

12.04.2017

**Protokoll 22. Sitzung des
„BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“**

Datum: 11. April 2017 / 09.00 Uhr bis 17.00 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH/ Sitzungszimmer

TOP 1: Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit

Die Moderatorin begrüßt die Teilnehmenden und stellt die Anwesenheit fest (Beilage 1, Anwesenheitsliste).

Die Abwesenheit von ACG Salzburg sorgt für Diskussion und die Frage nach einer Stellvertretung wird gestellt. Woborsky erklärt dazu, dass Herr Hager natürlich einen Stellvertreter hat. Die Entsendung in Gremien fällt aber nicht in dessen Aufgabebereich und ist eine interne Angelegenheit der ACG.

Die Meinung, dass der Tower in Salzburg abgekoppelt von ACG Wien agiert, wird von den Anrainervertretern geäußert und die Haltung der ACG Salzburg gegenüber den Anrainervertretern wird kritisiert. Meinungsbildung bei allen Mitarbeitern am Tower, im Sinne von Beachtung der Anliegen der Anrainer, wäre dringend notwendig. Woborsky nimmt das Thema auf.

Ziele für diese Sitzung:

- Beschlüsse fassen um die Umsetzung konkreter Ergebnisse voranzubringen
- Weitere Vorgangsweise festlegen

Nach der Beendigung der Arbeiten für den Technischen Ausschuss kann von allen Teilnehmern der Fokus wieder auf den BBFS gelegt werden.

Anwesende (o.T.):

Dominik Fenninger-Sippel / Land Salzburg
Peter Kopp / Stadt Salzburg
Günter Oblasser / ASA
Reinhold Schmuck / ASA
Brigitte Grill / ASA
Stefan Brugger / Gemeinde Wals - Siezenheim
Hermann Lutzenberger / Gemeinden Anif und Grödig
Christian Indinger / Gemeinde Hallein
Christian Woborsky / Austro Control
Leopold Tazreiter / Repräsentant Fluglinien (ab 14.30 Uhr)
Rudolf Lipold / SFG
Norbert Gruber / SFG
Claudia Schneeweiß/ SFG
Ursula König / Moderation

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 13.7.2017)

Nicht anwesend (entschuldigt):

Wolfgang Wörnhard / Moderation
Alexander Klaus / SFG
Claudia Typelt / SFG
Christina Rudorf / Stadt Salzburg
Daniela Beck / Land Salzburg
Michael Becker / Gemeinden Anif und Grödig
Walter Hager / Austro Control Salzburg
Beda Percht / Gemeinde Hallein

Gast: Thomas Hasenburger (Vizepräsident Aero-Club Salzburg, Obmann Flugring Salzburg) von 14.00 bis 15.30 Uhr

TOP 2: Tagesordnung

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

Die vorgeschlagene Tagesordnung wird angenommen.

TOP 3: Protokoll der 21. Sitzung vom 18. November 2016

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

Das Protokoll wird mit den eingebrachten Änderungen angenommen.

TOP 4: Informationsaustausch

FLK:

Lipold berichtet über die 56. FLK, die schon nach kurzer Zeit vom Vorsitzenden Bgm. Flatscher abgebrochen wurde. Die Umsetzung der Beschlüsse aus der FLK, die die SFG betreffen, wurde in einer PPP vorbereitet. Diese konnte aber nicht mehr gezeigt werden. Die Unterlagen werden dem FLK-Vorsitzenden per Mail gesendet. (Beilage 3, PPP). Die Aufbereitung der Daten und Fakten, vor allem die überarbeitete Darstellung der Verteilung (weg vom Tortendiagramm), findet große Zustimmung. Darüber hinaus werden neuerdings bei Verspätungen die Begründungen besser differenziert und können damit kritisch hinterfragt werden. Sinnlose, meist anlassbezogene Auswertungen sollen in Zukunft vermieden werden.

Der BBFS beschließt:

Das Berichtswesen soll griffiger und fokussierter zusammengestellt werden, so dass Interessierte leichter Antworten auf ihre Fragen finden. Für zukünftige Berichte sollen Daten und Fakten so aufbereitet werden, dass sie auch in der Fluglärmkommission gut verwertbar sind. Damit wäre auch die Basis gelegt, ein Monitoring der Vereinbarungen zum Pistennutzungskonzept zwischen Deutschland und Österreich zu ermöglichen. Der BBFS stellt sich hier mit seinem Expertenwissen zur Verfügung.

Der BBFS möchte nicht als Konkurrenz zur FLK gesehen werden. Vor allem im Berichtswesen sind Synergien möglich, auch wenn die FLK als gesetzlich vorgeschriebene Kommission andere Ziele und Rahmenbedingungen hat und letztlich ein politisches Gremium ist.

Lt. BMVIT/Landrichter soll ein neuer FLK Termin koordiniert werden.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 13.7.2017)

Information über Behördenflüge:

Am 19. Mai 2017 findet eine Evakuierungsübung für den Fall eines Hochwassers statt. Es sind ca. 12 Hubschrauber im Einsatz.

Vom 11. bis 13.4.2017 in der Zeit von 20.30 Uhr bis 23.00 Uhr finden Helikopter Schulungsflüge statt. Die Piloten werden auf die neue Nachtsichtflugausstattung geschult.

TOP 5: Diskussion des Standes der bilateralen Verhandlungen und der Konsequenzen für den BBFS:

Lipold: Bisher gibt es noch keine definitive Rückmeldung, ob der Vorschlag der österreichischen Seite zu einem modifizierten Pistennutzungskonzept und einem vom BMVIT initiierten, mit BMEIA, Gesellschaftern und Geschäftsführung abgestimmten MoU (Memorandum of Understanding) von der deutschen Seite akzeptiert ist. Reichle hat sich in einem Telefonat mit Landrichter für das MoU bedankt und gibt leicht positive Signale. Er wird sich noch mit den bayerischen Anrainervertretern besprechen und im Anschluss (Ende Mai) Landrichter mit dem Ergebnis kontaktieren. Der Zeitplan für die Umsetzung des Pistennutzungskonzepts hängt von der Entscheidung der zuständigen österreichischen und deutschen Ministerien ab.

Der BBFS sieht in dem modifizierten Pistennutzungskonzept einen praktikablen Kompromiss unter dem Motto „wir fliegen das, was auch lärmmäßig akzeptabel ist“ und hofft, dass dieses akzeptiert wird. Ein 18-monatiger Beobachtungszeitraum erscheint wegen der Unterschiede von Sommer- und Winterflugplan notwendig, um die Auswirkungen beurteilen zu können.

Der ASA sieht die Umsetzung des PNK nur in Verbindung mit den Begleitmaßnahmen (Lärmschutz und Betriebszeit) als möglich.

Vor dem Inkrafttreten eines PNK müssen aber noch einige Rahmenbedingungen erfüllt, Datengrundlagen geschaffen und Bewertungskriterien vorab festgelegt werden wie zB:

- Monitoringsystem aufbauen – Wer? Was?
- Wie erfolgt die Darstellung? Wo werden zB die NO-Abflüge gerechnet?
- Wie werden die Ergebnisse interpretiert?
- Welche Konsequenzen gibt es bei Verstößen gegen das PNK?
- Wie gestaltet sich ein Konfliktmanagement?

Woborsky: Das PNK wird von ACG Wien und Salzburg nach einem internen Procedere umgesetzt, für das die ACG Verantwortung übernimmt. Neben den Sicherheitskriterien werden durch das PNK auch „Noise Abatement“-Kriterien eingeführt (Lärminderungskriterien). Im PNK werden Regeln für die Nutzung von Pistenrichtungen aufgestellt. Beim Monitoring wird hinterfragt, warum wurde auf dieser Piste gelandet und wenn es nach PNK passt, wird keine weitere Auskunft erteilt. Hier stellt sich die Frage, welche Transparenz ist für die Anrainer relevant. Alle Abweichungen werden dokumentiert und argumentiert. Ab wann das PNK als

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 13.7.2017)

eingehalten gilt bzw. wie hoch die Abweichungstoleranz ist, muss ebenfalls im Vorhinein geklärt werden. Es muss auch festgehalten werden, welche Wetterdaten (Wetterstation) herangezogen werden und diese gelten dann ausschließlich. Das Monitoring wird für einen bestimmten Zeitraum festgelegt, ist aber ein laufender Prozess und bei Bedarf muss nachgebessert werden. Bei einem speziellen Interesse ist auch temporäres Monitoring möglich.

Monitoring braucht vor dem Beginn des Prozesses:

- Ein Monitoring-Ziel (wozu werden die Daten aufgezeichnet) und Zielwerte, die prüfbar sind;
- Klare Rahmenbedingungen und Definition der Datengrundlagen, die aufgezeichnet werden sollen
- Festlegung von Abweichungstoleranzen
- Klärung besonderer Anliegen, wie z.B. temporäres Monitoring
- Festlegung von Kriterien, an denen im BBFS bewertet werden wird, ob das Ergebnis „gut“ oder „schlecht“ ist.

Woborsky schätzt, dass nach einer „Einschleifphase“ die Akzeptanz bei den Piloten für die vorgeschlagene Piste vorhanden sein wird („aus Lärmschutzgründen ist diese Piste zu nutzen“). Der Monitoringprozess ist ein gemeinsamer Lernprozess für den Tower, die Piloten und den BBFS.

In Wien wird das Monitoring von ACG durchgeführt und mit FANOMOS ausgewertet. Der Monitoringprozess soll von der operationellen Seite (Tower) unbedingt getrennt sein. Im Tower eine „Strichliste“ zu führen, ist unmöglich. Für den Fall, dass ein Pilot dezidiert eine andere, als die vom Tower vorgegebene Piste will, kann sofort ein Vermerk erstellt werden.

Für das Monitoring von Sichtflügen wird Bad Vöslau immer wieder als positives Beispiel zitiert. In Bad Vöslau gibt es ein internes, vom FBL (Flughafenbetriebsleitung) durchgeführtes Reportingsystem. Verstöße werden aufgezeigt und mit den jeweiligen Piloten Gespräche geführt. Mit den ortsansässigen Piloten werden regelmäßige Treffen organisiert.

Für Salzburg steht fest, dass ein VFR-Monitoring eingeführt wird, wer das Monitoring übernimmt ist noch nicht geklärt. Eine eigene Prozessvereinbarung ist dafür nötig, die beinhaltet, welche Regelungen gelten und wie die Prozesse aufgesetzt sind, die die Einhaltung der Regelungen sicherstellen sollen. Das Monitoring bei VFR ist schwieriger, weil es für VFR-Flüge keine fly over oder fly by points gibt. Es können nur neuralgische Punkte besonders hervorgehoben werden. Die Regelungen müssen plausibel, einfach und klar sein, damit es funktioniert.

Beim Season-Opener von ACG und den ortsansässigen Flugschulen werden Neuigkeiten und geänderte Flugverfahren präsentiert. Da dieser Termin heuer schon stattgefunden hat, soll ein gemeinsamer Termin mit SFG/ACG/Flugschulen und Piloten organisiert werden und sich fokussiert dem Thema Veränderungen in der allgemeinen Luftfahrt annehmen.

Schmuck merkt an, dass sich in Freilassing bzw. im Schutzverband aufgrund der Fluglärmsituation (dB-Werte aus dem dt. LFG werden in Freilassing nicht

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 13.7.2017)

überschritten) die Beschwerden nun gegen die Belastung durch Nanopartikel aus der Luft richten könnten.

Lutzenberger merkt an, dass laut Aussagen des deutschen Verhandlungsleiters im Technischen Ausschuss der DVO Entwurf aus 2014 im rechtlichen Rahmen (Staatsvertrag, EU-Recht, Völkerrecht, ICAO) das maximal Mögliche darstellt. Und laut einem vorliegenden Rechtsgutachten ist selbst hier die rechtliche Durchsetzbarkeit mehr als fraglich. Der Vergleich mit Zürich ist nicht statthaft, da die Schweiz erstens kein Mitglied der EU ist und zweitens über ein 2. ILS verfügt. Auch die Anrainer forcieren keine DVO, aber es gibt Schätzungen, wonach das modifizierte PNK für Österreich Mehrbelastungen im Vergleich zur DVO ergeben würde. Er möchte daher eine Erhebung, was eine DVO im Vergleich zum modifizierten PNK wirklich für SZG bedeuten würde.

Lipold bestätigt die ablehnende Haltung der Ministerien und des Flughafens sich auf eine DVO einzulassen, daher ist auch eine Erhebung der Auswirkungen nicht zielführend. Begründet wird diese Haltung mit einer langen, kostspieligen Verfahrensdauer (Konsultationen, Schiedsgericht, Dauer 1 ½ bis 2 Jahre) und dem Bestreben beider Ministerien eine konsensuale Lösung zu erzielen.

Fenninger-Sippel merkt zum MoU an, dass der Text ursprünglich strenger formuliert wurde. Der Passus „DVO-Verzicht“ wurde vom BMEIA kritisch gesehen und daher gestrichen - eine DVO ist ein einseitiges Gestaltungsrecht Deutschlands. Der Entwurf ist daher ein Kompromiss. Aus Sicht des Landes kann sehr wohl über das Einlassen auf eine DVO diskutiert werden, wenn das PNK/MoU von deutscher Seite abgelehnt wird.

Für **Lutzenberger** ist klar, dass erst durch die Berechnungen von Herrn Jell, der die Auswirkungen auf die Salzburger Raumordnung in die Diskussion um den Fluglärm eingebracht hat, das Interesse der Politik an einer Lösung entstanden ist. Ohne Raumordnungsproblematik wären die Anliegen der Anrainer wieder in den Hintergrund geraten. Er fordert daher, dass die Anrainerinteressen gleichwertig neben wirtschaftliche Interessen gestellt werden. Als Beispiel, für die Nichtbeachtung von Anrainerinteressen, nennt **Lutzenberger** einen Abflug am Sonntag um 06:00 Uhr im neuen Sommerflugplan.

Lipold verwehrt sich gegen eine Pauschalverurteilung und merkt an, dass im ganzen Sommer nur eine Eurowings am Sonntag um 06:00 Uhr nach Palma abhebt, an allen anderen Wochentagen wird erst um 06:30 gestartet. Er weist darauf hin, dass die Entscheidung, die Betriebszeiten nicht zu ändern, gefallen ist und der Flughafen bemüht ist, die Randzeiten zu entlasten – was auch gut gelungen ist. Eine Anerkennung dieser Bemühungen wäre wünschenswert.

Grill verlangt Entscheidungen und dass der Schwerpunkt weg vom TA auf die Umsetzung von Maßnahmen gelegt wird. Die Belastungen werden immer mehr.

Lutzenberger fragt, welche Routen, bei einem Ja zum PNK umgesetzt werden.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 13.7.2017)

ACG zeichnet bis 19.4. 2017 fertig und stellt die ausgearbeiteten Routen als Beilage 4 zur Verfügung. Die Detailarbeit wird in die AG Flugrouten (02. od. 05. Mai 2017) verlegt. (Anmerkung: Die Anflugrouten konnten termingerecht berechnet und versandt werden. Mögliche Abflugrouten müssen im BBFS noch vertieft diskutiert werden. Da auf den österreichischen Vorschlag zum PNK bislang keine positive Antwort von deutscher Seite eingelangt ist, wird die Diskussion der Abflugrouten, auf die Sitzung im Oktober verlagert.)

Die neue Gaisbergroute ist laut ACG nicht ausgeschieden, die Bearbeitung wurde jedoch bis zur Rückmeldung zum Ergebnis der bilateralen Diskussionen zurückgestellt.

TOP 6: Rückmeldung aus der AG FAF

Avoid Areas:

- Anmerkungen zur Karte (Beilage 5 Entwurf Avoid Areas):
- grün: neue Sichtflugstrecke
- blau: alte Sichtflugstrecke
- Sierra: bei Adnet bleibt
- Moosstraße: Sichtanflugstrecke soll genau in Verlängerung der Piste sein, Starts und Landungen von und nach Süden sollen immer geradlinig über die Moosstraße hinaus geführt werden
- Siezenheim: mit den neuen Routenführungen ist lt. ACG das Ziel erreicht, ein eigenes Avoid Area ist nicht möglich. Monitoring wichtig. ACG überprüft, ob Avoid Area vergrößert werden kann
- Was Whiskey 070° bedeutet wird geklärt
- Ein Avoid Area hat keine Höhenlimitierung – „geht praktisch bis ganz hinauf“.

Die ACG wird alle Vorschläge vorbehaltlich Überprüfung einarbeiten und eine neue Version der Avoid Areas Karte bis 19.4.2017 ausschicken (Beilage 6 neue Karte). Mit Ende Juli sollten die neuen Avoid Areas in Kraft sein.

Das Thema „Verlegung Hangar“ ist noch offen. Eine lärmtechnische Beurteilung durch Herrn Jell kann erst nach Vorliegen einer Betriebsstättenbeschreibung durch den Aeroclub erfolgen.

Vorbereitung im BBFS zum Austausch mit Herrn Hasenburger: gemeinsame Haltung und Forderung an die allgemeine Luftfahrt

Vereinbarung der weiteren Vorgangsweise

Auf Grund fehlender Details kann eine Diskussion auf inhaltlicher Ebene noch nicht geführt werden. Es erscheint aber wichtig und sinnvoll, die Forderungen des BBFS zu formulieren, das Kooperationsinteresse von Herrn Hasenburger festzuhalten und Informationen zu sammeln, sowie eine zukünftige Zusammenarbeit zu diskutieren. Das Thema allgemeine Luftfahrt ist virulent. Es gibt 12.000 Schulungsflüge in SZG.

Fragen an Herrn Hasenburger?

- Welche Vereinbarungen gibt es zwischen Tower und ansässigen Piloten?
- Welche Stellschrauben gibt es? In Bad Vöslau gibt es eine strikte, konsequente Zusammenarbeit zwischen Fluglehrern und Schülern und einem

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 13.7.2017)

exakt arbeitenden Tower. Hasenburger kann in seinen Funktionen „seinen“ Piloten, sagen, wie geflogen werden soll. Welche Konsequenzen gibt es bei Verstößen?

- Können Fallschirmspringer (Red Bull) Absprünge weiter draußen planen?
- Können Platzrunden teurer gemacht werden?

Aus den Fragen wurden folgende Anliegen des BBFS formuliert:

- Einhaltung der existierenden Regelungen verbessern
- Optimierung der VFR-Routen
- Reduktion der Platzrunden
- Reduktion der Belastungen an Samstagen, Sonntagen und Feiertage
- keine Night VFR Trainings in SZG
- Neugestaltete Avoid Areas umsetzen und einhalten
- Lärmreduktion – es gibt eine besonders laute Maschine

Der BBFS beschließt, ehest möglich eine AG Flugschulen/Allgemeine Luftfahrt, die sich mit den inhaltlichen Fragen auseinandersetzt, einzurichten. Grill möchte in diese AG aufgenommen werden und Hasenburger soll zur aktiven Mitarbeit in die AG eingeladen werden.

Terminvorschläge für AG Flugschulen/Allgemeine Luftfahrt

02. Mai 2017 15.00 Uhr

05. Mai 2017 08.30 Uhr

Für den 15. Mai 2017, 15.00 Uhr ist ein Termin SFG/ACG/Flugschulen geplant.

Diskussion mit Herr Hasenburger:

Neben der kommerziellen Luftfahrt hatte sich der BBFS von Beginn an die Lärmreduktion in der allgemeinen Luftfahrt zum Ziel gesetzt. Herr Hasenburger, als stellvertretender Präsident der Aeroclubs, wurde zum zweiten Mal eingeladen, um die Diskussion mit den Flugschulen fortzusetzen mit dem Ziel, die verschiedenen Interessen zu diskutieren und konsensuale Lösungen für eine Verbesserung zu finden.

Hasenburger: Ein LFZ ist ein Verkehrsmittel und braucht einen Flughafen zum Landen und Starten etc. Ein Flughafen unterliegt grundsätzlich einem Kontrahierungszwang, d.h. man muss auf einem Flugplatz/Flughafen jederzeit landen können. Die Raumordnung in Österreich ist für ihn eine fragliche Angelegenheit und auch für die Probleme zwischen Fliegern und Anrainern mitverantwortlich.

Die Zahlen der Allgemeinen Luftfahrt sinken. Zu den angeführten 12.000 Schulungsflügen werden auch zB. Schulungsflüge von Salzburg nach Ried gerechnet. Die Angabe „Schulungsflug“ zum Erreichen der Fluglizenz ist heute streng in EASA Vorschriften geregelt und kann nicht mehr angegeben werden, um 50% Landegebühr zu sparen. Der Mitgliederstand bei allen Vereinen hat sich – nicht zuletzt durch neue Regelungen in der Luftfahrt – um 1/3 reduziert. Der Flugring hat derzeit 200 Mitglieder und max. 15 Flugschüler, aktuell nur 5. Die Flugstunden sind 2016 um 50% zurückgegangen. Eine volkswirtschaftliche Betrachtung würde einen

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 13.7.2017)

hohen Wertschöpfungsverlust (fehlende Einnahmen aus Landegebühren, Mineralölsteuer etc.) ergeben. Weitere Restriktionen sind nicht förderlich.

Um das Verständnis für die Fliegerei zu verbessern, schlägt Hasenburger ein „Kennenlernen“ von Piloten und Anrainern vor.

Behandlung der Anliegen:

→ Einhaltung der existierenden Regelungen verbessern

→ Erneuerung von bereits existierenden Regelungen

Oblasser: Die Situation hat sich in den letzten Jahren verschlechtert und der status quo ist nicht akzeptabel. Es gab/gibt eine Vereinbarung zwischen Siezenheim (Bgmst. Bieringer) und ACG (Wieser), die nicht mehr funktioniert.

Hasenburger: Die Einhaltung der Regeln liegt auch im Sinne der Flugschulen. Die einheimischen Piloten/Vereine sind gebrieft. Ein Problem ist die Fluktuation bei den Fluglehrern. Wichtig ist die gegenseitige Information, denn nur dann kann auf Regelverstöße reagiert werden.

→ keine Night VFR Trainings in SZG

Hasenburger: Es sind 5 Night VFR Trainingsflüge für die Prüfung vorgeschrieben. Wieviele dann wirklich absolviert werden, hängt vom jeweiligen Schüler ab. Je länger diese Flüge auseinander liegen, desto schwieriger ist es für den Schüler. Daher werden diese Flüge en block geflogen, was auch einer EASA Richtlinie entspricht. Die Night VFR Flüge sind nur auf dafür zugelassenen Flugplätzen/Flughäfen möglich. In der ZFBB sind die Betriebszeiten für Schulungsflüge mit Montag bis Samstag (nicht an Sonn- und Feiertagen) vom 1.4.-30.9. von 07.00 Uhr - 20.00 Uhr gestattet, vom 01.10.-31.3. von 07.00 Uhr – 21.00 Uhr. Die wirklich „fliegbaren“ Zeiten für VFR Night Flüge sind aber wesentlich weniger (z.B.: Nebel in SZG oder Nebel am Zielflughafen, der gesamte Sommer, da bis 22.00 Uhr hell).

→ Reduktion der Belastungen an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen

An Sonn- und Feiertagen sind Touch and Go/Low Approach Flüge und Trainingsflüge untersagt. Eine Ausweitung auf den Samstag sieht **Hasenburger** problematisch, da durch den Wegfall der Chartersamstage ohnehin nur wenige fliegbare Samstage überbleiben.

→ Lärmreduktion – es gibt eine besonders laute Maschine

Schmuck: Absetzflüge für Fallschirmspringer führen zu einem „Rasenmähereffekt“ und sollen am Wochenende unbedingt verhindert werden.

Brugger: Mit den Piloten einer besonders lauten Cessna, die jeden Samstag auffällt, soll ein Gespräch geführt werden.

Hasenburger: Ein wirksames Instrument ist die Flugwegaufzeichnung durch die jeder Flug nachgewiesen werden kann und die Fluglehrer auf Verstöße aufmerksam gemacht werden. Im Zuge der Ausbildung werden verschiedene Plätze beflogen.

Mit Schulungsflügen auf andere Plätze auszuweichen, ist daher auch im Sinne des Schulungsplanes, weil auch andere und kleinere Plätze beübt werden müssen. Auszuweichen, weil kleinere Plätze billiger sind und um in Salzburg Lärm zu vermeiden nennt Hasenburger „Florianiprinzip“. Er plädiert für eine Lastenverteilung, da auch die kleinen Flugplätze Anrainernproblemen haben. Trainieren im städtischen

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 13.7.2017)

Bereich ist immer schwierig. Ein Auslagern des gesamten Schulungsbetriebes, wie z.B. Red Bull nach Maribor und Laibach, ist für Flugschulen mit zu hohem logistischem Aufwand verbunden und viel zu kostspielig.

Die Lärmentwicklung bei der 6-sitzigen C210 ist typenbedingt. Von den Flugschulen wird die Empfehlung ausgesprochen, mit diesem Typ – sofern es sicherheitstechnisch (Beladung, Temperatur) machbar ist – nicht full power zu fliegen.

→ Reduktion der Platzrunden

Hasenburger: Bei einer Session werden 5-8 Platzrunden pro Schüler geflogen.

→ Neugestaltete Avoid Areas umsetzen

Brugger fordert, dass Siezenheim ein Avoid Area werden soll – lt. ACG nicht machbar, da dort geflogen werden muss (Avoid Areas/Holding/Landeanflug schließen sich aus), andere Möglichkeiten werden von ACG überprüft.

Auf der Homepage der SFG findet sich unter <http://www.salzburg-airport.com/de/partner-business/piloten-info/ais-luffahrtinformationsdienst/abfluege-piste-33/> und Abflüge Piste-15 ein Hinweis auf gewünschtes Flugverhalten.

Die Gemeinden und Anrainer bringen ein, dass es sich in Salzburg um einen Flughafen im städtischen Raum handelt und damit eine besondere Problematik entsteht. Er sei somit auch anders zu behandeln als ein Flughafen nur für Sportflieger. In der Statistik 2016 scheinen 12.000 Flugbewegungen der allgemeinen Luftfahrt als Schulungsflüge auf. Um konkret an Lösungen zu arbeiten, ist es sinnvoll, diese Daten aufzuschlüsseln. Die genaue Zusammensetzung der 12.000 Schulungsflüge wird von SFG geklärt.

Hasenburger befürwortet ein Treffen zwischen Vereinen, Anrainern, SFG und ACG und steht für Fragen jederzeit zur Verfügung. Eine objektive Sichtweise und eine gute Informationsbasis werden das gegenseitige Verständnis fördern.

Mit Herrn Hasenburger wurde vereinbart, für diese genannten Themenbereiche gemeinsam nach Lösungen zu suchen, da Maßnahmen nur auf Basis eines gemeinsamen Verständnisses entwickelt und umgesetzt werden können. Entsprechende Termine dafür sind im Mai geplant.

TOP 7: Rückmeldung aus der AG Fonds

Förderrichtlinien

Die Grundlage für die besondere Förderungswürdigkeit für den erweiterten 150m Streifen ist geschaffen (Beilage 7 Mail Jell vom 10.4.2017). Nach eingehender Diskussion über die Höhe des % Satzes, **beschließt der BBFS für das nächste Management Meeting der SFG am 18. April folgenden Vorschlag einzubringen:**

Die Fensterförderung im 150m-Streifen soll für ein Standard-Lärmschutzfenster (Fenster, Ausbau, Einbau) zu 100% erfolgen. Die betroffenen Anrainer übernehmen (wie bisher) weitere Kosten wie z.B. Sonnenschutz oder Fassadenarbeiten. Begründung: Die Belastung ist ebenfalls 100%. Der betreffende Passus soll in die Förderrichtlinien aufgenommen werden. Es werden nur Altbauten gefördert. Bei

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 13.7.2017)

Neubauten muss der Einbau von entsprechendem Lärmschutz bereits für die Erlangung einer Baugenehmigung nachgewiesen werden.

Bodenlärm und back-track

Die Messungen erfolgen bei den stationären Messanlagen in Taxham und in der Moosstraße –auch die Messstelle Maxglan Süd kann herangezogen werden. Eine Messserie ist notwendig, damit unterschiedliche Wetter- und Windlagen betrachtet werden können. OS erklärt sich bereit, diese Tests durchzuführen. Tazreiter informiert hausintern vor, Lipold organisiert den Ablauf mit OS. Es soll nach links und rechts abgedreht werden. Lipold informiert den BBFS, wann die Tests stattfinden (Plan Juni 2017).

Folgende Lärmauswirkungen sollen geprüft werden:

1. Bodenlärm in Taxham und
2. Veränderung im Triebwerksschub (Höhe über der Moosstraße)

Erst wenn diese Ergebnisse vorliegen, können entsprechende Vorschriften für Randzeiten überlegt werden.

TOP 8: Arbeitspläne und nächste Schritte

Termine für AGs werden koordiniert. Die Protokolle der AGs sollen zukünftig von den AG-Leitern an die BBFS Mitglieder verteilt werden.

TOP 9: Rückbindung und Kommunikation nach außen

TOP 10: Organisatorisches und Termine, Kurzbericht MT

Für die 23. BBFS-Sitzung wurde der 03.10.2017 vereinbart.

April	Rückmeldung aus dem Management Meeting der SFG zu Fonds
Ende April / Mai:	Veröffentlichung der Sichtflugstrecken (allgemeine Luftfahrt und RNP für Tauernan- und –abflug (siehe Anmerkung Seite 6)
Mai:	1. Treffen AG Allgemeine Luftfahrt mit Flugschulen / Red Bull
Juni:	Messungen Backtrack
Bis Oktober	Lösungsvorschläge für verschiedene Themenbereiche vorbereiten, Monitoring / Prozessvereinbarungen vorbereiten
Oktober	23. BBFS Sitzung

TOP 11: Allfälliges

König bedankt sich bei allen Teilnehmern und schließt die Sitzung.

AKTIONSPLAN

MT	Kurzberichte der Sitzungen	laufend
MT	Mind map, Kriterienkatalog und Fortschrittskontrolle anpassen	laufend
MT	Ergebnisdokument, Argumentation Optionen anpassen	laufend
ACG	Einarbeiten der Diskussionsergebnisse in Sichtflug-Karten und Veröffentlichung	Karten erledigt Veröffentlichung April/Mai 2017
SFG /OS	Lärmmessungen bei back-track organisieren/Information über Termin an BBFS	bis Juni
ACG	Organisatorische Anweisungen für Probelauf back-track Verlautbarung (genaue Formulierung)	in Koordination mit SFG und OS
ACG & Airlines	Höhenprofil von RNP und RNAV. Prognose, wie viele Piloten RNP nutzen würden, Evaluierung, Mengengerüst	ehestmöglich
ACG & Airlines	Vereinbarung „Umkehrschub nur bei Leerlauf/idle reverse) für SZG prüfen	ehestmöglich
ACG/Typelt	Monitoring	laufend
SFG	Zusammensetzung 12.000 Schulungsflüge klären	bis AG Termin
SFG	Erfahrungswerte back-track aus Basel	ehestmöglich
SFG	Projekt Rollweg starten	ehestmöglich
SFG	Info über Entwicklung Aeroclub	Warten auf Betriebsstättenbeschreibung
Kopp	Auftrag an Jell Lärmmessung wg. Verlagerung Aeroclub	erst nach Betriebsstättenbeschreibung von Aeroclub möglich
SFG	AG Flugschulen/Allg, Luftfahrt planen	15.5.2017
Alle	Links auf allen Webpages (SFG, Schutzverband und Gemeinden) und 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

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 13.7.2017)

Beilagen:


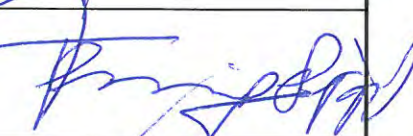

1. Anwesenheitsliste
2. TO
3. PPP für FLK
4. Ausgearbeitete Flugrouten nach PNK versendet am 19.4.2017
5. Avoid Areas Entwurf
6. Avoid Areas neu
7. Mail Jell vom 10.4.2017

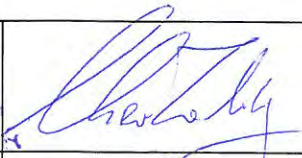
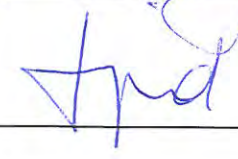
Anwesenheitsliste

22.Sitzung BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

Datum / Zeit: 11.04.2017/ 9.00 -17.00 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH/Sitzungszimmer 2.OG

	Name Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	Unterschrift
1	ASA / Schmuack R.	
2	Land Salzburg / Dominik Jennings Sippe	
3	Map. Stp Peter Kopp	
4	Stadtgem. Hallen Christian Indringer	
5	Wals-Siezenheim / Stefan Bruggen	
6	Anif / Prödlip H. Lutzenberger	
7	ASA / Oblasser	
8	^{bis 17.00} GROßER N. / STE BEV	

9	C. WARBORSKY ab ~ 11.00 Uhr	
10	R. LIPOLD	
11	Leopold Gottlieb ab 14.30 Uhr LOS	
12	Fr. Ginell bis 11.00 Uhr ab ~ 16.00 Uhr	
13	Fr. König	
14	Fr. Kruuse/S	
15		
16		
17		
18		
19		
20		
21		

BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg
22. Sitzung

Datum: 11. April 2017 / 09.00 bis 17.00 Uhr
Ort Salzburger Flughafen GmbH / Sitzungszimmer
Moderation Ursula König

Tagesordnung (Vorschlag Moderation)

1. Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit
 2. Tagesordnung
 3. Protokoll der 21. Sitzung vom 18. November 2016
 4. Informationsaustausch
-
5. Diskussion des Standes der bilateralen Verhandlungen und der Konsequenzen für den BBFS
 6. Rückmeldungen aus der AG FAF
 - Avoid Areas (Hager)
 - Vorbereitung im BBFS zu dem Austausch mit Herrn Hasenburger: gemeinsame Haltung und Forderungen an die allgemeine Luftfahrt
 - Diskussion mit Herrn Hasenburger (angefragt, geplant ca. 14 h)
 - Vereinbaren der weiteren Vorgangsweise zu Fragen allgemeine Luftfahrt und Flying Bulls
 7. Rückmeldung aus der AG Fonds
 - Diskussion des Verhandlungsvorschlages der SFG
 8. Arbeitspläne und nächste Schritte
 9. Rückbindung und Kommunikation nach außen
-
10. Organisatorisches und Termine, Kurzbericht MT
 11. Allfälliges

Unterlagen:

-



Fluglärmkommission

56. Sitzung

Berichtszeitraum Jänner bis Dezember
2015/2016

Flughafen Salzburg, 04. April 2017

- Punkt 2.

51. Sitzung 30.11.2014

- *Nutzung der Flugrouten (Start und Landung): Nutzungszahlen von Flugrouten 2016 vs. 2015 und 1.Q. 2017 im Vergleich zu 1. Q. 2016*
 - Vergleich 2016/2015 in der aktuellen Präsentation unter Punkt 3 c)
 - Vergleich 1. Quartal bedingt durch FLK-Termin am 04.04.2017 noch nicht fertig
 - Detaillierte Auswertungen der Belegung der einzelnen Routen nach Monaten unter www.bbfs.at abrufbar

- Punkt 4.

51. Sitzung 30.11.2014 und 55. Sitzung 18.10.2016

– *Eine Liste der Flugzeugtypen in Verbindung mit der Darstellung des Flugzeugtypenmix, gekennzeichnet nach den Lärmemissionen, wird den Kommissionsteilnehmern übermittelt*

- Flugzeugtypenmix fixer Bestand der SFG-Präsentation
- Lärmimmissionen werden jährlich erstellt und auf der Homepage der Schedule Coordination Austria publiziert. [http://www.slots-austria.com/jart/prj3/sca/uploads/data-uploads/downloads/a\)%20Parameter%20and%20Principles/SZG/Ops%20hours,%20facilitation%20parameters&principles%20SZG.pdf](http://www.slots-austria.com/jart/prj3/sca/uploads/data-uploads/downloads/a)%20Parameter%20and%20Principles/SZG/Ops%20hours,%20facilitation%20parameters&principles%20SZG.pdf)

- Punkt 4.

6. **Noise Guidelines:** (valid as of 07. September 2016)

SEL at noise measure point 4 – Taxham

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

Non operational at all times	
Aircraft Type	
B727	
B732 (73A)	
B743	
B747SP	
DC10	
DC9	
MD81	
MD82	
MD83	
MD87	
MD88	
TU154	

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

Tolerance zone	
Aircraft Type	For Arrivals SEL dB
A330	84,3
B733	84,2
B734	84,2

Operational during operating hours		
A/C Type	For Arrivals SEL dB	For Departure SEL dB
A300	n.a.	94,0
A310	n.a.	96,4
A318	82,7	90,7
A319	80,7	91,6
A320	81,6	93,9
A321	81,8	95,7
A330	n.a.	97,4
A340	83,1	94,5
AN24	79,4	89,4
AN26	n.a.	93,2
AR1	81,7	89,6
AR7	80,7	90,1
AR8	79,2	88,2
AT42	82,0	80,4
AT43	82,7	79,5
AT45	80,4	81,7
AT72	79,6	81,6
B717	78,3	88,2
B733	n.a.	93,9
B734	n.a.	94,5
B735	83,6	93,0
B736	83,3	91,6
B737	81,9	92,4
B738	83,8	92,5
B739	83,5	93,4
B744	n.a.	97,6
B757	n.a.	93,9
B767	n.a.	96,5
B777	n.a.	97,4
BA46	79,4	88,3
BE1	81,9	82,7
CL65	79,4	83,4
CRJ	82,5	87,8

- Punkt 6.

52. Sitzung 14.04.2015

- *Der Flughafen wird gebeten, zukünftig für den Südanflug auch darzustellen aus welcher Richtung dieser erfolgt.
Veränderungen im Destinationsmix N/S?*
 - **Umsetzung ab der 56. Sitzung 04.04.2017**

- Punkt 10.

54. Sitzung 05.04.2015

- *Von den zuständigen Stellen sollen Vorschläge zur Lärminderung und zur gleichwertigen Nutzung der Betriebsrichtung vorgelegt werden*
 - **Technischer Ausschuss**

- Punkt 13.

55. Sitzung 18.10.2016

– *Es soll geprüft werden, ob ILS-System von Süden eingerichtet werden kann*

- **Zuständigkeit liegt bei Austro Control GmbH und nicht bei der Salzburger Flughafen GmbH**

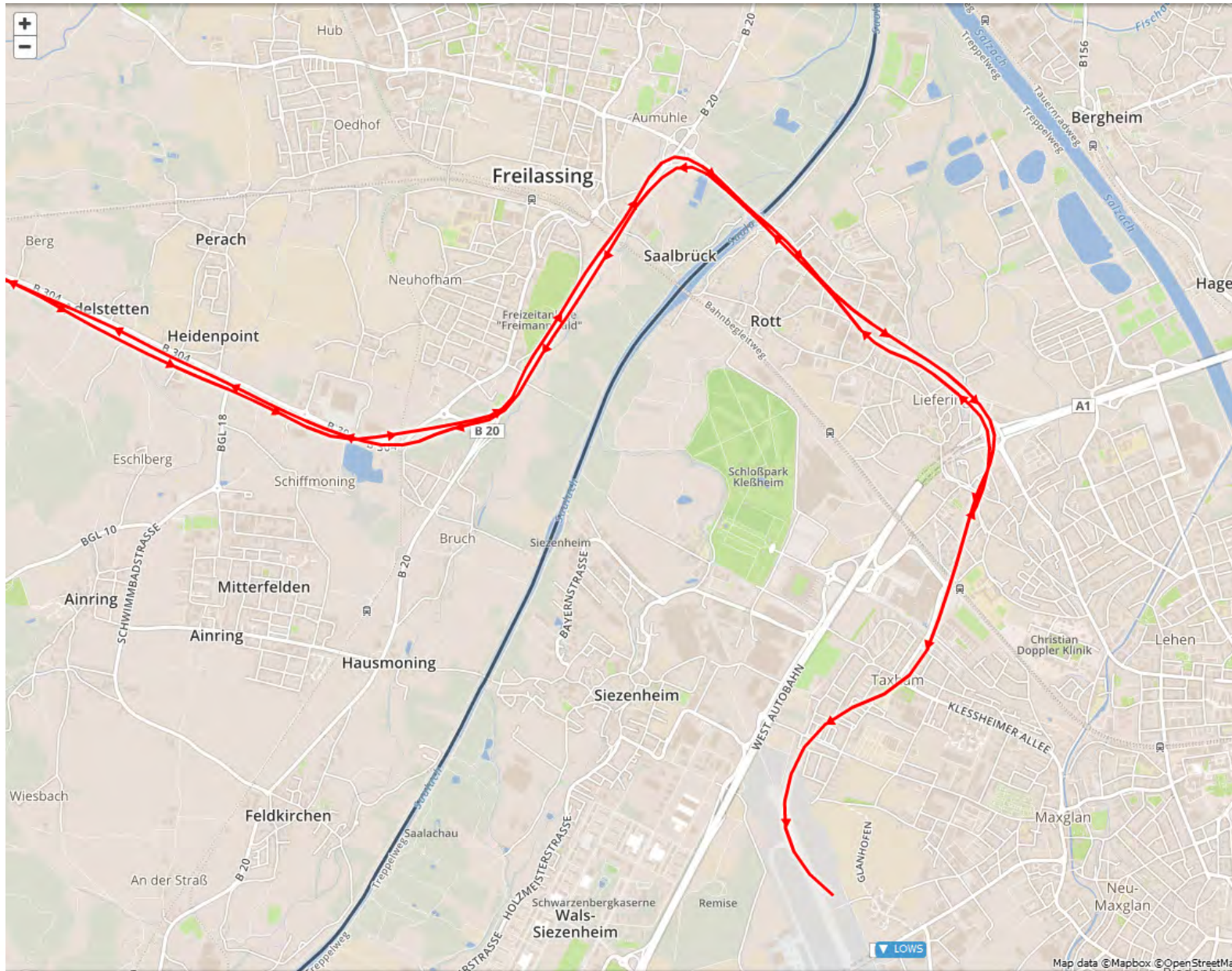
- Punkt 15

55. Sitzung 18.10.2016

- *Antrag auf Überprüfung der Flugspuren auf deutschem Gebiet, Radardaten weichen von tatsächlichem Abflug ab; Antrag ist schriftlich an ACG zu stellen*
 - **Testflug mit BMI am 10. März 2017 14:25 – 14:46 Uhr**

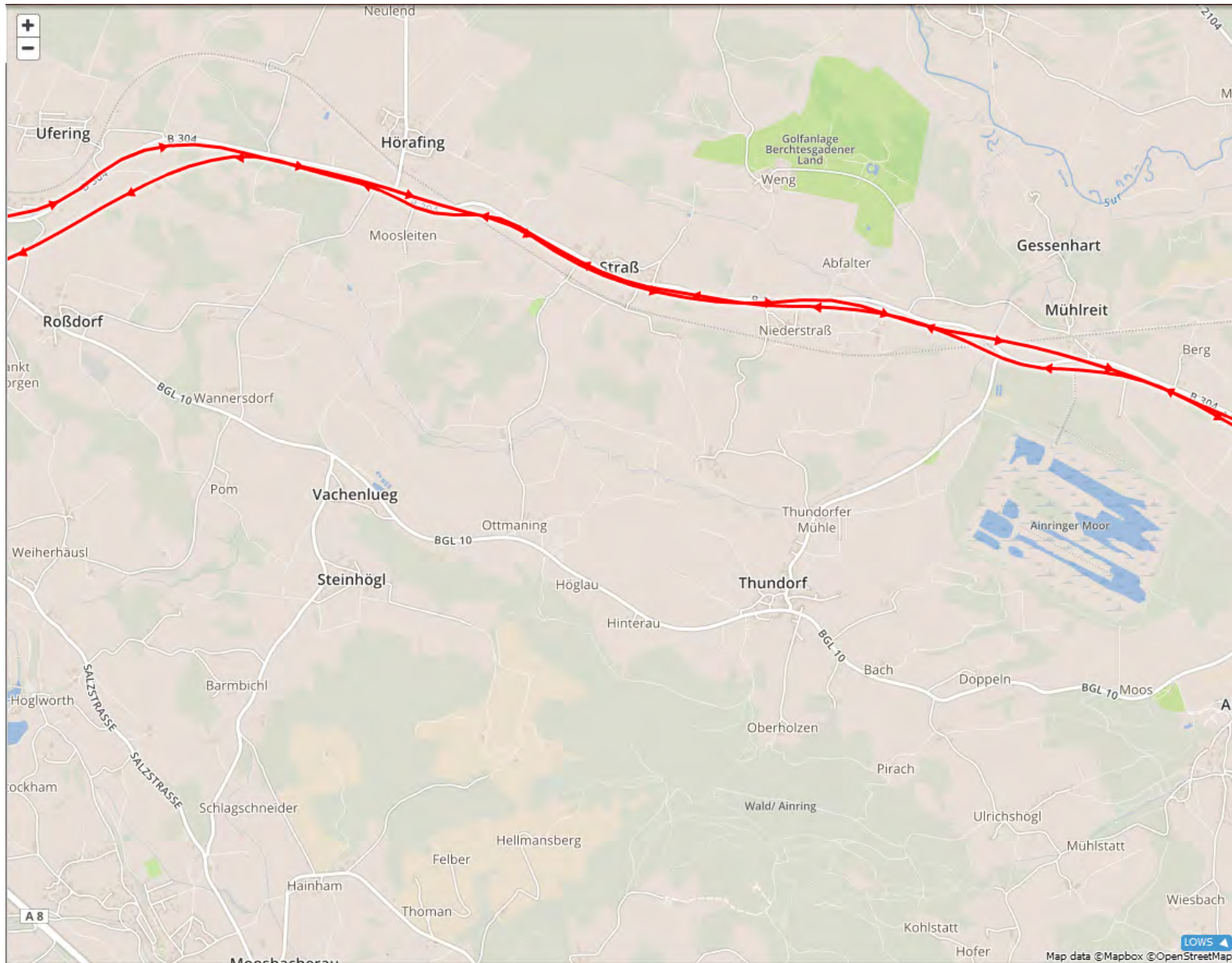
TO-Pkt 2. Bericht über die Umsetzung der gefassten Beschlüsse

- Testflug mit BMI am 10. März 2017 14:25 – 14:46 Uhr

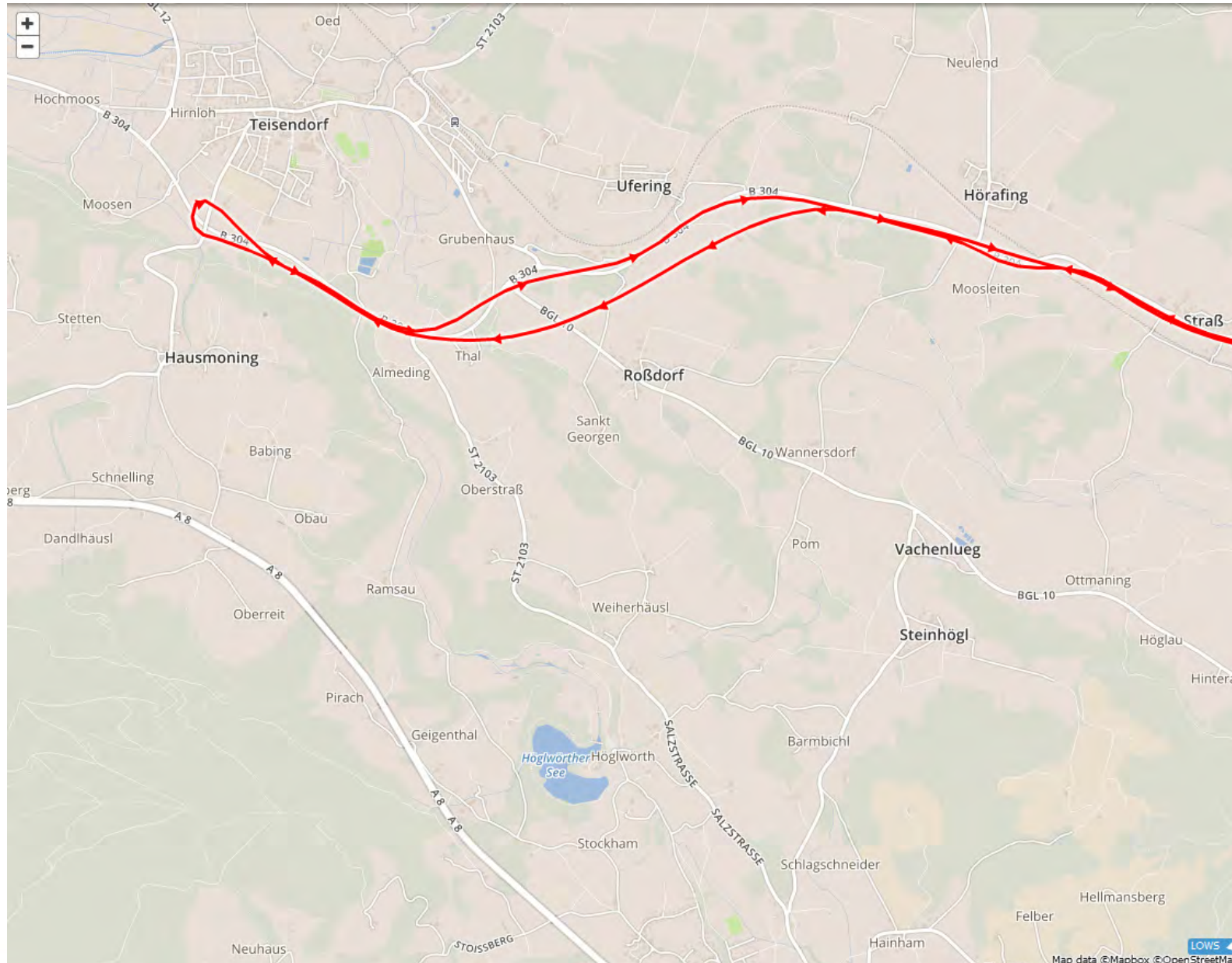


TO-Pkt 2. Bericht über die Umsetzung der gefassten Beschlüsse

- Testflug mit BMI am 10. März 2017 14:25 – 14:46 Uhr



- Testflug mit BMI am 10. März 2017 14:25 – 14:46 Uhr



- Punkt 17

52. Sitzung 14.04.2015 und 55. Sitzung 18.10.2016

- *Bericht über Flugbewegungen/Anzahl Lärmereignisse an den Tagesrandzeiten (6-8 h und 19-23 h) und am Wochenende*
 - Auflistung der IFR-Flüge auf den nächsten Seiten
 - **kein ständiger Agendapunkt**, da nicht Teil der regulären Tagesordnung

- Punkt 17

52. Sitzung 14.04.2015 und 55. Sitzung 18.10.2016

– *Bericht über Flugbewegungen/Anzahl Lärmereignisse an den Tagesrandzeiten (6-8 h und 19-23 h) und am Wochenende*

06:00 – 07:00	ARR	DEP	07:00 – 08:00	ARR	DEP
MO	6	138	MO	38	90
DI	1	104	DI	44	84
MI	6	130	MI	49	72
DO	5	135	DO	46	90
FR	9	124	FR	53	60
SA	14	159	SA	79	57
SO	4	46	SO	5	49
Summe	45	836	Summe	314	502

- Punkt 17

52. Sitzung 14.04.2015 und 55. Sitzung 18.10.2016

– *Bericht über Flugbewegungen/Anzahl Lärmereignisse an den Tagesrandzeiten (6-8 h und 19-23 h) und am Wochenende*

19:00 – 20:00	ARR	DEP	20:00 – 21:00	ARR	DEP	21:00 – 22:00	ARR	DEP	22:00 – 23:00	ARR	DEP
MO	59	41	MO	92	44	MO	43	57	MO	161	6
DI	69	72	DI	86	36	DI	42	48	DI	152	4
MI	99	58	MI	84	54	MI	45	45	MI	161	3
DO	84	57	DO	77	56	DO	40	35	DO	167	5
FR	100	70	FR	66	60	FR	44	31	FR	184	6
SA	126	153	SA	69	115	SA	78	57	SA	106	6
SO	68	78	SO	105	43	SO	31	71	SO	166	3
Summe	275	529	Summe	579	408	Summe	323	344	Summe	1.097	33

a) Statistik über **Passagieraufkommen**, Flugbewegungen und Flugzeugmix

	01 – 12 2015	01 – 12 2016	%
Linie	1.381.647	1.373.454	-0,6
Touristischer Verkehr	446.662	365.834	-18,1
Gesamt	1.828.309	1.739.288	-4,9

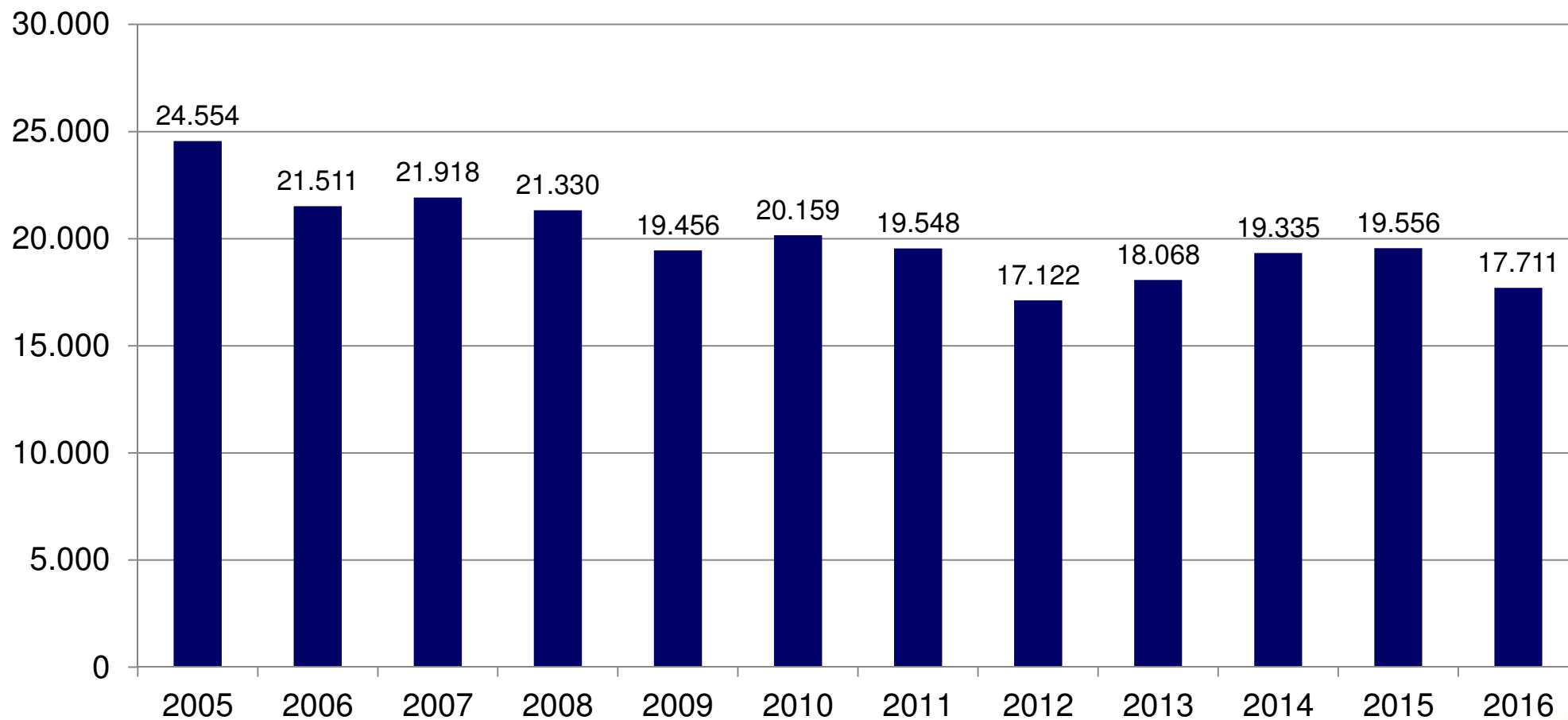
a) Statistik über Passagieraufkommen, **Flugbewegungen** und Flugzeugmix

Gesamtverkehr	01 – 12 2015	01 – 12 2016	%
Kommerzieller Verkehr	19.556	17.711	-9,4
Allgemeine Luftfahrt	39.179	36.759	-6,2
Gesamt	58.735	54.470	-7,3

Kommerzieller Verkehr	01 – 12 2015	01 – 12 2016	%
Linie	15.863	14.558	-8,2
Touristischer Verkehr	3.693	3.153	-14,6
Gesamt	19.556	17.711	-9,4

a) Statistik über Passagieraufkommen, **Flugbewegungen** und Flugzeugmix

Bewegungen kommerzieller Verkehr



a) Statistik über Passagieraufkommen, **Flugbewegungen** und Flugzeugmix

Allgemeine Luftfahrt	01 – 12 2015	01 – 12 2016	%
Geschäftsflüge	19.949	19.780	-0,9
Schulflüge	14.698	12.355	-15,9
Ambulanzflüge	2.456	2.587	5,3
Behörden- und Militärflüge	1.396	1.418	1,6
Sonstige Flüge	680	619	-9,0
Gesamt	39.179	36.759	-6,2

a) Statistik über Passagieraufkommen, Flugbewegungen und **Flugzeugmix**

JET			TURBOPROP					
	2015	2016		2015	2016		2015	2016
Airbus 320	3.197	4.078	Boeing 748	0	4	De Havilland Dash 8-4	3.722	3.616
Fokker 100	3.201	3.216	Boeing Business Jet	6	4	Dornier 328	74	18
Airbus 319	2.908	2.562	Airbus 318	2	2	Aerospatiale, Alenia ATR 72	14	4
Boeing 737-800	2.022	1.998	Airbus 340	0	2	Saab 2000	0	4
Boeing 737-700	1.809	942	Avroliner RJ 85	8	2	Lockheed Super Constellation	0	2
Airbus 321	523	447	Boeing 767-200	2	2	Fokker 50	6	2
Boeing 737-300	212	192	Boeing 767-300	16	2	McDonnell Douglas DC3	0	2
Avroliner RJ 100	148	170	Embraer 195	6	2	Saab 340B	4	2
Boeing 757-200	190	86	Airbus 330-200	4	0	Aerospatiale, Alenia ATR 42	2	0
Embraer 190	54	76	Airbus 330-300	6	0	Beech 1900	4	0
Embraer 175	62	74	Boeing 717-200	16	0	De Havilland Dash 8-3	1.098	0
Fokker 70	34	46	Boeing 747-400	24	0	Transall	2	0
British Aerospace 146-200	18	34	Boeing 777-200	4	0			
Boeing 737-400	26	28	Boeing 777-300	6	0			
Boeing 737-900	8	20	Canadair Regional Jet 100	2	0			
Embraer 145	18	20	Canadair Regional Jet 1000	4	0			
Boeing 737-500	12	16	Canadair Regional Jet 900	30	0			
British Aerospace 146-300	2	10	Embraer 170	8	0			
Canadair Regional Jet 200	12	10						
Dornier 328 Jet	0	8						
Airbus 310	2	4						
Boeing 737-600	28	4						
Summe				14.630	14.061	Summe	4.926	3.650
					-3,9%			-25,9%

b) Wintercharter 2016/2017; Ergebnisse

Winterflugplan 2017/2018, gibt es Planungen für Entlastungen oder Obergrenzen

Jahr	Bewegungen IST	Differenz	%
2016	6.019		
2017 *	6.222	203	3,4%
Aufteilung der Differenz nach Antriebsarten:			
Jet		148	73%
Turboprop		55	27%
* Hochrechnung			

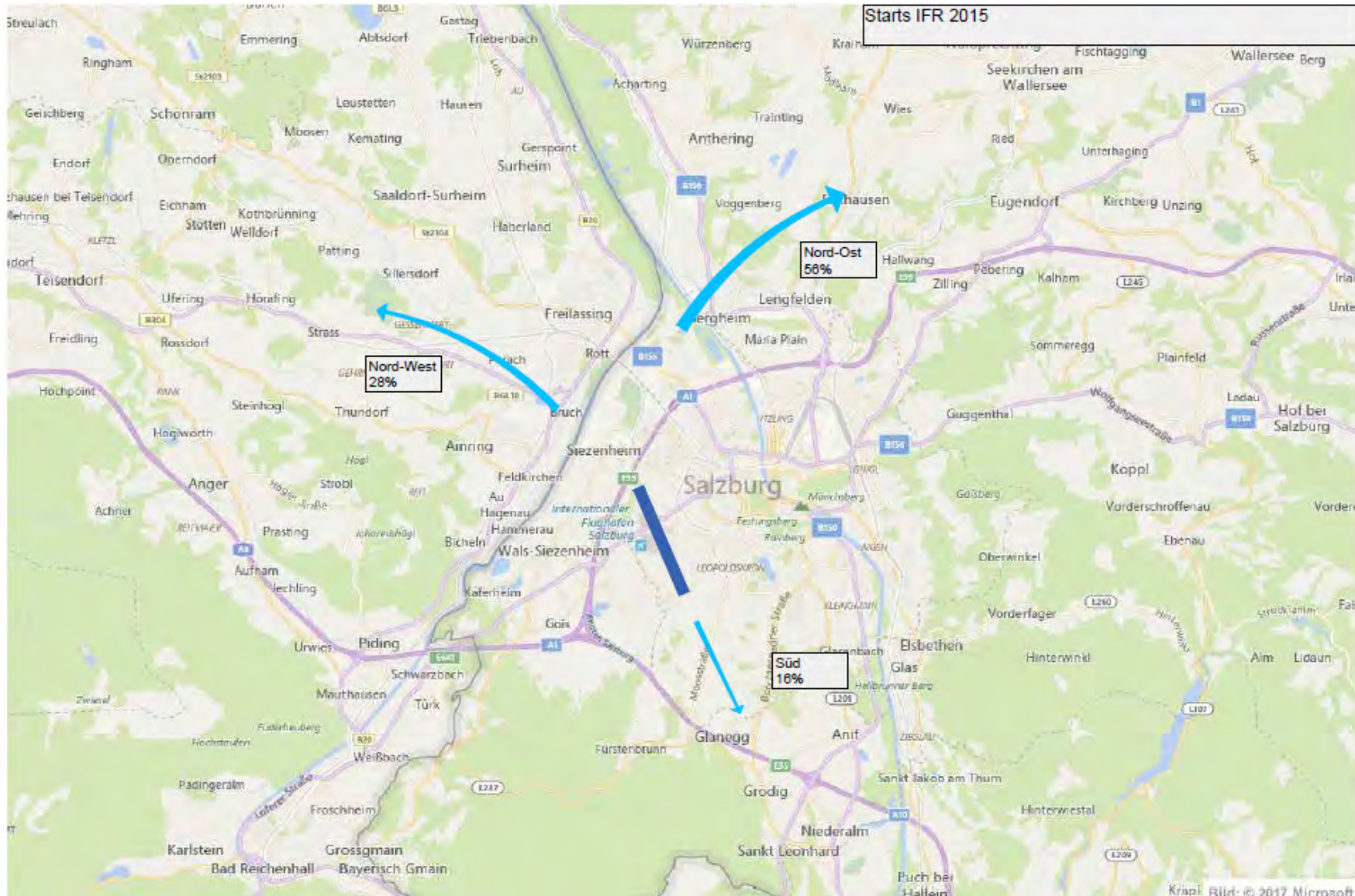
Stand: 13. März 2017

b) Wintercharter 2016/2017; Ergebnisse

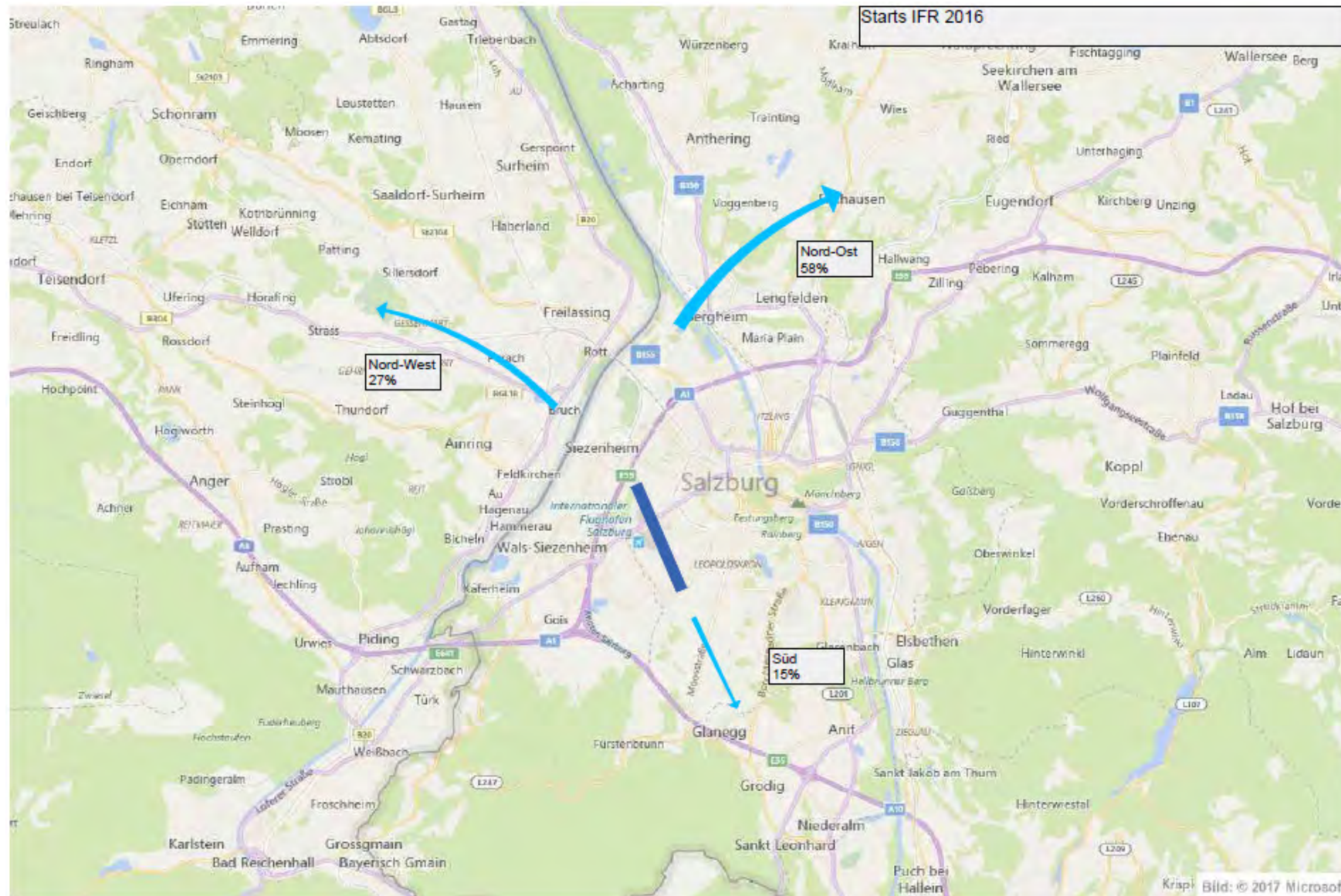
Winterflugplan 2017/2018, gibt es Planungen für Entlastungen oder Obergrenzen

- Anmeldungen für den Winter erfolgen erst, derzeit noch keine Aussage möglich wie sich der Winterflugplan darstellen wird.
- Im September 2017 wird erkennbar sein, wie sich die kommende Wintersaison abzeichnet.
- Berichterstattung erfolgt wieder in der 57. FLK im Herbst 2017.

c) Starts und Landungen nach und von Süden; Sachstandsbericht; Nutzung der neuen Anflugrouten (Häufigkeit, zeitliche Verteilung)



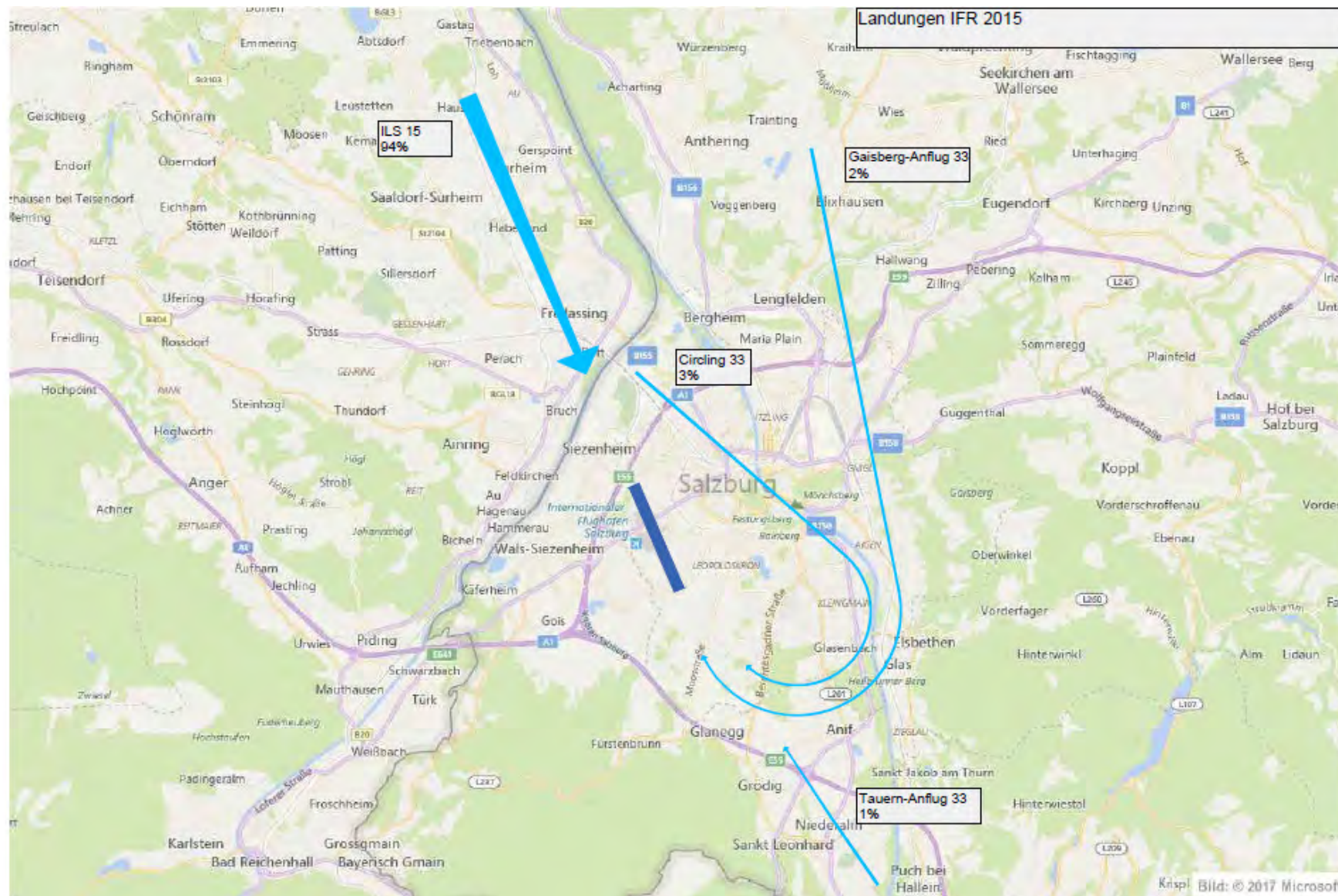
c) Starts und Landungen nach und von Süden; Sachstandsbericht; Nutzung der neuen Anflugrouten (Häufigkeit, zeitliche Verteilung)



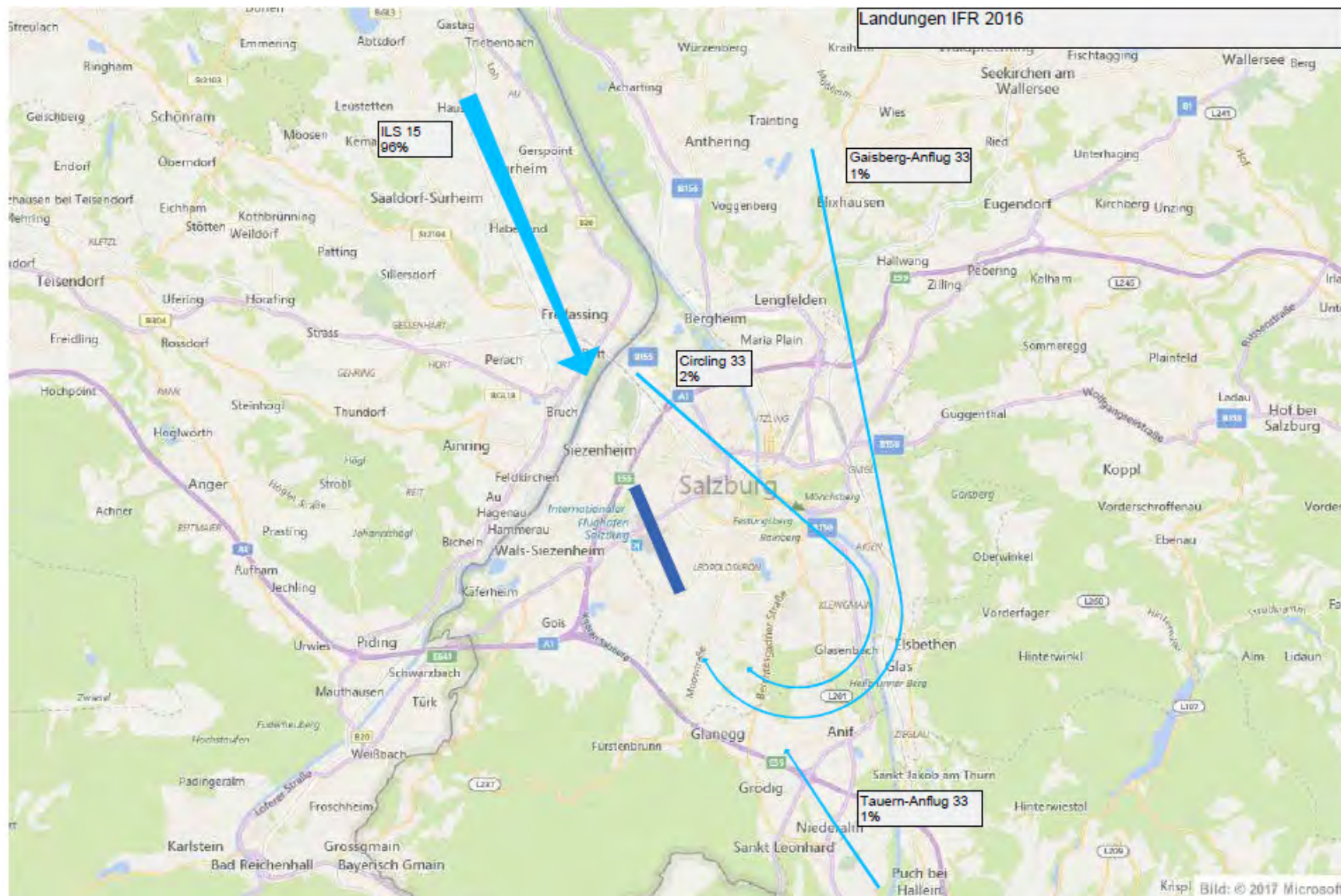
c) Starts und Landungen nach und von Süden; Sachstandsbericht; Nutzung der neuen Anflugrouten (Häufigkeit, zeitliche Verteilung)

	NW RWY 33	NW RWY 15	NO RWY 33	NO RWY 15	Gesamt
1. Quartal 2015	1.076	239	2.392	441	
2. Quartal 2015	1.062	217	1.911	251	
3. Quartal 2015	1.189	290	2.039	326	
4. Quartal 2015	725	210	1.837	354	
Gesamt	4.052	956	8.179	1.372	14.559
%	28%	7%	56%	9%	
1. Quartal 2016	924	233	2.390	644	
2. Quartal 2016	940	144	1.934	219	
3. Quartal 2016	1.091	244	1.897	262	
4. Quartal 2016	769	133	1.855	233	
Gesamt	3.724	754	8.076	1.358	13.912
%	27%	5%	58%	10%	-4,4%

c) Starts und Landungen nach und von Süden; Sachstandsbericht; Nutzung der neuen Anflugrouten (Häufigkeit, zeitliche Verteilung)



c) Starts und **Landungen** nach und **von Süden**; **Sachstandsbericht**; Nutzung der neuen Anflugrouten (Häufigkeit, zeitliche Verteilung)



c) Starts und Landungen nach und von Süden; Sachstandsbericht; Nutzung der neuen Anflugrouten (Häufigkeit, zeitliche Verteilung)

	R15 ILS	R15 visual	R33	RNAV Visual 33 V	RNAV RNP 33 Z	Gesamt
1. Quartal 2015	3.837	61	160	70	16	
2. Quartal 2015	3.070	93	149	60	66	
3. Quartal 2015	3.437	138	79	90	79	
4. Quartal 2015	2.880	124	42	51	25	
Gesamt	13.224	416	430	271	186	
%	91%	3%	3%	2%	1%	14.527
1. Quartal 2016	4.000	31	82	45	17	
2. Quartal 2016	2.961	33	109	61	37	
3. Quartal 2016	3.271	30	78	59	68	
4. Quartal 2016	2.899	8	59	26	15	
Gesamt	13.131	102	328	191	137	13.889
%	95%	1%	2%	1%	1%	-4,4%

d) Betriebszeiten: Flugbewegungen zwischen 06.00 und 07.00 sowie 22.00 und 23.00 Uhr; welche Maßnahmen sind vorgesehen?

Zeitraum	2015		2016	
	Flüge	%	Flüge	%
06:00 – 06:59 Uhr	602	3,1	730	4,1
07:00 – 21:59 Uhr	17.735	90,7	15.845	89,5
22:00 – 22:59 Uhr	1.195	6,1	1.081	6,1
23:00 – 24:00 Uhr	24	0,1	55	0,3

- Zur Entlastung der Tagesrandzeiten werden laufend Gespräche mit den Fluglinien geführt.

e) Betriebszeitenüberschreitungen, Flugplanung

Landungen

Monat	2006	2007	2008	2009*	2010	2011	2012**	2013	2014	2015	2016	2017
Jänner	9	3	0	0	3	1	2	5	2	4	4	4
Februar	2	1	0	3	4	3	1	3	0	2	2	4
März	1	0	3	0	0	0	1	3	1	2	4	
April	1	0	1	0	0	0	1	0	3	1	2	
Mai	6	0	3	0	4	0	2	5	1	2	4	
Juni	3	0	4	5	3	6	4	3	1	1	10	
Juli	5	0	5	5	9	2	11	1	3	2	10	
August	3	1	3	0	8	4	3	5	2	4	5	
September	2	4	2	1	1	3	3	1	2	0	2	
Oktober	3	0	1	1	1	5	1	1	0	3	4	
November	2	1	1	1	2	2	1	0	2	2	5	
Dezember	3	1	0	2	6	1	5	2	1	1	3	
Summe	40	11	23	18	41	27	35	29	18	24	55	8

* 2009: davon 2 GAC

** 2012: davon 1 GAC

Verspätungsgründe 2016

22	Wetter / Enteisierung
15	Technical
11	Verkehrsüberlastung
4	Rotation
2	Crew
1	Streik

Verspätungsgründe 2017

3	Wetter / Enteisierung
3	Technical
1	Verkehrsüberlastung
1	Streik

e) Betriebszeitenüberschreitungen, Flugplanung

Starts

Monat	2006	2007	2008	2009*	2010	2011	2012**	2013	2014	2015	2016	2017
Jänner	5	3	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0
Februar	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
März	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
April	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mai	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Juni	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Juli	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
August	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
September	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oktober	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
November	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dezember	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe	32	8	1	0	6	0	0	0	0	0	0	0

e) Betriebszeitenüberschreitungen, **Flugplanung**

- Vorschau Sommer 2017 (10.-16.07.2017)

Stand: 13.03.2017

Zeitraum	Erster Start	Letzte Landung
Montag	06:30 TXL DH4	22:50 TXL DH4
Dienstag	06:30 TXL DH4	22:50 TXL DH4
Mittwoch	06:30 TXL DH4	22:50 TXL DH4
Donnerstag	06:30 TXL DH4	22:50 TXL DH4
Freitag	06:30 TXL DH4	22:50 TXL DH4
Samstag	06:30 SPU 320 06:30 TXL DH4	22:50 TXL DH4
Sonntag	06:00 PMI 320	22:50 TXL DH4

f) Baumaßnahmen am Flughafen Salzburg

- Generalsanierung Piste 2019
- Errichtung einer Photovoltaikanlage auf dem Betriebsgebäude

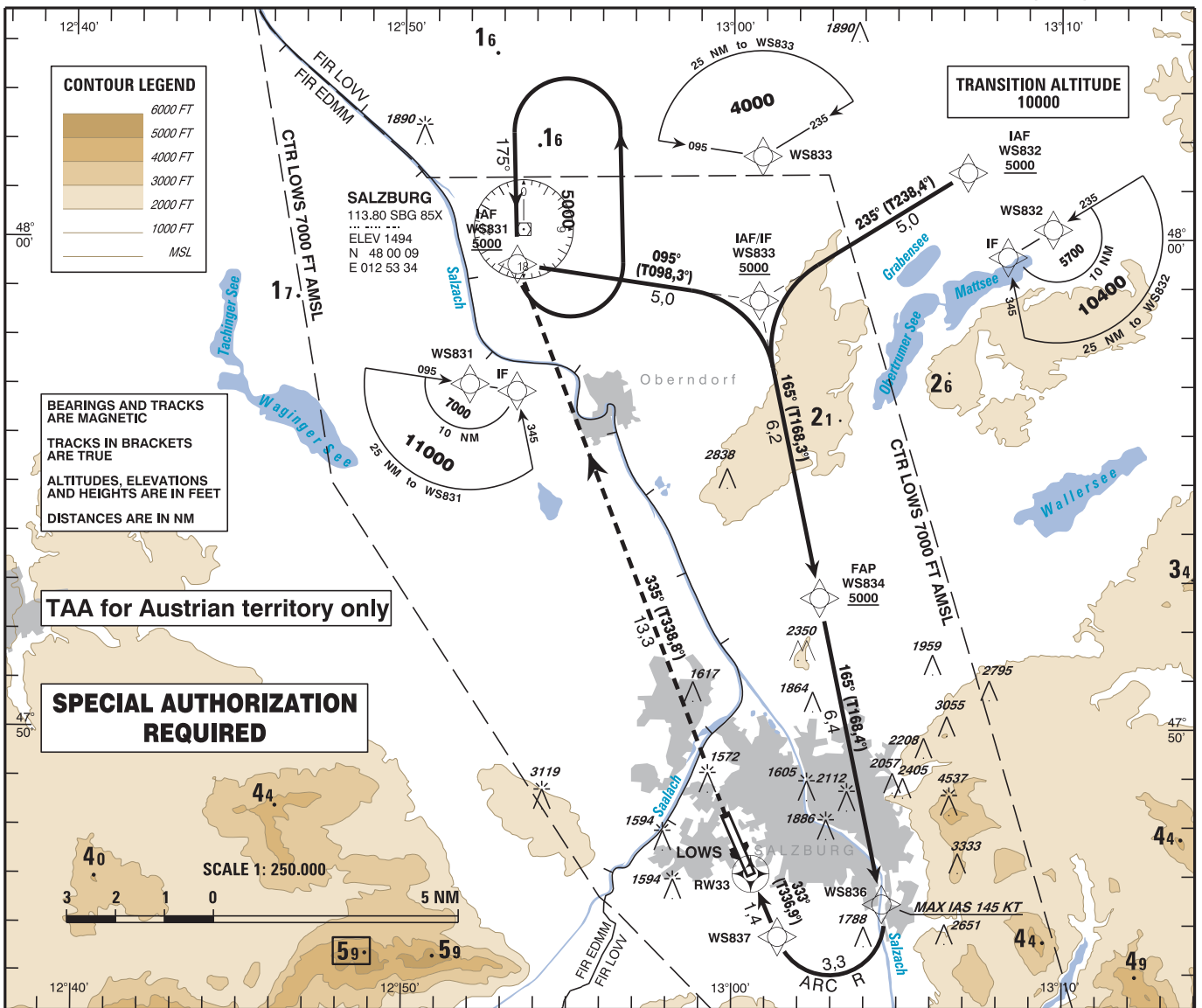
**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AD ELEV 1411 FT
THR 33 ELEV 1411 FT
HGT RELATED TO AD ELEV

RADAR 123.725 MHZ
TOWER 134.975 MHZ
ATIS 118.100 MHZ
133.325 MHZ

SALZBURG
ÖSTERREICH AUSTRIA
RNAV (RNP) Y RWY 33

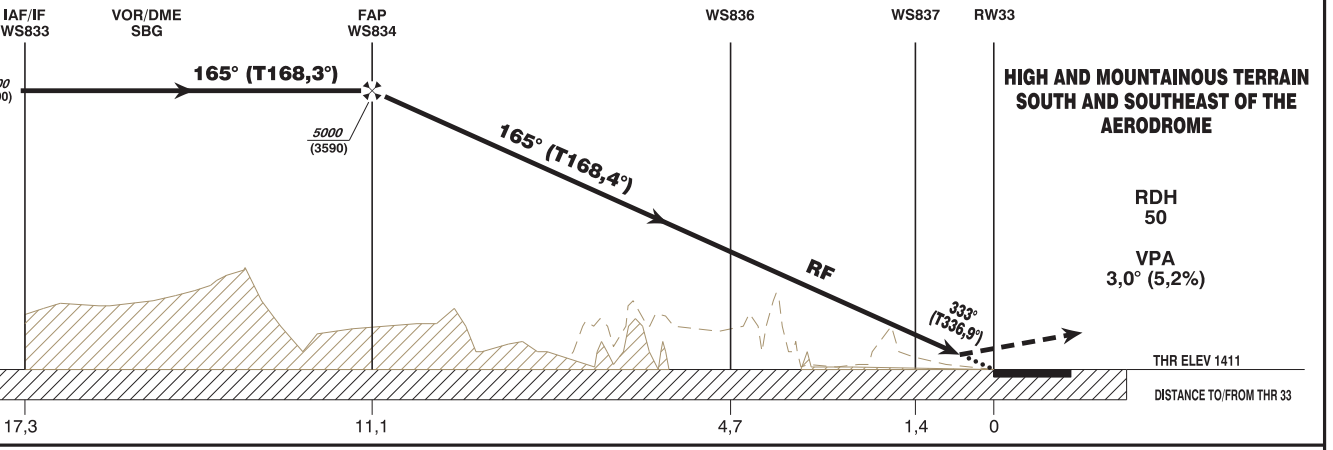
VAR 3° E



BEARINGS AND TRACKS
ARE MAGNETIC
TRACKS IN BRACKETS
ARE TRUE
ALTITUDES, ELEVATIONS
AND HEIGHTS ARE IN FEET
DISTANCES ARE IN NM

TAA for Austrian territory only

**SPECIAL AUTHORIZATION
REQUIRED**



MISSED APPROACH: CLIMB STRAIGHT AHEAD TO WS831; CLIMB TO 6000 FT AMSL AND HOLD.

OCA (OCH) IN FT	A	B	C	D
	1790 (379)			
RNP 0.3				

GS (KT)	80	100	120	140	160	180
FT / MIN	420	530	640	740	850	960

- Dual GNSS and at least one IRU or equivalent
- DME/DME, LOC and VOR/DME updating not authorized
- For uncompensated Baro-VNAV systems, procedure N/A below AD temp -15°C

This procedure is permissible for special equipped aircraft and requires authorization by Austro Control GmbH
(for detailed information see LOWS AD 2.22, item 6)

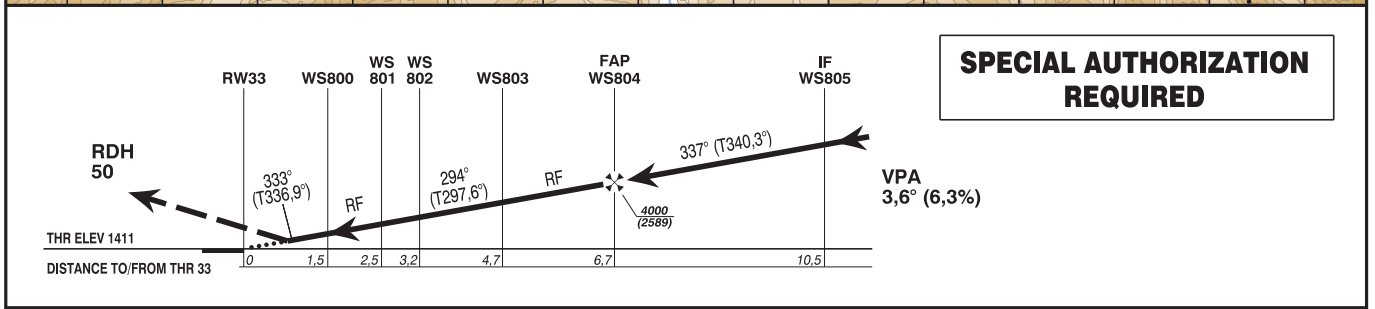
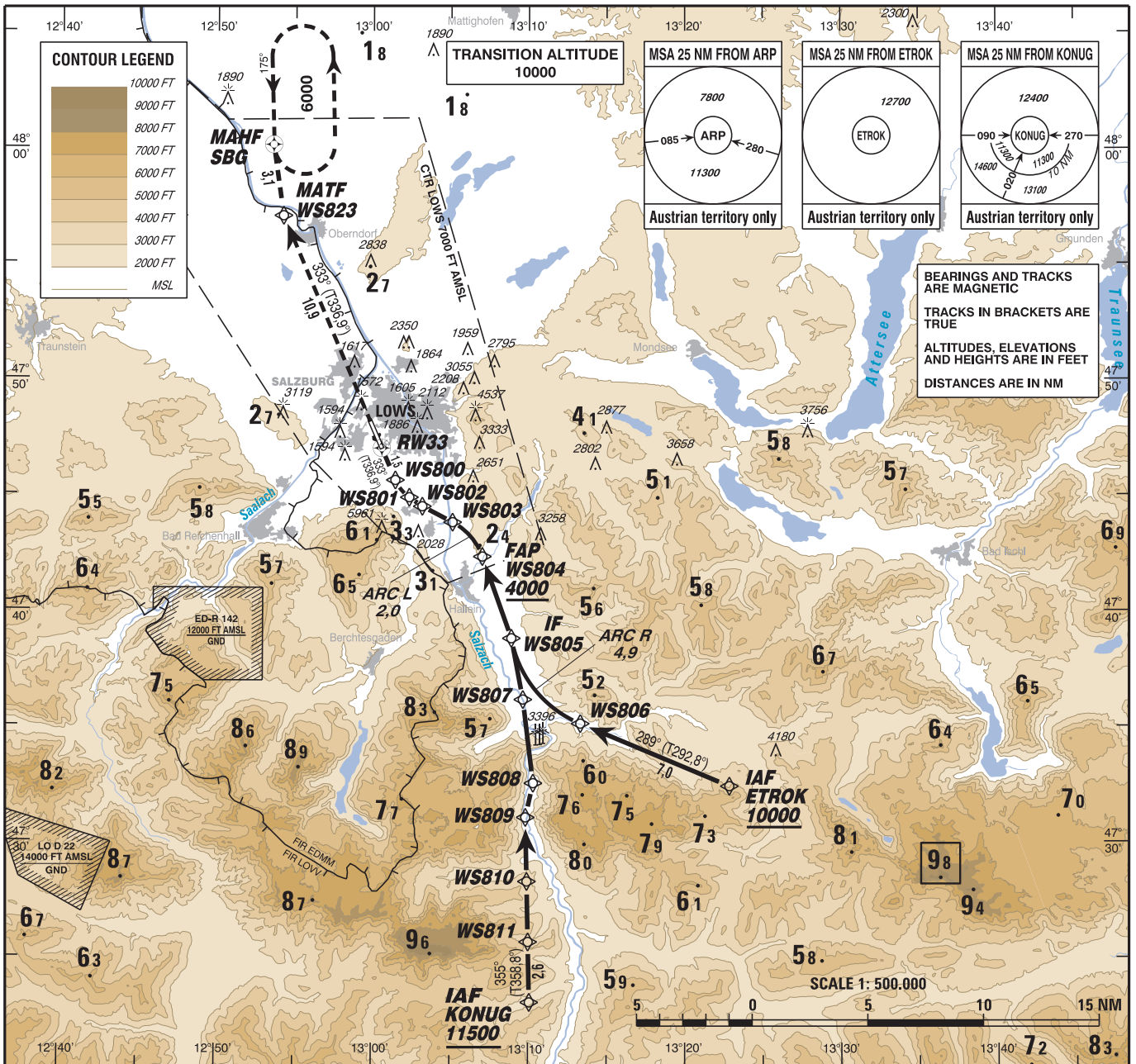
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

VAR 4° E

AD ELEV 1411 FT
THR 33 ELEV 1411 FT
HGT RELATED TO THR ELEV

RADAR 123.725 MHz
TOWER 134.975 MHz
ATIS 118.100 MHz
133.325 MHz

SALZBURG
ÖSTERREICH AUSTRIA
RNAV (RNP) Z RWY 33



OCA (OCH) IN FT	A	B	C
RNP 0.3	1780 (369)		

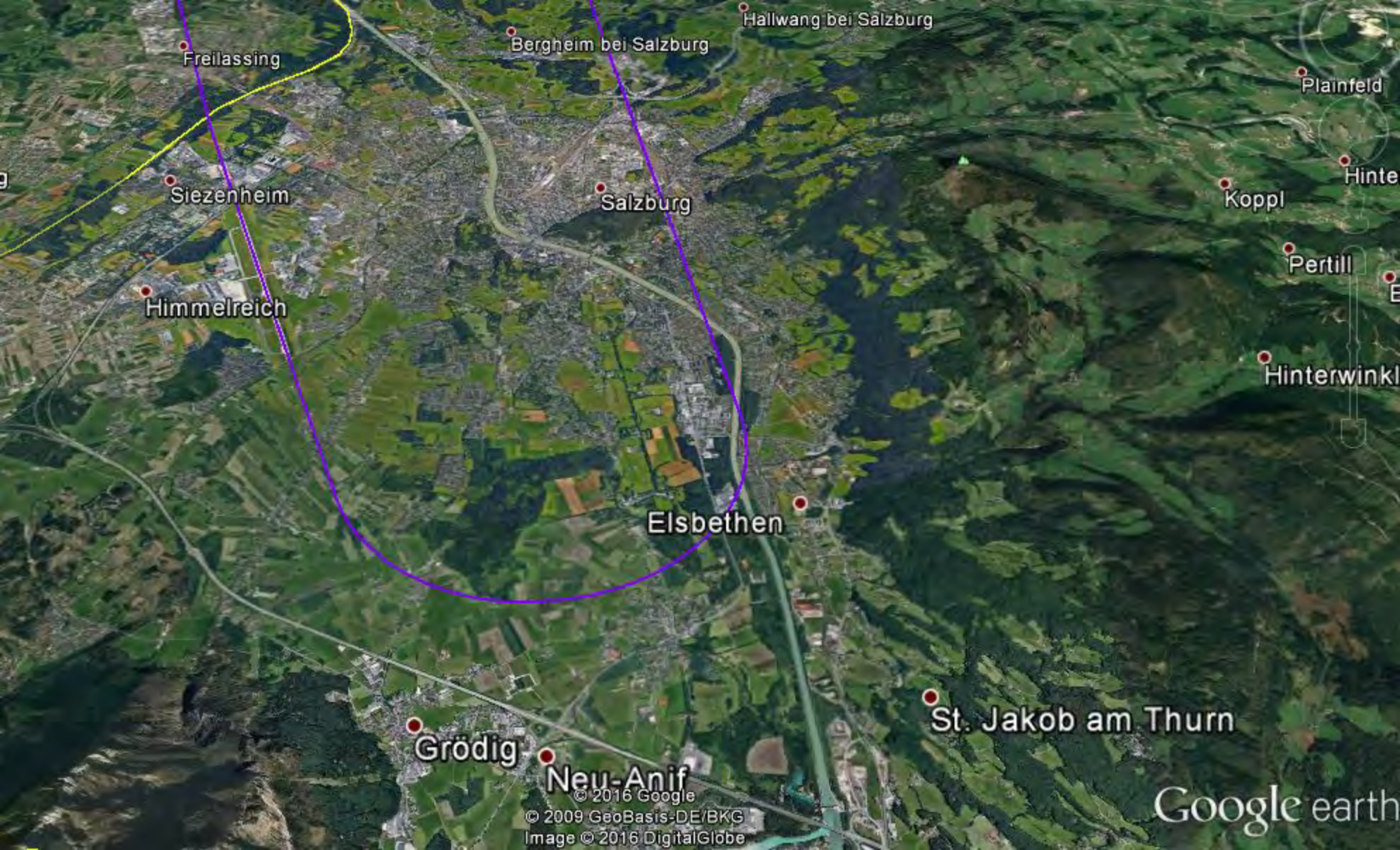
GS (KT)	80	100	120	140	160	180
FT / MIN	510	640	770	890	1020	1150

1. Dual GNSS and at least one IRU or equivalent
2. DME/DME, LOC and VOR/DME updating not authorized
3. For uncompensated Baro-VNAV systems, procedure N/A below AD temp -15°C

MISSED APPROACH:
CLIMB VIA WS823 AND SBG TO 6000 FT AMSL AND HOLD.

This procedure is permissible for special equipped aircraft and requires authorization by Austro Control GmbH

(for detailed information see LOWS AD 2.22, item 6)



Freilassing

Bergheim bei Salzburg

Hallwang bei Salzburg

Plainfeld

Siezenheim

Salzburg

Koppl

Hinter

Himmelreich

Pertill

Hinterwinkl

Elsbethen

St. Jakob am Thurn

Grödig

Neu-Anif

© 2016 Google
© 2009 GeoBasis-DE/BKG
Image © 2016 DigitalGlobe

Google earth



Marktschellenberg

Puch bei Hallein

Gaißau

Oberalm

Adnet

Hallein

Bad Vigaun

Eck

Kuchl

St. Koloman

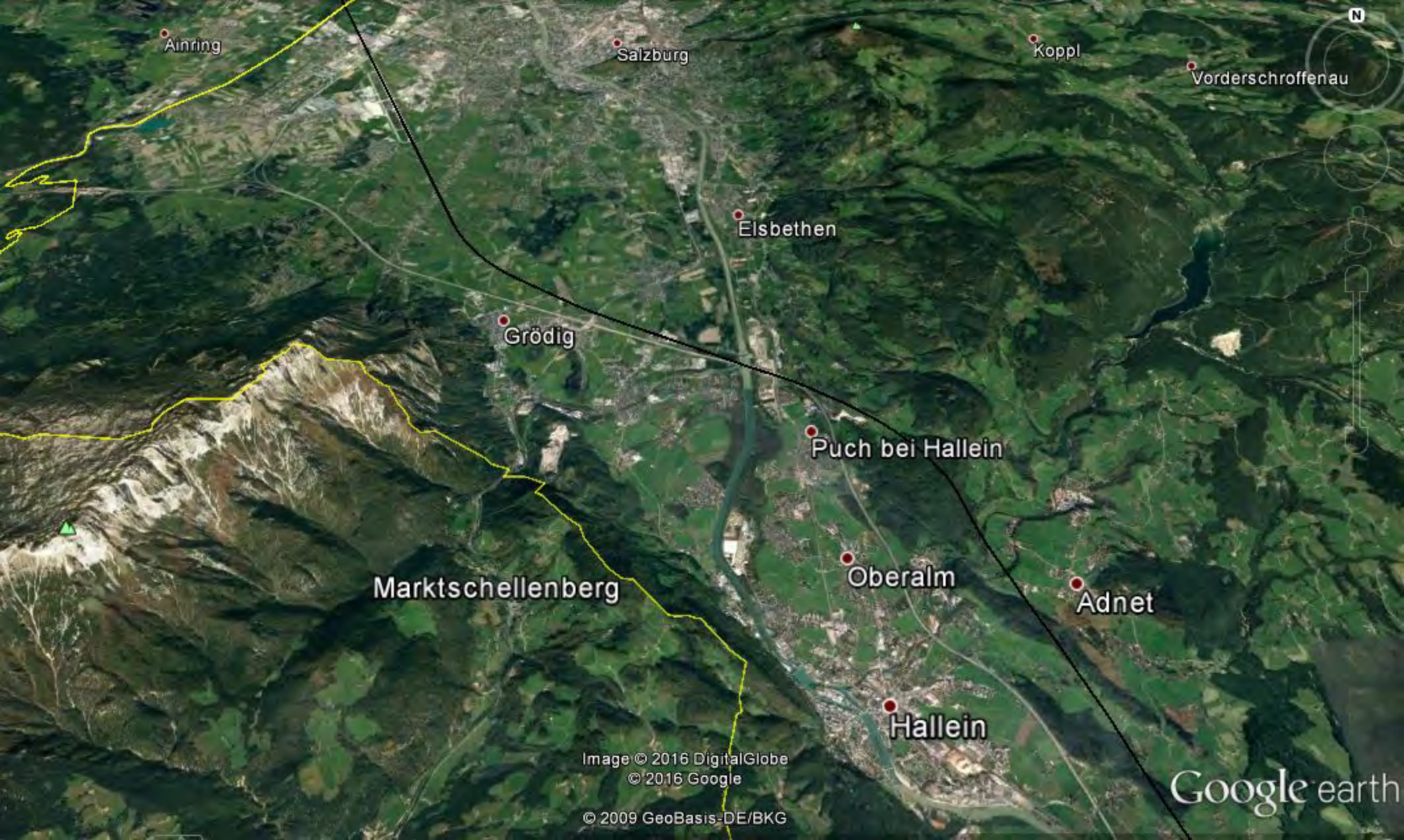
Voregg

Golling an der Salzach

Image © 2016 DigitalGlobe
© 2016 Google

© 2009 GeoBasis-DE/BKG

Google



Ainring

Salzburg

Koppl

Vorderschroffenau

Elsbethen

Grödig

Puch bei Hallein

Marktschellenberg

Oberalm

Adnet

Hallein

Image © 2016 DigitalGlobe
© 2016 Google

© 2009 GeoBasis-DE/BKG

Google earth



R-135 SBG

MARIA PLAIN

050°/250°
070°/250°
MAX 3500 FT

110°/290°
MAX 3000 FT

AINRING

070°/250°
045°/250°

2500 FT

180°/360°

GAISBERG

WHISKEY

GLASENBACH

GRÖDIG

140°/320°
150°/330°

SIERRA

BAD REITHEN
UNTERSBERG
7000 FT MSL
GND

ADNET

5702

6470

3258

(111)

(115)

(08)

(32)

4377

5846

3189

Fronau

Karkopf

Berchtesgaden

LOW 1

Neu-siede

Gries

Waidach

Wimberg

Ht. Wiestal

Puch b. Hallein

Reinhart

Obereim

Untersberg

Hallthurm

Stöhrhaus

Markt-schellenbg.

Predigtstuhl

(550)

Bayerische-Gmain

Kirchbg.

Baumgarten

Fronau

Kranzstein

Karlstein

Nonn

Hochstauen

Urn

Aufham

Anger

Holzhsn.

Höglwörth

Freilassing

Ufer

ndorf

ndorf

Wimberg

Adnet

Spumbg.

Gries

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Wimberg

Adnet

Spumbg.

Gries

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Wimberg

Adnet

Spumbg.

Gries

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Wimberg

Adnet

Spumbg.

Gries

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Wimberg

Adnet

Spumbg.

Gries

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Wimberg

Adnet

Spumbg.

Gries

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Wimberg

Adnet

Spumbg.

Gries

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Wimberg

Adnet

Spumbg.

Gries

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Wimberg

Adnet

Spumbg.

Gries

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach

Waidach



Von: Jell Hermann Dipl.-HTL-Ing. [<mailto:Hermann.Jell@stadt-salzburg.at>]

Gesendet: Dienstag, 11. April 2017 09:39

An: Lipold Rudolf Dipl. Ing.

Cc: Lauchart Claudia; Hermann Jell (hermann.jell@gmail.com)

Betreff: Schallschutzprogramm Flughafen Salzburg - 150m Streifen - Fördermaßnahmen
Sehr geehrter Herr Dipl.-Ing. Lipold.

Die freiwillige Förderung von Schallschutzmaßnahmen der Salzburger Flughafen GmbH wurde im Juli 2015 erweitert und richtet sich nun auch zusätzlich an Eigentümer und Bestandnehmer, deren Objekte innerhalb des 150m-Streifens (jeweils 75 m beiderseits der verlängerten Pistenmittellinie) wie im Plan Nr. GZ.12120/15 vom 22. Juli 2015 des ZT-Büros Dipl. Ing. Horst Witte & Partner GmbH dargestellt, gelegen sind.

Wie bereits mitgeteilt, haben die seit 2015 im Bereich der Moosstraße durchgeführten Fluglärmmessungen mit dem Umweltmesswagen der Stadt Salzburg gezeigt, dass sich die im o.a. Plan eingezeichneten Wohnobjekte zur Gänze auch im unmittelbaren Einflussbereich des Anflugkorridors bei Landungen auf die Piste 33 befinden. Die Luftfahrzeuge im letzten Teil des Landeanfluges überfliegen diese Wohnobjekte in sehr geringen Überflughöhen zwischen 100m bis 60m. Die Schallabstrahlung des Luftfahrzeuges konzentriert sich dabei in erster Linie auf den Bereich der eingezeichneten Wohnobjekte. Die seitliche Schallabstrahlung ist jedoch wesentlich geringer.

In schalltechnischer Hinsicht konnte u.a. festgestellt werden, dass die bei IFR-Landungen verursachten maximalen Schallpegel unterhalb des Anflugkorridors um mehr als 10 dB höher waren ($L_{Amax} > 80$ dB) als bei der in einem Abstand von ca. 230m östlich der verlängerten Pistenmittellinie situierten stationären Fluglärmmessstation Leopoldskron-Moos (NMT 6).

Insofern erscheint für die Wohnobjekte innerhalb des 150m Streifens entsprechend dem Schallschutzprogramm der Flughafen Salzburg GmbH eine besondere Förderwürdigkeit gegeben.

Mit besten Grüßen.

Hermann Jell

Dipl.-HTL-Ing. Hermann Jell
STADT:SALZBURG Magistrat, Bau- und Feuerpolizeiamt
Auerspergstraße 7
Postfach 63
5024 Salzburg
Tel: +43 662 8072 3160
Fax: +43 662 8072 3399
Mail:hermann.jell@stadt-salzburg.at
Web:www.stadt-salzburg.at

Die Umwelt sagt danke! E-Mail nur ausdrucken, wenn's unbedingt nötig ist!

Besuchen Sie uns doch auch auf Facebook unter www.stadt-salzburg.at/facebook

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen.
Wenn Sie nicht der/die richtige Adressat/in sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben,
informieren Sie bitte sofort den/die Absender/in und vernichten Sie diese Mail.