

30.04.2019

**Protokoll 27. Sitzung des
„BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“**

Datum: 03. April 2019 / 10.00 Uhr bis 17.30 Uhr
Ort: Salzburger Flughafen GmbH/ Sitzungszimmer

TOP 1: Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit
(Beilage 1, Anwesenheitsliste)

Anwesende (o.T.):

Dominik Fenninger-Sippel / Land Salzburg
Peter Kopp / Stadt Salzburg
Günter Oblasser / ASA
Reinhold Schmuck / ASA (bis 15.00 Uhr)
Brigitte Grill / ASA
Stefan Brugger / Gemeinde Wals – Siezenheim
Hermann Lutzenberger / Gemeinden Anif und Grödig
Christian Indinger / Gemeinde Hallein
Christian Woborsky / Austro Control (ab 11.00 Uhr)
Leopold Tazreiter / Repräsentant Fluglinien (ab 11.00 Uhr)
Rudolf Lipold / SFG
Claudia Typelt / SFG
Claudia Schneeweiß/ SFG
Ursula König / Moderation

Nicht anwesend (entschuldigt):

Dieter Watzak-Helmer / Repräsentant Fluglinien
Christina Rudorf / Stadt Salzburg
Daniela Beck / Land Salzburg
Michael Becker / Gemeinden Anif und Grödig
Beda Percht / Gemeinde Hallein
Walter Hager / Austro Control Salzburg
Norbert Gruber / SFG
Alexander Klaus / SFG
Wolfgang Wörnhard / Moderation

Gäste: Bernhard Dallner / Eurowings Deputy Base Pilot Salzburg

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

TOP 3: Informationsaustausch

Eine FLK-Sitzung hat am 7.11.2018 stattgefunden.
Die Sitzung vom 9.4.2019 wurde abgesagt.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 23.05.2019)

Gemeinderats- und Bürgermeisterwahlen

Lutzenberger berichtet vom Bürgermeisterwechsel in Grödig. Mit dem neuen Bürgermeister Herbert Schober ("VP Grödig und Parteifreie") wurde ein Übergabegespräch geführt und dabei die Arbeit des BBFS erläutert. Mit den eingerichteten Gates können die Probleme der einzelnen Gebiete gut analysiert werden. Dies wurde sehr gut aufgenommen.

Medien:

In seiner Funktion als ASA-Obmann hat **Oblasser** in einem offenen Brief an die neue Stadtregierung appelliert und eine Reduktion der Flugbewegungen über der Stadt Salzburg und den umliegenden Gemeinden gefordert (SN 2.4.2019, Freilassinger Anzeiger 3.4.2019). Die Beschwerden aus dem Süden sind gestiegen. Besonders an den Winterchartersamstagen sei die Lage unerträglich, vor allem auch durch die vielen zusätzlichen Flüge der Allgemeinen Luftfahrt. Die höhere dB Belastung im Norden ist durch Zahlen belegt, aber die Menschen im Süden fühlen sich mehr belästigt und belastet. Eine Reduzierung der Flüge im Norden um 10% bedeute eine Steigerung der Flüge im Süden um 50%.

Für **Lipold** ist die Situation der VFR-Flüge an den Chartersamstagen ebenfalls nicht zufriedenstellend und VFR-Flüge und PPR-Regelung (Prior Permission Requests) sollen mit ACG thematisiert werden.

Lipold merkt zum offenen Brief an, dass gerade zum Thema Allgemeine Luftfahrt an Chartersamstagen Übereinstimmung mit dem ASA herrsche. Im Hinblick auf § 9 der GO des BBFS wäre eine Diskussion vor dem Gang in die Medien im Sinne der gemeinsamen Sache sinnvoll gewesen. Zahlen könnten so objektiviert werden und zusätzliche Informationen einfließen. Die Veröffentlichung des Schreibens wäre auch noch nach der BBFS Sitzung ausreichend gewesen.

Schmuck hält fest, dass gerade nach der Wintersaison für den ASA-Vorstand der Handlungsbedarf groß sei. Auch die SFG stimme nicht jede Pressemeldung mit dem ASA im Vorfeld ab.

Lutzenberger ergänzt, dass für zeitkritische Themen die Intervalle zwischen den BBFS Sitzungen zu groß sind und regt an, eine Kommunikationsgruppe zu gründen. Die BBFS Mitglieder sollen sich - ohne Verpflichtung zu einer gemeinsamen Presseaussendung - gegenseitig über Presseaussendungen informieren.

Grill möchte die Zustimmung für diese Vorgehensweise im ASA einholen.

Oblasser betont, dass das gute und konstruktive Gesprächsklima im BBFS nicht zerstört werden soll und es wird daher **festgehalten, dass sich die BBFS Mitglieder zukünftig über Presseaussendungen zu Themen des BBFS gegenseitig informieren. Jede Organisation ist weiterhin frei, die Inhalte der Mitteilung zu formulieren und somit ihre Interessen in der Öffentlichkeit zu vertreten. Zur Relativierung der gegenständlichen Pressemeldung des ASA wird eine Presseaussendung mit einer gemeinsamen Position formuliert. (Oblasser, Lipold, Klaus). (Beilage 3, Pressemeldung BBFS 4.4.2019)**

Schreiben an Airlines:

Tazreiter berichtet von einem Schreiben des Deutschen Verkehrsministeriums an die LH-Gruppe, in dem eine vermehrte Nutzung des Tauernanfluges angeregt wird. Das Schreiben erscheint wenig fundiert, da bei der Bezeichnung des Anfluges RNAV

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 23.05.2019)

Z RW 33 der wichtige Vermerk AR (authorization required) fehlt. Der Anflug wird von OS nicht geflogen, weil OS derzeit keine Destinationen aus dem Süden bedient. Ein Antwortschreiben der LH-Gruppe wird aufgesetzt.

Woborsky ergänzt, dass dem BMVIT/ Mag. Landrichter das Schreiben, aber nicht der Inhalt, bekannt sei. Stadt und Land Salzburg war das Schreiben nicht bekannt.

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

König berichtet über ein Telefonat mit Mag. Landrichter /BMVIT. Von Seiten BMVIT würde die Rückkehr der bayerischen Seite an den Verhandlungstisch sehr begrüßt werden. Man warte aber noch immer auf eine Reaktion aus Bonn auf den Vorschlag zum überarbeiteten Pistennutzungskonzept (PNK).

In einem Schreiben von Mag. Landrichter an Bürgermeister Flatscher vom 22.2.2019 wurde von dieser die Möglichkeit der Teilnahme der österreichischen Bürgermeister in die FLK begrüßt.

Lipold berichtet, dass auf Initiative von Mag. Landrichter ein Termin mit Johann Friedrich Colsmann (BMVI/Leiter Abteilung Luftfahrt) koordiniert werden soll. Eine Lösung auf lokal-politischer Ebene sei für beiden Seiten erstrebenswert.

Woborsky bestätigt den Kontakt von BMVIT und BMVI. In Bonn stehe man dem eingeschränkten PNK positiv gegenüber und die bereits getätigten Vorleistungen und ergriffenen Maßnahmen wurden wertschätzend anerkannt, die Kommunikation mit den Kommunen solle wieder aufgenommen werden, damit der Prozess zu einem konstruktiven Abschluss gebracht werden könne. Eine Einigung wäre wichtig.

Von Freilassing wird das eingeschränkte PNK kategorisch abgelehnt. Dies ist lokalpolitisch auch nachvollziehbar. 2020 finden in Bayern Kommunalwahlen statt.

Eine Zusammenfassung der Arbeit des BBFS wurde von ACG erstellt, die laufenden Arbeiten werden von SFG in einer Fortschrittskontrolle (Beilage 8) dargestellt. Beide Dokumente sind auf der Homepage des BBFS ersichtlich.

BMVIT: Die Sektion Verkehr im BMVIT wird provisorisch von Prof. Mag. Dr. Gerhard Gürtlich geleitet.

ACG: Seit 1.1.2019 fungieren Valerie Hackl und Axel Schwarz als neue Geschäftsführer.

TOP 5: Winter-Samstage und An-und Abflüge über Süden

Beilage 4, Grafiken Wintersamstage

Der Vergleich der 15 Wintersamstage der letzten 3 Jahre hat eine Steigerung der IFR Starts Richtung Süden von 32% auf 41% ergeben.

Lipold berichtet, dass es vermehrt Beschwerden aus dem Süden gegeben habe. Er selbst habe wahrgenommen, dass bei relativ schwachem Wind aus Süden und keiner offensichtlichen verkehrstechnischen Notwendigkeit trotzdem nach Süden

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 23.05.2019)

gestartet wurde und fragt ACG nach einem möglichen Grund und bringt 3 konkrete Flüge.

Woborsky erklärt dazu, dass diese Frage schwierig zu beantworten sei und wahrscheinlich nicht befriedigend begründet werden könne. Es brauche für einen Start nach Süden unter den oben beschriebenen Verhältnissen keinen Grund. Es ist nicht verboten. Es gibt kein Pistennutzungskonzept.

Oblasser weist auf den §120a LFG (Beilage 5) hin und interpretiert diesen so, dass eine Notwendigkeit für die Wahl einer bestimmten Route gegeben sein muss und hinterfragt vor allem die Flüge über die Salzburger Altstadt.

Woborsky betont klar, dass am Tower nicht gegen Gesetze verstoßen wird und schließt Sightseeing-Flüge über der Altstadt dezidiert aus.

Tazreiter schließt Sightseeing ebenfalls aus und verweist auf Company-Vorgaben für die Nutzung/Nicht-Nutzung bestimmter An- und Abflugrouten.

Flüge über der Altstadt, die nicht witterungstechnisch erklärt werden können, sind laut Kapitän **Dallner** ausschließlich Trainingsflüge.

Woborsky stellt fest, dass ein Pistennutzungskonzept sicher von Vorteil wäre, weil es neben einer Steuerungs-, Planungs- und Überprüfungsfunktion auch einen Schutz der ACG-Belegschaft darstellt.

Im modifizierten Pistennutzungskonzept wurde nach einem Abwägungsprozess versucht, einen Interessenausgleich und eine über die Individualperspektive hinausgehende faire Nord/Süd Verteilung zu erreichen.

Für die Anrainer ist es wichtig, das „System“ zu verstehen und nachvollziehbare Erklärungen zu erhalten, warum eine bestimmte Pistenrichtung gewählt wird.

Hauptauslöser für die S-Nutzung ist der Wind, an Chartersamstagen aber auch der Verkehr.

Die Pistenrichtung wird halbstündlich von ACG im ATIS (Automatic Terminal Information Service) aktualisiert.

Lutzenberger fasst zusammen:

Objektivierungsversuche sind zu begrüßen. Verkehr, Kapazitäten, Wetter etc. beeinflussen die Entscheidung für die Pistenrichtung.

Wenn es ein Regelwerk für die ACG gibt, stellt sich die Frage, ob sich auch die Piloten an dieses Regelwerk halten müssen.

Für ein Regelwerk braucht es einen tragfähigen Kompromiss, der ohne die Akzeptanz aus Deutschland nicht gegeben sein wird.

König betont, dass ein Regelwerk auf alle Fälle eine Orientierungshilfe darstellt, unabhängig von einer Zustimmung - oder Ablehnung dieses Regelwerkes.

Brugger möchte wissen, warum über 3 Flüge Richtung Süden diskutiert wird und stellt 100 Flüge Richtung Norden gegenüber. Da es vermehrt Südwind gegeben hat, sei auch die Anzahl der Überflüge im Süden gestiegen. Der Süden der Stadt habe jahrelang nichts gesagt. Jetzt, nachdem auch dort die Betroffenheit gestiegen ist, gibt es endlich verstärkt Reaktionen aus dem Süden.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 23.05.2019)

Die Vermutung, dass auch aufgrund von „Zurufen aus Deutschland“ mehr über den Süden geflogen wird, stellt **Woborsky** klar in Abrede.

Der gesamte BBFS sieht keinen Vorteil ein Pistennutzungskonzept ohne Zustimmung aus Deutschland zu beschließen. Der Fokus der Arbeit wird weiterhin auf die Zusammenarbeit mit Airlines und Piloten gelegt.

TOP 6: An- und Abflüge von Süden - Einhaltung der Centerline Beilage 6 und 6a, Überflüge Moosstraße

Die Auswertung der Flugspuren von 22.-25.3.2019 von An- und Abflügen über den Süden hat ergeben, dass korrekt geflogen wird und die Centerline so weit wie möglich eingehalten wird. Eine metergenaue Einhaltung der Centerline ist lt. Kapitän **Dallner** nicht möglich.

Trotzdem hat sich lt. **Grill** für die Anrainer in der Moosstraße nichts verändert. Auch die Lärmschutzfenster hätten keine Verbesserung gebracht. Solange es den Flughafen gibt, gibt es Lärm und die Menschen sind zermürbt. **Grill** hat in der Moosstraße eine wichtige Kommunikationsaufgabe und ist das Sprachrohr der jungen Anrainer der Moosstraße. Die Flieger sind über der Moosstraße extrem nieder und es entsteht für die Anrainer eine unangenehme und bedrohliche Situation. **Grill** weist auch auf grobe Versäumnisse in der Raumordnung hin. Immer wieder werden Baubewilligungen in der Anflugschneise erteilt.

Dazu merkt **Lipold** an, dass entlang der Moosstraße ein Baulandstreifen besteht. Unter Einhaltung aller Vorschriften besteht ein Recht auf die Erteilung einer Baubewilligung.

Zum Thema Centerline wird festgehalten, dass

- der Versuch Flugspuren zu bündeln getan wurde,
- es keine weiteren Verbesserungsmöglichkeiten mehr gibt,
- der Schutz der Bevölkerung rund um den Flughafen in der Raumordnung mitbedacht werden muss
- ein Vermerk im Grundbuch sinnvoll wäre. Die gesamte Stadt Salzburg hat zwar den Vermerk „Sicherheitszone Flughafen“. Das hat aber keine Aussagekraft für die Lärmentwicklung.

Durch notwendige Anpassungen (Sicherheitsbestimmungen in der Nähe des Untersbergs) ist bei manchen Abflügen nach Süden eine leichte Verschiebung des Flugspurenbündels auf der Höhe der Moosstraße nach Osten (in Bezug auf die Centerline) feststellbar. Diese Anpassungen wurden von ACG in der 25. BBFS-Sitzung am 4.7.2018 präsentiert (marginale Verschiebung einiger Way points, tracks bleiben fast unverändert - Die Way-Point Verschiebung wird nur eine marginale Besenverschiebung bringen. Der Platzbereich wird nicht angegriffen).

Tazreiter bestätigt, dass die veraltete Schutzraumdefinition nun AIP-konform formuliert wurde und die Anpassung eine navigatorische Notwendigkeit war.

Lt. **Woborsky** ist diese Verschiebung lärmtechnisch irrelevant. Für Salzburg sind derzeit keine weiteren Änderungen geplant.

Es liegt aber in der Verantwortung der Experten, dass Veränderungen von Flugrouten für Laien verständlich kommuniziert und alle möglichen Konsequenzen aufgezeigt werden. Dies soll anhand einer Vorher-/Nachher Visualisierung geschehen.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 23.05.2019)

Die Nutzung der einzelnen Routen wird in der Richtungsverteilung dargestellt. Generell wird festgestellt, dass es für die Abschätzung von Konsequenzen von technischen Maßnahmen wichtig ist, das Expertenwissen sorgfältig aufzubereiten und durch Visualisierungen zu unterstützen.

TOP 7: Gesamtkonzept SFG zu Allgemeine Luftfahrt / GAC

Das „Projekt GAC“ ist ein sehr umfangreiches Projekt und soll bis Ende 2019 umgesetzt werden. Die bisher auf unterschiedlichste Bereiche aufgeteilten Aufgaben werden bei SAS (Salzburg Airport Services) zentralisiert. Ein Supervisor GAC wird eingestellt. Das GAC soll als Profit Center geführt werden. Themenschwerpunkte sind u.a.:

- Lärmabhängige Landegebühren
- Überarbeitung der Ermäßigungen
- Bevorzugung von leisen LFZ

Das Projekt wird aus Personal-Ressourcengründen erst nach der Zeit der Pistensanierung weitergeführt. **Lipold** wird im BBFS berichten.

Oblasser erwartet Verbesserungen für die Zukunft.

PPR-Regelung (Prior Permission Requests):

Lipold: An den Chartersamstagen können Luftfahrzeuge der Allgemeinen Luftfahrt nur nach vorheriger Anmeldung in Salzburg landen. Vor allem bei Schönwetter kommt es aber vor, dass bis zu 80 GAC-Flüge, zusätzlich zu den Linien und Charterfliegern, in Salzburg landen und starten - also ca. 40 LFZ - und die PPR-Regelung verletzt wird.

Lipold fragt, ob der Flugplan ohne Wissen der PPR Regelung von ACG angenommen wird.

Woborsky wird klären, ob und wie die PPR-Regelung am Tower gehandhabt wird. Ein Flugplan ist eine Absichtserklärung und kann auf verschiedene Arten aufgegeben werden. Flugpläne werden von ACG formal auf die Slotrate geprüft.

Die PPR-Regelung ist in einem Notam für SZG vermerkt. Es ist aber für ACG nicht möglich, jedes Notam für jeden Flugplatz bei der Anmeldung eines Flugplanes zu checken.

Da die PPR-Regelung eine effektive Steuerungsmöglichkeit für das Ressourcenmanagement der SFG und der ACG darstellt und eine Entlastung der Anrainer an den Chartersamstage bringen würde, sollte diese Regelung wirksamer umgesetzt werden.

TOP 8: Monitoring AG Monitoring (Sitzungen 2018)

Sowohl Linie/Charter wie auch die Allgemeine Luftfahrt werden einem Monitoring unterzogen. Monitoring wird aber nicht im Sinne von „Verletzung/Nichtverletzung“ einer aufgestellten Regel verstanden, sondern das Monitoring soll Aufschluss über ein bestimmtes Flugverhalten geben. Durch die Analyse des Flugverhaltens, und in weiterer Folge durch das Bewusstmachen bei den Verursachern, sollen gemeinsam Lösungen erarbeitet werden und daraus ein gewünschtes Verhalten resultieren. Das Monitoring konzentriert sich dabei auf gehäufte Ereignisse und nicht auf Einzelfälle.

Monitoring dient vor allem der Versachlichung der Diskussion.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 23.05.2019)

In der AG Monitoring wurden Anpassungen an die tatsächlichen Notwendigkeiten vorgenommen z.B.: Auflassung von nicht aussagekräftigen Gates

Typelt stellt den Monitoringbericht vom Februar 2019 vor. Dieser stellt die derzeitige Situation dar. Aus ihm lässt sich ablesen, was derzeit funktioniert und ermöglicht, Problembereiche zu identifizieren. Mit dem Monitoring wurde im Oktober 2018 begonnen. Aussagekräftige Analysen sind erst im Jahresvergleich möglich.

Woborsky ersucht, in der Präambel des Monitoringberichtes klar zu formulieren, dass es sich um lokale Vereinbarungen handelt.

In der BBFS Sitzung wurden folgende weitere Änderungen vorgenommen:

→ Separate Ausweisung der Flüge, die die Platzrunde nur touchieren, Toleranzbereich!

→ Bezeichnung Platzrunde auf „avoid area“ ändern

Zum Thema avoid area wird festgehalten, dass mit den Vertretern der Allgemeinen Luftfahrt vereinbart werden soll, diese avoid areas zu meiden.

Grill merkt dazu an, dass die Flieger der Allgemeinen Luftfahrt dicht besiedeltes Gebiet und avoid areas meiden und somit genau im Bereich der Moosstraße fliegen. Sie möchte wissen, was man hier noch machen könnte.

► Handlungsfeld „Moosstraße“

Eine Avoid Area auf die Moosstraße auszudehnen, ist nicht möglich. Jedes LFZ, das aus Süden kommt oder nach Süden startet, muss die Moosstraße passieren.

Die Überflüge „Moosstraße“ sollen weiterhin detektiert und analysiert werden. Wenn sich aus der Analyse ein Handlungsbedarf ergibt, sollen die Verursacher darauf hingewiesen werden. Mit der Umstellung des Radardatenformates auf Mode S, welche bis zum 3. Quartal 2019 erfolgen wird, ist eine konkrete Zuordnung zum Halter möglich. Allerdings kann aus datenschutzrechtlichen Gründen nur der Halter des LFZ und nicht der Pilot direkt angesprochen werden. Jedenfalls wird an die Flugschulen kommuniziert, dass die Überflüge über unverbautem Gebiet unter Vermeidung der Moosstraße erfolgen sollen.

► Handlungsfeld „Altstadt“

Im Jänner wurde die Altstadt 5x, im Februar 11x überflogen (bis 1500 m AMSL)

Ein Circling Anflug über der Altstadt ist nicht verboten. Trotzdem sollen die IFR Flüge genauer analysiert werden. (Minianalyse→geeignete Vorgehensweise finden)

VFR Flüge über der Altstadt werden detektiert und die Halter werden (nach Einführung ModeS) angeschrieben und auf die Einhaltung der avoid areas hingewiesen.

Oblasser meint, dass keine Flugroute über Weltkulturerbe führen sollte. Da es aber keine geeigneten Vorschriften gibt, müsse öffentlicher Druck aufgebaut werden.

TOP 9: Flying Bulls: Triebwerktests

Beilage 7 Schreiben Flying Bulls

Der Abflug der Flotte der Flying Bulls um 10.20 Uhr zu einem Training in Marburg wurde von den Teilnehmern beobachtet und unterschiedlich kommentiert.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 23.05.2019)

Die Triebwerkstests der Alpha Jets der Flying Bulls erzeugen ein außergewöhnlich langes und intensives Lärmereignis (30 min) im Vergleich zu den notwendigen Triebwerksläufen nach der Behebung von Schäden an Verkehrsmaschinen (3 min). Das Antwortschreiben der Flying Bulls Geschäftsführung vom 26.2.2019 auf ein Schreiben der SFG zu diesem Thema wird diskutiert.

Lipold erläutert, dass die Wartung eines LFZ an einen Wartungsstandort gebunden ist. Für die Flying Bulls war dieser Wartungsbetrieb bisher in Oberpfaffenhofen. Dieser Wartungsbetrieb wurde geschlossen und Salzburg ist nun der europaweit einzige zugelassene Wartungsbetrieb für Alpha Jets. Der frühere Triebwerkstestlaufstand am Salzburg Airport war nur ein U-förmiger Erdwall und wäre heute für einen effektiven Lärmschutz bei Alpha Jet Testläufen nicht ausreichend. Für einen wirklich effektiven Lärmschutz müsste ein eigener Hangar gebaut werden (Kostenschätzung 10-15 Mio €). Die Problematik besteht lt. Flying Bulls nur temporär, denn derzeit wartet ein Alpha Jet auf ein Triebwerk und die Durchführung des Triebwerksprobelaufs bei dem anderen Alpha Jet ist derzeit noch offen.

Triebwerksprobeläufe sind lt. Wartungsvorschriften des Herstellers in bestimmter Dauer notwendig und bedürfen keiner zusätzlichen Genehmigung.

Ob hier Einzelinteresse gegenüber einem Allgemeininteresse bevorzugt wird, ist eine Grundsatzdiskussion und kann im BBFS nicht beantwortet werden. Was für den einen nur ein altes, lautes und störendes Luftfahrzeug ist, ist für den anderen ein Flieger mit historischem Wert.

Lutzenberger erinnert an festgelegte Lärmobergrenzen und fragt, ob diese auch für Triebwerkstests gelten.

Der Bescheid, in dem die Lärmobergrenzen festgelegt sind, bezieht sich nur auf Starts und Landungen.

Oblasser meint, der rechtliche Spielraum (Herstellervorschriften) gebe hier die Möglichkeit zum Testen und dieser Spielraum wird auch ausgenutzt.

Es besteht die Sorge, dass sich die Testläufe häufen könnten, wenn Schäden bei den beiden Alpha Jets festgestellt werden.

Der BBFS verfasst eine kurze Stellungnahme an Flying Bulls

→ ob eine Kooperation mit dem österreichischen Bundesheer möglich ist (Eurofighter) und

→ mit Vorschlägen zur Verbesserung der Lärmsituation am Standort Salzburg (Wall, Teststand, Hangar).

TOP 10: Terminalpläne und Infrastruktur: Passagier-Euro und Lärmschutzmaßnahmen

Lärmschutzförderungen

Es wurden 476.000,00 € an direkten Förderungen ausbezahlt.

Es gibt 93 Zusagen für Förderungen, davon wurden 87 bereits ausbezahlt.

47 Serviceleistungen (belaufen sich auf 1.000,00 bis 1.200,00 €) wurden ebenfalls ausbezahlt. Gesamt 140

Terminalpläne und Infrastruktur:

Der Gesellschaftszweck der Salzburger Flughafen GmbH umfasst neben dem Betreiben eines Flugplatzes auch die Berechtigung, Liegenschaften zu entwickeln

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 23.05.2019)

und zu bewirtschaften. Gebäudealter, Abweichungen vom Stand der Technik und Betreiberrisiken erfordern eine Modernisierung der Passagiereinrichtungen. Ein Masterplan „AirlebnisPort“ wird derzeit erstellt. Die Dimensionierung richtet sich nach der Spitzenstundenbewältigung und den derzeit vorhandenen 14 Abstellpositionen und ist durch das Pax-Einzugsgebiet limitiert. Das Einzugsgebiet für den Flughafen Salzburg umfasst 1-2 Autostunden Wegezeit. Der Low-Cost Pax nimmt auch eine etwas längere Anfahrtszeit in Kauf.

Oblasser überbringt die klare Aussage der Eigentümer aus dem Aufsichtsrat, keine quantitative Steigerung anzupeilen, sondern dass die Qualität erhöht werden soll.

Passagiereuro und Lärmschutzmaßnahmen

In der SFG hat es zum Passagiereuro keine weiteren Überlegungen gegeben. Das Thema wird im Nutzausschuss im August 2019 auf die Tagesordnung gesetzt.

Lipold berichtet im nächsten BBFS.

Die Anrainervertreter bekräftigen ihr Anliegen, dass im Zuge der umfangreichen Erneuerungsmaßnahmen am Flughafen Salzburg eine rechtzeitige Diskussion über die Finanzierung von lärmindernden Maßnahmen durch passagiergebundene Beiträge aufgenommen werden soll.

TOP 11: Arbeitspläne und nächste Schritte, Organisatorisches und Termine 2019

Gemäß LH.-Stv. Stöckl sollen pro Jahr 2 BBFS Sitzungen stattfinden. Eine 3. Sitzung soll nur bei hoher Dringlichkeit einberufen werden.

Für die 28. BBFS-Sitzung wurde der 24.10. 2019 von 10.00 Uhr bis 17.30 Uhr festgelegt.

TOP 12: Rückbindung und Kommunikation nach außen

TOP 13: Allfälliges

Grill ersucht um Auskunft über die Flughafensperre.

Flughafensperre vom 24.4.2019 bis inkl. 28.5.2019

Mit Ausnahme der Flüge des ÖAMTC, des BMI und der Einsatzflüge zum Auftanken wird während dieser Zeit der gesamte Flugverkehr am Flughafen Salzburg eingestellt.

Die Hubschrauber der Flying Bulls werden umgesiedelt.

Zur Wiedereröffnung der Piste am 29.5.2019 ist kein großes Eröffnungsfest mit Flugshow geplant.

Die Arbeitszeiten auf der Baustelle sind von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr geplant.

Witterungsbedingte Nacharbeiten sind nur im Ausmaß von 5 Tagen bewilligt.

Lärmintensive Arbeiten (Zerschneiden und Zertrümmern) erfolgen nur am Tag und sollen nicht mehr als 3 Tage in Anspruch nehmen. Mit einem hohen

Verkehrsaufkommen muss allerdings gerechnet werden (ein LKW alle 2-3 min). In

den Mischanlagen wird von 04:30 Uhr bis 17.00 Uhr gearbeitet, ab 17.00 Uhr wird

die Asphaltdecke in 4 Schichten aufgebracht. Am Nord und Südende wird eine

Runway End Safety Area (RESA) eingebaut. Es wird kein Beton verwendet, da

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 23.05.2019)

dieser eine Trocknungszeit von 28 Tagen hat. Die Lebensdauer der Piste beträgt 25 bis 30 Jahre. Erste Sanierungsarbeiten werden in 15 Jahren nötig sein.

Typelt Die Webpage des BBFS wird zukünftig verknüpft über die Website der SFG zu erreichen sein und der Link anwenderfreundlich gestaltet.

Typelt berichtet, dass die Lärmwerte des A320 neo im Vergleich zum A320 um 4-5 dB niedriger an der Messstelle 4 ausfallen.

Grill möchte nach der auch heuer wieder massiven Ballung der Flüge an den Chartersamstagen wissen, was der Flughafen gemeinsam mit Politik und Tourismus zur Entflechtung unternimmt und wann hier endlich ein Umdenken stattfindet.

Lipold verweist auf Teilerfolge und auf ein gutes Angebot an Flügen unter der Woche. Die Ballung an den Samstagen liegt u.a. an der Urlaubsstruktur der Herkunftsländer. Der seit geraumer Zeit erkennbare Trend zum kürzeren Urlaub (4-5 Tage Urlaub) bringt eine Entlastung der Samstage. Grundsätzlich ist man aber vom Buchungsverhalten der Touristen abhängig. Ein Ausweichen auf den Sonntag ist nicht geplant. Trotz allem werden die Bemühungen zur Entlastung der Samstage kontinuierlich vorangetrieben. Der BBFS verfasst eine kurze Mitteilung zu den Wintersamstagen 2019.

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

AKTIONSPLAN

MT	Kurzberichte der Sitzungen	laufend
SFG	Fortschrittskontrolle anpassen (Beilage 8)	laufend
ACG/Woborsky	Umsetzung PPR Regelung mit Tower abklären und Bericht im BBFS	
AG Monitoring	Vertreter Allgem. Luftfahrt auf Avoid Areas hinweisen	
SFG/Typelt	Monitoringbericht anpassen (Präambel etc.)	
SFG/Typelt	Gestaltung BBFS Webpage / Verknüpfung	erledigt
EW	Information über EW-Flug am 31.10.2018	erledigt 22.11.2018 Beilage 7
AG Leiter	Protokolle der AGs verteilen	laufend
Oblasser Lipold Typelt Indinger, Kopp, Woborsky, Lutzenberger Fenninger-Sippel,	Brief Flying Bulls, aktive Rückmeldung zu Brief	erledigt Versand Ende Mai
Oblasser, Lipold, Klaus	Gemeinsame Position Presseausendung (Beilage 3)	bis 4.4.2019 Mittag erledigt
Alle	Durchsicht Kurzbericht und Fortschrittskontrolle und Bekanntgabe der Änderungs- wünsche an Moderation bzw. SFG	laufend

Beilagen:





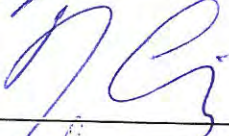

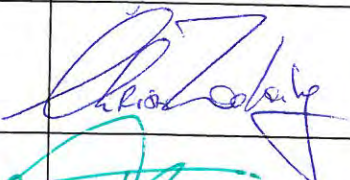
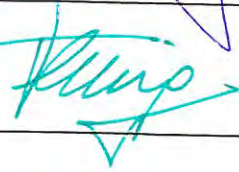
- 1 Anwesenheitsliste
- 2 TO
- 3 Pressemeldung BBFS 04.04.2019
- 4 Grafiken Wintersamstage
- 5 §120 LFG
- 6 Überflüge Moosstraße
- 6a Überflüge Moosstraße Besen
- 7 Information EW Flug 31.10.2018
- 8 Fortschrittskontrolle

Anwesenheitsliste

27.Sitzung BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

Datum / Zeit: 03.04.2019/ 10.00 -17.30 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH/Sitzungszimmer 2.OG

	Name Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	Unterschrift
1	ASA - Schmuch	
2	ASA - Oblasser	
3	H. Lutzenberger, Anif + Grödig	
4	Brugger, Wals-Siezenheim	
5	Gnill B. ASA	
6	TAZREITEN, AUSTRIAN	
7	C. WOBORSKY, ACG	
8	D. FENNINGER, LAND SALZBURG	

9	DALLNER	EUROWIND	R. Dell
10	P. KOPP	Statt Stp.	W. Kopp
11	Inclinger	Hallein	J. Inclinger
12	TYPETT	SFG	P. Tuppert
13	R. LIPOLD	SFG	Jind
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			

BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg
27. Sitzung

Datum: 03. April 2018 / 10.00 bis 17.30 Uhr
Ort Salzburger Flughafen GmbH / Sitzungszimmer
Moderation Ursula König

Tagesordnung (Vorschlag Moderation)

1. Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit
 2. Tagesordnung
 3. Informationsaustausch
 - FLK (7.11.18, 9.4.19)
-
4. Stand der bilateralen Verhandlungen (Gespräche auf Ministerebene, Wahlen und Einfluss auf bilaterale Verhandlungen, Kontakte mit den Bürgermeistern Deutschland)
 5. Winter-Samstage und An- und Abflüge über Süden
 6. An- und Abflüge von Süden – Einhaltung zur Centre Line
 7. Gesamtkonzept SFG zu Allgemeine Luftfahrt / GAC (Protokoll Seite 9)
 8. Monitoring AG Monitoring (Sitzungen 2018) zu
 - Beobachtungsfelder (RNP Anif, Beschluss letzte Sitzung, Trendbeschreibungen und Gesamtjahresvergleich 2018, Info über EW Flug, Protokoll Seite 9, Allfälliges)
 - Probleme / Überraschungen – Analyse (Allgemeine Luftfahrt: Altstadt und Wals Siezenheim – ACG 26. Sitzung, Protokoll Seite 7)
 - Veränderungsoptionen (Allg. Luftfahrt: zeitliche Beschränkungen für bestimmte Maschinentypen (Oblasser 26. Sitzung)
 - Überflughöhe Moosstraße, Darstellung Flugspuren Moosstraße (für Laien verständlich)
 - Konsequenzen (Regelverletzung und Vereinbarungsverstoß)
 9. Flying Bull: Triebwerktests
 10. Terminalpläne und Infrastruktur: Passagier-Euro und Lärmschutzmaßnahmen
-
11. Arbeitspläne und nächste Schritte; Organisatorisches und Termine 2019
 12. Rückbindung und Kommunikation nach außen
 13. Allfälliges

Unterlagen:

- Antwort Flying Bulls zu den Triebwerktests



Presseaussendung

Der Wunsch nach Gründung eines BürgerInnenrates – später BBFS genannt - wurde auf Initiative der Eigentümer des Salzburger Flughafens (Land Salzburg 75%, Stadt Salzburg 25%) und der Anrainerverbände in Österreich und Deutschland ins Regierungsprogramm der Salzburger Landesregierung aufgenommen.

In der heutigen BBFS Sitzung am Salzburger Flughafen wurden vorrangig die aktuellen Beschwerden der Salzburger Anrainer diskutiert und im Gremium behandelt. Den Mitgliedern des BBFS ist es wichtig einige Kernbotschaften, bei denen sich sowohl Flughafen als auch alle anderen Beteiligten einig sind, nach außen zu kommunizieren.

„Bei einigen Punkten überschneiden sich die Interessen und Sichtweisen der Mitglieder des BBFS und Lösungsansätze müssen öfters diskutiert werden bevor ein gemeinsamer Weg im Konsens gefunden wird. Wir erachten die Diskussionen aber als sehr wertvoll und es ist wichtig die Sichtweisen und Bedürfnisse aller zu hören“, so die Mitglieder des BBFS einstimmig.

Einigkeit herrscht bei dem Thema „Regeln für die allgemeine Luftfahrt“. Hier wurden einige Ansatzpunkte gefunden, an deren Ausarbeitung bis zur nächsten Sitzung gearbeitet werden soll. Bei der Anzahl von Linienflügen und touristischen Flügen ist man sich einig, dass an den verkehrstarken Samstagen im Winter der Plafond erreicht ist. Angefragte Landungen von diesen Fluggesellschaften im Winter werden bestmöglich unter die Woche gezogen. Der Verkehr der Allgemeinen Luftfahrt soll jedoch an den verkehrstarken Samstagen klarer reglementiert werden, da die bisherige Vorgehensweise offensichtlich nicht den gewünschten Effekt brachte.

Im neu geschaffenen Geschäftsfeld „General Aviation“ soll auch die Einführung lärmabhängiger Landegebühren geprüft und etabliert werden.

Gemeinsam wollen die BBFS Mitglieder versuchen Lösungen zu finden, damit speziell an den starken Verkehrstagen die Flugbewegungen der allgemeinen Luftfahrt den Himmel über Salzburg nicht zusätzlich belasten.

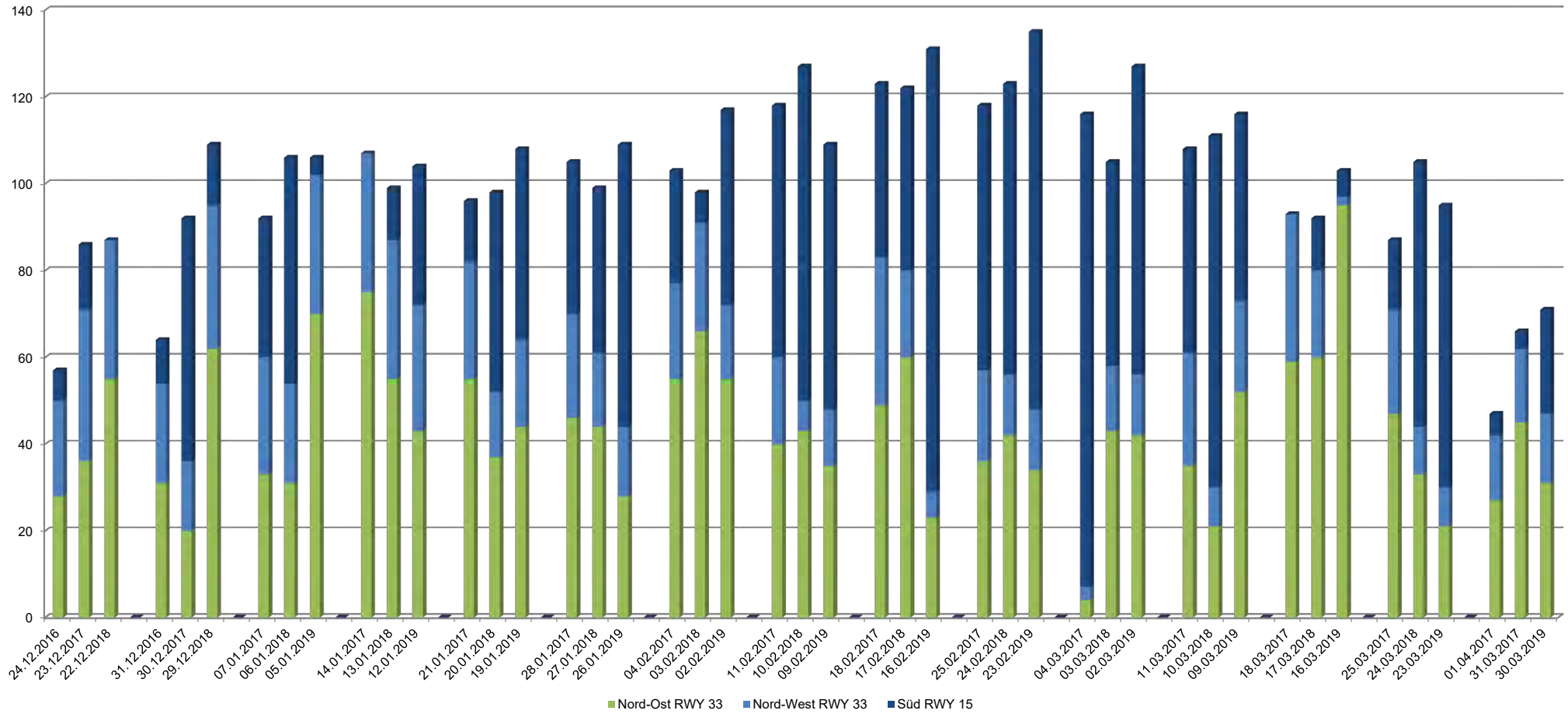


Die grundsätzlich konstruktive Zusammenarbeit mit allen Teilnehmern im BürgerInnenbeirat gibt uns die Zuversicht, für die Bewohner im Einflussbereich des Salzburger Flughafens Verbesserungen herbeiführen zu können, sagt Günter Oblasser, Obmann des Anrainerschutzverbandes.

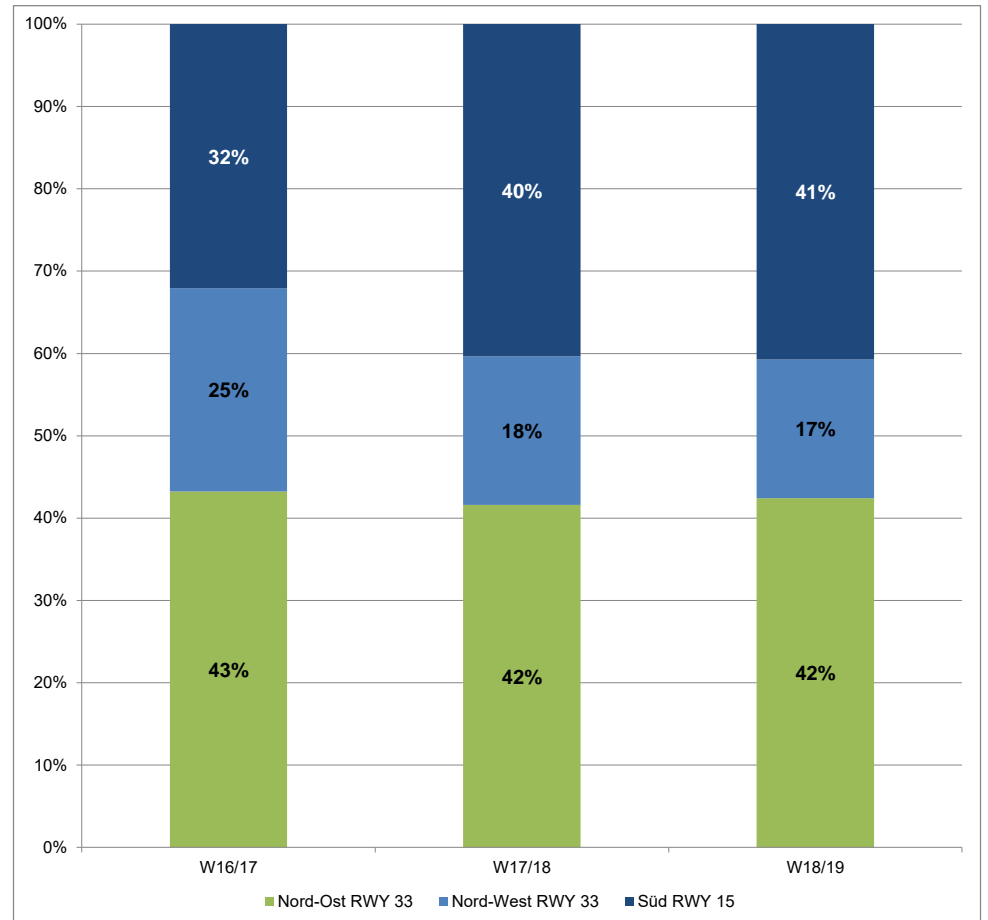
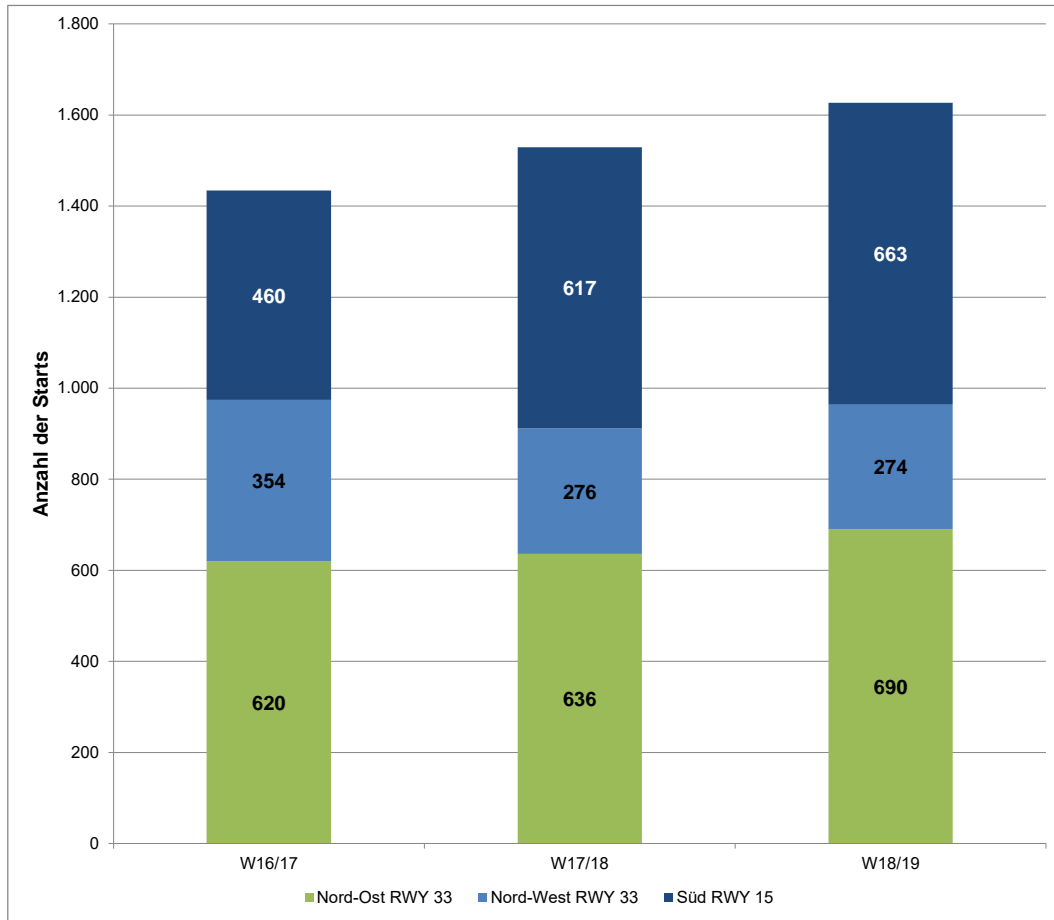
„Beschwerden die aus der Bevölkerung kommen werden nicht nur im BBFS sehr ernst genommen, auch der Flughafen hat reges Interesse daran mit seinen Nachbarn ein gutes Einvernehmen zu haben. Wir haben für jede Anfrage ein offenes Ohr und versuchen stets, im Rahmen unserer Möglichkeiten eine Verbesserung für unsere Flughafenanrainer zu erzielen“, so Flughafenprokurist Rudolf Lipold, der den Salzburger Flughafen im BBFS vertritt.

Die gemeinsame Geschäftsordnung des BBFS (Bürger- und Bürger*innenbeirat Flughafen Salzburg), der sich aus Vertretern des Anrainerschutzverbandes Salzburg, Vertretern der Anrainergemeinden Salzburgs, Vertretern der kommerziellen Fluglinien, Austro Control GmbH, den Eigentümern Land und Stadt Salzburg sowie Vertretern der Salzburger Flughafen GmbH zusammensetzt wurde am 21. Oktober 2014 verabschiedet. Damals waren auch die Vertretungen und der Schutzverband aus Deutschland Mitglieder des BBFS. Im Gremium sind die unterschiedlichsten Interessenslagen vieler Beteiligten beheimatet und alle Mitglieder suchen gemeinsam im Konsens Lösungen für Konflikte rund um den Luftverkehr. Daten und Fakten werden sachgerecht und fair analysiert und dienen als Basis für Lösungsfindungen. Die regelmäßigen Sitzungen werden von einer externen allparteilichen Mediatorin moderiert um sicherzustellen, dass allen BBFS Mitgliedern die Möglichkeit gegeben wird, offen Wünsche, Anträge und Beschwerden im Gremium zu erörtern. Am Ende des Tages soll für alle BBFS Mitglieder eine einvernehmliche Lösung im Konsens gesucht und bestenfalls gefunden werden. Im Focus der Bemühungen der BBFS Mitglieder steht die Erarbeitung von Grundlagen zur Umsetzung von lärm- und schadstoffmindernden Maßnahmen.

Vergleich Richtungsverteilung W16/17 - W18/19 nach Samstagen IFR-Starts



Vergleich Richtungsverteilung Samstage W16/17 - W18/19 IFR-Starts



LFG

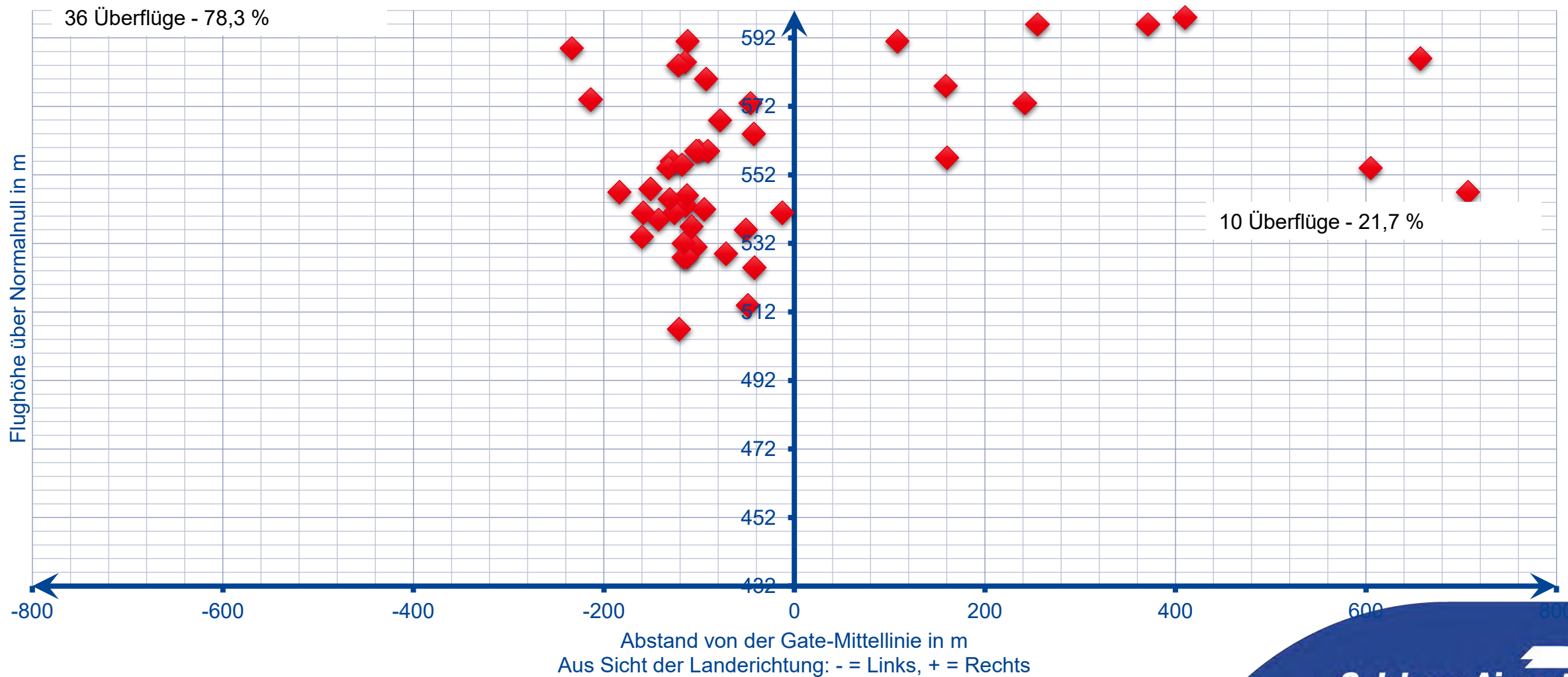
§120a LFG (1) Die Austro Control GmbH hat die zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs erforderlichen An- und Abflugverfahren und Verfahren für den Streckenflug festzulegen. Es ist dabei auf die Abwehr von den der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren, wie insbesondere auf eine möglichst geringe Immissionsbelastung, Bedacht zu nehmen.

(2) Die Austro Control GmbH und die gemäß § 120 Abs. 2 betrauten Flugsicherungsorganisationen können im Rahmen der Wahrnehmung der ihnen übertragenen Flugsicherungsaufgaben die zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs erforderlichen allgemeinen Anordnungen treffen. Es ist dabei auf die Abwehr von den der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren, wie insbesondere auf eine möglichst geringe Immissionsbelastung, Bedacht zu nehmen.

Gate Überflughöhe Moosstraße Ost-West - 22. - 25. März 2019

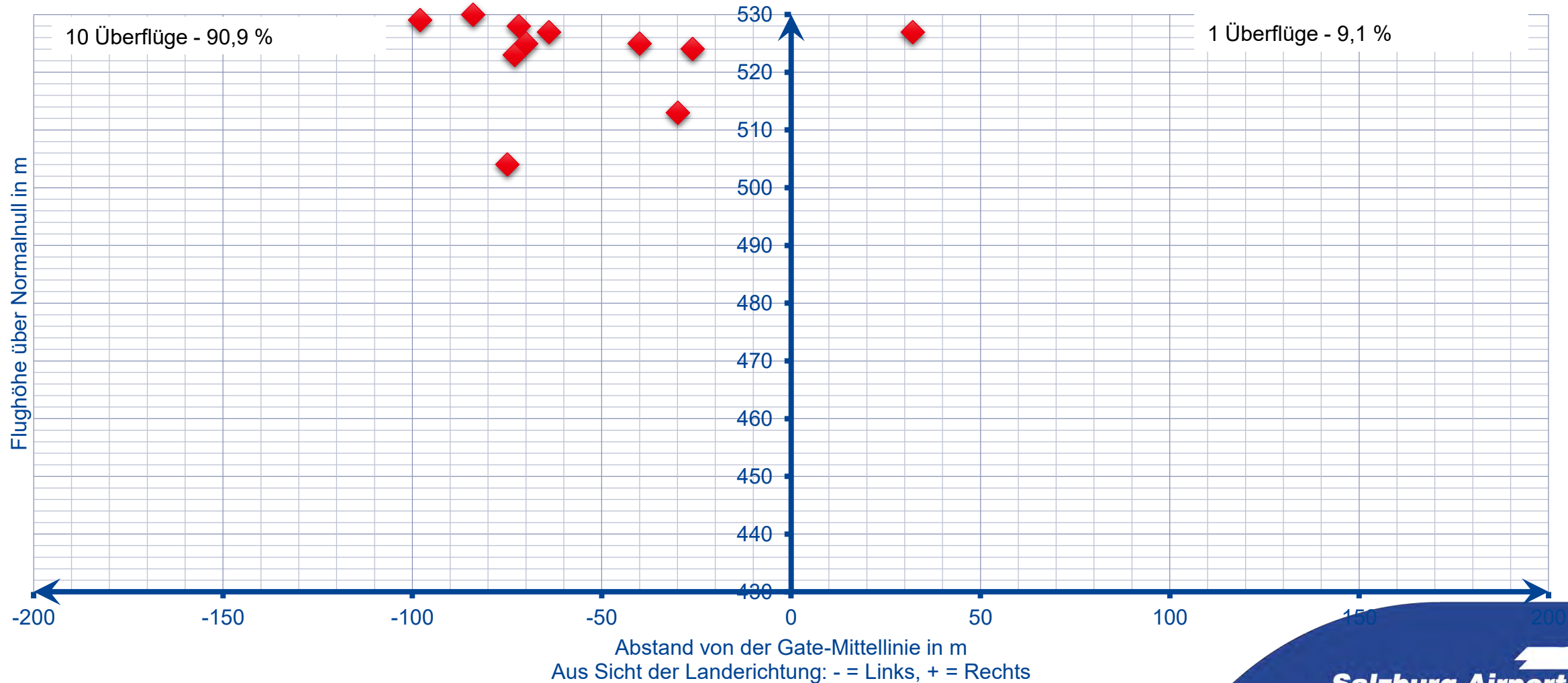
Gatehöhe: Flüge bis 600 m AMSL

Überflugsverteilung Überflughöhe Moosstraße Ost-West

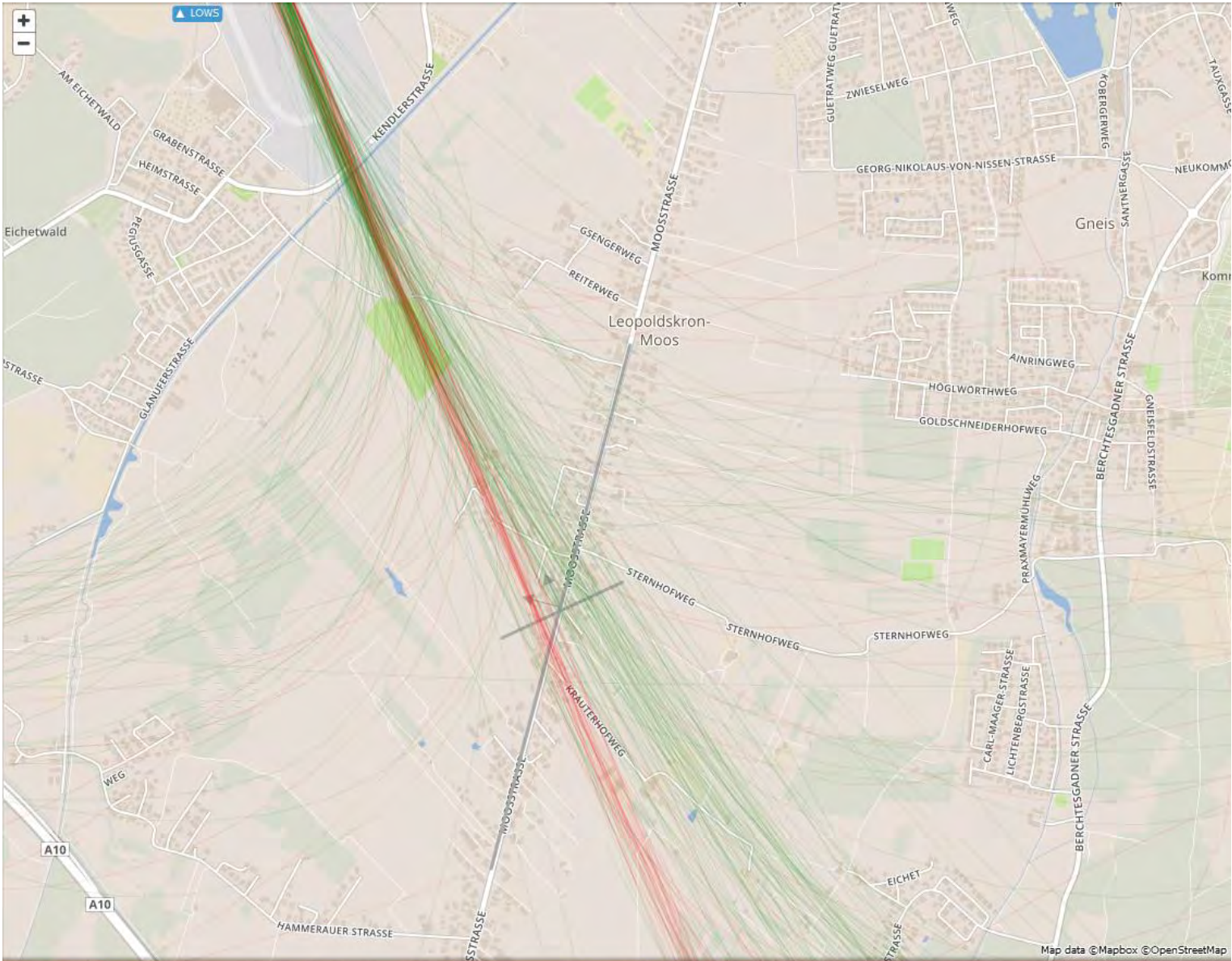


Gatehöhe: Flüge bis 530 m AMSL

Überflugsverteilung Überflughöhe Moosstraße "Centerline" bei Landungen



alle ARR und DEP 22. – 25. März 2019





Schneeweiss Claudia

Von: Typelt Claudia
Erstellt: Donnerstag, 22. November 2018 11:22
Von: 'Ursula König'; Stefan Brugger; Hermann Lutzenberger; Fenninger-Sippel, Büro Stöckl; Brigitte Grill; Lipold Rudolf; AR Günter Oblasser; Reinhold Schmuck; Schneeweiss Claudia; Tazreiter Leopold; Walter Hager; Dieter Watzak-Helmer; Christian Woborsky; Christian Indinger; GV Peter Kopp
Betreff: Info zu EW-Anflug

Sehr geehrte BBFS-Mitglieder,

Im Rahmen der TOP 10 „Allfälliges“ wurde im Rahmen der BBFS-Sitzung am 7. November 2018 ein Anflug von Eurowings anstandet.

Die Vereinbarung wurde um eine Stellungnahme zu diesem Anflug ersucht. Herr Gerald Altenhuber hat mir dazu folgende Informationen geschickt:

Die Crew erhielt, aus dem Süden kommend, eine Freigabe für einen Sichtanflug auf die Piste 33.

Während des Anfluges haben sich die Wetterbedingungen jedoch dahingehend geändert, dass die Landepiste auf 15

ändert werden musste.

Nach dieser Teil des Anfluges wurde, nach Freigabe durch die Flugverkehrskontrolle, als Sichtanflug durchgeführt.

Mit freundlichen Grüßen

Claudia Typelt

Leiterin Umwelt // Head of Environment

Salzburger Flughafen GmbH

Salzbrucker Bundesstraße 95 // 5020 Salzburg - Austria

Telefon: +43 662 8580-226

E-Mail: typelt@salzburg-airport.at

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



Registrierungsnummer: FN61365v | ATU33792606

WICHTIG - ATTENTION ! 24.04.-28.05.2019

Flughafensperre / Closure for all air traffic

Wichtig ab Salzburg!

Winter nonstop nach...

... nach Teneriffa • Fuerteventura

... nach Ghanada • Palma de Mallorca

... nach Nürnberg • London • Belfast • Moskau

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

Fortschrittsskontrolle

Stand April 2019



Flugrouten

14 Punkte Programm

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

Flugrouten

14 Punkte Programm

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

Flugrouten

14 Punkte Programm

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

Flugrouten

14 Punkte Programm

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

Flugrouten

Allgemein

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

Flugrouten

Allgemein

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

Flugrouten

Allgemeine Luftfahrt

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

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

Bodenlärm

Allgemein

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

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

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

Monitoring

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

Monitoring

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

Betriebszeiten

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

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

Thema	Status	Anmerkungen
Stellungnahme zum Aktionsplan strategische Lärmkarten 2017	Erledigt	Stellungnahme des BBFS wird vollinhaltlich übernommen
Gesamtkonzept SFG zu Allgemeiner Luftfahrt	Projekt gestartet	

Öffentlichkeitsarbeit - Kommunikation

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