taxham-NMT 4.
- Angaben über die eigenen Messergebnisse im Nahbereich der stationären Messstation Freilassing (Flughafen Salzburg) des Schutzverbandes Rupertiwinkel vom 29.7.2008. Bezüglich der Messstation Taxham wurden vom Schutzverband nur Angaben über die Anzahl der vom Internet übernommenen Schallereignisse veröffentlicht.
- Die angegebenen LAeq - Werte beziehen sich ausschließlich auf Schallimmissionen der Flugbewegungen (Landungen und Abflüge zum/vom Flughafen Salzburg - ohne Berücksichtigung des Umgebungslärms).



■ Messungen Schutzverband Rupertiwinkel (LAeq - Tag)	52,8	52,3	54,2	61,5	60,6	62,6
□ Messstation Freilassing - NMT 2 - (LAeq - Tag)	52,8	52,2	54,0	61,0	60,1	61,6
■ Messstation Freilassing - NMT 2 - (LDN = LAeq mit 10 dB Nachtzuschlag)	53,1	52,5	54,0	62,3	60,6	62,2
■ Messstation Taxham - NMT 4 - (LDN = LAeq mit 10 dB Nachtzuschlag)	60,2	57,7	60,7	68,4	67,2	68,7



NoiseDesk: Schwellenwerte 2014

Tag / Nacht - Schwellenwerte in Dezibel (dB)

	Ainring NMT 1	Freilassing NMT 2	Liefering NMT 3	Taxham NMT 4	Maxglan-Süd NMT 5	Moosstraße NMT 6
Jänner	60, 65, 70	60, 65, 70	60, 65, 70	60, 65, 70	60, 65, 70	60, 65, 70
Februar	60, 70	60, 70	60, 70	60, 70	60, 70	60, 70
März	60, 70	60, 70	60, 70	60, 70	60, 70	60, 70
April	60, 70	60, 70	60, 70	60, 70	60, 70	60, 70
Mai	60, 65, 70	60, 65, 70	65	60, 65, 70	60, 65, 70	60, 65, 70
Juni	65	65	65	65	65, 70	65
Juli	65	65	65	65	65, 70	65
August	65	65	65	65	65, 70	65
September	65	65	65	65	65, 70	65
Oktober	65	65	65	65	65	65
November	65	65	65	65	65	65

Tests zur Optimierung der Aufzeichnung von Einzelschallereignissen

Messtation	Datum	Schwellwert dB	Dauer sek
NMT 1,2,3,4,6	vor 22., 23. Jänner	65	10
NMT 5	vor 22. Jänner	70 / 65	10
NMT 1,2,3,4,5,6	bis 5. Mai	70 / 60	5
NMT 1,2,3,4,6	ab 5. Mai	65	10
NMT 5	ab 5. Mai	70 / 65	10
NMT 5	ab 8. September	65	5*

*ab 2.12.2014 - 10 sek

energieäquivalenter Dauerschallpegel L_{eq}

Einzahlangabe zur Beschreibung von Schallereignissen mit beliebigem zeitlichem Verlauf des Schallpegels

Der energieäquivalente Dauerschallpegel wird als jener Schalldruckpegel errechnet, der bei dauernder Einwirkung einem beliebigen Geräusch energieäquivalent ist.

Der energieäquivalente Dauerschallpegel ist definiert durch:

$$L_{eq} = 10 \lg \frac{1}{t_2 - t_1} \int_{t_1}^{t_2} \frac{p(t)^2}{p_0^2} dt$$

Es bedeutet:

$p(t)$ Schalldruck

p_0 Bezugsschalldruck

$t_2 - t_1$ Messzeit, in Sekunden

Der A-bewertete energieäquivalente Dauerschallpegel $L_{A,eq}$ ist der mit der Frequenzbewertung A gemäß ÖVE/ÖNORM EN 61672-1 ermittelte energieäquivalente Dauerschallpegel.

Schallereignispegel L_E

virtueller Schallpegel, der den gesamten Energieinhalt eines Schallereignisses beliebiger Dauer auf 1 s bezieht

Der Zusammenhang zwischen dem energieäquivalenten Dauerschallpegel und dem Schallereignispegel ist durch die folgende Gleichung gegeben:

$$L_E = L_{eq} + 10 \lg \frac{t_2 - t_1}{T_0}$$

Es bedeutet:

$t_2 - t_1$ Messzeit, in Sekunden

$T_0 = 1$ Sekunde

Der A-bewertete Schallereignispegel ($L_{A,E}$) ist der mit der Frequenzbewertung A gemäß ÖVE/ÖNORM EN 61672-1 ermittelte Schallereignispegel.

Maximalpegel – Spitzenpegel $L_{A,max}$

Spitzenpegel eines Flugereignisses $L_{A,S,max,Flug}$

Der Spitzenpegel eines Flugereignisses ist der mit der Zeitbewertung S (Slow) und A-Bewertung gemessene oder errechnete höchste Wert des Schallpegels eines Flugereignisses.

Lärmindizes L_{den} - $L_{evening}$ - L_{night}

Der L_{den} (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) in Dezibel (dB) ist mit folgender Gleichung definiert:

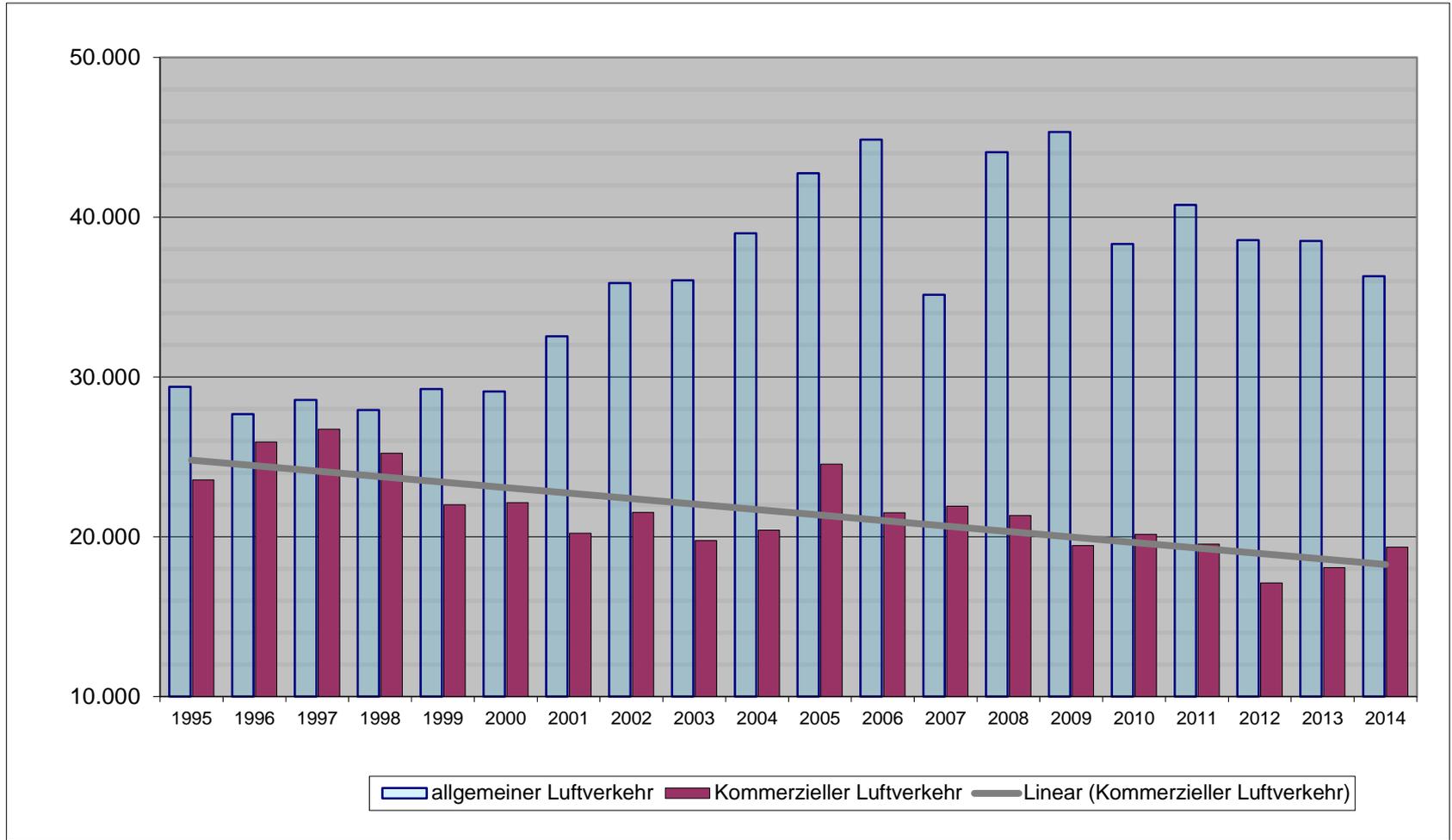
$$L_{den} = 10 \lg \frac{1}{24} \left(13 \times 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 3 \times 10^{\frac{L_{evening} + 5}{10}} + 8 \times 10^{\frac{L_{night} + 10}{10}} \right)$$

1. L_{day} (TaglärmindeX) ist der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen jeweils am Tag erfolgen;
2. $L_{evening}$ (AbendlärmindeX) ist der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen jeweils am Abend erfolgen;
3. L_{night} (NachtlärmindeX) ist der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen jeweils in der Nacht erfolgen.

Für die Berechnung der Lärmindizes gemäß gelten folgende Zeiträume:

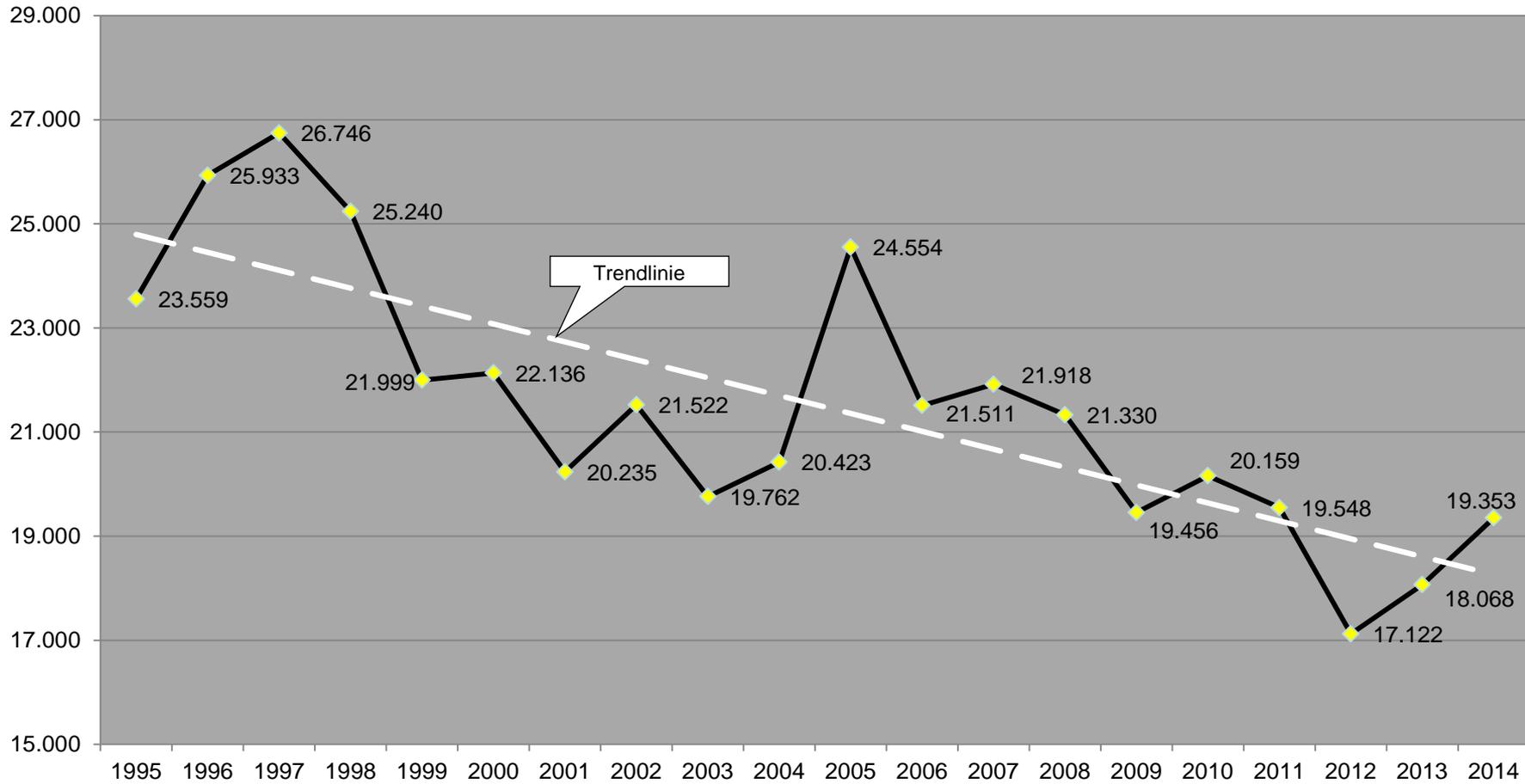
1. Tag: 06:00 – 19:00 Uhr,
2. Abend: 19:00 – 22:00 Uhr und
3. Nacht: 22:00 – 06:00 Uhr.

Flughafen Salzburg / Flugbewegungen 1995-2014 An- und Abflüge



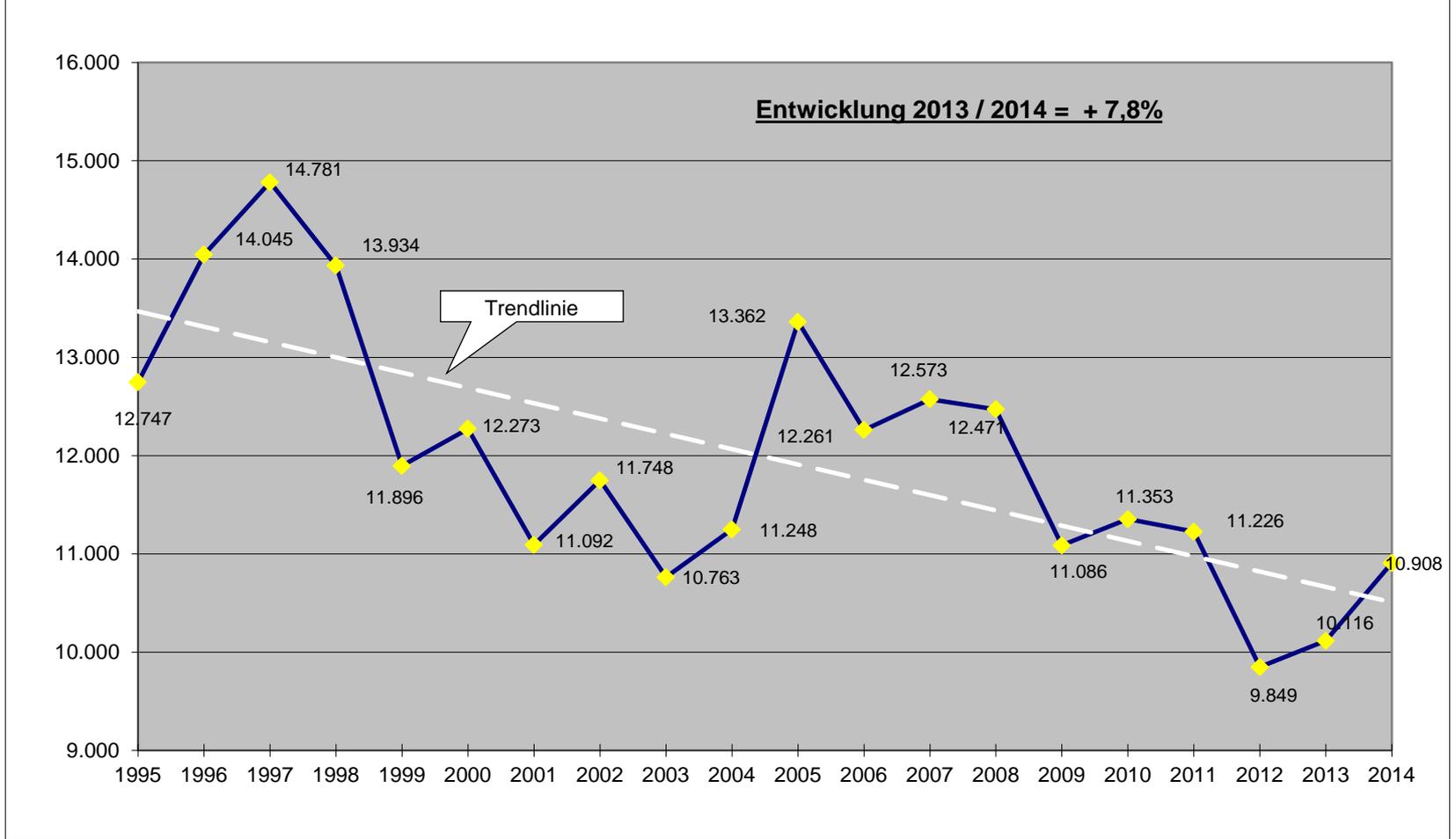


Flughafen Salzburg / Flugbewegungen 1995-2014 12 Monate – kommerzieller Luftverkehr



Flughafen Salzburg / Flugbewegungen 1995-2014

6 verkehrsreichste Monate - kommerzieller Luftverkehr





- Energieäquivalente Dauerschallpegel LDN
- 6 verkehrsreichste Monate des Jahres

Jahr	Messstationen					
	Ainring	Freilassing	Liefering	Taxham	Kendlersiedlung Maxglan-Süd	Moosstraße
1990	46	60	59	67	72	
1991	45	58	59	65	70	
1992	45	58	59	65	70	
1993	44	57	58	64	68	
1994	40	54	51	60	64	
1995	39	54	51	60	64	
1996	38	54	51	60	61	
1997	33	55	51	61	62	
1998	33	54	52	60	64	
1999	33	54	51	60	63	
2000	33	54	52	61	63	
2001	33	55	52	61	63	
2002	32	54	53	61	63	
2003	33	54	53	62	63	
2004	33	54	53	62	63	
2005	33	55	54	63	64	
2006	33	55	53	63	63	
2007	34	55	54	61	64	
2008	42 *	54	51	61	63	45
2009	42	53	49	59	62	45
2010	42	53	50	60	62 **	46
2011	43	54	49	60	63	47
2012	43	54	50	60	64	49
2013	43	55	50	60	64	49
2014***	37	54	45	60	65	51

* neuer Standort - Ainring / Heidenpoint

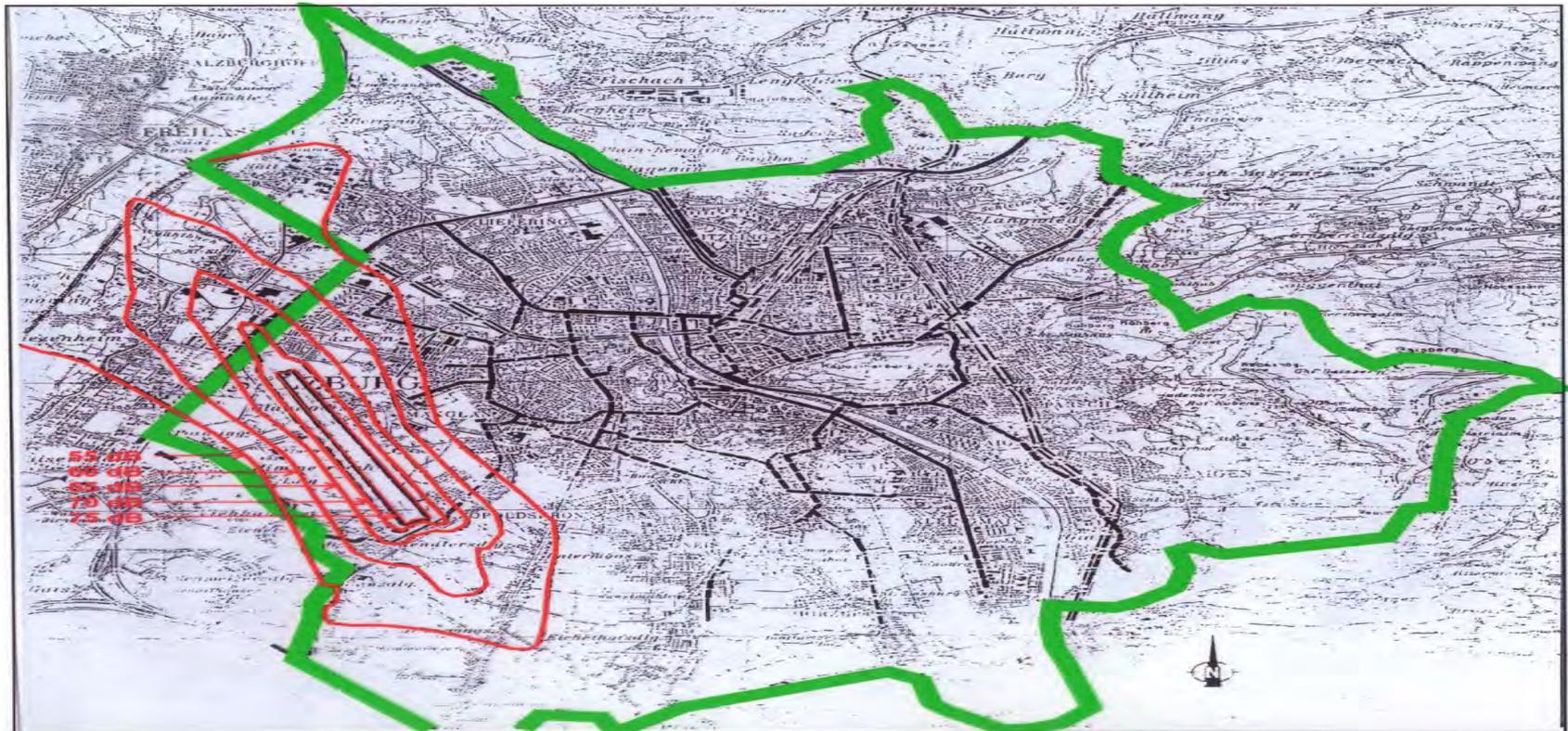
** neuer Standort ab Mai 2010 - Maxglan-Süd

*** 2014 - vorläufige Werte - 3 verkehrsreichste Monate - Jänner, Februar, März

Fluglärmschutzzonen - Prognose 2000

Gutachten Frau Prof. Dipl.-Ing. Judith Lang –Wien, 8082/WS vom 10.6.1991

Energieäquivalente Dauerschallpegel LDN von 55 bis >75 dB





Fluglärmschutzzonen – Prognose 2015

1. Im September 2001 hat das bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen den Flughafen Salzburg ersucht, im Rahmen des Landesentwicklungsprogrammes Bayern und der damit verbundenen Bauleitplanung bei der Neuberechnung der Fluglärmschutzzonen – Flughafen Salzburg, auf bayerischem Gebiet unterstützend mitzuwirken.
2. Daraufhin wurde von der deutsch – österreichischen Fluglärmkommission eine technische Arbeitsgruppe gebildet, von der für die Berechnung alle notwendigen schall- und luftfahrttechnischen Modalitäten erarbeitet worden sind.
3. Die Berechnungen der **grenzüberschreitenden Fluglärmschutzzonen – Prognose 2015**, wurden vom technischen Umweltschutz der Stadt Salzburg durchgeführt. Sie erfolgten auf Basis der deutschen Regulative (AzB-L Bayern – Stand 1999) sowie der österreichischen ÖAL Richtlinie 24 Blatt 1 (Ausgabe Jänner 2001).
4. In der **33. Sitzung der Fluglärmkommission im April 2002** wurden die erarbeitenden Berechnungsgrundlagen und ermittelten Ergebnisse zustimmend zur Kenntnis genommen.
5. Im April 2005 wurden für den Bereich der allgemeinen Luftfahrt vom Flughafen Salzburg und der Austro Control die Prognosedaten (Flugzeugmix und Flugwegverteilung) für das Jahr 2015, erarbeitet.

- **Berechnungsraster:**

13.000m x 15.0000m

- **Rasterfläche:**

195.000.000 m²

- **Berechnungsprogramm:**

[IMMI 6,3.1 Premium](#)

Lizenziert für S 12/423 Stadt Salzburg



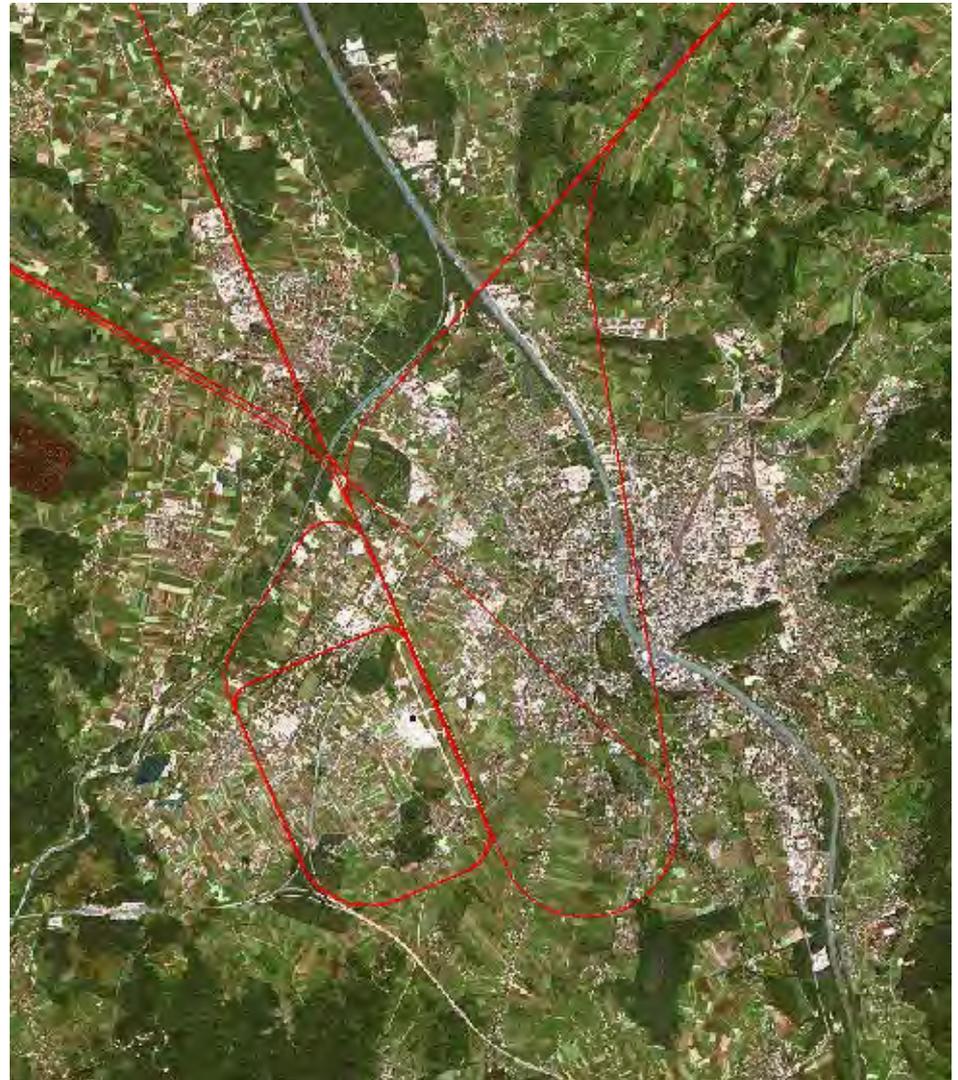
Geometrie der Flugspuren

Basis:

- Standard Instrument Departure RWY 16 und RWY 34
- Standard Instrument Arrivals RWY 16 und RWY 34

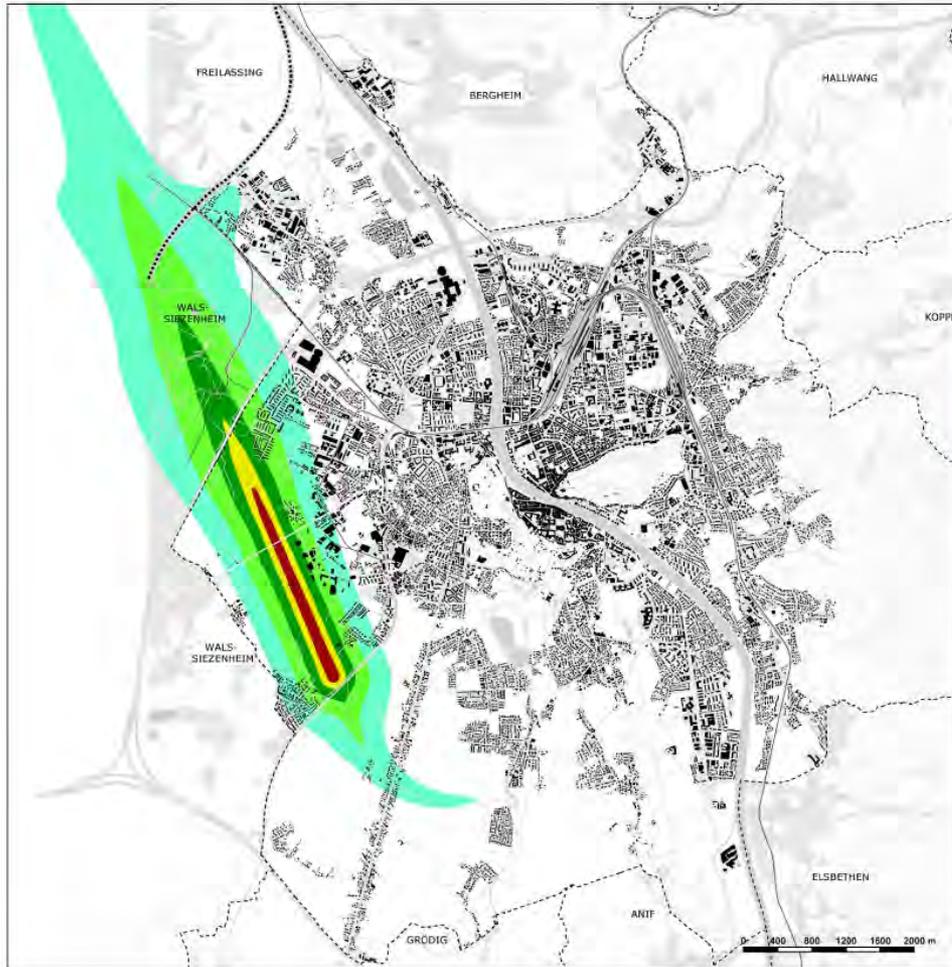
Platzrundenflüge:

Lärmindernde Flugverfahren
Merkblatt Allgemeine Luftfahrt
vom 22.3.02



Stadt Salzburg – Räumliches Entwicklungskonzept – REK 2007

Fluglärmmzonen – Prognose 2015



 **STADT : SALZBURG** Magistrat
Stadtplanung und Verkehr

Räumliches Entwicklungskonzept 2007
Gemeinderatsbeschluss vom xx.xx.xxxx

Plannummer: 2.15
Flugverkehr - Lärmkarte
Tag - Abend - Nacht
Fluglärmschutzzonen - Prognose 2015
Freiraumkonzept

Legende:

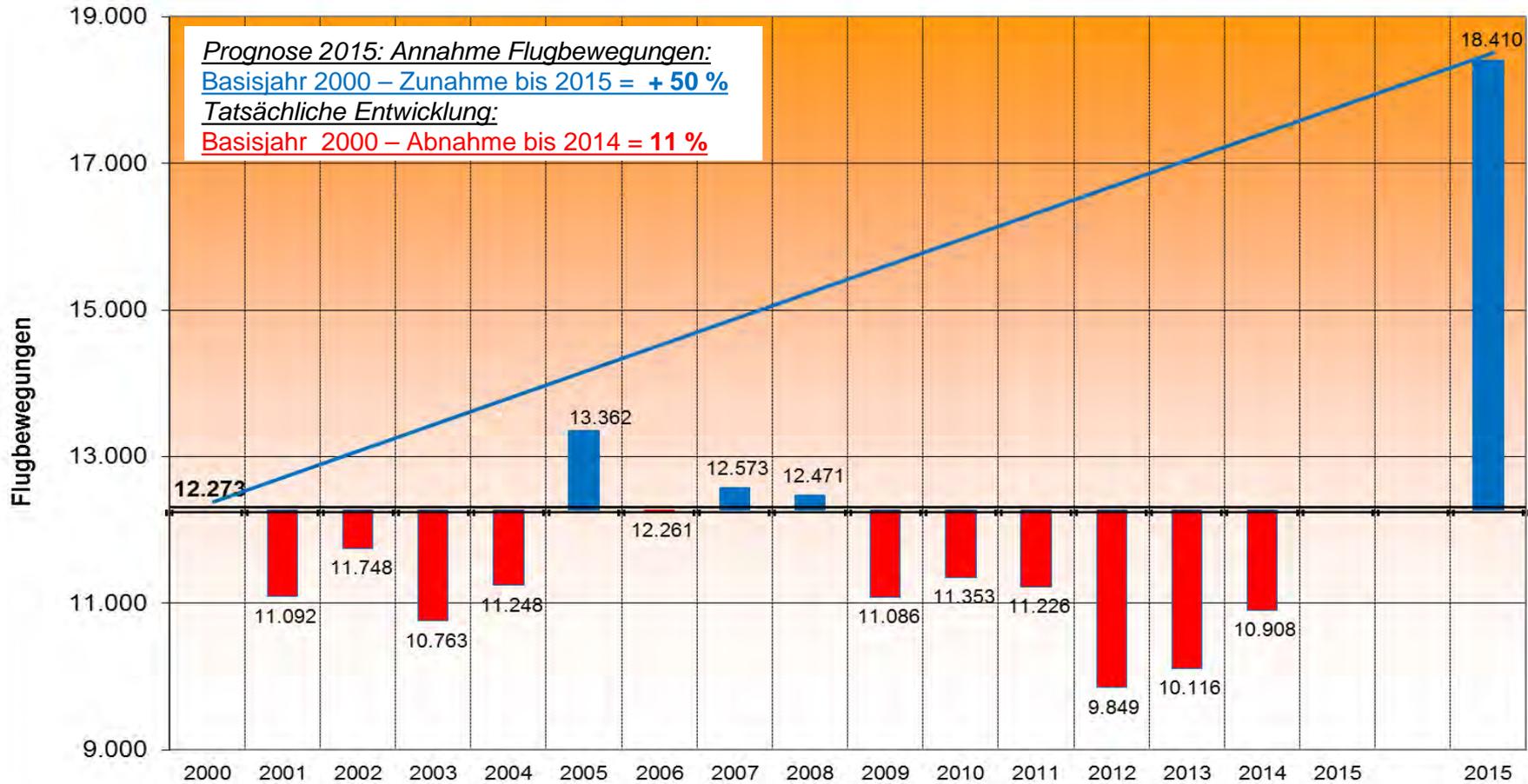
LDEN in Dezibel

- 55 - 60 dB
- 60 - 65 dB
- 65 - 70 dB
- 70 - 75 dB
- >75 - ... dB
- Gebäudebestand (Kartierung 2004)

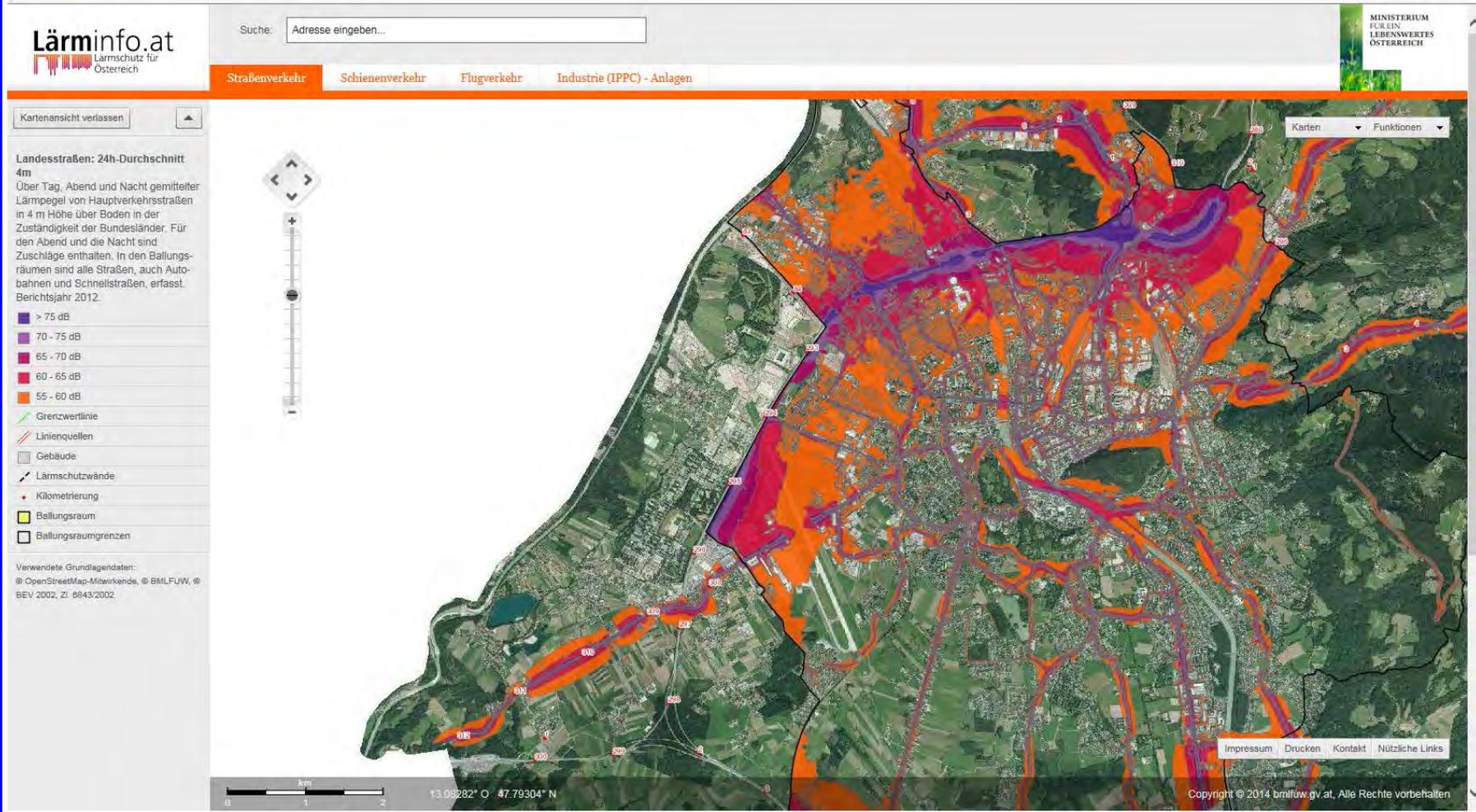
Der Lärmindex LDEN entspricht dem energie-
äquivalenten Dauerschallpegel LAeq, mit Zuschlägen
von 5 dB für den Abend (19:00 - 22:00 Uhr) und
10 dB für die Nacht (22:00 - 6:00 Uhr).

Plangrundlage: Digitaler Stadtplan
Datenquelle: Amt für Stadtplanung und Verkehr
Flugbewegungen II, Austro Control u. Airport Sbg.
INM, Version 5.2.13
Datenstand: 01.08.2006
Erstellt am: 14.11.2006

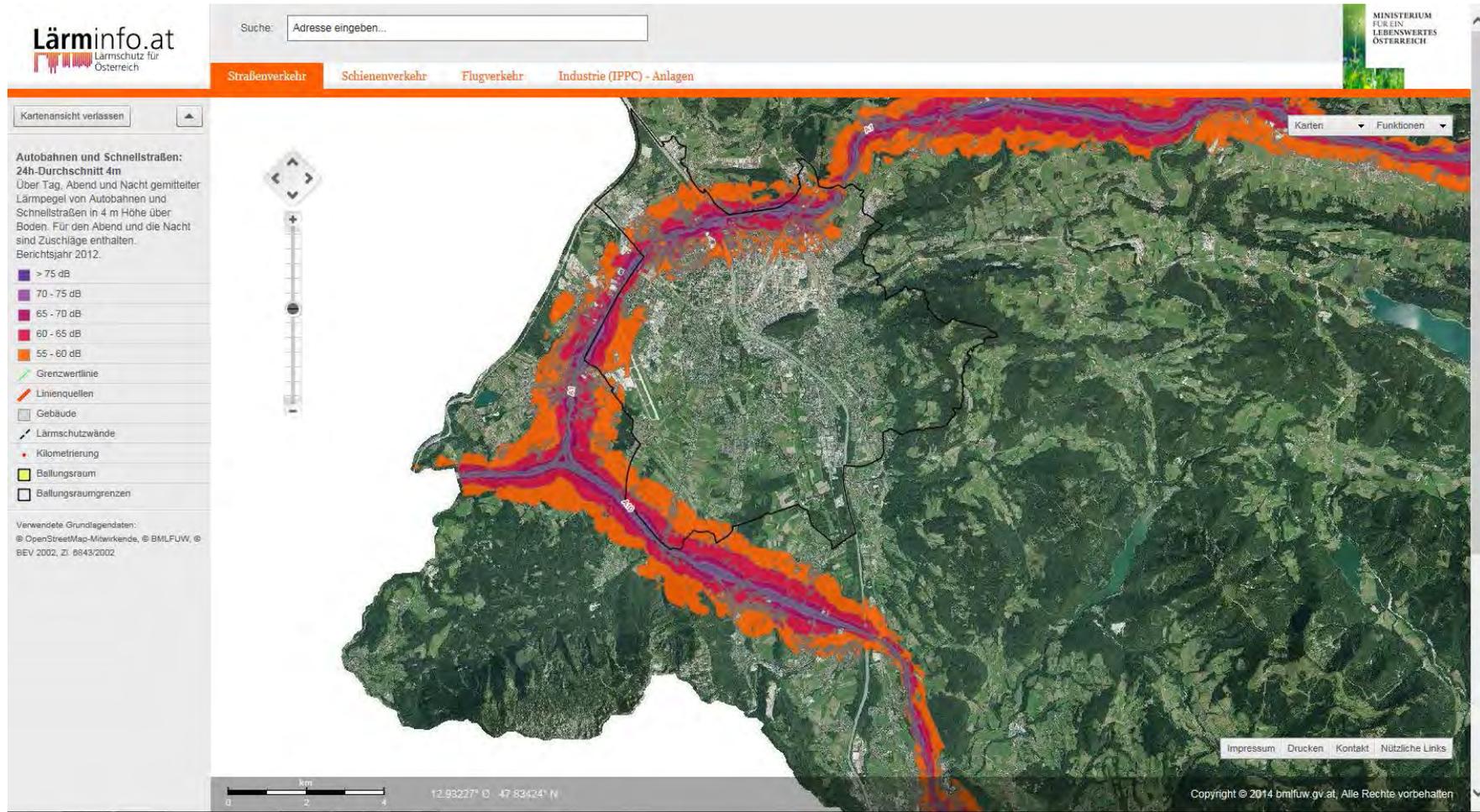
Flughafen Salzburg – Flugbewegungen - kommerzieller Luftverkehr Prognose 2015 und tatsächliche Entwicklung



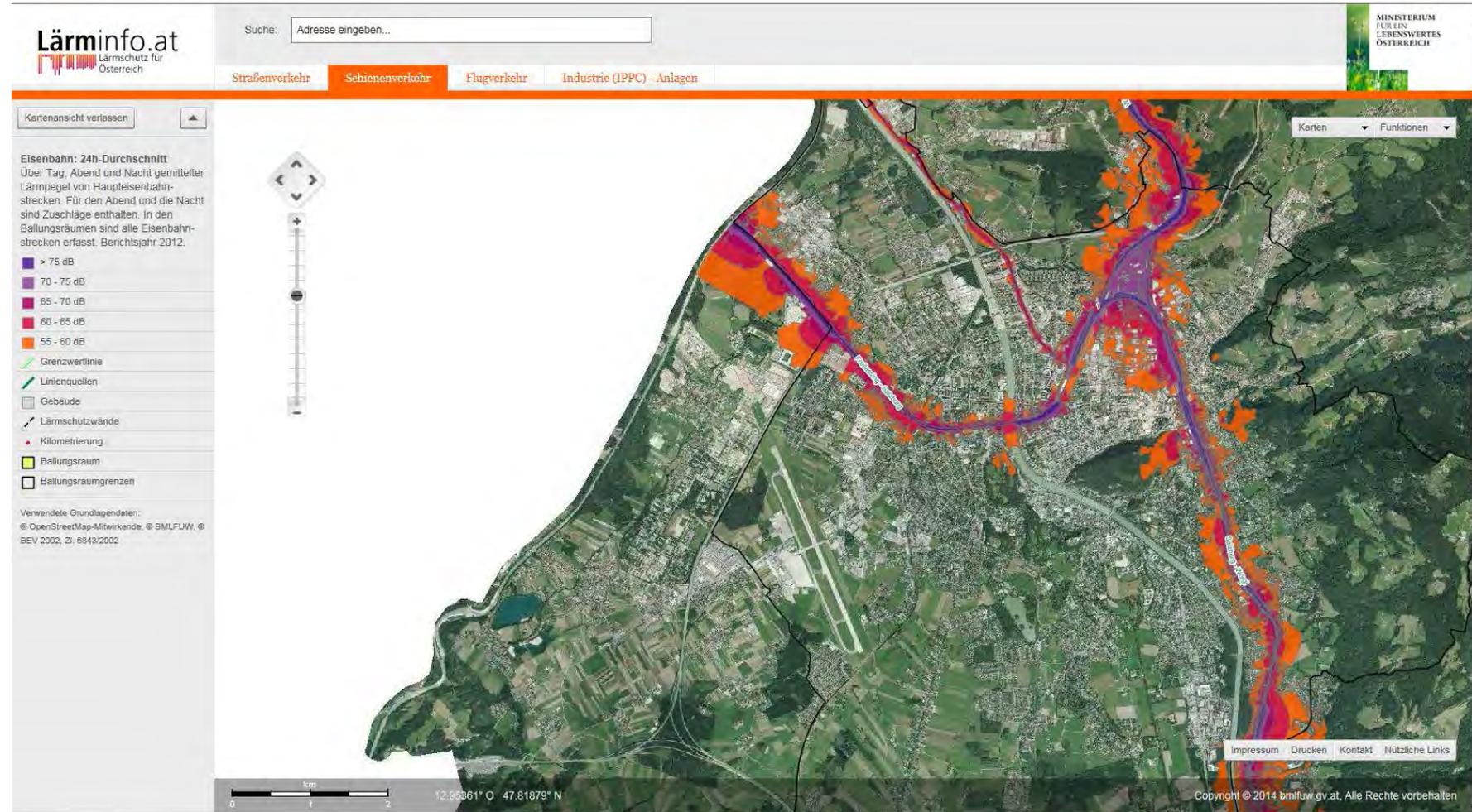
Lärmkartierung 2012 – Straßenverkehr Ballungsraum Stadt Salzburg



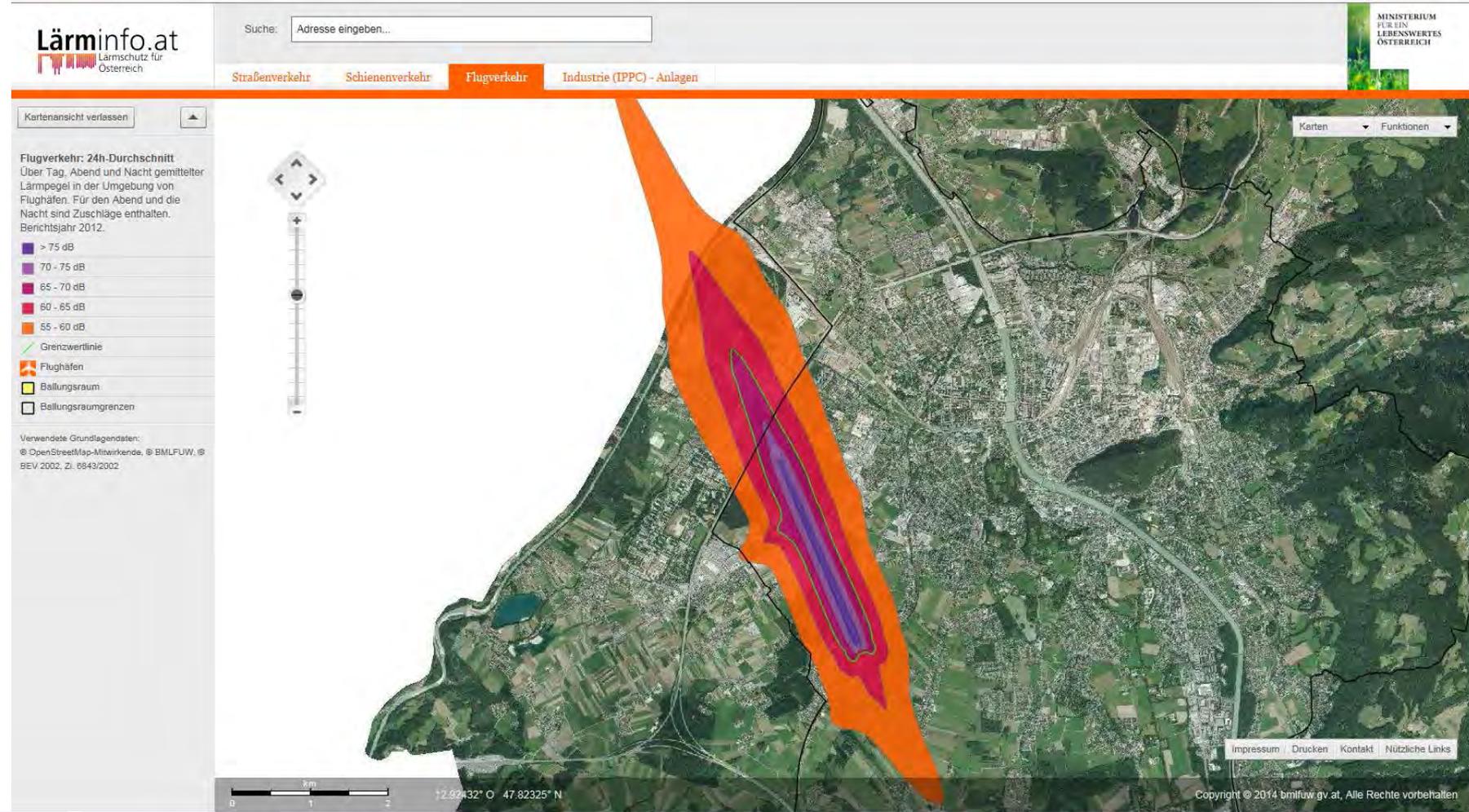
Lärmkartierung 2012 – Autobahnen und Schnellstraßen Stadt Salzburg und Umgebung



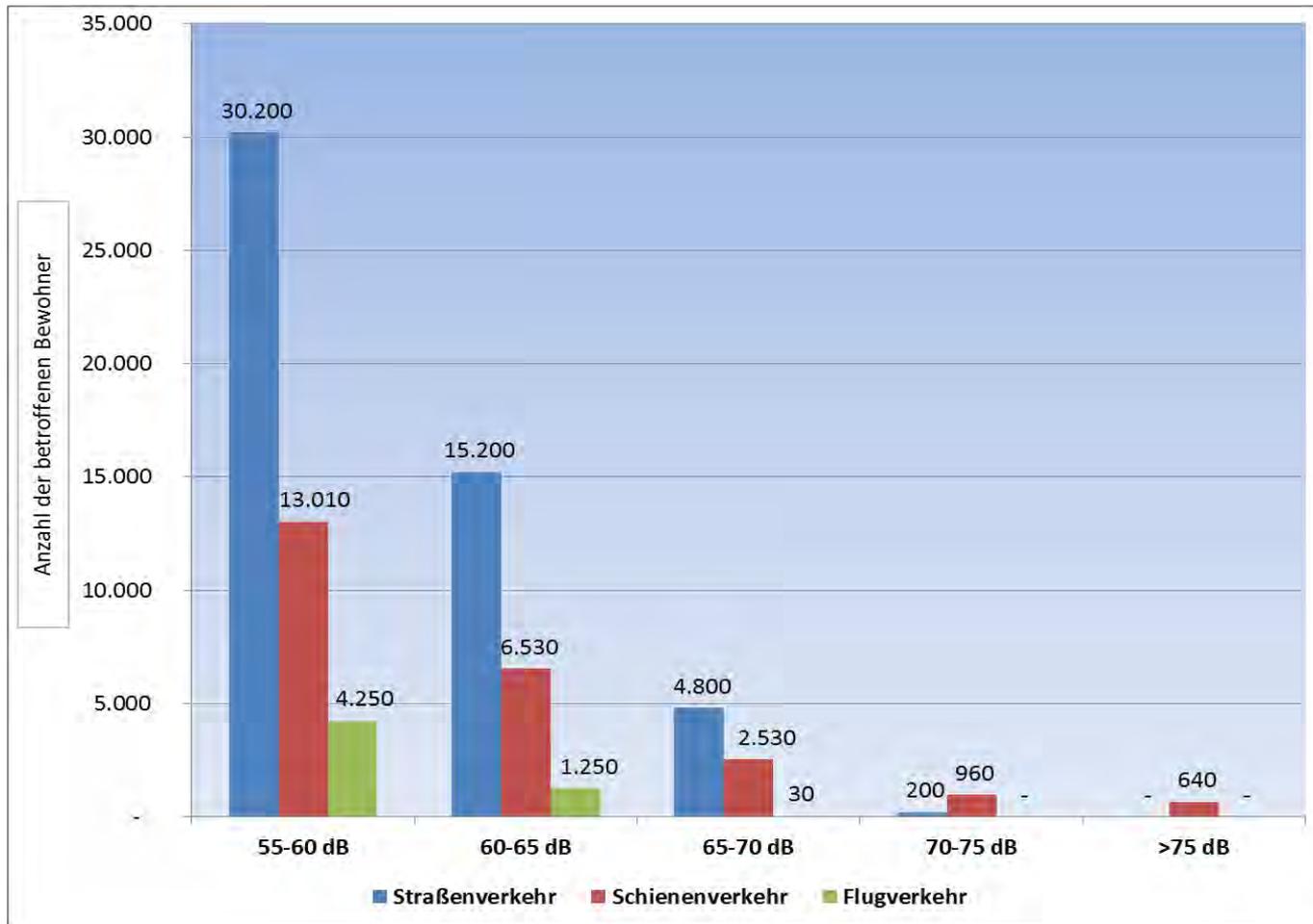
Lärmkartierung 2012 – Schienenverkehr Ballungsraum Stadt Salzburg



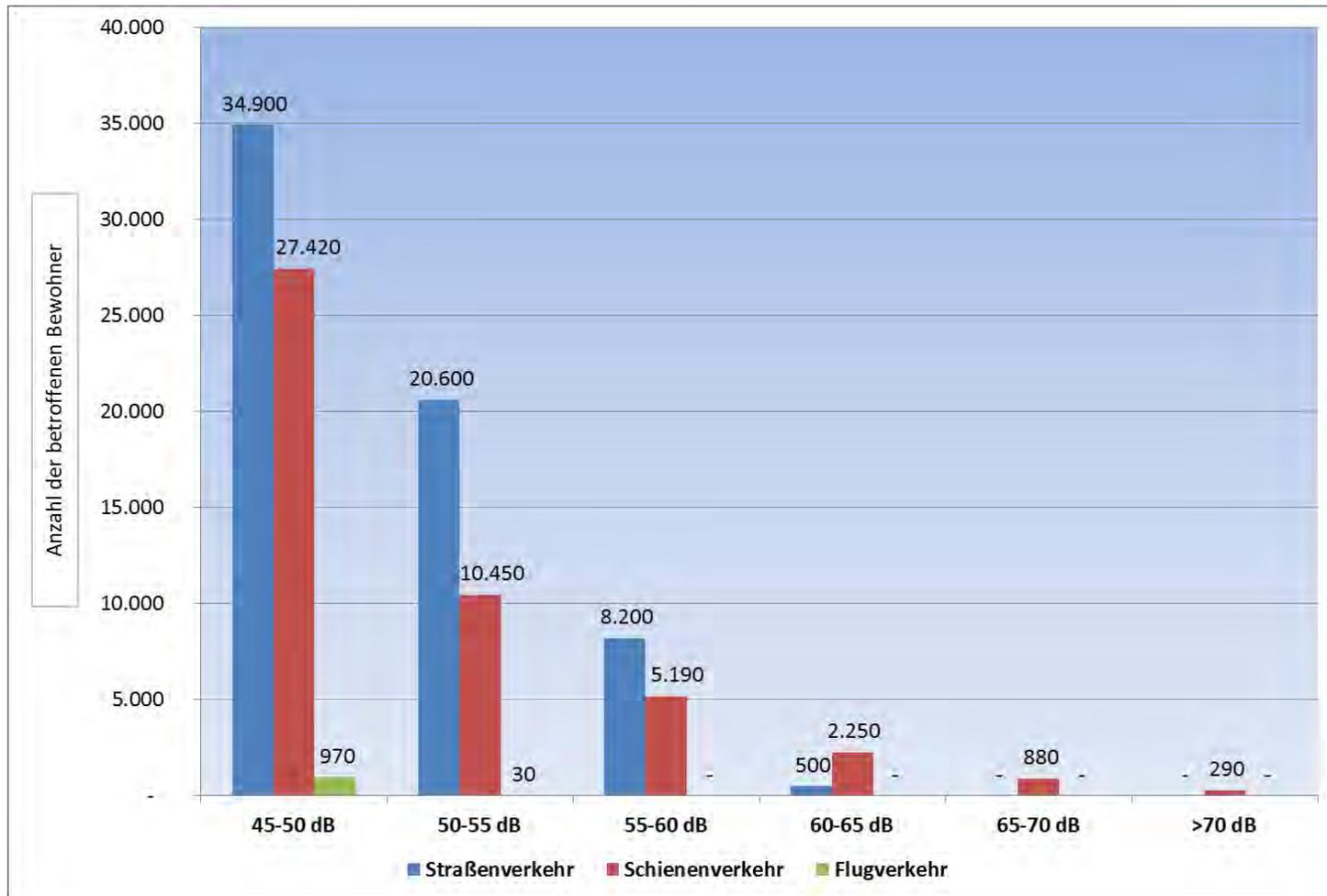
Lärmkartierung 2012 – Flugverkehr Ballungsraum Stadt Salzburg



Lärmbelastung durch Straßen- Schienen- und Flugverkehr
Lärmkartierung 2012 - Betroffenauswertung - Ballungsraum Stadt Salzburg
 Tag-Abend-Nacht Lärmindex - **Lden** in Dezibel (dB)



Lärmbelastung durch Straßen- Schienen- und Flugverkehr
Lärmkartierung 2012 - Betroffenauswertung - Ballungsraum Stadt Salzburg
 Nacht Lärmindex - L_{night} in Dezibel (dB)



- **Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz– Bundes-LärmG-
vom 4.7.2005**
- **Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung– Bundes-LärmV-
vom 5.4.2006**

Schwellenwerte für die Aktionsplanung

	L_{DEN}	L_{night}
Straßenverkehrslärm	60 dB	50 dB
Flugverkehrslärm	65 dB	55 dB
Schienenverkehrslärm	70 dB	60 dB
Industrie- und Gewerbelärm	55 dB	50 dB

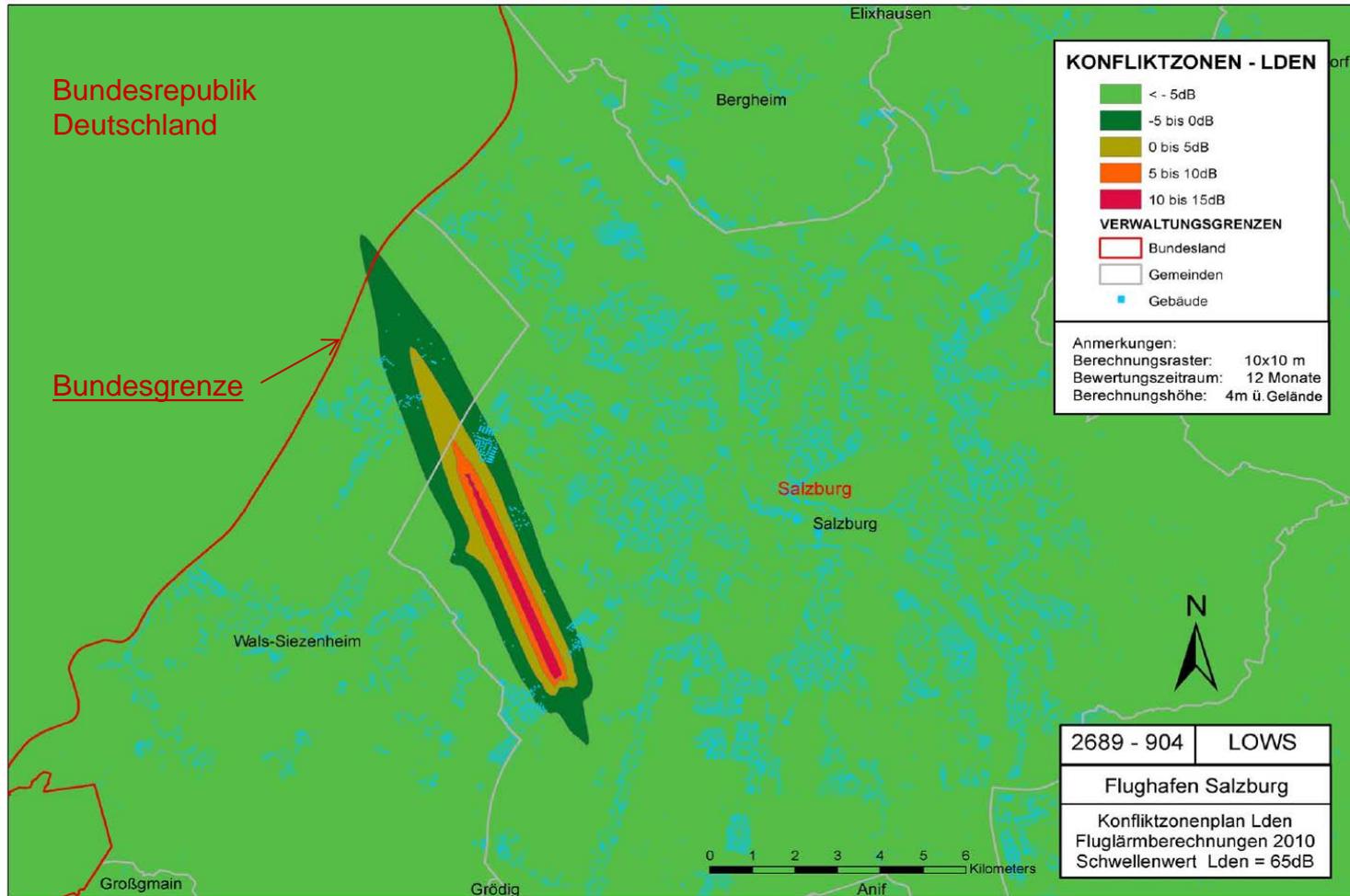
Lärmbelastung durch Straßen- Schienen- und Flugverkehr
Lärmkartierung 2012 - Betroffenauswertung - Ballungsraum Stadt Salzburg
Überschreitung der Schwellenwerte

Anzahl der betroffenen Bewohner

	Lden	Lnicht
Straßenverkehrslärm	20.200	29.300
Schienenverkehrslärm	1.610	3.420
Flugverkehrslärm	30	0



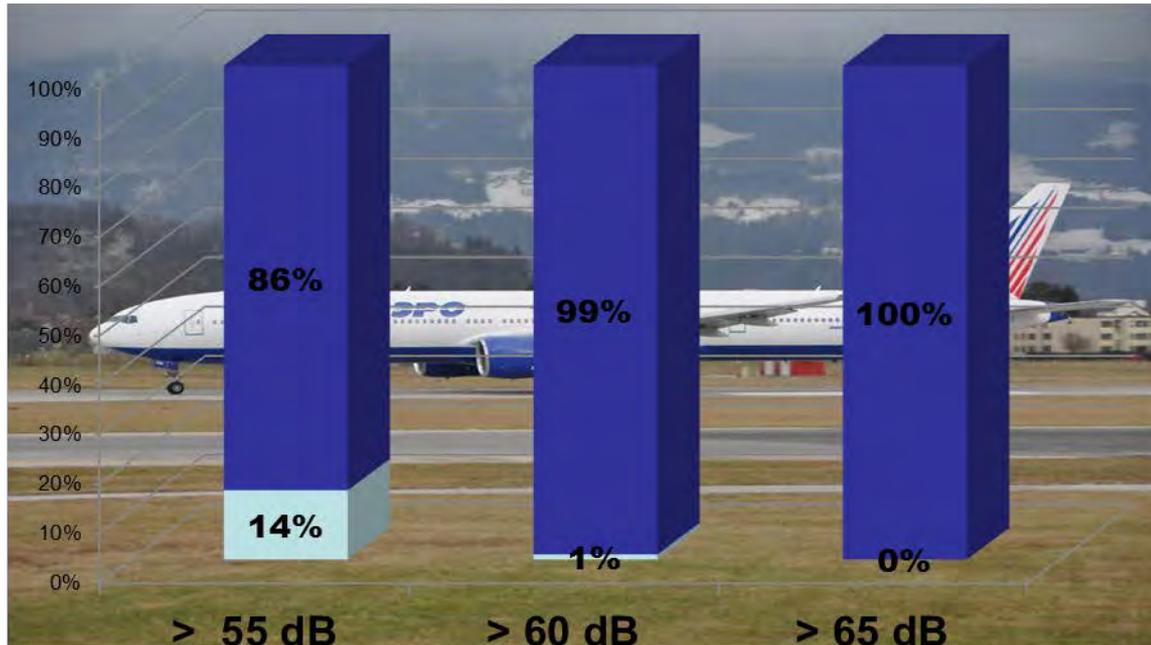
Flughafen Salzburg - strategische Umgebungslärmkarte 2012 – Tag-Abend-Nacht Lärminde - Lden Bundesrepublik Deutschland und Österreich – Verteilung der Lärmflächen



Flughafen Salzburg - strategische Umgebungslärmkarte 2012

Bundesrepublik Deutschland und Österreich – Verteilung der Lärmflächen

Tag-Abend-Nacht Lärminde x - LDEN	> 55 dB	> 60 dB	> 65 dB
Gesamtfläche	10,83 km ²	4,298 km ²	1,75 km ²



■ **Bundesrepublik Deutschland** ■ **Österreich**

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !



I. Betriebszeiten

- I.1. Die tägliche Betriebszeit des Flughafens Salzburg ist ganzjährig von
06.00 - 23.00 Uhr Ortszeit (MEZ).
- I.2. Zwischen 06.00 Uhr Ortszeit und 07.00 Uhr Ortszeit sind Abflüge nur bei gewerbsmäßigen Flügen und nur mit Luftfahrzeugen gestattet, deren Schallereignispegel (*) beim Abflug 98 dB SEL gemessen an der Fluglärmmessstelle 4 (**) nicht überschreitet.
- I.3. Zwischen 06.00 Uhr Ortszeit und 07.00 Uhr Ortszeit sind Landungen mit allen Luftfahrzeugen gestattet.
- I.4. Zwischen 21.00 Uhr Ortszeit und 22.00 Uhr Ortszeit sind Abflüge nur mit Luftfahrzeugen gestattet deren Schallereignispegel (*) beim Abflug 98 dB SEL gemessen an der Fluglärmmessstelle 4 (**) nicht überschreitet.
- I.5. Zwischen 21.00 Uhr Ortszeit und 22.00 Uhr Ortszeit sind Landungen mit allen Luftfahrzeugen gestattet.
- I.6. Zwischen 22.00 Uhr Ortszeit und 23.00 Uhr Ortszeit sind Abflüge nur bei gewerbsmäßigen Flügen und nur mit verspäteten Luftfahrzeugen gestattet.
- I.7. Zwischen 22.00 Uhr Ortszeit und 23.00 Uhr Ortszeit sind Landungen nur bei gewerbsmäßigen Flügen und nur mit Luftfahrzeugen gestattet, deren Schallereignispegel (*) bei der Landung 84 dB SEL gemessen an der Fluglärmmessstelle 4 (**) nicht überschreitet.
- I.8. LFZ, die die 98db SEL gemessen an der Fluglärmmessstelle 4 beim Abflug überschreiten, dürfen am Flughafen Salzburg nicht mehr landen, ausgenommen der Operator kann nachweisen, dass die Überschreitung aus Sicherheitsgründen notwendig war bzw. ein einmaliges Vergehen war. Ausgenommen sind: Ausweichlandungen, Notfälle, Ambulanz- und Rettungsflüge, Militär- und Regierungs-LFZ.

Zusammenfassung:	Gewerbliche Flüge	Nichtgewerbliche Flüge
Landungen	06.00 – 22.00 Uhr	06.00 – 22.00 Uhr
	22.00 – 23.00 Uhr nicht für SEL > 84 dB	
Start nicht für SEL > 98dB	06.00 – 22.00 Uhr	07.00 – 22.00 Uhr

Zu den Punkten I.2., I.4., I.7. und I.8.

(*) Der Schallereignispegel wird als Maß für die Schallbelastung, die durch eine Flugbewegung verursacht wird herangezogen. Er ist der auf eine Sekunde bezogenen

energieäquivalente Dauerschallpegel eines Lärmereignisses und beinhaltet auch den maximalen Schallpegel sowie die Dauer des Ereignisses.

(**) Standort der Fluglärmmessstelle 4 gemäß Luftfahrthandbuch, Band II, LOWS SID's (AD 2.24-4-1 bis AD 2.24-4-3).

1.9. Sichtflug – Platzrundenflüge von Flächenflugzeugen und Hubschraubern sind gestattet:

01.04. – 30.09.	Montag – Samstag nicht an Sonn- und Feiertagen	07.00 – 20.00 Uhr
01.10. – 31.3.	Montag – Samstag nicht an Sonn- und Feiertagen	07.00 – 21.00 Uhr

Anmerkung:

Platzrundenflüge sind Flüge, die zur Gänze in der Platzrunde durchgeführt werden, wie etwa Touch-and-go-Flüge (TGL) sowie Low-Approach-Flüge (LAPP).

1.10. Hovern (Schwebeflüge) von Hubschraubern sind gestattet:

Montag – Samstag	08.00 – 12.00 Uhr
Montag – Freitag	14.00 – 17.00 Uhr
Sonn- und Feiertage	nicht erlaubt

2. Landung und Abflug von Luftfahrzeugen einschließlich deren Bewegungen auf den Bewegungsflächen

2.1. Landung und Abflug

Die Benützung des Flughafens Salzburg unterliegt den im Teil II –TARIFORDNUNG (Teil I der GEBÜHRENORDNUNG) festgelegten Tarifen die, falls keine anderen Vereinbarungen mit der Salzburger Flughafen GmbH bestehen, vor dem Abflug

beim Landegebührenscharter der Flughafen GmbH
im Verwaltungsgebäude (Parterre)

zu entrichten sind. Bei Inanspruchnahme der Bodenabfertigung der Salzburger Flughafen GmbH sind darüber hinaus die in der ENTGELTORDNUNG (Teil II der GEBÜHRENORDNUNG) festgelegten Entgelte zu entrichten. Im Falle der Nichtentrichtung der in der Gebührenordnung vorgesehenen Gebühren steht der Salzburger Flughafen GmbH ein Zurückbehaltungsrecht an den Luftfahrzeugen zu und zwar gegenüber den Personen, die das Luftfahrzeug in Gebrauch haben, dessen Halter oder Eigentümer sind. Ohne gegenteilige Absprache ist demnach ein Abflug erst nach Entrichtung der Gebühren zulässig.

2.2. Das Verhalten auf Zivillflugplätzen hat den Grundsätzen der §§ 23 – 36 ZFBO zu entsprechen.

Datenaufbereitung	2015												2016	
	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Jänner	Februar	
Probleme bei Softwareumstellung neues Lärmmessprogramm	<p>Umstellung erfolgte im Sommer 2014. Es gab Fehler in der Darstellung der Spitzenwerte.</p> <p>Herstellerfirma arbeitet intensiv an Behebung der Fehler. Der noch ausständige Lärmbericht wird sobald als möglich erstellt und dem BBFS zur Verfügung gestellt.</p> <p>AG Lärm wird zwischen den Sitzungen des BBFS Daten und Ergebnisse liefern. Es soll ein wöchentlicher Statusbericht, wie die Korrekturen der Herstellerfirma vorangehen, erstellt werden.</p>													
	BBFS 19.2.													
Radar-Darstellung der Flugspuren	<p>Typelt klärt Finanzierungsfrage</p>													
	BBFS 19.2.													
nächste Umwelterklärung	<p>Der BBFS wirkt bei der Erstellung der Umwelterklärung bei den anrainerrelevanten Themen mit. Diese wird im 3.Quartal 2015 erscheinen, im Februar wird dazu eine Terminplanung erstellt.</p>													
	BBFS 19.2.								Publikation					
Aktivitäten der SFG, die den Lärmschutz betreffen	<p>Der BBFS soll von Aktivitäten der SFG, die den Lärmschutz betreffen, informiert werden (z.B. mit Mail). Der Zeitpunkt von Baumfällungen soll sorgsamer gewählt werden. Vorbehaltlich interner Abstimmung kann Lipold die Zustimmung für diese Vorgehensweise geben.</p>													

Umwelterklärung	2015												2016	
	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Jänner	Februar	
nächste Umwelterklärung														
Der BBFS wirkt bei der Erstellung der Umwelterklärung bei den anrainerrelevanten Themen mit. Diese wird im 3.Quartal 2015 erscheinen, im Februar wird dazu eine Terminplanung erstellt.														
	BBFS 19.2.							Publikation						

Bericht Jell: Plausibilität der Lärmdatenreihe

Wie vereinbart, wurden anhand der von der Messstation Freilassing NMT 2 im Jänner und Mai 2013 registrierten Einzelschallereignisse die jeweiligen monatlichen LDN errechnet. Wie der folgenden Tabelle zu entnehmen ist, wurden im Jänner 2013 insgesamt 1.821 Fluglärmereignisse aufgezeichnet, davon 98 während der Nachtstunden zwischen 22-23 Uhr. Im Mai 2013 wurden 1.347 Fluglärmereignisse registriert, davon 90 während der Nachtstunden zwischen 22-23 Uhr. Nachdem während der Nachtstunden jedem Fluglärmereignis ein 10 dB Zuschlag zuzurechnen ist, werden u.a. bei der Berechnung des LDN (= energieäquivalenter Dauerschallpegel LAeq + 10 dB Nachtzuschlag) 980 Fluglärmereignisse im Jänner 2013 und 900 Fluglärmereignisse im Mai während der Nachtstunden zugrunde gelegt. Die nun durchgeführten Berechnungen ergaben für den Jänner 2013 einen LDN von 53,9 dB (gerundet 54 dB) und im Mai 53,4 dB (gerundet 53 dB).

Fluglärmereignisse (incl. night)			LDN _{Berechnung}	LDN _{Lärmbericht}	Diff
Jänner 2013	1821	98	53,9 dB	53,4 dB (53 dB)	+ 0,5 dB
Mai 2013	1347	90	53,4 dB	54,5 dB (55 dB)	- 1,1 dB

Zwischen dem nun berechneten LDN und dem LDN im Lärmbericht 2013 besteht eine Differenz +0,5 dB im Jänner und -1,1 dB im Mai. Die Analyse der im NoiseDesk veröffentlichten Monatsreports zeigt, dass seinerzeit bei der Messstation Freilassing im Jänner und Mai 2013 die Tag-Abend-Nacht Zeiträume nicht den in Österreich geltenden entsprachen.

	noisedesk	in Österreich gültig
Tag	07-19 Uhr	06-19 Uhr
Abend	19-23 Uhr	19-22 Uhr
Nacht	23-07 Uhr	22-06 Uhr

Aufgrund dessen erfolgten im NoiseDesk auch unterschiedliche 10 dB Zuschläge zu den jeweiligen Fluglärmereignissen und damit verbunden unterschiedliche LDN Monatswerte.

Vergleich Landungen Linie und Charter an den Wintersamstagen 2007 - 2014
Zeitraum: Januar bis Ende März

Jahr/Samstage	KW1	KW2	KW3	KW4	KW5	KW6	KW7	KW8	KW9	KW10	KW11	KW12	KW13	Summe	Ø Landungen pro Samstag	Veränderung zum Spitzenjahr
2006/2007	98	130	98	98	100	113	118	110	101	101	91	76	53	1.287	99	
2007/2008	96	125	103	104	110	114	113	111	100	109	104	99	77	1.365	105	
2008/2009	114	111	92	91	91	93	99	100	94	87	82	65	58	1.177	91	
2009/2010	114	107	91	89	93	94	98	97	89	91	84	69	65	1.181	91	
2010/2011	39	79	100	94	98	97	101	106	106	96	91	79	68	1.154	89	
2011/2012	87	97	98	95	96	103	106	99	96	93	80	65	48	1.163	89	
2012/2013	96	103	86	88	87	93	99	100	92	86	77	69	61	1.137	87	
2013/2014	96	110	68	89	86	94	104	104	96	94	82	70	54	1.147	88	
2014/2015 Planzahlen	92	93	84	87	86	90	102	101	93	92	82	74	65	1.141	88	-16,2 %

