

14.7.2016

**Protokoll 19. Sitzung des
„BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“**

Datum: 27. Juni 2016 / 16.00 Uhr bis 18.00 Uhr

28. Juni 2016 / 9.00 Uhr bis 14.00 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH/ Sitzungszimmer

TOP 1: Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit

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

Ziele für diese Sitzung:

- ein respektvoller Umgang mit Dissensen und der Austritterklärung der bayerischen Mitglieder,
- Klarheit über die zukünftige Beziehungsgestaltung mit der bayerischen Seite unter Berücksichtigung der Interessen der gesamten Region schaffen,
- Klarheit über die Zukunft des BBFS finden, um das gemeinsam Erreichte zu schützen und für die Zukunft zu sichern
- wissen, wie über das gemeinsam Erreichte informiert werden soll

Anwesende (o.T.):

Fenninger-Sippel / Land Salzburg (27.u. 28.6.)

Peter Kopp / Stadt Salzburg (27.u.28.6.)

Günter Oblasser / ASA (27.u.28.6.)

Reinhold Schmuck / ASA (27.u.28.6.)

Brigitte Grill / ASA (27.u. 28.6.)

Hermann Lutzenberger / Gemeinden Anif und Grödig (27.u.28.6.)

Michael Becker / Gemeinden Anif und Grödig (27.u.28.6.)

Christian Indinger / Gemeinde Hallein (27.6.)

Stefan Brugger / Gemeinde Wals - Siezenheim (27.u.28. 6.)

Christian Woborsky / Austro Control (27.u.28.6.)

Rudolf Lipold / SFG (27.u.28.6.)

Norbert Gruber / SFG (28.6.)

Claudia Schneeweiß/ SFG Protokoll (27.u.28.6.)

Ursula König / Moderation (27.u.28.6.)

Wolfgang Wörnhard / Moderation (27.u.28.6.)

27.6.2016 bis 18.30 Uhr (Austritt aus dem BBFS)

Bettina Oestreich / Schutzverband Rupertiwinkel (27.6.)

Peter Blahak / Schutzverband Rupertiwinkel (27.6.)

Gabriele Noreisch / Gemeinde Ainring (27.6.)

Martin Häusl / Gemeinde Saaldorf-Surheim (27.6)

Thomas Wagner / Gemeinde Freilassing (27.6.)

Nicht anwesend (entschuldigt):

Christina Rudorf / Stadt Salzburg (27.u.28.6.)
Daniela Beck / Land Salzburg (27.u.28.6.)
Ludwig Nutz / Gemeinde Ainring (27.6.)
Christian Indinger / Gemeinde Hallein (28.6.)
Leopold Tazreiter / Repräsentant Fluglinien (27.u.28.6.)
Robert Semm / Repräsentant Fluglinien (27.u.28.6.)
Walter Hager / Austro Control Salzburg (27.u.28.6.)
Beda Percht / Gemeinde Hallein (27.u.28.6.)
Claudia Typelt / SFG (27.6.)
Norbert Gruber / SFG (27.6.)
Alexander Klaus / SFG (27.u.28.6.)

Gäste: 28.6.2016

Robert Ertler (DFS)

TOP 2: Tagesordnung

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

Die vorgeschlagene Tagesordnung wird angenommen.

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

TOP 3: Protokoll und Kurzbericht der 18. Sitzung vom 2.-3. Mai 2016

Das Protokoll wird mit den in der Sitzung vorgebrachten Änderungen in der Beilage 4 angenommen. Der Kurzbericht der 18. Sitzung wird angenommen.

TOP 4: Informationsaustausch

Treffen am 9.6.2016:

Stöckl, Landrichter, Pölsler, Kopp, Sommerbauer, Hermann, Lipold zum Thema BBFS. Der Austritt der deutschen Seite war nicht der Auslöser, diesen Termin zu koordinieren. Das Ziel des Treffen war, einen konstruktiven Beitrag zu den laufenden Verhandlungen zu entwickeln. Das Resultat dieser Sitzung ist ein gemeinsames Angebot eines Verhandlungspaketes der Eigentümer und der Geschäftsführung der SFG. (TOP 5b).

Eigentümer, Aufsichtsrat und Geschäftsführung des Flughafens stehen hinter diesem Angebot.

Geplantes Treffen: 7.7.2016

Stöckl, Gehmacher-Leitner, Hemetsberger, Lutzenberger, Hager, Fenninger-Sippl, Lipold. Betriebszeiteinschränkung und Pistenverlängerung (Kostenstudie wird gefordert) werden neben RNP Themen in dieser Besprechung sein.

ASA-Jahreshauptversammlung

Am 30.6. 2016 findet die ASA-Jahreshauptversammlung statt. In dieser Sitzung wird über einen Verbleib im BBFS entschieden.

TOP 5: Feststellung des Standes der Arbeiten des BBFS, Fassen der Ergebnisse

a.) Austrittserklärung der bayerischen Gemeinden und des Schutzverbandes

(Beilage 3 Erklärung vom 6.Juni 2016)

Stellungnahmen/Argumente der bayerischen Vertretungen für den Austritt:

→ Die bayerischen Vertreterinnen und Vertreter bedanken sich für die gute Zusammenarbeit, das offene Diskussionsklima und die professionelle Begleitung des Prozesses durch die beiden Moderatoren. Es ist gelungen auch bei vielen Untiefen gut zu manövrieren. Es wird betont, dass der Austritt nicht politisch motiviert ist. Der Austritt wurde nach Rückbindung mit den Bürgermeistern und den SV-Mitgliedern mit fehlendem Spielraum begründet. Vor allem bei den Landungen von Norden sei keine Verbesserung in Sicht, die Verbesserungen bei den Starts seien zu gering. Weiters wird betont, dass sich die bayerische Seite im BBFS nicht als Moderations-Gremium zur Beruhigung der Berliner und der bayerischen Ministerien in der Frage der DVO sehen will. Nichts desto trotz, werden die guten Ergebnisse, die ohne BBFS nicht erzielt worden wären, und die die FLK nicht geschafft hat, hervorgehoben. Gedankt wird auch für die gute Datenaufbereitung, wenn auch die Belastung bisher zu wenig in die Argumente eingegangen ist.

Die bayerische Seite wird weiterarbeiten, muss nun aber ihrer Meinung nach einen anderen Weg einschlagen (politische Unterstützung, Staatsvertrag, FLK), um die Umsetzung einer DVO zu erreichen.

→ Die Blockade von RNP durch die Gemeinden Anif/Grödig und die Haltung des Flughafens bei den Betriebszeiten, das Fehlen von klaren Zeichen für eine Entlastung und die wenig wertschätzende Haltung der Eigentümer waren Auslöser für den Austritt. Die Grundaufgabe des Flughafens, die Bevölkerung zu schützen, wird vom Flughafen nicht genügend wahrgenommen.

→ Die erzielten Ergebnisse (vor allem aus dem 14-Punkte Programm) sollen natürlich umgesetzt werden, da aber keine weiter reichenden Ergebnisse in Sicht waren, war der Zeitpunkt des Austritts logisch.

→ die Gemeinden Bergheim/Elixhausen sind ausgetreten bzw. haben die Mitgliedschaft ruhend gestellt, weil ihre Ziele erreicht wurden, anders begründet sich der Austritt der bayerischen Mitglieder in einem Nichterreichen ihrer Ziele.

→ die bayerische Seite kann einen Verbleib im BBFS vor ihren Mitgliedern nicht mehr rechtfertigen, von den Bürgermeistern wurde der Austritt schon viel früher gefordert.

Wie sehen die anderen Mitglieder den Austritt der bayerischen Vertreter :

→ Verständnis für den Austritt, wenn man sieht, dass sich nichts bewegen wird, aber gerade nach der letzten Sitzung, war Bewegung in Sicht. Dies wurde auch im Protokoll vom 2./3.Mai festgehalten „*die Vertreter der deutsche Seite akzeptieren vorerst die vorgeschlagene Verteilung 70:30 und 85:15 als Zielwert*“. Dieser Zielwert wurde auch in der Vorbereitungssitzung der AG Flugrouten am 20. Mai 2016 als realistisch eingeschätzt. In der Sitzung wurden alle Flugrouten mit den Nutzungen durchgearbeitet, leider hatte in der AG aus Zeitgründen die detaillierte Ausarbeitung nicht fertig gestellt werden können. Der Austritt kommt daher überraschend und es kann der Eindruck eines politisch motivierten Austrittes – die Austrittserklärung wurde

nicht nur von den bayerischen BBFS-Mitgliedern sondern auch von MdL Kaniber und Landrat Grabner unterzeichnet – nicht ausgeräumt werden.

→ dem RNP wird von der bayerischen Seite eine zu große Bedeutung beigemessen. Eine verstärkte Nutzung von RNAV Visual wird von Anif nicht strikt abgelehnt. Ein größeres Verbesserungspotenzial besteht bei Streichung von PEREX, Etablierung von Gaisberganflug etc.

→ Anif/Grödig verwehrt sich vehement gegen die Darstellung der bayerischen Seite, die ablehnende Haltung der Gemeinden Anif und Grödig zur Einführung des RNP als Aufhänger für den Austritt zu proklamieren. Im Protokoll der letzten Sitzung wurde auch von ACG zugesichert, eine räumliche Verschiebung des RNP zu überprüfen.

→ der Zeitpunkt des Austritts – unmittelbar vor den Beschlussfassungen – sei ungeschickt gewählt und durch eine erhöhte und unrealistische Erwartungshaltung entstanden (Verteilung 50:50). Da noch nichts beschlossen wurde, konnte auch noch nichts umgesetzt werden – der ständige diesbezügliche Vorwurf sei daher nicht gerechtfertigt.

→ der Austritt aus dem BBFS ist für den ASA sehr enttäuschend und wird als ein schlechter Zugang zu möglichen Lösungen bewertet. Die von deutscher Seite gestellten Forderungen nun mit Hilfe der FLK – in der ja nur die bayerischen Anrainer vertreten sind – und mit Hilfe der Ministerien (DVO) durchsetzen zu wollen, seien unsolidarisch und werden innerhalb der Anrainerschaft Konflikte erzeugen. Sie stellten ein für alle tragbares, faires Gesamtpaket in Frage.

→ Der Austritt wird als fehlende Fähigkeit gedeutet, mögliche Beschlüsse des BBFS zu akzeptieren und mitzutragen

→ bei allem Verständnis für die schwierige Situation in der Rückbindung wurde von bayerischer Seite die für einen derartigen Prozess nötige Zeit (Vergleich Mediation Flughafen Wien) außer Acht gelassen und die erfolgreichen Vorarbeiten (Vertrauen schaffen, Datentransparenz etc., kurz vor Beschlussfassungen) ignoriert. Der in der AG Flugrouten erarbeitete Vorschlag, auch ohne RNP sei eine Lösung möglich, wurde ebenfalls ignoriert.

→ Seitens des BBFS wird nochmals festgestellt, dass faire Umsetzungen erst möglich sind, wenn Empfehlungen/Beschlüsse als ein Gesamtpaket vorliegen, das einen Ausgleich aller Interessen ermöglicht.

Zusammenfassung MT :

Es besteht große Wertschätzung für die von allen Mitgliedern geleistete Arbeit, gleichzeitig überwiegt die Enttäuschung auf inhaltlicher Ebene. Von den bayerischen Vertretungen wird die Bereitschaft der österreichischen Seite die bayerische Seite zu entlasten als zu gering und die Dissense bezüglich RNP und Betriebszeiten als unlösbar erachtet. Nun bleibt zu klären, wie die Arbeit weitergeführt und was mit den bisher erarbeiteten Ergebnissen passieren soll. Das Ziel sollte sein, möglichst die bereits vorliegenden Ergebnisse des BBFS in Zukunft für die Region nutzbar zu machen. Die bayerische Seite kann aber nicht damit rechnen, dass alle erarbeiteten Vorschläge umgesetzt werden, da die bisherigen vorläufigen Empfehlungen nur Optionen darstellen, die in ein Gesamtpaket einfließen können. Es gibt derzeit noch keine Empfehlung bzw. Beschluss zu einem Gesamtpaket. Eine Umstimmung zum Verbleib im BBFS ist zum derzeitigen Zeitpunkt aus Sicht der Bayern nicht möglich.

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 20.Sitzung des BBFS, 19.09.2016)

Verhandlungen finden in vielen kleinen Schritten statt, um faire Ausgleichs zu suchen und es ist nicht realistisch, dass derart komplexe Entscheidungen in einer einzigen Verhandlungsrunde getroffen werden können. Mitverhandeln bietet die Chance, auch die Umsetzung und damit die Zukunft mitgestalten zu können, verlangt gleichzeitig von allen Beteiligten ein hohes Maß an Verantwortung zu übernehmen.

ACG appelliert, den Entschluss noch einmal zu überdenken und bietet an, eine Verteilung 80:20 im Herbst 2016 zu versuchen und in weiterer Folge eine Verteilung 70:30 im Frühjahr 2017 anzustreben. Die geforderte Verteilung 50:50 ist unrealistisch.

Wie stellen sich die bayerischen Vertreter die weitere Verbindung zum BBFS konkret vor?

Die Kommunikation nach dem Austritt soll lt. SV, wie schon vor dem BBFS, über den ASA laufen und nicht abgebrochen werden.

Die bayerische Seite wird sich einem Dialog nicht verwehren und ist gerne zu Gesprächen bereit. Wenn die bayerische Seite für eine Entscheidung gebraucht wird, ist sie für einen Besuch im BBFS jederzeit bereit. Die gemeinsam erarbeiteten Themen sollen im Sinne der Anrainer umgesetzt werden. Es wird der Wunsch nach einem Miteinander und nicht nach einem Gegeneinander betont.

Die Möglichkeit einer Ruhendstellung soll nach Rückbindung geprüft werden? Ein Wiedereintritt ist denkbar, sobald deutliche Signale zur Entlastung der Anrainer umgesetzt sind. Derzeit ist dies aber noch nicht der Fall.

Eine Kontaktaufnahme von LH Stöckl oder Bgmst. Schaden mit den Bürgermeistern der ausgetretenen Gemeinden und der Vorsitzenden des Schutzverbandes ist noch nicht erfolgt. Es wurde - wie bei Bergheim und Elixhausen - die Sitzung abgewartet. Eine Kontaktaufnahme vor der Sitzung wurde auch nicht von bayerischer Seite erwartet, wäre aber als ein Zeichen der Wertschätzung gewertet worden. Eine Anfrage, ob die bayerische Seite wieder in den BBFS eintritt, sollte von den Eigentümern direkt an die bayerischen Bürgermeister und den SV herangetragen werden. Die Eigentümer-Vertreter Fenninger-Sippel und Kopp werden im Rahmen der Rückbindung über diese Möglichkeit informieren.

Einen Widerspruch wird von den anderen Vertretungen im BBFS gesehen: einerseits eine deutlich formulierte Austrittserklärung mit der Ankündigung auf anderen Wegen die Ziele der deutschen Seite zu verfolgen und andererseits der Vorschlag der deutschen Seite, für relevante Entscheidungen zu Besuch in den BBFS zu kommen. Die verbleibenden Mitglieder des BBFS sind prinzipiell weiterhin daran interessiert einen offenen Dialog mit Vertretungen aller Interessen zu führen und die Türen offen zu halten und ein ähnliches Signal wie im Fall Bergheim / Elixhausen zu senden.

Um 18:30 Uhr verabschiedeten sich die Vertreter der bayerischen Gemeinden und des Schutzverbandes und verlassen die Sitzung.

b.) Angebot der Eigentümer und der SFG an den BBFS

(Beilage 4 Angebot)

1. Betriebszeiten:

Eine Deckelung der Bewegungen in den Randzeiten wird vom Flughafen nicht angeboten, da dies aus wirtschaftlichen und rechtlichen Gründen nicht machbar ist. Jeder Flughafen kämpft um den Erhalt der Betriebszeiten, da in Zukunft eine Veränderung UVP-pflichtig ist und eine Korrektur kaum mehr durchsetzbar sein wird. Daher wird eine Einschränkung in Abhängigkeit von dB-Werten angeboten. Die Betriebszeiten werden auf Zivilflugplätzen mit Bescheid des BMVIT festgelegt und in der ZFBB veröffentlicht. Jede Änderung der Betriebszeiten muss vom AR des Flughafens beschlossen werden. Eine Befassung des AR und eine Abstimmung mit den Fluglinien werden von SFG angeboten, dies braucht aber Zeit, und eine schriftliche Zusage für die geforderten Maßnahmen ist bis zum im Beschluss des ASA geforderten Zeitpunktes 15.Juli, unmöglich. Eine moderate Entwicklung des Flughafens muss lt. Eigentümer gewährleistet sein. In einer AG soll Detailarbeit geleistet werden, um eine Vorstellung über mögliche Verbesserungen zu erhalten (Vergleich mit anderen Flughäfen, in der Zeit von 06:00 Uhr bis 6:30 Uhr soll nur mit leisen LFZ geflogen werden dürfen etc.). Die Ergebnisse aus dieser AG sollen in weiterer Folge in Empfehlungen/Beschlüsse des BBFS umgewandelt werden.

TOP 6: Wie weiter – Zukunft des BBFS:

Der Weiterbestand des BBFS wird von einigen Teilnehmern kritisch gesehen, da die Empfehlungen des BBFS nicht mehr so viel Gewicht haben würden und der BBFS durch den Austritt abgewertet würde. Ein Verbleib der bayerischen Seite als wesentlicher Partner im BBFS wäre daher wünschenswert.

Einerseits sollen im BBFS alle Anrainer vertreten sein, andererseits gibt es den Auftrag der Landesregierung (auch eine Koalitionsvereinbarung existiert) für einen BürgerInnenbeirat. Daher haben sich die Eigentümer, BMVIT und ACG für den Weiterbestand des BBFS ausgesprochen und ihre Unterstützung zugesagt. Die konstruktive Arbeit des BBFS soll auch in verkleinerter Form fortgesetzt werden.

Auch ein verkleinerter BBFS sieht sich in der Lage faire Beschlüsse zu fassen.

Inhaltliche gegenteilige Empfehlungen sind abzusehen, wenn in parallelen Prozessen mit unterschiedlichen Zielen und Zusammensetzungen (z.B. FLK und BBFS) Vorschläge erarbeitet werden. Offen bleibt, wie dann mit widersprüchlichen Empfehlungen zum Betrieb des Flughafens aus verschiedenen Gremien (BBFS/FLK) umgegangen werden soll. Dies stellt vor allem die ACG vor Probleme. Es wird auf die Weisungsbefugnis der Ministerien und auf den regelmäßig stattfindenden Informationsaustausch auf Behördenebene (Wien-München-Berlin) hingewiesen. Auch ein Mitdenken für die bayerische Seite könnte in der Praxis schwierig zu bewerkstelligen sein.

Vorstandsbeschluss ASA

(Beilage 5 Beschluss des ASA Vorstandes)

Das Angebot der Eigentümer und der SFG an den BBFS ist dem ASA zu wenig weitreichend. Es werden klare Zusagen, vor allem zu den Betriebszeiten am Tagesrand und bezüglich der Verspätungen, sowie zum Lärmschutzprogramm, erwartet.

Dem Wunsch des ASA den BBFS rechtlich zu institutionalisieren, um rechtsverbindliche Beschlüsse fassen zu können, kann aus gesellschaftsrechtlichen Gründen nicht entsprochen werden. Der Flughafen Salzburg ist eine GmbH (mit Geschäftsführerhaftung). Im Gegensatz zu Salzburg ist der Flughafen Wien eine Aktiengesellschaft, die es erlaubt hat, im Mediationsforum auch rechtsverbindliche Beschlüsse zu fassen.

Diskussion um Bedeutung des RNP

Beilage 6 Betroffenheitsanalyse und Flugrouten

Für die Teilnehmer steht fest, dass **die Ergebnisse aus dem BBFS eine Verbesserung für alle Anrainer sein müssen und eine DVO verhindern sollen.** Dafür sind die 3 bestehenden Dissense im 14 Punkte Programm zu klären.

Laut Lutzenberger wird dem RNP eine zu große bzw. auch falsche Bedeutung als möglicher Ersatz für einen ILS Anflug beigemessen. Er verweist nochmals auf das genehmigte Protokoll der 18.Sitzung mit dem Verhandlungstand 70:30 und 85:15 und stellt die Frage, ob dieses Protokoll gilt und ob dieses Ergebnis für die bayerische Seite reichen würde, auf eine DVO zu verzichten. Oder ob sich die bayerische Seite durch den Austritt aus dem BBFS größere Chancen verspricht, eine DVO durchzusetzen, indem Druck auf die österreichischen und deutschen Behörden, den Flughafen und auch auf die Piloten ausgeübt wird. Der Druck auf die Bürgermeister von Anif und Grödig ist groß, da Mehrbelastungen akzeptiert werden sollen. Das wird nur möglich sein, wenn es auch Verbesserungen für die Bürger gibt (Randzeiten, größere Flughöhe bei Starts durch Rollwegverlängerung, etc.)

Weitere Wortmeldungen zum Thema „Bedeutung RNP“:

- RNP ist ein technisch machbares, modernes, zukunftsweisendes Anflugverfahren, das auch in EU-Vorschriften (EU-VO 716/2014) gefordert wird und es könnte vom BMVIT vorgeschrieben werden
- Es ist denkbar, dass RNP nur unter bestimmten Voraussetzungen geflogen wird (Bedingungsklausel einführen, wenn Bedingung nicht erfüllt ist, muss RNAV geflogen werden)
- ACG wird Motivation, wann und warum sich ein Pilot für RNP entscheidet, prüfen; eine Bedingungsklausel kann dann an Airlines kommuniziert werden, nach Anlaufschwierigkeiten sollte aber ein Mechanismus zu finden sein
- aber, Anzahl der RNP-Nutzung ist schwer abschätzbar – viele Komponenten, die eine Voraussage beeinflussen
- Druck auf die Bürgermeister der Südgemeinden ist verständlich, da sie ihre Gemeindebürger vertreten müssen – auch wenn die Argumente der Gemeindebürger manchmal unsachlich sind, ist eine politische Zustimmung

problematisch

- RNAV wird auch schon jetzt - uncodiert - von Air Berlin sehr genau geflogen
- Es besteht, die Sorge, dass der RNP von der deutschen Seite als ILS-Ersatz gesehen wird und damit die Forderungen kein Ende finden.
- Der RNP ist umgekehrt für die deutsche Seite ein wichtiges Signal von Entgegenkommen und Verständnis der österreichischen Seite
- Für eine faire Verteilung sollen nicht absolute Zahlen sondern die Betroffenheitsanalyse (IFR und VFR) ausschlaggebend sein. Die Zahlen der Betroffenheitsanalyse müssen den deutschen Behörden klar dargelegt werden.

Wie kann eine möglichst faire Empfehlung des BBFS formuliert werden?

Vorschlag MT: **RNP soll nur unter bestimmten Voraussetzungen (Wetter) genutzt werden, RNAV soll forciert werden, unter Berücksichtigung der Fairness, der Gesamtlärmbelastung, der Spitzenwertbelastung und der Betroffenheitsanalyse.**

ACG erstellt ein Höhenprofil von RNP und RNAV, um festzustellen, wie sich die beiden Anflüge in ihren Lärmauswirkungen unterscheiden. Gemeinsam mit OS wird ACG eine Prognose erstellen, wie viele Piloten RNP nutzen würden. Dies kann von Saison zu Saison evaluiert werden. (AG: Hager, Tazreiter, Woborsky).

Vorläufige Empfehlung des BBFS: RNAV forcieren, für RNP Zahlen eruieren.

TOP 7: Gemeinsame Information der Öffentlichkeit und Webpage.

Es wird beschlossen keine aktive Öffentlichkeitsarbeit zu leisten, und über den Kurzbericht auf der webpage zeitnahe die Öffentlichkeit zu informieren. Die Begründung ist das Interesse des BBFS sachlich und inhaltlich orientiert weiter zu arbeiten und Missverständnisse über Kommunikation in den Medien zu vermeiden.

TOP neu: Gast Robert Ertler DFS

Nachdem sich die Mitglieder für einen Weiterbestand des BBFS entschieden haben, konnte am 2. Tag der Sitzung Herr Robert Ertler von der Deutschen Flugsicherung als Gast begrüßt werden. Der Auslöser für diesen Besuch ist das Interesse der DFS, sich selbst eine objektive Meinung über den BBFS und dessen Arbeit zu bilden und über das Verhältnis von BBFS zur FLK ein Bild zu erhalten.

Erläuterungen Ertler:

Die DFS ist generell nicht Mitglied von Fluglärnkommisionen, nimmt allerdings eine beratende Funktion ein und kennt somit in der FLK für den Flughafen Salzburg die bayerische Seite. Die DFS sieht die Themen des Flughafen Salzburg als regional, die sowohl die deutsche und wie auch die österreichische Seite betreffen. Die DFS versucht die Problemlösung aus einer regionalen Perspektive heraus zu finden und vertritt daher nicht alleine deutsche Interessen.

In Deutschland sind FLK rechtlich verankert und müssen gehört werden, haben aber gleich wie der BBFS ausschließlich Beratungsfunktion. Die deutschen Behörden sind nicht an Empfehlungen von FLK gebunden, die FLK haben kein Vetorecht. Es können daher - wenn auch selten – sinnvolle Änderungen/Neuerungen ohne die Zustimmung von FLK umgesetzt werden

Die DFS hält sich aus den politischen Prozessen heraus und ist grundsätzlich in keiner Bürgerbeteiligung als Mitglied vertreten. In Ausnahmefällen (z.B. Berlin Brandenburg, Gemeinde Blankenfelde-Mahlow) wohnt sie als Gast Beratungen bei. Ertler befürwortet das 14-Punkte Programm und sieht darin ein sehr gutes Ergebnis. Auch wenn nur die Hälfte der Punkte umgesetzt würde, wäre es ein klarer Erfolg. Ein Abflugergebnis von 70:30 ist ein erster guter Schritt und zeige, dass die Bereitschaft der österreichischen Seite (Südgemeinden) eine Mehrbelastung zu akzeptieren, vorhanden sei. Das Ergebnis müsse ein Gesamtpaket für die Region sein. I. DFS sieht den BBFS als ein sachlich und konstruktiv arbeitendes Gremium und würde daher eine Empfehlung für einen Wiedereintritt aussprechen. Das Verhältnis von BBFS zur FLK sollte ein gleichberechtigtes Nebeneinander sein. Beide Gremien sollten zusammen arbeiten und die gleichen Interessen verfolgen, nämlich eine faire Verteilung der Belastungen in der gesamten Region, so Ertler.

Die Mitglieder im BBFS erläutern Ertler, wie sie den Austritt der bayerischen Seite und das Verhältnis zur FLK sehen

- überraschend, nicht nachvollziehbar, falscher Zeitpunkt
- politisch motiviert,
- Druck aus den eigenen Reihen zu groß, Anrainervertreter haben große Probleme bei Rückbindung
- Austritt schwächt die Position des BBFS
- merkbare Fortschritte sind erst nach Beschlussfassungen im Herbst spürbar, Erwartungen auf bayerischer Seite zu hoch,
- Ergebnisse der Klausur im Mai (Zielvereinbarung 70:30/85:15; Veränderung dieser Zielvorgaben erst nach neuen technischen Möglichkeiten) und der AG am 20.Mai wurden von bayerischer Seite mitgetragen
- das 14-Punkte Programm der ACG hat für eine gewisse Zeit Bestand und gibt Zukunftssicherheit, ein Weiterarbeiten und Mitgestalten ist mit dem Austritt nicht mehr möglich
- faire Ergebnisse kann der BBFS nur durch die Betroffenheitsanalyse argumentieren und durch ein Gesamtpaket erreichen, dass Interessenausgleich ermöglicht.
- Umsetzung des 14-Punkte Programmes der ACG gibt Klarheit über zukünftige Entwicklung

- FLK ist ein politisch besetztes Gremium mit anderer Zielsetzung das 2x im Jahr tagt; BBFS hat das Ziel konsensuale Ergebnisse, die alle Interessen berücksichtigen zu finden, arbeitet in vielen Sitzungen und Arbeitsgruppensitzungen sachlich-inhaltlich vertieft Fragestellungen auf und wägt zahlreiche Optionen ab
- zwischen BBFS und FLK besteht derzeit kein Interessenabgleich, da in der FLK nur die bayerischen Gemeinden und Anrainer vertreten sind und daher ausschließlich deren Interessen vertreten werden
- FLK könnte Qualität des BBFS bewusster sehen und eventuell Fachthemen auslagern; Synergien sollten aus der Sicht des BBFS genutzt werden

Ein Vergleich mit innerdeutschen Flughäfen und der dortigen Anrainerproblematik ist wegen unterschiedlicher Ausgangelagen schwierig.

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 20.Sitzung des BBFS, 19.09.2016)

- Köln/Leipzig: hier gibt es Nachtflugverkehr, beide Flughäfen sind Wirtschaftsbetriebe, die Gewinne erzielen müssen, die dortigen FLKs sind nur bei Vorgesprächen beratend dabei
- Stuttgart liegt etwas außerhalb, daher gute Regelungen über An- und Abflugverfahren möglich
- Schwerin: wird derzeit ausgebaut und hat einen 24-Stunden-Betrieb – Belebung der wirtschaftlich schwachen Region, Flughafen ist in chinesischer Hand
- Hahn: wichtig für die wirtschaftsschwache Region, Gemeinden brauchen Wirtschaftskraft
- Saarbrücken: sehr wenig Verkehr und daher keine Probleme

Ertler erklärt, dass er gerne auch in Zukunft für Auskünfte zur Verfügung steht.

Betriebszeiterweiterungen wegen Verspätungen:

Starts nach 23.00 Uhr werden in Salzburg grundsätzlich nicht genehmigt. Landungen werden nur in geprüften Ausnahmefällen genehmigt (zwischen 16 und 45 Landungen pro Jahr nach 23.00 Uhr).

In Deutschland gibt es ebenfalls eine genaue Einzelfallprüfung.

In Wien wurde eine Jahresquote eingeführt. Ist diese Quote erfüllt, werden keine Betriebszeiterweiterungen genehmigt oder die Quote vom nächsten Jahr wird dementsprechend gekürzt und umgekehrt bei Nichterreichen der Quote erhöht das die Zahl der Betriebszeiterweiterungen für das nächste Jahr. Eine dynamische Regelung mit selbstregulierendem Mechanismus auf die alle Beteiligten (Airlines, ACG; Flughafen) achten.

Es wird zu prüfen sein, ob dieser Mechanismus für Salzburg auch bei einer weit geringeren Anzahl von Verspätungen wie in Wien, sinnvoll ist.

Ertler wird mit Dank für den interessanten Austausch verabschiedet.

Der Vorschlag, Herrn Ertler das Angebot zu unterbreiten, als Bindeglied zwischen der deutschen Seite (DFS/FLK) und der österreichischen Seite (BBFS) am BBFS teilzunehmen (wenn Flugverfahren, Betriebszeiten etc. behandelt werden) wird von allen Mitgliedern positiv aufgenommen. Die besondere Stellung des Flughafens und die Auswirkungen auf die gesamte Region könnten eine Teilnahme der DFS in einer Bürgerbeteiligung durchaus rechtfertigen.

TOP 8: Eventuelle Anpassung der Geschäftsordnung

vertagt

TOP 9 und 10: Überblick über ergänzende Unterlagen und Datenmaterial

Siehe Aktionsplan

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 20.Sitzung des BBFS, 19.09.2016)

TOP 11: Zusammenfassung und Überprüfung der Ergebnisse

(Beilage 7: Argumentation Optionen). Beilage wird gemeinsam durchgearbeitet, vertieft und entsprechend ergänzt. Die Ergebnisse der Diskussion sind in der Beilage direkt festgehalten. **MT ersucht um ein Feedback zur Beilage.**

Alle Empfehlungen mit Konsens werden von ACG umgesetzt.

TOP 12: Nächste Schritte – Umgang mit offenen Themen

Die offenen Themen (in der Tabelle in Beilage 7 ersichtlich, sowie bezüglich der Prozessvereinbarungen im Mindmap) werden in verschiedenen AGs vertieft: Eine AG bearbeitet die Themenbereiche Fonds, Bodenlärm, Betriebszeiten, bauliche Veränderungen (Rollweg) und Lärmkorsett. Eine zweite entwickelt Vorschläge zu Flugrouten, Allgemeiner Luftfahrt und Flying Bulls und eine dritte wird sich den Fragen der Prozess-Steuerung zur Absicherung der Umsetzung von Ergebnissen in der Zukunft widmen. Zusammenstellung der AGs:Beilage 8

TOP 13: Rückbindung

ASA und Südgemeinden sagen eine Teilnahme für die nächste Sitzung zu.

TOP 14: Organisatorisches, Kurzbericht MT

Die 20. Sitzung des BBFS findet am Montag, 19. September 2016 von 09.00 bis 19.00 Uhr und am Dienstag, 20. September von 09.00 bis 13.00 Uhr am Flughafen Salzburg statt.

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

Mind Map und Kriterienkatalog werden als Beilagen 9 und 10 dem Protokoll angefügt, das Dokument Struktur Fragen-Optionen-Bewertungen als Beilage 11.

TOP 15: Allfälliges

Trotz aller Meinungsverschiedenheiten konnte 2 Tage konstruktiv gearbeitet werden und Schritte in die richtige Richtung getan werden, die bzgl. einer Paketlösung optimistisch stimmen. Gleichzeitig ist es wichtig, bei den noch bestehenden Dissensen konkrete Lösungen zu entwickeln, die eine Zustimmung seitens der Anrainer und der Gemeinden möglich machen.

Die Mitglieder sehen gute Chancen für die weitere Zusammenarbeit und die Verwirklichung eines Gesamtpaketes. MT bedankt sich bei allen Teilnehmern

AKTIONSPLAN

MT	Kurzberichte der Sitzungen	laufend
MT	Mind map, Kriterienkatalog und Fortschrittskontrolle anpassen	laufend
MT	Ergebnisdokument, Argumentation Optionen anpassen	laufend
MT	Angebot Ertler	ehestmöglich
Kopp/Fenninger-Sippel	Eigentümer über Möglichkeit „Wiedereinbindung bayerische Seite“ informieren	ehestmöglich
Airlines	Verbesserungspotenzial back-track Lärmentwicklung prüfen	nächste Sitzung
ACG	Prognosen für ein Verteilungspotenzial N-S liefern (70:30; 85:15)	nächste Sitzung
ACG	Pistenverteilungsplan	nächste Sitzung
ACG	Textfassung Avoid Areas	nächste Sitzung
ACG	Avoid Area Siezenheim prüfen	ehestmöglich
ACG	nachvollziehbare Begründung für Winkelführung NO/NW und Abweichung ILS Leitstrahl	ehestmöglich
ACG & Airlines	Höhenprofil von RNP und RNAV. Prognose, wie viele Piloten RNP nutzen würden, Evaluierung	ehestmöglich
ACG & Airlines	Vereinbarung „Umkehrschub nur bei Leerlauf/idle reverse) für SZG prüfen	ehestmöglich
ACG/Typelt	Monitoring	laufend
Typelt / Jell	Tabellen aus Betroffenheitsanalyse	Beilage 10 zum Protokoll
SFG	Einladung Landrichter	bei entsprechendem Thema
Jell	Verbesserungspotenzial Rollwegverlängerung berechnen	nächste Sitzung
SFG	Kosten/Zeitplan Pistenverlängerung	nächste Sitzung
AG Fonds	Vorarbeiten zu vereinbarten Themen	Anfang Juli
AG „Flying Bulls“ (Hager, Oblasser, Lipold)	Fragen und Anliegen formulieren, Termin koordinieren, Einladung in den BBFS	nach der Mai-Klausur
Alle	Links auf allen Webpages (SFG, Schutzverbände und Gemeinden) BBFS-Website gut sichtbar platzieren.	ehestmöglich
Alle	Durchsicht Argumentation Optionen, Dokument Struktur Fragen-Optionen-Bewertung, Mind Map, Ergebnisdokument und Bekanntgabe der Änderungswünsche an MT	laufend

Beilagen:

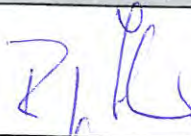

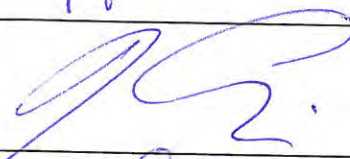

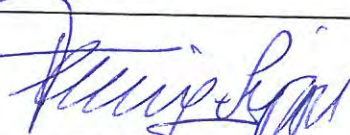

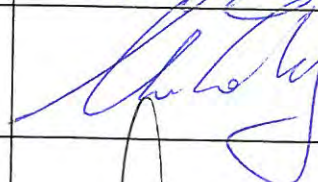
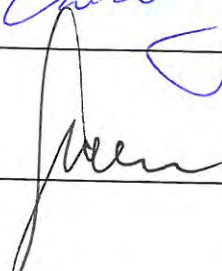
1. Anwesenheitsliste
2. TO
3. Austrittserklärung vom 6. Juni 2016
4. Angebot der Eigentümer und der Geschäftsführung
5. Beschluss ASA Vorstand
6. Zusammenstellung Betroffenheitsanalyse / Flugrouten (Lutzenberger)
7. Argumentation Optionen
8. Zusammenstellung AGs
9. Mind Map
10. Kriterienkatalog
11. Dokument Struktur Fragen-Optionen-Bewertungen

Anwesenheitsliste

19. Sitzung BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

Datum / Zeit: 28.06.2016/ 09.00 -18.00 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH/Sitzungszimmer 2.OG

	Name Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	Unterschrift
1 ✓	ASA - Schrack R.	
2 ✓	ASA - Oblasser	
3 ✓	ASA - GRILL	
4 ✓	Amitt Gröblich Lutzenberger	
5 ✓	Fennings-Pipal d. d. d. Salzburg	
6 ✓	Peter Kopp Stell. Stg	
7 ✓	C. Woborsky	
8 ✓	Adrian N. SFG/BR	

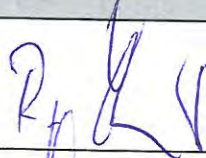

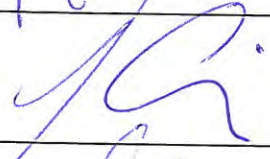
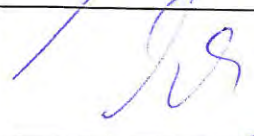
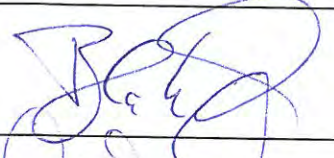
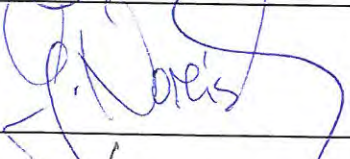
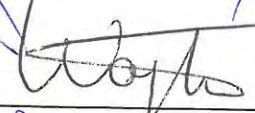

9	✓ CLAUDIA TYPERT SFG	P. Tupert
10	✓ R. LIPOLD	Trid
11	✓ R. Entle-	PLA
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		
21		

Anwesenheitsliste

19. Sitzung BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

Datum / Zeit: 27.06.2016/ 16.00 -20.00 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH/Sitzungszimmer 2.OG

	Name Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	Unterschrift
1	ASA SCHMUCK R.	
2	ASA OBLASSER	
3	ASA GRILL	
4	Anif+frödlig H. Lutzenberger	
5	Peter Blahak Schutzverband Rupertiviertel	
6	Gabriele Nörisch Gemeinde Almnig	
7	Thomas Wagner Stadt Freilassing	
8	Martin Häusl Saaldorf - Surheim	

9	Dominik Jennings-Suppl Land Salaburg	Jennings-Suppl
10	Peter KOPP, Stadt Sbp	Kopp
11	Christian Indinger, Hallein	C. Indinger
12	C. WARBORSKY	Warborsky
13	R. LIPOLD	Lipold
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		
21		

BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg
19. Sitzung

Datum: 27. Juni 2016 / 16.00 bis 20.00 Uhr, 28. Juni 2016 / 9.00 – 18.00 Uhr
Ort Salzburger Flughafen GmbH / Sitzungszimmer
Moderation Ursula König, Wolfgang Wörnhard

Tagesordnung (Vorschlag Moderation)

1. Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit
 2. Tagesordnung
 3. Protokoll der 18. Sitzung vom 02.-03. Mai 2016
 - Kurzbericht 04.05.16
 4. Informationsaustausch
-
5. Feststellen des Standes der Arbeiten des BBFS, Fassen der Ergebnisse
 - Austrittserklärung der bayerischen Gemeinden und des Schutzverbandes
 - Angebot der Eigentümer und der SFG an den BBFS
 6. Wie weiter - Zukunft des BBFS
 7. Gemeinsame Information der Öffentlichkeit und Webpage

Angenommen, der BBFS entscheidet sich für eine Weiterführung:

8. Eventuelle Anpassungen der Geschäftsordnung
 9. Überblick über ergänzte Unterlagen und Datenmaterial
 10. Vertiefung an Hand der vorliegenden Informationen und des Datenmaterials
 11. Zusammenfassung und Überprüfung der Ergebnisse
 - Beschluss der Verhandlungsergebnisse (Konsense und Dissense)
 12. Nächste Schritte – Umgang mit offenen Themen
 - AG Fonds / Bodenlärm / Allgemeine Luftfahrt
 - Prozessvereinbarungen (zukünftiges Konfliktmanagement, Monitoring, u.s.w.)
 13. Rückbindung
-
14. Organisatorisches, Kurzbericht MT
 15. Allfälliges

Erklärung

zum Austritt der Kommunen Freilassing, Ainring und Saaldorf-Surheim und des Schutzverbandes Rupertiwinkel aus dem BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

Die Unterzeichner geben hiermit ihren Austritt aus dem BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg (BBFS) bekannt bzw. stützen diesen Schritt.

Begründung

- Trotz intensivster Bemühungen seit fast 2 Jahren, die sich auf über 300 Stunden pro Teilnehmer und die Inanspruchnahme von Urlaubstagen summieren, konnten im BBFS keine belastbaren Ergebnisse erzielt werden.
- Die Eigentümer des Flughafens Stadt und Land Salzburg lehnen aus wirtschaftlichen Gründen jeden Schutz der bayerischen Anwohner ab.
- Auch der Flughafen Salzburg ist nicht bereit zum Schutz der bayerischen Anwohner geringste Einschränkungen (z.B. Tagesrandzeiten) hinzunehmen und auf Profit zu verzichten.
- Die Verantwortung für eine mögliche Lösung der Probleme wird seitens des Flughafens und der Eigentümer allein den Anwohnern zugeschoben.
- Seit nunmehr fast zwei Jahren BBFS hat sich an der Belastungsverteilung nichts geändert.
- Mögliche Entlastungsrouten für die bayerische Seite werden von österreichischen Gemeinderäten abgelehnt.
- Die grundsätzliche Forderung nach einer gleichwertigen Nutzung beider Pistenrichtungen konnte nicht erreicht werden.

Fazit

Die oben aufgeführten Fakten erzwingen eine politische Lösung, da die reale Blockadehaltung keine Entwicklung zulässt.

Eine Durchführungsverordnung mit detaillierten Regeln, unter welchen Bedingungen deutsches Hoheitsgebiet überflogen werden kann, muss erarbeitet und durchgesetzt werden.

Ein weiteres Taktieren ohne Ergebnisse ist nicht mehr hinzunehmen.

Abgeordnete des bayerischen Landtags Michaela Kaniber, MdL

Landrat Georg Grabner

1. Bürgermeister Josef Flatscher, Stadt Freilassing

1. Bürgermeister Bernhard Kern, Gemeinde Saaldorf-Surheim

1. Bürgermeister Hans Eschlberger, Gemeinde Ainring

Bettina Oestreich, Vorsitzende Schutzverband Rupertiwinkel

Montag, 6. Juni 2016

Angebot eines Verhandlungspakets der Eigentümer und der Geschäftsführung der Salzburger Flughafen GmbH:

Die Gesellschafter und die Geschäftsführung der SFG wertschätzen die bisherige Arbeit aller Mitglieder des BBFS und die bisher erzielten Ergebnisse, die nur nach profunder Auseinandersetzung mit einer Vielzahl von Themenbereichen und entsprechender Konsensbereitschaft erzielt werden konnten.

Aufgrund der bisherigen Ergebnisse sehen sich die Gesellschafter und die Geschäftsführung veranlasst, dem BBFS folgendes Paket anzubieten und ersuchen dieses bis Herbst 2016 zu konkretisieren.

1. Betriebszeiten:

- a. Einschränkungen am Sonntag – 06:30 – 23:00 Uhr
- b. Abhängigkeit von dB-Werten prüfen, z.B. 06:00 – 06:30 Uhr

2. Lärmkorsett: Einfrieren einer Lärmkurve als Basis

- a. Abzuklären ist, welches Jahr und welcher Wert als Basis dienen
- b. Welche Basis wird für den südlichen Bereich verwendet, wenn sich die Verkehrsverteilung durch einen Konsens im BBFS verändert?
- c. Ing. Jell in Lösungsfindung einbinden

3. Lärmfonds:

- a. Änderung der Förderrichtlinien durch Erweiterung der Kriterien
 - Spitzenpegel
 - Bodenlärm
 - Evtl. Ausdehnung der aktuellen Kurven

4. Verkehrsaufteilung IFR:

- a. Etablierung des RNP AR 33
- b. Aktuelle Aufteilung 90:10
- c. Ziel 80:20
- d. Analyse, unter welchen Voraussetzungen 70:30 für An- und Abflüge zu erreichen ist
- e. Nutzung der gesamten Pistenlänge bei Starts RWY15 als Entlastung der südlichen Bereiche (größere Überflughöhe)

Die Gesellschafter und die Geschäftsführung der SFG erwarten, dass durch die Umsetzung der oben angeführten Punkte im Gegenzug auf die Verordnung der DVO verzichtet werden kann.

Beschluss des ASA Vorstandes

Die Ereignisse der letzten Wochen, Austrittserklärung der bayr. Mitglieder des BBFS, Reaktion der Eigentümervertreter und des Flughafenmanagements sowie die reale Entwicklung des Flugverkehrs (Rekordanzahl von Verspätungen) haben zu folgendem Beschluss im Vorstand des ASA geführt:

Um an einem funktionierenden BürgerInnenbeirat zum Flughafen Salzburg teilnehmen zu können muss für den ASA das ursprünglich angedachte und zugesagte Konzept eines institutionellen Bürgerbeirates auf einer rechtsverbindlichen Basis umgesetzt werden. Es müssen vor Allem zwei Themenbereiche rasch und nachhaltig einer Lösung zugeführt werden:

- klare Verbesserung der Anrainerbelastung an den Tagesrandzeiten durch entsprechende Regelungen in Betriebszeiten und Lärmkorsetten. (Sofortiges Nachtflugverbot !)
- Rasche Ankündigung eines Lärmschutzförderprogrammes mit einem niedrigeren Zugangslimit und verbesserten Förderbedingungen

Der hohe persönliche, ehrenamtliche Einsatz der Vertreter des ASA kann nur durch vorzeigbare Ergebnisse gerechtfertigt werden.

Eine schriftliche Zusage zu den geforderten Punkten erwarten wir bis 15. Juli 2016

Betroffenheitsanalyse Flugrouten

Anzahl Hauptwohnsitze mit Maximalpegel	Anflüge			Abflüge					
	Nord	Süd	Süd	Nord	Nord	Süd			
ILS 20.02.2016	6.348 5.610 570 444 24	RNAV Visual V 05.03.2016	Tauernanflug 16.04.2015	Simba 1 16.01.2016	Traun 1 27.02.2016	Perex 15.08.2015	Simba 2 20.02.2016	Traun 2 20.02.2016	Tauernabflug 10.08.2015
> 70 dB davon in Bayern > 75 dB davon in Bayern > 80 dB > 85 dB	1.664 577 210	3.450 630 254	8.434 44 2.763 310	11.847 5.043 3.235 587 12	10.938 3.939 2.985 723 6	5.172 1.965 650 7	6.232 2.150 730 13	5.749 2.048 358 6	

	Veränderung Betroffene ILS zu Gaisberganflug	Veränderung Betroffene Traun Nord zu Traun Süd
> 70 dB davon in Bayern > 75 dB davon in Bayern > 80 dB > 85 dB	-4.684 -5.610 7 -444 186	-5.615 -5.043 -1.085 143 1

H. Lutzenberger, 7.7.2016, Quelle der Daten: Magistrat Salzburg, Hr. DI FH Jell, Unterlage für BBFS vom 22.4.2016

IFR Flüge

=Eingabefeld

Starts	Ist 2015 Summe	hiervon		S Piste 15	Variante Maßnahme	Diskussion 3.5.2016				Summe		
		NW Piste 33	NO Piste 33			Änd. NW Piste 33	NW neu Piste 33	Änd. NO Piste 33	NO neu Piste 33		Änd. S Piste 15	S neu Piste 15
DE TSA	371	365		6				365			6	371
RTT	179	127		52				127			52	179
TRAUN	2.593	2.270		323				2.270			323	2.593
TITIG	526	443		83				443			83	526
SBG	96	71		25				71			25	96
PEREX (inkl. Tauernabflug)	1.243	776		467	Perex NW->Mondsee	-776	776	776			467	1.243
SIMBA	6.551		5.747	804				5.747			804	6.551
LINZ	286		215	71				215			71	286
NEMAL	2.714		2.217	497	nicht im Detail zugeordnet	-1.020	2.217	2.217		2.040	497	2.714
Summe Starts gesamt	14.559	4.052	8.179	2.328		-1.020	1.020	2.256	15%	7.935	4.368	14.559
	100%	28%	56%	16%				55%			30%	100%
Norden gesamt	12.231		84%		Norden gesamt						70%	10.191
Süden gesamt	2.328		16%		Süden gesamt						30%	4.368
direkter Überflug Bayern (*)	4.052		28%		direkter Überflug Bayern (*)						15%	2.256
Überflug Österreich	10.507		72%		Überflug Österreich						85%	12.303
Landungen	Ist 2015 Summe	N Piste 15	S Piste 33	Änd. N Piste 15	Maßnahme	Änd. S Piste 33	Süd neu Piste 33	Summe				
R15 ILS	13.224	13.224		-1.337		11.887		11.887				11.887
R15 visual	416	416		416				416				416
R33 Circling	430		430		Circling minimieren	-350	80	80				80
R33 V Gaisberg	271		271		Tauern forcieren	300	486	271				271
R33 Z/Tauern	186		186		nicht zugeordnet	1.387	1.387	486				486
R33 Gaisberg RNP (codiert)												
Summe Landungen gesamt	14.527	13.640	887	12.303		1.387	1.387	1.387	85%	2.224	15%	14.527
	100%	94%	6%	85%				15%				100%
Starts + Landungen gesamt	Ist 2015 Summe	hiervon über Norden	Süden	hiervon über Norden	Variante Diskussion 3.5.2016	Süden	Summe					
Starts	14.559	12.231	2.328	Starts		10.191	4.368	14.559				14.559
Landungen	14.527	13.640	887	Landungen		12.303	2.224	14.527				14.527
Flugbewegungen gesamt	29.086	25.871	3.215	Flugbewegungen gesamt		22.494	6.592	29.086				29.086
	100%	89%	11%			77%	23%	100%				100%
direkter Überflug Bayern (*)	18.122		62%	direkter Überflug Bayern (*)		50%	14.639	14.639				14.639
Überflug Österreich	11.394		39%	Überflug Österreich		50%	14.527	14.527				14.527
	29.516							29.166				29.166
	430		R33 Circling					80				R33 Circling

(*) ohne NO- Abflüge, inkl. R33 Circling

Betroffenheitsanalyse Tag-Abend-Nacht-Lärmindex, 6 verkehrsreichste Monate 2015

Anzahl Hauptwohnsitze	Gesamt > 35 dB		>35 und <=45 dB		> 45 und <= 55 dB		> 55 und <= 60 dB		> 60 und <= 65 dB		> 65 dB	
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
Bayern	39.584	14,75%	18.454	11,75%	16.084	15,82%	4.988	56,36%	58	7,53%	0	0,00%
Bundesland Salzburg (davon Stadt Salzburg)	228.864 (146.491)	85,25%	138.639 (70.570)	88,25%	85.599 (72.348)	84,18%	3.863 (2.981)	43,64%	712 (585)	92,47%	51 (7)	100,00%
Gesamt	268.448	100,00%	157.093	100,00%	101.683	100,00%	8.851	100,00%	770	100,00%	51	100,00%

H. Lutzenberger, 7.7.2016, Quelle der Daten: Magistrat Salzburg, Hr. DI FH Jell, Unterlage für BBFS vom 22.4.2016

BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

Argumentation Optionen

Die in der BBFS-Klausur 2./3.5.16 genannten Argumente wurden in der Sitzung vom 27./28.6. 2016 vertieft und ergänzt.

Inhalt

Anflug...2

Südanflug RNAV (GNSS) RWY33; RNP-SIDs Neugestaltung im Süden	2
Tauernanflug: RNAV (RNP) Z RWY33 und Attraktivität für die Nutzer erhöhen	4
Circling	4

Abflug...5

PEREX – Nordabflug (Piste 33)	5
PEREX – Südabflug (Piste 15)	5
NO-Abflug: Turn 0° - 15°	5
NW-Abflug: Turn 0° - 15°	6
NW-Abflug: Streuung / Bündelung	6
NW-Abflug: Traunabflug	7
S-Abflug: Traunabflug	7
Süd-Abflug: Tauern	7
PEREX neu - „Mondsee“	8
SO-Abflug: südlich Gaisberg	9

Betriebszeiten 10

Tageszeitabhängige Start- und Landegebühren	10
Einschränkung der Betriebszeiten in den Randstunden / Verspätungen	10

Lärmminderungsmaßnahmen 12

Lärmschutz-Wälle	12
Fonds	12
Ground Power Units	14
Run-ups VFR	14
Rollwegverlängerung im Norden im Zuge der Pistensanierung 2019 und verpflichtender back-track Piste 15	15

Allgemeine Luftfahrt 16

Avoid Areas und Anpassung der Sichtflugstrecken im Westen und Süden	16
dB-Limits der LFZ in den Randstunden	17
Starts vor der geplanten Abflugzeit	18

Erste grobe Abschätzung des Handlungsspielraumes für einen Pistenverteilungs-Plan 18

Anflug

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

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> • Alle angedachten Neugestaltungsmöglichkeiten im Süden wurden berechnet. • engste Variante (nördlich Anif-Grödig) ist nach derzeitigem Wissensstand nur ohne Codierung möglich • Sichtflug ohne Codierung führt zu Streuung, die Anif weniger belastet und Belastung eher im schwächer besiedelten Raum verteilt • codierter Anflug führt über Anif und löst dort mehr Belastungen aus • codierter Anflug würde die Anzahl Circling reduzieren und mehr Flüge mit Süd-Anflug zulassen, da Wetter unabhängiger • für Airlines ist ein codierter Anflug eine attraktive Alternative, wenn sie die Ausrüstung und Schulung der Piloten für diese Flugverfahren besitzen, da sie wetterunabhängiger landen können. • Für die Airlines ist die Ausrüstung und Schulung der Piloten für RNP-codierte Flugverfahren eine bedeutende Investition. • Ein RNAV-approach ist für die Airlines einfacher als RNP-approach, da er 	<ul style="list-style-type: none"> • Wie viele Anflüge mehr wären möglich, wenn codiert wäre? Für wie viele Anflüge ist ein RNP unvermeidbar? • Könnten die codierten Anflüge, die Anif belasten, auf ein Minimum beschränkt werden? Wie kann die zusätzliche Belastung der Anrainer abgeschätzt werden? • Kann der codierte Teil so gelegt werden, dass eine Verbesserung für Anif erreicht wird? • Wieviel Circling Approaches könnten durch einen codierter Anflug ersetzt werden? 	<p>Der RNAV RWY33 soll verstärkt genutzt werden.</p> <p>Der RNP RWY33 soll bezüglich konkreter Zahlen geprüft werden um dann die Diskussion weiter zu führen. Die Prüfung umfasst:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wieviel zusätzlicher Verkehr könnte dadurch über den Süden abgewickelt werden • einen Vergleich verschiedener Anflugverfahren (RNAV, RNP und ILS) im Bezug auf Descent-Profile (Lärmbelastung, Höhen) sowie Powerflap-Setting und um beurteilen zu können, welche Belastungen (Lärmimmission in

<p>weniger Vorbereitung im Cockpit erfordert.</p> <ul style="list-style-type: none">• Codierung würde Verteilung erleichtern.• Die Beibehaltung des GNSS (RNAV) Anfluges + zusätzlich ein codierter Anflug sind für ACG und Airlines von großem Interesse.• ACG kann Packages anbieten, wird von den Airlines eher angenommen.• Codierter Anflug ist sicherheitstechnisch neuester Stand, wird sehr präzise geflogen• Bei einer Codierung des RNP wird auf eine Abweichung von voraussichtlich 0.3 nm publiziert, um mehr LFZ diesen Anflug zu ermöglichen auch wenn die Erfahrung in der Praxis zeigt, dass die Flugspur wesentlich präziser (± 0.01 nm) eingehalten wird.		<p>Spitzenwerten) dadurch entstehen.</p> <p><u>Begründung:</u> Für eine solidarische Verteilung in der Region sollen mehrere Maßnahmen das Erreichen von vereinbarten Zielwerten der Verteilung ermöglichen. Gleichzeitig ist in Bezug auf die Fairness die Verteilung der Lärmimmissionen zu berücksichtigen.</p>
--	--	--

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

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

Circling

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

Abflug

PEREX – Nordabflug (Piste 33)

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

PEREX – Südabflug (Piste 15)

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

NO-Abflug: Turn 0° - 15°

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> • bei 15° sind in Salzburg mehr Leute stärker betroffen, in D ist Entlastung grösser als bei 0° Variante mit exaktem Flugverhalten. 		<p>vorläufiger Stand:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 0° Variante bevorzugen

<ul style="list-style-type: none"> • in hohen dB-Bereichen (>80dB Max-Pegel) in Salzburg ca. 400 Leute mehr • zusätzliche Flüge müssen bei Auflösung der alten PEREX auf NO-Abflug umgelagert werden. 		
--	--	--

NW-Abflug: Turn 0° - 15°

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

NW-Abflug: Streuung / Bündelung

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

NW-Abflug: Traunabflug

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> • belastet insbesondere die D Gemeinden. • kann wegen Anbindung an europäische Luftverkehrsströme für Destinationen in West- und Nordeuropa nicht gestrichen werden. 	<ul style="list-style-type: none"> • wieviele Flüge könnten von dieser Route wegverlagert werden? 	

S-Abflug: Traunabflug

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

Süd-Abflug: Tauern

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> • mehr Belastung von Hallein bis Grödig in unterschiedlicher dB Anzahl. • bei jedem Südabflug sind gesamt weniger Menschen belastet, als bei einem Nordabflug • eine optimierte Streckenführung wird mit den Gemeinden und der ACG erarbeitet werden. • ein codierter Abflug wird wahrscheinlich 	<ul style="list-style-type: none"> • wieviele Flüge würden diese Route annehmen? • wie ließe sich das für die Verteilungsfrage abschätzen? • Feinjustierung in A 	<p>vorläufiger Stand:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Route mehr nützen

<p>mehr Flüge zulassen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • für Airlines, die in Süddestinationen gehen, ist dies eine attraktive Alternative, wenn sie die Flugzeuge ausgerüstet und die Piloten für diese Flugverfahren geschult haben. • Für die Airlines ist die Ausrüstung und Schulung der Piloten für RNP-codierte Flugverfahren eine bedeutende Investition. • Flugzeuge, die bisher PEREX fliegen, könnten den neuen Tauern Süd-Abflug nützen, wenn es das aktuelle Startgewicht zulässt . • Technisch seit 2 Jahren eingerichtet, als Teil des Gesamtpaketes vorgeschlagen, daher noch nicht publiziert • ein gerader Südabflug wird von ACG und Airlines präferiert • Route ist möglich, fliegbar, ökonomisch und ökologisch • Solidarität A-D. 		
--	--	--

PEREX neu - „Mondsee“

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> • belastet deutlich weniger Leute als NW-Abflüge. 	<ul style="list-style-type: none"> • wieviele Flüge würden diese Route annehmen? • wie ließe sich das für die Verteilungsfrage abschätzen 	<p>vorläufiger Stand:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in Verteilungsfrage (A Seite) einbeziehen

SO-Abflug: südlich Gaisberg

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

Betriebszeiten

Tageszeitabhängige Start- und Landegebühen

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

Einschränkung der Betriebszeiten in den Randstunden / Verspätungen

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> • Die Ruhezeit in den Randstunden ist für die Anwohner sehr bedeutend, um möglichst lange Durchschlafzeiträume und Erholungsphasen zu wahren. • Airlines haben ökonomisches Interesse, Flüge in Hub-Destinationen bzw. Flüge in Destinationen an denen Airlines Anschlussflüge haben, anzubieten und über Rotationen eine wirtschaftliche 	<ul style="list-style-type: none"> • Was ist ein Hub? Definition? Präzise Formulierung des Begriffes „Nicht-Hub“-Flüge • Rechtliche Möglichkeiten einer 	<p>vorläufiger Stand: = Dissens:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden und Anrainerverbände: Abflüge in „Nicht-Hub“-Destinationen am Morgen einschränken • Kontakte mit den

<p>Auslastung ihrer Flotte zu sichern; streichen eines Randstundenfluges hat somit Auswirkungen auf Flüge die in Salzburg zu anderen Tageszeiten stattfinden.</p> <ul style="list-style-type: none">• für den Flughafen sind diese Airlines wichtige Kunden und die ökonomischen Konsequenzen bei Verlust eines Kunden durch einen Entfall einer Flugbewegung in den Randstunden nicht abschätzbar.• Möglichkeit in den veröffentlichten Betriebszeiten zu fliegen muss für alle Airlines gleich sein.• Die Ruhezeit am Morgen des Sonntages ist für die Anwohner sehr bedeutend, um an diesem Tag einen möglichst langen Durchschlafzeitraum und Erholungsphasen zu wahren.• Abflüge in den Morgenstunden haben keinen Mehrwert für die Passagiere / den Tourismus	<p>Einschränkung für Hub/Nicht-Hub-Flug</p> <ul style="list-style-type: none">• Prüfen, ob eine Konzept mit Kontingenten bzgl. Verspätung verbunden mit Konsequenzen für die Planung der Airlines für das Folgejahr funktionieren kann.	<p>Airlines zur Abschätzung werden aufgenommen;</p> <ul style="list-style-type: none">• Für eine Regelung für den Sonntag von 6.00 und 6.30 h liegt ein Angebot der Eigentümer und SFG vor.
--	---	---

Lärminderungsmaßnahmen

Lärmschutz-Wälle

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> • auf den Grundstücken des Flughafens im Süden lassen sich Lärmschutz-Wälle zur Verminderung von Bodenlärmmmissionen errichten. • Errichtung aufgrund Platzmangels zwischen Flughafen und Wohnverbauung nicht möglich, Hindernisfreiheit muss gewährleistet bleiben. • die Ausführung der Lärmschutz-Wälle ist in Bezug auf Effizienz und Landschaftsbild zu prüfen. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 	<p>vorläufiger Stand:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Errichten von bzgl. der Ausführung abgestimmten Lärmschutz-Wällen im Süden • Errichtung soll im Investitionsplan der SFG für 2017 aufgenommen werden • Projekt eines passiven Schallschutzes rund um den Flughafen zur Erweiterung der Optionen

Fonds

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> • Spitzenwerte sind insbesondere in den Randzeiten für die Anwohner störend. • Eine Erhöhung der Überflüge im Süden führt zu einer Mehrbelastung insbesondere durch Spitzenwerte bei den nahe am Flughafen liegenden Gebieten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Präzise Formulierung eines Fördermodells 	<p>vorläufiger Stand:</p> <ul style="list-style-type: none"> • An die Stadt Salzburg: Wohnungen in der Nähe der 60 dB-

<ul style="list-style-type: none">• Bodenlärm kann in einigen Gemeindeteilen hohe Maximalpegel erreichen.• Verschiedene Optionen (zum Beispiel back-track RWY 15) können zu erhöhtem Bodenlärm führen.• höhere Akzeptanz des Förderprogrammes durch einen geringen Selbstbehalt-Anteil.• Neubauten fallen nicht in das Förderprogramm, allerdings werden in den Genehmigungsverfahren der Städte Salzburg und Freilassing und der Gemeinden derzeit dB-Durchschnittswerte herangezogen. Zukünftige Belastungen und Beschwerden sind damit abzusehen.• Behörde muss antragsgemäß entschieden, wenn alle rechtlichen Vorgaben erfüllt sind, dann kann eine Bebauung nicht verhindert werden• Entlastung des Südens vor allem im Endanflug.		<p>Durchschnittswerte-Zone einzuschränken bzw. mit entsprechenden Auflagen zu versehen;</p> <p>Flächenwidmung optimieren (Spitzenwerte einbeziehen) ,</p> <p>Raumordnung wird in den entsprechenden Gremien thematisiert</p> <ul style="list-style-type: none">• Aktuelle Daten aus Wölfl System dem Förderprogramm zugrunde legen, Spitzenpegel und Bodenlärm einbeziehen,• Prüfen ob und wie Freilassing in das Förderprogramm aufgenommen wird• Eigentümer deklarieren, Leistung zu erbringen
---	--	--

Ground Power Units

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

Run-ups VFR

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none">• Bodenlärmbelastung ist abhängig vom Ort, an dem die Run-ups durchgeführt werden.• Muss mit der Bodenverkehrsabwicklung abgestimmt werden.	<ul style="list-style-type: none">• Wo wäre sowohl im Norden als auch Süden des Flughafengeländes die Stellen mit der geringsten Bodenlärm Belastung?	

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

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

Allgemeine Luftfahrt

Avoid Areas und Anpassung der Sichtflugstrecken im Westen und Süden

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

dB-Limits der LFZ in den Randstunden

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

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> • die allgemeine Luftfahrt führt zu einer Erhöhung der Gesamtlärmbelastung, insbesondere auf der österreichischen Seite, da sie dort in relativ niedriger Höhe fliegt und die Platzrunde sich in Österreich befindet. • Es treten besonders hohe, und länger dauernde Spitzenwerte auf, die als sehr störend empfunden werden, wiederum insbesondere in Randstunden und zur Mittagszeit. • Die Abflugzeiten der Flying Bulls richten sich auch nach Air Shows, Randstunden können daher nicht per se ausgeschlossen werden. Abflüge finden kaum in den Randzeiten statt. • Privatflüge sind bereits auf 07.00 bis 22.00 Uhr beschränkt • Aus der Definition der Privatflüge heraus auch einen Unterschied bei kommerziellen Flüge machen: Der wirtschaftliche Mehrwert für die Stadt und Land Salzburg ist über den Unterschied von incoming Tourismus (wichtig für die Region) und outgoing Tourismus mit zu berücksichtigen 	<ul style="list-style-type: none"> • Können die Kategorien so verändert werden, dass hier dB-Limits eingezogen oder höhere Gebühren verlangt werden können? • Können diese einzelnen besonders lauten LFZ aus den Randstunden und Mittagsstunden reduziert oder ganz verboten werden? 	<p>vorläufiger Stand:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verhandlungsbereitschaft SFG

Starts vor der geplanten Abflugzeit

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

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

Erste grobe Abschätzung des Handlungsspielraumes für einen Pistenverteilungs-Plan

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

Basis für den auszuarbeitenden Umsetzungsplan.

Die deutschen Gemeinden und der Schutzverband Rupertiwinkel streben im Zuge der Weiterentwicklung der flugtechnischen Möglichkeiten weitere Entlastungen an.

Die Betroffenheitsanalyse von Jell/Lammerhuber in die Verteilungsfrage aufnehmen.

BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

Argumentation Optionen

Die in der BBFS-Klausur 2./3.5.16 genannten Argumente wurden in der Sitzung vom 27./28.6. 2016 vertieft und ergänzt.

Inhalt

Anflug...2

Südanflug RNAV (GNSS) RWY33; RNP-SIDs Neugestaltung im Süden	2
Tauernanflug: RNAV (RNP) Z RWY33 und Attraktivität für die Nutzer erhöhen	4
Circling	4

Abflug...5

PEREX – Nordabflug (Piste 33)	5
PEREX – Südabflug (Piste 15)	5
NO-Abflug: Turn 0° - 15°	5
NW-Abflug: Turn 0° - 15°	6
NW-Abflug: Streuung / Bündelung	6
NW-Abflug: Traunabflug	7
S-Abflug: Traunabflug	7
Süd-Abflug: Tauern	7
PEREX neu - „Mondsee“	8
SO-Abflug: südlich Gaisberg	9

Betriebszeiten 10

Tageszeitabhängige Start- und Landegebühren	10
Einschränkung der Betriebszeiten in den Randstunden / Verspätungen	10

Lärmminderungsmaßnahmen 12

Lärmschutz-Wälle	12
Fonds	12
Ground Power Units	14
Run-ups VFR	14
Rollwegverlängerung im Norden im Zuge der Pistensanierung 2019 und verpflichtender back-track Piste 15	15

Allgemeine Luftfahrt 16

Avoid Areas und Anpassung der Sichtflugstrecken im Westen und Süden	16
dB-Limits der LFZ in den Randstunden	17
Starts vor der geplanten Abflugzeit	18

Erste grobe Abschätzung des Handlungsspielraumes für einen Pistenverteilungs-Plan 18

Anflug

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

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> • Alle angedachten Neugestaltungsmöglichkeiten im Süden wurden berechnet. • engste Variante (nördlich Anif-Grödig) ist nach derzeitigem Wissensstand nur ohne Codierung möglich • Sichtflug ohne Codierung führt zu Streuung, die Anif weniger belastet und Belastung eher im schwächer besiedelten Raum verteilt • codierter Anflug führt über Anif und löst dort mehr Belastungen aus • codierter Anflug würde die Anzahl Circling reduzieren und mehr Flüge mit Süd-Anflug zulassen, da Wetter unabhängiger • für Airlines ist ein codierter Anflug eine attraktive Alternative, wenn sie die Ausrüstung und Schulung der Piloten für diese Flugverfahren besitzen, da sie wetterunabhängiger landen können. • Für die Airlines ist die Ausrüstung und Schulung der Piloten für RNP-codierte Flugverfahren eine bedeutende Investition. • Ein RNAV-approach ist für die Airlines einfacher als RNP-approach, da er weniger Vorbereitung im Cockpit erfordert. • Codierung würde Verteilung erleichtern. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wie viele Anflüge mehr wären möglich, wenn codiert wäre? Für wie viele Anflüge ist ein RNP unvermeidbar? • Könnten die codierten Anflüge, die Anif belasten, auf ein Minimum beschränkt werden? Wie kann die zusätzliche Belastung der Anrainer abgeschätzt werden? • Kann der codierte Teil so gelegt werden, dass eine Verbesserung für Anif erreicht wird? • Wieviel Circling Approaches könnten durch einen codierter Anflug ersetzt werden? 	<p>Der RNAV RWY33 soll verstärkt genutzt werden. Der RNP RWY33 soll bezüglich konkreter Zahlen geprüft werden um dann die Diskussion weiter zu führen. Die Prüfung umfasst:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wieviel zusätzlicher Verkehr könnte dadurch über den Süden abgewickelt werden • einen Vergleich verschiedener Anflugverfahren (RNAV, RNP und ILS) im Bezug auf Descent-Profile (Lärmbelastung, Höhen) sowie Powerflap-

<ul style="list-style-type: none">• Die Beibehaltung des GNSS (RNAV) Anfluges + zusätzlich ein codierter Anflug sind für ACG und Airlines von großem Interesse.• ACG kann Packages anbieten, wird von den Airlines eher angenommen.• Codierter Anflug ist sicherheitstechnisch neuester Stand, wird sehr präzise geflogen• Bei einer Codierung des RNP wird auf eine Abweichung von voraussichtlich 0.3 nm publiziert, um mehr LFZ diesen Anflug zu ermöglichen auch wenn die Erfahrung in der Praxis zeigt, dass die Flugspur wesentlich präziser (± 0.01 nm) eingehalten wird.		<p>Setting und um beurteilen zu können, welche Belastungen (Lärmimmissionen in Spitzenwerten) dadurch entstehen.</p> <p><u>Begründung:</u></p> <p>Für eine solidarische Verteilung in der Region sollen mehrere Maßnahmen das Erreichen von vereinbarten Zielwerten der Verteilung ermöglichen. Gleichzeitig ist in Bezug auf die Fairness die Verteilung der Lärmimmissionen zu berücksichtigen.</p>
--	--	---

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

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

Circling

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

Abflug

PEREX – Nordabflug (Piste 33)

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

PEREX – Südabflug (Piste 15)

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

NO-Abflug: Turn 0° - 15°

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> • bei 15° sind in Salzburg mehr Leute stärker betroffen, in D ist Entlastung grösser als bei 0° Variante mit exaktem Flugverhalten. 		vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> • 0° Variante bevorzugen

<ul style="list-style-type: none"> • in hohen dB-Bereichen (>80dB Max-Pegel) in Salzburg ca. 400 Leute mehr • zusätzliche Flüge müssen bei Auflösung der alten PEREX auf NO-Abflug umgelagert werden. 		
--	--	--

NW-Abflug: Turn 0° - 15°

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

NW-Abflug: Streuung / Bündelung

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

NW-Abflug: Traunabflug


Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none">• belastet insbesondere die D Gemeinden.• kann wegen Anbindung an europäische Luftverkehrsströme für Destinationen in West- und Nordeuropa nicht gestrichen werden.	<ul style="list-style-type: none">• wieviele Flüge könnten von dieser Route wegverlagert werden?	

S-Abflug: Traunabflug


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

Süd-Abflug: Tauern

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none">• mehr Belastung von Hallein bis Grödig in unterschiedlicher dB Anzahl.• bei jedem Südabflug sind gesamt weniger Menschen belastet, als bei einem Nordabflug• eine optimierte Streckenführung wird mit den Gemeinden und der ACG erarbeitet werden.• ein codierter Abflug wird wahrscheinlich	<ul style="list-style-type: none">• wieviele Flüge würden diese Route annehmen?• wie ließe sich das für die Verteilungsfrage abschätzen?• Feinjustierung in A	vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none">• die Route mehr nützen

<p>mehr Flüge zulassen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • für Airlines, die in Süddestinationen gehen, ist dies eine attraktive Alternative, wenn sie die Flugzeuge ausgerüstet und die Piloten für diese Flugverfahren geschult haben. • Für die Airlines ist die Ausrüstung und Schulung der Piloten für RNP-codierte Flugverfahren eine bedeutende Investition. • Flugzeuge, die bisher PEREX fliegen, könnten den neuen Tauern Süd-Abflug nützen, wenn es das aktuelle Startgewicht zulässt . • Technisch seit 2 Jahren eingerichtet, Teil des Gesamtpaketes  • ein gerader Südabflug wird von ACG und Airlines präferiert • Route ist möglich, fliegar, ökonomisch und ökologisch • Solidarität A-D. 		
--	--	--

PEREX neu - „Mondsee“

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

SO-Abflug: südlich Gaisberg

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


Betriebszeiten

Tageszeitabhängige Start- und Landegebühen

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


Einschränkung der Betriebszeiten in den Randstunden / Verspätungen

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> • Die Ruhezeit in den Randstunden ist für die Anwohner sehr bedeutend, um möglichst lange Durchschlafzeiträume und Erholungsphasen zu wahren. • Airlines haben ökonomisches Interesse, Flüge in Hub-Destinationen bzw. Flüge in Destinationen an denen Airlines Anschlussflüge haben, anzubieten und über Rotationen eine wirtschaftliche 	<ul style="list-style-type: none"> • Was ist ein Hub? Definition? Präzise Formulierung des Begriffes „Nicht-Hub“-Flüge • Rechtliche Möglichkeiten einer 	<p>vorläufiger Stand: =</p> <p>Dissens:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden und Anrainerverbände: Abflüge in „Nicht-Hub“-Destinationen am Morgen einschränken • Kontakte mit den

<p>Auslastung ihrer Flotte zu sichern; streichen eines Randstundenfluges hat somit Auswirkungen auf Flüge die in Salzburg zu anderen Tageszeiten stattfinden.</p> <ul style="list-style-type: none">• für den Flughafen sind diese Airlines wichtige Kunden und die ökonomischen Konsequenzen bei Verlust eines Kunden durch einen Entfall einer Flugbewegung in den Randstunden nicht abschätzbar.• Möglichkeit in den veröffentlichten Betriebszeiten zu fliegen muss für alle Airlines gleich sein.• Die Ruhezeit am Morgen des Sonntages ist für die Anwohner sehr bedeutend, um an diesem Tag einen möglichst langen Durchschlafzeitraum und Erholungsphasen zu wahren.• Abflüge in den Morgenstunden haben keinen Mehrwert	<p>Einschränkung für Hub/Nicht-Hub-Flug</p> <ul style="list-style-type: none">• Prüfen, ob eine  Konzept mit Kontingenten bzgl. Verspätung verbunden mit Konsequenzen für die Planung der Airlines für das Folgejahr funktionieren kann.	<p>Airlines zur Abschätzung werden aufgenommen;</p> <ul style="list-style-type: none">• Für eine Regelung für den Sonntag von 6.00 und 6.30 h liegt ein Angebot der Eigentümer und SFG vor.
---	---	---


Lärminderungsmaßnahmen

Lärmschutz-Wälle

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

Fonds

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> • Spitzenwerte sind insbesondere in den Randzeiten für die Anwohner störend. • Eine Erhöhung der Überflüge im Süden führt zu einer Mehrbelastung insbesondere durch Spitzenwerte bei den nahe am Flughafen liegenden Gebieten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Präzise Formulierung eines Fördermodells 	<p>vorläufiger Stand:</p> <ul style="list-style-type: none"> • An die Stadt Salzburg: Wohnungen in der Nähe der 60 dB-

<ul style="list-style-type: none">• Bodenlärm kann in einigen Gemeindeteilen hohe Maximalpegel erreichen.• Verschiedene Optionen (zum Beispiel back-track RWY 15) können zu erhöhtem Bodenlärm führen.• höhere Akzeptanz des Förderprogrammes durch einen geringen Selbstbehalt-Anteil.• Neubauten fallen nicht in das Förderprogramm, allerdings werden in den Genehmigungsverfahren der Städte Salzburg und Freilassing und der Gemeinden derzeit dB-Durchschnittswerte herangezogen. Zukünftige Belastungen und Beschwerden sind damit abzusehen.• bei einer antragsgemäßen  Entscheidungen, die rechtlich korrekt ist, kann eine Bebauung nicht verhindert werden• Entlastung des Südens vor allem im Endanflug.		<p>Durchschnittswerte-Zone einzuschränken bzw. mit entsprechenden Auflagen zu versehen;</p> <p>Flächenwidmung optimieren (Spitzenwerte einbeziehen) ,</p> <p>Raumordnung wird in den entsprechenden Gremien thematisiert</p> <ul style="list-style-type: none">• Aktuelle Daten aus Wölfl System dem Förderprogramm zugrunde legen, Spitzenpegel und Bodenlärm einbeziehen,• Prüfen ob und wie Freilassing in das Förderprogramm aufgenommen wird• Eigentümer deklarieren, Leistung zu erbringen
--	--	--

Ground Power Units

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

Run-ups VFR

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none">• Bodenlärmbelastung ist abhängig vom Ort, an dem die Run-ups durchgeführt werden.• Muss mit der Bodenverkehrsabwicklung abgestimmt werden.	<ul style="list-style-type: none">• Wo wäre sowohl im Norden als auch Süden des Flughafengeländes die Stellen mit der geringsten Bodenlärm Belastung?	

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

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

Allgemeine Luftfahrt

Avoid Areas und Anpassung der Sichtflugstrecken im Westen und Süden

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

dB-Limits der LFZ in den Randstunden

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

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> • die allgemeine Luftfahrt führt zu einer Erhöhung der Gesamtlärmbelastung, insbesondere auf der österreichischen Seite, da sie dort in relativ niedriger Höhe fliegt und die Platzrunde sich in Österreich befindet. • Es treten besonders hohe, und länger dauernde Spitzenwerte auf, die als sehr störend empfunden werden, wiederum insbesondere in Randstunden und zur Mittagszeit. • Die Abflugzeiten der Flying Bulls richten sich auch nach Air Shows, Randstunden können daher nicht per se ausgeschlossen werden. Abflüge finden kaum in den Randzeiten statt. • Privatflüge sind bereits auf 07.00 bis 22.00 Uhr beschränkt • Aus der Definition der Privatflüge heraus auch einen Unterschied bei kommerziellen Flüge machen: Der wirtschaftliche Mehrwert für die Stadt und Land Salzburg ist über den Unterschied von incoming Tourismus (wichtig für die Region) und outgoing Tourismus mit zu berücksichtigen 	<ul style="list-style-type: none"> • Können die Kategorien so verändert werden, dass hier dB-Limits eingezogen oder höhere Gebühren verlangt werden können? • Können diese einzelnen besonders lauten LFZ aus den Randstunden und Mittagsstunden reduziert oder ganz verboten werden? 	<p>vorläufiger Stand:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verhandlungsbereitschaft SFG

Starts vor der geplanten Abflugzeit

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

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

Erste grobe Abschätzung des Handlungsspielraumes für einen Pistenverteilungs-Plan

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

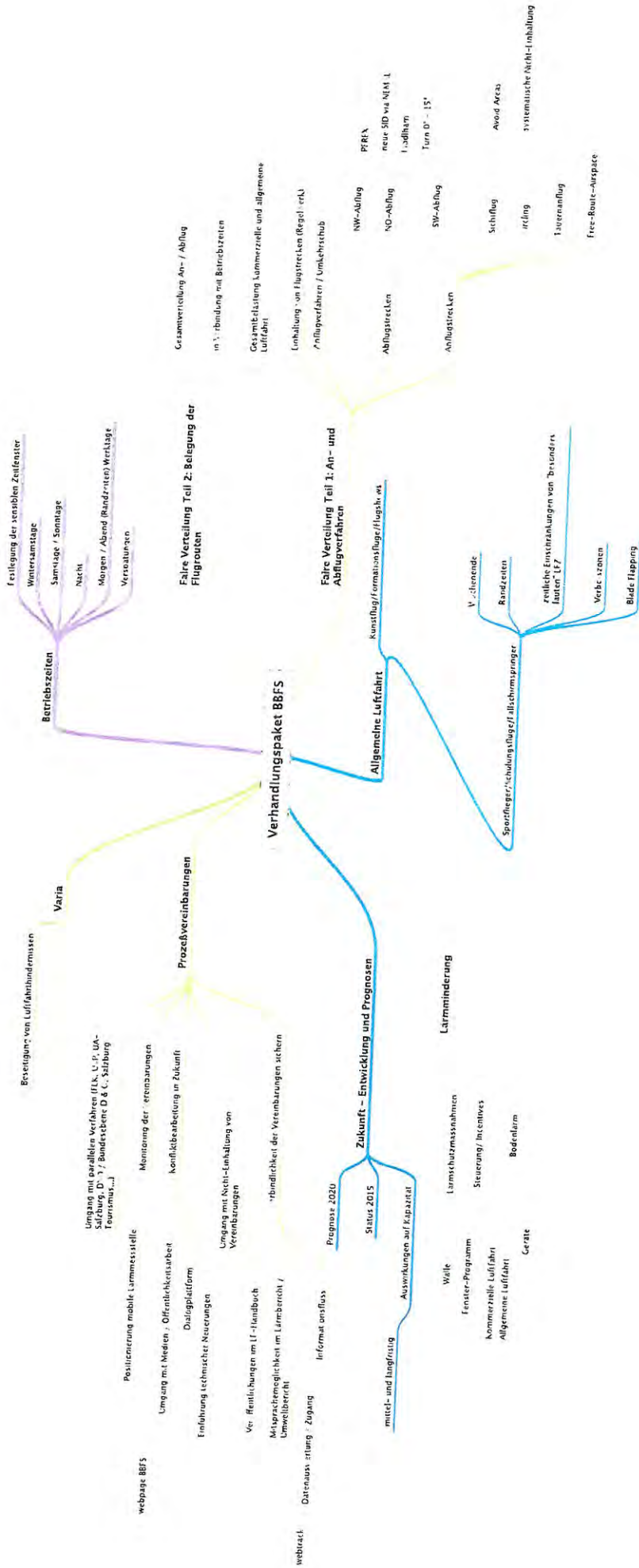
Basis für den auszuarbeitenden Umsetzungsplan.

Die deutschen Gemeinden und der Schutzverband Rupertiwinkel streben im Zuge der Weiterentwicklung der flugtechnischen Möglichkeiten weitere Entlastungen an.

Die Betroffenheitsanalyse von Jell/Lammerhuber in die Verteilungsfrage aufnehmen.

AGs ab 27. Juni 2016	Termin	Teilnehmende
AG Fonds / Bodenlärm / Betriebszeiten / bauliche Veränderungen (Rollweg) / Lärmkorsett	25.7.16 15 h	Fenninger, Indinger, <u>Kopp</u> , Lipold, Lutzenberger, Oblasser, Schmuck, Typelt
AG Flugrouten Verfeinerungen / Allgemeine Luftfahrt / Flying Bull	25.7.16 10.30 h	Grill, Hager, Indinger, Lutzenberger, <u>Oblasser</u> , Tazreiter, Typelt, Woborsky
AG Prozess-Steuerung	Nach BBFS im September	Fenninger, Kopp, Lipold, Oblasser, Tazreiter, Typelt, Woborsky Bindeglied: Ertler <u>König</u>

Ben Lange 9
 19. Sitzung
 27/28.6.2016



Kriterienkatalog des BBFS

Arbeitspapier, Stand 28.4.15

Der BBFS ist daran interessiert, für verschiedene Themenbereiche einvernehmliche Lösungen zu finden, die für alle akzeptabel und zukunftsorientiert sind.

Dabei wird darauf geachtet, dass die eigenen Anliegen verständlich eingebracht werden und gleichzeitig die der anderen im Blickfeld behalten werden. Um diese gemeinsame Arbeit zu erleichtern, werden die in den Beratungen diskutierten Anliegen aller Interessengruppen gesammelt und in bewertungsfreie Beurteilungskriterien umformuliert. Diese Kriterien bilden – unabhängig davon was einzelne Interessengruppen als ihre Lösung sehen – ab, was bei guten Lösungen erfüllt und sichergestellt sein soll. Damit können sie für die Bewertung unterschiedlicher Optionen im BBFS herangezogen werden.

Es besteht Konsens darüber, dass für gute Lösungen die Anliegen aller und somit die Gesamtheit aller Kriterien zu beachten sind. Gleichzeitig spiegelt der Kriterienkatalog die unterschiedlichen Anliegen und Interessen wider. Daher sind nicht alle Kriterien für alle gleich bedeutend, wobei es auch Kriterien gibt, die von allen gemeinsam getragen sind. In einem ersten Schritt gilt es sich Überblick über die Gesamtheit aller Kriterien zu verschaffen, sie zu ergänzen und zu präzisieren, damit zukünftige, konsensuale Empfehlungen des BBFS Unterschiede und Gemeinsamkeiten in Anliegen und Interessen berücksichtigen.

Die Arbeiten am Kriterienkatalog wurden am Thema Flugrouten begonnen und für die anderen Themenfelder fortgesetzt.

Die folgende Reihung der Kriterien spiegelt keineswegs eine Prioritätenreihung im Bezug auf die Wichtigkeit sondern versucht Kategorien zu schaffen, um Überblick zu gewinnen und effiziente Diskussionen zu ermöglichen.

Technische Kriterien und Kriterien für die Gestaltung und Nutzung der Flugrouten

Safety des Betriebs und des Flugverkehrs in Bezug auf die Sicherheit von An- und Abflugprozeduren und topographischen Gegebenheiten

Erlauben die gesetzlichen Aufgaben umzusetzen

Komplexität für die Flugsicherung (um die Fehlerquote gering zu halten, der Verantwortung für die Sicherheit gerecht werden zu können und die administrative Umsetzung nicht zu überlasten).

Planbarkeit für die Gemeinden (Verlässlichkeit von gewählten Flugrouten (z.B. Einhaltung von Richtung, Höhe))

Gegenverkehrsbetrieb (Risiko eines Unfalls, Gefühl von Angst)

Lärmkriterien

Lärmimmissionen und Lärmemissionen (Anzahl der Lärmereignisse und Ereignisdauer)

Flughöhe in Meter über Grund (Grenze des Betrachtungsraumes einziehen,

Landewinkel, Gleitwinkel

Doppelbelastungen

Ruhephasen und Erholungszeiten insbesondere an Mittagszeit, Tagesrandzeiten (Morgen und Abend) und Wochenenden

Nacht, nach 23 h besonders wichtig ist die Schlafzeit, insbesondere für Arbeitnehmer und Kinder

Spitzenlärmbelastungen durch Einzelereignisse - Leq als alleinige Größe für das Erfassen der Lärmbelastungen unzureichend

Entlastungszeit zwischen Lärmereignissen, Dauer des Lärmereignisses

Solidarische Verteilung

Verteilungskriterien

Dichtbesiedelte Gebiete, auch bei Sichtflügen, auch bei allgemeiner Luftfahrt (Anzahl der Belasteten)

Anzahl der Betroffenen für die Zeitdauer des Lärmereignisses

Wohngebiete und Erholungsgebiete im Vergleich zu-Industrie- und Gewerbebezonen

Die aktuelle und künftige Gesamtlärmbelastung aus Verkehr und Mobilität im Hinblick auf Lebensqualität und Fairness

In den vergangenen Jahrzehnten graduierlich entstandene ökonomische Strukturen (Flächenwidmungen und -nutzungen, lageabhängige Relation der Grundstückspreise, etc.)

Bereits bestehende Strukturen und Zonen, Entwicklungsgebiete der Gemeinden

Besonders schützenswerte Objekte (Krankenhäuser, Kindergärten, Schulen, Seniorenheime)

Solidarische Verteilung

Nutzungsmöglichkeiten für beide Pistenrichtungen

Anzahl der Hochbelasteten im Vergleich zu Niedrigbelasteten

Großflugzeuge nahe über die Dächer (Gefühl von Sicherheit)

Komplexität für die Flugsicherung (um die Fehlerquote gering zu halten, der Verantwortung für die Sicherheit gerecht werden zu können und die administrative Umsetzung nicht zu überlasten).

Planbarkeit für die Gemeinden (Verlässlichkeit von gewählten Flugrouten (z.B. Einhaltung von Richtung, Höhe))

Gegenverkehrsbetrieb (Risiko eines Unfalls, Gefühl von Angst)

Doppelbelastungen

Ruhephasen und Erholungszeiten insbesondere an Mittagszeit, Tagesrandzeiten (Morgen und Abend) und Wochenenden

Nachtrouten (ab wann und wo, Randzeiten, ...?)

Verbesserungen kommunizierbar an die Bevölkerung (im Vergleich mit dem Ist-Zustand)

Nachvollziehbarkeit des Sinns von Veränderungen in der Öffentlichkeit

Akzeptanz des Flughafens

Beschwerden und Rückmeldungen der Anrainer zu Veränderungen am Flughafen

Gesundheits- und Umweltschutzkriterien

Emissionen und Immissionen von Schadstoffen und CO₂

Gesundheitsbelastung durch Immissionen

Wirtschaftliche Kriterien

Kontinuierlicher, planbarer Betrieb (sichere Anfliegbarkeit auch bei schlechtem Wetter)

Verlässlicher Partner für Kunden (Airlines)

Qualität des Angebots der Airlines (ökonomischer Betrieb, Passagier Komfort, Pünktlichkeit)

Treibstoffverbrauch

Bearbeitungsstruktur Fragen – Optionen – Bewertung im BBFS

Der BBFS hat sich zum Ziel gesetzt, dass der Flughafen Salzburg nach einem Konzept betrieben wird, das die Interessen aller beteiligten Parteien ausgewogen berücksichtigt sowie für die betroffene Bevölkerung und die Umwelt akzeptabel ist.

Dazu sollen Empfehlungen im BBFS entwickelt werden, welche in einem fairen Prozess zu fairen Ergebnissen führen. Um dies zu erreichen, ist im Folgenden die Struktur des Beratungsprozesses im BBFS dargestellt.

Ziel ist es die Kernfragen und die Detailfragen so einfach und verständlich zu formulieren, daß sie leicht kommunizierbar sind und das erfassen, was den Beteiligten und der Öffentlichkeit am Herzen liegt. Gleichzeitig sollen die Fragen offen formuliert sein und keine bestimmten Lösungen vorgeben. Wichtig ist, daß mehrere Optionen zur Lösung des Problems miteinander verglichen werden und die Bewertung nachvollziehbar ist. Manche Optionen haben Wirkungen in Bezug auf mehrere Fragestellungen. Sie werden so zugeordnet, daß sie bestmöglich verständlich sind.

I. Kernfragen der inhaltlichen Beratungen des BBFS

Die Numerierung der Kernfrage bildet keine Prioritätenreihung des BBFS bezüglich der Fragestellungen ab. Sie dient nur der Strukturierung des Arbeitsplanes.

1. Wie erreichen wir eine faire Verteilung?
2. Welche Betriebszeiten sind akzeptabel? Wie können die Belastungen der Anrainer an den Wintersamstagen, an Wochenenden und an den Randzeiten (Morgen und Abend) verringert werden?
3. Welche Lärminderungs- und Lärmschutzmaßnahmen sind möglich?
4. Wie kann der Dialog zwischen den Beteiligten unterstützt, Vertrauen gebildet und erhalten werden?

II. Übersicht über den Stand der Diskussionen

Systematik der Tabelle:

Kernfrage		Kriterienkatalog (in separatem Dokument)	Gegenüberstellung	
Alle untersuchten Detailfragen zu jeder Kernfrage	Datengrundlage die zur Bewertung herangezogen wird		Untersuchte Optionen	Bewertung / Ergebnis des BBFS

1 Wie erreichen wir eine faire Verteilung?			
Detailfragen	Datengrundlage	Untersuchte Optionen	Bewertung / Ergebnis des BBFS
1.1. Wie kann die Lage der publizierten IFR Anflugverfahren verändert werden?	<ul style="list-style-type: none"> ○ Darstellung der Flugrouten – WebTrak ○ Berechnung der ACG 	Südanflug RNAV (GNSS) RWY33	Ergebnis liegt für die Verhandlung vor ¹
		RNP-SIDs Neugestaltung im Süden <ul style="list-style-type: none"> ○ RNAV enger fliegen, nördlich von Anif ○ Südlich von Anif auf Höhe Waldbad zu einem Anflug entlang der Autobahn einschwenken ○ Geringfügige Verlegung nach Süden zur Entlastung des Ortskerns von Anif ○ Waypoint zur Entlastung Moosstrasse um An- und Abflug zu begradigen ○ Letzter Teil des Anflugs weiterhin Sichtflug oder auf codiert fliegen ○ Verlegung mehr nach Osten mit anschließendem Einschwenken zu einem Anflug entlang der Autobahn um Grödig und Anif zu entlasten 	Ergebnis liegt für die Verhandlung vor (Beilage 4 Pkt 5) Die Verschiebung des Downwinds Richtung Osten (Gaisberg) ist nicht möglich. (Jänner 2016)
		Tauernanflug <ul style="list-style-type: none"> ○ Tauernanflug RNAV (RNP) Z RWY33 und Attraktivität für die Nutzer erhöhen 	Ergebnis liegt für die Verhandlung vor (Beilage 4 Pkt 6)
		Tauernabflug <ul style="list-style-type: none"> ○ Neugestaltung RNP SIDs in Richtung Süden + Anbindung FREE ROUTE Konzept 	Ergebnis liegt für die Verhandlung vor (Beilage 4 Pkt 9)
		Einschränkung Direct Routings im Süden durch Fixierung eines Punktes, ab dem bei An- und Abflug gerade gefolgt werden muss	Bei den Südan- und abflügen ist auf Grund des fehlenden ILS ein Sichtflugsegment systemimmanent. Die Verantwortung wird dem Piloten übertragen. ACG kann Alternativen zB. „... auf SID bleiben bis zum Punkt X....., Start nach Süden geradeaus.....“ anbieten.

¹ Details im Protokoll der 14. Sitzung und in der Beilage 4/14. Sitzung, September 2015

<p>1.2. Wie können die reinen Sichtflugstrecken verändert werden? 1.2.1: ohne Instrumentenanflug 1.2.2: Visual Approach (mit Instrumentenflug)</p>		<p>Verbindliches Einhalten der festgelegten VFR; - durch Konsequenzen bei der Nichteinhaltung sichern - durch erhöhen der Attraktivität - Erwartung: „expect RNP, advise ATC if unable“</p>	<p>Ergebnis liegt für die Verhandlung vor (Beilage 4 Pkt 3, 6, 11, 12)</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Darstellung der Flugrouten – WebTrak ○ Darstellung Flugspuren-Lärmteppiche-Bevölkerungsdichte ○ Berechnung der ACG 	<p>Mehr Bündelung in Abhängigkeit der überflogenen Gebiete</p> <p>Mehr Streuung in Abhängigkeit der überflogenen Gebiete</p>	<p>Die Entscheidung Bündelung oder Streuung kann erst nach Abschluss der Prüfungen der ACG und dem Vorliegen der Karten (Lärm-Bevölkerungsdichte) getroffen werden.</p>
		<p>Darstellung von „Avoid Areas“ auf der Sichtflugkarte Salzburg</p>	<p>Avoid Areas sind geprüft und werden in Karten eingetragen. Die Eintragung einer weiteren Avoid Area in Siezenheim wird geprüft. Verbesserungen der VFR Strecken sind vereinbart. (Beschluss 17. Sitzung)</p>
		<p>Prüfen der Platzrunde</p>	<p>Die Platzrunde kann nicht verändert werden. (Beschluss 17. Sitzung)</p>
<p>1.3. Wie können die Kombination ILS und Sichtfluganteil zu einer Entlastung der Anrainer beitragen?</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Berechnung der ACG 	<p>Abschaffung Circling Approaches und alternativ ILS oder RNAV 33 nutzen</p> <p>Reduktion des Circling Approaches auf das absolute Minimum (Notfälle)</p>	<p>Der Circling Approach kann aus Sicherheitsgründen nicht ganz abgeschafft werden. Es wird derzeit von der ACG geprüft, wie die Nutzung auf das unbedingt notwendige reduziert werden kann.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Berechnung der ACG 	<p>Minimum Line Up Distance mit Required Tracks bei Visual Approaches auf RWY15</p>	<p>Ist umgesetzt - Monitoring wird durchgeführt (Jänner 2016) (Beschluss 14. Sitzung (Beilage 4 Pkt 4))</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Darstellung der Flugrouten – WebTrak zur Darstellung der Streuung ○ Darstellung Flugspuren-Lärmteppiche-Bevölkerungsdichte 	<p>Grössere Bündelung über Freilassing</p> <p>Grössere Streuung über Freilassing</p>	<p>Die Entscheidung Bündelung oder Streuung kann erst nach dem Vorliegen der Karten (Flugspuren-Lärmteppiche-Bevölkerungsdichte) und in Verbindung mit der zu vereinbarenden Nutzung getroffen werden.</p>
<p>1.4. Wie kann die Lage der publizierten Abflugrouten (SID)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Darstellung der Flugrouten – WebTrak zur Darstellung der 	<p>NW-Abflug</p>	
		<ul style="list-style-type: none"> ○ Aktuelle RNAV: Fly over bzw. Fly by 	<p>Erstes vorläufiges Ergebnis: die Flugspuren</p>

verändert werden?	<ul style="list-style-type: none"> ○ Streuung ○ Darstellung Flugspuren-Lärmteppiche-Bevölkerungsdichte ○ Berechnung der ACG 	Punkte nach Süden verlegt um die Linkskurve früher zu machen.	sind mehr gebündelt, immer noch Belastung über Bruch und Hofham
		○ Auf konventionelle SID zurückkehren	Bewirkt grössere Streuung. Entscheidung kann nicht getroffen werden ohne die Nutzung zu verhandeln.
		○ Für Flüge nach Nordwesten mit Start auf der Piste 15 könnte im Norden der Piste ein zusätzlicher Waypoint eingeführt werden, südlicher des Waypoints für Starts nach NW auf der Piste 33, um den Flug weiter zur B304 zu verschieben. (aktuell gilt für die Flüge die nach Süden starten und dann nach NW abdrehen der selbe Waypoint wie für Starts nach Norden)	Geprüft. Bringt bezüglich Lärmimmissionen der Anrainer keine Verbesserungen, da immer noch über besiedeltes Gebiet geflogen wird.
		Turning Point 15° ○ Verlegen des Turning Points auf einem circle um 15° nach Westen (Verschiebung Richtung B304)	Ergebnis liegt für die Verhandlung vor (Beilage 4 Pkt 1)
		Komplette Streichung des NW-Abfluges	aus Sicht ACG aus Gründen der Flugsicherheit bei allen Witterungsbedingungen nicht möglich, Reduktion jedoch sehr wohl. Reduktion würde sich aus Streichung PEREX (Punkt 7 in 14-Punkte Programm ACG ergeben). Andere Möglichkeiten sind noch zu erörtern.
		NO-Abflug	
		Turning Point 15° ○ Verlegen des Turning Points auf einem Circle um 15° nach Osten	Erstes vorläufiges Ergebnis: die Flugspuren liegen östlich der Saalach Ergebnis liegt für die Verhandlung vor (Beilage 4 Pkt 2)
		○ Einschränkungen bei den Abweichungen von den SIDs RWY 33 nach NO (nicht unter 5000 ft bis WS626 / Mödlham)	Ist umgesetzt und wird gemonitort (Jänner 2016) (Beschluss 14. Sitzung (Beilage 4 Pkt 13))
SW-Abflug			

		<ul style="list-style-type: none"> ○ Prüfung einer neuen SID von RWY 15 in Richtung SW unter Vermeidung des Untersberges 	<p>Wurde geprüft und als nicht umsetzbar erkannt (Jänner 2016) (Beschluss 14. Sitzung (Beilage 4 Pkt 10))</p>
1.5. Inwiefern bringen Veränderungen des Anflugwinkels bei Anflug Lärmreduktionen?		<p>Steilerer Anflugwinkel (bis 3.5°)</p>	<p>Technisch möglich. Allerdings führt dies nicht automatisch zu Lärmreduktion. Früheres Landeklappen- und Fahrwerksausfahren, etc. können sogar mehr Lärm verursachen.</p> <p>Bei 3,5 ° kein Anflug nach CAT II und III mögliche – Verschlechterung der Anfliegbarkeit des Flughafens</p> <p>Bringt im Nahbereich des Flughafens keine nennenswerten Verbesserungen, da die Veränderung der Flughöhe minimal ist.</p> <p>Nicht weiter zu verfolgen.</p>
1.6. Inwiefern können durch steilere Abflugwinkel Lärmreduktionen erreicht werden?		<p>NW-Abflug so steil führen, daß direkt bei der Autobahn die erforderliche Höhe zum Abdrehen erreicht wird</p>	<p>Ergebnis liegt für die Verhandlung vor (Beilage 4 Pkt 1)</p>
1.7. Inwiefern und wie kann die Benutzung der Flugrouten verändert werden?	<ul style="list-style-type: none"> ○ Darstellung der Flugrouten – WebTrak zur Darstellung der Streuung ○ Darstellung Flugspuren-Lärmteppiche-Bevölkerungsdichte ○ Berechnung der ACG ○ Gesamtverkehrsaufkommen ○ Meteorologischen Verhältnisse ○ Rahmenbedingung und Kriterien für die Steuerung von Starts und Landungen sowie Zusammenspiel der Verantwortlichkeiten für die 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Umverteilung der Starts NW / NO Abflug mehr Richtung NO 	<p>Die Diskussion um Verteilung kann erst nach dem Vorliegen der Karten (Flugspuren-Lärmteppiche-Bevölkerungsdichte) geführt werden.</p> <p>Verstärkte Abwicklung über Süden ist grundsätzlich möglich. Akzeptanz der Südrouten bei Piloten grösser bei schönem Wetter und hoher Verkehrsdichte (16.Sitzung).</p>
		<ul style="list-style-type: none"> ○ Streichung des NW-Abflugs 	
		<ul style="list-style-type: none"> ○ Umverteilung N / S Anflug und Abflug 	<p>Ergebnis liegt für die Verhandlung vor (Beilage 4 Pkt 7)</p>
		<ul style="list-style-type: none"> ○ Neue SID „Mondsee“: Streichen der SID PEREX von RWY 33 und Verlegung auf einen neue – via NEMAL laufende – SID . <p>Temporäre Regelung für NW & NO</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Temporäres Aussetzen aller NW-Abflüge in der Zeit von 22.00 – 7.00 h (Randzeiten) 	<p>Ergebnis liegt für die Verhandlung vor (Beilage 4 Pkt 8))</p>

	Entscheidungen o Gesamtlärmsituation aus Infrastruktur (Fluglärm, Straßenlärm)	und Führung nach NO entlang SID SIMBA und entsprechender Neugestaltung in Teilbereichen	
		o Prüfung von Mindestflughöhen für alle SIDs	Wird Teil der Verhandlung sein. (neuer Punkt 13b) (16.Sitzung)
		o Betriebsrichtung nur bei signifikanten Windbedingungen ändern: kein opposite runway	Auf Grund der topographischen und meteorologischen Bedingungen am Flughafen Salzburg kann Sicherheit und die flüssige Abwicklung nur durch die Flexibilität bei der Nutzung der RWYs erhalten bleiben. Über Zielvorgaben in der Verteilung und entsprechendes Monitoring wird verhandelt werden.
		o Beeinflussung der Entscheidung für die Benutzung von Flugrouten: Vereinfachung von RNP AR Zulassung durch Anbieten einer Paketlösung	Ergebnis liegt für die Verhandlung vor (Beilage 4 Pkt 11)
		o Gezielte Vorschläge der ACG an die Piloten	Ein allgemein gültiges Modell, wann wie geflogen werden kann, kann nicht aufgestellt werden. Über eine Analyse der Entscheidungsparameter soll der Handlungsspielraum beschrieben werden. Beim Start gibt es fast keine Änderungsmöglichkeiten, weil die Flugrouten zur Destination nicht vom Piloten oder der ACG, sondern von der CFMU Brüssel (Central Flow Management Unit), die den europäischen Luftraum bzgl. Kapazitäten steuert, Stunden vor dem Start festgelegt werden. Die ACG übernimmt die Detailplanung im österreichischen Luftraum und steuert den Teil des Fluges, der vom Boden in die internationalen Flugstraßen einmündet.

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Schulung der Piloten für schwierigere An- und Abflugverfahren; ○ Schulung bezüglich Randzeiten ○ Paket-Angebot an die Airlines zur Erleichterung der Genehmigung 	<p>Verschiedene Optionen, die Anreize bieten werden mit bestimmten An- und Abflugverfahren verbunden. (Beschluss 14. Sitzung (Beilage 4 Pkt 11, 12, 14)) ACG kann bei Informationen an Privatpiloten, z.B. bei Season openings helfen. Airlines schulen unter Berücksichtigung von Anforderungen der ACG ihre Piloten selbst.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Ausstattung der LFZ verbessern 	<p>Der Ankauf von LFZ liegt bei den Airlines, diese Entscheidung kann nicht durch den BBFS beeinflusst werden.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ○ GBAS – System für instrumentengesteuerte Anflüge für schlechtere Wetterbedingungen einführen 	<p>Einige europäische Flughäfen (z.B. Frankfurt, Zürich) testen das System. Die Umsetzung ist in Salzburg mit einem Zeithorizont von mehr als 10 Jahren verbunden, da sie an entsprechende Ausrüstung von Flugzeugen gebunden ist.</p> <p>AUA Flugzeuge haben kein GBAS und der Fokker-100-Nachfolger Embraer wird ebenfalls keines haben.</p> <p>Für die Situation in Salzburg ist durch GBAS im Moment keine Lärmentlastung absehbar und das Thema wird vorläufig zurückgestellt. Der BBFS verfolgt jedoch zukünftige technische Entwicklung.</p>
<p>1.8. Wie können mehrfach (doppelt / dreifach) belastete Gebiete entlastet werden?</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Darstellung Flugspuren-Lärmteppiche-Bevölkerungsdichte ○ Darstellung der doppelt und dreifach belasteten Gebiete in der obigen Karte ○ Darstellung Gesamtlärsituation aus 	<p>Wird in den Verhandlung zur Verteilung aufgenommen.</p>

	Infrastruktur (Fluglärm, Straßenlärm)		
1.9. Wie soll die Belastungen über mehrere Jahre hinweg fair verteilt werden?			
1.10. Wie können die Belastungen durch die allgemeinen Luftfahrt verringert werden?		Niedrige Überflüge über besiedeltem Gebiet vermeiden (Ausreißer vermeiden)	<p>Regelverstöße werden von der ACG dokumentiert und nach genauen Vorgaben behandelt.</p> <p>Für die Einhaltung von Mindestflughöhen gibt es ein Verfahren, das dies nachverfolgbar macht und Sanktionen werden ausgesprochen, da es ein höchst sicherheitsrelevantes Vergehen ist. Wenn Empfehlungen der ACG systematisch nicht befolgt werden, handelt die ACG.</p> <p>Die Frage der Mindestflughöhe wird nicht weiterverfolgt.</p> <p>Ergebnisse zu Avoid-Areas und Platzrunde (Beilage 4 Pkt 14) siehe unter Punkt 1.2.1.</p> <p>Für die Zukunft ist es wichtig, ein klares Regelwerk zu haben, um feststellen zu können, ob ein Regelverstoß vorliegt oder besondere Bedingungen (z.B. Wetter, technische Bedingungen) eine Begründung liefern.</p>
1.11. wer kann die rechtliche Beurteilung einiger Punkte, wie z.B. Einhaltung von Flugrouten, durchführen, z.B. was bedeutet Landeanflug über dichtbesiedeltes Gebiet etc. ?		Ggf. ein Sachverständiger, wenn keine andere Lösung gefunden werden kann	

2. Welche Betriebszeiten sind akzeptabel? Wie können die Belastungen der Anrainer an den Wintersamstagen, an Wochenenden und an den Randzeiten (Morgen und Abend) verringert werden?			
Detailfragen	Datengrundlage	Untersuchte Optionen	Bewertung / Ergebnis des BBFS
<p>2.1. Wie können Flüge von den Wintersamstagen besser auf Wochentage verteilt werden?</p> <p>2.2. Wie können die Belastungen der Anrainer an den Randzeiten (Morgen und Abend) verringert werden?</p>		Fonds: Pax-Gebühren und Landegebühren, in Abhängigkeit der Lärmverursachung, um Initiativen seitens der Airlines zur Entzerrung zu fördern	Siehe 3.1 und 3.2 Abklärungen mit BMVIT haben stattgefunden. Mehreinnahmen, die in einen Fonds fließen, müssen nach FEG aufkommensneutral sein - d.h. Mehreinnahmen durch höhere Gebühren in Randzeiten kommen durch Senkung der Gebühren in den übrigen Tageszeiten den gleichen Airlines zu gut, die mit höheren Gebühren belastet werden - Steuerungseffekte werden dadurch neutralisiert. (16. & 17. Sitzung)
		○ Airlines die am Wintersamstag landen werden nicht unterstützt	SFG hat Sorge, dass es zu einer Verlagerung von Samstag auf Sonntag kommt - wie in Innsbruck. Die Anrainervertreter bestätigen, dass dies nicht in ihrem Sinne wäre.
		○ Bonus für Airlines, die Flüge von Samstag auf wochentags legen	
		○ Höhere Landegebühren für Sportflieger am Wochenende	
		○ Höhere Landegebühren für Kunstflieger / Airshows / Spezialflieger wenn besonders hohe Lärmbelastung entsteht	
		○ Gebühren für Tagesrandzeiten und am Wochenende (z.B. Sa von 6 h – 8 h und 21 h – 23 h; So von 6 h – 9 h und 20 h – 23 h)	Siehe 3.1 und 3.2 Abklärungen mit BMVIT haben stattgefunden. Mehreinnahmen, die in einen Fonds fließen, müssen nach FEG aufkommensneutral sein - d.h. Mehreinnahmen durch höhere Gebühren in Randzeiten kommen durch Senkung der Gebühren in den übrigen Tageszeiten den gleichen Airlines zu gut, die mit höheren Gebühren belastet werden - Steuerungseffekte

			werden dadurch neutralisiert. (16. & 17. Sitzung)
		o Start und/oder Landeverbot in Randzeiten	Der Flughafen hat die Verpflichtung in den im Genehmigungsbescheid festgehaltenen Betriebszeiten Starts und Landungen zu zulassen.
		o Charter und allgemeine Luftfahrt keine Starts an sonn- und Feiertagen vor 8 h und nach 21 h; Landungen zwischen 7 h und 22 h	Die Festschreibung einer Änderung der Betriebszeiten ist aus ökonomischen Gründen nicht durchführbar. Das Interesse der Anrainer liegt nicht darin, Flüge zu streichen, sondern dass diese in der Morgenrandzeit an einem möglichst späten Zeitpunkt nach 6 Uhr und in der Abendrandzeit möglichst früh vor 23 Uhr abgewickelt werden und Verspätungen möglichst vermieden werden. Ein Ergebnis zurzeit ist, dass am Sonntag kein Flug vor 06.45 Uhr stattfindet. Ein weiteres Ergebnis ist, dass der Flughafen in jeder Flugplanperiode Gespräche führt mit den betroffenen Airlines (im Moment nur FlyNiki), um die obengenannten Ziele zu erreichen, weil er Verhandlungen als wirksamer betrachtet als Sanktionen.
		o Erweiterung des Flugverbots der Allgemeinen Luftfahrt auf Samstag Nachmittag	
		o Erweiterung des Flugverbots an Wochenenden und Feiertagen für Flüge die nicht zumindest den CTR verlassen (Schulungsflüge, Fallschirmspringer,...) und dort Höhe gewinnen	
		o Zeitliche Einschränkungen von lauten Flügen aus der Allgemeinen Luftfahrt (z.B. Oldtimer, Alpha Jets,...) auf Tageszeiten und Wochentage	

		<ul style="list-style-type: none"> o Verbot von Formationsstarts und Formationsflügen im CTR 	Formationsstarts und Formationsflüge können nicht verboten werden. Aus Sicherheitsgründen bevorzugen Piloten Formationsstarts statt späteres Zusammenfinden in der Luft.
		<ul style="list-style-type: none"> o Slot-Abtausch an den Tagesrandzeiten bei Urlaubsflügen 	Verhandlungen des Flughafens sind am laufen
		<ul style="list-style-type: none"> o Nutzungszuschlag für Routen z.B. wenn Airline seinen Piloten Südstart verbietet, oder Nutzungszuschlag für nicht ausgebildete Crews oder für nicht ausgerüstete Maschinen 	Siehe 3.1 und 3.2 Abklärungen mit BMVIT haben stattgefunden. Mehreinnahmen, die in einen Fonds fließen, müssen nach FEG aufkommensneutral sein - d.h. Mehreinnahmen durch höhere Gebühren in Randzeiten kommen durch Senkung der Gebühren in den übrigen Tageszeiten den gleichen Airlines zu gut, die mit höheren Gebühren belastet werden - Steuerungseffekte werden dadurch neutralisiert. (16. & 17. Sitzung)
	<ul style="list-style-type: none"> o Derzeitige Verbotszone o Mögliche Zonenerweiterung 	Verbotszone für Kunstflüge ausweiten	Zone wird von SFG geprüft
		Einschränkungen für bestimmte Gebiete	
2.3. Welche mittel- und langfristige Entwicklung der Verkehrszahlen ist für den Salzburg möglich?		Mittel- bis langfristige Deckelung	

3. Welche Lärminderungs- und Lärmschutzmaßnahmen sind möglich?			
Detailfragen	Datengrundlage	Untersuchte Optionen	Bewertung / Ergebnis des BBFS
3.1. Welche Maßnahmen sind möglich um die Emissionen zu verringern?	<ul style="list-style-type: none"> o Zusammenstellung Flugzeugtypen und Lärmklassen 	Fonds: Paxgebühren und Landegebühren, in Abhängigkeit der Lärmverursachung	Siehe 2.1, 2.2 und 3.2 Abklärungen mit BMVIT haben stattgefunden. Mehreinnahmen, die in einen Fonds fließen, müssen nach FEG aufkommensneutral sein - d.h. Mehreinnahmen durch höhere Gebühren in Randzeiten kommen durch Senkung der

			Gebühren in den übrigen Tageszeiten den gleichen Airlines zu gut, die mit höheren Gebühren belastet werden - Steuerungseffekte werden dadurch neutralisiert. (16. & 17. Sitzung)
		Umstellung von Fokker 100 auf Embraer der LH/AUA Gruppe	Keine lärmtechnischen Verbesserungen (Laut den Messungen der SFG haben beide Luftfahrzeuge einen ähnlichen SEL-Wert beim Start)
		Umkehrschub bei Landungen nur in Notfällen - eine ähnliche Vereinbarung wie in Wien (Umkehrschub nur bei Leerlauf, Idle reverse) auch für Salzburg	Zum Thema Noise Abatement Procedures wurden Chef-Piloten durch ein Schreiben im November 2015 auf Problem des Umkehrschub nach dem Aufsetzen und die Nutzung der Ground Power Units (GPU) an Stelle der Auxiliary Power Units (APU) hingewiesen. (16. Sitzung)
		Landungen aus Süden sollen auf festgelegten Routen mit höherer Geschwindigkeit, ohne Landeklappen und ausgefahrenem Fahrwerk schon in früher Landanflugsphase durchgeführt werden.	
3.2. Welche Maßnahmen sind möglich um die Immissionen zu verringern?		Fonds	
		o Ausweitung der Zone (75 m links und rechts der Pisten-Mittellinie) für die Finanzierung von Lärmschutzfenstern	SFG prüft die Ausweitung der Zone um den Spitzenwerten der Belastung Rechnung zu tragen. Zustimmung des Aufsichtsrates notwendig.
		o Lenkungseffekte durch Gebühren um die Benutzung lärmarmen Flugzeuge zu fördern	Siehe 2.1, 2.2 und 3.1 Abklärungen mit BMVIT haben stattgefunden. Mehreinnahmen, die in einen Fonds fließen, müssen nach FEG aufkommensneutral sein - d.h. Mehreinnahmen durch höhere Gebühren in Randzeiten kommen durch Senkung der Gebühren in den übrigen Tageszeiten den gleichen Airlines zu gut, die mit höheren Gebühren belastet werden - Steuerungseffekte

			werden dadurch neutralisiert. (16. & 17. Sitzung)
		Lärmschutzwälle	Zeitpunkt der Baumfällung soll sorgfältig gewählt werden. (Auch wenn Bäume ein rein optischer Lärmschutz sind und nicht zur Lärmreduktion beitragen).
3.3. Welche Maßnahmen sind möglich um den Bodenlärm zu verringern?		Investition für den Einsatz von Geräten mit geringerer Lärmemission (Ground Power Units um die Laufzeit der Hilfstriebwerke von Luftfahrzeugen zu verringern)	Siehe 3.1
3.4. Wie können Maßnahmen können mit den Usern (Airlines, etc.) verbindlich vereinbart werden, dass bei Start und Landung möglichst geringe Lärmentwicklung entsteht?		Festschreiben im Luftfahrthandbuch	Der BBFS kann ein Regelwerk entwickeln, in dem Vorgaben gesetzt werden um bestimmte Ziele zu verwirklichen. Z.B. zeitliche Nutzungsbeschränkungen auf einer SID. Dies wird Teil des Gesamtverhandlungspaketes, das alle Interessen berücksichtigen muß.
		Vergehen gegen die Betriebsordnung oder das LFG (Mindestflughöhe) bei der zuständigen Behörde verbindlich zur Anzeige bringen	Siehe 1.10

4. Wie kann der Dialog aller Beteiligten unterstützt werden?			
Detailfragen	Datengrundlage	Untersuchte Optionen	Bewertung / Ergebnis des BBFS
4.1. Wie kann Vertrauen gefördert werden?		Verbindliche Vereinbarungen, Einhaltung von Terminen	Laufende Arbeit (Fortschrittskontrolle)
		Nachvollziehbarkeit von Belastungssituationen: überprüfen und Plausibilitätsprüfung von besonderen Ereignissen (z.B. Daten von flightradar 24 und Daten ACG)	Flightradar24 bildet nicht alle Luftfahrzeuge ab und liefert somit nicht die korrekten Daten. Einigung auf Modell „WebTrak“
		Für alle Flugbewegungen Radarspuren und Flughöhe darstellen und an Auswertungssysteme übertragen	Einigung auf Modell „WebTrak“ und Aufnahme in Darstellung Flugspuren-Lärmteppiche-Bevölkerungsdichte
		Keine Änderung oder Neuentwicklung von Abflug- und Landerouten am SF ohne Einbindung des BBFS vor Veröffentlichung	Beschluss so gefasst.
4.2. Wie kann Transparenz und gemeinsames Verständnis von Daten gefördert werden?		Beteiligung des BBFS in der Erstellung des Umwelterklärung für die Teile die den BBFS betreffen	Beschluss so gefasst. Einbindung des BBFS in Zukunft.
		Beteiligung des BBFS in der Erstellung des Lärmberichts	Beschluss so gefasst. In Zusammenarbeit mit BBFS laufend verbessert.
		Abstimmung mit Daten der Fluglärmkommission	Laufende Arbeit
	z.B. zusätzliche Auswertungen ILS Circling	Ergänzungen des Lärmberichts	Laufende Arbeit
		Mobiles Messgerät kann auf Empfehlung des BBFS an bestimmte Orte dirigiert werden	Koordination mit Magistrat Salzburg als laufende Arbeit.
		Webpage des BBFS mit Protokollen und Zwischenergebnissen sowie Glossar	Ist eingerichtet.
4.3. Welche Entgegenkommen sind wechselseitig möglich?		Finanzieller Beitrag – über die rechtlichen Verbindlichkeiten hinaus – für Anrainer, die Luftfahrthindernisse beseitigen müssen	

4.4. Wie kann die Rückbindung der im BBFS vertretenen Organisationen unterstützt werden?		Informationsfluss sicherstellen	Kurzbericht jeder Sitzung nach spätestens drei Arbeitstagen publiziert Ergebnis-Dokument wird mitgeführt Laufende Arbeit
	Geschäftsordnung (GO)	Im Einzelfall auch Unterstützung bei der Rückbindung, wie in GO vereinbart	Laufende Arbeit
4.5. Wie können die Ergebnisse des BBFS in Organisation vermittelt werden, die nicht im BBFS vertreten sind?		Allgemeine Luftfahrt (Flugschulen, Sportflieger, Private Betreiber) sollen bei sie betreffenden Fragen in die Diskussion einbezogen werden	Siehe 1.2.1 und 1.10 (17. Sitzung)
		Fortsetzung Dialog mit SLT (Salzburger Land Tourismus) zur Unterstützung (Wintersamstage, Entzerrung)	Fortsetzung der Diskussion im BBFS 2016.
4.6. Wie kann die Abstimmung mit parallelen Verfahren optimiert werden?		Abstimmung mit der Umweltschutzbehörde Salzburg zu UVP und weiteren Empfehlungen der Umweltschutzbehörde	Diskussion im BBFS hat stattgefunden.
		FLK (Fluglärmkommission): Vergleich der in der FLK verwendeten Datengrundlage und Erkenntnisse und Überlegungen wie sie optimal zusammengeführt und genutzt werden können	Laufende Arbeit
		UVP: regelmäßige Information über Entwicklungen	Diskussion im BBFS, laufende Arbeit
4.7. Wie kann die Umsetzung von Empfehlungen des BBFS gesichert werden?		Klärung der Rollen und gesetzlichen Verpflichtungen der ACG auch im Bezug auf die DFS	In der 14. Sitzung geklärt. Ergebnis 14-Punkte Plan.
		Empfehlungen an die Airlines im Luftfahrthandbuch verankern	Siehe 3.4
		Flugrouten zwischen ACG und DFS abstimmen	

4.8. Wie können die Ergebnisse des BBFS in Politik und Verwaltung auf Landes- und Bundesebene (D und Ö) vermittelt werden?		Regelmäßige Information der für die DVO-Verhandlungen zuständigen Stellen	Laufende Arbeit
4.9. Wie können die Ergebnisse des BBFS in die allgemeine Öffentlichkeit / Medien vermittelt werden?		Arbeitsgruppe Öffentlichkeitsarbeit erstellt Medienmitteilungen	Laufende Arbeit
4.10. Wie können Erkenntnisse von anderen Flughäfen genutzt werden und von einander gelernt werden?		Rynesch, Dialogforum Wien, Einbezug von Vergleichsdaten zu GBAS, Einbezug der Ansätze und Verhandlungsergebnisse in Wien	Laufende Arbeit

Blau: neue Texte