

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 20.12.2024)

**Protokoll 36. Sitzung des
„BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“**

**Datum: 18. November 2024 / 10.00 Uhr bis 16.30 Uhr
Ort: Salzburger Flughafen GmbH / Sitzungszimmer Direktion**

TOP 1: Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit

Anwesende (o.T.):

(Beilage 1, Anwesenheitsliste)

Karl Sengstbratl / Land Salzburg

Christina Rudorf-Ortner / Stadt Salzburg (bis 14.00 Uhr)

Astrid Rössler / ASA

Günter Oblasser / ASA

Brigitte Grill / ASA

Christian Indinger / Gemeinde Hallein

Stefan Brugger / Gemeinde Wals - Siezenheim

Leopold Tazreiter / Austrian Airlines

Bernhard Dallner / Eurowings

Bernhard Söllner / ACG

Hermann Lutzenberger / Gemeinden Anif, Grödig, Elsbethen

Alexander Weiglhofer / SFG

Norbert Gruber / SFG (bis 12.00 Uhr)

Alexander Klaus / SFG

Claudia Schneeweiß / SFG

Ursula König / Moderation

Nicht anwesend (entschuldigt):

Meik Müller / ASA

Walter Hager / ACG

Markus Pohanka / ACG

Claudia Typelt / SFG

Gäste:

Zu Top 4: Verena Mitgutsch / SFG

Zu Top 5: Bgmst. Bernhard Auinger / AR-Stv. SFG, Bettina Ganghofer / CEO SFG

Bernhard Wodl / CCO SFG

Zu Top 6: Cpt. Thomas Brändle / Salzburg Airport Stützpunktleiter Christophorus 6

Das Protokoll der 35.Sitzung wurde mit E-Mail Beschluss vom 21.06.2024 genehmigt.

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

TOP 3: Informationsaustausch

Entwicklung und Zusammenarbeit mit der Fluglärmkommission (FLK), Bericht aus der Sitzung vom 07.11.2024

Weiglhofer: Von österreichischer Seite haben Frau Ganghofer, Herr Weiglhofer, Herr Klaus (SFG), Herr Söllner (ACG) und Frau Löblich (BMK) teilgenommen. Bürgermeister aus Österreich waren auch diesmal nicht eingeladen.

Bis auf TOP 7 ist die Sitzung unaufgeregter verlaufen.

„TOP 7: Fortführung der Konsultationen aufgrund des erfolglosen Meinungsaustausches nach Art. 10 des Staatsvertrags und Verlangen der Einberufung eines Schiedsgerichts zur Beilegung der Meinungsverschiedenheit(en) nach Art. 12 Abs. 2ff des Staatsvertrages.“

Einer vom FLK-Vorsitzenden beantragten Beschlussvorgabe über die Abhaltung eines Schiedsgerichtes konnte aufgrund fehlender Kompetenz der FLK nicht stattgegeben werden.

Das gesamte Vorgehen zu TOP 7 wurde mehrheitlich kritisch gesehen.

Die Beschlussvorlage wurde daher dahingehend abgeändert, dass ein Auftrag an die Ministerien zur engeren Zusammenarbeit ergehen soll.

Söllner: Aus Sicht der zuständigen deutschen und österreichischen Ministerien gibt es seines Wissens keine Meinungsverschiedenheiten. Die Vorgehensweise in der FLK am 07.11.2024 entspricht nicht den Vorstellungen zu einer respektvollen Zusammenarbeit.

Söllner bietet an, Unterlagen zu diesem Thema zu prüfen und, sofern sie öffentlich zugänglich sind, an die Teilnehmer im BBFS weiterzuleiten.

Die nächste FLK findet am 10.04.2025 in Freilassing statt.

Beschluss: Der BBFS stellt den Antrag auf Übermittlung des Schriftsatzes zu TOP7 der FLK vom 7.11.2024 (SFG) und den Antrag zur Sichtung der Unterlagen zum Thema FLK und zur Weiterleitung an den BBFS, sofern diese Unterlagen öffentlich zugänglich sind (ACG).

Berichte über Treffen in der Zwischenzeit

- **Bürgermeisterfrühstück am 30.10.2024:** Bei einem von der SFG initiierten Bürgermeisterfrühstück treffen sich die Bürgermeister der deutschen und österreichischen Umlandgemeinden. Die Plattform bietet Gelegenheit zu einem informellen Austausch über vielfältige Themen u.a. über den Flughafen. Freilassing war diesmal nicht anwesend.

TOP 4: Lärmentgelte Dr. Mitgutsch

(Beilage 3, Lärmentgelte am Flughafen Salzburg)

- Ab 1.1.2024 besteht in Österreich die Verpflichtung zur Einführung von lärmabhängigen Gebühren. Alle österreichischen Flughäfen haben sich für ein Modell, das als Grundlage Lärmzertifikate verwendet, entschieden. Das Salzburger Modell wurde vom BMK genehmigt (Einteilung in 4 Kategorien, dB/Sitzplatz, Berechnungsmatrix, Bonus-Malus System).
- Für jedes LFZ wird vom Hersteller ein Lärmzertifikat bei der Erstzulassung

ausgestellt. Dieses wird bei Änderungen am LFZ, z.B. Umstellung auf ein leiseres Triebwerk, Einbau einer zusätzlichen Sitzreihe, adaptiert. Mit Lärmzertifikaten ist daher eine objektive Abbildung der Lärmentwicklung möglich.

- Messungen haben die Nachteile, dass der Lärm von verschiedenen Faktoren abhängt (z.B. das Anflugverfahren) und die Airlines weniger Planungssicherheit bezüglich dieser Kosten haben.
- Eine Maßnahme zur Umsetzung des „ICAO Balanced Approach“ besteht in der Einführung von lärmabhängigen Entgelten. Bereits seit 2008 wird in Salzburg eine weitere Maßnahme umgesetzt: das Verbot lauter Chapter-III-Flugzeuge. Darüber hinaus wird die Optimierung von Flugrouten in Zusammenarbeit mit der ACG erarbeitet.

Vergleich Deutschland / Österreich, Beispiel Flughafen Berlin

Ein direkter Vergleich mit dem Flughafen Berlin ist aufgrund der Unterschiede in Größe und Baujahr/Alter nicht zweckmäßig. Am neu errichteten Berliner Flughafen hat man sich offenbar für das Messsystem entschieden. In Salzburg ist dies aufgrund des Aufwands nicht realisierbar.

Das Urteil zum Flughafen Berlin-Brandenburg widerspricht laut **Mitgutsch** nicht dem System in Salzburg, sondern bestätigt die von BER gewählte Variante. Ebenso wird durch das Urteil, die im österreichischen FEG festgelegte Aufkommensneutralität nicht in Zweifel gestellt. Im Urteil wird festgestellt: „Der Grundsatz der Aufkommensneutralität ist ausdrücklich weder in der Richtlinie 2009/12/EG noch in § 19b LuftVG zu finden, folgt aber aus dem Sinn und Zweck des Kostenbezugs.“

Oblasser interpretiert das Brandenburg-Urteil konträr. Seiner Meinung nach lässt sich das Urteil dahingehend auslegen, dass die Verpflichtung zur Kostenneutralität aufgehoben wird, wenn ein Flughafen Defizite erwirtschaftet. Dies ermögliche es, Gewinne zu erzielen. Ein Vorgehen, das im Hinblick auf die geplante Terminalerneuerung am Flughafen Salzburg als sinnvoll erscheint.

Weiglhofer: Die Mittelfristplanung der Salzburger Flughafen GmbH weist aus heutiger Sicht trotz Terminalerneuerung ein geringes positives Ergebnis aus.

Lutzenberger: Ob der Flughafen in Zukunft unter Berücksichtigung der Abschreibungen, die bei einem derartigen Bauvorhaben erfolgen, positiv oder negativ wirtschaftet, wird erst die Zukunft zeigen.

Seine Vermutung ist, dass das Salzburger Modell für „die Kleinen“ eine Belastung und für „die Großen“ eine Begünstigung bringt. Erst wenn genaue Zahlen vorliegen kann das Verhältnis zwischen GAC/Business und Linie/Charter und die Wirksamkeit des Modells evaluiert werden.

Vergleich der Erfahrungen mit dem Flughafen Wien

In Wien wird schon länger auf Basis von Lärmzertifikaten und einer sehr komplexen und teuren Software im Hintergrund mit lärmabhängigen Gebühren gearbeitet.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 20.12.2024)

Wirkungshypothesen und bereits ablesbare Trends / bisherige Erkenntnisse über Wirksamkeit in Salzburg

Ziel:

- Airlines/LFZ-Betreiber sollen leisere LFZ in SZG einsetzen, vor allem im Großflug
- Höhere Landegebühren bei General Aviation

Mitgutsch:

Die Umsetzung des Salzburger Modells hat sich bisher als gut administrierbar erwiesen. Die angeforderten Lärmzertifikate wurden größtenteils von den Airlines und LFZ-Betreibern eingereicht. Airlines und LFZ-Betreiber, die die Zertifikate nicht vorlegen, werden automatisch der Kategorie 4, also die lauteste und damit teuerste, zugeordnet. Eine Unterscheidung in gewerblichen und nicht gewerblichen Flug wird nicht vorgenommen.

Die Wirkungshypothesen des Modells sind:

- Airlines / LFZ Betreiber versuchen möglichst geringe Lärmentgelte zu zahlen, sie melden daher ihre Lärmzertifikate.
- Das Modell der Lärmzertifikate, die flugzeugspezifisch sind, (statt Messungen) mit dem Bonus/Malus-System kann ein ausreichender Anreiz sein, um sich für den Einsatz leisere LFZ zu entscheiden. Messungen der einzelnen Flüge würden keinen Mehrwert bringen.
- Das dB/Sitzplatz- Modell soll große, moderne LFZ bevorzugen statt tendenziell viele, kleine und lautere LFZ im Privatflugbereich.

Aufgrund der kurzen Laufzeit des Modells ist es noch nicht möglich, fundierte Analysen zu machen. Markteinflüsse können ebenfalls schwer abgeschätzt werden. Aktuell sind zu wenige neue LFZ auf dem Markt, bedingt durch Lieferengpässe und Ersatzteilprobleme. Neue A320neos werden überwiegend auf Langstrecken eingesetzt, da diese auch weniger Treibstoff verbrauchen.

Grundsätzlich wollte man in SZG bereits ab 01.01.2023 lärmabhängige Lärmentgelte bezogen auf bestimmte Luftfahrzeugtypen einführen. Im Nutzerausschuss stellte sich dann aber heraus, dass doch die Lärmzertifikate objektiver sind, wenn auch aufwendiger in der Administration.

Die Umstellung des LFZ-Mixes einer Airline ist ein langwieriger Prozess, da Airlines in der Regel langfristig planen. Mittelfristig sollte das neue Modell einen entsprechenden Anreiz bieten.

Modell 2025→ Anpassungen

Da die Erhebung von lärmabhängigen Gebühren jährlich aufkommensneutral gestaltet werden muss, werden die Abschläge 2025 angepasst. Der Bonus in Kategorie 1 wird auf 20 % erhöht. Für den Flughafen Salzburg bzw. seine Nutzer ist aber gleichzeitig eine stabile Entgeltentwicklung unbedingt notwendig.

Ab 2025 werden Hubschrauber in die Regelung miteinbezogen. Flugzeuge mit weniger als zwei Sitzplätzen sind weiterhin von der Regelung ausgenommen.

Offene Fragen für die nächste Sitzung:

- Kriterien und Lenkungswirkungen? Haben Lärmentgelte überhaupt eine Wirkung?
- Für wen ist das Salzburger Modell ein Anreiz, auf leisere LFZ umzustellen – für wen nicht?
- Warum sind 2-Sitzer von der Regelung ausgenommen? Wieviel % stellen diese 2-Sitzer dar → statistische Auswertung?
- Wie groß sind die Abweichungen / Unterschiede bei den 4 Lärmkategorien?
- Zu welchem Anteil ist die Flotte von Red Bull erfasst?
- Wie könnte ein Modell gerecht gestaltet werden, so dass jeder gemäß seines Lärmaufkommens beteiligt ist?

Der BBFS äußert den Wunsch, vor Änderungen des Lärmentgeltmodells informiert zu werden.

Lutzenberger schlägt ein Modell vor, nach dem der lärmabhängige Teil des Entgelts mit einem progressiv steigenden Preis pro verursachte dB ermittelt wird.

Weiglhofer: Der Flughafen nützt auch andere Möglichkeiten zur Steuerung des Flugaufkommens. Im Rahmen der Änderung bei den Entgelten wurden Vergünstigungen gestrichen und die Preise für Handling und Parken erhöht. Diese Maßnahmen haben zu zahlreichen Beschwerden von Seiten der betroffenen Piloten geführt.

TOP 5: 10 Jahre BBFS

Rückblick und Ausblick seitens des BBFS (SFG, ASA, Gemeinden)

Der BBFS aus der Sicht des Aufsichtsrates **Bgmst. Auinger:**

Der Bürgerdialog im Rahmen des BBFS ist ein wichtiges Bindeglied zwischen dem Salzburg Airport, Anrainern und allen am Fluggeschehen Beteiligten. Dieser konstruktive Dialog soll auch weiterhin aktiv geführt werden.

Seitens des Eigentümers Stadt wird das Unternehmen Flughafen nicht in Frage gestellt. Es gibt aber auch keinen Druck von Seiten der Eigentümer, den Gewinn zu erhöhen. Klare Ausrichtung des Unternehmens ist: Passagierzahlen stabil halten und dabei Qualität steigern. Der Flughafen Salzburg ist ein teurer Flughafen und es wird hier kein Flugverkehr eingekauft. Die optimale Erreichbarkeit ist eine ideale Bedingung für eine Stadt wie Salzburg, die unter anderem vom Tourismus lebt. Als Anwohner im Süden erlebt auch Auinger die Situation aus erster Hand: Im Sommer bleibt die Belastung überschaubar, während der Winter sicherlich mehr Herausforderungen mit sich bringt. Das Unternehmen steht vor großen Aufgaben. Ziel ist es, nicht primär zu wachsen, sondern ein bereicherndes Angebot für die Region zu schaffen und sichere Arbeitsplätze zu bieten. Seit seinem Amtsantritt im Mai 2024 ist kein Bürgeranliegen zum Flughafen Salzburg eingelangt. Auinger freut sich immer über Einladungen zu Gesprächen und ist offen, in den Dialog zu treten.

Der BBFS aus Sicht der SFG Geschäftsführung:

Ganghofer: In Deutschland wird der Dialog mit den Anrainergemeinden und den Stakeholdern im Rahmen der politisch institutionalisierten FLK geführt. In Salzburg hingegen zeichnet sich der Dialog im BBFS durch ein hohes Maß an freiwilligem

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 20.12.2024)

Engagement aus. Das gemeinsame Ziel besteht darin, die Themen möglichst effektiv aufzubereiten und gemeinsam voranzutreiben.

Zwar werden häufig Kompromisse gefunden, doch diese sind in der Regel besser als keine Lösung. Der Bericht aus dem BBFS findet sich als fixer Punkt in jeder Aufsichtsratssitzung der SFG.

Präsentation SFG, ASA, Südgemeinden
(Siehe Beilage 4 PPP „10 Jahre BBFS“)

Folgenden Bemerkungen/ Fragen wurden angesprochen:

- Gibt es ein Agreement zwischen BMK/ACG und Eigentümern, dass das BMK/ACG keine Routen festlegt, ohne vorab zu informieren - Stichwort Baulandreserven? Technische Entwicklungen eröffnen neue Möglichkeiten für die Routenfestlegung. **Söllner** stellt hier noch einmal klar, dass die ACG im Rahmen ihres gesetzlichen Auftrages entscheiden muss und dass eine Entscheidung über eine Routenfestlegung keiner Abstimmung mit Stadt oder Land Salzburg bedarf. Es sind genaue Kriterien für die Einführung von neuen Routen festgelegt, an die sich ACG halten muss (Stichwort: 5 Einwohner werden belastet, 40 werden entlastet, kürzere Flugstrecke, Umweltschutz...)
- Die Position der ACG im BBFS beschreibt **Söllner** so: bestmöglich informieren, Stimmungen/Befürchtungen einholen, die dann in eine Entscheidung einfließen. Was schlussendlich umgesetzt wird, liegt aber im Ermessen der ACG.
- Ist die Stadtentwicklung als öffentliches Interesse ein Kriterium, das die ACG bei der Festlegung einer neuen Route zu berücksichtigen hat? Diese Frage bleibt vorläufig offen.
- Auf der Webseite der ACG (www.austrocontrol.at) stehen unter dem Kapitel Unternehmen → Umwelt → Flugrouten zahlreiche wertvolle Informationen zur Verfügung. Eventuelle neue Flugrouten werden auf dieser Webseite frühzeitig angekündigt. Stellungnahmen und Verbesserungsvorschläge sind einfach durchzuführen.
- An wichtigen Stellen (ACG, BMK, Land Salzburg) hat es personelle Veränderungen gegeben. Im BBFS wird es als wichtig erachtet, dass ein guter Informationsfluss an diese neuen, nun entscheidungsberechtigten Personen, gewährleistet wird, damit sie mit dem Hintergrundwissen gute Entscheidungen treffen können.

Sengstbratl: Es ist gewährleistet, dass die Historie nicht verlorengeht. Er wird das Thema für seine entsendende Behörde (Eigentümer Land) mitnehmen.

Söllner: Das BMK mit Feedbackschleife über ACG ist mit der Historie vertraut.

- Modell Wien: In Wien gibt es ein PNK mit Zielwerten aufgrund von Windprognosen.
- Seitens der Anrainergemeinden wird hervorgehoben, dass der Ausgleich der wirtschaftlichen Interessen und der Interessen der AnrainerInnen für den Stadtflughafen Salzburg essentiell ist.

Zusammenfassung aus dem Kurzbericht:

Die Entwicklung des BBFS, seine konkreten Ergebnisse und zukünftigen Themen wurden aus verschiedenen Perspektiven beleuchtet. Es wird festgehalten, dass viele konkrete

Ergebnisse erzielt wurden, und, auch wenn nicht alle Probleme gelöst werden konnten, sie offen angesprochen wurden und im BBFS kontinuierlich nach Verbesserungen gestrebt wird. Der BBFS hat sich als professionelles Arbeitsgremium für einen Ausgleich von wirtschaftlichen Interessen und den Interessen der Anrainer und Anrainerinnen bewährt und soll beibehalten werden.

TOP 6: Allgemeine Luftfahrt

Abflüge von Rettungsflügen über die Altstadt

Hubschrauber Flüge in der Nacht

Frage bei Flug ohne Patienten / gibt es Alternativen hier nicht über die Altstadt zu fliegen (Beilage 5 Präsentation ÖAMTC)

Kapitän Thomas Brändle, ÖAMTC Stützpunktleiter Christophorus 6, erläuterte detailreich den Ablauf für Rettungseinsätze mit seinen Möglichkeiten und Rahmenbedingungen.

- Pilot bringt Notarzt (NA) so schnell wie möglich zum Patienten
- Flugretter (FR) unterstützt den Piloten bei Navigation und Kommunikation und unterstützt den Notarzt am Einsatzort
- In Österreich gibt es 3 Unternehmen, die Rettungsflüge durchführen
- Christophorus Pilot ist in Salzburg beim ÖAMTC angestellt
- Gesamt in Österreich gibt es 18 ganzjährige ÖAMTC Stützpunkte mit einer Flotte von 30 Hubschraubern
- Das Fluggerät, ein AH135 wird vom CFV (Christophorus Flugrettungsverein) betrieben (nicht gewinnorientiert) mit neuester Ausrüstung ist Tag- und Nachteinsatz möglich,
- Dienstzeiten: von 7:00 Uhr bis Sonnenuntergang (Beginn fliegerische Nacht)
- im Winter ist nun ein Einsatz bis mindestens 19.00 Uhr mit Unterstützung von Nachtsichtgeräten möglich. Ab 19:00 Uhr ist der Pilot außer Dienst, der Notarzt wechselt dann in das LKH → 2 Notärzte im Dienst. In Stadt und Land Salzburg sind immer 24/7 2 NAs im Einsatz.
- Statistik: über 20.000 Einsätze pro Jahre. 50% davon sind neurologischer/internistischer Natur, Unfälle bewegen sich im einstelligen Bereich
- Am Flughafen Salzburg ist zusätzlich ein Notarzteinsatzfahrzeug NEF stationiert, falls wetterbedingt nicht geflogen werden kann. Man braucht Sichtflugbedingungen bis zum Einsatzort
- Sportunfälle: Einsatz wird komplett an den Patienten verrechnet
- Das Einsatzgebiet ist fließend, Überlappung mit angrenzenden Hubschrauberstationen, auch grenzüberschreitende Kooperation
- Flugrettung wurde im Jahr 2000 als Aufgabe an die Länder übergeben, vom Land wurde die Aufgabe an das Rote Kreuz (RK) übertragen. Neben der ÖAMTC Christophorus Flotte gibt es noch die Martin-Flugrettung von Heli Austria.
- Die Bereitstellung des Personals (NA, FR), Disponierung und Verrechnung erfolgt über das RK → daher gibt es keinen Konkurrenzdruck
- Die Alarmierung erfolgt über die Notrufnummer 144. Medizinisches Problem wird geschildert → Computer schlägt auf Basis der Daten die Einsatzart vor → z.B. Christophorus 6 → Datenübermittlung auf Handy und ins Cockpit, Kontrolle Daten → Abflug innerhalb von 3 min

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 20.12.2024)

Anschließende Diskussion/ Anmerkungen/Fragen:

Söllner: Die Zusammenarbeit zwischen ACG und Flugrettung ist genial und funktioniert sehr gut.

Brändle: Unterschiede Einsatzflug:

- Im Einsatz darf mit dem Helikopter überall gelandet werden, Privatflug braucht eine Außenlandegenehmigung
- Polizeieinsatzflüge (Verkehrsüberwachung, Kontrollflüge..): Gem. § 145 LFG können Polizeieinsatzflüge zu jeder Tages- und Nachtzeit durchgeführt werden.
- Rettungseinsatzflüge mit Landung in SZG sind derzeit noch an die Betriebszeiten des Flughafens gebunden → einfache Lösung wäre, die Bestimmung des § 145 auf Rettungshubschrauber auszuweiten → wurde vom Gesetzgeber nicht gemacht
- Umstellung auf Einsatzmöglichkeit 24/7 (besonders für Auftanken wichtig → Lösung muss gemeinsam mit der Politik erarbeitet werden (Kostenfrage)
- groteske Situation: Landung auf der Wiese vor dem Flughafen ist gesetzlich erlaubt, Landung am Flughafen aber nicht

Rössler: Über die Ausweitung der Betriebszeiten am Flughafen Salzburg entscheiden Eigentümer Land und Flughafen gemeinsam. In Graz und Linz wurde die Ausweitung der Betriebszeiten bereits beantragt. Voraussetzung für die Erteilung der Genehmigung ist die Beibringung eines Lärmkonzeptes.

Eine Zunahme von Rettungseinsatzflüge ist durch die Zunahme von Sportunfällen vorprogrammiert.

Könnte die Genehmigung 24/7 auf andere Betreiber ausgedehnt werden?

Wie wird unterschieden? Wie kann man eine Zunahme vermeiden?

Brändle: Eine Erlaubnis für 24/7 ist an hohe gesetzliche Auflagen für den ÖAMTC gebunden. Für Private wird es nach Meinung von Brändle keine Erlaubnis geben.

Oblasser: Kann ein Rettungshubschrauber „verschieden“ eingesetzt werden. Am Vormittag Rettung, am Nachmittag Spaß?

Brändle: Nein, das ist nicht möglich.

Für den Einsatz eines Notarztes gibt es einen genauen Kriterienkatalog, wann dieser zum Einsatz kommen muss. Manchmal stellt sich erst am Einsatzort die tatsächliche Notwendigkeit der Beiziehung eines Notarztes heraus. Für die Entscheidung Notarzt ja/nein ist die Entscheidungszeit extrem kurz.

Rössler: Wird der Flug vom LKH leer zurück zum Stützpunkt ebenfalls als Einsatzflug definiert → damit der Helikopter schnellst möglich wieder einsatzfähig ist?

Brändle: Ja, der direkte Flug vom LKH zum FH dauert 2 min. Ein Flug in größere Höhe oder größerem Radius verlagert das Problem und hat keinen positiven Effekt auf die Lärmentwicklung.

Die Lärmentwicklung hängt auch vom Standort und von der Windrichtung ab. Im Hubschrauber selbst kann die Lärmentwicklung nicht beeinflusst werden.

Söllner: Die Flughöhe beträgt 200 m über Grund. Aber im Einsatz ist ein Helikopter klarerweise an keine bestimmte Flughöhe gebunden.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 20.12.2024)

Oblasser: Wenn das UKH angefliegen wird, wird über die Altstadt geflogen. Zwischen den Stadtbergen ist die Lärmentwicklung hoch.

Brändle: Hier wird über die Altstadt geflogen. Wenn es die konkrete Situation zulässt werden aber von den Piloten bekannte sensible Gebiete (z.B. Festspielzeit) nicht überfliegen. Das Bemühen um Lärmvermeidung gilt aber nicht nur bei Flügen über der Altstadt, sondern generell.
Anweisungen der Flugsicherung müssen befolgt werden.

Brändle hebt die gute Zusammenarbeit mit dem Flughafen und der ACG hervor und bietet an, jederzeit für Fragen zur Verfügung zu stehen.

Der BBFS bedankt sich für die umfassende Information.

(Zitat E-Mail vom 20.11.2024 **Rössler:** „solche Inputs und die Auseinandersetzung mit diesen Fragen im BBFS machen den Mehrwert dieses Gremiums aus.“).

TOP 7: Arbeitsgruppe Daten und Transparenz / Modell Insight Full Stand der Dinge / Terminplan, nächste Schritte

In einer Arbeitsgruppe am 10.6.2024 erfolgte ein Abgleich mit den Anliegen der Anrainer und den Darstellungsmöglichkeiten des Modells. Das Modell wurde nun vom Hersteller entsprechend adaptiert und fertiggestellt. Es sollte, nach Abschluss der Einschulungen, Anfang 2025 laufen. Im nächsten BBFS werden die ersten Erfahrungen in der Praxis reflektiert. Das Modell deckt lt. **Lutzenberger wahrscheinlich** 98 % der gewünschten Darstellungen ab – Messstellen, Flugspuren mit Zeitversetzung, bewegte Bilder). Die Gemeinden können weiterhin Ergänzungswünsche einbringen. Die Darstellung einer Lärmkurve bzw. eines Lärmverlaufs für einen Einzelflug wäre zwar praktisch möglich, ist aber zu aufwendig.

TOP 8: Aktionsplan Umgebungslärm des BMK und Stellungnahmen
Thema wird auf die nächste 37. Sitzung vertagt.

TOP 9: Aktuelle Projekte

PFAS

Weiglhofer: PFAS bleibt leider weiterhin ein Thema. Die Aktivkohlefilter sind im Einsatz, die Sicherungsphase konnte noch nicht abgeschlossen werden. Das gesamte kontaminierte Gebiet konnte noch nicht vollständig abgegrenzt werden. Weiter Bohrungen und Testungen sind notwendig.

Informationen zum Thema PFAS sind auf der Webseite des Flughafens publiziert. Für Ende 2024 ist ein Update den Standort Flughafen betreffend geplant. Für alle anderen Fragen zum Thema PFAS wird auf die zuständige Behörde (Land) verwiesen.

Der Flughafen Salzburg wurde unfreiwillig zum Pionier in der PFAS-Problematik, die nun auf alle Lebensbereiche übergreift.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 20.12.2024)

Terminalerneuerung und andere bauliche Entwicklungen

Terminalerneuerung:

In der nächsten Sitzung des Aufsichtsrates am 17.12. 2024 werden die aktuellen Pläne (Entwurfsplanung) vorgestellt.

Der Flughafen hat sich bewusst gegen einen teuren Architekturwettbewerb ausgesprochen und arbeitet mit einer Generalplaner Firma ATP und in weiterer Folge mit Professionisten. Im Jahr 2025 soll mit der Detailplanung begonnen werden.

Eckpunkte:

- weniger Gates, weniger Check-in → Reduktion auf 1000 Pax / h

Antrag: Nach der AR-Sitzung werden die Pläne einer AG zur Einsicht bereitgestellt. (Teilnehmer: interessierte BBFS-Mitglieder) Organisation: SFG

Hotelprojekt, Projekt Red Bull:

Bei beiden Projekten befindet man sich in Verhandlungen.

Begleitmaßnahmen zur Terminalerneuerung:

Überdachung des Parkhauses mit Photovoltaik → Ziel CO2 Nettoneutralität in 20xx

Zrost Gelände:

Derzeit keine Bautätigkeit → Müll wird entsorgt.

EES Entry-Exit System

Die biometrische Registrierung bei Ein- und Ausreise in und aus dem Non-Schengen-Staaten ist Teil eines großen EU-Projekts. Die Einführung des Entry/Exit-Systems (EES) wurde bereits mehrfach verschoben, da viele Länder sich als „nicht bereit“ einstufen. Der Einreiseprozess wird dadurch voraussichtlich länger dauern, was einen erhöhten Platzbedarf mit sich bringt. Aus diesem Grund wurde eine ehemalige Gerätehalle umgebaut. Zu den bereits vorhandenen 6 Schaltern wurden 22 zusätzliche geschaffen. Die technische Infrastruktur wird vom BMI bereitgestellt, während die Verantwortung für die Bereitstellung der Fläche und die baulichen Maßnahmen bei der SFG liegen. Die Kosten für das Provisorium belaufen sich auf ca 3,2 Mio €.

Schallschutzprogramm

Seit der Wiederaufnahme des Förderprogramms am 01.04.2024 wurden insgesamt 27 Anfragen/Anträge eingereicht, davon waren 11 förderwürdig und wurden bereits vollständig abgeschlossen.

Ausbezahlte Fördermittel:

- 2023: 86.487,94 €
- 2024: 6.985,07 €

Gesamtförderbilanz seit 1972:

- Geförderte Objekte: 790
- Gesamtkosten: 4.412.121,93 €

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 20.12.2024)

TOP 10: Überprüfung ToDo-Liste: erfolgt

TOP 11: Medienmitteilung

Statements werden gesammelt. Aussendung erfolgt zeitnahe über SFG-Pressabteilung.

TOP 12: Arbeitspläne und nächste Schritte; Organisatorisches und Termin Frühjahr 2025.

Die nächste Sitzung findet am 31. März 2025 von 10-17 Uhr am Flughafen Salzburg statt.

TOP 13: Rückbindung und Kommunikation nach außen

Über Kurzbericht und Protokoll samt Beilagen.

TOP 14: Allfällig

- Vorstellung Bernhard Wodl als neuen Verkehrsleiter der SFG.
- Antrag Richtung Land sich im BBFS deutlicher zu zeigen.
- Antrag Richtung Stadt, dass auch die Bevölkerung der Stadt im BBFS mit einer Person vertreten sein soll.
- Antrag Richtung SFG: Um einen Überblick über die Entwicklung zu bekommen, soll der jährliche Bericht an das BMK über die Überschreitung der 98dB-Lärmgrenze für die letzten 10 Jahre dem Protokoll beigelegt werden. (Beilage 7 Berichte BMK)
- Die BBFS-Webpage soll von den Teilnehmern überprüft und Änderungswünsche/ Wünsche zu Verlinkungen bei SFG deponiert werden.

König bedankt sich bei allen Teilnehmern für die sehr gute und konstruktive Sitzung und schließt um 16:30 Uhr.

Aktionsplan neu

Nr.	Wer	Sitzung	Was	Bemerkung	Zeitraumen erledigt
1	MT		Kurzberichte der Sitzungen	laufend	
2	SFG		Fortschrittskontrolle anpassen	laufend	
3	AG Leiter		Protokolle der AGs verteilen	laufend	
4	Alle		Durchsicht Kurzbericht und Fortschrittskontrolle und Bekanntgabe der Änderungswünsche an Moderation bzw. SFG	laufend	
5	ACG	34.BBFS 13.11.23 36.BBFS 18.11.2024	Eintragung im Flugplan: „gewerblicher Flug“ ACG liefert ICAO Definition	Wird dem Protokoll beigelegt (Beilage 8)	
6	Stadt / Rudorf-Ortner	35.BBFS 29.04.2024	Anrainervertretung Stadt mit Bürgermeister klären Es sollte auch einen Anrainer aus der Stadt im BBFS geben	In Vorbereitung Thema wird in 36. Sitzung aufgegriffen→ Antrag wurde gestellt und Thema wird weiterverfolgt	
7	SFG	35.BBFS 29.04.2024	Vorbereitung 10-Jahres Feier	36. BBFS 18.11.2024	erledigt
8	SFG / Weiglhofer	35.BBFS 29.04.2024	Einladung Vertreter ÖAMTC	Thomas Brändle /ÖAMTC am 18.11.24	erledigt
9	SFG / Typelt	35.BBFS 29.04.2024	Termin AG Daten und Transparenz koordinieren	hat am 10.6.2024 stattgefunden	erledigt

10	SFG / Typelt	35.BBFS 29.04.2024	Pflichtenheft / Bestellung Gatwick an ASA / Rössler übermitteln	„Das Pflichtenheft bzw. die Bestellung von London Gatwick wurde nicht übermittelt, da zwischen LGW und Envirosuite Vertraulichkeit vereinbart wurde.“ Info per Mail an Rössler, Lutzenberger, Oblasser am 5.6.2024	erledigt
11	ACG / Söllner	35.BBFS 29.04.2024	Ergebnisse aus Transparenz-Gremium aktiv an BBBFS weiterleiten	Wird dem Protokoll beigelegt	2 x jährlich
12	SFG / Typelt Weiglhofer	35.BBFS 29.04.2024 36.BBFS 18.11.2024	Modell Lärmentgelt: ► Klärung Diskrepanz zwischen Rechtsmeinung SFG und dem BMK- Schreiben an ASA ► Differenzierung D und A ► Evaluierung der Wirksamkeit des Modells der SFG		wird in der 37. BBFS Sitzung weiterverfolgt
13	SFG	36.Sitzung 18.11.2024	Antrag an FLK - Vorsitzenden auf Übermittlung des Schriftsatzes zu TOP7 der FLK vom 7.11.2024 den		
14	ACG	36.Sitzung 18.11.2024	Antrag zur Sichtung der Unterlagen zum Thema FLK und zur		








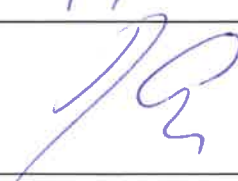
(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 20.12.2024)

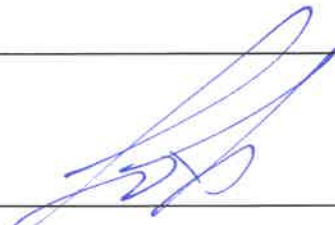


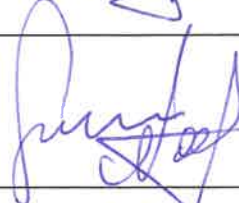

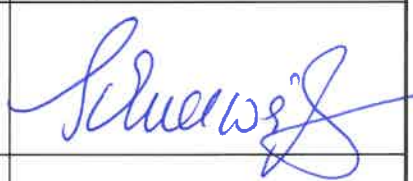
			Weiterleitung an den BBFS, sofern diese Unterlagen öffentlich zugänglich sind		
15	Land / Sengstbratl		Rückbindung, dass die Historie zu BBFS/FLK bei neuen Entscheidungsträgern im Land nicht verloren geht		

Beilagen:

- 1 Anwesenheitsliste
- 2 genehmigte TO
- 3 Präsentation Lärmentgelte
- 4 Präsentation „10 Jahre BBFS“
- 5 Präsentation ÖAMTC
- 6 Pressemitteilung „10 Jahre BBFS“
- 7 Berichte BMK Überschreitung 98dB der letzten 10 Jahre
- 8 ICAO Definition Eintragung im Flugplan: „gewerblicher Flug“
- 9 Ergebnisse aus ACG Transparenz-Gremium

Anwesenheitsliste**36.Sitzung BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg****Datum / Zeit: 18.11.2024 / 10.00 -17.00 Uhr****Ort: Salzburger Flughafen GmbH / Sitzungszimmer Direktion**

	Name Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	Unterschrift
1	Klaus Alexander STG	
2	Brugger Stefan Wals-Siezenheim	
3	Christian Indinger Stadlgemeinde Hallein	
4	H. Lutzenberger Amf + Grödlip + Elisabethen	
5	Zudof-Ortner Stadlgemeinde Salzburg, Bez.	
6	ASA Astrid Rössler	
7	ASA Günther Oblaser	
8	ASA Frigitta Grill	

9	ACG Bernhard Sölkner	
10	EUROWINGS Bernhard Deller	B. Del
11	TARREITER Leopold AUSTRIAN AIRLINES / LHG	
12	Alexander WEIGLHOFER SFG	
13	GÄUBER NORBERT SFG	
14	COMPOSTBRATE LANN SBG	
15	e. Schneweiß SFG	
16	u. König Moderation	
17		
18	<u>GÄSTE</u> Gaughofer, SFG	
19	Wiedl, SFG	
20	Minger, Bgmw. Stadt Stg	
21.	Brändle ÖAHTC, Mitglied SFG,	

BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg
36. Sitzung

Datum: 18. November 2024 / 10.00 bis 17.00 Uhr
Ort Sitzungszimmer
Moderation Ursula König

Tagesordnung (Vorschlag Moderation)

1. Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit
2. Tagesordnung
3. Informationsaustausch
 - FLK 7.11. 24
 - ...

4. Lärmentgelte (mit Fr. Mitgutsch)
 - Vergleich Deutschland und Österreich, Beispiel Flughafen Berlin
 - Vergleich der Erfahrungen der österreichischen Flughäfen Wien, Innsbruck, etc.
 - Wirkungshypothesen und bereits ablesbare Trends / bisherige Erkenntnisse über Wirksamkeit in Salzburg
5. 10 Jahre Jubiläum BBFS (mit Bgmst. Auinger, stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender)
 - Rückblick und Ausblick seitens des BBFS (SFG, ASA, Gemeinden)
 - Der BBFS aus der Sicht des Aufsichtsrates (Bgmst. Auinger)
 - Offene Diskussion und anschließend gemeinsames Mittagessen
6. Allgemeine Luftfahrt (mit Cpt. Thomas Brändle, ÖAMTC)
 - Abflüge von Rettungsflügen über die Altstadt
 - Hubschrauber Flüge in der Nacht
7. Arbeitsgruppe Daten und Transparenz - Modell Insight Full
 - Stand der Dinge
 - Terminplan, nächste Schritte
8. Aktionsplan Umgebungslärm des BMK und Stellungnahmen
9. Aktuelle Projekte
 - PFAS
 - Terminalerweiterung
 - Schallschutzprogramm
10. Überprüfung ToDo-Liste
11. Medienmitteilung

12. Arbeitspläne und nächste Schritte; Organisatorisches und Termin Frühjahr 2025
13. Rückbindung und Kommunikation nach außen
14. Allfälliges

Lärmrentgelte am Flughafen Salzburg

18.11.2024

BBFS

Dr. Verena Mitgutsch

Ab 01.01.2024: Verpflichtung zur Einführung von lärmabhängigen Entgelten an allen österreichischen Verkehrsflughäfen gem. § 4a FEG

Grundlage (verpflichtend):

- Lärmzertifikate oder
- Messungen

Alle FH in Ö:
Lärmzertifikate

Weiters (optional):

- technische Vorrichtungen
- regionale Besonderheiten
- lärm mindernde Anflugverfahren

Maßnahme im Sinne des „ICAO Balanced Approach“

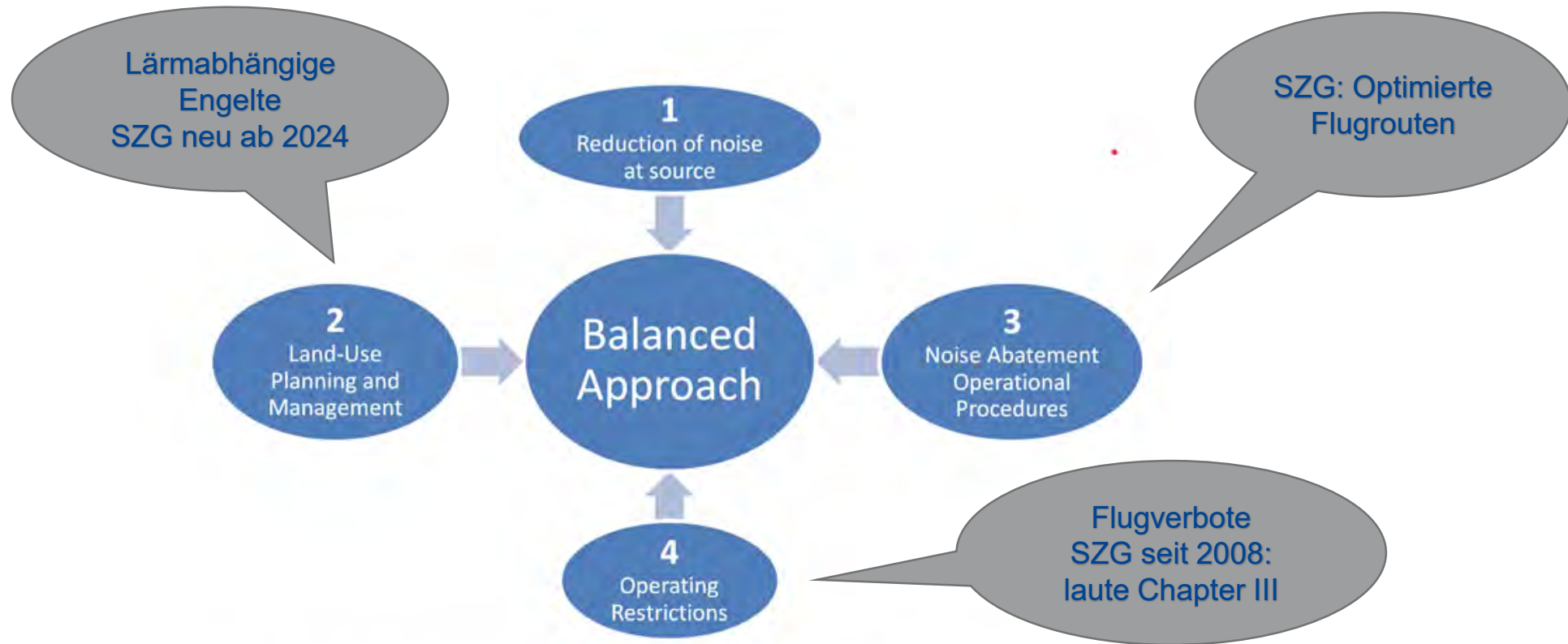


Figure 1. The four principal elements of the Balanced Approach to Aircraft Noise Management

Quelle: <https://www.icao.int/environmental-protection/pages/noise.aspx>

Lärmabhängige Entgelte

SZG ab 01.01.2024:

Einteilung in Kategorien -> Lärm : Sitzplätze

4 Lärmkategorien (-10% / 0% / +3% /+10% vom jeweiligen Landeentgelt)

Basis: Lärmzertifikate (Ø Noise Levels EPDnB)

Alle LFZ > 2 Sitzplätze (außer Hubschrauber)

Ziel SZG:
Erhöhter Einsatz von
modernen, leiseren und
treibstoffärmeren LFZ

Berechnungsmatrix per 01.01.2024

Group	dB/Sitz	dB - Range	Bonus/Malus
SZG 1	0,000 - 0,480	0,000 - 0,480	-10,00%
SZG 2	0,501 - 0,639	0,4801 - 0,660	0,00%
SZG 3	0,640 - 0,999	0,6601 - 0,999	3,00%
SZG 4	ab 1,00	ab 1,00	10,00%

Bsp:

Typ	durchschn. Sitze	durchschn. Tonnage	Noise Levels EPDnB			NOISE/PAX
			Noise Approac	Noise Flyover	Noise Lateral	
CL65	12	22	84,6	91,3	81,2	7,142
A20N	180	77	85,8	92,6	80,9	0,480

+10% / LND

-10% / LND

- Lärmabhängigen Entgelte wurden mit 01.01.2024 eingeführt
- Aufgrund der kurzen Zeit seit der Einführung ist objektive Evaluierung der Lenkungswirkung und der Lärmentwicklung derzeit noch nicht möglich
- Administrative Umsetzung hat sich als praktikabel gezeigt. Lärmzertifikate werden meist rechtzeitig übermittelt
- Bei den Airlines wird mit sukzessiver Umstellung der Fluggeräte gerechnet. In Abhängigkeit von Verfügbarkeiten ist bei Kurzstreckenflügen mit einem längeren Zeitraum zu rechnen -> neuere Fluggeräte oft auf Lang- und Mittelstrecken eingesetzt, da geringerer Treibstoffverbrauch und Effekt höher
- Abschläge bei leisester Kategorie werden angepasst, um Effekt zu beschleunigen
- Mittelfristig zeigen Rabatte in den Systemen der Airlines bei Auswahl des Fluggeräts Wirkung

Gültig per 01.01.2024

	Auf / Abschlag
SZG 1	-10%
SZG 2	0%
SZG 3	3%
SZG 4	10%

Ausnahme Hubschrauber

Gültig per 01.01.2025

	Auf / Abschlag
SZG 1	-20,0%
SZG 2	0%
SZG 3	3%
SZG 4	10%

Neutralisierung der Gruppen untereinander
+ Abbau der Überdeckung aus 2024

Entfall der Ausnahme für Hubschrauber

Grundsatz gem FEG:
Änderung der Entgelte
nur zulässig, wenn diese
nicht zu zusätzlichen
Erträgen auf
Flughafenentgelte führt

Vielen Dank!



Salzburg Airport

10 Jahre BBFS

wie alles begann &

wo wir heute stehen

... und wo wir als BBFS hin wollen

Der deutsch/österreichische Anfang war schwer



Quelle:
bglLand.DE,
09.05.2014

Bettina Oestreich (r.) wünscht sich mindestens eine bayerische Stimme mehr im Bürgerbeirat. © picture alliance / dpa

Die Vorbereitungen zum BBFS starten...



Haben Gesprächsbedarf: Die Bürgermeister Josef Flatscher aus Freilassing (rechts) und Ludwig Nutz aus Saaldorf-Surheim (links) fordern von Flughafen- direktor Roland Hermann spürbare Entlastungen für „ihre“ Bevölkerung.



Setzt auf eine neue Form des Dialogs: LH-Stv. Christian Stöckl am Montag im Gespräch mit den Bürgermeistern Hans Krüger (Anif) und Richard Hemetsberger (Grödig) sowie den ASA-Vertretern Günter Oblasser und Axel Traxler.



Ein neuer Bürgerinnen- und Bürgerbeirat soll helfen, die Konflikte zwischen den Anrainern in Salzburg und Bayern sowie dem Salzburg Airport zu lösen.

Bilder: SWROBERT RATZLER

Das Ende der Eiszeit am Airport eingeläutet

Fluglärm. Ein Ex-ORF-Moderator hat viele Gespräche geführt. Das Ziel ist, einen Beirat zu gründen, in dem Flughafenanrainer aus Bayern und Salzburg sitzen. Dieser soll helfen, die Probleme zu lösen.

MARTIN ARBEITER

SALZBURG (SN). „Ich hoffe, das ist der Anfang vom Ende der Eiszeit. Und ich denke, wir sind auf einem sehr guten Weg.“ Das sagte LH-Stv. Christian Stöckl (ÖVP), Aufsichtsratschef des Salzburg Airport, am Montag beim Neujahrsempfang des Salzburger Flughafens für Anrainerinnen und Anrainer dies- und jenseits der Salzach.

Seinen Optimismus schöpft Stöckl aus der Gründung eines neuen Bürgerinnen- und Bürgerbeirats, der aus Flughafenanrainern in Salzburg und Bayern repräsentativ besetzt werden soll. Der Zeitplan sieht vor, dass sich das Gremium in den nächsten Wochen konstituiert, seine Geschäftsordnung beschließt und eine Moderatorin oder einen Moderator wählt. Das neue Gremium ist nicht als

loser Interessenverband geplant, sondern als rechtlich fix verankerte Einrichtung. Stöckl: „Ich bin mir sicher, dass es zu einem Ausgleich zwischen den verschiedenen Interessen kommt. Dazu ist es wichtig, dass es einen institutionalisierten Bürgerbeirat mit definierten Rechten und Pflichten gibt, der als Bindeglied zwischen dem Flughafen und den Anrainern fungiert.“ Als Vorbild könnte der Bürgerbeirat dienen, der beim Zementwerk Leube eingerichtet wurde.

Ex-ORF-Moderator Gerd Prechtl hat die Aufgabe, das Eis zwischen Vertretern des Flughafens sowie den Anrainern zu brechen. „Ich bin streng neutral, wie eine weiße Wand“, sagt Prechtl. Er hat bisher 70 Einzelgespräche geführt – von Anrainern bis zu Nutzern des Flughafens. Das Ergebnis ist

ein 70-seitiger Bericht, auf dem die weitere Arbeit aufbauen soll. Der Titel: „Der Salzburg Airport – Erfolgsstory und wunschloses Unglück“ – sehr frei nach Peter Handke. Darin ist vom Flughafen als Wirt-

Vertreter noch etwas skeptisch sind. Ich habe für diese Haltung aber Verständnis.“ Schließlich hätten die Anrainer das Gefühl, dass ihnen viel zu lang nicht zugehört worden sei.

Die Vertreter des Anrainer-schutzverbands Salzburg Airport (ASA), Günter Oblasser und Axel Traxler, begrüßen am Montag den Neustart, der „zu einem Dialog in Offenheit und Transparenz“ führen soll. Mit der Konstituierung des Bürgerbeirats würde „eine neue Ära einer konstruktiven Problembewältigung der von Flugbelastung betroffenen Anrainer eingeläutet werden“. Kritischer Nachsatz: „Wir sind angetreten, um die Istsituation zu verbessern. Dafür brauchen wir die Grundlagen – mit allen Daten und Fakten.“

Auch Bettina Oestreich, Vorsitzende des Schutzverbands



Unsere Forderungen bleiben aufrecht.

B. Oestreich, Schutzverband

schaftsfaktor ebenso die Rede wie von den Störfaktoren – vor allem vom Fluglärm.

Mit der bisherigen Arbeit ist Prechtl zufrieden. „Ich glaube, dass ich eine gewisse Vertrauensbasis zu den Anrainern aufgebaut habe – auch wenn die

Rupertwinkel, schätzt die Bemühungen und spricht von einer „sehr ehrlichen, angenehmen und wertschätzenden Atmosphäre – anders als gewohnt“. Trotzdem nahm Oestreich nicht am Neujahrsempfang am Montag teil. „Falls es dem Airport, den Eigentümervertretern und dem österreichischen Verkehrsministerium mit einer Verbesserung des Verhältnisses ernst ist, müssen sie das mit Taten beweisen. Bevor nicht konkrete Maßnahmen nachhaltig deutlich spürbare Entlastungen bringen und die notwendige Transparenz und Offenheit nicht gelebt wird, sind wir nicht bereit, weiter hingehalten zu werden und bei diesem Spiel mitzuspielen. Wir sind keine Schachfiguren dieser Taktik.“

Die Forderungen des Schutzverbands bleiben aufrecht: Kündigung des Staatsvertrags zwischen Österreich und Deutschland, Einführung einer Durchführungsverord-

nung (DVO), Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für die Erweiterungen – insbesondere für den Terminal 2 – Deckelung der Zahl der Flugbewegungen sowie Änderung der Flugrouten.

Bürgermeister Josef Flatscher (CSU) aus Freilassing: „Ich bin Berufsoptimist. Wenn ich zu Gesprächen geladen werde, nehme ich die Einladung an.“ Auch er fordert eine spürbare Entlastung der Flughafen-Anrainer in Bayern. Das habe er schon bei seinem Antritt als Bürgermeister gefordert – vor vielen Jahren.

Auch LH-Stv. Stöckl ist Optimist: Er geht davon aus, dass sich der Beirat in den nächsten fünf bis sechs Wochen konstituieren wird – mit Vertretern aus Salzburg und Bayern. „Es wäre schade, wenn Bettina Oestreich nicht mitarbeitete – auch wenn das natürlich ihre freie Entscheidung ist.“ Stöckl appelliert an die „Demokratie-reife“ der Anrainervertreter.

Quelle:
Salzburger Nachrichten
18.02.2014

STANDPUNKT

Ein guter, erster Schritt



MARTIN ARBEITER

Der Karren war verfahren. In der Diskussion um den Fluglärm am Salzburg Airport hatte der Betrachter das Gefühl, dass das Flughafenmanagement und die Anrainer aneinander vorbeisprachen – und zwar schon seit Langem. Je länger der Knoten nicht aufgelöst wurde, desto festgefahrener wurden auch die Positionen. Ein Kompromiss war nicht mehr möglich – und viel Porzellan wurde zerschlagen.

Jetzt haben das Land Salzburg und der Salzburg Air-

port einen neuen Versuch gestartet, mit den Anrainerinnen und Anrainern wieder ins Gespräch zu kommen. Ein renommierter Experte wurde engagiert, um in vielen Einzelgesprächen die jeweiligen Positionen zu erheben.

Der nächste Schritt ist die Gründung eines Bürgerinnen- und Bürgerbeirats – inklusive der Wahl einer Moderatorin oder eines Moderators. Mit der Gründung des Gremiums ist noch nichts gewonnen. Es ist aber schon positiv, wenn wieder miteinander geredet wird – und zwar auf Augenhöhe.

Demnächst auch hier gilt die alte Weisheit: Durchs Reden kommen d' Leut zam.

E-Mail:

martin.arbeiter@salzburg.com

Salzburg Airport

W. A. MOZART

Die Vorbereitungen zum BBFS starten...

Am 8. Mai 2014 wurde vom Aufsichtsrat des Salzburger Flughafens bekanntgegeben, dass der von der Landesregierung geplante Bürgerrat für den Flughafen in die Gründungsphase tritt.

Nach 4 Monaten haben sich die künftigen Mitglieder den Namen „Bürger:innenbeirat Flughafen Salzburg (BBFS)“ gegeben. Kurz nach der konstituierenden Sitzung vom 30.06.2014 wurde mit der Erarbeitung der Geschäftsordnung begonnen.

Seit dem 30. Juni 2014 verfügt der Salzburg Airport über dieses neue Bürger:innengremium

BBFS

Finale Mitglieder des neu gegründeten BBFS...

Anrainer Schutzverband Salzburg Airport (ASA)	3 Vertreter
Austrian Airlines/Tyrolean	1 Vertreter
Austro Control (ACG)	2 Vertreter

Gemeinden/Stadtgemeinden Österreich

Anif und Grödig	1 Vertreter
Bergheim und Elixhausen	1 Vertreter
Hallein	1 Vertreter
Wals Siezenheim	1 Vertreter

Gemeinden/Städte Deutschland

Ainring	1 Vertreter
Freilassing	1 Vertreter
Saaldorf-Surheim	1 Vertreter

Land Salzburg Beteiligungen GmbH	1 Vertreter
Salzburger Flughafen GmbH	2 Vertreter
Salzburger Flughafen GmbH Betriebsrat	1 Vertreter
Schutzverband Rupertiwinkel (D)	2 Vertreter
Stadt Salzburg Beteiligungs GmbH	1 Vertreter

Die deutsch-österreichischen Gründungsmitglieder



Nach 2 Jahren gemeinsamer Weg im EuRegio Dialog

...folgte der deutsche Austritt aus dem grenzüberschreitenden Dialog

Quelle:
ORF 21.08.2016

Flughafen-Beirat: Bayern ausgetreten

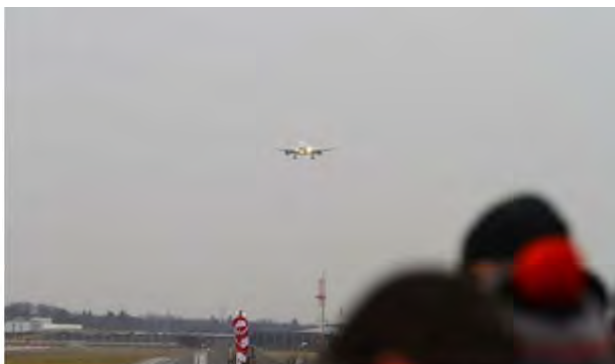
Die bayerischen Anrainergemeinden des Flughafens sind aus Protest aus dem Airport-Bürgerbeirat ausgetreten. Zuletzt hatten diese Gemeinden eine Verlegung der Start und Landebahn vorgeschlagen. Das werde es aber nicht geben, wird betont.

Der Großteil des Fluglärms sei ohnehin auf Salzburger Gebiet, kontern die verbliebenen Mitglieder des Flughafen-Bürgerbeirats auf die bayerischen Vorwürfe. Der Bürgerbeirat war im Jahr 2014 gegründet worden, um Vertreter aus allen Anrainergemeinden, Stadt, Land Salzburg, die Flugsicherung Austro Control und den Flughafen an einen Tisch zu bringen. Lärm und Flugzeiten sind die Haupt-Diskussionsthemen.

Im Juni sind die bayerischen Vertreter, sprich Freilassing, Saaldorf-Surheim, Ainring und der Schutzverband Rupertwinkel, jedoch ausgetreten. Die Anrainer würden zu wenig entlastet, lautet die Begründung für den Austritt. Die Salzburger Zahlen zu Lärm und Flugbewegungen seien außerdem falsch und einseitig interpretiert, wird kritisiert.

Stöckl: „Auch Bayern braucht den Flughafen“

Flughafen-Aufsichtsratsvorsitzender Landeshauptmann-Stellvertreter Christian Stöckl (ÖVP) bedauert den Abgang der Bayern. „Wir alle brauchen den Flughafen, auch die Menschen im benachbarten Bayern. Daher wäre es sehr gut und wünschenswert, wenn die bayerischen Vertreter wieder an den Verhandlungstisch in den Flughafen-Beirat zurückkehren würden.“



Der Fluglärm sorgt seit Jahren für Streit mit den Flughafen-Anrainern in Bayern

Die bayerischen Vorwürfe der Zahlentricks seien falsch, sagen die verbleibenden Bürgerbeiräte - Salzburger Anrainer und der Flughafen selbst. Die Haupt-Lärmbelastung sei auf Salzburger Seite, An- und Abflugrouten würden laufend verbessert.

40 Prozent der Flughafen-Nutzer aus Deutschland

Der Vorschlag von Freilassings Bürgermeister Josef Flatscher (CSU), die Start- und Landebahn zu drehen damit das Freilassing Gebiet weniger überflogen wird, sei völlig unrealistisch. Dafür müssten 90 Prozent des gesamten Flughafenareals verändert und dicht angrenzende Wohngebiete vielleicht abgerissen werden. 40 Prozent der Flughafen-Nutzer kommen aus Deutschland.



Fluglärmkommission
05. April 2016

Was steckt dahinter?

- ▶ Vertreter der Schutzverbände und betroffener Gemeinden, Eigentümervertreter, Austro Control, Vertreter Airlines, Vertreter des Flughafens, Moderatorenteam
- ▶ Seit Juni 2014 17 Sitzungen abgehalten
- ▶ Zusätzliche Arbeitsgruppen gebildet:
 - Daten (Ziel: Transparenz)
 - Webpage (Ziel: Öffentlichkeitsarbeit, Transparenz)
 - Flugrouten (Ziel: Aufbereitung von Optionen)
 - Fonds (Ziel: Umweltfond gestalten)



Fluglärmkommission
05. April 2016

Ergebnisse

1. Transparenz und Nachvollziehbarkeit
 - Webpage des BBFS online seit Juli 2015
 - Daten über Pistenverteilung, Routennutzung, ..
 - Flugspuren im Internet seit November 2015
 - Lärmbericht quartalsweise
2. Datengrundlagen
 - Karten Flugspuren-Lärmteppiche-Bevölkerungsdichte
 - Software zur Bewertung von Flugroutenänderungen
 - Mobile Messungen
 - Wetterbedingungen am Flughafen Salzburg

TOP 4:
Bericht aus dem Bürgerbeirat für den
Flughafen Salzburg (BBFS)

Salzburg Airport
W. A. MOZART

Fluglärm polarisiert

Quelle: SN online

Datum: 150922

Inhalt: Salzburger Airport, Anrainer kontern Fluglärm Gegner aus Bayern, Bayern haben Fachanwältin eingeschaltet, Bayern oder Salzburg – wer leidet stärker unter dem Fluglärm

LINK: <https://www.sn.at/salzburg/politik/salzbürger-airport-anrainer-kontern-fluglaerm-gegner-aus-bayern-126969592>

Salzburger Airport-Anrainer kontern Fluglärm-Gegner aus Bayern

Unter bayerischen und Salzburger Flughafen-Gegnern ist ein Streit darüber entbrannt, wer stärker unter dem Fluglärm leidet. Die Bayern haben eine Fachanwältin eingeschaltet, um zu einer "gerechteren Verteilung" zu kommen.

Bayern oder Salzburger - wer leidet stärker unter dem Fluglärm? Der Schutzverband Rupertiwinkel stellt diese Frage und hat dazu eine Fachanwältin beauftragt. Das Ziel: eine gerechtere Aufteilung des Fluglärms. Die Bayern sehen sich nach wie vor ungleich stärker belastet als Salzburg - die Stadt Nachrichten berichteten in der Vorwoche.

Der BBFS informiert / Flughafen verstärkt



BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg (BBFS)

Wien, 22.09.2016

Bilaterales Informationsgespräch im BMVIT gut verlaufen

Der Bürgerbeirat Flughafen Salzburg stellt fest, dass in den vergangenen zwei Jahren zusammen mit den bayerischen Mitgliedern eine faire, partnerschaftliche, inhaltlich abgesicherte und nachhaltige Arbeit für eine regionale Lösung geleistet wurde.



Presseausendung 3. April 2015

Presseausendung

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.

MEDIEN-INFORMATION

Salzburg, xxxx

Geschäftsordnung für Flughafen- Bürger/innenbeirat fixiert

Am 8. Mai 2014 wurde vom Aufsichtsratsvorsitzenden des Salzburger Flughafens bekanntgegeben, dass der von der Landesregierung geplante Bürgerrat für den Flughafen in die Gründungsphase tritt. Mittlerweile sind 4 Monate vergangen und die künftigen Mitglieder haben sich den Namen „Bürger/innenbeirat Flughafen Salzburg (BBFS)“ gegeben. Kurz nach der konstituierenden Sitzung vom 30.06.2014 wurde mit der Erarbeitung der Geschäftsordnung begonnen.



PA 241019 Flughafen reagiert auf BBFS Wünsche

BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg (BBFS) wirkt

BBFS im Auftrag der Landesregierung seit 5 Jahren für Nachbarn des Flughafens aktiv / Prüfung von Konsens-Vorschlägen des BBFS / Rabatte für Schulungsflüge fallen weg / Diverse Umweltmaßnahmen umgesetzt / Mit kleinen Schritten zum großen Ziel: Lärm- und umweltschonende Maßnahmen

Am 21. Oktober 2014 war es soweit und die gemeinsame Geschäftsordnung des BBFS (Bürger- und Bürger*innenbeirat Flughafen Salzburg) wurde verabschiedet. Mittlerweile hat dieses Bürgergremium in zahlreichen Sitzungen getagt und viele Anregungen aus dem BBFS konnten von Experten geprüft und zum überwiegenden Teil umgesetzt werden. Der Flughafen pflegt ein transparentes und offenes Gesprächsklima mit seinen Nachbarn und Beschwerden und Wünsche aus der Bevölkerung werden sehr ernst genommen!

PRESSEINFORMATION BÜRGERINNENBEIRAT FLUGHAFEN SALZBURG

Salzburg, 25.03.2015

Es kommt Bewegung rein

Nach langwierigen Vorbereitungen entwickelt sich der BürgerInnenbeirat (BBFS) des stadtnahen Flughafens in Salzburg zu einem wichtigen Bindeglied zwischen betroffenen Gemeinden, Eigentümern, der Flugsicherung und dem Flughafen.

Im BBFS wird eine neue Art des Umgangs mit den Anliegen der Anrainer auf deutscher und österreichischer Seite sichtbar.

Transparenz und Augenhöhe als Basis im BBFS

<https://www.salzburg-airport.com/unternehmen-airport/umwelt>

Bürger- und Bürgerinnen-Beirat Flughafen Salzburg

Home > Unternehmen Flughafen > Umwelt > BBFS

Der BBFS

Die interdisziplinäre Lage des Salzburger Flughafens führt zu Umwelt- und insbesondere Lärmbelastungen für die Bevölkerung der Stadt Salzburg sowie der umliegenden Gemeinden im Land Salzburg und im benachbarten Grenzgebiet, die in der Vergangenheit zu diversen Unfriedensfällen zwischen den betroffenen Parteien geführt haben und die bislang nicht zufriedenstellend gelöst werden konnten. Auf Initiative von Eigentümer Land und Stadt Salzburg und der Anrainerverbände wurde daher ein BürgerInnenrat Flughafen Salzburg (kurz: BBFS) eingerichtet, der sich aus den unterschiedlichen Interessengruppen der Parteien gebildet. Konkrete Sachverhalte und für analysieren und möglichst gemeinsame Lösungen erarbeiten soll. Seit 30. Juni 2014 verleiht der Salzburg Airport über dieses BürgerInnenrat BBFS.

Berichte & Protokolle

- Kurzberichte, Routen, Quellen
- Protokolle des BBFS
- Lärmberichte per 2015

Zusammensetzung, Aufgaben & Ziele

Die Mitglieder des BürgerInnenrates Flughafen Salzburg (BBFS) setzen sich aus Vertretern der Umwohnenden in Salzburg und Bayern, des Anrainerverbands Salzburg Airport und Schutzverband Naturerlebnis, der Eigentümer Land und Stadt Salzburg, Flughafen, der Austria Control sowie der Salzburger Flughafen GmbH zusammen.

Der BBFS wird professionell von einem Moderationsteam aus der Schweiz begleitet. Vorschläge und Empfehlungen des BBFS müssen von der Geschäftsführung der Salzburger Flughafen GmbH behandelt werden und Entscheidungen dazu zentral an das Gremium rückgebunden werden.

Erläutertes Ziel der Arbeit des BBFS ist es, dass der Flughafen Salzburg nach einem Konzept betrieben wird, das die Interessen aller beteiligten Parteien ausgewogen berücksichtigt sowie für die betroffene Bevölkerung und die Umwelt akzeptabel ist.

Die Ergebnisse der Arbeit des BBFS werden von den Beiratmitgliedern an die jeweils zuständigen Organisationen rückgeköpft.

Weiterführende Informationen

- Geschäftsordnung des BBFS
- Mail-Kontakt
- Darstellung der Flugspuren
- Luftfahrthandbuch Österreich
- Flughafenentscheidungs Faxing 20.04.2017

Lärmschutz-Maßnahmen



Home > Unternehmen Flughafen > Umwelt > Lärmschutzmaßnahmen

Flughafen Salzburg unterstützt Schallschutzmaßnahmen für Anrainer

Als Ergebnis der 12. Versammlung vom 14. November 2017, in der die Überweisung von Fördermitteln für Lärmschutz durch den Flughafen Salzburg beschlossen wurde.

Seit dem 1. Jänner 2019 wurden die übergebenen Mittel für Anrainer am Donaukanal bereits für den direkten Bau von Schallschutzwänden für zwei Anrainer in Puchberg am Schneeberg verwendet. Die Flughafen Salzburg unterstützt weiterhin weitere Projekte, die in den kommenden Jahren realisiert werden sollen. Ein Schwerpunkt werden Überdachungen der Wohnhäuser sein, die durch den Lärm der Flugzeuge belastet sind.

Die finanzielle Förderung der Flughafen GmbH wurde mit 1. Juli 2017 an die Lärm- und Verkehrsgesellschaft Salzburg übertragen und ist seitdem über deren Bankkonto zu beziehen. Die Fördermittel sind im Rahmen der vertraglichen Vereinbarung bis zum 31. März 2021 für die Förderung von Lärm- und Verkehrsgesellschaft Salzburg zu verwenden. Die Fördermittel sind bis zum 31. März 2021 für die Förderung von Lärm- und Verkehrsgesellschaft Salzburg zu verwenden.

Weiterführende Infos

- Fundamentarbeiten (Kanal im Überbaustrahl)
- Antrag nach Förderantrag
- Aktuelle Lärmkarte
- Plan Norden Nr. 02.12120/15 vom 25.07.2017
- Plan Süden Nr. 02.12120/16 vom 29.07.2015

Vorbereitungsarbeiten zur Alllastensanierung

Der Flughafen Salzburg kooperiert bei der Vorbereitung der Sanierung mit den Alllastenexperten des Umweltbundesamts und den Amisachverständigen des Landes. Unterstützt wird der Flughafen von namhaften Experten, wie der Mull und Partner Umwelttechnik GmbH, sowie der Salzburger Unternehmen GWU (Geologie-Wasser-Umwelt GmbH) und Hydrologische Untersuchungsstelle Salzburg. Aus aktueller Expertensicht gibt es keine problematischen Nutzungen des betroffenen Grundwassers.

Ziel

Ziel ist die bestmögliche Alllastensanierungslösung für Umwelt, Mensch und Natur zu finden. Die Maßnahmen orientieren sich am Trinkwasser-Grenzwert für die Summe der PFAS von 0,10 µg/l, der aufgrund von EU-Vorgaben in den Mitgliedsstaaten ab Jänner 2026 gelten wird.

Sie haben Fragen zum Thema Alllastensanierung Löschschaum?

Von Seiten des Flughafens arbeitet an der Thematik ein ausgewiesenes Expertenteam, welches in engem Austausch mit dem Land und dem Umweltbundesamt steht. Bei offenen Fragen oder Informationsbedarf kann man sich jederzeit an den Flughafen wenden, der seine Experten damit befassen wird. Eine Liste von Fragen und Antworten finden Sie unter den [FAQs Alllastensanierung Löschschaum](#).

Kontakt Alllastensanierung:

✉ alllastensanierung@salzburg-airport.at

2018: Sondermessprogramm „Spurenstoffe im Grundwasser“ stellt erhöhte Werte von PFAS-Substanzen fest

Das Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus stellte im Rahmen der Urwerte von PFAS-Substanzen (das sind organische Fluorverbindungen) im Grundwasser hat unmittelbar und umgehend nach dem Vorliegen der Messergebnisse des Ministeriums betont ist, dass am Salzburger Flughafen zu jedem Zeitpunkt ausschließlich Löschschaum kamen, die allen rechtlichen Vorgaben und technischen Standards entsprochen haben. Wissenschaft und die darauf basierenden rechtlichen Vorgaben entwickeln sich stetig ein paar Jahren Stand der Technik und aus Sicherheitsgründen absolut geboten war später zu aufwändigen Sanierungsarbeiten führen.

Kurzerklärung PFAS

PFAS ist eine Abkürzung für per- und polyfluorierte Alkylsubstanzen, auch bekannt unter der älteren Bezeichnung PFC.

Einsatzgebiete der PFAS

PFAS-Substanzen, wie sie in den Löschschäumen enthalten waren, wurden in den letzten Jahrzehnten in vielen technischen Bereichen und in der Industrie eingesetzt. Beispiele dafür sind antihafbeschichtete Pfannen, Kuchenformen, wasser- und schmutzabweisende Textilkleidungen, Farben, Lacke, Poliermittel und viele andere Produkte des täglichen Lebens mehr.

Ursachenklärung und erste Schritte

In Abstimmung mit der Behörde wurden zunächst die potenziellen Ursachen für die PFAS-Belastung erhoben. Dabei stellte sich heraus, dass der Flughafenfeuerwehr-Löschschaum die Ursache für die Verunreinigung ist. Als Sofortmaßnahme wurden Löschproben unter Einsatz dieser Schaummittel umgehend untersucht und ein neuer Löschschaum angeschafft. Die nach wie vor gesetzlich verpflichtenden Löschmittelproben und Löschübungen werden nicht mehr am Flughafen durchgeführt, sondern auf den Flächen eines befugten Entsorgers. In enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden wurde ein umfassendes Lagebild erarbeitet. Erste Überlegungen zur Alllastensanierung gibt es bereits.

Historischer Rückblick

Der PFAS-haltige Löschschaum wurde vermutlich bereits seit den 1960er Jahren bis ins Jahr 2018 verwendet. PFAS-haltige Löschschäume sind kein Salzburger Spezifikum, diese Art des Löschmittels kam und kommt weltweit zur Bekämpfung von speziellen Bränden (flüssige Stoffe wie Benzin, Kerosin, Heizöl, Teer, Alkohol, etc.) zum Einsatz. In Salzburg sind die Mengen der verwendeten Löschschäume überdies sehr niedrig, weil es sich ausschließlich um Löschmittelproben und gesetzlich vorgeschriebene Löschübungen, nicht aber um tatsächliche Löscheinätze gehandelt hat.

Weiterführende Informationen



Drei Säulen des gemeinsamen Weges

KONSENS

...ist der Schlüssel zur Zusammenarbeit - er verwandelt Meinungsverschiedenheiten in gemeinsame Lösungen

Konsens bedeutet nicht, dass alle gleich denken, sondern dass jeder gehört wird und sich mit der Entscheidung identifizieren kann

TRANSPARENZ

... Transparenz ist der erste Schritt zur Ehrlichkeit. Ohne sie gibt es keinen echten Dialog

Transparente Kommunikation ist der Schlüssel, um Missverständnisse zu vermeiden und Konflikte zu lösen

ZUSAMMENARBEIT

In schwierigen Zeiten offenbart sich der wahre Wert der Zusammenarbeit - sie verwandelt Herausforderungen in Chancen denn Zusammenarbeit:

- **fördert die Kreativität und Innovation, stärkt das Vertrauen**
- **verbessert Problemlösungsfähigkeiten, erhöht die Akzeptanz von Entscheidungen**

Was wir gemeinsam erreicht haben

- ✓ Von verhärteten Positionen zu Wissen und gegenseitigem Verständnis
- ✓ Wissensbildung als erarbeitete Kernkompetenz im Dialog rund um Fluglärm, Belästigung und Belastung
- ✓ Entscheidungen im Konsens (Fakten erkennen & verstehen, Meinungsbildung)
- ✓ Einbindung von Stakeholdern (14 Punkte Programm ACG, Einladung Privatluftfahrt, Vertretung Großflug, Gemeinden, Verbände, etc.)
- ✓ Transparenz: Datenoffenlegung und Spiegelung in die Öffentlichkeit (Routen, Verspätungen, Bewegungen, Passagiere, Bautätigkeiten, etc) immer wieder gegenseitiges Verstehen wollen der unterschiedlichen Perspektiven aller und das Bemühen gangbare Wege zu finden
- ✓ Zahlreiche Verbesserung in der Allgemeinen Luftfahrt- die Arbeit geht weiter
- ✓ Technische Investitionen
- ✓ Bemühungen um Flugroutenoptimierung → flight goes on

Zusammenkommen ist ein Beginn,
Zusammenbleiben ein Fortschritt,
Zusammenarbeiten ein Erfolg

... sagte mal Henry Ford



10 Jahre BBFS aus der Sicht der Südgemeinden

Salzburg, 18.11.2024

H. Lutzenberger

Grundsätzliche Position der Südgemeinden

Auszug aus der Stellungnahme zum Aktionsplan Umgebungslärm 2024 an das BMK

Beim Fluglärm resultiert das Belastungsniveau aus Anzahl, Lautstärke und Tageszeit der einzelnen Ereignisse. Der Dauerschallpegel über 1 Jahr stellt daher eine Nivellierung dar, die weder das tatsächliche Belastungsniveau noch die daraus resultierenden gesundheitlichen Risiken einigermaßen korrekt reflektiert.

Beim Salzburger Flughafen handelt es sich um einen Stadtflughafen, der heutzutage sicherlich nicht mehr in dieser Lage angesiedelt werden dürfte. Und trotzdem wird seitens des Flughafens nach wie vor versucht, das Geschäft durch neue Destinationen und zusätzliche Frequenzen auszuweiten.

Eine Geschäftsausweitung bei gleichzeitigem Fehlen von Fluglärm reduzierenden Maßnahmen heißt jedoch eine Erhöhung der Belastungen für die betroffene Bevölkerung. Um die Akzeptanz eines innerstädtischen Flughafens in der Bevölkerung erhalten zu können, sind jedoch glaubwürdige Bemühungen zur Lärmreduktion notwendig.

Mag. Gabriella
Gehmacher-Leitner
Bürgermeisterin
Gemeinde Anif

Matthias Herbst
Bürgermeister
Gemeinde Elsbethen

Herbert Schober
Bürgermeister
Marktgemeinde Grödig

Alexander Stangassinger
Bürgermeister
Stadtgemeinde Hallein

Erkenntnisse aus der Arbeit des BBFS (1)

- Die Schaffung einer aussagekräftigen Datenbasis war eine wesentliche Voraussetzung zur Versachlichung der Diskussion zwischen den Betroffenen
- Wenn man über Belastung spricht, darf man nicht nur (wie die bayerische Seite) Linien- und Charterflüge ansehen, sondern muss den gesamten Flugbetrieb betrachten.

Im Jahr 2023: 23,8 % Linie/Charter

19,6 % Business Jets

17,7 % Schulungsflüge

30,8 % sonstige Propellerflüge

8,1 % Behördenflüge

• Flugaufteilung im Jahr 2023:	Gesamt	Linie/Charter/Business Jets
über Salzburg Nord und Bayern	43,7 %	60,2 %
über Salzburg Ost, Bergheim	20,2 %	26,4 %
über den Süden	36,1 %	13,4 %

Erkenntnisse aus der Arbeit des BBFS (2)

- Süddestinationen Linie/Charter nehmen stark zu und kompensieren den Ausfall Russlands, etc.

	2015	2023
Nord / West	69,04 %	70,52 %
Ost / Südost	18,64 %	7,63 %
Süd	12,32 %	21,85 %

- Insbesondere in den letzten beiden Jahren erfolgte eine für die Bevölkerung deutlich merkbare Zunahme der Instrumentenflüge (Linie, Charter, Business Jets) über den Süden.

2022 → 2023

Starts /Landungen gesamt + 2,2 % über alle Richtungen

Starts über Süden + 15,3 %

Landungen über Süden + 14,2 %

Vertrauensvolle Zusammenarbeit im BBFS erzielt u.a. durch

- Bereitstellung transparenterer Informationen durch die SFG, künftig weiter verbessert durch neues Fluginformationssystem WebTrack / InsightFull
- Einbindung des BBFS durch die Austro Control bei Überlegungen zu neuen Routen.
Z.B. Änderungen bei Südstart

derzeit



Vorschlag ACG



- Konstruktive Einbindung anderer Beteiligten wie Flugschulen, Hubschrauber, etc.
- Bislang erfolgreiches Heraushalten der Themen aus (partei-)politischen Diskussionen

Herausforderungen für die kommenden Jahre

In den kommenden Jahren wird der Flughafen mit dem Neubau des Terminals, etc. stärker in der öffentlichen Diskussion sein. Der nach den Covid-Jahren jetzt immer mehr mit dem Fluglärm unzufriedenen Bevölkerung muss daher glaubhaft gemacht werden, dass sich die Lärmsituation nicht verschlechtern, sondern mit dem technischen Fortschritt sogar wird verbessern können.

Insbesondere ist ein Nord-/Süd-Konflikt zu vermeiden, der aus einem von der betroffenen Bevölkerung nicht mitgetragenen Wachstum oder durch nicht akzeptierte Umverteilungen entstehen könnte.

Dazu wird wesentlich sein, dass beim Zielsystem für das Flughafenmanagement seitens der Eigentümer Qualität, Effizienz und Anrainerakzeptanz Vorrang vor Wachstumszielen haben

Solange sichergestellt ist, dass sich die bestehende Belastung der Wohngebiete nicht mehr erhöht, sondern mittelfristig im Rahmen der technischen Möglichkeiten sinken wird, und sofern nicht seitens der SFG ein für einen Stadtflughafen nicht zu vertretender Wachstumskurs eingeschlagen wird, kann von den Südgemeinden auch weiterhin konstruktive Mitarbeit im BBFS erwartet werden.

10 Jahre BBFS

- **Erfahrungen und Resümee**
- **aus Sicht des ASA Anrainerverbandes**

- **18.11.2024**



ANRAINERSCHUTZ-VERBAND
Salzburg Airport

Ausgangslage und Konfliktlage

- Anlass war das Erweiterungsverfahren des Flughafens 2005 mit Ausbauszenarien und der strittigen Frage zur UVP-Pflicht; zu diesem Zeitpunkt gab es keinen aktiven Anrainer:innenverband; 2007 erfolgte die Gründung des ASA
- Kapazitätssteigerungen insb. an den Wintersamstagen mit >330 Flugbewegungen
- Lärmbelastungen durch Schulungsbetrieb und Hubschrauber; Red-Bull-Airshows; Überschreitungen der Betriebszeiten;
- Fehlender bzw. eingeschränkter Datenzugang für Flugspuren und Lärmdaten
- Eingeschränkte Kommunikation bzw. fehlendes Dialogforum



Positive Ergebnisse des BBFS

- Formalisierter regelmäßiger Austausch zwischen Flughafen und Anrainer:innen bietet einen geordneten Raum für Interessensaustausch
- Professionelle Moderation, geregelte Tagesordnung und Zuständigkeiten; erheblicher Aufwand von Seiten des Flughafens für den BBFS;
- Gute Beiträge der Stakeholder ACG und Fluglinien
- Abwehr der vermeintlichen Rechtsunsicherheit bzgl. DVO, u.a. durch das hohe Engagement der Anrainervertreter (Technischer Ausschuss des BBFS)
- Sachliche Gesprächsbasis, wechselseitiges Verständnis der Interessen
- Fortschritte bei Lärmschutz, Flugrouten, Datenzugang und Datentransparenz
- Ansprechstellen für technische Fragen (Flughafen, ACG)



Challenges des BBFS

- Rollenverteilung und workload: Initiative und Fortschritt durch die Anrainervertreter:innen (Lärmthemen, Verspätungen, Flugrouten, Schulungsrunden, u.a.), hohe workload bei den ehrenamtlichen Mitgliedern im BBFS;
- Modell BBFS bindet und wirkt kalmierend (z.B. hinsichtlich Öffentlichkeitsarbeit)
- Fortschritte bei technischen Einzelfragen, aber kein Zugang zu Grundsatzfragen (z.B. Wachstumsstrategie, Klimaschutz, Flughafenkonzept, Kurzstreckenflüge, Privatjets, Red-Bull-Flotte, Schulungsbetrieb)
- Rolle der Flughafeneigentümer Stadt und Land: wenig präsent, wirkt besonders nachteilig beim Thema PFAS und Fragen der Flächenwidmung in der Stadt (aufgrund von geänderter Flugroutenverteilung); ASA übernimmt allgemeine öffentliche Umweltinteressen, die Aufgabe der Eigentümer wären;



Ausblick und Weiterentwicklung

- BBFS mit lokalen Themen und Arbeitsaufträgen beibehalten und umsetzen
- Grundsatzfragen mit aufnehmen zu den Themen Klimaschutz, Wachstumsstrategie, Gesamtkonzept, Kurzstreckenflügen, Privatjets und Schulungsbetrieb
- Aktivere Präsenz der Flughafeneigentümer Stadt und Land im BBFS bzgl. Gesamtkonzept, Problemfall Altlast PFAS, Flugroutenverteilung, lärmabhängige Gebühren (siehe Berlin) und Siedlungsentwicklung in der Stadt Salzburg, u.a.
- Weiterführung des innerstädtischen Flughafens im Einklang mit den Bedürfnissen der breiten Bevölkerung und nicht einzelner kleiner Interessengruppen (Gemeinwohlorientierung)

Medienstatement

- **10 Jahre BBFS: Chancen und Herausforderungen**
- Was als Schlichtungsverfahren zur Lösung von Fluglärmkonflikten gestartet wurde, hat sich über die Jahre zu einem professionellen Arbeitsgremium entwickelt. Es werden Beschwerden und Anliegen diskutiert, Verbesserungen bei der Lärmbelastung sowohl im Nahbereich des Flughafens als auch entlang der Flugrouten verhandelt. Größere Fortschritte gab es bei Fördergeldern für Lärmschutzmaßnahmen und dem öffentlichen Zugang zu Flugspuren und Fluglärmmessungen.
- Nicht alle Probleme konnten gelöst, aber zumindest offen angesprochen werden. Das war möglich, weil eine funktionierende Gesprächsbasis und das Commitment zu Lösungen von allen Beteiligten vorhanden war. Aus Sicht des ASA hat sich der BBFS als Instrument für Dialog und Interessensausgleich gut bewährt und soll beibehalten werden.

OAMTC | FLUGRETTUNG



Bürgerbeiratssitzung LOWS

18.11.2024

Cpt. Thomas Brändle
Christophorus 6



www.oamtc.at/flugrettung



- Wer sind wir?
 - Zusammensetzung der Crew
- Was machen wir?
 - Aufgaben, Einsatzgebiet
- Wie sind wir organisiert?
 - Rahmenbedingungen, Einsatzablauf
- Fragen?

Wer sind wir?



- Crew besteht aus:
 - Notarzt
 - Flugretter
 - Pilot
- NA: LKH u. UKH; haupts. Anästhesisten; Notarztdiplom; spez. Ausbildung am HS
- FR: RK Sbg.; Notfallsanitäter; Bergespezialist; unterstützt NA und Pilot
- Pilot: ÖAMTC; flugbetriebliche Verantwortung
- Christophorus 6: AH135, betrieben vom CFV; stationiert am Flughafen; Dienstzeiten; Statistik; NEF am Stützpunkt

Was machen wir?



- **Aufgaben:**

Primäreinsätze; notfallmedizinische Versorgung am NO

Sekundäreinsätze; Verlegungsflüge, Inkubatorflüge



Was machen wir?



- **Aufgaben:**

Primäreinsätze; notfallmedizinische Versorgung am NO

Sekundäreinsätze; Verlegungsflüge, Inkubatorflüge

Einsatzgebiet: Grenzen fließend, Überlappung mit angrenzenden HS

Wie sind wir organisiert?



- **Rahmenbedingungen:**

Jahr 2000 Kündigung §15a, C6 ab 1.4.2021

in Sbg: Rechte u. Pflichten an RK übertragen

Einmietung von HS und Pilot

Bereitstellung Personal, Disponierung u.
Verrechnung durch RK

- **Einsatzablauf:**

Alarmierung durch Llst. RK

NO-Datenübermittlung auf Handy u. ins Cockpit

Airborne innerhalb 3 Minuten



OAMTC
Christophorus

In Kooperation mit Rotem Kreuz



ÖSTERREICHISCHES
ROTES KREUZ
SALZBURG

Aus Liebe zum Menschen.



**Sie fliegen
um
Ihr Leben!**

Danke für die Aufmerksamkeit!



Bürgerinnenbeirat Flughafen Salzburg (BBFS)

Salzburg, 25.11.2024

BBFS feiert 10 jähriges Bestandsjubiläum

Auf Initiative der Eigentümer des Salzburger Flughafens (Land Salzburg 75%, Stadt Salzburg 25%) und der Anrainerverbände in Österreich und Deutschland wurde 2014 ein „institutionalisierter Bürger:innenbeirat“ ins Regierungsprogramm der Salzburger Landesregierung aufgenommen. Am 8. Mai desselben Jahres beschloss der Aufsichtsrat des Salzburg Airport die Geschäftsführung des Flughafens mit der Gründung zu beauftragen. Am 30. Juni 2014 wurde mit der Erarbeitung der Geschäftsordnung für das Gremium begonnen, in weiterer Folge gaben sich die designierten Gründungsmitglieder in den Sitzungen den künftigen Namen des Bürgergremiums – BBFS (Bürger:innenbeirat Flughafen Salzburg). *„Was als Schlichtungsverfahren zur Lösung von Fluglärmkonflikten gestartet wurde, hat sich über die Jahre zu einem professionellen Arbeitsgremium entwickelt. Es werden Beschwerden und Anliegen diskutiert und Verbesserungen bei der Lärmbelastung sowohl im*



Nahbereich des Flughafens als auch entlang der Flugrouten verhandelt. Größere Fortschritte gab es bei Fördergeldern für Lärmschutzmaßnahmen und dem öffentlichen Zugang zu Flugspuren und Fluglärmmessungen,“ so der Vorstand des ASA (Anrainerschutzverband Salzburg Airport).

Seit 10 Jahren bereits tagen die Mitglieder des BBFS, um gemeinsam im Konsens Lösungen zu finden, die für die Bewohner im Einflussbereich des Salzburger Flughafens Verbesserungen herbeiführen. *„Das 10-jährige Bestehen des BBFS ist nicht nur ein bemerkenswerter Meilenstein. Es ist auch ein eindrucksvolles Beispiel dafür, wie wichtig Dialog und Zusammenarbeit sind, um eine nachhaltige und zukunftsorientierte Entwicklung sicherzustellen und zugleich die Interessen aller Beteiligten ausgewogen zu berücksichtigen. Mit der Institutionalisierung des BBFS hat Salzburg hier eine Vorreiterrolle eingenommen. Ich bin davon überzeugt, dass der Beirat auch in Zukunft eine entscheidende Rolle spielen wird. Ich danke allen Mitgliedern für ihr bisheriges Engagement und freue mich auf die weitere Zusammenarbeit,“* so der Aufsichtsratsvorsitzende des Flughafens, LH-Stv. Stefan Schnöll.

2014 waren auch die Vertretungen und der Schutzverband aus Deutschland Mitglieder des BBFS, diese sind aus dem gemeinsamen Dialog 2016 ausgetreten und haben den BBFS als Mitglieder verlassen. Basis für die Arbeit im BBFS sind tausende gesammelte Daten, gesetzliche Rahmenbedingungen und Wissen aus der Luftfahrtindustrie, das über die Jahre hinweg auf allen Seiten angesammelt wurde. *„Ich freue mich als Bürgermeister der Stadt Salzburg, dass sich der Bürger:innenbeirat Flughafen Salzburg in den vergangenen 10 Jahren als wertvolles Bindeglied zwischen Flughafenbetrieb, Eigentümern, Anrainern und Beteiligten am Fluggeschehen etabliert hat. Als 25% Miteigentümer des Flughafens schätzen wir den konstruktiven Dialog und die wichtigen Impulse des BBFS sehr, denn gemeinsam und im Konsens kann man einfach mehr bewegen. Die Balance zwischen wirtschaftlichen Interessen und den*



Bedürfnissen der Anwohner:innen zu verbessern ist nicht leicht und wir danken allen Engagierten im BBFS für ihren Einsatz zum Wohle unserer Stadt,“ so Bernhard Auinger, Bürgermeister der Stadt Salzburg. Bürger:innenbeschwerden und Anliegen werden offen diskutiert und Verbesserungen bei der Lärmbelastung sowohl im Nahbereich des Flughafens als auch entlang der Flugrouten auf Faktenlage verhandelt. Größere Fortschritte gab es bei Fördergeldern für Lärmschutzmaßnahmen und dem öffentlichen Zugang zu Flugspuren und Fluglärmmessungen. Fakten werden sachgerecht und fair analysiert und dienen als Basis für die Arbeit im BBFS. 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 einzubringen. Am Ende des Tages soll für alle BBFS Mitglieder eine einvernehmliche Lösung im Konsens gesucht und bestenfalls gefunden werden. *„Nicht alle Probleme konnten gelöst, aber zumindest offen angesprochen werden. Das war möglich, weil eine funktionierende Gesprächsbasis und das Commitment zu Lösungen von allen Beteiligten vorhanden war. Aus Sicht des ASA hat sich der BBFS als Instrument für Dialog und Interessensausgleich gut bewährt und soll beibehalten werden,“* so der Vorstand des ASA.

Im Fokus der Bemühungen der BBFS Mitglieder steht die Erarbeitung von Grundlagen zur Umsetzung von lärm- und schadstoffmindernden Maßnahmen. *„Ich begrüße die intensive und fachlich sehr fundierte Arbeit des BBFS und gratuliere zu 10 Jahren Dialog zwischen allen Beteiligten. Das gemeinsame Ziel, kontinuierlich Lösungen für eine Entlastung der betroffenen Kommunen herzustellen ist eine große Aufgabe, gerade wenn Maßnahmen im Konsens erarbeitet werden. Ich wünsche dem BBFS für die Zukunft die Erarbeitung tragfähiger Konzepte, die wirtschaftlich umsetzbar sind und zu Verbesserungen für die Salzburger Region und das benachbarte Bayern führen,“* so Flughafengeschäftsführerin Bettina Ganghofer.

Auch die Flugsicherung Austro Control ist von Anfang an konstruktiver Partner im BBFS. „Der BBFS hat sich in den vergangenen 10 Jahren zu einem wichtigen Gremium entwickelt, um Fragen und Meinungen zum Thema Fluglärm in der Region rund um den Flughafen Salzburg zu sammeln und zu diskutieren. Austro Control kann im Rahmen dieses Prozesses Expertise zu allen Aspekten aus dem Bereich Flugsicherung einbringen. Konkrete Verbesserungsvorschläge, die aus den Beratungen des BBFS hervorgehen, können Eingang in die bei Austro Control etablierte Öffentlichkeitsbeteiligung zum Thema Flugrouten finden. Unser Ziel ist, es Bürgerinnen und Bürgern Gehör zu verschaffen und die Situation für alle zu verbessern. Der BBFS leistet dazu einen wichtigen Beitrag“, sagt die Austro Control-Geschäftsführung Elisabeth Landrichter und Philipp Piber anlässlich des 10-jährigen Bestehens des BBFS.

Ein besonderer Dank gilt auch den Vertretern der großen Airlines im BBFS. Mit ihrem technischen und fliegerischen Fachwissen konnten viele offene Fragen geklärt werden, warum Flugzeuge bei Landungen und Starts auch Grenzen haben und nicht alle Wünsche und Bedürfnisse erfüllt werden können. Die Ziele und Ergebnisse der Arbeiten im BBFS können laufend auf der Website des Bürgerbeirates unter www.bbfs.at eingesehen werden.

Pressekontakt:

bbfs@bbfs.at



**RICHTLINIEN ZUR
FLUGPLANKOORDINATION
IN DEN RANDSTUNDEN**

SEL AM MESSPUNKT 4 - TAXHAM

FASSUNG: 2015

LANDUNG

Randstunden: 22:00 - 22:59 Uhr

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Keine Planung während der gesamten Betriebszeit ab W08/09		
B727	87,2	3
B732 (73A)	86,0	3
B743	91,2	3
B747SP	89,1	3
DC10	88,7	3
DC9	86,2	3
MD81	84,3	3
MD82	84,3	3
MD83	85,3	3
MD87	84,7	3
MD88	88,1	3
TU154	91,9	3
Keine Planung in den Randstunden		
A300	87,4	3
A310	86,5	3
AN26	88,3	3
B744	90,0	3
B767	86,7	3
B777	85,9	3
IL96	86,3	3
L1011	89,3	3
YK42	85,5	3
Toleranzbereich		
A330	84,3	3
B733	84,2	3
B734	84,3	3
B757	83,5	3
TU204	84,5	3
Uneingeschränkte Planung während der Betriebszeiten		
A318	82,7	3
A319	80,7	3
A320	81,6	3
A321	81,8	3
A340	83,1	3
AN24	79,4	3
AR1	79,4	3
AR7	80,7	3
AR8	79,2	3
AT42	82,0	3
AT43	82,7	3
AT45	80,4	3
AT72	79,6	3
B717	78,3	3
B735	83,6	3
B736	83,3	3
B737	81,9	3
B738	83,8	3
B739	83,5	3
BA46	79,4	3
BE1	81,9	3
CL65	79,4	3
CR7	83,5	3
CR9	80,6	3
D328	80,5	3
DH4	80,9	3
DH7	81,4	3
DH3	80,2	3
EM2	78,3	3
E175	80,1	3
E190	81,4	3
E195	81,0	3
ER3	78,3	3
ER4	78,9	3
FK100	81,5	3
FK50	84,0	3
FK70	81,5	3
J328	79,0	3
J41	79,8	3
MD90	81,3	3
SB20	79,4	3
SF34	81,9	3
YK40	83,2	3



**RICHTLINIEN ZUR
FLUGPLANKOORDINATION
IN DEN RANDSTUNDEN**

**SEL AM MESSPUNKT 4 - TAXHAM
FASSUNG: 2015**

START

Randstunden: 06:00 - 06:59 Uhr
20:00 - 21:59 Uhr

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Keine Planung während der gesamten Betriebszeit ab W08/09		
B727	102,2	3
B732 (73A)	100,5	3
B743	100,1	3
B747SP	99,5	3
DC10	99,2	3
DC9	100,4	3
MD81	100,6	3
MD82	100,9	3
MD83	100,7	3
MD87	100,2	3
MD88	100,8	3
TU154	99,7	3
Toleranzbereich		
Uneingeschränkte Planung während der Betriebszeiten		
A300	94,0	3
A310	96,4	3
A318	90,7	3
A319	91,6	3
A320	93,9	3
A321	95,7	3
A330	97,4	3
A340	94,5	3
AN24	89,4	3
AN26	93,2	3
AR1	89,6	3
AR7	90,1	3
AR8	88,2	3
AT42	80,4	3
AT43	79,5	3
AT45	81,7	3
AT72	81,6	3
B717	88,2	3
B733	93,9	3
B734	94,5	3
B735	93,0	3
B736	91,6	3
B737	92,4	3
B738	94,3	3
B739	93,4	3
B744	97,6	3
B757	93,9	3
B767	96,5	3
B777	97,4	3
BA46	88,3	3
BE1	82,7	3
CL65	83,4	3
CR7	87,8	3
CR9	89,2	3
D328	81,5	3
DH4	82,1	3
DH7	79,6	3
DH3	81,0	3
EM2	79,7	3
E175	92,3	3
E190	92,6	3
E195	92,1	3
ER3	85,2	3
ER4	84,9	3
FK100	92,1	3
FK50	84,6	3
FK70	90,0	3
IL96	97,2	3
J328	88,4	3
J41	85,2	3
L1011	97,5	3
MD90	91,4	3
SB20	81,1	3
SF34	81,0	3
TU204	96,0	3
YK40	92,7	3
YK42	95,3	3



**RICHTLINIEN ZUR
FLUGPLANKOORDINATION
IN DEN RANDSTUNDEN
SEL AM MESSPUNKT 4 - TAXHAM
FASSUNG: 2016**

LANDUNG

Randstunden: 22:00 - 22:59 Uhr

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Keine Planung während der gesamten Betriebszeit ab W08/09		
B727	87,2	3
B732 (73A)	86,0	3
B743	91,2	3
B747SP	89,1	3
DC10	88,7	3
DC9	86,2	3
MD81	84,3	3
MD82	84,3	3
MD83	85,3	3
MD87	84,7	3
MD88	88,1	3
TU154	91,9	3
Keine Planung in den Randstunden		
A300	87,4	3
A310	86,5	3
AN26	88,3	3
B744	90,0	3
B767	86,7	3
B777	85,9	3
IL96	86,3	3
L1011	89,3	3
YK42	85,5	3
Toleranzbereich		
A330	84,3	3
B733	84,2	3
B734	84,3	3
B757	83,5	3
TU204	84,5	3
Uneingeschränkte Planung während der Betriebszeiten		
A318	82,7	3
A319	80,7	3
A320	81,6	3
A321	81,8	3
A340	83,1	3
AN24	79,4	3
AR1	81,7	3
AR7	80,7	3
AR8	79,2	3
AT42	82,0	3
AT43	82,7	3
AT45	80,4	3
AT72	79,6	3
B717	78,3	3
B735	83,6	3
B736	83,3	3
B737	81,9	3
B738	83,8	3
B739	83,5	3
BA46	79,4	3
BE1	81,9	3
CL65	79,4	3
CR7	83,5	3
CR9	80,6	3
D328	80,5	3
DH4	80,9	3
DH7	81,4	3
DH3	80,2	3
EM2	78,3	3
E175	80,1	3
E190	81,4	3
E195	81,0	3
ER3	78,3	3
ER4	78,9	3
FK100	81,5	3
FK50	84,0	3
FK70	81,5	3
J328	79,0	3
J41	79,8	3
MD90	81,3	3
SB20	79,4	3
SF34	81,9	3
YK40	83,2	3



**RICHTLINIEN ZUR
FLUGPLANKOORDINATION
IN DEN RANDSTUNDEN**

**SEL AM MESSPUNKT 4 - TAXHAM
FASSUNG: 2016**

START

Randstunden: 06:00 - 06:59 Uhr
20:00 - 21:59 Uhr

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Keine Planung während der gesamten Betriebszeit ab W08/09		
B727	102,2	3
B732 (73A)	100,5	3
B743	100,1	3
B747SP	99,5	3
DC10	99,2	3
DC9	100,4	3
MD81	100,6	3
MD82	100,9	3
MD83	100,7	3
MD87	100,2	3
MD88	100,8	3
TU154	99,7	3
Toleranzbereich		
Uneingeschränkte Planung während der Betriebszeiten		
A300	94,0	3
A310	96,4	3
A318	90,7	3
A319	91,6	3
A320	93,9	3
A321	95,7	3
A330	97,4	3
A340	94,5	3
AN24	89,4	3
AN26	93,2	3
AR1	89,6	3
AR7	90,1	3
AR8	88,2	3
AT42	80,4	3
AT43	79,5	3
AT45	81,7	3
AT72	81,6	3
B717	88,2	3
B733	93,9	3
B734	94,5	3
B735	93,0	3
B736	91,6	3
B737	92,4	3
B738	92,5	3
B739	93,4	3
B744	97,6	3
B757	93,9	3
B767	96,5	3
B777	97,4	3
BA46	88,3	3
BE1	82,7	3
CL65	83,4	3
CR7	87,8	3
CR9	89,2	3
D328	81,5	3
DH4	82,1	3
DH7	79,6	3
DH3	81,0	3
EM2	79,7	3
E175	92,3	3
E190	92,6	3
E195	92,1	3
ER3	85,2	3
ER4	84,9	3
FK100	92,1	3
FK50	84,6	3
FK70	90,0	3
IL96	97,2	3
J328	88,4	3
J41	85,2	3
L1011	97,5	3
MD90	91,4	3
SB20	81,1	3
SF34	81,0	3
TU204	96,0	3
YK40	92,7	3
YK42	95,3	3



**RICHTLINIEN ZUR
FLUGPLANKOORDINATION
IN DEN RANDSTUNDEN
SEL AM MESSPUNKT 4 - TAXHAM
FASSUNG: 2017**

LANDUNG

Randstunden: 22:00 - 22:59 Uhr

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Keine Planung während der gesamten Betriebszeit ab W08/09		
B727	87,2	3
B732 (73A)	86,0	3
B743	91,2	3
B747SP	89,1	3
DC10	88,7	3
DC9	86,2	3
MD81	84,3	3
MD82	84,3	3
MD83	85,3	3
MD87	84,7	3
MD88	88,1	3
TU154	91,9	3
Keine Planung in den Randstunden		
A300	87,4	3
A310	86,5	3
AN26	88,3	3
B744	90,0	3
B767	86,7	3
B777	85,9	3
IL96	86,3	3
L1011	89,3	3
YK42	85,5	3
Toleranzbereich		
A330	84,3	3
B733	84,2	3
B734	84,3	3
B757	83,5	3
TU204	84,5	3
Uneingeschränkte Planung während der Betriebszeiten		
A318	82,7	3
A319	80,7	3
A320	81,6	3
A321	81,8	3
A340	83,1	3
AN24	79,4	3
AR1	81,7	3
AR7	80,7	3
AR8	79,2	3
AT42	82,0	3
AT43	82,7	3
AT45	80,4	3
AT72	79,6	3
B717	78,3	3
B735	83,6	3
B736	83,3	3
B737	81,9	3
B738	83,8	3
B739	83,5	3
BA46	79,4	3
BE1	81,9	3
CL65	79,4	3
CR7	83,5	3
CR9	80,6	3
D328	80,5	3
DH4	80,9	3
DH7	81,4	3
DH3	80,2	3
EM2	78,3	3
E175	80,1	3
E190	81,4	3
E195	81,0	3
ER3	78,3	3
ER4	78,9	3
FK100	81,5	3
FK50	84,0	3
FK70	81,5	3
J328	79,0	3
J41	79,8	3
MD90	81,3	3
SB20	79,4	3
SF34	81,9	3
YK40	83,2	3



RICHTLINIEN ZUR
FLUGPLANKOORDINATION
IN DEN RANDSTUNDEN

SEL AM MESSPUNKT 4 - TAXHAM
FASSUNG: 2017

START

Randstunden: 06:00 - 06:59 Uhr
20:00 - 21:59 Uhr

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Keine Planung während der gesamten Betriebszeit ab W08/09		
B727	102,2	3
B732 (73A)	100,5	3
B743	100,1	3
B747SP	99,5	3
DC10	99,2	3
DC9	100,4	3
MD81	100,6	3
MD82	100,9	3
MD83	100,7	3
MD87	100,2	3
MD88	100,8	3
TU154	99,7	3
Toleranzbereich		
Uneingeschränkte Planung während der Betriebszeiten		
A300	94,0	3
A310	96,4	3
A318	90,7	3
A319	91,6	3
A320	89,9	3
A321	95,7	3
A330	97,4	3
A340	94,5	3
AN24	89,4	3
AN26	93,2	3
AR1	89,6	3
AR7	90,1	3
AR8	88,2	3
AT42	80,4	3
AT43	79,5	3
AT45	81,7	3
AT72	81,6	3
B717	88,2	3
B733	93,9	3
B734	94,5	3
B735	93,0	3
B736	91,6	3
B737	92,4	3
B738	92,5	3
B739	93,4	3
B744	97,6	3
B757	93,9	3
B767	96,5	3
B777	97,4	3
BA46	88,3	3
BE1	82,7	3
CL65	83,4	3
CR7	87,8	3
CR9	89,2	3
D328	81,5	3
DH4	82,1	3
DH7	79,6	3
DH3	81,0	3
EM2	79,7	3
E175	92,3	3
E190	92,6	3
E195	90,6	3
ER3	85,2	3
ER4	84,9	3
FK100	92,1	3
FK50	84,6	3
FK70	90,0	3
IL96	97,2	3
J328	88,4	3
J41	85,2	3
L1011	97,5	3
MD90	91,4	3
SB20	81,1	3
SF34	81,0	3
TU204	96,0	3
YK40	92,7	3
YK42	95,3	3

**RICHTLINIEN ZUR FLUGPLANKOORDINATION
IN DEN RANDSTUNDEN**

SEL AM MESSPUNKT 4 - TAXHAM

FASSUNG: 2018

LANDUNG

Randstunden: 22:00 - 22:59 Uhr

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Keine Planung während der gesamten Betriebszeit ab W08/09		
B727	87,2	3
B732 (73A)	86,0	3
B743	91,2	3
B747SP	89,1	3
DC10	88,7	3
DC9	86,2	3
MD81	84,3	3
MD82	84,3	3
MD83	85,3	3
MD87	84,7	3
MD88	88,1	3
TU154	91,9	3
Keine Planung in den Randstunden		
A300	87,4	3
A310	86,5	3
AN26	88,3	3
B744	90,0	3
B767	86,7	3
B777	85,9	3
IL96	86,3	3
L1011	89,3	3
YK42	85,5	3
Toleranzbereich		
A330	84,3	3
B734	84,3	3
TU204	84,5	3

1

2

3

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Uneingeschränkte Planung während der Betriebszeiten		
A318	82,7	3
A319	80,7	3
A320	81,6	3
A321	81,8	3
A340	83,1	3
AN24	79,4	3
AR1	81,7	3
AR7	80,7	3
AR8	79,2	3
AT42	82,0	3
AT43	82,7	3
AT45	80,4	3
AT72	79,6	3
B717	78,3	3
B733	82,4	3
B735	83,6	3
B736	83,3	3
B737	81,9	3
B738	83,8	3
B739	83,5	3
B757	83,5	3
BA46	79,4	3
BE1	81,9	3
CL65	79,4	3
CR7	83,5	3
CR9	80,6	3
D328	80,5	3
DH4	78,1	3
DH7	81,4	3
DH3	80,2	3
EM2	78,3	3
E175	80,1	3
E190	81,4	3
E195	81,0	3
ER3	78,3	3
ER4	78,9	3
FK100	81,5	3
FK50	84,0	3
FK70	81,5	3
J328	79,0	3
J41	79,8	3
MD90	81,3	3
SB20	79,4	3
SF34	81,9	3
SU9	79,4	3
YK40	83,2	3

Änderungen:

1 und 2 - Wert unterhalb des Schwellwertes und deshalb neu in der Gruppe der LFZ für uneingeschränkte Planung

3 - neuer Flugzeugtyp

RICHTLINIEN ZUR FLUGPLANKOORDINATION
IN DEN RANDSTUNDEN

SEL AM MESSPUNKT 4 - TAXHAM

FASSUNG: 2018

START

Randstunden: 06:00 - 06:59 Uhr
20:00 - 21:59 Uhr

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Keine Planung während der gesamten Betriebszeit ab W08/09		
B727	102,2	3
B732 (73A)	100,5	3
B743	100,1	3
B747SP	99,5	3
DC10	99,2	3
DC9	100,4	3
MD81	100,6	3
MD82	100,9	3
MD83	100,7	3
MD87	100,2	3
MD88	100,8	3
TU154	99,7	3
Toleranzbereich		
Keine Luftfahrzeuge in dieser Gruppe		

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Uneingeschränkte Planung während der Betriebszeiten		
A300	94,0	3
A310	96,4	3
A318	93,2	3
A319	91,6	3
A320	93,1	3
A321	95,7	3
A330	97,4	3
A340	94,5	3
AN24	89,4	3
AN26	93,2	3
AR1	87,4	3
AR7	90,1	3
AR8	88,2	3
AT42	80,4	3
AT43	79,5	3
AT45	81,7	3
AT72	81,6	3
B717	88,2	3
B733	93,9	3
B734	94,5	3
B735	94,1	3
B736	91,6	3
B737	92,4	3
B738	92,5	3
B739	93,4	3
B744	97,6	3
B757	93,9	3
B767	96,5	3
B777	97,4	3
BA46	88,3	3
BE1	82,7	3
CL65	83,4	3
CR7	87,8	3
CR9	89,2	3
D328	81,5	3
DH4	82,1	3
DH7	79,6	3
DH3	81,0	3
EM2	79,7	3
E175	92,3	3
E190	92,6	3
E195	90,6	3
ER3	85,2	3
ER4	84,9	3
FK100	92,1	3
FK50	84,6	3
FK70	90,0	3
IL96	97,2	3
J328	88,4	3
J41	85,2	3
L1011	97,5	3
MD90	91,4	3
SB20	81,1	3
SF34	81,0	3
SU9	94,2	3
TU204	96,0	3
YK40	92,7	3
YK42	95,3	3

Änderungen:

rot markierte Werte wurden entsprechend den aktuellen Messungen angepasst

1 - neuer Flugzeugtyp

**RICHTLINIEN ZUR FLUGPLANKOORDINATION
IN DEN RANDSTUNDEN**

SEL AM MESSPUNKT 4 - TAXHAM

FASSUNG: 2019

LANDUNG

Randstunden: 22:00 - 22:59 Uhr

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Keine Planung während der gesamten Betriebszeit ab W08/09		
B727	87,2	3
B732 (73A)	86,0	3
B743	91,2	3
B747SP	89,1	3
DC10	88,7	3
DC9	86,2	3
MD81	84,3	3
MD82	84,3	3
MD83	85,3	3
MD87	84,7	3
MD88	88,1	3
TU154	91,9	3
Keine Planung in den Randstunden		
A300	87,4	3
A310	86,5	3
AN26	88,3	3
B744	90,0	3
B767	86,7	3
B777	85,9	3
IL96	86,3	3
L1011	89,3	3
YK42	85,5	3
Toleranzbereich		
A330	84,3	3
B734	84,3	3
TU204	84,5	3

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Uneingeschränkte Planung während der Betriebszeiten		
A318	82,7	3
A319	80,7	3
A320	79,6	3
A320neo	80,0	4
A321	81,8	3
A321neo	80,3	4
A340	83,1	3
AN24	79,4	3
AR1	79,7	3
AR7	80,7	3
AR8	79,2	3
AT42	82,0	3
AT43	82,7	3
AT45	80,4	3
AT72	79,6	3
B717	78,3	3
B733	82,4	3
B735	83,6	3
B736	83,3	3
B737	80,3	3
73M	81,0	4
B738	81,1	3
B739	83,5	3
B757	83,5	3
BA46	79,4	3
BE1	81,9	3
CL65	79,4	3
CR7	83,5	3
CR9	80,6	3
D328	80,5	3
DH4	78,1	3
DH7	81,4	3
DH3	80,2	3
EM2	78,3	3
E175	80,1	3
E190	81,4	3
E195	81,0	3
ER3	78,3	3
ER4	78,9	3
FK100	81,5	3
FK50	84,0	3
FK70	81,5	3
J328	79,0	3
J41	79,8	3
MD90	81,3	3
SB20	79,4	3
SF34	81,9	3
SU9	79,4	3
YK40	83,2	3

Änderungen:

rot markierte Werte wurden entsprechend den aktuellen Messungen angepasst

1-3 - neue Flugzeugtypen

RICHTLINIEN ZUR FLUGPLANKOORDINATION
IN DEN RANDSTUNDEN

SEL AM MESSPUNKT 4 - TAXHAM

FASSUNG: 2019

START

Randstunden: 06:00 - 06:59 Uhr
20:00 - 21:59 Uhr

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Keine Planung während der gesamten Betriebszeit ab W08/09		
B727	102,2	3
B732 (73A)	100,5	3
B743	100,1	3
B747SP	99,5	3
DC10	99,2	3
DC9	100,4	3
MD81	100,6	3
MD82	100,9	3
MD83	100,7	3
MD87	100,2	3
MD88	100,8	3
TU154	99,7	3
Toleranzbereich		
Keine Luftfahrzeuge in dieser Gruppe		

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Uneingeschränkte Planung während der Betriebszeiten		
A300	94,0	3
A310	96,4	3
A318	93,2	3
A319	91,6	3
A320	92,1	3
A320neo	86,4	4
A321	93,1	3
A321neo	90,2	4
A330	97,4	3
A340	94,5	3
AN24	89,4	3
AN26	93,2	3
AR1	87,4	3
AR7	90,1	3
AR8	88,2	3
AT42	80,4	3
AT43	79,5	3
AT45	81,7	3
AT72	81,6	3
B717	88,2	3
B733	93,9	3
B734	94,5	3
B735	94,1	3
B736	91,6	3
B737	91,0	3
73M	89,3	4
B738	91,4	3
B739	93,4	3
B744	97,6	3
B757	93,9	3
B767	96,5	3
B777	97,4	3
BA46	88,3	3
BE1	82,7	3
CL65	83,4	3
CR7	87,8	3
CR9	89,2	3
D328	81,5	3
DH4	82,1	3
DH7	79,6	3
DH3	81,0	3
EM2	79,7	3
E175	92,3	3
E190	92,6	3
E195	90,6	3
ER3	85,2	3
ER4	84,9	3
FK100	92,1	3
FK50	84,6	3
FK70	90,0	3
IL96	97,2	3
J328	88,4	3
J41	85,2	3
L1011	97,5	3
MD90	91,4	3
SB20	81,1	3
SF34	81,0	3
SU9	94,2	3
TU204	96,0	3
YK40	92,7	3
YK42	95,3	3

Änderungen:

rot markierte Werte wurden entsprechend den aktuellen Messungen angepasst

1-3 - neue Flugzeugtypen

**RICHTLINIEN ZUR FLUGPLANKOORDINATION
IN DEN RANDSTUNDEN**

**SEL AM MESSPUNKT 4 - TAXHAM
FASSUNG: 2020**

LANDUNG

Randstunden: 22:00 - 22:59 Uhr

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Keine Planung während der gesamten Betriebszeit ab W08/09		
B727	87,2	3
B732 (73A)	86,0	3
B743	91,2	3
B747SP	89,1	3
DC10	88,7	3
DC9	86,2	3
MD81	84,3	3
MD82	84,3	3
MD83	85,3	3
MD87	84,7	3
MD88	88,1	3
TU154	91,9	3
Keine Planung in den Randstunden		
A300	87,4	3
A310	86,5	3
AN26	88,3	3
B744	90,0	3
B767	86,7	3
B777	85,9	3
IL96	86,3	3
L1011	89,3	3
YK42	85,5	3
Toleranzbereich		
A330	84,3	3
B734	84,3	3
TU204	84,5	3

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Uneingeschränkte Planung während der Betriebszeiten		
A318	82,7	3
A319	80,7	3
A320	79,6	3
A320neo	80,0	4
A321	81,8	3
A321neo	80,3	4
A340	83,1	3
AN24	79,4	3
AR1	79,7	3
AR7	80,7	3
AR8	79,2	3
AT42	82,0	3
AT43	82,7	3
AT45	80,4	3
AT72	79,6	3
B717	78,3	3
B733	82,4	3
B735	83,6	3
B736	83,3	3
B737	80,3	3
73M	81,0	4
B738	81,1	3
B739	83,5	3
B757	83,5	3
BA46	79,4	3
BE1	81,9	3
CL65	79,4	3
CR7	83,5	3
CR9	80,6	3
D328	80,5	3
DH4	78,1	3
DH7	81,4	3
DH3	80,2	3
EM2	78,3	3
E175	80,1	3
E190	81,4	3
E195	81,0	3
ER3	78,3	3
ER4	78,9	3
FK100	81,5	3
FK50	84,0	3
FK70	81,5	3
J328	79,0	3
J41	79,8	3
MD90	81,3	3
SB20	79,4	3
SF34	81,9	3
SU9	79,4	3
YK40	83,2	3

**RICHTLINIEN ZUR FLUGPLANKOORDINATION
IN DEN RANDSTUNDEN**

SEL AM MESSPUNKT 4 - TAXHAM

FASSUNG: 2020

START

Randstunden: 06:00 - 06:59 Uhr
20:00 - 21:59 Uhr

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Keine Planung während der gesamten Betriebszeit ab W08/09		
B727	102,2	3
B732 (73A)	100,5	3
B743	100,1	3
B747SP	99,5	3
DC10	99,2	3
DC9	100,4	3
MD81	100,6	3
MD82	100,9	3
MD83	100,7	3
MD87	100,2	3
MD88	100,8	3
TU154	99,7	3
Toleranzbereich		
Keine Luftfahrzeuge in dieser Gruppe		

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Uneingeschränkte Planung während der Betriebszeiten		
A300	94,0	3
A310	96,4	3
A318	93,2	3
A319	91,6	3
A320	92,1	3
A320neo	86,4	4
A321	93,1	3
A321neo	90,2	4
A330	97,4	3
A340	94,5	3
AN24	89,4	3
AN26	93,2	3
AR1	87,4	3
AR7	90,1	3
AR8	88,2	3
AT42	80,4	3
AT43	79,5	3
AT45	81,7	3
AT72	81,6	3
B717	88,2	3
B733	93,9	3
B734	94,5	3
B735	94,1	3
B736	91,6	3
B737	91,0	3
73M	89,3	4
B738	91,4	3
B739	93,4	3
B744	97,6	3
B757	93,9	3
B767	96,5	3
B777	97,4	3
BA46	88,3	3
BE1	82,7	3
CL65	83,4	3
CR7	87,8	3
CR9	89,2	3
D328	81,5	3
DH4	82,1	3
DH7	79,6	3
DH3	81,0	3
EM2	79,7	3
E175	92,3	3
E190	92,6	3
E195	90,6	3
ER3	85,2	3
ER4	84,9	3
FK100	92,1	3
FK50	84,6	3
FK70	90,0	3
IL96	97,2	3
J328	88,4	3
J41	85,2	3
L1011	97,5	3
MD90	91,4	3
SB20	81,1	3
SF34	81,0	3
SU9	94,2	3
TU204	96,0	3
YK40	92,7	3
YK42	95,3	3

**RICHTLINIEN ZUR FLUGPLANKOORDINATION
IN DEN RANDSTUNDEN**

SEL AM MESSPUNKT 4 - TAXHAM

FASSUNG: 2021

LANDUNG

Randstunden: 22:00 - 22:59 Uhr

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL	FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Keine Planung während der gesamten Betriebszeit ab W08/09			Uneingeschränkte Planung während der Betriebszeiten		
B727	87,2	3	A220/BCS3	77,4	4
B732 (73A)	86,0	3	A318	82,7	3
B743	91,2	3	A319	80,7	3
B747SP	89,1	3	A320	79,6	3
DC10	88,7	3	A320neo	80,0	4
DC9	86,2	3	A321	81,8	3
MD81	84,3	3	A321neo	80,3	4
MD82	84,3	3	A340	83,1	3
MD83	85,3	3	AN24	79,4	3
MD87	84,7	3	AR1	79,7	3
MD88	88,1	3	AR7	80,7	3
TU154	91,9	3	AR8	79,2	3
Keine Planung in den Randstunden			AT42	82,0	3
A300	87,4	3	AT43	82,7	3
A310	86,5	3	AT45	80,4	3
AN26	88,3	3	AT72	79,6	3
B744	90,0	3	B717	78,3	3
B767	86,7	3	B733	82,4	3
B777	85,9	3	B735	83,6	3
IL96	86,3	3	B736	83,3	3
L1011	89,3	3	B737	80,3	3
YK42	85,5	3	B737-8 Max	81,0	4
Toleranzbereich			B738	81,1	3
A330	84,3	3	B739	83,5	3
B734	84,3	3	B757	83,5	3
TU204	84,5	3	BA46	79,4	3
			BE1	81,9	3
			CL65	79,4	3
			CR7	83,5	3
			CR9	80,6	3
			D328	80,5	3
			DH4	78,1	3
			DH7	81,4	3
			DH3	80,2	3
			EM2	78,3	3
			E175	80,1	3
			E190	81,4	3
			E195	81,0	3
			ER3	78,3	3
			ER4	78,9	3
			FK100	81,5	3
			FK50	84,0	3
			FK70	81,5	3
			J328	79,0	3
			J41	79,8	3
			MD90	81,3	3
			SB20	79,4	3
			SF34	81,9	3
			SU9	79,4	3
			YK40	83,2	3

1: neuer Flugzeugtyp
2: Präzisierung B737-8 Max statt 73M

RICHTLINIEN ZUR FLUGPLANKOORDINATION
IN DEN RANDSTUNDEN

SEL AM MESSPUNKT 4 - TAXHAM

FASSUNG: 2021

START

Randstunden: 06:00 - 06:59 Uhr
20:00 - 21:59 Uhr

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Keine Planung während der gesamten Betriebszeit ab W08/09		
B727	102,2	3
B732 (73A)	100,5	3
B743	100,1	3
B747SP	99,5	3
DC10	99,2	3
DC9	100,4	3
MD81	100,6	3
MD82	100,9	3
MD83	100,7	3
MD87	100,2	3
MD88	100,8	3
TU154	99,7	3
Toleranzbereich		
Keine Luftfahrzeuge in dieser Gruppe		

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Uneingeschränkte Planung während der Betriebszeiten		
A220/BCS3	86,0	4
A300	94,0	3
A310	96,4	3
A318	93,2	3
A319	91,6	3
A320	92,1	3
A320neo	86,4	4
A321	93,1	3
A321neo	90,2	4
A330	97,4	3
A340	94,5	3
AN24	89,4	3
AN26	93,2	3
AR1	87,4	3
AR7	90,1	3
AR8	88,2	3
AT42	80,4	3
AT43	79,5	3
AT45	81,7	3
AT72	81,6	3
B717	88,2	3
B733	93,9	3
B734	94,5	3
B735	94,1	3
B736	91,6	3
B737	91,0	3
B737-8 Max	89,3	4
B738	91,4	3
B739	93,4	3
B744	97,6	3
B757	93,9	3
B767	96,5	3
B777	97,4	3
BA46	88,3	3
BE1	82,7	3
CL65	83,4	3
CR7	87,8	3
CR9	89,2	3
D328	81,5	3
DH4	82,1	3
DH7	79,6	3
DH3	81,0	3
EM2	79,7	3
E175	92,3	3
E190	92,6	3
E195	90,6	3
ER3	85,2	3
ER4	84,9	3
FK100	92,1	3
FK50	84,6	3
FK70	90,0	3
IL96	97,2	3
J328	88,4	3
J41	85,2	3
L1011	97,5	3
MD90	91,4	3
SB20	81,1	3
SF34	81,0	3
SU9	94,2	3
TU204	96,0	3
YK40	92,7	3
YK42	95,3	3

1: neuer Flugzeugtyp
2: Präzisierung B737-8 Max statt 73M

**RICHTLINIEN ZUR FLUGPLANKOORDINATION
IN DEN RANDSTUNDEN**

SEL AM MESSPUNKT 4 - TAXHAM

FASSUNG: 2022

LANDUNG

Randstunden: 22:00 - 22:59 Uhr

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Keine Planung während der gesamten Betriebszeit ab W08/09		
B727	87,2	3
B732 (73A)	86,0	3
B743	91,2	3
B747SP	89,1	3
DC10	88,7	3
DC9	86,2	3
MD81	84,3	3
MD82	84,3	3
MD83	85,3	3
MD87	84,7	3
MD88	88,1	3
TU154	91,9	3
Keine Planung in den Randstunden		
A300	87,4	3
A310	86,5	3
AN26	88,3	3
B744	90,0	3
B767	86,7	3
B777	85,9	3
IL96	86,3	3
L1011	89,3	3
YK42	85,5	3
Toleranzbereich		
A330	84,3	3
B734	84,3	3
TU204	84,5	3

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Uneingeschränkte Planung während der Betriebszeiten		
A220/BCS3	78,3	4
A318	82,7	3
A319	80,7	3
A320	79,6	3
A320neo	80,0	4
A321	81,8	3
A321neo	80,3	4
A340	83,1	3
AN24	79,4	3
AR1	79,7	3
AR7	80,7	3
AR8	79,2	3
AT42	82,0	3
AT43	82,7	3
AT45	80,4	3
AT72	79,6	3
B717	78,3	3
B733	82,4	3
B735	83,6	3
B736	83,3	3
B737	80,3	3
B737-8 Max	80,4	4
B738	81,1	3
B739	83,5	3
B757	83,5	3
BA46	79,4	3
BE1	81,9	3
CL65	79,4	3
CR7	83,5	3
CR9	80,6	3
D328	80,5	3
DH4	78,1	3
DH7	81,4	3
DH3	80,2	3
EM2	78,3	3
E175	80,1	3
E190	81,4	3
E195	81,0	3
ER3	78,3	3
ER4	78,9	3
FK100	81,5	3
FK50	84,0	3
FK70	81,5	3
J328	79,0	3
J41	79,8	3
MD90	81,3	3
SB20	79,4	3
SF34	81,9	3
SU9	79,4	3
YK40	83,2	3

1. Anpassung Lärmwert

**RICHTLINIEN ZUR FLUGPLANKOORDINATION
IN DEN RANDSTUNDEN**

SEL AM MESSPUNKT 4 - TAXHAM

FASSUNG: 2022

START

Randstunden: 06:00 - 06:59 Uhr
20:00 - 21:59 Uhr

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Keine Planung während der gesamten Betriebszeit ab W08/09		
B727	102,2	3
B732 (73A)	100,5	3
B743	100,1	3
B747SP	99,5	3
DC10	99,2	3
DC9	100,4	3
MD81	100,6	3
MD82	100,9	3
MD83	100,7	3
MD87	100,2	3
MD88	100,8	3
TU154	99,7	3
Toleranzbereich		
Keine Luftfahrzeuge in dieser Gruppe		

1

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Uneingeschränkte Planung während der Betriebszeiten		
A220/BCS3	85,7	4
A300	94,0	3
A310	96,4	3
A318	93,2	3
A319	91,6	3
A320	92,1	3
A320neo	86,4	4
A321	93,1	3
A321neo	90,2	4
A330	97,4	3
A340	94,5	3
AN24	89,4	3
AN26	93,2	3
AR1	87,4	3
AR7	90,1	3
AR8	88,2	3
AT42	80,4	3
AT43	79,5	3
AT45	81,7	3
AT72	81,6	3
B717	88,2	3
B733	93,9	3
B734	94,5	3
B735	94,1	3
B736	91,6	3
B737	91,0	3
B737-8 Max	89,3	4
B738	91,4	3
B739	93,4	3
B744	97,6	3
B757	93,9	3
B767	96,5	3
B777	97,4	3
BA46	88,3	3
BE1	82,7	3
CL65	83,4	3
CR7	87,8	3
CR9	89,2	3
D328	81,5	3
DH4	82,1	3
DH7	79,6	3
DH3	81,0	3
EM2	79,7	3
E175	92,3	3
E190	92,6	3
E195	90,6	3
ER3	85,2	3
ER4	84,9	3
FK100	92,1	3
FK50	84,6	3
FK70	90,0	3
IL96	97,2	3
J328	88,4	3
J41	85,2	3
L1011	97,5	3
MD90	91,4	3
SB20	81,1	3
SF34	81,0	3
SU9	94,2	3
TU204	96,0	3
YK40	92,7	3
YK42	95,3	3

1. Anpassung Lärmwert



**RICHTLINIEN ZUR FLUGPLANKOORDINATION
IN DEN RANDSTUNDEN**

**SEL AM MESSPUNKT 4 - TAXHAM
FASSUNG: 2023**

LANDUNG

Randstunden: 22:00 - 22:59 Uhr

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Keine Planung während der gesamten Betriebszeit ab W08/09		
B727	87,2	3
B732 (73A)	86,0	3
B743	91,2	3
B747SP	89,1	3
DC10	88,7	3
DC9	86,2	3
MD81	84,3	3
MD82	84,3	3
MD83	85,3	3
MD87	84,7	3
MD88	88,1	3
TU154	91,9	3
Keine Planung in den Randstunden		
A300	87,4	3
A310	86,5	3
AN26	88,3	3
B744	90,0	3
B767	86,7	3
B777	85,9	3
IL96	86,3	3
L1011	89,3	3
YK42	85,5	3
Toleranzbereich		
A330	84,3	3
B734	84,3	3
TU204	84,5	3

1

2

2

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Uneingeschränkte Planung während der Betriebszeiten		
A220/BCS3	78,3	4
A318	82,7	3
A319	80,7	3
A320	79,6	3
A320neo	78,7	4
A321	81,8	3
A321neo	80,3	4
A340	83,1	3
AN24	79,4	3
AR1	79,7	3
AR7	80,7	3
AR8	79,2	3
AT42	82,0	3
AT43	82,7	3
AT45	80,4	3
AT72	79,6	3
B717	78,3	3
B733	82,4	3
B735	83,6	3
B736	83,3	3
B737	80,3	3
B737-8 Max	80,4	4
B737-9 Max	81,7	4
B738	81,1	3
B739	83,5	3
B757	83,5	3
B788	81,6	4
BA46	79,4	3
BE1	81,9	3
CL65	79,4	3
CR7	83,5	3
CR9	80,6	3
D328	80,5	3
DH4	78,1	3
DH7	81,4	3
DH3	80,2	3
EM2	78,3	3
E175	80,1	3
E190	81,4	3
E195	81,0	3
ER3	78,3	3
ER4	78,9	3
FK100	81,5	3
FK50	84,0	3
FK70	81,5	3
J328	79,0	3
J41	79,8	3
MD90	81,3	3
SB20	79,4	3
SF34	81,9	3
SU9	79,4	3
YK40	83,2	3

- 1. Anpassung Lärmwert
- 2. neue Flugzeugtypen

RICHTLINIEN ZUR FLUGPLANKOORDINATION
IN DEN RANDSTUNDEN

SEL AM MESSPUNKT 4 - TAXHAM

FASSUNG: 2023

START

Randstunden: 06:00 - 06:59 Uhr
20:00 - 21:59 Uhr

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Keine Planung während der gesamten Betriebszeit ab W08/09		
B727	102,2	3
B732 (73A)	100,5	3
B743	100,1	3
B747SP	99,5	3
DC10	99,2	3
DC9	100,4	3
MD81	100,6	3
MD82	100,9	3
MD83	100,7	3
MD87	100,2	3
MD88	100,8	3
TU154	99,7	3
Toleranzbereich		
Keine Luftfahrzeuge in dieser Gruppe		

1. Anpassung Lärmwert
2. neue Flugzeugtypen

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Uneingeschränkte Planung während der Betriebszeiten		
A220/BCS3	85,7	4
A300	94,0	3
A310	96,4	3
A318	93,2	3
A319	91,6	3
A320	92,1	3
A320neo	84,6	4
A321	93,1	3
A321neo	90,2	4
A330	97,4	3
A340	94,5	3
AN24	89,4	3
AN26	93,2	3
AR1	87,4	3
AR7	90,1	3
AR8	88,2	3
AT42	80,4	3
AT43	79,5	3
AT45	81,7	3
AT72	81,6	3
B717	88,2	3
B733	93,9	3
B734	94,5	3
B735	94,1	3
B736	91,6	3
B737	91,0	3
B737-8 Max	87,6	4
B737-9 Max	90,6	4
B738	91,4	3
B739	93,4	3
B744	97,6	3
B757	93,9	3
B767	96,5	3
B777	97,4	3
B788	88,3	4
BA46	88,3	3
BE1	82,7	3
CL65	83,4	3
CR7	87,8	3
CR9	89,2	3
D328	81,5	3
DH4	82,1	3
DH7	79,6	3
DH3	81,0	3
EM2	79,7	3
E175	92,3	3
E190	92,6	3
E195	90,6	3
ER3	85,2	3
ER4	84,9	3
FK100	92,1	3
FK50	84,6	3
FK70	90,0	3
IL96	97,2	3
J328	88,4	3
J41	85,2	3
L1011	97,5	3
MD90	91,4	3
SB20	81,1	3
SF34	81,0	3
SU9	94,2	3
TU204	96,0	3
YK40	92,7	3
YK42	95,3	3

**RICHTLINIEN ZUR FLUGPLANKOORDINATION
IN DEN RANDSTUNDEN**

**SEL AM MESSPUNKT 4 - TAXHAM
FASSUNG: 2024**

LANDUNG

Randstunden: 22:00 - 22:59 Uhr

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Keine Planung während der gesamten Betriebszeit ab W08/09		
B727	87,2	3
B732 (73A)	86,0	3
B743	91,2	3
B747SP	89,1	3
DC10	88,7	3
DC9	86,2	3
MD81	84,3	3
MD82	84,3	3
MD83	85,3	3
MD87	84,7	3
MD88	88,1	3
TU154	91,9	3
Keine Planung in den Randstunden		
A300	87,4	3
A310	86,5	3
AN26	88,3	3
B744	90,0	3
B767	86,7	3
B777	85,9	3
IL96	86,3	3
L1011	89,3	3
YK42	85,5	3
Toleranzbereich		
A330	84,3	3
B734	84,3	3
TU204	84,5	3

1

1

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Uneingeschränkte Planung während der Betriebszeiten		
A220/BCS3	78,3	4
A318	82,7	3
A319	80,7	3
A320	79,6	3
A320neo	79,7	4
A321	81,8	3
A321neo	80,3	4
A340	83,1	3
AN24	79,4	3
AR1	79,7	3
AR7	80,7	3
AR8	79,2	3
AT42	82,0	3
AT43	82,7	3
AT45	80,4	3
AT72	79,6	3
B717	78,3	3
B733	82,4	3
B735	83,6	3
B736	83,3	3
B737	80,3	3
B737-8 Max	81,1	4
B737-9 Max	81,7	4
B738	81,1	3
B739	83,5	3
B757	83,5	3
B788	81,6	4
BA46	79,4	3
BE1	81,9	3
CL65	79,4	3
CR7	83,5	3
CR9	80,6	3
D328	80,5	3
DH4	78,1	3
DH7	81,4	3
DH3	80,2	3
EM2	78,3	3
E175	80,1	3
E190	81,4	3
E195	81,0	3
ER3	78,3	3
ER4	78,9	3
FK100	81,5	3
FK50	84,0	3
FK70	81,5	3
J328	79,0	3
J41	79,8	3
MD90	81,3	3
SB20	79,4	3
SF34	81,9	3
SU9	79,4	3
YK40	83,2	3

1. Anpassung Lärmwert

RICHTLINIEN ZUR FLUGPLANKOORDINATION
IN DEN RANDSTUNDEN

SEL AM MESSPUNKT 4 - TAXHAM

FASSUNG: 2024

START

Randstunden: 06:00 - 06:59 Uhr
20:00 - 21:59 Uhr

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Keine Planung während der gesamten Betriebszeit ab W08/09		
B727	102,2	3
B732 (73A)	100,5	3
B743	100,1	3
B747SP	99,5	3
DC10	99,2	3
DC9	100,4	3
MD81	100,6	3
MD82	100,9	3
MD83	100,7	3
MD87	100,2	3
MD88	100,8	3
TU154	99,7	3
Toleranzbereich		
Keine Luftfahrzeuge in dieser Gruppe		

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Uneingeschränkte Planung während der Betriebszeiten		
A220/BCS3	85,7	4
A300	94,0	3
A310	96,4	3
A318	93,2	3
A319	91,6	3
A320	92,1	3
A320neo	84,6	4
A321	93,1	3
A321neo	90,2	4
A330	97,4	3
A340	94,5	3
AN24	89,4	3
AN26	93,2	3
AR1	87,4	3
AR7	90,1	3
AR8	88,2	3
AT42	80,4	3
AT43	79,5	3
AT45	81,7	3
AT72	81,6	3
B717	88,2	3
B733	93,9	3
B734	94,5	3
B735	94,1	3
B736	91,6	3
B737	91,0	3
B737-8 Max	87,0	4
B737-9 Max	90,6	4
B738	91,4	3
B739	93,4	3
B744	97,6	3
B757	93,9	3
B767	96,5	3
B777	97,4	3
B788	88,3	4
BA46	88,3	3
BE1	82,7	3
CL65	83,4	3
CR7	87,8	3
CR9	89,2	3
D328	81,5	3
DH4	82,1	3
DH7	79,6	3
DH3	81,0	3
EM2	79,7	3
E175	92,3	3
E190	92,6	3
E195	90,6	3
ER3	85,2	3
ER4	84,9	3
FK100	92,1	3
FK50	84,6	3
FK70	90,0	3
IL96	97,2	3
J328	88,4	3
J41	85,2	3
L1011	97,5	3
MD90	91,4	3
SB20	81,1	3
SF34	81,0	3
SU9	94,2	3
TU204	96,0	3
YK40	92,7	3
YK42	95,3	3

1. Anpassung Lärmwert

1

1. Gewerblicher Flug (Commercial Air Operation)

Ein gewerblicher Flug bezieht sich auf den Betrieb eines Luftfahrzeugs gegen Entgelt oder eine andere Gegenleistung. Darunter fallen sowohl Linien- als auch Charterflüge. Diese Flüge sind in der Regel durch staatliche Behörden reguliert und erfordern bestimmte Betriebsgenehmigungen und Lizenzen.

ICAO Verweis: Annex 6 Part I (Operation of Aircraft - International Commercial Air Transport-Aeroplanes)

Zitat aus Annex 6 Part I:

"A commercial air transport operation is an aircraft operation involving the transport of passengers, cargo or mail for remuneration or hire."

2. Privater Flug (Private Air Operation)

Ein privater Flug ist eine Luftfahrtoperation, bei der das Luftfahrzeug für persönliche oder private Zwecke betrieben wird und keine Entgeltzahlung oder einen anderen kommerziellen Zweck beinhaltet. Diese Flüge bedürfen in der Regel keiner speziellen Genehmigung wie im gewerblichen Luftverkehr.

ICAO Verweis: Annex 6 Part II (Operation of Aircraft - International General Aviation - Aeroplanes)

Zitat aus Annex 6 Part II:

"General aviation operations encompass all civil aviation operations other than commercial air transport operations or aerial work operations."

3. Linienflug (Scheduled Air Service)

Ein Linienflug bezieht sich auf regelmäßige Flugverbindungen, die nach veröffentlichten Flugplänen erfolgen und für die Öffentlichkeit zugänglich sind. Diese Flüge sind oft Teil eines staatlich regulierten Systems mit festen Flughäfen und Zeiten.

ICAO Verweis: Annex 6 Part I und Part III (Operation of Aircraft)

Zitat aus Annex 9 Chapter 1:

"Scheduled international air service: a series of flights that possesses all the following characteristics: it operates according to a published timetable or with such a regular or frequent frequency that it constitutes an easily recognizable systematic series."

4. Charterflug (Non-Scheduled Air Service)

Ein Charterflug ist ein nicht regelmäßig geplanter Flug, der in der Regel auf Anfrage durchgeführt wird. Diese Flüge können für verschiedene Zwecke wie Tourismus, Geschäft oder Frachttransporte arrangiert werden.

ICAO Verweis: Annex 6 Part I

Zitat aus Annex 6 Part I Definition:

"Non-scheduled flight: a commercial flight that is not conducted as a scheduled service."

Zusammengefasst:

- Gewerblicher Flug: Tätigkeiten gegen Entgelt (Annex 6 Part I)
- Privater Flug: Persönliche Zwecke, kein Entgelt (Annex 6 Part II)
- Linienflug: Regelmäßige, planmäßige Flüge (Annex 9 Chapter 1)
- Charterflug: Nicht planmäßige, auf Anfrage durchgeführte Flüge (Annex 6 Part I)

Diese Definitionen und Verweise richten sich nach den internationalen Standards und empfohlenen Praktiken der ICAO.

Die International Civil Aviation Organization (ICAO) hat spezifische Codes festgelegt, die in Flugplänen verwendet werden, um die Art des Fluges zu kennzeichnen. Hier sind die relevanten Buchstaben, die entsprechend den in Ihrer Frage genannten Flugtypen verwendet werden:

1. Gewerblicher Flug (Commercial Air Operation)

Im Flugplan gemäß ICAO wird normalerweise kein spezifischer Buchstabe ausschließlich für „gewerbliche Flüge“ verwendet. Stattdessen wird der Zweck des Fluges detaillierter durch andere Felder im Flugplan angegeben.

2. Privater Flug (Private Air Operation)

Buchstabe: G

- Im Feld 18 des Flugplans (Other Information) kann der Buchstabe „G“ für „General aviation“ verwendet werden, um anzuzeigen, dass es sich um einen privaten Flug handelt.

3. Linienflug (Scheduled Air Service)

Buchstabe: S

- Feld 8 (Flight Rules and Type of Flight) - Der Code „S“ steht für „Scheduled Air Service“.

4. Charterflug (Non-Scheduled Air Service)

Buchstabe: N

- Feld 8 (Flight Rules and Type of Flight) - Der Code „N“ steht für „Non-scheduled Air Transport Operation“.

Flugplanformular (ICAO Flugplanformular)

Feld 8: Flight Rules and Type of Flight

Dieses Feld ist in zwei Teile unterteilt: Flight Rules (1. Buchstabe) und Type of Flight (2. Buchstabe).

1. Flight Rules (1. Buchstabe):

- I: IFR (Instrument Flight Rules)
- V: VFR (Visual Flight Rules)
- Y: Erst IFR, dann VFR
- Z: Erst VFR, dann IFR

2. Type of Flight (2. Buchstabe):

- S: Scheduled Air Service (Linienflug)
- N: Non-scheduled Air Transport Operation (Charterflug)
- G: General Aviation (Privater Flug)
- M: Military
- X: Andere

Beispiel für verschiedene Flugpläne:

- Linienflug (Scheduled Air Service) unter IFR: - Flugplanfeld 8: "I S"
- Charterflug (Non-Scheduled Air Transport) unter VFR: - Flugplanfeld 8: "V N"
- Privater Flug (General Aviation) unter IFR: - Flugplanfeld 8: "I G"

Zusammenfassung der Buchstaben:

- S: Linienflug (Scheduled Air Service)
- N: Charterflug (Non-Scheduled Air Transport Operation)
- G: Privater Flug (General Aviation)

Diese Buchstaben werden in Feld 8 des ICAO Flugplanformulars verwendet, um den Flugtyp zu kennzeichnen. Jede dieser Kennzeichnungen hilft den Flugsicherungsdiensten und anderen relevanten Behörden, den Flug korrekt zu identifizieren und entsprechend zu behandeln.