

21.11.2018

**Protokoll 26. Sitzung des
„BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“**

Datum: 07. November 2018 / 10.00 Uhr bis 17.30 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH/ Sitzungszimmer

TOP 1: Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit

(Beilage 1, Anwesenheitsliste)

Ziele für die Sitzung sind

→die Expertenrolle weiterhin wahrnehmen und so ein wichtiges Beratungsgremium für SFG und Politik sein

→die gesammelten Daten aus dem Monitoring bewerten, sichern und in weiterer Folge für eine objektive Problembewältigung aufbereiten.

→neue Themen aufnehmen

Anwesende (o.T.):

Dominik Fenninger-Sippel / Land Salzburg

Günter Oblasser / ASA

Reinhold Schmuck / ASA

Brigitte Grill / ASA

Stefan Brugger / Gemeinde Wals – Siezenheim

Hermann Lutzenberger / Gemeinden Anif und Grödig

Christian Woborsky / Austro Control

Leopold Tazreiter / Repräsentant Fluglinien

Dieter Watzak-Helmer / Repräsentant Fluglinien (bis 14.00 Uhr)

Rudolf Lipold / SFG

Claudia Typelt / SFG

Claudia Schneeweiß/ SFG

Ursula König / Moderation

Nicht anwesend (entschuldigt):

Peter Kopp / Stadt Salzburg

Christina Rudorf / Stadt Salzburg

Daniela Beck / Land Salzburg

Christian Indinger / Gemeinde Hallein

Michael Becker / Gemeinden Anif und Grödig

Beda Percht / Gemeinde Hallein

Walter Hager / Austro Control Salzburg

Alexander Klaus / SFG

Norbert Gruber / SFG

Wolfgang Wörnhard / Moderation

Gäste: Tobias Christian Leitner/ ASA

Stefan Dürager / ÖAMTC

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss vom 12.12.2018)

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

TOP 3: Informationsaustausch

FLK-Vorbereitungen (z.B. Umstellung der Lärmdatenerfassung, Teilnahme der österr. Bürgermeister)

Eine Teilnahme der österreichischen Bürgermeister an der FLK wurde vom FLK-Vorsitzenden in Erwägung gezogen, konnte aber aus lokalpolitischen Gründen nicht realisiert werden. Daher nehmen an der Sitzung am 08.11.2018 noch keine österreichischen Bürgermeister teil.

Die Umstellung des Radardatenformates auf Mode S wird frühestens Anfang 2019 erfolgen. Eine mögliche „Ungenauigkeit“ der errechneten Daten, im Vergleich zu den gemessenen Daten, wird bewusst in Kauf genommen, da die Vorteile durch Mode S überwiegen. Mit Mode S ist die Zuordnung von Kennzeichen und LFZ-Typ automatisch möglich. Die Problematik bei den Messstellen (Ausfall, Umgebungslärm) und der enorme händische Aufwand entfallen. Das Monitoring wird erleichtert.

Rückmeldung BMVIT zu Umgebungslärm-Aktionsplan, Stellungnahme des BBFS

Die Änderungsvorschläge des BBFS wurden in den Umgebungslärm-Aktionsplan aufgenommen (Beilage 3, Schreiben BMVIT). Der Plan befindet sich im Entwurfsstadium und wurde noch nicht veröffentlicht.

TOP 4: Stand der bilateralen Verhandlungen (Gespräche auf Ministerebene, Wahlen in Bayern und Einfluss auf bilaterale Verhandlungen, Kontakte mit den Bürgermeistern Deutschland)

Am 30.10.2018 hat das zweite Bürgermeisterfrühstück stattgefunden. Diese Treffen werden von den Teilnehmern sehr positiv aufgenommen und als Diskussionsforum genutzt. Von Salzburger Seite (Geschäftsführung Flughafen und Salzburger Bürgermeister) wurde die Tatsache, dass das Anliegen der Freilassinger nicht die Lärmreduzierung sein könne, vorgebracht. Lärmdaten belegen, dass die Lärmauswirkungen in Deutschland nicht relevant sind. Vielmehr wird die Reduzierung der Anflüge von deutscher Seite gewünscht, weil die Bevölkerung subjektiv von den Überflügen betroffen ist.

Im August hat ein Brainstorming zwischen ACG/SFG zum Thema „mögliche Freigabe RNAV (RNP) Y RWY 33 (Gaisberg RNP AR Anflug)“ stattgefunden. Ein Beobachtungszeitraum von 12 Monaten wäre vorstellbar (eine Winter- und eine Sommerflugplanperiode). Dieser Vorschlag wurde auch den Bürgermeistern präsentiert, die diesen grundsätzlich für gut und umsetzbar befunden haben, wobei jedoch seitens der Bürgermeisterin von Anif kritische Anmerkungen gemacht wurden. Formale Voraussetzungen sind das Ansuchen der Fluglinien, Genehmigung durch ACG, Schulung der Piloten und technische Voraussetzungen (Ausstattung LFZ). Aufgrund der hohen Kosten für die Zulassung wird die Anzahl der Fluglinien, die um diesen RNP AR ansuchen, überschaubar sein.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss vom 12.12.2018)

Aus SFG und ACG Sicht wäre es wünschenswert, diesen Anflug freizugeben. Es eröffnet die Möglichkeit ohne Circling, der Freilassing und die Stadt Salzburg mit einem Überflug belastet, die Anfliegbarkeit des Flughafens zu verbessern.
Die unbedingte Voraussetzung für eine Freigabe ist die Zustimmung des BBFS.

Diskussion RNAV (RNP) Y RWY 33 (Gaisberg RNP AR Anflug)

Die Diskussion wurde auf inhaltlicher Ebene (Vorteile etc...) und in Bezug auf die Verhandlungsebene (bilaterale Gespräche, Gesamtfairness) geführt.

Fenninger-Sippel: Der Eigentümer Land geht mit der SFG-Geschäftsführung konform und befürwortet den eingeschlagenen Weg der Kommunikation und der kleinen Schritte mit Deutschland. Unbedingte Voraussetzung für alle Maßnahmen ist aber ein Konsens im BBFS.

Lutzenberger: „Position der Gemeinde Anif zum Gaisberg RNP Anflug“ (Beilage 4) Um die Erwartungshaltung auf deutscher und österreichischer Seite nicht zu enttäuschen, sind eine präzise Formulierung für den RNP AR und eine klare Kommunikation zum Thema nötig. Eine Zustimmung zur Freigabe erfolgt nur mit den geforderten Zusätzen.

Woborsky: Der RNP AR wurde von ACG gerechnet und wird von ACG befürwortet. Er ist wegen der vorab nötigen Diskussion im BBFS und der erforderlichen Zustimmung durch den BBFS nicht in Kraft. RNP AR ist ein taugliches Mittel, den Circling zu ersetzen und daher ein Vorteil für Österreich und Deutschland. RNP Verfahren entsprechen der neuesten Technologie. Derzeit wird eine Datenbank, in der alle weltweit veröffentlichten RNPs zusammengefasst sind, erstellt.

Tazreiter: OS hat die Embraer Flotte auf RNP umgerüstet und bereits die RNP Zulassung für Innsbruck. Diese Zulassung könnte auf Salzburg erweitert werden. In Salzburg sieht OS operationelle Vorteile und würde den neuen RNP als Ersatz für den Circling Anflug fliegen. Der neue RNP AR wäre dann der hochwertigste Anflug von Süden. Die RNP Zulassung für den A320 wird in absehbarer Zeit erfolgen. Dies ist aber für Salzburg mit einem wöchentlichen A320-Flug nicht relevant. Die Kosten für die 320iger-Zulassung für Salzburg sind derzeit wirtschaftlich nicht vertretbar. Tazreiter merkt an, dass aus einer betrieblichen Notwendigkeit an den Chartersamstagen eine Landung aus dem Norden und ein Start Richtung Süden (wenn Wetter und Wind es erlauben) vorgegeben sei. Dadurch wird der neue RNP AR an den Chartersamstagen nicht sehr stark genutzt werden.

Tazreiter: Die Anflugart (Visual, ILS, RNP..) wird ca. 20 bis 25 min vor der Landung (→Beginn Sinkflug) vorbereitet. Eine Änderung von einem RNP AR Anflug, der aufwendige Vorbereitungen erfordert, ist nicht erwünscht und bedarf außerdem der Freigabe durch die ACG. Eine kurzfristige Änderung vom programmierten RNP auf Visual ist sehr unwahrscheinlich.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss vom 12.12.2018)

Woborsky: Wenn ein Pilot die Freigabe für den RNP AR bekommen hat, braucht er eine weitere Freigabe für eine Abweichung von der ursprünglich geplanten, die er vom Tower auch bekommen kann. Ändert ein Pilot ohne Freigabe die Anflugart, stellt das einen meldepflichtigen Verstoß dar.

Eine Landung ILS 15 wird immer der hochwertigste Anflug auf Salzburg sein, auch wenn es mehrere Varianten vom Süden gibt.

Watzak-Helmer erklärt, dass EW derzeit aus technisch-kommerzieller Sicht nicht um die Zulassung ansuchen werde. Er befürworte aber den RNP AR Gaisberg als gute neue Anflugvariante.

Oblasser meint, dass die Freigabe des RNP AR Gaisberg als Einzellösung bzw. Vorleistung zu einem Gesamtpaket mit Deutschland von deutscher Seite nicht wahrgenommen werde - dies sei schon bei den letzten gesetzten Maßnahmen (zB. Wegfall PEREX) der Fall gewesen. Eine Vorleistung für Deutschland solle es ohne Ausgleich für Österreich nicht geben. Oblasser hinterfragt auch die Relevanz der angedrohten DVO.

Lipold: Mit der zusätzlichen Anflugroute wird kein Verkehr explizit verlegt. Vielmehr ist die Route als Ersatz für den Circling gedacht und würde eine Entlastung für Deutschland und Salzburg bringen. Der Circling belastet ca. 9.000 Personen in Freilassing und 27.000 Personen in Salzburg. Oblasser ergänzt, dass jeder (unnötige) Umweg über die Stadt Salzburg eine Mehrbelastung von etwa 500 kg CO² darstellt.

Grill fordert, das Thema Raumordnung, als für die Zukunft wesentlichen Punkt, in die Diskussion einzubinden. Eine Zustimmung zur Freigabe des RNP AR könne sie derzeit nicht geben.

Schmuck vertritt die Meinung, dass den Anrainern unbedingt Ausgleichsmaßnahmen präsentiert werden müssen, wenn eine Zustimmung zur Freigabe erfolgen solle (zB. Sonntag entlasten, Entlastungen aus der Allgemeinen Luftfahrt). Eine mediale Verarbeitung des Themas solle mit dem BBFS akkordiert sein. Auch für den Weg der kleinen Schritte müsse der ASA den Mitgliedern und Anrainern Argumente liefern.

Oblasser greift das Thema Ausgleichsmaßnahme auf und legt einen Beschluss der ASA Generalversammlung vor (Beilage 5). Zeitliche Beschränkungen der Allgemeinen Luftfahrt könnten ähnlich der Verordnung zum Rasenmähen erfolgen.

Lipold möchte keinen Deal „RNP-Zustimmung“ gegen „Einschränkung der Allgemeinen Luftfahrt“. Ein Programm „Allgemeine Luftfahrt / GAC“ sei ein SFG internes strategisches Handlungsfeld und ein Konzept werde derzeit zu Papier gebracht. Konkrete Maßnahmen sollen bis Ende 2019 umgesetzt werden und werden sicher Wirkung zeigen. Die Allgemeine Luftfahrt habe allerdings eine starke Lobby in Salzburg und Salzburg sei ein öffentlicher Flughafen mit Betriebspflicht.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss vom 12.12.2018)

Oblasser weist nochmals darauf hin, dass die Einschränkung der Allgemeinen Luftfahrt eine zentrale und aktuelle Forderung des ASA sei. Es sollen zeitnah Vorschläge gemacht werden. Die Ideen aus dem ASA Beschluss sollen dabei unbedingt Berücksichtigung finden (zB. zeitliche Beschränkung für laute LFZ).

Woborsky stellt abschließend aus formalen Gründen fest, dass es derzeit noch kein PNK (Pistennutzungskonzept) gibt. Die Regelung, dass alle Flüge, die aus S-Destinationen kommen, auch vom Süden landen und alle, die in den Süden fliegen, Richtung Süden starten (gleiches gilt für den Norden), wenn es wettertechnisch möglich ist, ist derzeit gelebte Praxis. ACG hat nicht vor, an dieser gelebten Praxis etwas zu ändern. Aber es gibt derzeit keinen Automatismus oder aktiven Vorgang. Die Einforderung eines bestimmten RNP An- oder Abfluges von deutscher Seite ist rechtlich nicht möglich. ACG benötigt auch keine Zustimmung der FLK für eine RNP AR Umsetzung.

Woborsky fordert Klarheit für die Mitarbeiter am Tower. Dazu sei eine „handelbare“ Formulierung, wann der neue RNP AR Gaisberg geflogen werden soll, unbedingt notwendig. Ein Briefing der ACG-Mitarbeiter und der Airlines (Operators Meeting) würde in dem Sinne erfolgen.

Nach ausführlicher Diskussion über Inhalt und Formulierung wird die Zustimmung, den RNP AR Gaisberg zur Nutzung freizugeben, beschlossen und wie folgt formuliert:

Der BBFS stimmt der Nutzung des RNP AR, bei witterungsbedingter Notwendigkeit einer Landung auf RWY 33 als Ersatz für den derzeitigen Circling oder gegebenenfalls RNAV, zu. **Grill** stimmt dem RNP-Beschluss zu, unter dem Vorbehalt, dass in kürzester Zeit im BBFS eine solidarische Lösung zur Entlastung der Moosstraße (durch eine Verschiebung mehr Richtung der Centre Line) erarbeitet wird.

Der RNAV bleibt mit seinem Sichtflugteil weiterhin als Verfahren erhalten, um den Südanflug in engerem Bogen über weniger dicht besiedeltes Gebiet weiterhin zu ermöglichen. Der Circling Approach soll dadurch stark reduziert werden, wodurch es zu einer Entlastung für die Einwohner in der Stadt Salzburg und Freilassing kommt.

► Die Veränderung wird ins Monitoring aufgenommen und dokumentiert und soll die Entlastung belegen.

Der Beschluss kann nach außen kommuniziert werden.

TOP 5: Monitoring

AG Monitoring gibt einen Überblick über alle Monitoring Themen (inkl. Fonds, Bodenlärm, Motoren Testläufe Flying Bulls, Verspätungen...)

Fonds: Beilage 6

Im Budget 2019 sind 120.000,00 € für Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Bodenlärm / Testläufe Flying Bulls:

Flying Bulls betreiben derzeit 3 Alpha Jets. Etwa alle 15 Jahre müssen die kompletten Triebwerke getauscht werden. Bei einem kompletten Triebwerkstausch müssen im Anschluss lange Fullpower-Runs durchgeführt werden (ca. 30 – 50 min.).

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss vom 12.12.2018)

Für 2 Jets haben diese Testläufe 2018 stattgefunden. Die Anrainer wurden darüber vorab informiert. Beim 3. Alpha-Jet wird dies im Jahr 2019 durchgeführt.

Um den Bodenschall möglichst gering zu halten wird der BBFS Flying Bulls ersuchen, für den anstehenden Triebwerkstest auf Grund des Triebwerkstausches bei einem Alpha Jet einen alternativen Standort zu suchen. ACG enthält sich der Stimme, ob eine Wartung in SZG stattfinden soll.

► SFG verfasst das Schreiben an Flying Bulls, Zeitraum Mitte Dezember.

Verspätungen nach 23.00 Uhr 2018:

Im Zeitraum Jänner bis Oktober 2018 wurden 40% weniger Verspätungen als 2017 festgestellt. Damit ist man wieder auf den Werten der Jahre vor 2017.

Airlines, die vermehrt verspätet in SZG operiert haben, wurden vom Flughafen angeschrieben, dies hat positive Auswirkung auf die Verspätungsstatistik. Bei den Airlines (OS, EW) wurden ebenfalls Gegensteuerungsmaßnahmen ergriffen (Piloteninformation, Optimierung der Flotteneinteilung). Die Gründe für Verspätungen sind vielfältig (Engpässe auf den Luftstraßen, 18.000 gecancelte Flüge im LH-Konzern, Air Berlin Pleite; Wetter etc.) und in gewissem Rahmen auch nachvollziehbar, werden aber weder von Anrainerseite noch von Flughafeneseite akzeptiert.

Darstellung der Monitoring Ergebnisse (wo noch „verstehen“, wo Ergebnisse, wo handlungsreif), Berichte und Terminisierungen

Sowohl Linie/Charter und Allgemeine Luftfahrt werden einem Monitoring unterzogen. Monitoring wird aber nicht im Sinne von „Verletzung/Nichtverletzung“ einer aufgestellten Regel verstanden, sondern das Monitoring soll Aufschluss über ein bestimmtes Flugverhalten geben. Durch die Analyse des Flugverhaltens, und in weiterer Folge durch das Bewusstmachen bei den Verursachern, sollen gemeinsam Lösungen erarbeitet werden und daraus ein gewünschtes Verhalten resultieren. Das Monitoring konzentriert sich dabei auf gehäufte Ereignisse und nicht auf Einzelfälle. Mit der Umstellung des Radardatenformates auf Mode S, das ab Februar 2019 eingesetzt wird, ist eine konkrete Zuordnung zum Halter möglich. Allerdings kann aus datenschutzrechtlichen Gründen nur der Halter des LFZ und nicht der Pilot direkt angesprochen werden.

Das Monitoring muss laufend angepasst werden, um mit entsprechenden Fakten auf jeweils auftretende Fragen antworten zu können. Monitoring dient vor allem der Versachlichung der Diskussion.

Typelt hat ein detailliertes Arbeitspapier erstellt an dem, mit den vorgeschlagenen Änderungen, weitergearbeitet wird. Darin wurden die Aufzeichnungen der Flugbewegungen in Bezug auf Streuung und Höhe für besonders kritische Gebiete zusammengestellt. Die festgelegten Avoid Areas wurden im BBFS besprochen und im Detail in der AG Monitoring festgelegt. Gates wurden in Absprache mit den Vertretern der betroffenen Gemeinden und dem ASA in der AG Monitoring festgelegt, abgeändert und auch wieder aufgelassen.

Dieses Procedere für Avoid Areas und Gates soll auch weiterhin beibehalten werden. Der BBFS wird zusammenfassend informiert.

► Für alle Avoid Areas und Gates wird eine kurze Legende verfasst. So wird eine klare Erwartungshaltung geschaffen und den Piloten eine Erklärung warum / wo / wie

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss vom 12.12.2018)

geflogen werden soll, gegeben. Oblasser und Lutzenberger verfassen die Leserführung und übermitteln diese an Typelt.

Die Monitoringdaten werden monatlich für den BBFS erstellt und an die Mitglieder übermittelt. Die Datensammlung ist vorerst ein internes Arbeitspapier. Eine Trendbeschreibung bzw. Gesamtjahresvergleich wird nach Ablauf eines Jahres erstellt.

Erste Verbesserungen bei der Einhaltung von bestimmten Flugrouten wurde von **Schmuck** bemerkt.

Konsequenzen bei Überschreitungen / Nicht Einhaltung, Allgemeine Luftfahrt,

Konsequenzen für Verursacher sind ein sehr komplexes Thema.

Woborsky weist darauf hin, dass vor der Einleitung von Konsequenzen geklärt werden müsse, warum ein Pilot so geflogen ist. Ohne festgestellte Ursache kann die ACG keine Stellungnahme zu einem bestimmten Pilotenverhalten abgeben. Mögliche Ursachen sind eine Anweisung der ACG, das Wetter oder der Pilot selbst. Dann müsse noch eine Unterscheidung in Regelverstoß oder Vereinbarungsverstoß gemacht werden. Eine Stellungnahme von ACG ist außerdem nur zeitnah möglich, da unauffällige Flugdaten gelöscht werden. Woborsky schlägt vor, gezielt einen Zeitraum zu beobachten und eventuell damit einen Rückschluss auf den Zeitraum August und September 2018 zu erhalten. In diesem Zeitraum wurden extrem viele Überflüge im Avoid Area Siezenheim festgestellt.

► Woborsky wird einen möglichen internen Ablauf mit Walter Hager klären. Er bestätigt die Bereitschaft der ACG zur Unterstützung des Monitorings.

Oblasser schlägt für den Fall, dass es sich um eigenmächtiges Pilotenverhalten handelt, folgendes Procedere vor: Wenn Muster erkennbar sind, sollen die Halter identifiziert werden und ihnen das gewünschte Verhalten nahegebracht werden.

Beschluss:

Die Überflüge über der Altstadt und von Wals/Siezenheim sollen in einem kurzen Beobachtungszeitraum vertieft analysiert werden, da die Anzahl der unerwünschten Überflüge als zu hoch eingestuft wurde.

Procedere dazu:

→ Feedback von ACG an Lutzenberger und Oblasser über den Beobachtungszeitraum

→ Feedback von ACG an Lutzenberger und Oblasser über Beendigung der Beobachtungen

→ Termin AG Monitoring - Analyse der Ergebnisse

→ Besprechung mit Verursachern (Flugschulen, Allgemeine Luftfahrt)

Platzrunden, Überflug Altstadt ► vertieftes Monitoring beschlossen

Ergebnisse aus dem Monitoring der VERDA SIDs

Werden korrekt und fast ausschließlich auf Sicht geflogen.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss vom 12.12.2018)

98 dB Grenze Ermittlung und Handhabung (Def. lärmarme LFZ) : nicht behandelt

Karten mit Korridoren der neuen RNP-Verfahren (ACG-Vorschlag von der 24. Sitzung)

Als Beispiel werden RNP Karten von Wien (Beilage 7) dem Protokoll beigelegt. Die Verfahren werden so präzise geflogen, dass die Anzahl der LFZ anhand des Plots nicht erkannt werden kann. Es ist nur ein Strich erkennbar, der praktisch als Korridor bezeichnet werden kann. ► **es wird beschlossen, dass es derzeit keine Notwendigkeit gibt, derartige Karten für Salzburg zu erstellen.**

„Idle revers“ wurde in die AIP aufgenommen. Ein Monitoring in Bezug auf idle revers ist schwer, es gibt auch derzeit keine Beschwerden in diese Richtung. **Daher derzeit kein aktives Monitoring nötig.**

TOP 6: Helikopterflüge (ÖAMTC / BMI) Gast: Stefan Dürager

Die Priorität von Rettungsflügen steht außer Frage. Die Anzahl der Flüge von Blaulichtorganisationen, ÖAMTC und anderer Einsatzorganisationen nimmt aus diversen Gründen (u.a. System der medizinischen Versorgung) zu. Alle Rettungsflüge finden volle Akzeptanz in der Bevölkerung.

Schmuck weiß aus seiner Zeit als Hubschrauberpilot vom Grundsatz „avoid blade flapping“ (Klatschen des Rotorblattes).

Dürager bestätigt die Gültigkeit dieses Grundsatzes, weist aber darauf hin, dass blade flapping ab einer Geschwindigkeit von 50 bis 60 Knoten automatisch auftritt und die Lautstärke von der Windrichtung abhängt. Die Piloten selbst hören das Geräusch nicht, daher ist blade flapping sehr schwer zu vermeiden.

Dürager bestätigt weiter, dass

- bei Einsatzflügen der sicherste und direkteste Weg geflogen wird. Bei der Routenwahl wird aber auch auf die Lärmbelastung der Anrainer geachtet.
- es wenige Beschwerden gibt. Die Neubauten rund um das LKH entsprechen lärmtechnisch dem neuesten Stand, und dementsprechend gibt es keine Probleme mit den Anrainern.
- alle Anliegen der Anrainer angehört und ernst genommen werden. Aber nur bei entsprechender Information können die Piloten reagieren.
- ÖAMTC und Rotes Kreuz keine Hubschrauber-Nachteinsätze für Salzburg planen. Nachteinsätze werden nicht angenommen. Eine Rückkehr zum Stützpunkt kann allerdings nach Eintritt der Dunkelheit erfolgen. Nachteinsätze werden in Salzburg ausschließlich vom BMI/Polizei geflogen.
- über die Anzahl der Anflüge auf das LKH keine Aufzeichnungen vorliegen. Das LKH bzw. auch das UKH werden grundsätzlich direkt angefliegen, die Rückkehr zum Stützpunkt erfolgt aus Lärmschutzgründen über der Innsbrucker Bundesstraße bzw. über der Moosstraße.
- die Kooperation mit ACG perfekt läuft. Dazu bestätigt Woborsky: Einsatzflüge haben top priority.

Schmuck ersucht bei Anflug auf das LKH das extrem laute „blade flapping“ zu vermeiden.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss vom 12.12.2018)

Brugger äußert den Wunsch der Anrainer, dicht besiedeltes Gebiet – wenn möglich.- zu meiden. Vor allem bei der Rückkehr zum Stützpunkt oder bei Fehleinsätzen.

Typelt merkt an, dass Flüge von ÖAMTC und BMI im Monitoring unter „excused“ aufscheinen, wenn diese Flüge innerhalb von Avoid Areas stattfinden oder Gates durchfliegen. Diese Flüge werden auch nicht auf Web-Trak veröffentlicht.

Dürager bestätigt, dass alle Piloten bemüht sind die Anrainer zu schonen. Es wird versucht, möglichst hoch zu fliegen und Avoid Areas (z.B. Altstadt) zu meiden.

Fazit der Diskussion:

► Die Piloten werden über die kritischen Gebiete informiert und gebeten – im Rahmen ihrer Möglichkeiten – darauf Rücksicht zu nehmen.

TOP 7: Arbeitspläne und nächste Schritte

Das Thema „Allgemeine Luftfahrt / GAC“ ist ein SFG internes strategisches Handlungsfeld. Ein Gesamtkonzept wird derzeit erstellt und soll Schritt für Schritt bis Ende 2019 umgesetzt werden. Daraus werden sich Verbesserungen in Bezug auf die Allgemeine Luftfahrt ergeben.

TOP 8: Rückbindung und Kommunikation nach außen

Die ACG hat eine Zusammenfassung erstellt, die einen Überblick über die bisher geleistete Arbeit des BBFS und seiner Ergebnisse gibt.

Die laufenden Arbeiten werden von SFG in einer Fortschrittskontrolle dargestellt (Beilage 8). ► Dazu wird um Feedback der BBFS Mitglieder ersucht.

Beide Dokumente (ACG Zusammenfassung und Fortschrittskontrolle) unterstützen die Rückbindung und werden der allgemeinen Öffentlichkeit über die Homepage zur Verfügung gestellt.

TOP 9: Organisatorisches und Termine 2019

Für die 27. BBFS-Sitzung wurde **Mittwoch, 3. April 2019 von 10.00 Uhr bis 17.30 Uhr festgelegt.**

TOP 10: Allfälliges

Am 20.10.2018 haben Hubschrauberrundflüge für eine Businessgruppe stattgefunden. Die Hubschrauber sind dabei auch in Formation geflogen. Eine Vorabinformation an den BBFS wäre wünschenswert!

Ein Eurowingsflug vom 31.10.2018 wurde von den Anrainern beanstandet. Das Thema wird mit dem Ersuchen um Stellungnahmen an EW weitergeleitet. ► Der BBFS wird über das Ergebnis informiert.

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

AKTIONSPLAN

MT	Kurzberichte der Sitzungen,	laufend
ACG	Monitoring: →Feedback von ACG an Lutzenberger und Oblasser über den Beobachtungszeitraum →Feedback von ACG an Lutzenberger und Oblasser über Beendigung der Beobachtungen →Termin AG Monitoring - Analyse der Ergebnisse →Besprechung mit Verursachern (Flugschulen, Allgemeine Luftfahrt)	
AG Monitoring	Procedere für die beschlossenen Monitoringthemen klären (RNP AR Gaisberg, Altstadt, Wals/Siezenheim)	
SFG	Fortschrittskontrolle anpassen	laufend
SFG	Hubschrauberpiloten über kritische Gebiete informieren	erledigt 9.11.2018
SFG	Schreiben Flying Bulls wg. Standort Triebwerkstausch	
Oblasser, Lutzenberger an SFG	Legende für Gates und Avoid Areas	erledigt 9./10.11.2018
EW	Information über EW-Flug am 31.10.2018	erledigt 22.11.2018
AG Leiter	Protokolle der AGs verteilen	laufend
Alle	Durchsicht Kurzbericht und Fortschrittskontrolle und Bekanntgabe der Änderungswünsche an Moderation bzw. SFG	laufend

Beilagen:

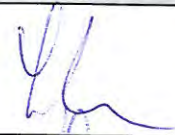
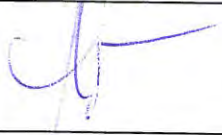
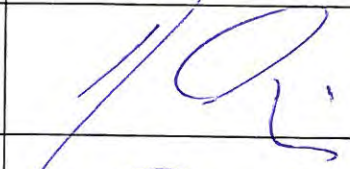


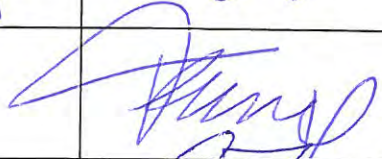
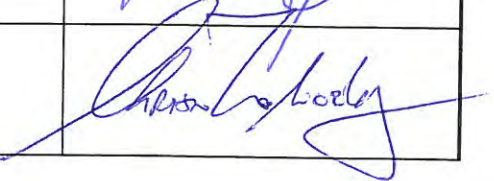
1. Anwesenheitsliste
2. TO
3. Umgebungslärm-Aktionsplan Schreiben BMVIT
4. Position der Gemeinde Anif zum Gaisberg RNP Anflug
5. Beschluss ASA Generalversammlung
6. Fonds / Förderung Schallschutzmaßnahmen
7. Beispiel RNP Karte VIE
8. Fortschrittskontrolle

Anwesenheitsliste

26.Sitzung BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

Datum / Zeit: 07.11.2018/ 10.00 -17.30 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH/Sitzungszimmer 2.OG

	Name Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	Unterschrift
1	ASA / Schuch P.	
2	ASA / Oblasser	
3	ASA / LEITNER (Gast)	von C. Leitner
4	ASA / GRILL	
5	Wals-Siezenheim / Brugger	
6	Anif/Prödlip / H. Lutzenberger	
7	Reinhold Salzburg / D. Penningers	
8	AG / C. Woborsky	

9	SFG, C. Tupelt	O. Foppel
10	R. Lmold	Fried
11	D. Watzak - Helmer	Watzak
12	L. TAZREITER	py. Tazreiter
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		
21		

BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg
26. Sitzung

Datum: 07. November 2018 / 10.00 bis 17.30 Uhr
Ort Salzburg Flughafen GmbH / Sitzungszimmer
Moderation Ursula König

Tagesordnung (Vorschlag Moderation)

1. Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit
 2. Tagesordnung
 3. Informationsaustausch
 - FLK – Vorbereitungen (z.B. Umstellung der Lärmdaten-Erfassung, TN der Ö-Bgm.)
 - Rückmeldung BMVIT zu Umgebungslärm-Aktionsplan, Stn. des BBFS
-

4. Stand der bilateralen Verhandlungen (Gespräche auf Ministerebene, Wahlen in Bayern und Einfluss auf bilaterale Verhandlungen, Kontakte mit den Bürgermeistern Deutschland)

5. Monitoring

- AG Monitoring zu
 - Überblick über alle Monitoring Themen (inkl. Fonds, Bodenlärm, Allg. Luftfahrt, Motoren-Testläufe Red Bulls, Verspätungen, ...)
 - Darstellung der Monitoring Ergebnisse (wo noch „verstehen“, wo Ergebnisse, wo handlungsfäh)
 - Ergebnisse aus dem Monitoring der VERDA SIDs
 - Platzrunden
 - Überflug Altstadt
 - 98 dB Grenze Ermittlung und Handhabung (Def. lärmarme LFZ)
 - Konsequenzen bei Überschreitungen / Nicht-Einhaltung
 - Berichte und Terminisierungen
- Karten mit Korridoren der neuen RNP-Verfahren (ACG Vorschlag von der 24. Sitzung)

6. Helikopterflüge (ÖAMTC / BMI): Diskussion mit einem Vertreter der Helikopterpiloten vorgesehen
-

7. Arbeitspläne und nächste Schritte

8. Rückbindung und Kommunikation nach außen

9. Organisatorisches und Termine 2019

10. Allfälliges

Typelt Claudia

Von: Deimel Johannes <Johannes.Deimel@bmvit.gv.at>
Gesendet: Donnerstag, 16. August 2018 13:20
An: Haaß Barbara
Cc: Typelt Claudia; Lauchart Claudia; Stockinger Sonja
Betreff: AW: Stellungnahme zum Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2018 - Teil 19 Flughafen Salzburg

Kennzeichnung: Zur Nachverfolgung
Kennzeichnungsstatus: Gekennzeichnet

Sehr geehrte Frau Haaß,

Vielen Dank für die Übermittlung der Stellungnahme des BBFS zum Vorabzug des Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2018 - Teil 19 Flughafen Salzburg. Die vorgebrachten Änderungen und Ergänzungen werden zur Gänze in das Kapitel 8 des Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2018 - Teil 19 Flughafen Salzburg aufgenommen werden.

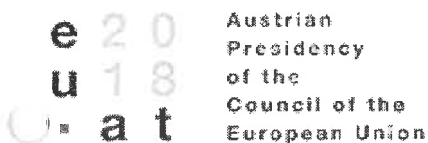
Mit den besten Grüßen,
Johannes Deimel

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
IV/L1 – Strategie und Internationales

Mag. Johannes DEIMEL

Radetzkystrasse 2, 1030 Wien
Tel.: +43 1 711 62 – 65 9608
E-Mail: johannes.deimel@bmvit.gv.at
www.bmvit.gv.at

www.eu2018.at



Von: Haaß Barbara [<mailto:b.haass@salzburg-airport.at>]
Gesendet: Freitag, 13. Juli 2018 09:11
An: umgebungslaerm-flug; Deimel Johannes
Cc: Typelt Claudia; Lauchart Claudia; Stockinger Sonja
Betreff: Stellungnahme zum Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2018 - Teil 19 Flughafen Salzburg

Sehr geehrter Herr Mag. Deimel,
sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der 25. Sitzung des BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg (BBFS) wurde über den Vorabzug des Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2018 - Teil 19 Flughafen Salzburg diskutiert.

Die Mitglieder des BBFS (dieser setzt sich aus Vertretern der Gemeinden Anif/Grödig, Hallein, Wals-Siezenheim, Anrainerschutzverband, Eigentümer Stadt und Land Salzburg, Austro Control, Airlines und Salzburger Flughafen GmbH zusammen) übermitteln eine im Konsens vereinbarte Stellungnahme zum o.a. Vorabzug. Die Änderungen bauen auf dem Originaltext auf und wurden im Überarbeitungsmodus erstellt.

Die vom BBFS erarbeiteten Änderungsvorschläge zu diesem Themenkreis stellen relevante Ergebnisse der Arbeit des BBFS dar um Missverständnisse zu vermeiden.

Die Mitglieder ersuchen um positive Beurteilung und Übernahme in den Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2018 - Teil 19 Flughafen Salzburg.

Mit freundlichen Grüßen

Gesendet von Barbara Haaß, Sekretariat Planung & Bau im Namen und Auftrag von:

Prok. Dipl.-Ing. Rudolf Lipold

Bereichsleiter Technik // Executive Vice President Technical Services
Mitglied des BBFS

Salzburger Flughafen GmbH

Innsbrucker Bundesstraße 95 // 5020 Salzburg - Austria

Tel: +43 662 8580-300 // Fax: +43 662 8580-330

r.lipold@salzburg-airport.at

salzburg-airport.com // facebook.com/salzburgairport



flieg.salzburg-airport.com

Landes- als Handelsgericht Salzburg | FN61365v | ATU33792606

! ACHTUNG ! Pistensanierung & Flughafensperre 24.04.-28.05.2019

Flieg ab Salzburg!

Im **Sommer nonstop** nach...

- Mallorca • Sardinien • Korsika • Türkei
- Griechische Inseln • Ägypten • Bulgarien
- Hamburg • London • Berlin • Split

[Flüge online buchen!](#) +++ [Newsletter abonnieren](#)

Position der Gemeinde Anif zum „Gaisberg RNP Anflug“ (*)

(*) Anflug von Norden kommend über die Stadt Salzburg, Elsbethen und Anif mit Landung von Süden auf Piste 33

Vorbemerkungen:

1. Es wird in keiner Weise bestritten, dass Freilassing den Flugverkehr deutlich mehr verspürt als Anif oder Grödig. Es geht jedoch bei der derzeitigen Diskussion nicht nur um Anif und Grödig, sondern auch um die bereits jetzt äußerst stark belasteten Gebiete im südlichen Bereich des Flughafens, die wesentlich näher zur Piste liegen als Freilassing und bei welchen es bereits heute deutlich höhere Dauer- und Maximalschallwerte und damit auch lärmbedingte Einschränkungen bzgl. Bebaubarkeit, etc. gibt.
2. Es geht auch nicht um eine Technologiediskussion RNP oder nicht RNP. Es geht um eine möglichst lärm- und schadstoffoptimale Nutzung von Routen sowie deren faire Belegung.
3. Der Maßstab für die Beurteilung müssen objektiv nachvollziehbare Belastungsdaten unter Berücksichtigung ökologischer Aspekte (Schadstoffe, gesamte durch einen An-/Abflug verursachte Lärmmenge) sein. Aussagen wie „wir wollen weniger Überflüge“, „Starts interessieren uns nicht, wir wollen weniger Landungen“ sind zwar verständlich, stellen aber keine Verhandlungsbasis dar, die von jenen, die heute bereits stärker belastet sind und dann noch mehr belastet würden, akzeptiert werden kann.

Zur Diskussion stehender Vorschlag bzgl. Gaisberg RNP Anflug:

Vorschlag: der von der ACG bereits berechnete Anflug möge vom BBFS für einen Beobachtungszeitraum von 1 Jahr freigegeben werden.

Es gibt auch Schriftstücke, in welchen dieser Anflug als „der künftig zu bevorzugende“ dargestellt wird bzw. Aussagen, dass man von deutscher Seite auf die Fluglinien Druck ausüben werde, diesen Anflug wann immer möglich zu nutzen.

In den der BBFS-Sitzung vorausgehenden Diskussionen kamen dazu u.a. folgende Argumente seitens der Befürworter des Vorschlags:

- I. Es wird ohnedies wahrscheinlich nur die AUA mit der Embraer den Anflug fliegen, wir sprechen daher über max. 6 Flüge pro Tag
- II. Es wird ja eine Probeperiode vereinbart, in der man Messungen macht und nach der man die Auswirkungen diskutieren wird
- III. RNP wird auf jeden Fall kommen, das ist auch eine EU Regelung

Position der Gemeinden Anif und Grödig zum Vorschlag:

- Es ist uns bewusst, dass es für die bayerischen Gemeindevertreter aufgrund der in den letzten Jahren der Bevölkerung kommunizierten Forderungen und Erwartungen schwer ist, ein realistisch umsetzbares Gesamtpaket aufgrund objektiv messbarer und auch im rechtlichen Sinne relevanter Kriterien zu verhandeln und zu vereinbaren.
- Es ist jedoch auch ein Irrtum zu glauben, die Diskussionen mit den bayerischen Gemeinden werden durch Freigabe des Gaisberg RNP Anflugs an Intensität nachlassen.

Die jüngst gesetzten Maßnahmen „Wegfall PEREX“ und „Freigabe RNP Tauernan- und -abflug“ werden heute nicht einmal mehr erwähnt, es wird sogar von weiter steigender Belastung gesprochen.

- Wir bekennen uns zum Prinzip, dass bei entsprechenden Wetterbedingungen alle Flüge, die aus/nach SO-, S- oder SW- Destinationen kommen/fliegen und aus diesen Richtungen in den Luftraum von Salzburg eintreten, auch geradlinig von Süden landen bzw. nach Süden starten, der Rest von bzw. nach Norden.
- Es macht weder aufgrund der heute bereits gegebenen Belastungsverteilung (siehe bestehende Lärmschutzzonen bzw. die Lärmschutzbereiche für den Flughafen Salzburg nach ÖAL und AzB) noch im Sinne der durch die entstehenden Umwege verursachten Schadstoffe und Gesamtlärmmenge, der Wirtschaftlichkeit für die Fluglinien (mehr Zeit, mehr Sprit) und der Sicherheit (Kurvenanflug gegen Untersberg) Sinn, ohne witterungsbedingte Notwendigkeit vom vorgenannten Prinzip und damit vom ILS Anflug abzuweichen.
- Vereinbarungen von Probezeiten, etc. halten wir für „kosmetisch“. Wie schnell die RNP Technologie in wie großem Umfang genutzt werden wird, kann heute niemand voraussagen. Wir müssen jedoch auch einen längerfristigen Betrachtungszeitraum im Auge haben. Und wenn dieser Anflug ohne Berücksichtigung von Belastungsverteilung, Schadstoffen, etc. als bevorzugter Anflug etabliert wird, lässt sich dies wohl kaum mehr zurückdrehen.
- Wir können einer Freigabe des Gaisberg RNP Anflugs daher nur zustimmen, wenn sichergestellt ist, dass er nur dann genutzt wird, wenn dies witterungstechnisch absolut erforderlich ist und wenn weiters den Fluglinien klar kommuniziert wird, dass bei witterungstechnischer Notwendigkeit eines Südanflugs nach Möglichkeit wie derzeit der bestehende Sichtflugteil mit engerem Bogen im weniger besiedelten Gebiet zwischen Anif und der Stadt Salzburg genutzt wird.
- Wir sind jedoch weiterhin gerne bereit, die 2016 bzw. 2017 begonnenen Gespräche über ein Gesamtkonzept wieder aufzunehmen.

Anif, 7. November 2018

Beschluss der ASA Generalversammlung :

Das globale Klima wird sich im Zeitraum von 2030 bis 2052 dem UNO-Bericht zufolge ohne radikale Gegenmaßnahmen um 1,5 Grad Celsius erwärmen. Um diesen Wert nicht zu überschreiten, müsse bis 2050 der Anteil erneuerbarer Energie bei 70 bis 85 Prozent liegen, hieß es in dem in der Nacht auf Montag veröffentlichten IPCC-Sonderbericht.

Der Ausstoß des klimaschädlichen Kohlendioxids (CO₂) müsse bis 2030 um rund 45 Prozent gegenüber dem Wert von 2010 reduziert werden. Zur Jahrhundertmitte müsse der Ausstoß unter dem Strich bei null liegen. Gelingt das nicht, müsse der Atmosphäre CO₂ entzogen werden.

***Fliegen ist die umweltschädlichste Verkehrsform.** Da sich Flugzeuge in einem sehr sensiblen Bereich der Atmosphäre bewegen, bleiben die Schadstoffe dort besonders lange wirksam, die tiefen Temperaturen fungieren zusätzlich als Verstärker. Die direkte Klimabelastung durch die Verbrennung von Kerosin ist laut dem Österreichischen Portal für Umweltbildung somit etwa dreimal so hoch wie bei Bodentreibstoffen.*

Die CO₂-Emissionen des Flugverkehrs wachsen ferner weltweit schneller als in allen anderen Bereichen. Europaweit stammen zwölf Prozent der durch den Verkehr verursachten CO₂-Emissionen von der Flugzeugindustrie – Tendenz steigend. Laut dem Umweltbildungsportal haben sich in Österreich die Flugverkehrsemissionen innerhalb eines Jahrzehnts mehr als verdoppelt. Dem Klimaschutzbericht zufolge sind die Treibhausgasemissionen hierzulande von 2015 auf 2016 um rund ein Prozent gestiegen. (Quelle: ORF 8.10.2018)

Was hat das nun mit Salzburg zu tun? SEHR VIEL!

Der Salzburger Stadtflughafen liegt inmitten des Lebensraumes von rd. 150.000 Einwohner*innen. Die Belastung durch Lärm- und CO₂ Emissionen ist ein Faktum. Die Klimakrise ist ein Faktum. Die Anwesenheit und Bedeutung des Flughafens sind ebenfalls Fakten – zwischen diesen Polen braucht es den Interessensausgleich und das Verantwortungsbewusstsein!

Uns als ASA ist der Schutz der Stadtbevölkerung Auftrag – damit einhergehend ist die Forderung nach Einschränkung der Flugbewegungen über der Stadt eine zwingende!

Neben dem kommerziellen Flugverkehr ist der Anteil der **allgemeinen Luftfahrt** (1. – 2. Quartal 2018 im Verhältnis 9.956 : 20.145) ein äußerst Belastender. Vor allem an sonnigen Wochenenden treibt es Flugsportbegeisterte in großer Zahl in die Luft über der Stadt und ihren Naherholungsräumen. Rundflüge, Schulungsflüge, Freizeitvergnügungsflüge – all das passiert über den Köpfen von ruhe- und entspannungssuchenden Menschen am Boden. Es ist völlig unverständlich, dass über dem Stadtgebiet überhaupt Sportfliegerei – das Hobby einiger Weniger auf Kosten von Vielen – überhaupt passieren kann!

Wir fordern daher eine zeitliche Beschränkung dieser allgemeinen Luftfahrt von Mo – Fr 9 – 12 und 14 – 17 Uhr, Sa 9 – 12 Uhr sowie ein völliges Flugverbot an Sonn- und Feiertagen!

Gesamt Lärmschutz ab 2012 (Stand QU3/18; offenes Jahr 2018: Betrag lt. Bindung)	
Schallschutzfenster/Türen	€ 428.929,97
Instandhaltungen/Servicierungen	€ 47.666,99
Externe DL	€ 54.495,93
Software zur Flugwegdarstellung	€ 101.986,53
Summe direkte Förderung	€ 476.596,96
Summe inkl. sonstiger Kosten	€ 633.079,42

Anfragen gesamt	263
Anträge	119
Zusage	93
ausbezahlt	85
Servicierungen	46
Anzahl Förderungen und Servicierungen	139

davon betreffen 3 Förderungen den 150 m Streifen Süd



Fortschrittskontrolle

14 Punkte Programm

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

14 Punkte Programm

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

14 Punkte Programm

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

14 Punkte Programm

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

Flugrouten

Allgemein

Thema	Status	Anmerkungen
Prüfung steilerer An- bzw. Abflugwinkel	erledigt	Späteres Klappeneinfahren, früheres Landeklappen- und Fahrwerksausfahren, etc. können sogar mehr Lärm verursachen.
Plan Bevölkerungsdichte / Flugrouten / Flugspuren	erledigt	Betroffenheitsanalyse
Festlegung der Betriebsrichtung, Entscheidungskriterien des Towers	erledigt	
Einsatz von GBAS	Ruhend gestellt	Keine substanziellen Verbesserungen für SZG

Flugrouten

Allgemein

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

Flugrouten

Allgemeine Luftfahrt

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

Allgemein

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

Bodenlärm

Allgemein

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

Daten

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

Daten

Thema	Status	Anmerkungen
Landkarten mit eingetragenen Korridoren für die einzelnen An- und Abflugverfahren	Offen	ACG
Aerosolmessungen	Projekt wird weitergeführt – gemeinsam mit D	Vortrag durch DI Kranabetter vom Land Salzburg erfolgt
Umstellung Radardatenformat auf Mode S	Umsetzung Frühjahr 2019	

Monitoring

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

Betriebszeiten

Thema	Status	Anmerkungen
Deckelung	erledigt	Von den Eigentümern nicht ins Auge gefasst
Verspätungen	Juli 2018	Änderungen der Block-off Zeiten um Starts nach 23.00 Uhr zu vermeiden
Verspätungen	laufend	Kontakt mit Airlines um eine Reduktion der verspäteten Landungen nach 23.00 Uhr zu erreichen

Fonds

Thema	Status	Anmerkungen
Erstellung strategischer Lärmkarten	Alle 5 Jahre	Neue Lärmkarten vom BMVIT und BMNT veröffentlicht 2018
Schallschutzförderung	laufend	Basis: aktuelle strategische Lärmkarten Förderung im Ausmaß von 60%
Schallschutzförderung	laufend	erweiterter Bereich im Norden und Süden (je 75m beidseits der Pistenmittellinie) Förderung im Ausmaß von 100%
zusätzliche Mittelherkunft auf FEG-Konformität prüfen	erledigt	
Lärmabhängige Gebühren / Incentivemodell	offen	

Diverses

Thema	Status	Anmerkungen
Stellungnahme zum Aktionsplan strategische Lärmkarten 2017	Erledigt	Stellungnahme des BBFS wird vollinhaltlich übernommen

Öffentlichkeitsarbeit - Kommunikation

Thema	Status	Anmerkungen
Informationen betreffend Baumfällungen bei Lärmschutzwällen	laufend	
Erstellung und Veröffentlichung des Lärmberichtes quartalsweise	laufend	Anpassungen an laufende Wünsche
Presseinformationen	bei Bedarf	
Anfragen über office@bbfs.at	laufend	
Webpage bbfs.at	erledigt	
Infos aus der FLK für den BBFS	laufend	
Einladung von Experten oder Vertretern von Airlines zu einzelnen Themen	bei Bedarf	
Informationen bzw. Anfragen an Airlines bei speziellen Änderungen zu An- und Abflugrouten	bei Bedarf	