

**Protokoll 31. Sitzung des
„BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“**

Datum: 31. März 2022 / 10.00 Uhr bis 17.30 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH / Terminal 2

TOP 1: Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit

Anwesende (o.T.):

(Beilage 1, Anwesenheitsliste)

Günter Oblasser / ASA

Brigitte Grill / ASA

Meik Müller / ASA

Hermann Lutzenberger / Gemeinden Anif und Grödig

Christian Indinger / Gemeinde Hallein

Bernhard Dallner / Eurowings

Rudolf Lipold / SFG

Claudia Typelt / SFG

Claudia Schneeweiß / SFG

Ursula König / Moderation

per Videoschaltung

Karin Kern-Zöch / Austro Control

Christina Rudorf-Ortner / Stadt Salzburg

Leopold Tazreiter / Austrian Airlines

Norbert Gruber / SFG

Nicht anwesend (entschuldigt):

Dominik Fenninger-Sippel / Land Salzburg

Daniela Beck / Land Salzburg

Walter Hager / Austro Control Salzburg

Stefan Brugger / Gemeinde Wals - Siezenheim

Alexander Klaus / SFG

Gäste

zu Top 11: Verena Mitgutsch / SFG, Peter Galler / SFG

zu Top 8: Thomas Hasenburger / Österreichischer Aeroclub

Das Protokoll der 30. Sitzung wurde mit E-Mail Beschluss vom 11.01.2022 genehmigt.
Die Präsentationen zu Top 12 Terminalentwicklung Beilage 2 wird mit diesem Protokoll nachgereicht.

TOP 2: Tagesordnung Die TO ist Anhang des Protokolls (Beilage 3, genehmigte TO).
Der Tagesordnungspunkte 11 wird vorgezogen, die Tagesordnungspunkte 7 und 8 wurden gemeinsam abgehandelt.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 13.5.2022)

TOP 3: Informationsaustausch

Dallner überbringt die Information, dass die Problematik der frühen Abflüge aus SZG der zentralen Flugplanung in Köln bewusst sei, aber auf Grund der Rotationen und Slots ohne Flugstreichung nicht anders operiert werden kann.

Die Antwort ist für die Anrainer unbefriedigend. Vor allem am Wochenende sind die Abflüge um 6 Uhr sehr belastend.

Grill berichtet über die Neuformation des ASA

Obmann: Mike Müller

Obmann-Stv: Astrid Rössler

Schritfführer: Günter Oblasser

Finanzreferentin: Brigitte Grill

TOP 4: Information zum Sommerflugplan

Dallner informiert, dass es seitens der EW (Eurowings) keine relevanten Veränderungen gibt. Untertags finden 2 Flüge nach Deutschland statt, in den Randzeiten gibt es keine Veränderungen.

Die 3 in SZG stationierten LFZ gehen in der Früh hinaus und kommen am Abend wieder retour.

Lipold informiert, dass die Prognose des Verkehrsaufkommens am Flughafen für 2022 derzeit ca. 80% des Aufkommens von 2019 beträgt. Für 2022 werden 1.035.00 Pax prognostiziert. Ein großer Unsicherheitsfaktor ist aber nach wie vor die Entwicklung der Pandemie und die geopolitische Lage (Ukraine-Krieg). Eine Erholung des Flugverkehrs wird voraussichtlich erst mit 2025+ eintreten.

Unter den Highlights des Sommers finden sich auch einigen neue Süddestinationen mit „südlichen“ Operatoren (Air Serbia, flynas, flydubai). Eine gravierend höhere Belegung der Südrouten würde lt. **Dallner** aber mangels Interesse der Fluglinien bzw. wegen fehlender Fliegbarkeit nicht zu erwarten sein. Auch Turkish Airlines bevorzugt einen Anflug aus dem Osten.

Beilage 4 Unterlagen SFG Sommerflugplan und Prognosen

TOP 5: AG1 Flugschulen: Diskussion der Ergebnisse.

Beilage 5a AG 1 Kurzprotokoll vom 2.2.2022, Beilage 5b AG 1 Protokoll vom 17.3.2022, Beilage 5c Platzrunde vom 17.3.2022

Heli Austria

Dank eines Gespräches mit Vertretern des BBFS und Heli Austria, hat Heli Austria, den Rundflug „rund um die Stadt Salzburg“ mit Ende März 2022 aus dem Programm genommen.

Bei den restlichen Flügen von Heli Austria handelt es sich um lokalen Flugverkehr mit normalen An- und Abflügen, bei denen alle Verfahren eingehalten werden. Holding findet über unbesiedeltem Gebiet statt. Eine lokale Entlastung findet somit statt.

Allerdings kollidieren intern vorgeschriebene Flugrouten von Heli Austria mit den im AIC verlautbarten „Avoid Areas“ (im Süden und Siezenheim) und sollen daher angepasst werden.

Avoid Areas

Der Begriff „Avoid Area“ wird ausführlich diskutiert.

Kern-Zöch stellt zum Begriff „Avoid Area“ klar:

- ein rechtlich korrektes Wording und die Nutzung korrekter Begriffe sind der ACG ein großes Anliegen. Es geht nicht darum, diese Zonen zu eliminieren, sondern rechtlich eindeutige und klar Definitionen zu verwenden.
- begriffliche Altlasten sollen aufgearbeitet werden,
- der im BBFS eingeführte und gebräuchliche Begriff „Avoid Area“ ist missverständlich,
- ein „Area“ ist ein genau definierter Bereich mit genauen Grenzen und Eckpunkten,
- in SZG handelt es sich um Auswertungs-Polygone für VFR Flüge, die im AIC veröffentlicht sind

Oblasser stellt fest:

- der Begriff wurde im BBFS von ACG (Ch. Woborsky) so eingeführt und ist seither gebräuchlich und geläufig.
- „Avoid Areas“ – mit dieser Begrifflichkeit – gibt es auch in Vösendorf - die Einhaltung funktioniert dort gut,
- für den ASA ist die Verlautbarung im AIC mehr als eine Information. Die „Avoid Areas“, die man nicht überfliegen soll, wurden einvernehmlich mit den Nutzern festgelegt und im AIC festgeschrieben,

Kern-Zöch erklärt: Bei definierten Areas müssen Höhen und Eckpunkte, also Geländemarken, die aus der Luft für den VFR-Piloten klar ersichtlich sind, festgelegt werden. Das können Gebäude, Straßen etc. sein. Auch bei den Platzrunden müssen genaue Landmarken angegeben sein. Aber es bestehen keine Vorschriften wie ein VFR-Pilot fliegen MUSS.

Lutzenberger und **Müller** fragen nach dem Procedere, rechtlich verbindliche Gebiete gem. LFG zu definieren.

Denn das gemeinsame Ziel ist es, rechtlich verbindliche Definitionen für Avoid Areas zu finden und dadurch auch die Einhaltung besser beurteilen zu können.

Kern-Zöch schlägt vor, zuerst mit den ACG-Juristen zu analysieren, ob überhaupt Verbesserungspotenzial vorhanden ist.

Die Anrainer und SFG schlagen vor, vorab die Betroffenheit der Anrainer zu beurteilen und daraus die nötigen Eckpunkte/Landmarken der Avoid Areas zu definieren.

Der BBFS entscheidet eine Arbeitsgruppe (AG) zu gründen, um die Klärungen zu erreichen.

Teilnehmer: Anrainergemeinden, ASA, Flughafen, Flugschulen unter ständiger Einbindung der ACG

Ziel der AG: die bereits gemeinsam vereinbarten Bereiche der Avoid Areas werden geprüft um eindeutige und klarere Erkennung und Definition und in der Folge Einhaltung dieser Bereiche zu ermöglichen. Letztlich ist es Ziel des BBFS und explizit auch der

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 13.5.2022)

ACG mehr Verbindlichkeit für die Einhaltung und klare Verfahrensschritte bei Nicht-Einhaltung definieren zu können.

→ AIC könnte mit geänderten Wortlaut eindeutig und klarer neu veröffentlicht werden.

Zeitplan: Die AG wird im Frühjahr 2022 die Arbeit beginnen, die Ergebnisse sollen in der nächsten BBFS-Sitzung besprochen werden können. Die Implementierung einer neuen AIC wird von **Kern-Zöch** mit Herbst 2023 angegeben (Festlegung der Geländemerkmale, rechtliche Bewertung der Sicherheitsapplikationen, Prozess der Verlautbarung)

Dieser Zeitplan und die lange Dauer stößt bei den Anrainern und bei ASA auf großes Unverständnis.

Season Opener

Kern-Zöch erläutert, dass zum Seasonopener der ACG keine Anrainer eingeladen werden sollen, da dies das als Briefing-Veranstaltung konzipierte Meeting auf eine andere Schiene bringen würde. Es werde aber zukünftig einen Schwerpunkt Anrainer auf der Agenda geben. Der nächste Seasonopener findet im Frühjahr 2023 statt. Dies wird von den AnrainervertreterInnen mit Enttäuschung zur Kenntnis genommen, die Argumentation ist für sie nicht nachvollziehbar.

Rolle der ACG bei der Überwachung der „Avoid Areas“

Kern-Zöch stellt fest, dass Fluglotsen nicht in der Lage seien, Verfehlungen von Piloten in der Luft aus ihrer Perspektive festzustellen. Dafür gibt es mehrere Gründe:

- Eine Detektion über den vorhandenen Radarschirm ist aufgrund der Bildgröße nicht möglich. Die Anschaffung von zusätzlichen Bildschirmen ist erstens zu teuer und
- zweites ist das Arbeiten auf zwei, in der Größe unterschiedlichen Bildschirmen ein Sicherheitsrisiko.
- Ein zusätzlicher 3. Fluglotse ist zu teuer und unter Berücksichtigung des Reaktionsverlustes nicht effizient (Reaktion von der Feststellung des Eindringens in noise sensitive area bis zur Information des Piloten über sein Fehlverhalten dauert zu lange).

Die übrigen BBFS Mitglieder nehmen diese Aussage zur Kenntnis.

Diese Aussage führt zur nächsten ausführlichen Diskussion über Strafbarkeit/Verfolgbarkeit von Verfehlungen im Luftverkehr.

TOP 6: Brief BMK und Mail Strafamts Stadt Salzburg

Beilage 6a Brief BBFS an BMK vom 7.3.2022,
Beilage 6b Sichtflugverfahren LOWS + Platzrunde VFR,
Beilage 6c Auflistung AGs Dez21,

Oblasser fragt, wie Regelverstöße überhaupt geahndet werden können, wenn Regelverstöße von der ACG/Tower nicht feststellbar seien und ob es bei nachträglicher Feststellung einer Verfehlung eine Reaktion der ACG gäbe?

Die grundsätzliche Frage lautet **It. Lutzenberger**: Was passiert, wenn es zu einem Verstoß kommt?

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 13.5.2022)

Kern-Zöch führt dazu aus, dass ACG nur die Radardaten an SFG Typelt liefere. Die Daten werden von Fr. Typelt analysiert und ausgewertet.

ACG ist als Aufsichtsbehörde mit der Flugsicherung betraut und für einen geordneten und effizienten Ablauf des Flugbetriebes verantwortlich.

Bei Abweichungen im IFR-Verkehr greift ein Meldesystem. Verfehlungen werden gemeldet und analysiert, mit dem Ziel den Luftverkehr immer sicherer zu machen (sogenannte Just-Culture-Untersuchung).

Die Überprüfung der Einhaltung von VFR-Regeln ist lt. **Kern-Zöch** nicht Aufgabe der ACG - außer es kommt zu einem sicherheitsrelevanten Vorfall. Grundsätzlich ist es aber nicht Aufgabe der ACG zu prüfen, ob ein Pilot eine Platzrunde exakt fliegt.

Kern-Zöch betont, dass es keine Anzeigenpflicht der ACG ex lege gibt und ersucht die Stadt um diesbezügliche Aufklärung.

Die widersprüchlichen Aussagen sollen bilateral zwischen den zuständigen Behörden ACG und Bezirksverwaltungsbehörde Stadt Salzburg geklärt werden (**Rudolf-Ortner und Kern-Zöch**), der BBFS wird informiert.

Auf das Schreiben des BBFS vom 7. März 2022 an das BMK/Landrichter (Brief BMK) liegt am 31.3.2022 / Termin BBFS noch keine Antwort vor.

Anmerkung: Das Schreiben ist am 4.4.2022 eingegangen und wird zur Vervollständigung der Unterlagen dem Protokoll beigelegt

Beilage 6d Antwortschreiben BMK vom 4.4.2022.

Beilage 7 Mail Strafamt Stadt Salzburg vom 23.3.2022

Top 7: AG 5 & 6 An- und Abflugverfahren im Süden

ACG und EW haben in der letzten Sitzung (es folgt ein Auszug aus dem Protokoll der 30.Sitzung)

1. Überlegungen zu einem zusätzlichen Südanflug und die aus ihrer Sicht zu erwartenden Auswirkungen auf Flugspuren, Lärmemissionen, Nutzbarkeit und Treibstoffersparnis vorgestellt.
2. Für den Abflug (SIDs) präsentierte die ACG die in einem Forschungsprojekt („Innovative Abflugverfahren für Salzburg“) erarbeiteten Möglichkeiten von Routen mit festgelegten Kurvenradien um einen festgelegten Punkt.

Es sollten zusätzliche Lärmberechnungen und Analysen erarbeiten werden und Schlussfolgerungen für die Sitzung am 31.3.2022 vorbereiten werden. Damit sollte eine objektivierbare Entscheidungsgrundlage vorliegen, um die komplexen Abwägungen einer zukünftigen Zustimmung oder Ablehnung von Flugrouten im BBFS zu ermöglichen und für Außenstehende nachvollziehbar zu begründen.

Ziel: Grundlagen für eine nachvollziehbare und faire Entscheidung schaffen, sowohl für die Diskussion der Südanflugverfahren als auch der SIDs.

Der zeitliche und personelle Aufwand wurde aber von ACG unterschätzt und es konnten daher keine Bewertungen/Berechnungen/Analysen für eine effiziente AG-Arbeit oder für die BBFS-Sitzung am 31.3.2022 als Arbeitsgrundlage geliefert werden. Auch die Stadt Salzburg konnte aufgrund von personellen Engpässen und krankheitsbedingtem Ausfall die nötigen Lärmberechnungen nicht liefern → die AG kann somit keine Ergebnisse für eine weiterführende Diskussion in der heutigen Sitzung liefern.

Lutzenberger überbringt die in der 11. BBFS Sitzung vereinbarte Stellungnahme der Bürgermeisterin aus Anif und des Bürgermeisters aus Grödig zu den nunmehr zur Diskussion stehenden neuen Südrouten wie folgt: Die vergangenen Wintersamstage haben wieder bestätigt, dass alle Flüge, d.h. sowohl An- als auch Abflüge im Bogen über die beiden Gemeinden deutlich lärmintensiver als gerade An- und Abflüge sind. Daher müssen diese auf ein Minimum beschränkt und neue Routen wie z.B. ein Gaisbergabflug damit abgelehnt werden, da von diesen auch zusätzliches Volumen zu erwarten ist. Eine Stellungnahme zu geraden Flugrouten von/nach Süden kann erst nach Vorliegen des Mengengerüsts gegeben werden.

Kern-Zöch hinterfragt mehrmals, ob das Veto der Bürgermeister nun das „Aus“ des Gaisbergabfluges bedeute und kritisiert diese Entscheidung, da ja noch keine Daten über Auswirkungen vorliegen. Sie verweist auf die Behördenverantwortlichkeit der ACG, dass Sicherheits-, Lärmschutz- und Umweltpositionen gleichermaßen in den ACG-Entscheidungen berücksichtigt werden müssten.

Lutzenberger kann das Veto nur bejahen und betont, dass man, wie vereinbart, eine objektivierbare Entscheidungsgrundlage benötige und diese bis dato fehle. Bei einem Alleingang der ACG müsse aber ACG auch die Konsequenzen tragen.

König fasst zusammen:

- Aufgrund der derzeit verfügbaren Daten, haben sich die Bürgermeister eine Meinung gebildet.
- Diese Meinung wurde von Herrn Lutzenberger an den BBFS überbracht.
- Die weitere Entwicklung hängt von der Zurverfügungstellung der Daten von ACG ab.
- Die Berechnungsmodelle von ACG und Stadt Salzburg müssen vergleichbar sein.
- Die ACG hat somit das Heft zu Handeln in der (eigenen) Hand.

Kern-Zöch stellt zur Datenvergleichbarkeit fest, dass sich die ACG bei den Regeln zur Lärmberechnung an das Gesetz und an die Empfehlungen der WHO und ICAO halte. Es werde in erklärbare Lärmberechnungsarten (mit Vor- und Nachteilen) unterschieden. Das Wesentliche sei aber bei allen Methoden, die Möglichkeit der Feststellung einer Veränderung. Und dies sei mit der Berechnungsart der ACG möglich.

Lutzenberger merkt an, dass die Stadt Salzburg eine für die Raumplanung relevante Lärmberechnung heranziehe.

Die Tatsache, dass es sich bei den neuen SIDs um ein Forschungsprojekt handelt, ist für die übrigen BBFS Mitgliedern schwierig einzuordnen, da die Bedeutung für die Praxis nicht abgeschätzt werden kann. Es wird daher nachgefragt: Was bedeutet „Forschung“ in der Praxis? Bleiben diese Routen dann bestehen?

Kern-Zöch erklärt dazu, dass es sich um ein Forschungsprojekt mit folgenden Schritten handelt:

→ neue Routen werden nach neuem Stand der Technik und Sicherheit entwickelt

→ Simulatortests finden statt

→ als nächster Schritt sind real life Tests nötig, die anschließend genau analysiert werden: → wird dabei festgestellt, dass diese Verfahren ausreichend sicher sind, könnte das als Abflugverfahren in SZG umgesetzt werden. Ohne Analyse von real life Tests ist das aber nicht möglich.

→ Damit ein Befliegen dieser Testrouten zulässig ist, müssen diese als SIDs veröffentlicht werden.

Tazreiter bestätigt, dass eine Codierung einer SID in real life notwendig ist, um eine Route fliegen zu dürfen. Nach einer Evaluierungsphase kann dann gesagt werden: eine Route wird so geflogen oder so nicht geflogen.

Er sieht daher nicht die Gefahr, dass diese Routen dann wirklich so bleiben. Eine Trennung in Theorie und Praxis ist nötig. Denn ACG liefert die Theorie (mögliche neue sicherere Routen). Ein LFZ muss das aber dann auch praktisch fliegen können, wollen und dürfen. Jede Airline stellt dazu ihre eigenen Berechnungen auf. Erst wenn Theorie und Praxis übereinstimmen, kommt es eventuell zu einer neuen Route.

Lutzenberger gibt zu bedenken, dass die Frage von neuen SIDs direkt mit der Frage der S-N Verteilung zusammenhängt. Ist mit neuen Süd SIDs der Süden offen?

Es sei auch klar, dass sich die technischen Möglichkeiten für Südverfahren weiterentwickelt haben. Außerdem ist ein Wachstum an Süddestinationen feststellbar. Daher müssen die bisherigen Daten, insbesondere auch unter dem Aspekt der Raumplanung, überarbeitet werden. Letztendlich sei es aber eine politische Entscheidung.

Oblasser erinnert, dass es im BBFS Einvernehmen zur Zustimmung einer neuen Route braucht. Er erinnert auch daran, dass die Prüfung einer Öffnung der Gaisbergrouuten mit dem Verweis auf eine militärische Flugverbotszone bisher immer verneint wurde.

In einem Rückblick auf die BBFS Sitzung vom 11.11.2022 wird noch einmal festgehalten:

SID NO: wurde gestrichen

SID NW: Thema für FLK, da keine Auswirkung auf A

Südadflüge: Routenführung mit sicherheitsrelevanten Verbesserungen und direkter Entlastung der Stadt Salzburg wurden entwickelt. Damit an diesem Forschungsprojekt weitergearbeitet werden kann und diese Routen auch real geflogen werden können, müssten die bestehenden Vorschriften geändert werden.

Kern-Zöch erläutert dazu, dass z.B. ein normaler Businessjet eine so gute Steigleistung hat, dass er bei diesen Routen (Gaisbergroute) über jedem Hindernis ist. Der Ansatz war, für ganz normale LFZ ein sicheres Verfahren zu entwickeln, bei dem möglichst wenig Bevölkerung betroffen ist und die Stadt Salzburg entlastet wird. Für diese Routen wurde ein Potential gesehen. Diese Routen sind aber nicht für einen vollen Urlaubsflieger gedacht.

Dallner ergänzt, dass ein Abflug Richtung S/SO für die Stadtbevölkerung und den Norden eine große Entlastung wäre und fragt nach der Meinung aus dem Norden. Wo ist die Meinung aus dem Norden?

Er sieht in den Routen des Forschungsprojektes weiters eine sicherheitsrelevante Verbesserung und Vereinfachung für den Südabflug, denn weg von den Bergen sei die bevorzugte Route.

Oblasser ergänzt, dass der ASA alle Betroffenen berücksichtige und solange es keine Zahlen über die Auswirkungen gibt, die Öffnung einer neuen Route die Möglichkeit für zusätzliche Frequenzen sei (arab. Linien?).

Ein Problem bei der Abschätzung der Belegung der Südanflüge und Südabflüge stellt das fehlende Mengengerüst dar. Wieviel LFZ würden diese Routen nutzen?

Dazu kann **Dallner** folgende Informationen geben:

- ein Start Richtung Süden kommt für flydubai gewichtstechnisch nicht in Frage
- ein zusätzlicher EW Start Richtung Süden stößt auf wenig Interesse (ev. Larnaca)

König fasst zusammen:

- Um die An- und Abflugverfahren evaluieren zu können, braucht man ein belastbares Mengengerüst (wer wird/ kann das fliegen),
- die Lärmberechnungen der Stadt und die Verbindung mit dem Raumordnungskonzept sowie
- die Berechnungen der ACG. → **Gesamtpaket!**

Zum Raumordnungskonzept (ROK) merkt **Kern-Zöch** an, dass die ACG als Behörde keine Verpflichtung hat, sich an das ROK zu halten.

Zur Umgebungslärmverordnung merkt **Typelt** an, dass diese auf Basis 2019 im Herbst 2022 voraussichtlich fertig gestellt sein wird.

Alles in allem eine hochkomplexe Materie.

Kern-Zöch richtet noch einmal den Appell an die Teilnehmer, die Einwilligung für eine bestimmte Anzahl von Testflügen zu geben, damit das Forschungsprojekt weitergeführt werden kann und nach einer Evaluierungsphase eine Grundlage für eine Entscheidung vorliegt.

Aufgrund der fehlenden Daten von ACG kann die Frage von Kern-Zöch, ob Ende Mai eine bestimmte Anzahl von real life Testflügen auf den ForschungsSIDs möglich sind und trotz des Verständnisses, dass die Aufbringung der Daten für ACG schwierig ist, nicht mit Ja beantwortet werden.

Eine AG wird sich mit dem Thema befassen und einen Zeitplan unter Berücksichtigung der Rückbindungspflichten der Teilnehmer (vor allem Südgemeinden und Stadt Salzburg) erstellen. Die Datengrundlage dafür wird von ACG geliefert. Der AG Termin ist daher von der Datenlieferung abhängig. Die AG wird von der ACG / Kern-Zöch einberufen. Danach gibt es eine Empfehlung der AG an den BBFS. Der BBFS kann dann unabhängig vom nächsten Sitzungstermin im Herbst einen Modus finden (z.B. virtuelle außerordentliche Sitzung) wie eine Beschlussfassung, ob die neuen Verfahren getestet werden können, von statten gehen kann.

Beschluss: Evaluierung der An- und Abflugverfahren im Süden

Die eingesetzte Arbeitsgruppe hat eine schlüssige und effiziente Herangehensweise an die Evaluierung der An- und Abflugverfahren im Rahmen des Forschungsprojektes der ACG vorgeschlagen. Die dafür notwendigen Daten werden von der ACG aufgearbeitet, so dass die Arbeitsgruppe substantiell, basierend auf Daten und Fakten, konkrete Empfehlungen für den BBFS vorschlagen kann. Die dazu notwendigen Termine werden nach Vorliegen der Daten zeitnah vereinbart und – mit Rücksicht auf die notwendigen Rückbindungen in allen Organisationen – die Entscheidung des BBFS ehestmöglich getroffen.

TOP 8: AG 2 Einladung Vertreter Flugschulen

Diskussion mit Herrn Hasenburger:

Als Präsident des Österreichischen Aeroclubs Landesverband Salzburg hat **Hasenburger** nun einen bundesweiten und daher breiteren Einblick in die Allgemeine Luftfahrt als in seiner vorherigen Tätigkeit als Obmann eines Salzburger Flugvereins. Er berichtet u.a. über einen Boom bei Businessflügen seit Corona und sieht ein neues Bewegungsbild auf allen Flughäfen und Flugplätzen in Österreich. Die Allgemeine Luftfahrt zeigt einen starken Aufwärtstrend und ist daher ein „Dauerbrenner“ bei den Anrainern.

Auf Salzburg bezogen sieht **Hasenburger** das vermehrte Flugaufkommen in der allgemeinen Luftfahrt u.a. den zeitlichen Beschränkungen in der ZFBB (Zivilflugplatz Benützungsbedingungen des Salzburg Airport) geschuldet.

Flüge zur Lizenzerhaltung, die während Corona prolongiert wurden, müssen nun nachgeholt werden.

Ziel eines Schulungsbetriebes ist ein „Mixbetrieb“ unter Einhaltung der Vorschriften und unter Berücksichtigung der individuellen Möglichkeiten des Schülers/Lehrers:

- kleine und große Flugplätze müssen „beübt“ werden
- vorgeschriebene Platzrunden müssen geflogen werden
- Anflüge müssen geübt werden (Holding ist fliegerisch kein Vorteil)
- Nachtflüge sind nur auf Flughäfen zulässig (≠Flugplätzen)
- Verkehrsaufkommen und Wetter am Platz müssen berücksichtigt werden
- Zeitverfügbarkeit des Schülers
- „Floranimethode“ vermeiden

Zum Thema „Avoid Areas“ führt **Hasenburger** aus:

Avoid Areas sollen nach Möglichkeit vermieden werden. Alle Luftfahrtpublikationen (z.B. AIC) sind Teile der Schulung ebenso wie Lärmschutz, aber immer gilt: Safety first.

Typelt berichtet, dass das Überfliegen der Avoid Areas durch Luftfahrzeuge der Allgemeinen Luftfahrt im Rahmen der Flugwegaufzeichnung lückenlos erfasst und im vereinbarten Ausmaß (Puffer in den Randbereichen) im Monitoringbericht dargestellt wird.

Typelt berichtet weiter, dass die Akzeptanz der „Avoid Areas“ bei den Flugschulen nicht sehr groß sei, obwohl die Areas gemeinsam mit den Flugschulen festgelegt wurden. Die Antworten auf Schreiben (samt Flugspuren) mit dem Ersuchen um Einhaltung der Platzrunden bzw. um Vermeidung des Einfliegens in Avoid Areas waren ebenfalls nicht befriedigend. Mehr Akzeptanz seitens der Flugschulen wäre wünschenswert.

Auf Basis der Auswertung der Monitoringberichte 01-03/2020 wurden eine Vielzahl von Überschreitungen festgestellt

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 13.5.2022)

Hasenburger bestätigt, dass die vorgelegten Zahlen per se nicht befriedigend sein können. Es müssen die Gründe der Überschreitungen analysiert und festgemacht werden und daraus Maßnahmen entwickelt werden (Safety Anordnung der ACG, Wetter, ortsunkundige Piloten, Lage der „Areas“, Ignoranz, Schlendrian).

Hasenburger wird auf die Flugschulen mit dieser Problematik erneut zugehen und eine Bewusstseinsbildung im Sinne der Anrainer verstärken. Typelt stellt Hasenburger die nötigen Unterlagen (unter Einhaltung der Datenschutz-Grundverordnung, DSGVO) zur Verfügung.

Termine:

Hasenburger / Typelt

Hasenburger / Clubs → Rückmeldung

Hasenburger nimmt die Einladung zur Mitarbeit in der AG 1 gerne an.

Die Zusammenarbeit mit dem Österreichischen Aeroclub wird in beiderseitigem Interesse intensiviert. Die aktuellsten Informationen zu Überflügen der Avoid Areas werden vom BBFS zur Verfügung gestellt, um die interne Bewusstseinsbildung in den Flugschulen verstärken zu können.

ACG begrüßt die oben genannte Vorgehensweise.

Kern-Zöch lädt einen Vertreter der Clubs zum nächsten ACG-Seasonopener ein.

Hasenburger nimmt diese Einladung der ACG gerne an.

Bemerkung: Die Gemeinden Anif/Grödig und Hallein sind von dieser Thematik nicht unmittelbar betroffen.

TOP 9: Lärmmessungen

Grundsätze und Regeln der Lärmmessung und Lärmlimits klären und definieren, Beilage 9 Unterlagen SFG Lärmmessung

Typelt: Bereits im Jahr 2008 wurden die sogenannten lauten Kapitel III LFZ vom Flughafen SZG verbannt (MD 80, Boeing 727, Tupolev154) und das Verbot in der Zivil-Flugplatz-Betriebsordnung (ZFBO) verankert. Die Einschränkungen in der ZFBO stellen auf den Linien- und Charterverkehr ab. Die oben genannten LFZ-Typen kommen in Europa fast nicht mehr vor. In Europa kommen hauptsächlich LFZ mit neuen und leiseren Triebwerken zum Einsatz.

Flugpläne für Linien- und Charterflüge werden lt. Internationalen Vorgaben jeweils für eine gesamte Saison angemeldet. Zu diesem Zeitpunkt kann die Airline nur den LFZ-Typ anmelden. Zu diesem Zeitpunkt wird bereits geprüft, ob dieser Flugzeugtyp die entsprechenden Lärmwerte für eine Landung in Salzburg einhält. Welches Luftfahrzeug für den jeweiligen einzelnen Flug eingesetzt wird, wird erst zu einem späteren Zeitpunkt fixiert.

Die LFZ-Typen sind im Privatflug/in der Allgemeinen Luftfahrt nicht kontrollierbar; hier wird individuell ein Flugplan aufgegeben.

Dallner ergänzt, dass die Lautstärke eines LFZ vor allem von der tatsächlichen Beladung abhängt. Es wird daher, wenn möglich, nicht mit vollem Schub gestartet. Bei

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 13.5.2022)

bestimmten Wetterlagen (Hochnebel, Inversionswetterlage) wird ein LFZ subjektiv lauter wahrgenommen.

Eine AG (Weiterführung AG4) befasst sich unter Federführung von Frau Typelt mit dem Thema. Eine minimale Plausibilitätsprüfung soll nach zeitlicher Möglichkeit erfolgen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Arbeitsunterlagen der DSGVO unterliegen.

TOP 10: Lärmbericht

ASA hat Ideen gesammelt, wie der Lärmbericht aus ihrer Sicht effizienter gestaltet werden könnte:

- zeitliche Nähe, damit anhand aktueller Daten, Gegensteuerungsmaßnahmen zeitnah ergriffen werden können
- nur relevante Daten und damit Arbeitsaufwand reduzieren,
- Dauerschallpegel als Maßstab → für ROK wichtig
- aber aus Anrainersicht ist das Einzelereignis relevanter
- Entwicklungen sollen ablesbar sein und
- Entwicklungsprognosen erstellbar sein

Typelt merkt an, dass der Lärmbericht auch für die FLK relevante Daten beinhalten soll.

AG 4 Lärmbericht: Typelt, Lutzenberger, Müller

Lärmbericht

Eine Arbeitsgruppe (SFG, Gemeinden, ASA) wird die Inhalte des Lärmberichts mit dem Ziel überarbeiten, dass zeitnähere Informationen zur Verfügung stehen, Daten mit Relevanz für die Anliegen der Anrainer klarer ersichtlich sind und Entwicklungen besser nachvollzogen werden können.

TOP 11: Altlastensanierung - Löschschaum

Beilage 10 Presseaussendung Altlastensanierung - Löschschaum

Der BBFS wurde mit E-Mail vom 22.3.2022 mit einer Presseaussendung über die Thematik informiert. Am 28.3.2022 hat eine BürgerInnen-Informationsveranstaltung stattgefunden. Alle Informationen zum Thema finden sich auf der Homepage des Flughafens: <https://www.salzburg-airport.com/unternehmen-airport/umwelt/altlastensanierung-loeschschaum>

Ziel der heutigen Präsentation (**Lipold**) ist es, die Mitglieder des BBFS auf den gleichen Informationsstand zu bringen.

Die beim ASA eingegangenen Fragen einerseits von besorgten Anrainern und andererseits von der Presse konnten ob der Kurzfristigkeit der Information nicht befriedigend beantwortet werden. ASA hat daher einen umfangreichen Fragenkatalog an SFG gerichtet (dieser wurde nach der Informationsveranstaltung am 28.3.2022 noch um einige Fragen erweitert). ASA ersucht um schriftliche Beantwortung und Beisteuerung detaillierter Unterlagen.

Mitgutsch sichert eine so rasch wie mögliche und transparente Bearbeitung des Fragenkatalogs, gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit der zuständigen Behörde, zu. Sie verweist auf das Erfordernis der Einhaltung der DSGVO.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 13.5.2022)

TOP 12: Entwicklung und Zusammenarbeit mit der FLK

Auszug aus dem Protokoll der 30.Sitzung: Sowohl bei den Bundesverkehrsministerien in Deutschland und Österreich als auch beim Bayerischen Staatsministerium für Verkehr herrscht Wohlmeinung zum Thema grenzüberschreitende FLK. Falls eine grenzüberschreitende Fluglärmkommission in Deutschland gegründet werden sollte, werden dort nicht nur die österreichischen Bürgermeister vertreten sein, sondern auch Vertreter des BBFS.

Die Organisation der nächsten FLK obliegt dem ersten Bürgermeister von Freilassing. Der Termin am 5.5.2022 ist derzeit noch fraglich. Die SFG hat einen Fragenkatalog an den Vorsitzenden der FLK gesendet. Die Einladung an das ordentlichen Mitglied BMK ist noch nicht ergangen. Ebenso haben die Fluglinien noch keine Einladung erhalten. Eine Einladung an österreichische Bürgermeister ist bis dato ebenfalls noch nicht ergangen. ACG wird vermitteln.

TOP 13: Arbeitspläne und nächste Schritte, Organisatorisches und Termine 2022

Die nächste Sitzung des BBFS findet unter der Prämisse einer Vorabstimmung mit Herrn Indinger/Gemeinde Hallein am 26.9.2022 am Flughafen Salzburg von 10.00 bis 17.30 Uhr statt.

AGs arbeiten weiter.

Eine neue AG SIDs wird unter Federführung von ACG / Kern-Zöch gegründet

TOP 14: Rückbindung und Kommunikation nach außen

Über Kurzbericht ausreichend.

TOP 15: Allfälliges

Aufgrund der großen finanziellen Einbußen durch die COVID 19 Pandemie wurde mit März 2020 das Lärmschutzprogramm vorläufig eingestellt. Die Wiederaufnahme des Lärmschutzprogrammes erfolgt nach Festlegung der Teilnehmer. Typelt informiert den ASA über den Start. Alle vorliegenden Anträge werden behandelt. Neue Anträge können jederzeit eingereicht werden.

Beilage 11 Statistik Lärmschutzförderung

König bedankt sich bei allen Teilnehmern für die intensive und konstruktive Arbeit und schließt die Sitzung um 16.30 Uhr.

AKTIONSPLAN

MT	Kurzberichte der Sitzungen	laufend
SFG	Fortschrittskontrolle anpassen Beilage 12	laufend
SFG	Termin mit Herrn Müller Vorstellung ASA Vorstand /SFG Geschäftsführung	24.2.2022
SFG	Aufteilung der Flüge in gewerblich und privat bei ansässigen Unternehmen	
SFG	Beantwortung Fragenkatalog Altlastensanierung Löschschaum	
SFG Typelt	Information an BBFS über den Start des Lärmschutzprogrammes	
ACG / Kern-Zöch	AG „AIC neu“ zu „Avoid Areas“	Procedere wurde in der 31.Sitzung festgelegt
AG Monitoring/AG1	Optimierung von Flugrouten, sodass die Einhaltung der „Avoid Areas besser möglich ist, Einladung Hasenburger, Vertreter Allgem. Luftfahrt auf „Avoid Areas“ hinweisen	wird weiterverfolgt Procedere wurde in der 30.Sitzung → und 31.Sitzung festgelegt
AG Monitoring/AG1	Einhaltung der „Avoid Areas mit Heli Austria	Gespräch fand am 17.03.2022 statt
AG 4 Lärmbericht / Lärmmessungen	Termine festlegen	Procedere wurde in der 31.Sitzung festgelegt
Kern-Zöch	Zu SIDs Forschungsprojekt Daten liefern und AG starten →Beschluss, ob SIDs Testverfahren in real life gehen können	Procedere wurde in der 31.Sitzung festgelegt
AG Leiter	Protokolle der AGs verteilen	laufend

Kern-Zöch	Klärung innerhalb der ACG (Woborsky / Kern-Zöch) wie der missverständliche Begriff „Avoid Areas“ entstanden ist	
Kopp→Tautscher →Rudorf-Ortner	Anrainervertretung Stadt mit Bürgermeister klären Es sollte auch einen Anrainer aus der Stadt im BBFS geben	
Tautscher/Rudorf-Ortner	Stadt Salzburg als zuständige Bezirksverwaltungsbehörde für Strafsachen wird einen Vertreter der Behörde in die nächste Sitzung einladen	Mail Goldberger zur Sitzung 31.3.2022
Rudorf-Ortner/ Kern-Zöch	Klärung widersprüchliche Aussagen zu Strafbarkeit im LFG und Bericht im BBFS	
Alle	Durchsicht Kurzbericht und Fortschrittskontrolle und Bekanntgabe der Änderungswünsche an Moderation bzw. SFG	laufend

Beilagen:

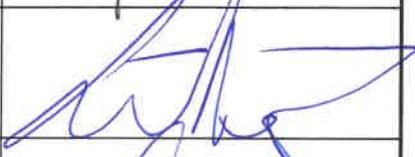
- 1 Anwesenheitsliste
- 2 Präsentation Terminalentwicklung nachgereicht zu 30.Sitzung TOP12
- 3 genehmigte TO
- 4 Unterlagen SFG Sommerflugplan und Prognosen
- 5 a AG 1 Kurzprotokoll vom 2.2.2022
- 5 b AG 1 Protokoll vom 17.3.2022
- 5 c Platzrunde Heli Austria
- 6 a Brief BBFS an BMK vom 7.3.2022
- 6 b Sichtflugverfahren LOWS + Platzrunde VFR
- 6 c Auflistung AGs Dez 21
- 6 d Antwortschreiben BMK 4.4.2022 zur Vervollständigung
- 7 Mail Straftamt Stadt Salzburg vom 23.3.2022
- 8 Protokoll AG Südanflug vom 14.1.2022
- 9 Unterlagen SFG Lärmmessung
- 10 PA Altlastensanierung Löschschaum
- 11 Statistik Lärmschutzförderung
- 12 Fortschrittskontrolle

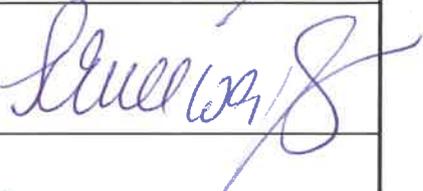
Anwesenheitsliste

31. Sitzung BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

Datum / Zeit: 11.11.2021/ 10.00 -17.30 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH/Terminal 2

	Name Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	Unterschrift
1	Rudolf LIPOLD	
2	DALLNER Bernhard EUROWINGS	
3	Verena Mitgutsch (zu TOP ALS) SFG 11	
4	PETER GAUER SFG	
5	BRIGITTE GRILL ASA	
6	Günther Oblassner ASA	
7	Münster Mauer / ASA	
8	H. Lutzenberger / Anif/Prödlip	

9	Christian Indinger	
10	CLAUDIA TYPERT	C. Typert
11	Thomas HasenBURGER ^{zu Top 8}	
12	Claudia Schueerß ^(Protokoll)	
13	Karin Ken-Jöckl ACG	} <u>per Teams</u>
14	Ch. Ruedorf - Ortner Stadt Salzburg	
15	Leopold Fatzreider OS	
16	Korbinian Gruber	
17		
18		
19		
20		
21		

Terminalentwicklung Flughafen Salzburg Gesamtbetrachtung - Studie 2021

BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg am 11.11.2021

30. Sitzung – TOP 12

Studie 2021

Gesamtbetrachtung zur Terminalentwicklung für eine etappenweisen Umsetzung mit einem Betrachtungszeitraum bis zum Jahr 2030

Studie 2021

- Rückblick – Konzeptplanung 2020
- Neuer Ansatz Studie 2021

Kapazitäten

- im Bestand
- Design-Kapazität gemäß Anforderung

Funktionsanordnung

Rahmenterminplan

Einheitliches Erscheinungsbild

jürgen **MATZER** architekten

Jürgen MATZER architekten ZT GmbH
Oberfeldstraße 6c, 5082 Grödig

FCP

FCP Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH
Marxergasse 1, 1030 Wien

Gesamtbetrachtung – Studie 2021

AR 04.12.2018

Bestandsbewertung 2018

Bewertung bestehender Gebäude
→ Notwendigkeit zur Erneuerung
Terminal 1 (Betreiberverantwortung)

AR 28.11.2019

Anforderungsprozess 2019

Erarbeitung von flächeneffizienten
Funktionslösungen.

Mögliche Situierung der Terminals in
einem Szenario SÜD und in einem
Szenario NORD.

AR 02.06.2020

15.10.2020

02.12.2020

Konzeptplanung 2020 – Abflug

Umsetzung der Anforderungs-
optimierung Mai 2020 für die
Phase I – Abflug.

Bearbeitung in 6 Fachgruppen mit
jeweils internen und externen Experten.

AR 22.06.2021

Gesamtbetrachtung – Studie 2021

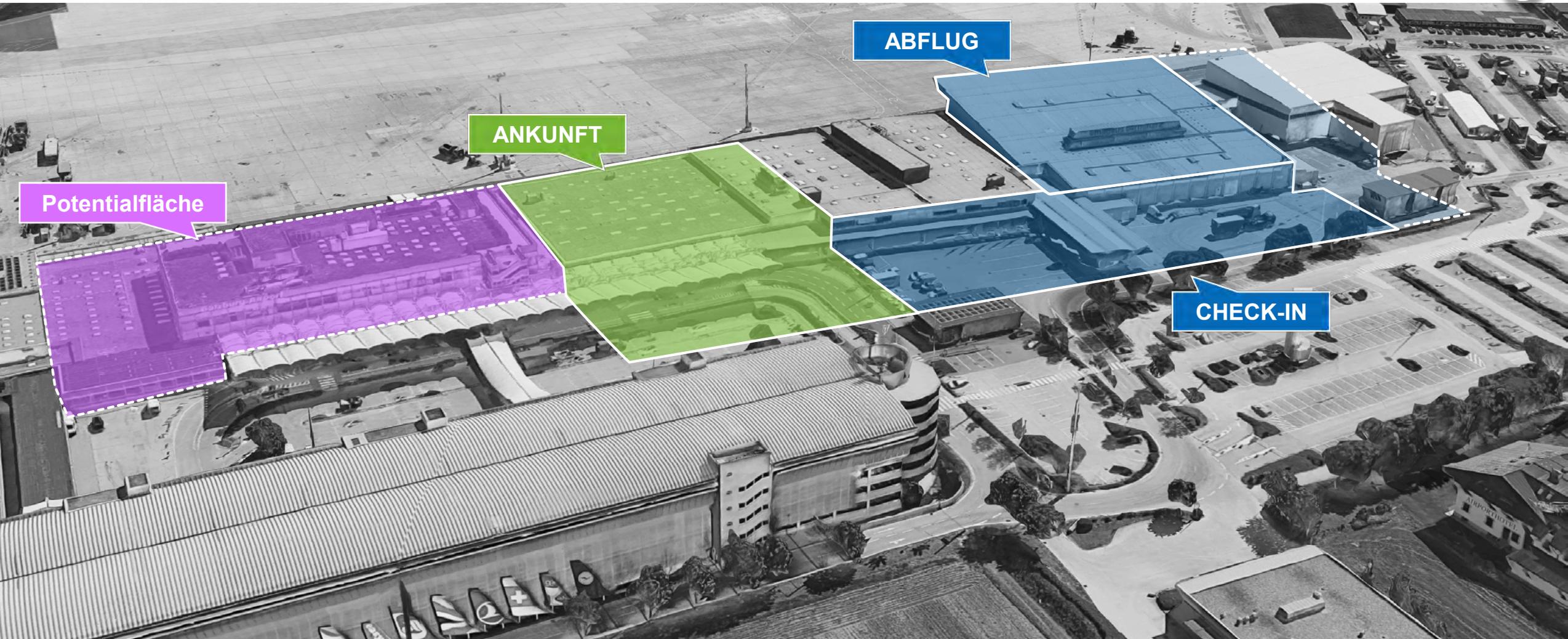
Gesamtbetrachtung zur Terminal-
entwicklung für eine etappenweise
Umsetzung mit einem Betrachtungs-
zeitraum bis zum Jahr 2030.

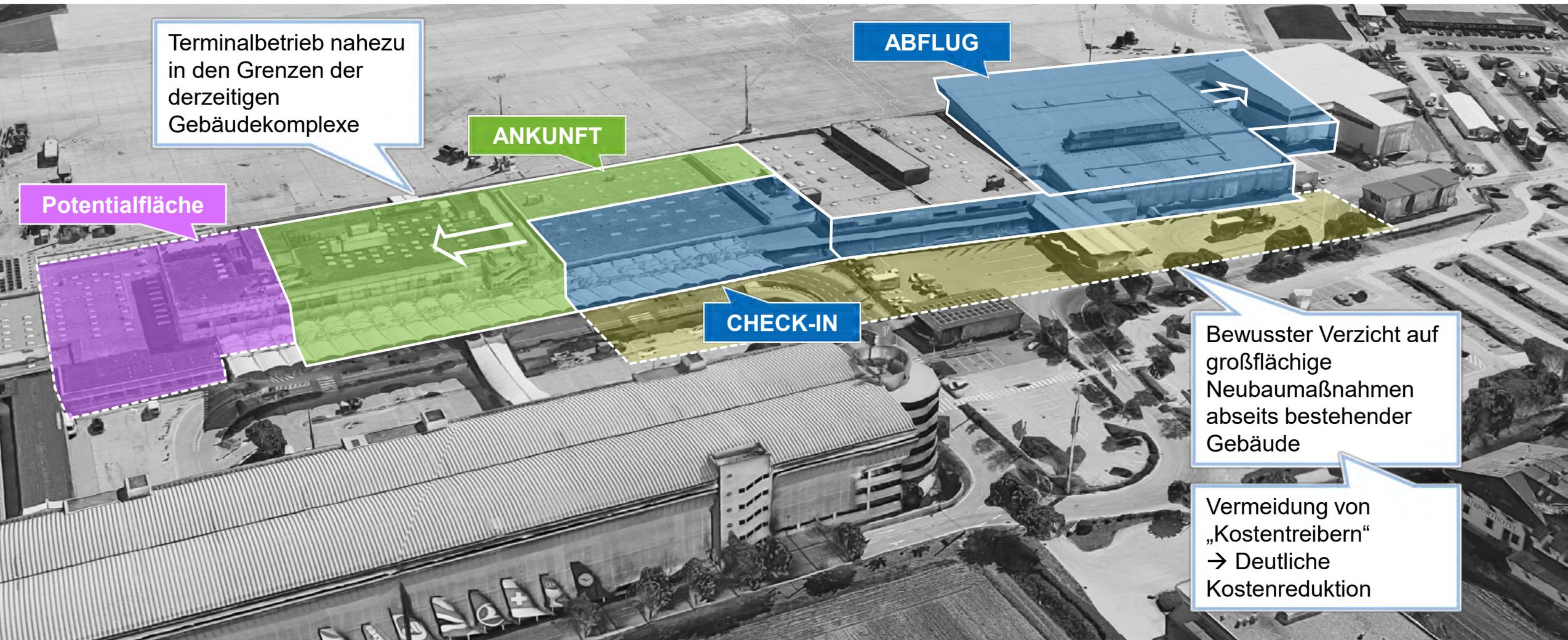
Geänderte Eingangsparameter:

- Festlegung der Design-Kapazität
mit 1.000 PAX pro Stunde
- Keine Eventnutzung Terminal 2
- Design-to-cost
Kostenoptimierung als oberste
Priorität

Zu den geänderten Voraussetzungen
und auf Basis der Erkenntnisse aus den
Planungsansätzen 2011, 2014 und 2020
wurde mit einem neuen Planerteam
eine neue Funktionsanordnung
entwickelt, abgestimmt und hinsichtlich
Investitionskosten bewertet.

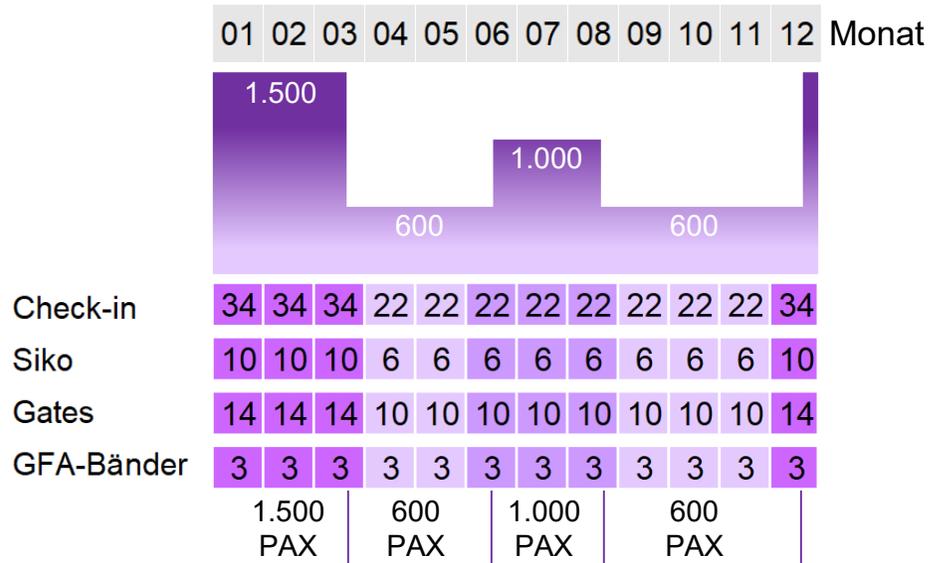






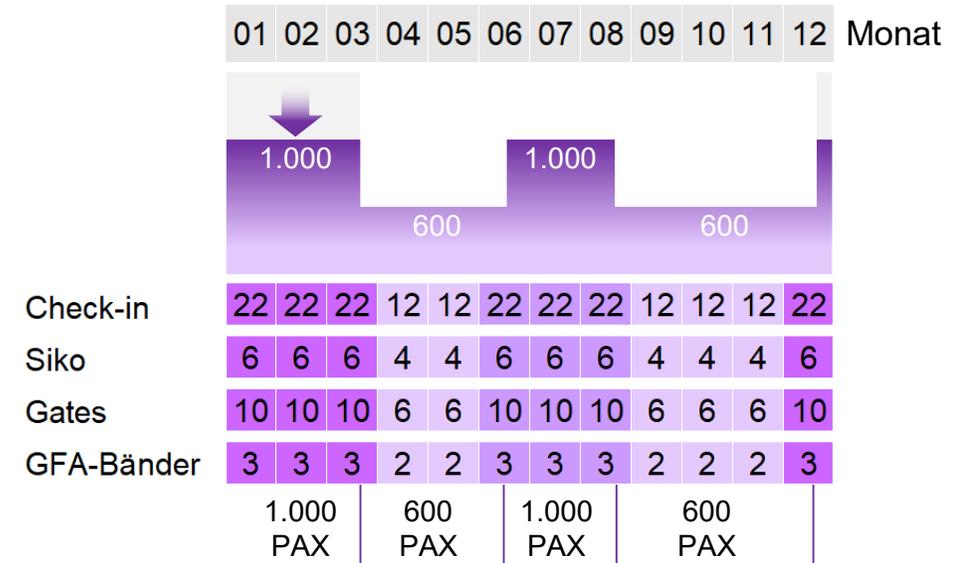
Kapazitäten

BESTAND

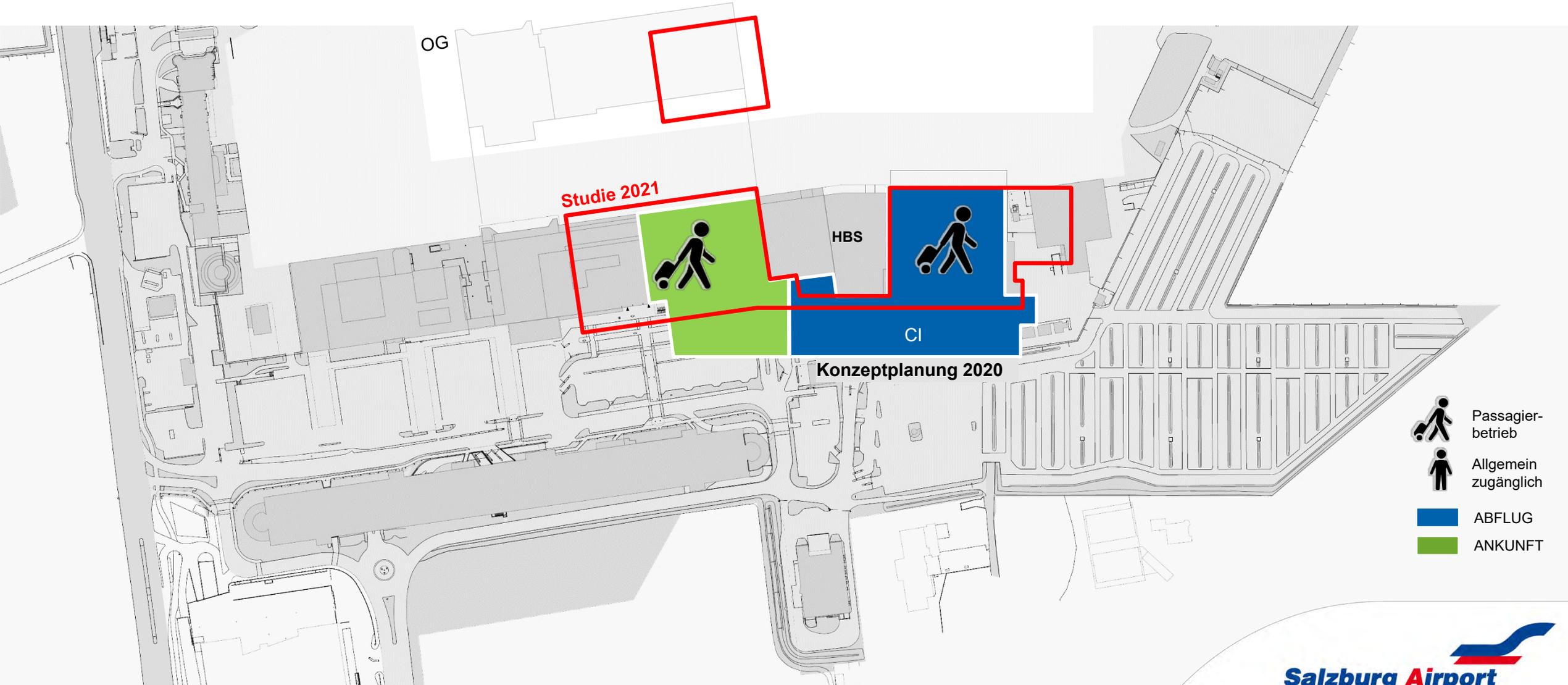


-500 PAX

Design-Kapazität ANFORDERUNG



Studie 2021 Vergleich mit Konzeptplanung 2020

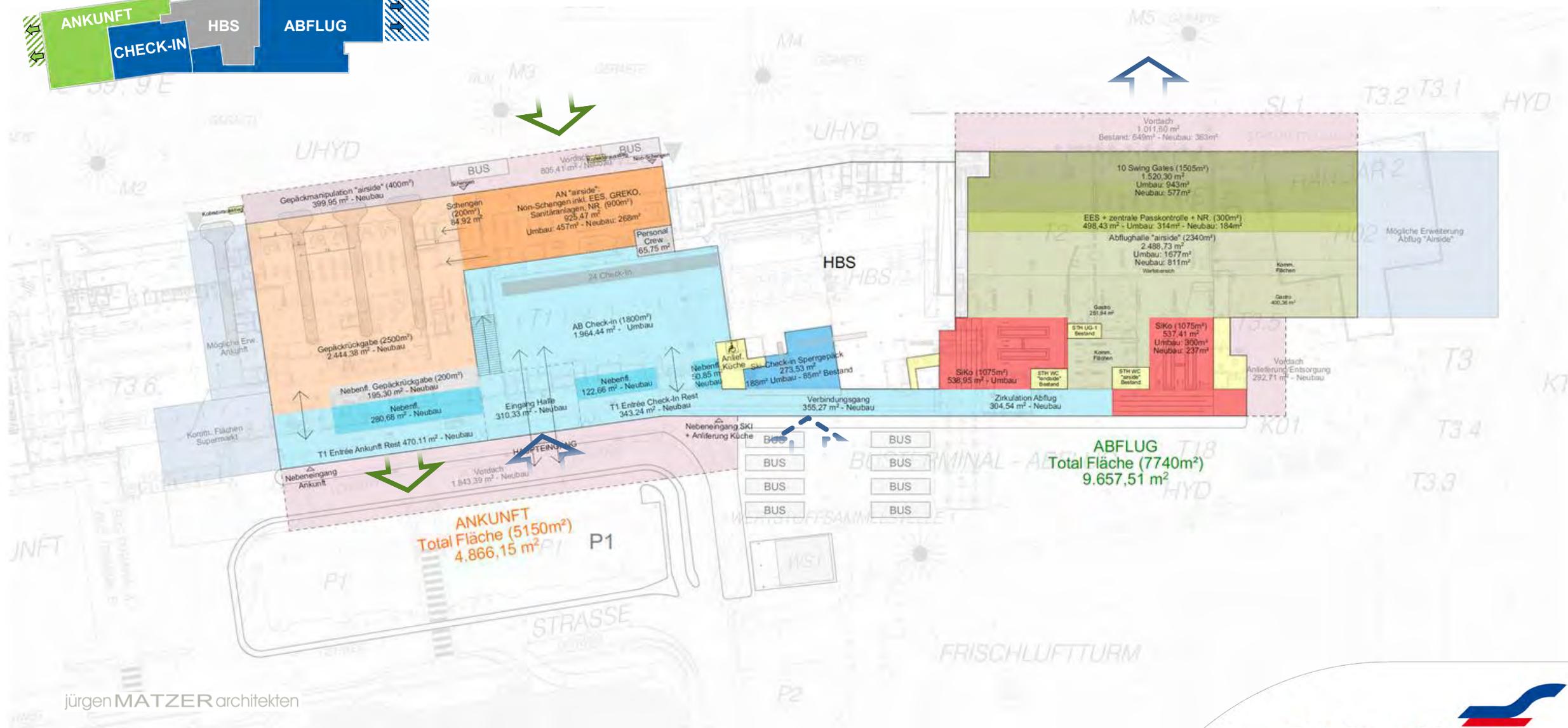
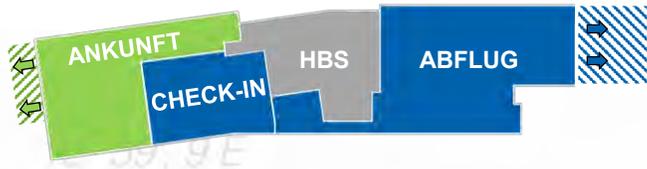


-  Passagierbetrieb
-  Allgemein zugänglich
-  ABFLUG
-  ANKUNFT

Studie 2021 Funktionsanordnung



Studie 2021 Funktionslayout Erdgeschoss

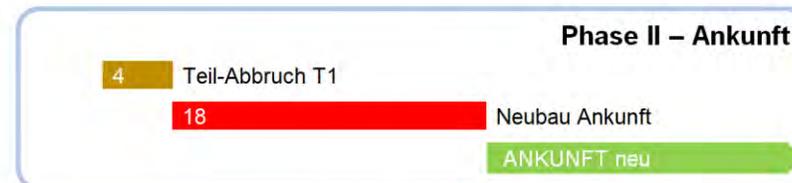
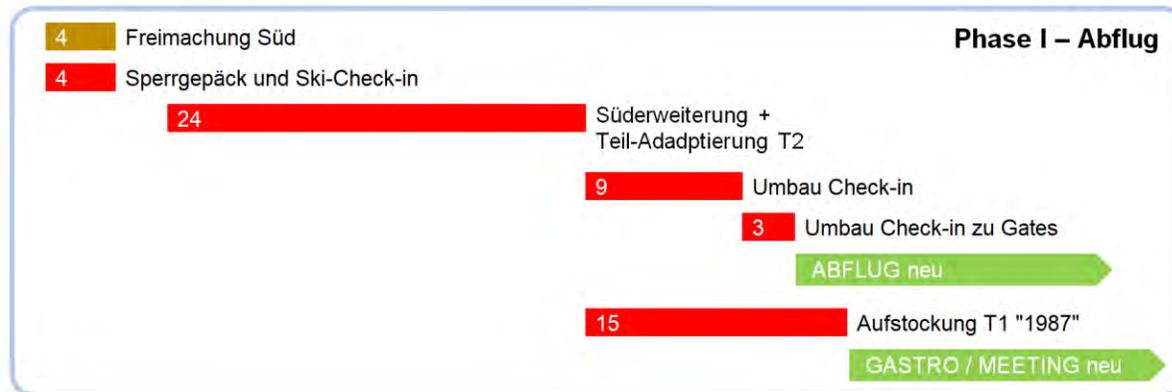
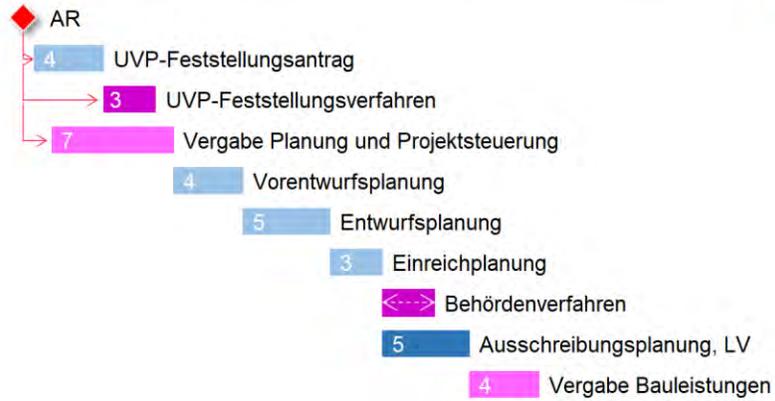


jürgen MATZER architekten

Rahmenterminplan



● Ski WM



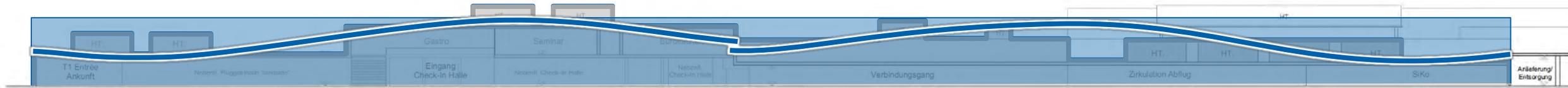
Legende:

- Planung
- Abbruch
- Bauausführung

Teil-Abbruch T1 3
Freimachung der Potentialfläche

Studie 2021

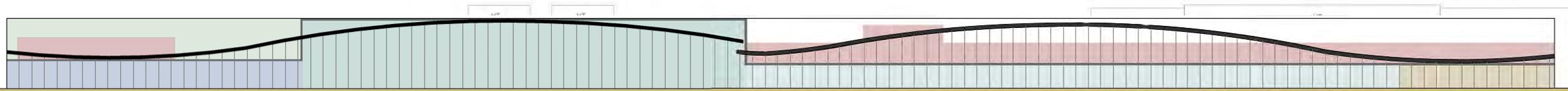
Einheitliches Erscheinungsbild



jürgen MATZER architekten

Ankunft

Studie 2021
Einheitliches Erscheinungsbild



jürgen MATZER architekten

Ankunft

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

DI Rudolf Lipold

BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg
31. Sitzung

Datum: 31. März 2022 / 10.00 bis 17.30 Uhr
Ort Terminal 2 oder virtuell
Moderation Ursula König

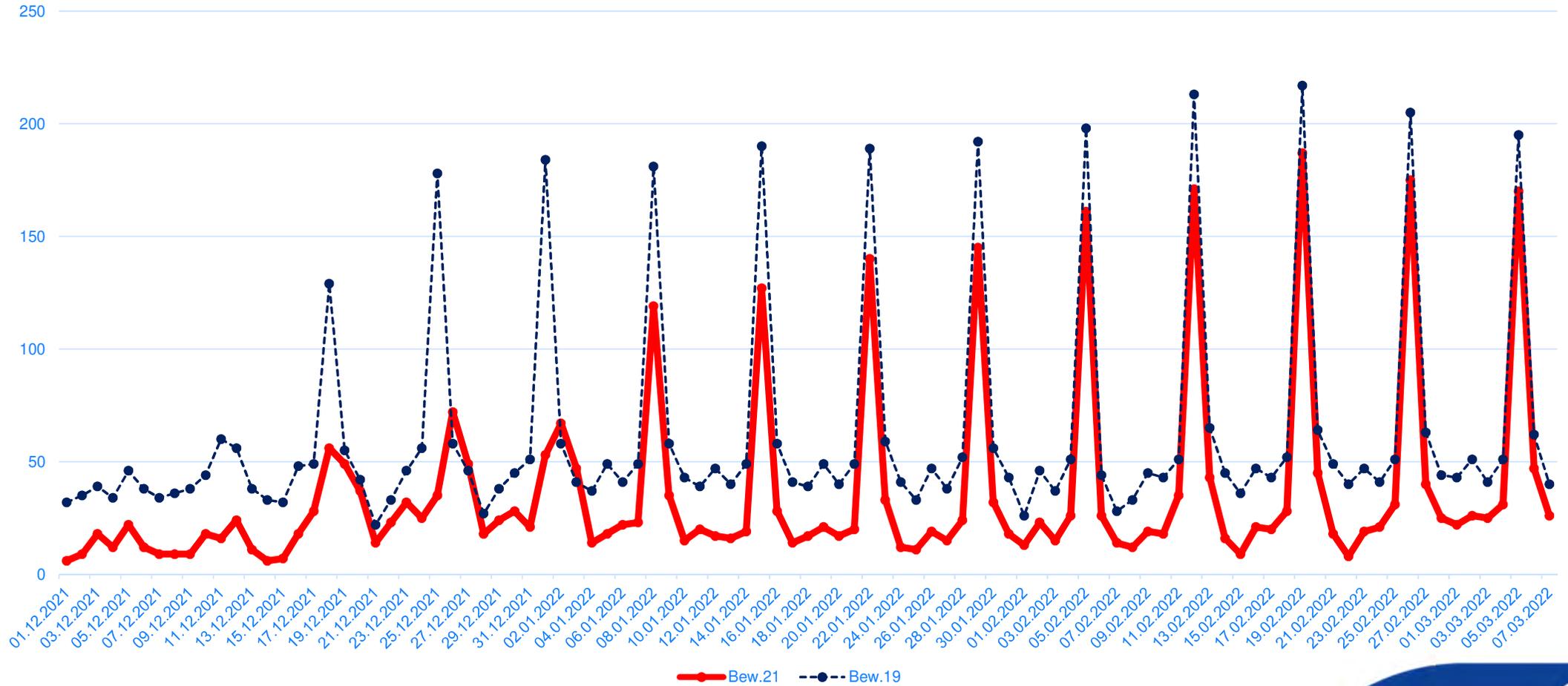
Tagesordnung (Vorschlag Moderation)

1. Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit
 2. Tagesordnung
 3. Informationsaustausch
 - Eurowings Zusage - Bewusstsein in der zentralen Flugplanung für die Anliegen der Anrainer zu verstärken.
 - ...
-
4. Information zum Sommerflugplan 2022 (Eurowings, SFG)
 5. AG 1 Flugschulen: Diskussion der Ergebnisse (Hr. Oblasser)
 6. AG 3 Brief BMK
Diskussion Brief BMK und Mail Strafamts Stadt Salzburg
 7. AG 5 & 6: Arbeitsfortschritt zu Mengengerüst (siehe Protokoll Lutzenberger Jänner 2022) - Eurowings, ACG, SFG
 - a) Südanflug und SIDs
 - Bericht der Arbeitsgruppe
 - Bericht aus den Gesprächen mit den Bürgermeisterinnen
 - Abwägungen und Schlussfolgerungen des BBFS
 - b) SIDs
 - Erläuterungen der ACG über die Veränderungen in den letzten ± 5 Jahren, die die neuen SIDs ermöglichen
 - Welche Veränderungen sind für die nahe Zukunft absehbar?
 8. AG 2 Präventionsmaßnahmen seitens ACG,
 - Diskussion mit Vertretern der Flugschulen über mögliche rechtliche Schritte und die Zusammenarbeit mit dem BBFS (Einladung Vertreter der Flugschulen (13 – 14 h)
 - Diskussion innerhalb BBFS zu zukünftiger Mitarbeit und Zusammenarbeit
 9. AG 4: Lärmmessungen (Fr. Typelt)
 - Grundsätze und Regeln der Lärmmessung und Lärmgrenzen klären und definieren
 10. Informationen zur Neugestaltung des Lärmberichts (Fr. Typelt)
 11. Altlastensanierung – Löschschaum (Hr. Lipold)
 12. Entwicklungen und Zusammenarbeit mit der FLK (Fluglärmkommission)
-
13. Arbeitspläne und nächste Schritte; Organisatorisches und Termin Herbst 2022
 14. Rückbindung und Kommunikation nach außen
 15. Allfälliges

Unterlagen zu Top 5, 6, 7, 11

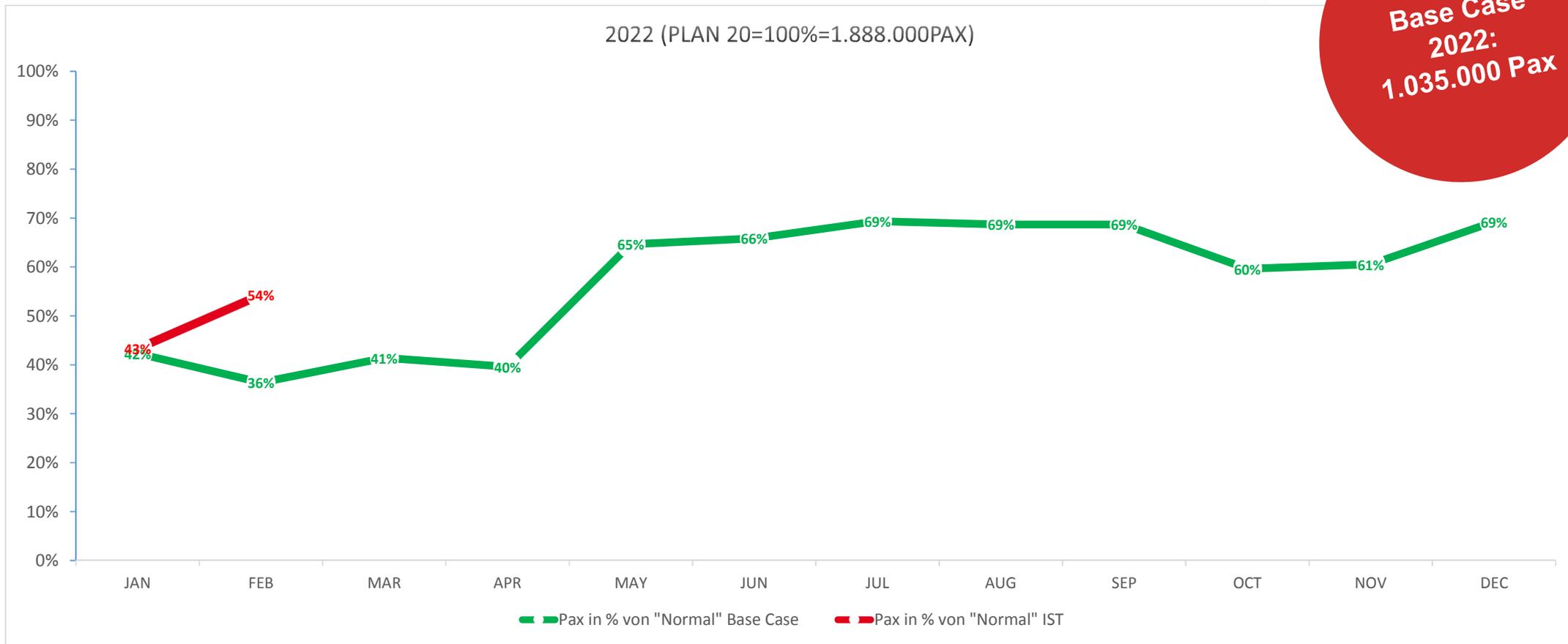
Winter 2021/22 vs. 2019/20

Bewegungen Großflug je Tag



—●— Bew.21 -●- Bew.19

Base Case und aktuelle Zahlen 2022



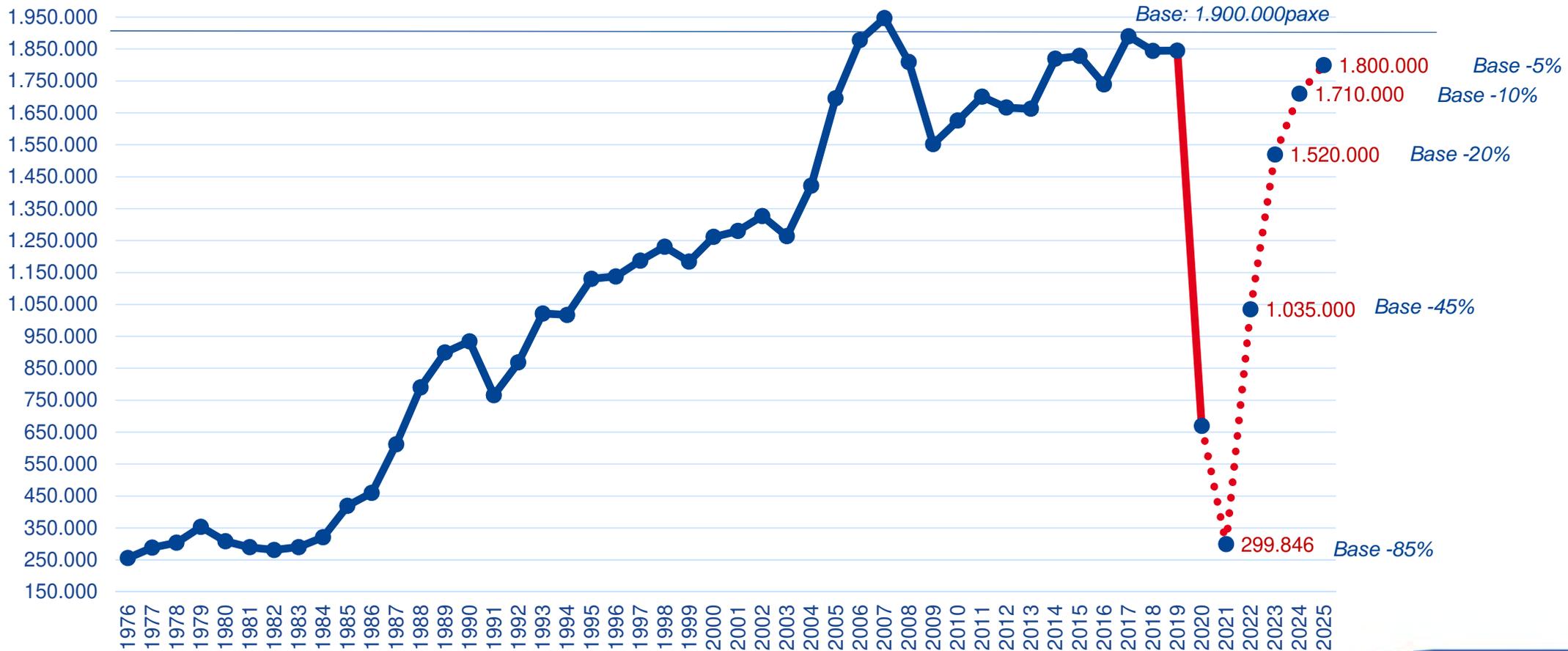
Highlights Sommerprogramm

- DE-Strecken werden wieder aufgebaut
 - FRA: Lufthansa bis zu 4 tägliche Flüge
 - DUS, HAM, BER, CGN Eurowings
 - Air Lübeck: Lübeck 2x/Woche
- Istanbul: Turkish Airlines bis zu 10x/Woche
 - NEU Ordu: Turkish Airlines 1x/Woche
- Dubai: flydubai bis zu täglich
- Saudi Arabien: flynas täglich (aus Riad und Jeddah)
- NEU: Belgrad: Air Serbia 3x/Woche
- Amsterdam: Transavia 2x/Woche
- Breites touristisches Outgoing-Programm: Palma de Mallorca, Kreta, Rhodos, Karpathos, Kos, Korfu, Zakynthos, Korsika (Calvi), Kalabrien (Lamezia Terme), Sardinien (Olbia), Antalya, Zypern (Larnaca), Hurghada
- Incoming UK & Skandinavien auf 90% des Vorkrisenniveaus
 - NEU: Göteborg: Eurowings 1x/Woche

Unsicherheitsfaktor
Ukraine-Krise

Erholung voraussichtlich bis 2025+

Total PAX per year



Vielen Dank!



Kurzprotokoll Sitzung AG1 „Präzedenzfälle Allgemeine Luftfahrt“ vom 2.2.2022

Teilnehmer (o.T.): Karin Kern-Zöch (KK), Claudia Typelt (CT), Rudolf Lipold (RL), Hermann Lutzenberger (HL), Günter Oblasser (GO)

Ziel der AG: Wirksamkeit von Maßnahmen erhöhen

Geplante Agenda:

1. Evaluierung der bisherigen Maßnahmen: Vorstellung der bisherigen Aktivitäten und Reaktionen durch CT
2. Bewertung der bisherigen Maßnahmen
3. Benennung von möglichen Präzedenzfällen: „Wiederholungstäter“, besonders gravierende Überschreitungen ,
4. Rückmeldung Hubschrauberflüge : CT
5. Analyse der Businessflüge: Jet / Prop CT
6. Gemeinsame Terminsetzung AG3 (Brief an BMK)

1-3:

CT fasst zusammen: positive Auswirkungen durch AIC (seit 2018) nicht feststellbar; Schriftl. und mündliche Ersuche um Einhaltung der AIC führten bei ausländischen Flugteilnehmern zu positiven Reaktionen, manche Ortsansässige zeigten sich weniger einsichtig. KK hinterfragt Vergleichszahlen vor / nach AIC. CT : keine merkbare Veränderung.

GO stellt die Frage nach rechtl. Konsequenzen in den Raum.

KK weist auf die Soll-Formulierung im AIC hin und sieht keine Möglichkeit einer Bestrafung. Auch die Rechtsabteilung des BMK (Gruppe Luft) sieht keine verwaltungsrechtliche Sanktionierung auf dieser Basis möglich.

KK wird Möglichkeit einer neuerlichen Publizierung des AIC prüfen, um es aktuell in Erinnerung zu rufen.

HL sieht als Konsequenz eine Textänderung im AIC (Muss statt Soll), die KK wiederum als nicht machbar erachtet, da die Piloten bei einer Platzrunde prioritär mit fliegerischen Maßnahmen beschäftigt sind.

GO und HL stellen daraufhin die Sinnhaftigkeit der AIC in dieser Form in Frage, CT sieht die AIC jedoch sinnvoll.

RL stellt die Frage nach einer sofortigen Reaktion von Tower Control bei Verletzungen der AA's, KK sieht aufgrund der bestehenden Radarausrüstung keine Möglichkeit, es müsste ein eigener Arbeitsplatz mit einer speziellen Radarauflösung installiert werden.

AG 2 wird die Problematik detailliert darstellen.

KK spricht für eine Teilnahme der Allgemeinen Luftfahrt im BBFS aus, GO relativiert die von KK erhoffte Wirksamkeit auf die Avoid Area Übertretungszahl. RL spricht mit Aero Club und versucht einen „konstruktiven“ Teilnehmer an der nächsten BBFS Sitzung zu bekommen.

KK will die AIC im nächsten „Season Opener“ der ACG wieder thematisieren. RL schlägt Anrainerteilnahme an Season Opener vor. KK hat Zweifel, ob dieser das passende Forum sei und bevorzugt Besuche des BBFS bei Vereinssitzungen, wird aber die Teilnahme von BBFS-Vertretern am Season Opener mit den Kollegen diskutieren.

- 4: CT plant Meeting mit Michael Sams (Heli Austria) und GO
- 5: wird zwischen CT und GO weiter verfolgt
- 6: wird zeitnah von RL,HL und GO realisiert

BBFS AG 1 Präzedenzfälle Allgemeine Luftfahrt

Rückmeldung Hubschrauberflüge

Teilnehmer: Michael Sams – Heli Austria, Günter Oblasser, Claudia Typelt

17. März 2022

Herr Sams informierte, dass der Geschäftsschwerpunkt am Flughafen Salzburg nach wie vor die **Ausbildung von Hubschrauberpiloten** für den Bedarf der Heli Austria liegt.

- Etwa 300 – 400 Stunden werden jährlich auf den Flugplatz Mühldorf / Ampfing ausgelagert. Zusätzlich werden u.a. Notverfahren oder Anflüge auf Punkte im Freien – d.h. in einem Umkreis von etwa 45km um den Flughafen – durchgeführt.
- Ebenso werden Soloplatzrunden auf den Flugplätzen Zell am See bzw. Niederöblarn absolviert.
- Zu Beginn der Ausbildung gibt es eine Zeitbeschränkung von 2.5 Stunden. In dieser Phase lohnt sich ein Wegfliegen vom Flughafen Salzburg nicht, da zu wenig Zeit für das Platzrundentraining übrigbleiben würde.

In diesem Zusammenhang wurde die Einhaltung der Platzrunde diskutiert. Gemeinsam mit der ACG wurde mit Aufnahme der Schulungstätigkeit vereinbart wie die Platzrunden für die Hubschrauber zu fliegen sind. Hier wird sehr stark darauf geachtet, möglichst keine Siedlungen zu überfliegen. Ebenso wurde das Holding westlich der Autobahn in ein unbesiedeltes Gebiet gelegt.

Eine Darstellung liegt diesem Protokoll bei.

Thematisiert wurden auch die angebotenen **kommerziellen Rundflüge**.

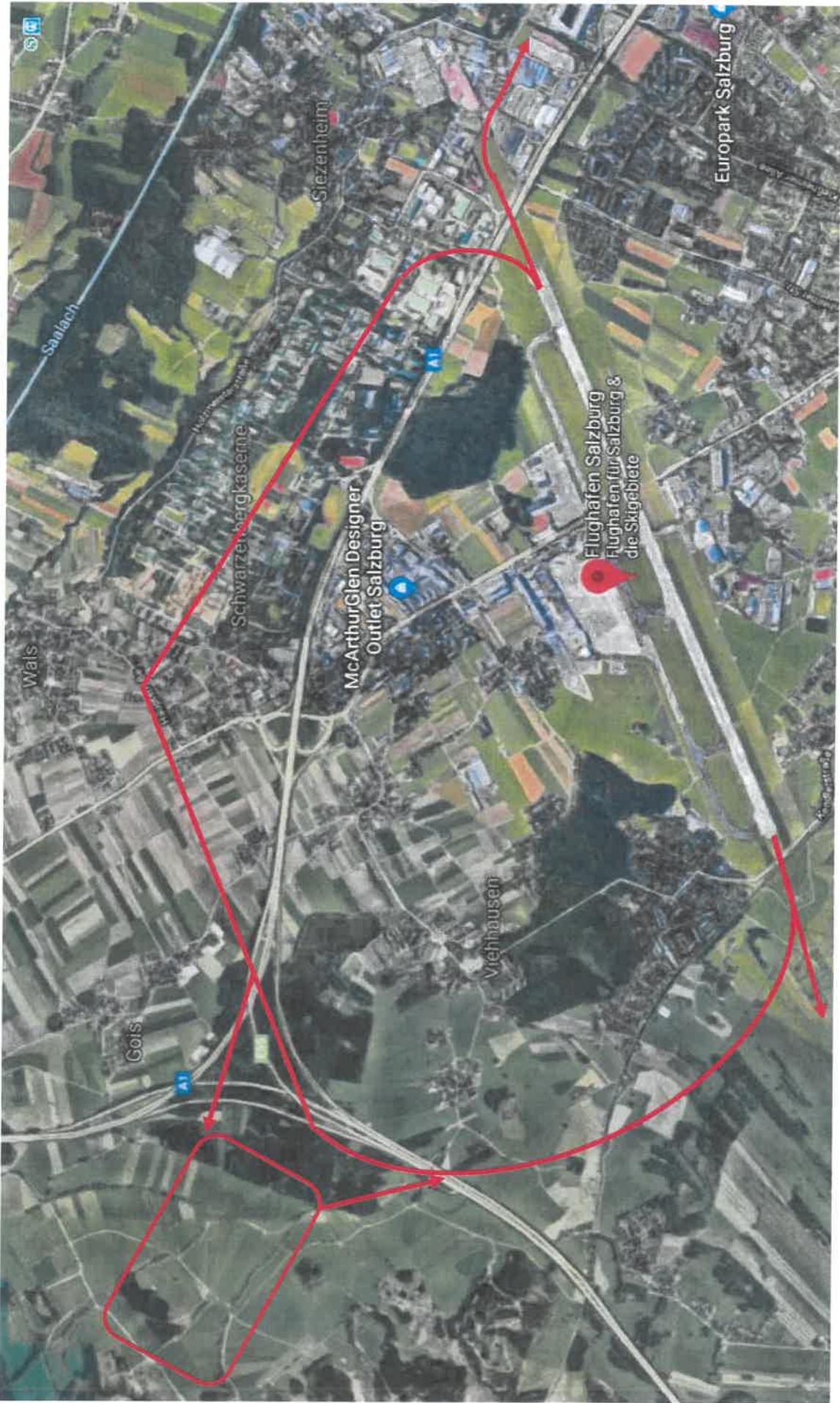
- Generell werden die normalen An- und Abflugverfahren zu und aus den Rundflügen eingehalten.
- Beim Rundflug „Rund um die Stadt Salzburg“ erfolgt der Flug entlang der veröffentlichten Pflichtmeldepunkte.
- Herr Sams unterbreitete den Vorschlag, diesen Rundflug generell aus dem Programm zu nehmen.

Im Rückblick wurde bei der Einrichtung der Filter für das Monitoring der Avoid Areas im Süden ein Gebiet einbezogen welches dünn besiedelt ist.

Vorschläge für die AG Allgemeine Luftfahrt bzw. für den BBFS:

- Platzrunde im Süden anpassen an die Routen lt. Plan Heli Austria
- Platzrunde Siezenheim anpassen der Ecken im Süden und im Norden

Der Vorteil ist eine klare Dokumentation von Überschreitungen.



Sehr geehrte Frau Magistra Landrichter!

Wir dürfen auf Ihr Schreiben an den BBFS vom 30.4.2021 zurückkommen, wofür wir uns nochmals herzlich bedanken möchten.

Insbesondere Ihre Ausführungen zur Verbindlichkeit der Avoid Areas – damit meinen wir die rot schraffierten Gebiete im AIC A8/18, LOWS VFR-Platzrunden - und der aus Verletzungen eventuell resultierenden Verwaltungsstrafen haben im BBFS zu weiterführenden Überlegungen geführt, wie in grundsätzlich partnerschaftlicher Vorgehensweise mit der Allgemeinen Luftfahrt, jedoch im Bewusstsein möglicher Konsequenzen bei Nichteinhaltung von Regeln eine Verbesserung der Anrainersituation herbeigeführt werden kann.

Die Aufzeichnungen der Verletzungen der Avoid Areas durch den Flughafen zeigten keine spürbare Entlastung der bewohnten Gebiete. Auch mehrfache schriftliche und mündliche Ersuchen um Einhaltung der Regeln haben keine Veränderung herbeigeführt.

Seitens des Flughafens wurden die Monate April, Mai, Juli, August 2021 im Detail ausgewertet und dabei ergab sich im Durchschnitt pro Monat folgende Situation bzgl.

Verletzung von Avoid Areas:

699 Verletzungen pro Monat, davon 226 unwesentlich, 27 aufgrund von Anweisungen der ACG (z.B. Warteschleife) und 446 deutlich. Die deutlichen Verletzungen gliedern sich wiederum in 85 Einsatzflüge (diese werden selbstverständlich nicht als Verletzung gewertet), 161 Platzrunden und 200 im Zuge von An- oder Abflügen.

Bei den durchschnittlich pro Monat geflogenen 941 Platzrunden verletzen somit 33 % die Avoid Areas, 17% deutlich. Auch bei den sonstigen VFR- An- oder Abflügen sind deutliche Verletzungen von rd. 12% gegeben. Es besteht daher klares Verbesserungspotential für die Anrainer, welches möglichst rasch gehoben werden soll.

In der letzten BBFS Sitzung am 11.11.2021 wurden nun eigene Arbeitsgruppen gebildet, die sich näher mit der Thematik auseinandersetzen sollen (siehe Beilage Arbeitsgruppen).

In den ersten Sitzungen sind jedoch u.a. durch Informationen seitens der ACG einige grundsätzliche Fragen, u.a. auch den Punkt „Strafbarkeit“ Ihres Schreibens vom 30.4.2021 betreffend, aufgetaucht, zu deren Klärung die Sicht des Ministeriums äußerst hilfreich wäre. Diese sind:

- Die ACG vertritt den Standpunkt, dass das AIC betreffend der „Avoid Areas“ in Salzburg nur eine Soll-Bestimmung enthält, und daher ohne verwaltungsrechtliche Strafbarkeit ist. Die Idee, aus der Soll- eine Muss-Bestimmung zu machen, hält ACG für nicht machbar und daher auch für nicht genehmigungsfähig. Ein zur Diskussion gestelltes sofortiges Eingreifen der Tower Control, wenn vom der verlautbarten VFR-Platzrunde abgewichen wird, sieht die ACG u.a. aufgrund der Unmöglichkeit einer Feststellung anhand der verwendeten Radardarstellung oder durch visuelle Beurteilung ebenfalls als nicht machbar an.
- Es stellte sich auch grundsätzlich die Frage, wer Verfehlungen bzgl. nicht autorisiertem Überflug von Avoid Areas zur Anzeige bringen darf, soll oder muss. Wenn Flughafen oder ACG verwaltungs- oder strafrechtliche Übertretungen feststellen, soll oder muss Anzeige erstattet werden? Wer darf / muss unter

Berücksichtigung der Datenschutzbestimmungen die Daten zur Verfügung stellen, wenn Privatpersonen Verfehlungen feststellen und zur Anzeige bringen wollen. Z.B. Privatperson oder ASA macht Strafanzeige, wer darf / muss der Behörde (BH) Flugspuren, Halter- bzw. Pilotendaten geben?

Wir beabsichtigen, einen Vertreter der Allgemeinen Luftfahrt in die nächste Sitzung des BBFS (31.3.2022) einzuladen, mit ihm die unbefriedigenden Ergebnisse der bisherigen Maßnahmen zu diskutieren und einvernehmlich wirksamere Schritte zur Verbesserung der Situation zu vereinbaren. Die Erfahrung mit derartigen Gesprächen der Vergangenheit hat jedoch gezeigt, dass hierbei nur dann Fortschritte erzielt werden können, wenn der anderen Seite glaubhaft klargemacht werden kann, dass bei einer Nicht-Einhaltung von Vereinbarungen auch tatsächlich Konsequenzen drohen. Daher ist es für uns entscheidend zu wissen, ob aufgrund der derzeitigen Richtlinien Strafbarkeit bei Nichteinhaltung von Avoid Areas gegeben ist bzw. welche Maßnahmen zu setzen wären, um künftig eine Strafbarkeit sicherzustellen.

Wir danken Ihnen im Voraus für Ihre Bemühungen und verbleiben mit besten Grüßen

BürgerInnen Beirat Flughafen Salzburg, 7. März 2022

REPUBLIK ÖSTERREICH



AUSTRO CONTROL GmbH
LUFTFAHRTINFORMATIONSDIENST
Wagramer Straße 19
1220 Wien
AUSTRIA

Phone: +43 (0)51703/2051
Telefax: +43 (0)51703/2056
AFTN: LOWWYNYX
e-mail: nof@astrocontrol.at

REPUBLIC OF AUSTRIA

AUSTRO CONTROL GmbH
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
Wagramer Strasse 19
1220 Wien
AUSTRIA

AIC **A x/18**

xx XXX

Dieses AIC umfasst x Seiten.

This AIC includes x pages.

SICHTFLUGVERFAHREN LOWS ERGÄNZENDE BESTIMMUNGEN UND EMPFELHUNGEN ZUR LÄRMMINDERUNG IN DER PLATZRUNDE

Dieses AIC dient als Ergänzung zu den in der AIP Österreich, LOWS AD 2.22 Pkt.2.2 verlautbarten VFR Verfahren für den Flughafen Salzburg (LOWS).

Das AIC ist daher immer zusammen mit den in der AIP verlautbarten Verfahren zu lesen!

Es wird ersucht, die angeführte Platzrunde wie abgebildet zu fliegen (vor allem im Abflug und Anflug), um ein Überfliegen von dichtbesiedelten Gebieten rund um den Flughafen Salzburg möglichst zu vermeiden.

Anflug RWY 15 / Abflug RWY 33: Das „Long Pattern“ entlang des Flusses Saalach soll als „Standard Pattern“ geflogen werden.

Die dargestellte Platzrunde soll geflogen werden:

- Sofern nicht anders von TWR aufgetragen
- Wenn es die Sichtverhältnisse erlauben nach VFR zu navigieren
- Wenn es die „Performance“ des Luftfahrzeuges zulässt
- Der verantwortliche Pilot mit dem Verfahren vertraut ist

VFR PROCEDURES LOWS ADDITIONAL REGULATIONS AND RECOMMENDATIONS TO MINIMIZE NOISE IN THE TRAFFIC CIRCUIT

This AIC is a complement to the published VFR procedures for Salzburg airport laid down in the AIP Austria, LOWS AD 2.22 item 2.2 for Salzburg Airport.

This AIC shall always be read together with procedures laid down in AIP Austria!

The following traffic circuit is recommended to choose a track over ground to avoid overflying dense populated areas around the Salzburg airport.

Arrival RWY 15 / Departure RWY 33: The 'Long Pattern' along river Saalach should be the standard pattern to be flown.

The recommended traffic circuit shall normally be used:

- If there is no other clearance from TWR
- If the visual conditions allow to navigate along that track
- If the performance of the aircraft concerned allows to use that flight track
- The pilot is familiar with that noise abatement procedure



Arbeitsgruppen Übersicht

Um die nächste Sitzung des BBFS am 31.3. 2022 gut vorzubereiten wurden eine Reihe von Arbeitsgruppen gegründet. Für diese Arbeitsgruppen bietet diese Übersicht jeweils einen Vorschlag für die Ziele, die gewünschten Ergebnisse, die Teilnehmenden und eine Person die den Lead übernimmt und die Arbeitsgruppe organisiert, soweit das derzeit klar ist. Seitens der ACG stehen drei Experten zur Verfügung, die je nach Bedarf zugezogen werden. Sie sind deswegen in der Tabelle nicht jeweils angeführt, sondern ein „+“ gesetzt: Florian Buchmann, Walter Hager, Katerina Vojtková-Woborsky.

Arbeitsgruppen Titel	Ziel	Erwünschte Ergebnisse	Teilnehmende und Lead	Bemerkungen
AG1: Präzedenzfälle Allgemeine Luftfahrt	Wirksamkeit von Maßnahmen erhöhen	<ul style="list-style-type: none"> Evaluierung der Wirkungen der bisherigen Maßnahmen (direkte Schreiben, Informationen an Flugschulen, etc.) Benennung von möglichen Präzedenzfällen für rechtliche Schritte Rückmeldung aus dem Gespräch zu Hubschrauberflügen Analyse der Businessflüge 	SFG: Typelt ASA: <u>Oblasser</u> Gemeinden: Lutzenberger ACG: Kern-Zöch, +	Unterlagen Typelt
AG 2: Präventionsmaßnahmen seitens ACG	Prävention verstärken, so dass Wirkung ohne rechtliche Schritte erzielt wird	Maßnahmenvorschläge, die die ACG-Salzburg einführen kann	ACG: <u>Kern-Zöch</u> , Hager, SFG: Lipold, Typelt	
AG 3: Brief BMK	Rechtsverfahren effizienter machen	Brief an das BMK, der auf Schwierigkeiten im Rechtsverfahren hinweist und Lösungsvorschläge dazu	SFG: <u>Lipold</u> , ASA: Oblasser, Gemeinden: Lutzenberger	Abstimmung des Briefes per email Rundlauf, Versand Jänner 2022 (?)
AG 4: Lärmberechnungen	Lärmberechnungen als Grundlage für Entscheidungen verbessern	<ul style="list-style-type: none"> Grundsätze und Regeln der Lärmmessung und Lärm limiten klären und definieren Vorschläge zur Vereinfachung und besserer Verständlichkeit des Lärmberichts 	<u>SFG: Typelt</u> , ASA: Oblasser, ...	

AG 5: Südanflug	Grundlagen für eine Empfehlung des BBFS bereitstellen	<ul style="list-style-type: none"> • Gesamtabwägung (Lärmberechnungen, Betroffenheiten, Nord-Südverteilung, etc.) • Bericht aus den Gesprächen mit den Bürgermeistern 	Land Salzburg: Fenninger, Stadt Salzburg: Musil-Schläffer ACG: Kern-Zöch, + Eurowings: Dallner, SFG: Typelt Gemeinden: <u>Lutzenberger</u> , Indinger ASA: Müller, Grill/Oblasser	Input von L. Tazreiter
AG 6: SIDs	Grundlagen für eine Empfehlung des BBFS bereitstellen	<ul style="list-style-type: none"> • Gesamtabwägung (Lärmberechnungen, Betroffenheiten, Nord-Südverteilung, etc.) • Bericht aus den Gesprächen mit den Bürgermeistern 	Land Salzburg: Fenninger, Stadt Salzburg: Musil-Schläffer, ACG: Kern-Zöch, +, Eurowings: Dallner, SFG: Typelt, Gemeinden: <u>Lutzenberger</u> , Indinger ASA: Müller, Grill/Oblasser	

An

TopikPro Fribourg
z. Hd. Fr. Ursula König

Route de Préalpes 42
CH-1723 Marly

Per Mail: ursula.koenig@topikpro.ch

Geschäftszahl: 2022-0.230.461

Wien, 4. April 2022

Antwortschreiben an den BBFS

Sehr geehrte Frau König,
sehr geehrte Mitglieder des BBFS,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 7. März 2022.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass Verstöße gegen luftfahrtrechtliche Vorgaben gemäß § 169 LFG von jedem bei der Verwaltungsstrafbehörde (Bezirksverwaltungsbehörde) zur Anzeige gebracht werden können, unabhängig davon ob die erwähnte VFR-Platzrunde eine Soll- oder Muss-Bestimmung darstellt. Dabei muss man allerdings auch einen begründeten Verdacht, dass ein strafbares Verhalten vorliegt, vorbringen können.

Da es bestimmte Ausnahmen für das Abweichen von der empfohlenen VFR-Platzrunde gibt, muss überprüft werden, ob die Nichtbeachtung der empfohlenen VFR-Platzrunde im konkreten Fall begründet war. Das gegenständliche AIC hält fest, dass die dargestellte Platzrunde geflogen werden soll:

- sofern nicht anders vom Tower aufgetragen,
- wenn es die Sichtverhältnisse erlauben nach VFR zu navigieren,
- wenn es die „Performance“ des Luftfahrzeuges zulässt,
- wenn der verantwortliche Pilot mit dem Verfahren vertraut ist.

Das heißt, dass eine Verwaltungsstrafe nur möglich ist, wenn nicht eine dieser „Ausnahmen“ oder situative Notwendigkeiten von Ausweichmanövern auf Sicht vorliegen. Die Verwaltungsstrafbehörde kann im Rahmen des Verwaltungsstrafverfahrens Stellungnahmen der ACG bzw. des Flughafens zur Sachverhaltsfeststellung einholen und von diesen ergänzende Informationen verlangen.

Die Erfahrung der letzten Jahre am Flughafen Salzburg hat gezeigt, dass vermeintliche Verstöße iZm der VFR-Platzrunde oftmals nicht bestätigt werden konnten, da z.B. das betreffende Gebiet doch nicht überflogen wurde oder die Mindestflughöhe doch eingehalten wurde. In weiteren Fällen gab es tatsächlich eine Abweichung, die allerdings vom Tower am Flughafen Salzburg beauftragt wurde (bspw. zur Einhaltung der Flugsicherheit) oder die Sichtverhältnisse die Einhaltung der VFR-Platzrunde erschwert haben (z.B. Nebel).

Der von Seiten des BBFS eingebrachte Vorschlag eines sofortigen Eingreifens des Towers bei einem Abweichen von der Platzrunde ist in der Praxis nicht umsetzbar, da der Tower bereits mit der Abwicklung des Flugverkehrs ausgelastet ist.

Das BMK begrüßt die Einbindung von Verteter:innen der Allgemeinen Luftfahrt mit dem Ziel, zu den aufgeworfenen Fragestellungen zusätzliche Informationen zur besseren Einschätzung der Lage zu bekommen, ein gegenseitiges Verständnis zu fördern und damit eine bestmögliche Einhaltung der Avoid Areas zu unterstützen.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Bundesministerin:
Mag. Elisabeth Landrichter

Von: Goldberger Josef <Josef.Goldberger@stadt-salzburg.at>

Gesendet: Mittwoch, 23. März 2022 16:05

An: Schneeweiss Claudia <c.schneeweiss@salzburg-airport.at>

Cc: Mag. Alexander Molnar <alexander.molnar@stadt-salzburg.at>; Schagerl Roland Dr. <Roland.Schagerl@stadt-salzburg.at>

Betreff: WG: BBFS Teilnahme Hr. Goldberger

Sehr geehrte Frau Mag. Schneeweiss!

Hinsichtlich Ihrer Einladung zur Teilnahme am BürgerInnenbeirat Salzburg Airport erlaube ich mir mitzuteilen, dass ich an der Sitzung am 31.3.2022 nicht teilnehmen werde. Ich darf darauf verweisen, dass der Bürgermeister der Landeshauptstadt Salzburg zwar zuständige Behörde für die Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren nach dem Luftfahrtgesetz ist, für die Flugsicherung und die Überwachung der Einhaltung der Luftverkehrsregeln aber die Austro Control GmbH als Behörde verantwortlich zeichnet. Diese hat entsprechende Verstöße nach den luftfahrtrechtlichen Bestimmungen der Bezirksverwaltungsbehörde ex lege auch anzuzeigen, sofern kein gerichtlich strafbares Delikt vorliegt. Der Austro Control GmbH sind auch nähere Daten über die jeweiligen Luftfahrzeuge bekannt, dazu kommen noch die Pflichten des Zivilflugplatzhalters im Sinne des § 169 Abs. 6 LFG. Selbstverständlich werden die einlangenden Anzeigen (dies betrifft auch private) vom Strafamt entsprechend geprüft und bearbeitet. Hinsichtlich der privaten Anzeigenleger hat sich jedoch in den meisten Fällen herausgestellt, dass deren subjektive Wahrnehmungen (vor allem was die angebliche Flughöhe der Luftfahrzeuge betrifft) einer objektiven Überprüfung nicht standhalten und daher mangels eines strafbaren Tatbestandes auch keine Verwaltungsstrafverfahren einzuleiten sind. Details über die durchgeführten Verwaltungsstrafverfahren können aus Gründen der Amtsverschwiegenheit ohnehin nicht bekanntgegeben werden.

Mit freundlichen Grüßen

Josef Goldberger

Josef Goldberger

STADT:SALZBURG, Strafamt

Schwarzstraße 44

Postfach 63

5024 Salzburg

Tel: +43 662 8072 3128

Fax: +43 662 8072 2093

Mail:josef.goldberger@stadt-salzburg.at

Web:www.stadt-salzburg.at

Von: Hermann Lutzenberger <h.lutzenberger@aon.at>

Gesendet: Freitag, 14. Jänner 2022 14:45

An: Typelt Claudia <c.typelt@salzburg-airport.at>; 'EWG - Dallner, Bernhard' <Bernhard.Dallner@eurowings.com>; Fenninger-Sippel, Büro Stöckl <dominik.fenninger-sippel@salzburg.gv.at>; 'Grill Brigitte ' <gri.bri@aon.at>; 'Christian Indinger' <c.indinger@hallein.gv.at>; 'Kern-Zoech Karin' <Karin.Kern-Zoech@austrocontrol.at>; Lipold Rudolf <r.lipold@salzburg-airport.at>; meik.mueller@aon.at; AR Günter Oblasser <guenter@oblasser.eu>; birgit.musil-schlaeffer@stadt-salzburg.at

Cc: Ursula König <ursula.koenig@topikpro.ch>

Betreff: Ergebnisprotokoll VC Arbeitsgruppen "Südanflug" und "SIDs", vom 14.1.2022

Videokonferenz vom 14.1.2022, 10:30 – 11:50

Besprechungsteilnehmer (alphabetisch ohne Titel):

Dallner, Indinger, Kern-Zöch, Lipold, Lutzenberger, Müller, Musil-Schläffer, Oblasser, Typelt

Die Teilnehmer stimmen folgender grundsätzlichen Vorgangsweise der AG zu:

- im ersten Schritt Ermittlung der Auswirkungen der vorgeschlagenen Routen auf die Raumordnung
- dabei pragmatisches Vorgehen, d.h. vor umfangreichen Berechnungen versuchen, durch Grobabschätzungen Relevanz der zur Diskussion stehenden Daten ermitteln
- jeweils nach Vorliegen vereinbarter Teilergebnisse weitere Schritte kurzfristig in VCs festlegen

Voraussichtlich im Juni 2022 ist neue Fluglärmkartierung mit Datenbasis 2019 (erstellt durch Büro Neukirchen) verfügbar.

Kapazitätsproblem bis Mai/Juni bei Musil-Schläffer. Ev. könnte das Büro Neukirchen auch für unsere Berechnungen herangezogen werden, da dort alle Daten 2019 verfügbar wären.

Andere Möglichkeit wäre Unterstützung durch ACG.

Dallner berichtet, dass direkte Südstarts (Tauernabflug) aus Gewichtsgründen nur für Flüge bis zu den griechischen Inseln möglich sind. Fly Dubai wird diese daher nicht nutzen können.

Restriktionen beim neu geplanten Gaisbergabflug sind voraussichtlich größer als beim Tauernabflug. Daher wird wahrscheinlich Fly Dubai, etc. wie bisher über N starten.

Typelt informiert darüber, dass ein Link zu den alten „Jell Lärmkurven“ für einzelne Routen und Flugzeugtypen hergestellt wird.

Beschlüsse:

Musil-Schläffer / Kern-Zöch / Typelt / Frau Woborski werden sich kurzfristig betr. Unterstützungsmöglichkeit ACG bei der Erstellung der Lärmkarten abstimmen

Kern-Zöch / Typelt/Dallner:

Zur Ermittlung einer Datenbasis für die Berechnung der Auswirkungen der zur Diskussion stehenden neuen Routen werden im 1. Schritt die Ist-Daten 2019 herangezogen und die Auswirkungen der damaligen Pistensanierung eliminiert (ev. durch Ersetzung mit Daten 2018 der betreffenden Monate). Da Eurowings schon eine gute Planungsbasis für 2022 und 2023 hat, wird Dallner die Eurowings betreffenden Zahlen von 2019 durch die neue Planung ersetzen. Sodann wird Kern-Zöch bei den einzelnen Flügen eine Abschätzung machen, ob diese voraussichtlich über / von Süden starten / landen werden. Die Datengliederung erfolgt pro Monat

Im ersten Schritt wird dies nur für einige repräsentative Monate gemacht. Dann soll in einer weiteren VC besprochen werden, ob auch die restlichen Monate des Jahres in dieser Form analysiert werden müssen.

Auf Basis dieser Ergebnisse soll auch ein Vergleich „alte Basis für Raumordnungsberechnung“ / „neue Schätzung“ gemacht werden.

Weitere Vorgangsweise:

Nach Vorliegen der Ergebnisse obiger Berechnungen von Kern-Zöch / Typelt/Dallner (voraussichtlich in 3-4 Wochen) wird eine weitere VC zur Festlegung weitere Schritte einberufen.

Die Unterlagen mit den Ergebnissen der Berechnungen sollen einige Tage vor der VC verteilt werden.

Falls diese nicht selbsterklärend sind, kann zusätzlich zur vorgenannten VC eine kurze VC zur Erläuterung der Unterlagen einberufen werden.

Mit besten Grüßen
Hermann Lutzenberger

BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

31. Sitzung
31. März 2022

Lärmmessungen

Grundsätze und Regeln der Lärmmessung und Lärmlimits klären und definieren

- Lärmmessstellen - Equipment



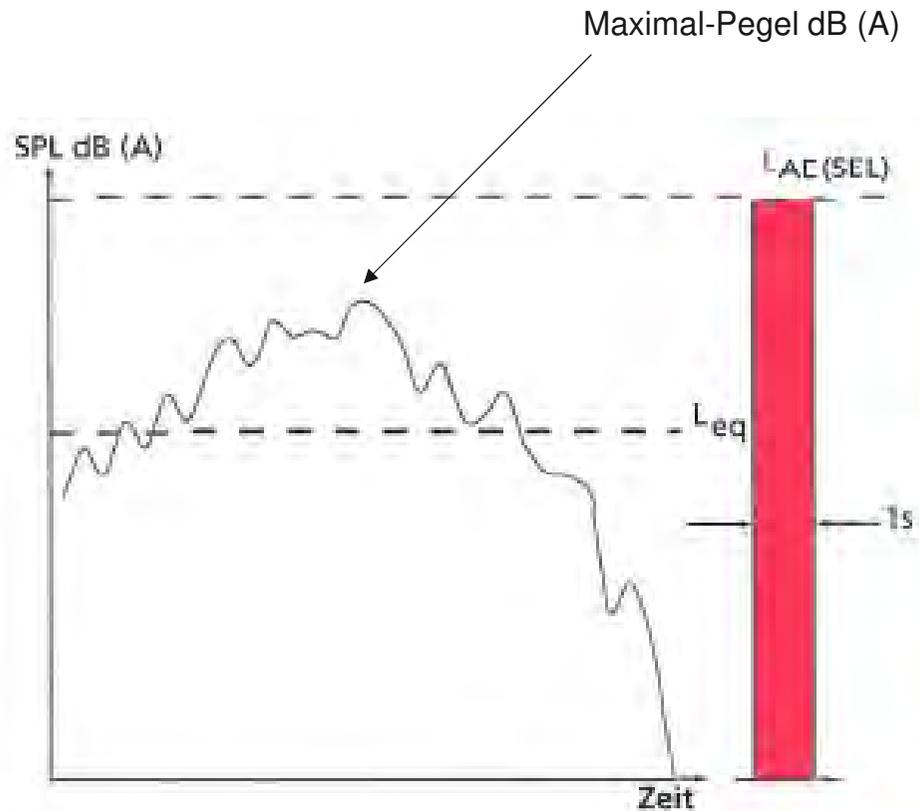
Grundsätze und Regeln der Lärmmessung und Lärmlimits klären und definieren

- Setup der Lärmmessstellen

Messstelle	Bezeichnung	Schwellwert	Andauer Beginn	Andauer Ende
NMT1	Ainring / Heidenpoint	60 dB	5 sec	5 sec
NMT2	Freilassing	60 dB	5 sec	5 sec
NMT3	Liefering / Rott	60 dB	5 sec	5 sec
NMT4	Taxham	60 dB	5 sec	5 sec
NMT5	Maxglan-Süd	60 dB	5 sec	5 sec
NMT6	Leopoldskron-Moos	60 dB	5 sec	5 sec

Grundsätze und Regeln der Lärmmessung und Lärmlimits klären und definieren

- Begriffe



Quelle: Brüel&Kjaer

Lärmmessungen

- Parameter für Slot-Koordination

Quelle: www.slots-austria.com

TÜV AUSTRIA **SCHEDULE COORDINATION AUSTRIA**

6. **Noise Guidelines:** (valid as of 02. August 2021)
SEL at noise measure point 4 = Taxham

	Arrivals shoulder period max. 84 dB SEL	Departures max. 98 dB SEL
Summer timetable (UTC):	20:00 – 20:59	04:00 – 19:59
Winter timetable (UTC):	21:00 – 21:59	05:00 – 20:59

Non operational at all times		Operational during operating hours	
Aircraft Type		Aircraft Type	
B727		For Arrivals	For Departure
B732 (73A)		SEL dB	SEL dB
B743		A220 / BCS3	77,4 86,0
B747SP		A300	n.a. 94,0
DC10		A310	n.a. 96,4
DC9		A318	82,7 93,2
MD81		A319	80,7 91,6
MD82		A320	79,6 92,1
MD83		A320neo	80,0 86,4
MD87		A321	81,8 93,1
MD86		A321neo	80,3 90,2
TU154		A330	n.a. 97,4
		A340	83,1 94,5
		AH24	79,4 89,4
		AN26	n.a. 93,2
		AR1	79,7 87,4
		AR7	80,7 90,1
		AR8	79,2 88,1
		AT42	82,0 80,4
		AT43	82,7 79,5
		AT45	80,4 81,7
		AT72	79,6 81,6
		B717	78,3 88,2
		B733	82,4 93,9
		B734	n.a. 94,5
		B735	83,6 94,1
		B736	83,3 91,6
		B737	80,3 91,0
		B737-B Max	81,0 89,3
		B738	81,1 91,4
		B739	83,5 93,4
		B744	n.a. 97,6
		B757	83,5 93,9
		B767	n.a. 96,5
		B777	n.a. 97,4
		BA46	79,4 88,3
		BE1	81,9 82,7
		CL65	79,4 83,4
		CR7	83,5 87,8
		CR9	80,6 89,2
		D328	80,5 81,5
		DH4	78,1 82,1
		DH7	81,4 79,6
		DH3	80,2 81,0
		EM2	78,3 79,7
		E175	80,1 92,3
		E190	81,4 92,6
		E195	81,0 90,6
		ER3	78,3 85,2
		ER4	78,9 84,9
		FK100	81,5 92,1
		FK50	84,0 84,6
		FK70	81,5 90,0
		IL96	n.a. 97,2
		J328	79,0 88,4
		J41	79,8 85,2

Non operational during shoulder period	
Aircraft Type	For Arrivals SEL dB
A300	87,4
A310	86,5
AN26	88,3
B744	90,0
B767	86,7
B777	85,9
IL96	86,3
L1011	89,3
YK42	85,5

Tolerance zone	
Aircraft Type	For Arrivals SEL dB
A330	84,3
B734	84,3
TU204	84,5

14.04.2021 Seite 4 von 5

SCA – Schedule Coordination Austria GmbH, Office Park I, Top B 08/04, A-1300 Vienna Airport, Austria
Phone +43/1/7007-23600, Fax +43/1/7007-23615, E-mail office@slots-austria.com www.slots-austria.com

Y:\SCA\Intern-Koordinat\Kopier\Bsp\parameter\FAH-U20_20210115.docx

Lärmmessungen

- Einzelereignisse

ÜBERSCHREITUNGEN von 98 dB SEL beim Start am Messpunkt 4 lt. ZFBB

NMT NO.	DATUM Date	ZEIT Time	DAUER Duration	SEL	FLUGZEUG- TYPE	ABFLUG- ROUTE
4	04.01.2020	10:53	36	98,8	A321	NEMAL3A
4	04.01.2020	18:47	51	98,6	A321	INROM1A
4	07.01.2020	16:14	58	98,3	A321	NEMAL3A
4	11.01.2020	16:18	52	98,0	A321	NEMAL3A
4	18.01.2020	09:22	37	99,4	A321	NEMAL3A
4	18.01.2020	11:38	40	98,6	B763	TRAUN2A
4	18.01.2020	12:31	45	98,1	B738	INROM1B
4	18.01.2020	18:06	47	98,4	A321	INROM1A
4	18.01.2020	18:24	52	98,8	A321	INROM1A
4	31.01.2020	09:43	39	98,6	B738	TRAUN2A
4	01.02.2020	08:55	46	98,5	B738	NEMAL3B
4	01.02.2020	09:17	58	98,7	A321	NEMAL3A
4	03.02.2020	07:06	78	98,6	A319	INROM1A
4	08.02.2020	19:11	78	99,7	A321	INROM1B
4	15.02.2020	14:13	42	99,8	A321	INROM1B
4	15.02.2020	18:31	59	98,5	A321	INROM1A
4	22.02.2020	09:59	44	98,0	B738	INROM1B
4	22.02.2020	18:06	78	99,9	B736	TRAUN3B
4	27.02.2020	20:33	61	98,4	B738	INROM1B
4	29.02.2020	09:55	78	99,7	B738	INROM1B
4	29.02.2020	11:48	41	99,5	B738	INROM1B
4	07.03.2020	15:58	47	98,0	A321	NEMAL3A
4	07.03.2020	18:47	39	99,3	A321	INROM1A
4	07.03.2020	18:48	37	99,7	A321	INROM1A

Altlastensanierung von Löschschaum- Rückständen in Planung

Löschmittel erzeugten in der Vergangenheit als „Nebenwirkung“ Verunreinigungen im Grundwasser / Umfassende Datenerhebungen schaffen Grundlage für Altlastensanierung / Nach heutigem Wissen keine für Menschen problematischen Kontaminationen bekannt

Im Rahmen des Sondermessprogramms „Spurenstoffe im Grundwasser“ aus dem Jahr 2018 – im Auftrag des damaligen Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus – wurden im Grundwasser-Abstrom des Flughafens erhöhte PFAS- Werte – das sind organische Fluorverbindungen – festgestellt und dem Flughafen zur Kenntnis gebracht. Der Salzburger Flughafen hat unmittelbar und umgehend nach dem Vorliegen der Messergebnisse des Ministeriums reagiert.

Vorab eine kurze technische Information: PFAS ist eine Abkürzung für per- und polyfluorierte Alkylsubstanzen, auch bekannt unter der älteren Bezeichnung PFC.

In Abstimmung mit der Behörde wurden zunächst die potenziellen Ursachen für die PFAS-Belastung erhoben. Dabei stellten sich Löschmittel der Flughafenfeuerwehr als potenzielle Ursache heraus. Als Sofortmaßnahme wurde die Durchführung von Löschproben unter Einsatz dieser Schaummittel umgehend untersagt. Mittlerweile ist ein neuer Löschschaum in Verwendung. Zudem werden die gesetzlich verpflichtenden Löschmittelpollen und Löschübungen mit dem Schaum nicht mehr am Flughafengelände durchgeführt.

Die Verwendung dieser PFAS-haltigen Löschschäume begann nach heutigem Wissensstand schon in den 1960er-Jahren und dauerte bis zum Herbst 2018. Dieses Thema ist kein Salzburger Spezifikum, denn diese Art des Löschmittels wurde und wird weltweit zur Bekämpfung von speziellen Bränden (Brände von flüssigen Stoffen wie Benzin, Kerosin, Heizöl, Teer, Alkohol, etc.) eingesetzt. In Salzburg sind die Mengen der verwendeten Löschschäume überdies sehr niedrig, weil es sich ausschließlich um Löschmittelproben und gesetzlich vorgeschriebene Löschübungen, nicht aber um tatsächliche Löscheinsätze gehandelt hat.

AR-Vorsitzender Stöckl: Flughafen wurde proaktiv tätig

„Als Aufsichtsratsvorsitzender ist es mir wichtig zu betonen, dass am Flughafen zu jedem Zeitpunkt ausschließlich Löschmittel zum Einsatz kamen, die allen rechtlichen Vorgaben entsprochen haben. Dieses Thema zeigt anschaulich, dass sich der Kenntnisstand der Wissenschaft und die rechtlichen Vorgaben dynamisch weiterentwickeln. Das was vor ein paar Jahren Stand der Technik und aus Sicherheitsgründen rechtlich vorgeschrieben war, kann ein paar Jahre später zu aufwändigen Sanierungsarbeiten führen. Ich begrüße es daher ausdrücklich, dass die Flughafenführung proaktiv und in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden ein umfassendes Lagebild erarbeitet, mit allen uns soweit bekannten Betroffenen gesprochen hat und nun bereits darangeht, die Sanierung dieser Altlasten umzusetzen“, sagt LH-Stv. Dr. Christian Stöckl. Der Aufsichtsrat hat die von der Unternehmensleitung vorgeschlagene Vorgangsweise daher heute zustimmend zur Kenntnis genommen.

Warum ist jetzt eine Altlastensanierung notwendig?

„Die aktuellen Maßnahmen werden ergriffen, weil die Europäische Union neue Grenzwerte für diese Stoffe verbindlich macht und weil der Flughafen sämtliche gesetzlichen Bestimmungen einhalten wird und daher vorsorglich tätig wird. Ziel ist eine bestmögliche Sanierungslösung für Umwelt, Mensch und Natur.

Die Maßnahmen orientieren sich am Trinkwasser-Grenzwert für die Summe der PFAS von 0,10 µg/l, der aufgrund von EU-Vorgaben in den Mitgliedstaaten ab Jänner 2026 gelten wird“, erläutert DI Rudolf Lipold, der als ehemaliger Stv.-Direktor des Flughafens dieses Spezialprojekt als Experte federführend betreut.

Der Flughafen Salzburg kooperiert bei der Vorbereitung der Sanierung mit den Altlastenexperten des Umweltbundesamts und den Amtssachverständigen des Landes. Unterstützt wird der Flughafen von namhaften Experten, wie der Mull und Partner Umwelttechnik GmbH, sowie den Salzburger Unternehmen GWU (Geologie-Wasser-Umwelt GmbH) und Hydrologische Untersuchungsstelle Salzburg. Die Einreichung zur Altlastensanierung ist im Herbst 2022 geplant, mit einem stufenweisen Beginn der Altlastensanierungsarbeiten ist unmittelbar im Anschluss daran zu rechnen.

Keine problematischen Grundwassernutzungen aus gesundheitlicher Sicht festgestellt

Alle betroffenen Anrainer, von denen der Flughafen bzw. die Behörden auf Basis der derzeit vorliegenden Daten Kenntnis haben, wurden, wie bereits erwähnt, persönlich kontaktiert. Aus aktueller Expertensicht gibt es keine problematischen Nutzungen des betroffenen Grundwassers. „Um die Verbreitung der Substanzen und eine mögliche Betroffenheit in der Bevölkerung darzustellen, wurden im Rahmen der Altlastensanierung bisher umfangreiche Messreihen durchgeführt. Diese umfassen das Grundwasser, den Boden und auch (pflanzliche) Lebensmittel. Wesentlich ist, dass eine relevante Nutzung des Grundwassers als Trinkwasser aufgrund der bisherigen Nachforschungen praktisch ausgeschlossen werden konnte. Aus umweltmedizinischer Sicht liegen die aus den Messergebnissen resultierenden PFAS-Aufnahmemengen, inklusive Lebensmittel, in einem Konzentrationsbereich, welche selbst bei langfristiger Aufnahme keine fassbaren gesundheitlichen Auswirkungen zur Folge haben,“ so Facharzt Professor DI Dr. Hans-Peter Hutter.

Sämtliche Informationen zu dieser Thematik werden selbstverständlich mit der Öffentlichkeit geteilt. Eine erste Veranstaltung für die interessierte Bevölkerung findet am 28.03.2022 im Flughafenrestaurant statt. Anrainer können sich jederzeit mit Fragen an altlastensanierung@salzburg-airport.at wenden, die wichtigsten Fragen & Antworten sind auf der Website www.salzburg-airport.at des Salzburg Airport nachzulesen. Sämtliche Anfragen werden von dem Expertenteam einzeln beantwortet.

Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen

per 31.03.2022



1. Quartal 2022

Anfragen im 1. Quartal 2022

- Umkehrer Brigitta, Siezenheimerstraße 219
- Daschiel Günther, Otto-von-Lilienthalstraße 102

Frau Umkehrer und Herr Daschiel wurden informiert, dass weiterhin keine Förderungen zugesprochen werden können. Anträge können trotzdem gestellt werden, diese werden gelistet und nach Beendigung des Förderstopps behandelt.

Anm. zu Webtrak:

Die Kosten für Webtrak (Software zur Flugwegdarstellung) werden per 01.01.2022 auf die KST 3150 gebucht und nicht mehr dem Schallschutzprojekt zugeordnet / gem. Martin Reisinger/18.01.22

Anträge seit Förderstopp

Förderstopp aufgrund der wirtschaftlichen Situation bedingt durch die Covid-19 Pandemie

Anfrage	Antrag	Name	Adresse	Tausch/Servicierung	zusätzl. Info
14.02.2020	19.04.2020	Petra Prokopetz	Otto-von-Lilienthalstraße 151	Fenstertausch	
02.06.2020		Monika Lorenz	Otto-von-Lilienthalstraße 94	Tausch Terrassentüre	
15.07.2020	25.11.2020	Markus Gruber	Praßlergasse 32	Fenstertausch	Fenstertausch bereits durchgeführt
25.05.2021	25.05.2021	Monika Gruber	Moosstraße 109b	Fenstertausch	150 m-Streifen Süd (100 % Förderung)
30.06.2021		Karin Strasser	Otto-von-Lilienthalstraße 107	Servicierung	
01.07.2021		Frau Karzel	Siezenheimerstraße 213	Servicierung	
04.08.2021		Verena Seifert-Jung	Praßlergasse 27	Fenstertausch	telefonisch angefragt
12.08.2021	31.08.2021	Maria Brandstätter	Siezenheimerstraße 209	Fenstertausch	Fenstertausch bereits durchgeführt
24.02.2022		Brigitta Umkehrer	Siezenheimerstraße 219	Fenstertausch	
18.03.2022		Günther Daschiel	Otto-von-Lilienthalstraße 102	Fenstertausch	
Anfragen seit Förderstopp			10		
Anträge seit Förderstopp / auf Evidenz nehmen			4		

Übersicht Schallschutzmaßnahmen

Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen ab 01.01.2012											
	Summe	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Schallschutzfenster/Türen	€ 523.121,91	€ 137.515,56	€ 59.814,39	€ 31.835,95	€ 40.555,23	€ 41.524,10	€ 59.601,12	€ 57.736,04	€ 75.266,50	€ 19.273,02	€ -
Software Flugwegdarstellung	€ 183.484,38	€ -	€ -	€ -	€ 14.870,00	€ 33.550,00	€ 27.456,42	€ 23.874,58	€ 27.228,40	€ 28.045,26	€ 28.459,72
Externe DL	€ 54.860,03	€ 20.911,41	€ 6.162,98	€ 3.067,05	€ 3.436,12	€ 3.089,00	€ 5.912,92	€ 7.333,21	€ 2.637,34	€ 2.310,00	€ -
Instandhaltungen/Servicier.	€ 49.067,05	€ 2.110,64	€ 171,98	€ 17.024,99	€ 15.840,39	€ 902,50	€ 10.310,45	€ 496,66	€ 2.138,94	€ 70,50	€ -
Summe	€ 810.533,37	€ 160.537,61	€ 66.149,35	€ 51.927,99	€ 74.701,74	€ 79.065,60	€ 103.280,91	€ 89.440,49	€ 107.271,18	€ 49.698,78	€ 28.459,72
Summe direkte Förderung	€ 572.188,96	€ 139.626,20	€ 59.986,37	€ 48.860,94	€ 56.395,62	€ 42.426,60	€ 69.911,57	€ 58.232,70	€ 77.405,44	€ 19.343,52	€ -
sonstige Kosten	€ 209.884,69	€ 20.911,41	€ 6.162,98	€ 3.067,05	€ 18.306,12	€ 36.639,00	€ 33.369,34	€ 31.207,79	€ 29.865,74	€ 30.355,26	€ 28.459,72
Anfragen gesamt	303	111	39	17	20	28	20	33	20	11	4
Anträge	134	48	19	6	9	12	15	10	9	4	2
Zusagen	101	32	16	5	7	10	14	9	7	1	0
ausbezahlt	97	31	16	5	7	9	9	12	7	1	0
Servicierungen	50	9	2	15	12	1	6	2	2	1	0
Anzahl zugesagte Objekte	151	41	18	20	19	11	20	14	9	2	0
Anzahl ausbezahlte Objekte	147	40	18	20	19	10	15	14	9	2	0

Förderstopp
seit
QU2/2020

Ausgaben für den Einbau von Schallschutzfenster von 1972-2011: € 3.506.792,55
(333 Objekte mit 628 Wohneinheiten + 4 Internate mit 184 Betten)

Ausgaben Förderprogramm Schallschutzmaßnahmen seit 2012: € 810.533,37
(147 Objekte: 97 Fenstertausch + 50 Servicierungen)

Seit 30.06.2020 Hinweis auf unserer Homepage:



Flüge &
Anreise

Reiseplanung
& Gepäck

Am
Flughafen

Business &
Aviation

Unternehmen
Airport

Lärmschutz- Maßnahmen

Der Flughafen Salzburg ersucht um Ihr Verständnis, dass aufgrund der momentanen, wirtschaftlichen Situation (Covid-19 Pandemie) bis auf weiteres keine Schallschutzförderungen zugesprochen werden können.



Home > Unternehmen Flughafen > Umwelt > Lärmschutzprogramm

Auszug aus dem Protokoll der 87.MMT am 23.08.2021

I

2. Meinungsbildung/Entscheidung

I

Förderung von Lärmschutzfenstern (T)

- Mitglieder Förderkommission: Nachbesetzung von Bründl und Bacher erforderlich
- Anträge seit Förderstopp: 3 Anträge (davon einer zu 100 % förderwürdig, 2 zu 60%) und 3 telefonische Anfragen.

Die Antragsteller werden informiert, dass voraussichtlich bis Erreichen von 75 % des Passagieraufkommens vor COVID-19, d.h. etwa 1,4 Mio PAX, weiterhin keine Förderungen zugesprochen werden können.

Nach dem Förderstopp eingelangte Anträge auf Förderung des Einbaus von Schallschutzfenster werden nach positiver Prüfung auf Anspruch vorerst gelistet und in Evidenz gehalten. Nach Beendigung des Förderstopps ist vorgesehen, den gelisteten Antragstellern die Förderung zukommen zu lassen. Dies auch dann, wenn die Fenster bereits eingebaut wurden.

Fortschrittskontrolle

Stand März 2022



Salzburg Airport
W. A. MOZART

Flugrouten

14 Punkte Programm

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

Flugrouten

14 Punkte Programm

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

2

Flugrouten

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	

3

Flugrouten

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

4

Flugrouten

Allgemein

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

5

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

6

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
Einbindung Präsident Aeroclub in die Arbeitsgruppen	laufend	

7

Flugrouten

Allgemeine Luftfahrt

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

8

Flugrouten

Allgemeine Luftfahrt

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

9

Bodenlärm

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

10

Bodenlärm

Allgemein

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

11

Lärmmessungen

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

12

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

13

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	Erledigt	Umsetzung erfolgte 2019

14

Monitoring

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

Monitoring

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

16

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

17

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	

18

Diverses

Thema	Status	Anmerkungen
Stellungnahme zum Aktionsplan strategische Lärmkarten 2017	Erledigt	Stellungnahme des BBFS wird vollinhaltlich übernommen
Gesamtkonzept SFG zu Allgemeiner Luftfahrt	Projekt gestartet	
Streichung Rabatte für Schulungsflüge	Erledigt	Umsetzung erfolgte per 01.01.2020 in der Entgeltordnung
Gründung von Arbeitsgruppen	Laufend	Neustrukturierungen erfolgt
Klärung Behördenzuständigkeit Einhaltung von VFR-Regeln	In Arbeit	Abklärung zwischen ACG und Bezirksverwaltungsbehörde Stadt Salzburg

19

Öffentlichkeitsarbeit - Kommunikation

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

20