

Protokoll 10. Sitzung des „BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“

Datum: 17. März 2015 / 09.00 Uhr bis 18.00 Uhr
Ort: Salzburger Flughafen GmbH / Sitzungszimmer

TOP 1: Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit

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

Anwesende (o.T.):

Lukas Gasser / Land Salzburg
Peter Kopp / Stadt Salzburg
Hermann Lutzenberger / Gemeinden Anif und Grödig
Günter Oblasser / ASA
Reinhold Schmuck / ASA
Brigitte Grill / ASA
Peter Huber / Gemeinden Bergheim und Elixhausen
Christian Indinger / Gemeinde Hallein
Martin Häusl / Gemeinde Saaldorf-Surheim
Bettina Oestreich / Schutzverband Rupertiwinkel
Gabriele Noreisch / Gemeinde Ainring
Peter Blahak / Schutzverband Rupertiwinkel
Thomas Wagner / Gemeinde Freilassing
Walter Hager / Austro Control Salzburg
Leopold Tazreiter / Repräsentant Fluglinien
Rudolf Lipold / SFG
Norbert Gruber / SFG
Alexander Klaus / SFG
Claudia Schneeweiß / SFG Protokoll
Ursula König / Moderation
Wolfgang Wörnhard / Moderation

Nicht anwesend (entschuldigt):

Axel Träxler / ASA
Christian Woborsky / Austro Control Wien
Stefan Brugger / Anrainer Wals - Siezenheim
Michael Becker / Gemeinden Anif und Grödig
Daniela Beck / Land Salzburg
Christina Rudorf / Stadt Salzburg
Robert Semm / Repräsentant Fluglinien
Beda Percht / Gemeinde Hallein
Ludwig Nutz / Gemeinde Saaldorf-Surheim
Claudia Typelt / SFG

Gast:

zu TOP 5: Mag. Peter Weissenböck

TOP 2: Tagesordnung

Die folgende Tagesordnung war vorgeschlagen:

1. Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit
2. Tagesordnung,
3. Protokoll der 9. Sitzung vom 19.Februar 2015
 - o Kurzbericht 19.02.2015
 - o Fortschrittskontrolle Stand 4.3.2015
4. Informationsaustausch
 - o Treffen LH.-Stv. Stöckl mit BMVIT und ACG in Wien 4.3.2015
 - o Rückmeldung Kopp
5. Flugrouten :
 - o Erste Erfahrungen mit der am 5.3.2015 eingeführten neuen NW-Route mit nach Süden verlegten Abdrehpunkt
 - o Bericht der AG Flugrouten
 - o Kriterienkatalog weiterbearbeiten
 - o Stand der Dinge zur Darstellung der Flugspuren, GBAS, Korrektur der Lärmdaten, Plausibilität der Lärmdatenreihe
 - o Darstellung Bevölkerungsdichte / Flugrouten: Präsentation Mag. Peter Weissenböck, Mitarbeiter der Landesregierung , zuständig für Raumplanung (11.00 Uhr)
 - o Folgerungen des BBFS zu Flugrouten
6. Daten:
 - o Bericht der AG Daten
7. Fonds:
 - o Bericht der AG Fonds
8. Bearbeitung weiterer Themen – Themenvertiefung / Arbeitsgruppe
9. Fortschrittskontrolle
10. Webpage: neuer Vorschlag Logo
11. Rückbindung, Öffentlichkeitsarbeit, Kurzbericht MT
12. Organisatorisches
13. Allfälliges

Die vorgeschlagene Tagesordnung wird angenommen.

TOP 3: Protokoll der 9. Sitzung vom 17.März 2015

Das Protokoll und der Kurzbericht der 9. Sitzung werden angenommen.

In der Fortschrittskontrolle wurden die Anregungen von Lutzenberger ergänzt, dass es ein Gespräch mit ACG und Lutzenberger geben solle.

TOP 4: Informationsaustausch

Treffen:

Gasser berichtet über ein Treffen am 4.März 2015 im BMVIT. Teilnehmer: Stöckl, Gasser, Lipold, Typelt, Lutzenberger, Landrichter, Sommerbauer, Zechner, Luczensky, Piber. Landrichter und Sommerbauer seien gut informiert über die Arbeit des BBFS und die Abordnung aus Salzburg lieferte einen Stimmungsbericht über die Arbeit im BBFS und in den Arbeitsgruppen. Es wurde deponiert, wie wichtig eine gute Zusammenarbeit mit der ACG sei. Sommerbauer erklärt, dass Woborsky extra für Salzburg freigestellt

wurde und die ACG ihre Zusagen bezüglich der Zurverfügungstellung der Flugspuren nach dem Modell Wien/Vöslau einhalten werde. Der Zeitplan sei aber noch offen. ACG erwarte, dass Zielvorstellungen an sie herangetragen werden und die ACG dann die Prüfung dieser Vorschläge übernehme. Wichtig sei dabei, dass der BBFS die Anliegen und Forderungen klar definieren müsse, um eine sinnvolle Umsetzung tätigen zu können.

Fragen zum Bericht Gasser:

Personelle Kapazitäten ACG:

ASA fragt, wie die divergenten Aussagen von Sommerbauer und Woborsky bezüglich personeller Kapazitäten der ACG zu sehen sind. Bis November 2015 wird auf den Bundesländerflughäfen auf ein neues Flugsicherungssystem umgestellt. Lt. Woborsky und Hager seien die personellen Kapazitäten der ACG mit diesem Kraftakt gebunden. Die neue RNP-Route sei davon aber nicht betroffen, da dieses Projekt schon seit 2 Jahren laufe. Es könnte sein, dass neue Projekte nachrangig behandelt oder erst ab November behandelt werden können. Die Tauernroute sei davon aber nicht betroffen.

Verhältnis ACG/BMVIT

Einer Aussage von Landrichter zufolge, nach der das BMVIT nur für die Einhaltung der rechtlichen Voraussetzungen (z.B. dass alle Parteien gehört werden) bei der Etablierung einer Flugroute zuständig sei wird von ACG entgegengesetzt, dass ACG eine neue Flugroute ausarbeite, berechne und aufbereite. Im Endeffekt entscheide dann das BMVIT. Es gäbe daher sehr wohl auch einen inhaltlichen Einfluss des BMVIT bei der Entscheidung über eine Flugroute.

Eine Änderung der Datenschutzregelung wurde in Wien nicht angesprochen. Die ACG darf und wird Flugspurdaten ähnlich Wien/Vöslau bereitstellen, wobei auf die Einschränkungen „keine Militär- und Polizeiflüge, etc., Zeitverzögerung, Restriktionen durch das Datenschutzgesetz, d.h. keine Namensnennung der Fluglinie“ verwiesen wird.

Lipold berichtet, dass die UVP Pflicht des T2 verneint, die des P3A bejaht wurde. Der Antrag auf Feststellung wurde von der SFG eingebracht. Nun hat die UVP Behörde eine Sachverhaltsdarstellung an das Strafamts der Stadt Salzburg übermittelt und einen Antrag gestellt, dass die SFG eine Geldstrafe zahlen müsse, da P3A ohne UVP betrieben wurde. Die Anzahl der Stellplätze wurde von SFG auf die ursprünglich genehmigten 374 öffentlich zugänglichen Parkplätze reduziert. Ein Ortsaugenschein mit Bgmst.-Stv. Preuner ist für den 18.03.2015 geplant.

Lipold berichtet über die Erweiterung des Förderbereiches für Schallschutzmaßnahmen. Der Vorschlag sei an die Geschäftsführung des Flughafens herangetragen worden und es gäbe die Zusage, dass die neuen Richtlinien ab ersten Juli oder ersten September (je nach Behandlung in der AR) umgesetzt werden könnten. Die Objekte, die in die erweiterte Zone fallen, werden derzeit eruiert.

Die an die SFG gestellte Anfrage von Red Bull Airrace neue Pylone auf dem Gelände des Salzburger Flughafens zu testen, wird nach eingehender Diskussion von für und wider mit dem Ergebnis beendet, dass die SFG unabhängig vom BBFS eine Entscheidung trifft, der BBFS unabhängig davon eine Empfehlung an die SFG in dieser Angelegenheit abgeben wird. Ein Text soll gemeinsam formuliert werden. **Da kein Konsens erzielt werden konnte, wird dieses Thema auf die TO der nächsten Sitzung gesetzt.** SFG merkt an, dass sich der Flughafen bei derartigen Anfragen keinesfalls

hinter dem BBFS verstecken wolle, sondern eine Empfehlung des BBFS als Unterstützung der Meinungsbildung gesehen werde und so ein einheitliches Bild abgegeben werden könne.

Die Schutzverbände merken an, dass die Entscheidung über eine Zu- oder Absage in die Sensibilität von SFG und ACG falle.

Da Kunstflug und kunstflugähnliche Flugmanöver Unbehagen in der Anrainerschaft auslösen, bringt SFG den Gedanken ein, in der gesamten Sicherheitszone des Flughafens derartige Flüge zu verbieten. Eine Einschränkung ist vom BMVIT zu genehmigen. Weiters müsse eine genaue Definition für „Kunstflug“ gefunden werden, da bestimmte Flugmanöver als Teil einer Flugausbildung wie Kunstflug ausschauen würden (z.B. Autorotation eines Hubschraubers)

Schmuck informiert, dass Axel Träxler aus dem BBFS ausgeschieden ist. Wörnhard liest den an den BBFS gerichteten Brief mit der Begründung des Ausscheidens vor. Als Reaktion auf den von Allen mit großem Bedauern aufgenommenen Austritt von Träxler werden erneut der Handlungsspielraum und die Wirkung des BBFS diskutiert. Grill berichtet von einer Diskussion im Vorstand des ASA, in der beschlossen wurde aus dem BBFS auszutreten, wenn bis Sommer keine Verbesserungen erzielt würden.

- Konkrete Lärmschutzmaßnahmen, wie die Erweiterung der Förderzone, sollen möglichst rasch umgesetzt werden.
- Ein sensiblerer Umgang in der Kommunikation mit den Anrainern soll gepflegt werden (der Fall eines Anrainers aus der Moosstraße wird als Negativbeispiel der Flughafenkommunikation diskutiert). In der Kommunikation sollte sich diese Sensibilität widerspiegeln.
- Stellschrauben sollen definiert und Handlungsspielräume offen gelegt werden (Sind die Betriebszeiten eine Stellschraube an der gedreht werden kann?).
- Vereinbarungen sollen gehalten werden.
- Auf konkrete Fragen sollen konkrete Antworten folgen (als Negativbeispiel wird der Umgang mit dem Projekt GBAS diskutiert).
- Konkrete Maßnahmen zur Entlastung der Anrainer müssen erfolgen, damit eine Rückbindung der BBFS Mitglieder an ihre entsendenden Organisationen erfolgreich sein kann. Auf die Frage „Was habt ihr erreicht?“ soll es zufriedenstellendere Antworten für die Anrainer geben. Von verbalen Angriffen der Mitglieder des Schutzverbandes wird berichtet. Die nächste Hauptversammlung des Schutzverbandes findet am 15.04.2015 statt.
- Erfolge müssen erkennbar gemacht werden und an die Bevölkerung kommuniziert werden. Die Öffentlichkeit soll erkennen, woran gearbeitet wird, Prozesse sollen auch nach außen hin nachvollziehbar sein.
- Das Thema Webpage soll nicht nur auf den Auftritt im Web reduziert werden, es müssen auch konkrete Inhalte kommuniziert werden.
- Um die Motivation in der Arbeit zu erhalten, soll bewusst darauf geachtet werden „quick wins“ zu erreichen.

Oestreich kritisiert das Fehlen einer Identifikation des Flughafenmanagements mit dem BBFS, das in den Briefen an betroffene Anrainer zum Ausdruck komme. Auch Verschlechterungen sollen dargestellt werden. Anrainer hätten festgestellt, dass die Belastungen nicht weniger geworden seien. Falls eine Identifikation vorhanden sei, komme diese nicht bis zum BBFS durch. Die Unternehmenskommunikation stehe im Gegensatz zur guten Kommunikation im BBFS selbst, die von gegenseitiger Wertschätzung getragen werde.

SFG ersucht, dass den Mitgliedern der Schutzverbände und den Anrainern der Gemeinden die Problematik in der Luftfahrt vermittelt werde: Veränderungen in der Luftfahrt und in den Organisationen des Flugverkehrs bräuchten viel Zeit, bedingt durch die weltweit gültigen Regelungen, die große Anzahl der Betroffenen und die Komplexität des Flugverkehrs. Die SFG sei bei der Einholung von Daten und Informationen auf externe Stellen und Behörden angewiesen. Dies alles erfordere Zeit und Geduld. SFG weist auf folgende konkrete Projekte mit konkretem Zeithorizont hin:

- SFG interne Gruppe arbeitet an einem Vorschlag für lärmabhängige Gebühren
- Erweiterung des Einbaubereiches für Lärmschutzfenster
- Idee eine „Kunstflugfrei Zone“ im Schutzbereich des Flughafens einzurichten

Dort wo der Flughafen eine direkte Möglichkeit habe, Verbesserungen für die Anrainer zu erzielen, werde an konkreten Projekten gearbeitet.

SFG weist auf die gute Diskussionskultur innerhalb der BBFS-Teilnehmer hin.

Kopp berichtet, dass eine kleine Delegation des BBFS gerne ein Treffen mit Bgmst. Schaden planen könne. Der Termin sei noch offen.

Lipold berichtet über die bevorstehende Sperre der Tunnelröhre stadtauswärts und die Sanierung der Rollwege, die mit Nacharbeit verbunden sind.

TOP 5: Flugrouten

Präsentation Mag. Peter Weissenböck (Beilage 2 Präsentation kombinierte Darstellung von Flugrouten und Bevölkerungsdichte).

Datengrundlage:

- für den bayrischen Grenzraum Zahlen aus 2007-2009 (Eule Projekt)
- für Salzburg Zahlen aus 2010

Die Präsentation stellt einen ersten Konzeptentwurf dar. Die nachfolgende Diskussion macht deutlich, dass für eine seriöse Beurteilung der kombinierten Darstellung der Flugrouten und der Bevölkerungsdichte weitere Faktoren zu berücksichtigen sind, wie die Zahl der Bewegungen auf den einzelnen Flugrouten, die tatsächlichen Flugspuren und die Flughöhe.

Stichworte zum Vortrag Weissenböck:

- in der Darstellung wird ein Radius von 15km Luftlinie rund um den Flughafen erfasst
- die Flughöhe könnte als weiteres Kriterium dargestellt werden
- es wurden 9 Flugrouten dargestellt
- Anzahl der Hauptwohnsitze in einer Rasterzellen 100X100 m + Anzahl der Hauptwohnsitze in einem Puffer 100 m beidseits der Flugroute ergeben die Anzahl der Betroffenen (Einwohner=Hauptwohnsitz).
- Einteilung in 5 Kategorien (je dunkler, desto mehr HWS)

Fragen und Anmerkungen zum Vortrag Weissenböck

- die Linienführung der einzelnen Flugrouten wird diskutiert, es gibt einen Unterschied zwischen den nominellen/publizierten Flugrouten und den tatsächlich geflogenen Routen.
- der Puffer ist geringer als die tatsächlich erlaubten Toleranzen, LFZ fliegen ein breiteres Band, ein Korridor von 200 m links und rechts der Linie wird toleriert
- die Darstellung der absoluten Höhe über Grund wäre wünschenswert
- eine Darstellung der Nutzungszahlen für einzelne Flugspuren wäre wünschenswert

- die PPP soll als Konzept aufgefasst werden und die angegebenen Zahlen sollen nicht als Argumente für oder gegen eine bestimmte Route verwendet werden.

Lutzenberger merkt an, dass die PPP eine erste Informationsbasis für alle darstelle, Details sollen in der AG Flugrouten besprochen werden. Er schlägt vor, dass in einem ersten Schritt eine Fixierung der nominellen Flugrouten erfolgen solle (zB. Tauernroute). In einem 2 Schritt sollen die Flugspuren eingefügt werden und das Thema Aufteilung behandelt werden.

Oestreich merkt an, dass eine Unterscheidung der bebauten/unbebauten Fläche in der gegenständlichen Auswertung nicht berücksichtigt sei. Das Industriegebiet in Freilassing sei daher nicht erfasst.

Industriegebiet (weiß dargestellt) ist kein Wohngebiet und wird daher in der Auswertung der HWS nicht erfasst. Es gibt in Salzburg ein Raster für die Beschäftigungsdichte. Lipold erläutert, dass Industriegebiet weniger schonungsbedürftig sei und die SFG Lärmschutzfenster nur in Schlaf- und Wohnräumen fördere.

Hotelbetriebe sind bei der Erfassung der HWS ebenfalls nicht berücksichtigt.

Bebaute und unbebaute Gebiete werden im Flächenwidmungsplan dargestellt.

Weissenböck bietet dem BBFS seine weitere Unterstützung an. Man müsse sich an den SAGIS wenden. Mit einer guten Datenbasis könne er aber ohne größeren Aufwand diese Unterstützung leisten. Die Flughöhen, die Darstellung einzelner Abschnitte oder die Verlegung einer Flugroute am Plan um zB. 2° seien kein großer Aufwand.

Es wird vereinbart, dass jede Organisation das für sie relevante Gebiet auf der Landkarte einzeichnet, damit dieses im Detail mit Weissenböck betrachtet werden kann. Wie die Flugrouten genau eingezeichnet werden können, soll in der AG Flugrouten geklärt werden. Lutzenberger koordiniert die Sammlung und Weiterleitung der Daten.

TOP 6: Daten

Oblasser berichtet, dass die Probleme mit Brüel&Kjaer in nächster Zeit gelöst werden sollen. Dann werde umgehend der Lärmbericht erstellt und eine Quartalsauswertung 1/2015 geliefert.

Oestreich ersucht um aktive Information an alle Beteiligten, wenn Fehler entdeckt werden und kritisiert die Vorgangsweise von Brüel&Kjaer, dass bei Besprechungen diese Fehler, die zu diesen Zeitpunkten ja bereits bekannt gewesen sein müssten, nicht offengelegt wurden.

TOP 7: Fonds

Die AG Fonds arbeitet. Es gibt nichts Neues zu berichten.

Zum Thema Betriebszeiten erläutert Lipold, dass der Flughafen Salzburg als Verkehrsflughafen grundsätzlich eine 24h Betriebspflicht habe. In Salzburg wurde die tägliche Betriebszeit auf 06.00 bis 23.00 Uhr beschränkt. Die Tagesrandverbindungen am Morgen zu den Hubs Frankfurt und Berlin seien für den Flughafen wichtig, da sie die Erschließung des weltweiten Streckennetzes ermöglichen. In der kritischen Zeit zwischen 06.00 und 07.00 Uhr seien dies nur 2 Flüge, die Linie nach Frankfurt (07.00 Uhr) und Berlin (06.30 Uhr).

Urlaubsflüge in dieser kritischen Zeit hätten ihre Begründung

- im schwierigen Procedere der Slotvergabe auf den Zielflughäfen. Slots zu ändern scheidet oft an sog. „grandfathers rights“ (besagt, dass angestammte Fluglinien ihre angestammten Slots haben und diese auch nicht hergeben)
- in der Einteilung der einzelnen LFZ einer Airline, die im Rotationsprinzip fliegen
- in der Stationierung von LFZ in Salzburg - das LFZ steht über Nacht in Salzburg und beginnt in der Früh von Salzburg aus seine Tagesrotationen
- Crews sind in Salzburg stationiert und leben auch in Salzburg - eine Systemänderung dauert

Der Flughafen will trotz der schwierigen Umstände auf Airlines hinwirken, Slots zu tauschen, um aus den Tagesrandzeiten zu kommen. Die SFG wird Gebührensuschläge in den Randzeiten prüfen. Diese müssen aber sorgfältig geplant werden, um eine Verbindung nicht komplett zu verlieren. Rechenmodelle werden derzeit erstellt.

Die Umstellung von Fokker 100 auf Embraer 195 der LH/AUA Gruppe bringe leider lärmtechnisch keine Verbesserung.

Die Betriebszeiten des Flughafens werden ausführliches Thema in den AGs sein.

TOP 5

Erste Erfahrungen mit der am 5.3.2015 eingeführten neuen NW-Route mit nach Süden verlegten Abdrehpunkt (Beilage 3 Flugspurenaufzeichnung 28.02.2015 und 07.03.2015 am 18.03.2015 per Mail versendet).

Beide Bilder belegen eine starke Nutzung des NW Abfluges, der über stark besiedeltes Gebiet in Freilassing führt. Die Bündelung nach Westen ist gut erkennbar.

SV merkt an, dass die Verlegung des Abdrehpunktes aus bayrischer Sicht keine ausreichende Entlastung gebracht habe. Der gewünschte Erfolg sei ausgeblieben. Eine Veränderung der Lärmdaten konnte nicht festgestellt werden. Eine wirklich genaue Bewertung des NW Abfluges sei nicht möglich, da es in Freilassing keine Lärmmessstation für den Abflug Richtung Westen gibt. Eine Anfrage von Oestreich bezüglich der Lärmdaten wurde von ACG an Jell weitergeleitet.

Wenn auch der Anflug in die Betrachtung einbezogen werde, sei überhaupt keine Entlastung der Lärmsituation ersichtlich. **Eine Rückmeldung von ACG aufgrund welcher Steuerungsmechanismen in der Vergangenheit mehr entlang der B304 geflogen werden konnte, wird auf die TO der nächsten Sitzung gesetzt.**

Noreisch fragt, ob es technisch möglich sei, den Nordostabflug zu nehmen, an Höhe zu gewinnen und dann erst nach Westen abzdrehen. Sie merkt an, dass an den Anflügen wahrscheinlich nichts zu ändern sei, aber dann solle man wenigstens die Abflüge ändern. Huber fragt, ob es möglich sei, einen Flieger von W auf O zu legen und dann erst abdrehen zu lassen.

Hager erklärt, dass dies technisch möglich sei. Es sei allerdings eine äußerst komplexe Angelegenheit. Viele Faktoren wie das Entstehen von neuen Kreuzungspunkten in der Luft, längere Flugstrecken, Regelungen die Routen kurz zu halten um CO2 zu verhindern, die genau geregelte Abfolge von waypoints seien zu berücksichtigen. Auch die Sinnhaftigkeit von Verlegungen sei zu hinterfragen. Hager möchte keine großen Erwartungen mit der Aussage „technisch ja“ wecken. Er könne so etwas nicht entscheiden. Tazreiter relativiert ebenfalls die technischen Möglichkeiten und MT merkt an, dass ACG um die Prüfung einer Verlegung ersucht werden könne.

Blahak erwähnt, dass die NW Route um 17% mehr genutzt wurde, der Flugverkehr aber nicht in diesem Ausmaß gestiegen sei. Tazreiter begründet dies mit der Veränderung der Destinationen.

Huber vervollständigt die Diskussion mit dem Vorschlag, es könne grundsätzlich nach 15 gestartet werden und dann erst nach NW abgedreht werden, wenn eine gewisse Höhe erreicht sei, man könne so den Startast nach NW entlasten. Diese Option für Starts nach Süden sei ebenfalls zu prüfen.

Indinger meint, dass man ACG auch einmal loben könne, da alle Forderungen bezüglich Verlagerung des Abdrehpunktes und eine Verschiebung über die B304 erledigt wurden. Dies könne als positive Nachricht an die Öffentlichkeit hinausgehen.

Gasser fragt, ob es eine Verlegung der Flugrouten über Freilassing in den letzten Jahren gegeben habe. Grund seiner Frage sei die Angelegenheit einer Anrainerin, die nach 5 Jahren Probewohnen in Freilassing eine Verlegung der Flugrouten behauptet. Vergleichsunterlagen mit Daten aus 2012/2011 zu 2015 und mit Wohnung vorher und nachher wurden übermittelt. Es wurde festgestellt, dass sich die Lage der Routen seit Einführung 1970 nicht geändert hat, die Nutzung der Routen hat sich aber geändert. Früher wurde auch gestreuter geflogen. Blahak merkt dazu an, dass der NW-Abflug vor 8-10 Jahren noch nicht so stark frequentiert wurde, räumt aber auch ein, dass das subjektive Empfinden in den letzten Jahren gestiegen sei. Oestreich stellt dazu fest, dass früher sehr wohl anders geflogen wurde. Dies könne anhand der Luftfahrthandbücher festgestellt werden. Die Anrainerin ist Mitglied im Schutzverband, eine Rückbindung an sie sei daher gewährleistet. In der Angelegenheit wird vereinbart, die fachliche Prüfung durch ACG abzuwarten. Gasser übernimmt die Antwort.

Oestreich berichtet über die Verzweiflung der Menschen in Bayern. Die Wintersamstage seien katastrophal für die Bevölkerung gewesen. Es gäbe kein Verständnis dafür, dass der Südanflug nur bei Föhn – wie heute zu beobachten – genutzt würde. Sie berichtet weiter, dass Anzeigen wegen gesundheitlicher Probleme bei der Behörde in Traunstein eingegangen seien. Die Menschen wissen nicht, wohin sie sich wenden sollen.

Oblasser merkt an, dass eine Rückbindung an die Mitglieder mit dem Kurzbericht gewährleistet sei.

Bericht AG Flugrouten

Lutzenberger berichtet über die von Wörnhard moderierte Sitzung der AG Flugrouten am 16.03.2015. Bericht und Anmerkungen, Fragen aus der Sitzung:

Flugspurenaufzeichnung ähnlich Wien/Vöslau, Fortschrittsbericht

Es gibt zwar die grundsätzliche Zusage von ACG, die Daten ähnlich Wien / Vöslau zur Verfügung zu stellen, allerdings hat Typelt bislang keine Detailinformation darüber erhalten, was konkret erlaubt bzw. nicht zugelassen sei.

Fanomos-Auswertung für Direct Routings NO Abflug, definieren der entsprechenden Gates

Es wird vereinbart, dass Typelt / Hager / Huber binnen 14 Tagen diese Frage klären.

Details zu 6 Flügen vom 8.2.2015, bei welchen mit Rückenwind > 10 Knoten von Norden gelandet worden ist.

Hager schildert die extreme Wettersituation des betreffenden Tages (Kaltfront, Schnee, starke Schauer, Turbulenzen, in der Früh Südwind, später NW-Wind), die sich abends wieder beruhigt hat. RNAV war wegen tiefhängender Wolken nicht zu fliegen, es gab also nur die Alternativen ILS oder Circle, welche je nach momentaner Wettersituation vom Piloten getroffen wurde.

Druck auf Piloten auszuüben, wie sie zu fliegen haben, wird von allen Flugsicherungsstellen strikt abgelehnt.

Ein allgemein gültiges Modell, wann wie geflogen werden kann, kann nicht aufgestellt werden. Über eine Analyse der Entscheidungsparameter soll der Handlungsspielraum beschrieben werden.

Beim Start gäbe es fast keine Änderungsmöglichkeiten. Der Grund liegt darin, dass die Flugrouten zur Destination nicht vom Piloten oder der ACG, sondern von der CFMU Brüssel (Central Flow Management Unit), die den europäischen Luftraum bzgl. Kapazitäten steuert, Stunden vor dem Start festgelegt werden. Die ACC übernimmt die Detailplanung im österreichischen Luftraum und steuert den Teil des Fluges, der vom Boden in die internationalen Flugstraßen einmündet.

Es gäbe feine Stellschrauben (z.B. beim NW-Abflug), aber den großen Wurf und damit eine prinzipielle Änderung werde es lt. ACG nicht geben. Tazreiter sieht ebenso feine Stellschrauben beim An- und Abflug, an denen gedreht werden könnte, allerdings mit der Maßgabe, dass sie der Pilot wieder zurückdrehen kann.

Aufgrund der Ergebnisse der Diskussion in der AG wird die Grundsatzfrage gestellt, was denn dann überhaupt beeinflusst werden kann. Welche Stellschrauben gibt es wirklich?

Status GBAS:

Bei GBAS gibt es bislang keine Ergebnisse.

Der Informationsstand wurde vom Schutzverband folgendermaßen zusammengefasst. Das Interregio-Projekt Rokitansky liege als Projektskizze vor, man sei auf der Suche nach Sponsoren. Die Umsetzung liege in den Händen der ACG. Diese habe daher eine strategische Entscheidung zu treffen. Tazreiter bezeichnet GBAS als Vision und sieht die Frage „GBAS“ für überbetont. AUA Flugzeuge haben kein GBAS und der Fokker-100-Nachfolger wird ebenfalls keines haben. Er glaubt auch nicht, dass GBAS in den nächsten 10 oder mehr Jahren (30 Jahren) wesentliche Bedeutung für den Flugbetrieb in Salzburg haben wird. Er bekräftigt nochmals, dass OS aus Kostengründen keine Absicht habe, die GBAS-Flotte nach Salzburg zu bringen. Nach ausführlicher Diskussion ob GBAS auch als Vision weiter verfolgt werden soll, wird festgehalten, dass SFG und ACG in einem Bericht den Stand von GBAS klären und dem BBFS berichten, das GBAS daher Thema bleibt und die Empfehlung vom 10.November aufrecht bleibt. Tazreiter und Huber klären die unterschiedlichen Interpretationen bezüglich der Streckenlänge, die vor dem Aufsetzen gerade geflogen werden muss. Tazreiter, der an der GBAS Gruppe in Frankfurt und Zürich nur informativ teilnimmt, bietet an, neutrale Aussagen zum Einsatz von GBAS in Salzburg einzuholen.

Status NIROS:

Die ACG könne auf Wunsch Routen mit dem System Niros überprüfen. Allerdings gebe es Zweifel über die Sinnhaftigkeit. Oestreich verweist auf eine Sitzung der Fluglärmmmission, in welcher beschlossen wurde, dass die DFS Niros zur Verfügung stellt und ACG werde es einsetzen. Es bestehe daher eine Daten-Bringschuld der ACG.

Es wurde vereinbart, dass Oestreich ein Beispiel von Niros zur Verfügung stellt und eine Entscheidung über einen Systemeinsatz dann getroffen wird, wenn ein klares Bild vorliegt, welche Informationen aus dem Einspielen von Flugroutendaten in die Bevölkerungsdichte-Karten erzielt werden können.

Wie kommen wir zu aussagefähigen Basisdaten für die mögliche Nutzungsverteilung auf den Routen?

Der Kriterienkatalog für die Beurteilung von Flugrouten wird dahingehend zu überprüfen sein, für welche Kriterien eine objektivierte Datenbasis zur Beurteilung benötigt wird. Die Bereitstellung dieser Datenbasis wird sich wahrscheinlich als ziemlich komplex herausstellen. Es stellt sich angesichts der Größe möglicher Stellschrauben die Frage, ob der dafür benötigte Zeitaufwand und die resultierende Zeitdauer wirklich sinnvoll investiert sind. Die AG vereinbart daher, sich in einem ersten Schritt auf die Belegungsdaten der Flugrouten wie im Beispiel Wien zu fokussieren. Die AG wird daher versuchen, bis Ende April die Daten für das Jahr 2014 zu beschaffen. Die Daten für 2015 sollen nachfolgend ebenfalls eingespielt werden.

Allgemeine Luftfahrt

IFR-Flüge sind durch die Behandlung der Themen Linie/Charter abgedeckt.

Was VFR Flüge betrifft, wurde vereinbart, Herrn Hasenburger/Flugring, in eine BBFS-Sitzung einzuladen.

Lutzenberger stellt abschließend fest, dass er mit der Arbeit in der AG Flugrouten nicht zufrieden sei, weil ständig alte Themen aufgegriffen würden und so nur 10% der Zeit für die Aufarbeitung von wichtigen Sachthemen verwendet werde. Es sei auch sehr viel Arbeit in diese AG delegiert worden. Es sei schwierig konstruktiv zu arbeiten. Im Moment kann niemand einen Lösungsvorschlag für das weitere Arbeiten in der AG bringen. Mehrere Sitzungen oder Gespräche mit Kleingruppen wären vielleicht ein Lösungsansatz.

Für Oestreich war die AG-Sitzung sehr ernüchternd und frustrierend. Wirksame Stellschrauben seien nicht erkennbar.

MT fasst zusammen, dass die Glaubwürdigkeit von Daten, als Grundlage für die weitere Arbeit, wichtig sei. Ebenso die Klärung der Frage bezüglich Plausibilität, warum z.B.: bei Fönwind Landungen aus dem Süden möglich seien und sonst nicht. Es müsse die Hoffnung auf eine Verbesserung bestehen.

SFG wird eine Auswertung über die Windverhältnisse am Flughafen Salzburg beibringen.

Oestreich verweist auf einen Paragraphen im deutschen LFG, das die Verantwortung der ACG und der Fluglinien regelt. Unzumutbare Belastungen sein demnach zu reduzieren. Sie vermisst eine Umsetzung dieser gesetzlichen Forderung und erklärt, dass auch eine Dienstaufsichtsbeschwerde möglich sei, wenn von der FLK geforderte Daten nicht erbracht werden und verweist auf die seit 2013 ausstehenden Nutzungsdaten der Flugspuren. Es sei kein wertschätzender Umgang, wenn Anfragen nicht beantwortet werden.

Wortmeldungen aus der nachfolgenden Diskussion:

Die Informations- und Datenlieferung von SFG und ACG sei nicht schnell genug. Die Kritik wird von SFG zur Kenntnis genommen. SFG stellt aber fest, dass alle auf freiwilliger Basis im BBFS mitwirken und ersucht um Geduld.

Die Sitzungsdichte sei zu hoch; notwendige Informationen von Dritten seien oft nicht innerhalb des kurzen Zeitraumes zwischen den Sitzungen zu bekommen; manche Dinge brauchen zur Klärung und Bearbeitung länger.

Die Teilnehmeranzahl in der AG sei zu groß

Um eine stringentere Arbeitsweise zu erzielen, solle die Gruppe kleiner werden. Die Arbeit in der AG solle nur als Aufbereiten der Themen gesehen werden. Das Thema Flugrouten werde zuerst in der AG und nochmals im BBFS aufgearbeitet und laufe daher doppelt, daher wäre eine Verkleinerung der Gruppe sinnvoll.

Diese Meinung wird nicht von allen Teilnehmern geteilt, da die gewünschte 360°Abdeckung nicht mehr gegeben wäre.

AG leide an der Vielfalt der Fragen, die alle gleichwertig behandelt werden. Es gäbe daher zu viele Teilaspekte.

Es sollen die wirklich wichtigen Fragen festgehalten werden, dazu bedarf es einer Aufstellung von Kriterien, was wirklich wichtig und sinnvoll sei.

Man solle zuerst das Thema Verteilung zwischen Nord und Süd klären und dann erst über die Flugrouten und Flugspuren diskutieren.

Für die Kernfragen Verteilung, Randzeiten, Wintersamstage werden Daten benötigt. Ohne diese Datenbasis wird die Sinnhaftigkeit der nächsten Sitzungen in Frage gestellt, da keine inhaltlichen Fortschritte erzielt werden können.

Nach einer Diskussion, ob die nächste Sitzung am 14. und 15.April 2015 storniert werden soll, **wird beschlossen, die Abendsitzung am 14.April um 17.00 Uhr zu halten. Der 15.April wird für die Arbeit der AGs freigehalten.**

Die Arbeit am **Kriterienkatalog** wird aus Zeitgründen zurückgestellt.

TOP 6: Daten

Die AG Daten wird Überlegungen anstellen, wie die notwendige Datenbasis für die Kernfragen der Arbeit des BBFS zusammengestellt werden kann. Die Arbeit wird eng mit der AG Flugrouten koordiniert.

Lipold merkt an, dass eine Lärmmessung mit der mobilen Lärmmessstelle grundsätzlich möglich sei und diese könne an kritischen Stellen (wie zuletzt in Anif) auch in Freilassing aufgestellt werden. Lutzenberger ergänzt, dass mit der mobilen Lärmmessstelle alle Lärmquellen aufgezeichnet werden, man bekomme daher eine Flut an Daten und eine automatische Zuordnung eines Lärmereignissen zu einem LFZ sei schwierig, daher sei die Sinnhaftigkeit der mobilen Lärmmessung zu hinterfragen.

TOP 8: Bearbeitung weitere Themen - Themenvertiefung / Arbeitsgruppen

Wird aus Zeitgründen zurückgestellt.

TOP 9: Fortschrittskontrolle

Wird gutgeheißen.

TOP 10: Webpage:

Das Logo, die Farben (signalblau) und die Schriftarten (open sans) für die Webpage werden entschieden. Die Programmierung der Webpage wird nun etwa 6 Wochen in Anspruch nehmen.

TOP 11 Rückbindung, Öffentlichkeitsarbeit, Kurzbericht MT

Die AG Öffentlichkeit besteht aus Oestreich, Lipold, Schmuck.

Die AG Öffentlichkeitsarbeit wird einen Entwurf für eine Medienmitteilung erstellen, der über E-mail allen BBFS Mitgliedern für Rückmeldung übermittelt wird. Die Rückmeldung wird sehr kurzfristig angesetzt um zeitnah eine Aussendung zu schaffen – Zieltermin für die erste Aussendung: Ende März. Der AG wird die Kompetenz erteilt, im Namen des BBFS darüber zu entscheiden, ob und wie Rückmeldungen aufgenommen werden.

TOP 12: Organisatorisches

Als Tagungsort für die 11.Sitzung am 14. April 2015 von 17.00 bis 21.00 Uhr wird das Sitzungszimmer/2.OG, der Salzburger Flughafen GmbH, festgelegt.
Die Sitzung vom Morgen des 15. April wird gestrichen.

TOP 13: Allfälliges

Nochmals werden die möglichen Stellschrauben angesprochen. Was sind Stellschrauben? Es ist für die Anrainervertreter wichtig, zu wissen was in ihrem Wirkungsbereich liegt. Es werden klare Aussagen von den Eigentümern, von SFG und ACG erwartet.

Protokolle der AGs werden nicht online gestellt, sondern werden vom AG Leiter an alle BBFS-Mitglieder versendet.

Termine für die nächsten Sitzungen

Mittwoch, 06. Mai 2015 von 17.00 bis 21.00 Uhr
Donnerstag, 07.Mai 2015 von 09.00 bis 12.00 Uhr

Dienstag, 23.Juni 2015 von 09.00 Uhr bis 18.00 Uhr

Termine für Arbeitsgruppen

AG Flugrouten: noch nicht bekannt
AG Fonds: noch nicht bekannt
AG Daten: noch nicht bekannt
AG Webpage: derzeit nicht notwendig

Das Moderationsteam bedankt sich bei allen Teilnehmern. Die Sitzung wird um 18.00 Uhr geschlossen. Trotz der schwierigen Sitzung hat sich gezeigt, dass Lösungen möglich sind. Es ist wichtig zu kommunizieren, auch wenn manche Dinge einen langen Umsetzungszeitraum brauchen. Es ist notwendig, alle Fragen plausibel zu erklären, auch für Nichtexperten, es ist wichtig die Glaubwürdigkeit der Aussagen zu bekräftigen und es ist wichtig, Handlungsspielräume einschätzen zu können, um im BBFS effektiv arbeiten zu können.

MT	Zusammenfassung der Sitzung	laufend
MT	Kriterienkatalog zusammenfassen	11.Sitzung 14.04.15
MT	Vorschlag für die Zusammensetzung der Delegation für Besuch bei Bgm. Schaden	11.Sitzung 14.04.15
MT	Zusatzblatt für GO-Änderung	11.Sitzung 14.04.15
Woborsky	Rückmeldung vom Gespräch 9.3. bei ACG Wien wegen Verlegung des Abdrehpunktes	11.Sitzung 14.04.15
ACG	Prüfen, ob Abflug über NO mit großem, späterem Schwenk nach W möglich ist	in Arbeit
ACG	Prüfung der Anfrage Kuntze / frühere Flugrouten und Veränderungen/	in Arbeit
Gasser	Antwort Anrainerin Freilassing wg. Flugrouten	Prüfung abwarten
Typelt / Hager / Huber	Direct Routings NO Abflug, definieren der entsprechenden Gates	31.3. 2015
ACG / Typelt	Flugspurenaufzeichnung	in Arbeit
Typelt/Jell	Plausibilität der Lärmdatenreihe	versendet am 7.4.15
Typelt	GBAS Information / Korrektur Lärmdaten/	in Arbeit
Tazreiter	Neutrale Aussagen über GBAS einholen	in Arbeit
Oestreich	Beispiel für die Bewertung einer Flugroute, aufgestellt von der DFS, zur Verfügung stellen	in Arbeit
SFG	Windverhältnisse am Flughafen	in Arbeit
Lipold	Statusbericht AG Fonds	laufend
AG Daten	Belegungsdaten für Flugrouten	Ende April 2015
Alle /Lutzenberger	Relevante Gebiete einzeichnen und an Weissenböck weiterleiten	in Arbeit

Glossar – Abkürzungen

HWS	Hauptwohnsitz
SAGIS	Serviceeinrichtung des Landes Salzburg, die ein Informationssystem zur Bereitstellung von Geodaten und Geodiensten führt, / Salzburger Geografisches Informationssystem.

Beilagen:

1. Anwesenheitsliste
2. Präsentation Bevölkerungsdichte
3. Flugspurenaufzeichnung 28.02/07.03 (per Mail versendet am 18.03.2015)