

19.10.2017

**Protokoll 23. Sitzung des  
„BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“**

Datum: 03. Oktober 2017 / 09.00 Uhr bis 17.00 Uhr  
Ort: Salzburger Flughafen GmbH/ Sitzungszimmer

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

Von mehreren Vertretern im BBFS ergeht der dringende Apell an LH.-Stv. Stöckl die Anzahl der Sitzungen des BBFS wieder zu erhöhen. 2 Sitzungen im Jahr sind für ein effizientes und kontinuierliches Arbeiten zu wenig.

Ziele für diese Sitzung:

- Standortbestimmung um den unterschiedlichen Wissensstand aller auszugleichen: Was ist erledigt? Was ist offen?
- Weitere Vorgangsweise festlegen und Klarheit zu schaffen, wo und wie sich ein Engagement lohnt.

**Anwesende (o.T.):**

Dominik Fenninger-Sippel / Land Salzburg  
Peter Kopp / Stadt Salzburg  
Günter Oblasser / ASA  
Reinhold Schmuck / ASA  
Brigitte Grill / ASA  
Stefan Brugger / Gemeinde Wals - Siezenheim  
Hermann Lutzenberger / Gemeinden Anif und Grödig  
Christian Woborsky / Austro Control  
Leopold Tazreiter / Repräsentant Fluglinien  
Rudolf Lipold / SFG  
Claudia Typelt / SFG  
Alexander Klaus / SFG  
Claudia Schneeweiß/ SFG  
Ursula König / Moderation

**Nicht anwesend (entschuldigt):**

Wolfgang Wörnhard / Moderation  
Christian Indinger / Gemeinde Hallein  
Christina Rudorf / Stadt Salzburg  
Daniela Beck / Land Salzburg  
Michael Becker / Gemeinden Anif und Grödig  
Walter Hager / Austro Control Salzburg  
Beda Percht / Gemeinde Hallein  
Norbert Gruber / SFG

## **TOP 2: Tagesordnung**

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

Der Schwerpunkt liegt auf TOP 4. Leider mussten sich die Vertreter von Eurowings (EW) entschuldigen. Der Geschäftsführer von EW betont in einem Mail an den Flughafen, sich aktiv in den Prozess des Interessenausgleiches mit den Anrainern einbringen zu wollen und hat die Teilnahme am BBFS zur Angelegenheit der Geschäftsführung gemacht. Eine Teilnahme an der nächsten Sitzung ist geplant. Die Geschäftsführung von EW ersucht, in die Korrespondenz rund um den Umweltbeirat eingebunden zu werden.

**Es wird beschlossen den Kurzbericht und die Langversion des Protokolls der Sitzung an die GF der EW zu senden. Weiters beschließt der BBFS, dass ein Vertreter von EW formell in den BBFS aufgenommen werden soll (Stellvertreter Airlines), um so den wichtigen Austausch zu ermöglichen.**

König informiert EW und fragt, ob sie einverstanden sind.

**Die vorgeschlagene Tagesordnung wird angenommen.**

## **TOP 3: Informationsaustausch**

### Stand der bilateralen Verhandlungen:

**Lipold** berichtet über die Fortsetzung der FLK-Sitzung am 11.07.2017 (Abbruch am 04.04.2017). In der Sitzung wurde das modifizierte PNK vorgestellt und beschlossen, die Causa bei den deutschen und österreichischen Ministerien zu belassen. Derzeit gibt es noch keine offizielle Entscheidung aus Deutschland. Die weiteren Schritte der dt. Politik sind abzuwarten (Akzeptanz des PNK; Konsultationen → Schiedsgericht bzw. auf Wunsch aus Freilassing Konsultationen → DVO).

Die Angelegenheit befindet sich außerhalb des Einflussbereiches des BBFS, das Thema „Monitoring des PNK“ wird zurückgestellt.

### Treffen:

- Informationsaustausch betr. aktuellen Stand Flughafen / Flugroutenvorschläge bei LH.-Stv. Rössler am 09.08.2017. Teilnehmer: LH.-Stv. Stöckl, Hr. Fenninger-Sippel, Hr. Lipold, Hr. Oblasser.

- Informationsaustausch mit EW CP Gerald Altenhuber am 28.08.2017.

Teilnehmer: Hr. Lutzenberger, Hr. Schmuck, Hr. Lipold, Fr. Typelt. EW informiert über internes Procedere bis eine veröffentlichte und technisch mögliche Flugroute auch tatsächlich von einer Airline geflogen werden darf/kann. Die geteilte Verantwortung zwischen ACG und Airline für die Umsetzung einer Flugroute wird deutlich. CP Altenhuber ist die besprochene Route (RNAV (RNP) Z RWY33/unter Vermeidung des Überfluges von Grödig) händisch genau geflogen. Er wird die Möglichkeit, ob diese Route von EW geflogen werden kann, intern abklären. In Zukunft soll der Fokus auf die Kommunikation mit den Airlines gelegt werden, um die tatsächliche Nutzung von Flugrouten besser beurteilen zu können.

Kopp regt an, über den Inhalt von AG-Sitzungen und Treffen ein Ergebnisprotokoll zu führen, damit alle BBFS-Mitglieder informiert werden können.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 15.12.2017)

Am 26.9.2017 hat ein Treffen mit der Geschäftsführung der Flying Bulls stattgefunden (TOP 6).

Am 03.08.2017 hat ein Treffen zwischen Woborsky, Lutzenberger, Oblasser, Lipold und Typelt zum Thema Flugrouten stattgefunden. Die angefragten Routen sollen von ACG gerechnet und gezeichnet werden.

#### Rückmeldungen zu den Vereinbarungen bzgl. Fonds

Die vom BBFS vorgeschlagenen erweiterten Grundlagen für die besondere Förderungswürdigkeit sind von der SFG seit 1. Juli 2017 umgesetzt und auf der Webseite des Flughafens abrufbar (Förderrichtlinien und Planunterlagen). Mehreren Anträgen wurde bereits stattgegeben, ein Antrag bereits ausbezahlt. Der ASA ist mit der Umsetzung des 150m Streifens zufrieden. **Lipold** berichtet, dass der Topf für dieses Jahr ausgeschöpft ist und die stattgegebenen Beträge (4 Fälle) Anfang nächsten Jahres ausbezahlt werden.

Für die Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen hat die SFG ein Budget von 1 Million Euro auf 5 Jahre verteilt veranschlagt. Die lt. Wirtschaftsplan möglichen 200.000,00 € / Jahr wurden noch nie vollständig ausgeschöpft. Daher wurde der Betrag auf 100.000,00 € in der Planung 2017 reduziert. Der Betrag für 2018 wird wieder höher ausfallen, sodass alle förderungswürdigen Objekte bedient werden können. Um keine Erwartungen zu enttäuschen, sollen die Zahlen regelmäßig offen gelegt werden – dies soll im Zuge des Monitorings geschehen.

<b>Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen 2012-2016</b>	<b>Summe gesamt 432.382,29 €</b>
Anfragen gesamt	215
Anträge	94
Zusagen	70
ausbezahlt	68
Serviceleistungen	39
<b>Genehmigungen</b>	<b>109</b>

#### Rollweg

Das Procedere für die Lärmmessungen wird SFG-intern noch aufgesetzt. **Tazreiter** hat bereits mit den OS-Flottenchefs bezüglich back-track Kontakt aufgenommen. Das Thema wird derzeit nicht priorisiert, da das PNK von Deutschland nicht angenommen wurde. Das Thema Rollweg wird auf die nächste Sitzung verschoben. **Lutzenberger** fragt nach der Möglichkeit einer Verknüpfung von Rollweg und Pistensanierung im Jahr 2019. **Lipold** schließt diese Möglichkeit aus zeitlichen Gründen aus, da für die Rollwegverlängerung eine UVP-Pflicht geprüft werden muss.

#### Immissionsschutzstreifen

Der Magistrat Salzburg hat eine Kaufoption bis Mitte 2018 auf Grundstücke am Mehrlgutweg, die an Grundstücke der SFG angrenzen und plant dort eine Änderung des Flächenwidmungsplanes (Betriebsgelände) vorzunehmen. Da der Magistrat an einer gemeinsamen Vermarktung interessiert ist, wurde die Anfrage an die SFG gestellt, die SFG-Grundstücke ebenfalls in Betriebsgelände umwidmen zu lassen. Aufgrund der positiven Meinung der SFG-Geschäftsführung wurde der Antrag auf Umwidmung gestellt. Betriebsgebäude stellen einen effizienten Lärmschutz

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 15.12.2017)

(Verringerung des Bodenlärms) für die dahinterliegenden Gebäude dar. Die Umsetzung einer Betriebsbebauung wird erst in 5-10 Jahren wahrscheinlich.

### Ausblick Winter 2017/2018

**Lipold** berichtet über eine schwach positive Entwicklung von +1% bis 2%.

Air Berlin und Flyniki werden bis Ende des Jahres die geplanten Strecken bedienen.

Positiv wird festgehalten, dass die Abendmaschine aus Berlin um 22.30 Uhr angemeldet ist und dass es nur mehr 2-3 Abflüge um 6.00 Uhr (Hurghada und Teneriffa) geben wird.

Monarch fällt mit 15 Flügen aus dem Programm, EW ist derzeit mit 34 wöchentlichen Bewegungen angemeldet. Der Russlandverkehr ist annähernd wie im Vorjahr. In Summe wird eine geringfügige Erhöhung erwartet.

### Anfrage an Bürgermeisterkandidaten

ASA hat eine Anfrage an die Bürgermeisterkandidaten bezüglich ihrer Einstellung zum Flughafen gestellt. Die Antworten sollen auf der ASA Homepage veröffentlicht werden.

### Operators Meeting

**Tazreiter** und **Typelt** berichten vom gut besuchten und informativen Operators Meeting am 28.09.2017 an dem Airlines, ACG-Verfahrensrechner und SFG teilgenommen haben. ACG hat über bestehende und neuen Flugrouten und spezielle Anflugverfahren für den Flughafen Salzburg informiert. Es wurde die geteilte Verantwortung zwischen Airline und ACG deutlich: Jede Fluglinie hat ein internes Procedere bis eine von ACG veröffentlichte und technisch mögliche Flugroute auch tatsächlich von einer Airline geflogen werden darf/kann und auch angenommen wird (engine out Verfahren, Genehmigungen von ACG und Heimatbehörde, Nutzerpakete, Kosten, Flugzeugtypen und Flugzeugbeschaffenheit spielen eine Rolle). **Woborsky** betont, dass jedes regelkonform zustande gekommene und veröffentlichte Verfahren prinzipiell auch geflogen werden kann. ACG veröffentlicht nur Routen, die auch geflogen werden können. Die Motivation einer Fluglinie, technisch mögliche Routen auch zu fliegen, soll eruiert werden. In einem Schreiben an alle Airlines wird der Flughafen die Akzeptanz der 3 neuen RNP Routen abfragen.

(Vertiefte Diskussion im TOP 4)

### **TOP 6: VFR Flüge**

#### Ergebnisse der Gespräche mit den Aeroclubs

Treffen findet erst am 23.10.2017 statt.

#### Ergebnis der Gespräche mit den Flying Bulls vom 26.09.2017

Bei dem sehr konstruktiven Gespräch waren GF Frau Pichler und 3 Flying Bulls Piloten Haidbauer (Alpha Jet), Schwarz (Helikopter), Pallaske (Sky Diver), Oblasser, Lutzenberger, Grill, Schmuck, Hager, Lipold und Typelt anwesend. Die Anregungen aus dem BBFS wurden aufgenommen und sollen in die Praxis umgesetzt werden.

Probleme bereiten die Fallschirmspringer-Absetzflüge. Es konnte geklärt werden, dass die Steigflüge (an 14 Samstagen) korrekt durchgeführt wurden und die beanstandeten Flüge nicht den Flying Bulls zuzurechnen sind, sondern mit einer Clubmaschine eines anderen Fallschirmspringervereins, die eine schlechtere Performance hat, geflogen wurden.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 15.12.2017)

Verbesserungen erhofft sich der BBFS bei folgenden Punkten:

- Einhaltung der Centerline
- Korrekt durchgeführte Fallschirmspringer-Absetzflüge (kein Hinaufschrauben)
- Formationsabflug: Da heuer keine Formationsflüge mehr geplant sind, wird der Vorschlag aus dem BBFS ab 2018 umgesetzt. Für die Flying Bulls ist fliegerisch sowohl ein Parallelstart als auch ein Starten hintereinander möglich, beides stellt lt. Pilotenaussage kein Sicherheitsthema dar.

Der Vorschlag von **Grill**, dass Formationen grundsätzlich den N/O Abflug wählen sollen, weil Starts im Süden lauter sind, ist für **Brugger** nicht akzeptabel.

**Grill** verweist auf die stadtnahe Lage des Flughafens und das Gefahrenpotenzial „Mensch“.

Nach eingehender Diskussion beschließt der BBFS, dass an die Flying Bulls folgende Anliegen kommuniziert werden soll:

Für Formationsflüge der Flying Bulls (4 bis 5 Flieger, die Alpha Jets zum Schluss) soll in Zukunft eine möglichst kurze Staffelung (20 sec) vorgesehen werden, und die Alpha-Jets sollen hintereinander starten. Damit wird das Lärmereignis sowohl am Boden als auch in der Luft relativ kurz gehalten, und die Fluglärmbelastung ist etwas geringer als bei einem gleichzeitigen Start der Alpha-Jets. Zusätzlich wirkt ein gestaffeltes Starten der Alpha-Jets weniger bedrohlich. Flüge nach Süden sollen möglichst gerade hinausfliegen.

Generell sollen alle kleinen Luftfahrzeuge möglichst schnell an Höhe gewinnen, z.B. durch Ausnutzung der gesamten Startbahn. Bei Landungen soll durch eine geeignete Änderung der Anweisungen erreicht werden, dass LFZ über bewohntem Gebiet möglichst hoch bleiben.

Flying Bulls erkennt seine Verantwortlichkeit für alle Piloten, die mit Flying Bulls LFZ fliegen an. Piloten von LFZ, die mit einem Red Bull Logo fliegen, aber nicht zur Flying Bulls-Flotte gehören, sollen von den Flying Bulls Piloten gebrieft werden.

**Oblasser**, der die AG Allgemeine Luftfahrt leitet, wird die Kommunikation mit den Flying Bulls und den Clubs übernehmen.

Eine aktuelle List der AGs und deren Teilnehmer seitens des BBFS ist Beilage zum Protokoll. (Beilage 3, Liste AGs)

Die Teilnehmer der AG Allgem. Luftfahrt wurden von Herrn Hasenburger benannt.

#### **TOP 4: Stand der Umsetzung von Flugroutenänderungen und derzeit gültige An- und Abflugverfahren**

**Schmuck** und **Grill** sistieren ihre Zusagen zu Flugrouten bis mehr Details bekannt sind und geben Ihre Vorbehalte zu den bisherigen Flugrouten zu Protokoll.

**Woborsky**: Von der ACG werden Flugrouten gerechnet/designed (vertikal und lateral) und nur solche veröffentlicht, die auch technisch möglich und sicher fliegbar sind. Notsituationen (z.B. engine-out Verfahren) werden in die Berechnungen jedenfalls aufgenommen. Es finden aber keine Konsultationen mit jeder einzelnen Airline statt, Agreements gibt es sehr wohl.

Jede Fluglinie hat zusätzlich ihre eigenen Notfallvorschriften. Diese escape procedures werden vom Operator je nach Flugzeugtyp berechnet. Zusätzlich werden

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 15.12.2017)

vom Hersteller Limits vorgegeben. Daher ist die tatsächliche Nutzung jeder veröffentlichten Flugroute schlussendlich von der Airline abhängig.

Daraus ergibt sich eine Zweiteilung der Verantwortung zwischen ACG und Fluglinie.

**Fenninger** fragt, ob es in Verbindung mit dem PNK verbindliche Vorschriften für Airlines gibt.

**Lutzenberger** fragt, ob diese Zweiteilung bei den Berechnungen der ACG im Pistennutzungskonzept berücksichtigt wurde oder ob das PNK in Frage gestellt werden könnte.

Aus dem Gespräch mit EW über die Bedeutung von Flugrouten berichtet **Lutzenberger**, dass CP Altenhuber folgendes Beispiel gebracht hat. Bei einem Start in Dubrovnik wird ca. über KLU in Absprache mit ACG festgelegt, wie SZG angefliegen wird. Wenn sich das Wetter zwischenzeitlich ändert, wird die Anflugroute geändert. Wenn das Wetter schön bleibt, kann ein Anflug über den Süden erfolgen - EW ist diesen Südanflug exakt geflogen (RNAV (RNP) Z RWY33/unter Vermeidung des Überfluges von Grödig).

Es wird die Frage an Woborsky und Tazreiter gestellt, ob die Anzahl der möglichen Süd An- und Abflüge erfasst werden und so eine Überschneidung von Berechnungen mit der Praxis überprüft werden kann.

**Woborsky** erläutert zum PNK:

- Da die tatsächliche Nutzung der RNP Anflüge aus dem Süden gering ausfallen würde, wurde der Fokus beim PNK auf die Starts gelegt.
- Durch die ständige Veränderung der Luftfahrtbranche (Wegfall Air Berlin; Neustationierung EW etc.) verändert sich auch die Nutzung der einzelnen Routen. Für EW stellen sich z.B. die Fragen: was bringt ein Anflug aus Süden, was kostet das, wie oft muss dieser Anflug geflogen werden, dass sich die nötigen Investitionen rentieren.
- Die Flotten der Airlines verändern sich ebenfalls (Embraer bei OS)
- Mit dem modifizierten PNK ist eine Steuerung der Verteilung – wie vorgesehen – möglich, weil alle Flugroutenvarianten betrachtet wurden.

Da es noch keine Entscheidung auf Behördenebene zum modifizierten PNK gibt, wartet die ACG mit der Umsetzung des PNK ab – bis es einen Konsens auf Behördenebene gibt.

Am 17.10.2017 findet die nächste FLK in Freilassing statt.

**ACG**-Erläuterungen zu den RNP-Verfahren in SZG

- Die Veröffentlichung der RNP Verfahren im Sommer war ein Fehler, der der ACG leider passiert ist. Die Verfahren wurden per Notam (**Notice to airmen**) gestoppt und die Routen können 100% nicht genutzt werden. **Tazreiter** ergänzt, dass diese Routen bei der Flugplanung nicht in den Computer eingegeben werden können. **Ohne Konsens im BBFS werden von ACG keine Routen freigegeben.**
- Die ACG hat ein prinzipielles Interesse an der Einführung der RNP Südanflüge, weil dadurch die Anfliegbarkeit des Flughafens verbessert wird. Es gibt aber keine Dringlichkeit, da die Anzahl der Flüge gering ist.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 15.12.2017)

**Lutzenberger** fragt, wie realistisch die Installierung eines RNP Verfahrens mit technischen Zusätzen als Ersatz für ILS-Verfahren ist. Der Testbetrieb von GBAS wurde in FRA wieder beendet.

**ACG** und **OS** Erläuterungen zu RNP-Verfahren grundsätzlich

- ACG kann keine seriöse Aussage zu einem Trend treffen. Es gibt viele Einzellösungen, aber keinen einheitlichen Trend. In Deutschland agiert man eher konservativ. In Frankreich wird an kleineren Flughäfen GBAS forciert. RNP (AR) Verfahren kommen dort zum Einsatz, wo es keine anderen Möglichkeiten gibt und werden Sonderverfahren bleiben.
- Tazreiter: Wenn es die Topographie zulässt, können RNP (AR) Verfahren mit wenigen Auflagen geflogen werden – da sich aber die Topographie in Salzburg nicht ändern wird, ändert sich auch der nötige Kurvenradius nicht und die Nutzung der RNP (AR) Anflüge wird gering sein.
- RNP-Anflüge mit einem Zusatzverfahren werden kein Ersatz für ILS sein können.

**Oblasser:** Durch die Veröffentlichung der RNP Routen wurden in Deutschland Erwartungen für eine Entlastung des Nordens geweckt, die durch die offensichtlich geringe Nutzung nicht erfüllt werden können.

**Woborsky** weist darauf hin, dass im Technischen Ausschuss ausschließlich festgestellt wurde, welche Flugrouten technisch möglich sind und es wurden die Südanflüge dabei immer als eine „Minimalschraube“ bezeichnet.

**Tazreiter** erklärt, dass die Entscheidung für eine Route bzw. die Änderung (von ILS auf Sicht) gefällt wird, wenn die Nachvollziehbarkeit der Entscheidung gegeben ist. z.B. wenn der Plan ist, nach Instrumenten zu fliegen und man stellt rechtzeitig fest, dass die Wolken und die Sicht passen, kann man auf Sicht umstellen.

Die Diskussion zeigt deutlich, dass eine enge Zusammenarbeit mit den Piloten der Airlines notwendig ist, um praxismgerechte Lösungen zu entwickeln, die die geteilte Verantwortung der ACG und der Airlines für die Umsetzung von Routenvereinbarungen abbilden. Die Routenberechnungen der ACG stellen für die Airlines einen Rahmen dar, den diese mit ihren eigenen internen Regeln und den Vorgaben der Flugzeughersteller (die nicht mit den Berechnungen der ACG übereinstimmen müssen) in Abgleich bringen müssen, wodurch der tatsächliche Nutzungsgrad der im BBFS behandelten Routen und damit resultierende Routenverteilungen wesentlich beeinflusst werden.

Der BBFS beschließt eine Empfehlung an die Geschäftsführung der SFG abzugeben: **SFG soll eine Anfrage an alle Airlines, stellen, ob und wie sie die folgenden 4 Routen fliegen werden.**

<b>Anflüge aus dem Süden: Special authorization required</b>	Bemerkung:
**RNAV RNP (AR) Z RWY 33	Tauernanflug
*RNAV (RNP) Y RWY 33	Gaisberganflug

<b>Abflüge nach Süden: Special authorization required</b>	
*VERDA 1 X	kodierte SID
*VERDA 1 Y	+ visual segment / nur bei gewissen Sichtbedingungen möglich/ Triebwerksaufallprocedere ist bei X und Y gleich
**veröffentlicht	*Karten gezeichnet, aber nicht genutzt ohne Konsens im BBFS wird Notam nicht aufgehoben

**Kopp** fragt nach Satellitenkarten (google earth) auf denen die Flugrouten dargestellt sind.

**Woborsky** gibt die Anfrage, für die \*3 neuen Routen Satellitenkarten zu erstellen, ACG-intern weiter. Er weist darauf hin, dass bei der Interpretation derartiger Karten Vorsicht geboten ist. Es wird kein einzelner Strich auf der Karte sein, sondern ein Korridor mit Schutzräumen, in dem sich das LFZ bewegen darf (Streuung). Auch bei der Weitergabe derartiger Karten ist Vorsicht geboten. Wann diese Karten erstellt werden können, lässt **Woborsky** offen.

Der Abflug VERDA 1 X wird auf Wunsch von **Kopp** und **Indinger** noch einmal überarbeitet (Route über besiedeltes Gebiet am Adneter Riedel soll verschoben werden). Lt. ACG ist dies in Arbeit und wird im nächsten BBFS vorgestellt.

## **TOP 5: Monitoring**

### web-track

**Typelt** berichtet dazu:

1. Anzeige der genauen Höhe über Grund. Der aufgetretene Fehler bei der Darstellung der Höhen wird bis Mitte Oktober behoben sein. Es ist eine Darstellung ab 2000ft in 1000er Schritten vorgesehen.
2. Anzeige der Flugzeugkennung/Fluggesellschaft-Flugnummer unterliegt den Datenschutz-Vorgaben der ACG.

**Woborsky** ergänzt:

Ad 1: Für ein Monitoring sind feinere Höhenschritte nötig – 1000er Schritte sind zu groß und geben eine schlechte Signalwirkung, daher befürwortet die ACG eine Darstellung in kleineren Schritten.

Ad 2: Der Forderung nach Anzeige der Flugzeugkennung/Fluggesellschaft-Flugnummer kann aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht entsprochen werden. Die ACG ist an den Datenschutz gebunden. Airline und Person dürfen nicht angegeben werden. ACG lehnt eine Liveübertragung der Daten ab und begründet das mit einem erhöhten Stressfaktor für Piloten und Tower. Nicht nur bei einem Flugnotfall, sondern auch generell, muss eine zeitverzögerte Darstellung erfolgen, damit ein Vorabcheck der Daten möglich ist.

**Typelt** erklärt weiter:

Web-track als Ableger von Noisdesk ist ein reines Visualisierungsprogramm mit Zeitverzögerung und ist nicht für Monitoringzwecke konzipiert und geeignet.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 15.12.2017)

Beim Web-track werden derzeit die oben angesprochenen Fehler korrigiert, wenn geringere Höhengründe eingeführt werden sollen, muss das, um den Arbeitsaufwand möglichst gering zu halten, entschieden werden.

**Der BBFS beschließt daher eine Darstellung der Höhen in 100 m Schritten.** Die Kosten dieser Umstellung und der Zeitpunkt sind noch zu klären. Eine interne Abstimmung zwischen ACG und SFG läuft, und es erfolgt eine Rückmeldung an den BBFS.

Diskussion:

Welche Anforderungen werden an ein Monitoringsystem gestellt?

Grundsätzliche Fragen:

Warum werden diese Daten gebraucht? Was wird beobachtet? Welche Zielwerte und Toleranzwerte werden festgelegt? Was folgt daraus? Wer übernimmt die Kommunikation?

**Lutzenberger:**

- Standardberichte liefern - Basisdaten auswerten – Entwicklung objektiv darstellen
- Abweichungen feststellen (wenn PNK kommt)
- Einzelfälle nachverfolgen und Berechtigung überprüfen
- AG Monitoring gründen

**Lipold:**

- da das PNK noch nicht in Kraft ist, ist derzeit noch keine Überprüfung der Einhaltung möglich.
- um den Prozess zu lernen, soll z.B. die Einhaltung der Avoid Areas oder die Überflughöhe im Süden beobachtet werden.

**Oblasser:**

- die Agreements mit den Flying Bulls und den Clubs (Einzelereignisse) überprüfen
- eine zeitnahe Auswertung von Verstößen erhalten und die weitere Behandlung von Verstößen klären (auf konsensualer Ebene mit den Verursachern reden)
- z.B. den 3° Gleitwinkel beim Landen durch das Setzen eines Gates überprüfen
- Routentreue und Überflughöhe überprüfen
- Berichtswesen schaffen

**Woborsky:**

- dort wo es eine 365-Tage/Jahr Vereinbarung gibt, ist Monitoring sinnvoll
- dort wo es ein Interesse gibt, muss geklärt werden, was evaluiert werden soll (Sondermonitoring für spezielle Interessen)
- wenn es keine Konsequenzen gibt, sind Monitoringergebnisse wertfrei zu sehen
- Monitoringergebnisse können Verhandlungsergebnisse untermauern
- der BBFS hat die Freiheit festzulegen, was gemonitort wird, aber man muss überlegen, was mit dem Ergebnis passiert: Wenn z.B. ein Gleitwinkel von 3° gemonitort wird, haben die Piloten, die mit 2,9° Gleitwinkel landen, auch nichts falsch gemacht.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 15.12.2017)

**Tazreiter:**

→ der 3° Gleitwinkel stellt die Norm dar, aber ein Unterschreiten stellt keinen Verstoß dar (bei Sichtflug, bei RNP aus dem Süden).

**Brugger:**

→ wichtig ist es, alle Verspätungen zu dokumentieren

**Beschluss:**

Eine Arbeitsgruppe Monitoring wird einen Vorschlag für die Strukturierung des Monitorings und eine Evaluierung (wie das Verfahren ablaufen soll und was konkret aufgezeichnet wird) erstellen. Ziele des Monitorings und der Evaluation sind Transparenz und Nachhaltigkeit zu erhöhen, Ereignisse qualifiziert beurteilen zu können, und geeignete Maßnahmen ergreifen zu können, wenn Vereinbarungen nicht eingehalten werden.

Es wird eine Übergangsphase geben, in der sich alle Beteiligten an die Neuerungen anpassen und lernen werden (Piloten, Tower, BBFS). Es wird weitere Vereinbarungen geben, die in den Evaluierungsvorgang aufgenommen werden. Diese Vereinbarungen werden regelmäßig auf Sinnhaftigkeit geprüft. Bereits vorliegende Daten und Zusammenstellungen sollen möglichst effizient eingearbeitet und dargestellt werden.

Die Arbeitsgruppe Monitoring wird von Lutzenberger geleitet und zweistufig organisiert.

1. Strukturierung, 1.Termin 13.10.2017 11.00 Uhr bis 15.00 Uhr  
Teilnehmer: Fenninger, Kopp, Schmuck, Oblasser, Lutzenberger, Typelt
2. 2. Termin + ACG, Airlines (OS/EW)
3. 3. Termin + Allgemeine Luftfahrt

Die Arbeitsgruppe Allgemeine Luftfahrt tagt am 23.10.2017 von 15.00 bis 18.00 Uhr und wird von Oblasser geleitet.

Die Beschlüsse des BBFS bezüglich Monitoring sollen in dieser AG vorgestellt und die Umsetzung diskutiert werden.

**ACG** stellt die Karten samt Text der Avoid Areas fertig und übermittelt diese an **König** zur Verteilung an die BBFS-Mitglieder.

Lärmbericht, Vergleichbarkeit der Messdaten und Kommunikation dazu

Bei allen Lärmmessstellen ist nun der gleiche Schwellenwert eingestellt. Alte und neue Daten werden farblich unterschiedlich gekennzeichnet. Die Darstellung im Lärmbericht ist „historisch“ gewachsen. Bei einem sehr hohen Umgebungslärm wurde der Schwellenwert erhöht. Die Daten der Lärmmessstellen sind nicht für die Zählung von LFZ-Bewegungen vorgesehen und auch nicht dafür geeignet.

Geändert wurde die Darstellung der Richtungsverteilung Die Aufgliederung erfolgt nun in Pistenrichtung 33 Nord-West und Nord-Ost und Piste 15 (Beilage 4, Auszug Lärmbericht)

### Umfrage IGF

Die Umfrage zur Wahrnehmung/Akzeptanz des Salzburger Flughafens in der Bevölkerung wurde von der SFG beauftragt (seit 2013) und von IGF erstellt.

Dass der Flughafen die erfreulichen Ergebnisse präsentiert, ist verständlich, wird aber von den Anrainern nicht gut geheißen. Manche Darstellungen seien irreführend, Misserfolge würden als Erfolge dargestellt und die Interpretation der erhobenen Daten wird von den vom Lärm betroffenen Anrainern als Provokation empfunden. Auch die Aussagen von LH.-Stv. Stöckl zu den Ergebnissen sind unglücklich gewählt. Die Anrainervertreter wünschen sich eine sensiblere Formulierung bei der Interpretation der erhobenen Daten, die zeigt, dass die Anliegen der Anrainer ernst genommen werden und damit ein konstruktives Miteinander unterstützt wird.

Eine Auflistung der befragten Gemeinden wird dem Protokoll beigelegt (Beilage 5 Befragte Gemeinden IGF Studie). Frau Berger von IGF steht gerne für einen Besuch im BBFS zur Verfügung.

### **TOP 7: Umgang mit Verspätungen**

Verspätungen (Landungen nach 23.00 Uhr) werden aufgezeichnet und eine Begründung für die Verspätung wird angegeben.

**Tazreiter** stellt fest, dass jede Airline versucht, pünktlich zu sein, die Zeitpuffer werden nur immer kleiner.

Die Anrainervertreter kritisieren die Formulierung der Begründungen (Unvorhersehbarkeit, techn. Problem, schlechtes Wetter etc.), diese ist auch zweitrangig - eine Landung nach 23.00 Uhr ist jedoch eine störende Tatsache. Eine Unvorhersehbarkeit bei einem Gewitter wird akzeptiert.

Da es 2017 eine vermehrte Anzahl von Verspätungen gab (vor allem Air Berlin) wurde auf Geschäftsführerebene versucht, eine Lösung zu finden, leider ohne Erfolg. Einen Erfolg brachte hingegen die Kontaktaufnahme von SFG **Lipold** mit dem Operatorcenter von Air Berlin und die Verspätungen konnten deutlich eingedämmt werden. Außerdem wurde die Ankunftszeit der letzten Landung aus Berlin von Air Berlin im Winterflugplan 2017/2018 um 20 min früher festgelegt.

### **Lipold** erläutert:

Der Flughafen Salzburg ist zu einer Verlängerung der Betriebszeiten verpflichtet, wenn dies aus unvorhergesehenen Gründen notwendig ist und eine diesbezügliche Anmeldung spätestens eine Stunde vor dem genehmigten Betriebsschluss einlangt (Personal ACG und SFG muss Dienst verlängern). Wenn die Voraussetzungen des § 5 Abs. 1 ZFBO gegeben sind, genehmigt der Flughafen Salzburg eine Betriebszeitenüberschreitung. Die Betriebszeitenüberschreitungen werden dem BMVIT für jede Flugplanperiode übermittelt und deren Entwicklung wird überwacht. Das Monitoring ist für die Argumentation gegenüber den Verursachern wichtig. Die Betriebszeit erstreckt sich im Zeitraum zwischen 6.00 Uhr und 23.00 Uhr. Sollte ein Flugzeug außerhalb der festgelegten Betriebszeit landen, ist jeweils eine Ausnahmegenehmigung erforderlich. In diesen Fällen obliegt es dem Flughafen Salzburg im Rahmen des § 5 ZFBO zu entscheiden, ob im Einzelfall die Betriebszeiten verlängert werden, wobei der diensthabende Flughafenbetriebsleiter jede einzelne Verlängerung mit der Geschäftsleitung des Flughafens abklärt, soweit es sich nicht um lebensrettende Ambulanzflüge oder Organtransporte handelt. Der

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 15.12.2017)

Flughafen hat sich selbst eine Selbstbeschränkung bezüglich der Ausnahmegenehmigung auferlegt. Diese ist rechtlich durchaus anfechtbar und regelt, dass in Salzburg nur Landungen nach 23.00 Uhr zugelassen werden und diese auch nur bis 24.00 Uhr. Verspätete Starts dürfen maximal bis 23.00 Uhr erfolgen.

Das Wiener Modell mit einer bestimmten Anzahl von „Nachtslots“ ist für (geplante) Nachtflüge entworfen. Diese gibt es in Salzburg nicht.

**Brugger** fasst zusammen:

Es hat heuer schon über 70 Verspätungen gegeben und jede Verspätung ist ein großes Ärgernis für die Anrainer. Die unglückliche Aussage von LH-Stv. Stöckl zum Thema Verspätungen („es sei unzumutbar, einen Flieger mit 200 Pax in SZG die Landung kurz nach 23.00 Uhr zu verweigern und nach Linz umzuleiten) löste ebenfalls Ärger aus, und Brugger verweist auf die 150.000 Einwohner, denen zugemutet wird durch einen verspätete Landung in der Nacht geweckt werden.

Der persönliche Kontakt mit den Airlines ist wichtig und soll intensiv weiterverfolgt werden.

#### **TOP 8: Bodenschall Stand der Arbeiten**

Verschoben

#### **TOP 9: Arbeitspläne und nächste Schritte**

Lipold wird bei der Geschäftsführung von Eurowings die ständige Teilnahme eines EW-Vertreters im BBFS anfragen. Weiters soll die positive Beurteilung des Süd An- und Abflugs, den Eurowings bereits testet, kommuniziert werden.

#### **TOP 10: Rückbindung und Kommunikation nach außen**

Für die Kommunikation nach außen wird einerseits die Reaktion auf die Schreiben an die Airlines und andererseits die Entscheidung über das PNK abgewartet.

#### **TOP 11: Organisatorisches und Termine, Kurzbericht MT**

Für die 24. BBFS-Sitzung wurde der 27.02.2017 von 9.00 bis 17.00 Uhr vereinbart.

Ende Oktober	Rückmeldung aus AGs vom 13. und 23.10.2017 an alle BBFS Mitglieder
Oktober:	Karten Avoid Areas/samt Beschreibung an König zur Verteilung an BBFS

#### **TOP 12: Allfälliges**

**König** bedankt sich bei allen Teilnehmern und schließt die Sitzung.

### AKTIONSPLAN

MT	Kurzberichte der Sitzungen	laufend
MT	Mind map, Kriterienkatalog und Fortschrittskontrolle anpassen	laufend
MT	Ergebnisdokument, Argumentation Optionen anpassen	laufend
MT	KB und Langversion des Protokolls an EW übermitteln	ehestmöglich
MT	Einverständnis EW über Aufnahme in BBFS	ehestmöglich
ACG	Einarbeiten der Diskussionsergebnisse in Sichtflug-Karten und Veröffentlichung	Karten erledigt Veröffentlichung April/Mai 2017
SFG /OS	Lärmmessungen bei back-track organisieren/Information über Termin an BBFS	
ACG	Organisatorische Anweisungen für Probelauf back-track Verlautbarung (genaue Formulierung)	in Koordination mit SFG und OS
ACG & Airlines	Vereinbarung „Umkehrschub nur bei Leerlauf/idle reverse) für SZG prüfen	ehestmöglich
ACG	Satellitenkarten der 3 neuen RNP Verfahren	
ACG	Abflug Verda 1 X überarbeiten (Route über besiedeltem Gebiet am Adneter Riedel)	nächste BBFS Sitzung
ACG	Karten Avoid Areas fertigstellen und an MT	
SFG	Zusammensetzung 12.000 Schulungsflüge klären	bis AG Termin
SFG	Erfahrungswerte back-track aus Basel	ehestmöglich
SFG	Projekt Rollweg starten	ehestmöglich
SFG	Info über Entwicklung Aeroclub	Warten auf Betriebsstättenbeschreibung
SFG	Teilnahme EW-Vertreter in den BBFS in die Wege leiten	ehestmöglich
SFG	Scheiben an alle Airlines bezüglich Nutzung RNP Routen	ehestmöglich
Kopp	Auftrag an Jell Lärmmessung wg. Verlagerung Aeroclub	erst nach Betriebsstättenbeschreibung von Aeroclub möglich
AG Leiter	Protokolle der AGs verteilen	

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 15.12.2017)

<b>Alle</b>	<b>Durchsicht Argumentation Optionen, Dokument Struktur Fragen-Optionen-Bewertung, Mind Map, Ergebnisdokument und Bekanntgabe der Änderungswünsche an MT</b>	<b>laufend</b>
-------------	--	----------------

Beilagen:

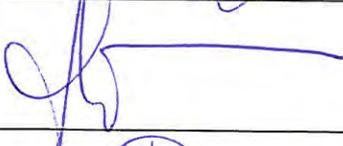
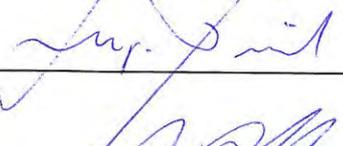
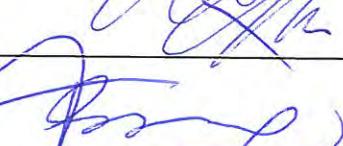
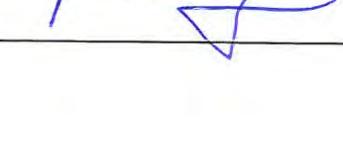
1. Anwesenheitsliste
2. TO
3. Aktuelle Liste AGs
4. Lärmbericht
5. Befragte Gemeinden IGF

Anwesenheitsliste

23. Sitzung BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

Datum / Zeit: 03.10.2017/ 9.00 -17.00 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH/Sitzungszimmer 2.OG

	Name Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	Unterschrift
1	ASA - Schuchert P.	
2	ASA Oblasser	
3	Wels-Siezenheim Bürger	
4	ASA - Birgitte Grill	
5	Anif/Prödlig - Luttenberger	
6	AUSTRIAN AIRLINES L. TAZREITER	
7	KOPP MAG. SBG.	
8	FENNINGER LAND SBG.	

9	CLAUDIA TYPELT SFG	<i>e. Tuppelt</i>
10	RUDOLF LIPOUD SFG	<i>Trid</i>
11	CHRISTIAN WEBORSKY ACG	<i>Ch. W.</i>
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		
21		

Beilage 2 23. BBFS  
3 10 2017

**BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg**  
**23. Sitzung**

Datum: 03. Oktober 2017 / 09.00 bis 17.00 Uhr  
Ort Salzburg Flughafen GmbH / Sitzungszimmer  
Moderation Ursula König

Tagesordnung (Vorschlag Moderation)

1. Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit
2. Tagesordnung
3. Informationsaustausch
  - Stand der bilateralen Verhandlungen
  - Treffen Anrainer und politische Vertreter, Airlines etc.
  - Rückmeldung zu den Vereinbarungen bzgl. des Fonds
  - Rollweg

---
4. Stand der Umsetzung von Flugroutenänderungen und derzeit gültigen An- und Abflugverfahren
  - Flugverhalten in der Praxis (12 h, Einladung Gerald Altenhuber, Vertreter Eurowings)
5. Monitoring
  - web-track
    1. Anzeige der genauen Höhe über Grund
    2. Anzeige der Flugzeugkennung/Fluggesellschaft-Flugnummern
  - Lärmbericht, Vergleichbarkeit der Messergebnisse und Kommunikation dazu
  - IFR Flüge
  - der allgemeinen Luftfahrt (VFR)
6. VFR-Flüge
  - Ergebnis der Gespräche mit den Aeroclubs
  - Ergebnis der Gespräche mit den Flying Bulls vom 26.9.17
7. Umgang mit Verspätungen
8. Bodenschall Stand der Arbeiten
9. Arbeitspläne und nächste Schritte
10. Rückbindung und Kommunikation nach außen

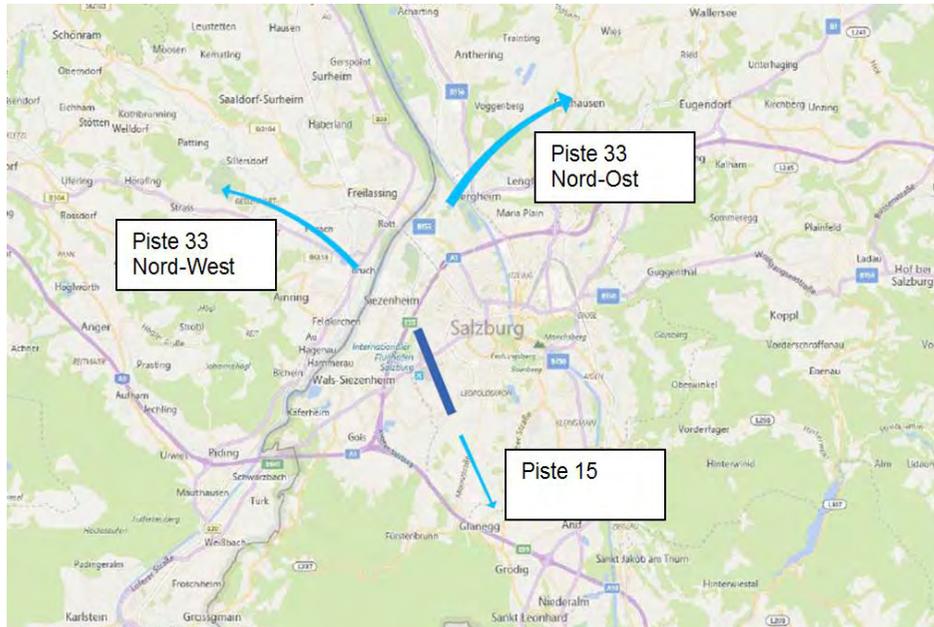
---

11. Organisatorisches und Termine, Kurzbericht MT
12. Allfälliges

AGs ab 27. Juni 2016	Termin	Teilnehmende
AG Fonds / Bodenlärm / Betriebszeiten / bauliche Veränderungen (Rollweg) / Lärmkorsett	23.2.17  11 h	Fenninger, Indinger, <u>Kopp</u> , Lipold, Lutzenberger, Oblasser, Schmuck, Typelt
AG Flugrouten Verfeinerungen / Allgemeine Luftfahrt / Flying Bull	23.2.17  11 h	Grill, Hager, Indinger, Kopp, Lutzenberger, <u>Oblasser</u> , Tazreiter, Typelt, Woborsky
AG Prozess-Steuerung	Nach BBFS im April	Fenninger, Kopp, Lipold, Oblasser, Tazreiter, Typelt, Woborsky  Bindeglied: Ertler  <u>König</u>

## 7. Richtungsverteilung Instrumentenflug-Verkehr (IFR)

Starts aller Instrumentenflüge (Linie, Charter und Allgemeine Luftfahrt)



	Piste 33		Piste 15	Gesamt
	Nord-West	Nord-Ost		
1. Quartal 2016	924	2.390	877	4.191
2. Quartal 2016	940	1.934	363	3.237
3. Quartal 2016				
4. Quartal 2016				
Summe	1.864	4.324	1.240	7.428
%	25,1%	58,2%	16,7%	

	Piste 33		Piste 15	Gesamt
	Nord-West	Nord-Ost		
1. Quartal 2017	1.029	2.555	738	4.322
2. Quartal 2017	957	2.252	410	3.619
3. Quartal 2017				
4. Quartal 2017				
Summe	1.986	4.807	1.148	7.941
%	25,0%	60,5%	14,5%	

Salzburger Flughafen GmbH  
Herrn Alexander Klaus

Innsbrucker Bundesstraße 95  
5020 Salzburg

Salzburg, 5. Dezember 2017

### Stichprobendesign Erhebung 2017

Sehr geehrter Herr Klaus,  
lieber Alexander!

Wie telefonisch besprochen – nochmals die Information betreffend dem Studiendesign: Repräsentativerhebung in der Stadt Salzburg, der „Einflugschneise“ in Bayern sowie „Salzburg Süd“, Auswahlverfahren Random-Quota (innerhalb der Regionen nach Alter und Geschlecht). Der maximale statistische Schwankungsbereich in Bezug auf das Gesamtergebnis beträgt bei einer Stichprobe von n=500 +/- 4,4%.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Verteilung der Gesamtbevölkerung, analog dazu der Anteil der Interviews. In der Stadt Salzburg ist zu berücksichtigen, dass der Interviewanteil in Taxham/Liefering auf n=111 Interviews aufgestockt wurde (disproportional).

Salzburg Stadt: n=511 Interviews

Stadt	Einwohner	%	Stichprobe %
Neustadt	3499	2,3%	2,2%
Elisabeth-Vorstadt	7032	4,6%	3,7%
Itzling	10298	6,7%	7,0%
Gnigl / Langwied/Sam/Kasern	10539	6,9%	7,8%
Schallmoos	10537	6,9%	5,7%
Parsch	12561	8,2%	8,0%
Aigen / Glas / Abfalder	6288	4,1%	5,9%
Lehen	16012	10,4%	6,5%
Maxglan/ Riedenburg	25136	16,3%	12,5%
Gneis / Morzg / Leopoldskron / Moos/ Hellbrunn	14718	9,6%	8,6%

Nonntal	5243	3,4%	4,1%
Altstadt / Mülln	5058	3,3%	2,2%
Josefiau / Alpenstraße/Herrnau	7061	4,6%	4,1%
Taxham	4 852	3,2%	9,8%
Liefering	14932	9,7%	11,9%
	153766	100,0%	100,0%

Einzugsgebiet „Bayern“: n=302 Interviews

<b>Bayern</b>	<b>Einwohner</b>	<b>%</b>	<b>Stichprobe %</b>
Ainring	9672	19,1%	19,9%
Anger	4398	8,7%	7,9%
Freilassing	16 522	32,6%	34,8%
Piding	5384	10,6%	9,6%
Saaldorf-Surheim	5378	10,6%	10,9%
Teisendorf	9310	18,4%	16,9%
	50664	100,0%	100,0%

Salzburg „Süd“: n=200 Interviews

<b>Salzburg Süd</b>	<b>Einwohner</b>	<b>%</b>	<b>Stichprobe %</b>
Anif	4160	12,8%	17,0%
Grödig	7214	22,3%	24,5%
Hallein	21043	64,9%	58,5%
	32417	100,0%	100,0%

Dieses Studiendesign wurde den drei bisherigen Studien zugrunde gelegt, der Stichprobenumfang ist ebenfalls ident. Somit ist bei jeder Studie der gleiche statistische Schwankungsbereich gegeben.

Mit freundlichen Grüßen  
Mag. Ernestine Berger