

01.08.2015

## **Protokoll 13. Sitzung des „BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“**

Datum: 1. Juli 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). Ziel dieser Sitzung ist unter anderem über 1 Jahr BBFS Bilanz zu ziehen. Die Schutzverbände brauchen Klarheit über den Sinn ihrer Tätigkeit, um ihr Engagement im BBFS nach außen erklären zu können. Eine gute Grundlage als Fundament für die weiteren Diskussionen wurde nunmehr gelegt. So kann konstruktiv weiter gearbeitet werden.

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

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

#### **Nicht anwesend (entschuldigt):**

Peter Kopp / Stadt Salzburg  
Christina Rudorf / Stadt Salzburg  
Daniela Beck / Land Salzburg  
Michael Becker / Gemeinden Anif und Grödig  
Stefan Brugger / Gemeinde Wals - Siezenheim  
Christian Woborsky / Austro Control Wien  
Walter Hager / Austro Control Salzburg  
Robert Semm / Repräsentant Fluglinien  
Beda Percht / Gemeinde Hallein  
Ludwig Nutz / Gemeinde Saaldorf-Surheim

#### **Gäste:**

zu TOP 5: Hermann Jell  
zu TOP 8: LH-Stv.Christian Stöckl

## TOP 2: Tagesordnung

### Die vorgeschlagene Tagesordnung wird angenommen

1. Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit
2. Tagesordnung
3. Protokoll der 12. Sitzung vom 6./7. Mai 2015
  - o Kurzbericht 9.5.15
  - o Fortschrittskontrolle Stand 23.6.15
4. Informationsaustausch
  - o Entscheid des Flughafens zur Datendarstellung mit dem System FANOMOS
  - o Vorgehensweise zur Veröffentlichung der Flugspuren und der Lärmdaten wie auch für konkrete Lärmschutzmaßnahmen, Nennung von konkreten Umsetzungsterminen
5. AG Daten
  - o Information über die Sitzung der AG Daten am 29.5.15
  - o Statusbericht über die zukünftigen Möglichkeiten zur Berechnung von Lärmkonturen unter Einbeziehung der realen Flugspuren (Radardaten) (mit Dipl.-Htl-Ing. Hermann Jell, angefragt)
6. AG Flugrouten
  - o Information zu Möglichkeiten GBAS (Zeitrahmen) – Tazreiter (aus AG Flugrouten 15.4.15)
  - o Erläuterung des FRA-Systems – Informationen aus den Gesprächen Huber und Lutzenberger mit Hager
7. Faire Verteilung: Beginn der Diskussion und Entwicklung von Szenarien für Linie-Charter
8. Austausch mit LH.-Stv. Stöckl (13.30 h)
9. Bestehende und zukünftige Regeln für die Allgemeine Luftfahrt (inkl. Begriffsbestimmung Kunstflüge, Testflüge, Flugveranstaltung, Airshow, Fliegertreffen, etc.)
10. Rückbindung, Öffentlichkeitsarbeit, Webpage, Kurzbericht MT
11. Organisatorisches
12. Allfälliges

zu TOP 7: hier soll geklärt werden, über welche Fragen in diesem Zusammenhang diskutiert werden muss;

zu TOP 5: eine Diskussion über die Belegung der Flugrouten und die Glaubwürdigkeit der Aussagen der ACG dazu;

zu TOP 3: Fortschrittskontrolle und die dazu eingebrachten Änderungen;

zu TOP 4: Informationen aus dem AR des Flughafens;

zu TOP 9: Allgemeine Luftfahrt wird ein wichtiges Thema sein.

## TOP 3: Protokoll der 12. Sitzung vom 06. und 07. Mai 2015

### Das Protokoll und der Kurzbericht der 12. Sitzung werden angenommen.

Die Fortschrittskontrolle Stand 28.04.2015 wird ebenfalls angenommen. MT bedankt sich für die eingebrachten Änderungswünsche, die in die Fortschrittskontrolle eingearbeitet wurden. Das Ziel der Fortschrittskontrolle ist, dass durch verbindliche Zusagen, die Vertrauensbildung unterstützt wird. Das MT bittet alle Teilnehmenden dieses Instrument zu nützen und zu ergänzen wo etwas fehlen sollte.

Weitere Änderungs- bzw. Ergänzungswünsche sind:

Termin für Informationen von ACG bezüglich „Steuerungsmechanismen am Tower“. Es ergeht der dringende Hinweis an ACG diesbezügliche Informationen/Daten zur Verfügung zu stellen.

Termin für Informationen/Daten bezüglich „Wetterbedingungen und Windverhältnissen am Flughafen Salzburg“.

**Es wird vorgeschlagen, Herrn Mag. Wolfgang Hammer/ACG-MET in eine der nächsten Sitzungen einzuladen.** Eine Auswertung der Windverhältnisse wird von SFG beigebracht, Daten bezüglich Sichtverhältnissen und Wolkenuntergrenzen sollen von ACG beigebracht werden. Die angefragten Daten sollen zur Feststellung einer Grundtendenz dienen (wie oft wird die kritische Windgrenze von 10 Knoten überschritten) und Erkenntnisse für die Festlegung der Pistenrichtung liefern. Aufgrund der genauen Vorgaben, wann welche Piste in Betrieb genommen werden muss, kann von außen auf die Entscheidung der ACG kein Einfluss genommen werden. Die Daten sollen aber zum besseren Verständnis, welche Kriterien für die Wahl der Start – und Landerichtung ausschlaggebend sind, beitragen und einen Steuerungsmechanismus erkennbar machen. Weiters soll geklärt werden, warum manche Fluglinien nicht nach Süden starten oder aus Süden landen dürfen (z.B.: Ryanair).

#### **TOP 4: Informationsaustausch**

##### **AR-Sitzung am 2.Juni 2015**

Dem AR wurde die heikle Situation in der sich die Schutzverbände und Gemeinden in ihrer Rückbindung an die Mitglieder befinden, vorgebracht und die Notwendigkeit von für alle positiven Ergebnissen dargelegt.

Der AR wurde über die Erweiterung des Förderbereiches für Lärmschutzmaßnahmen informiert und hat den Bericht zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Förderbereich ist ab sofort erweitert und Anträge können gestellt werden.

Ebenso wurde der AR über die Anschaffung und die Kosten von Webtrack (=FANOMOS) informiert. Dieser Bericht wurde ebenfalls zustimmend zur Kenntnis genommen. Über die laufenden Kosten von Webtrack wird der AR weiter informiert. Die Kosten für die Anschaffung (15.000,00€) und die jährliche Wartungspauschale (25.000,00€ Livesystem und Hosting) werden aus dem Schallschutztopf beglichen. Die Nachvollziehbarkeit von Flugspuren (IFR und VFR) im Internet ist somit gegeben und Anfragen und Beschwerden können besser bearbeitet werden. Das System Webtrack ist bestellt und soll aller Voraussicht mit 1. November 2015 online gehen. Dieses ferne Datum stellt die Anwesenden nicht zufrieden und die Frage, warum das so lange dauert, wird nicht nur im BBFS diskutiert, sondern wird sicher auch in den Schutzverbänden für Verärgerung und Unverständnis sorgen. **SFG wird sich um einen früheren Start von Webtrack bemühen.**

Was braucht der ASA für die Jahreshauptversammlung am 14.Juli 2015, um brauchbare Ergebnisse vorzeigen zu können? Wichtige Fragen können zwar gestellt, aber aufgrund der Abwesenheit der ACG nicht beantwortet werden. Eine Teilnahme der ACG wäre sehr wichtig gewesen, um offene Fragen zu klären wie z.B.: „Warum fliegt man 240m Meter über Grund? Das sei absolut nicht notwendig!“ „Das Circling sollte abgeschafft werden“.

Oblasser berichtet von einer Besprechung mit Flying Bulls vor ca. einem Jahr, in der verschiedene Vereinbarungen, die zu einer Verbesserung der Situation führen sollten, getroffen wurden. Die Realität, vor allem nach dem Geschäftsführerwechsel bei Flying Bulls, sehe anders aus. Die Bullen würden fliegen, wie sie wollten. Auch das sei ein Thema, das mit ACG zu besprechen wäre.

Typelt berichtet von einer missbräuchlichen Verwendung von Daten/E-Mails und ersucht in diesem Zusammenhang, dass Daten/E-Mails nicht an Dritte weitergeleitet werden dürfen. Im gegenständlichen Fall seien Daten, die sie an ein Mitglied versendet hatte, in einer Strafanzeige gegen den Flughafen aufgetaucht. Der Anwalt der anzeigenden Partei verfügte über den an das BBFS-Mitglied gesendeten Schriftverkehr. Falls nochmals vertrauliche Daten an Dritte weitergegeben werden, behält sich der Flughafen vor, keine Daten mehr an den BBFS zu liefern.

Es wird klargestellt, dass alle Daten, die auf die Homepage des BBFS gestellt werden, öffentlich sind und somit auch an Dritte weitergeleitet werden können. Alle anderen Daten/Schriftstücke/E-Mails etc. sind nur für den Adressaten bestimmt und vertraulich zu behandeln. Es muss im Vorfeld geklärt werden, ob diese weitergegeben werden dürfen. Eine Veröffentlichung oder Weitergabe kann im Nachhinein immer beschlossen werden.

Es gilt daher: Prinzipiell ist alles vertraulich, was versendet wird; prinzipiell ist alles öffentlich, was auf die Homepage gestellt wird.

Lipold berichtet über die aktuellen Verkehrszahlen. Er berichtet auch über den Stand des UVP-Verfahrens P3A. Am 8. Juni fand die Verhandlung vor Ort statt; Inhalte waren mit der UVP-Behörde unstrittig. Auf die Forderung von LUA/Wiener neue Beleuchtungskörper, die ca. 400.000,00€ kosten, einzurichten, werde der Flughafen nicht eingehen. Deswegen werde angenommen, dass der positive Bescheid der UVP-Behörde von Wiener beeinsprucht werden wird. Ein Einspruch würde das Verfahren unnötig in die Länge ziehen und hohe Kosten verursachen.

Oestreich berichtet über ein Interview mit dem ORF zum Thema Bilanz-Presskonferenz des Salzburger Flughafens. Diese hat am 01.07.2015 am Vormittag stattgefunden. Die Kommunikation im BBFS sei gut, Daten seien endlich verfügbar, aber die Belastungen seien auf deutscher Seite noch immer viel zu groß. Sie sei auch nach der DVO gefragt worden. Sie hebt einen Satz aus der Presseaussendung des Flughafens zur Bilanzpressekonferenz hervor: „Von hier (Tower) erteilen die Fluglotsinnen und Fluglotsen von Austro Control die Erlaubnis, die Triebwerke zu starten, geben die Lande- und Startfreigabe und die Anweisung, wie zu fliegen ist“.

#### **TOP 5: AG Daten: (1.Teil Jell)**

Jell berichtet, dass das Lärmberechnungsprogramm der Stadt Salzburg um ein Berechnungs-Modul der Fa. Wölfel erweitert wurde. Radardaten wurden eingebunden und Radarspuren können lesbar gemacht werden, und somit kann man Schallimmissionen messen. In ca. 3 Wochen werden erste Testläufe gestartet, im Sommer solle das System in Betrieb gehen. Jell betont, dass dann eine realistische Lärmdarstellung und ein Abgleich zwischen Berechnen und Messen möglich sein werde. Ein Folgetermin der AG Daten mit Jell werde noch vor dem 14.Juli stattfinden. Oblasser könne dann ein Modell der Lärmauswirkungen von bestehenden und neuen Routen präsentieren.

Jell erklärt, dass er die Einwohnerdaten der Stadt Salzburg habe, von den Gemeinden brauche er diese Daten noch. Lutzenberger kann dazu die Zustimmung der Gemeinden Anif und Grödig überbringen (Formalitäten seien noch zu klären). Je nach dem, welche Berechnungsschritte dafür notwendig seien, könne die Beantwortung einer Anfrage für eine Routenberechnung nur einige Stunden oder bis zu einer Woche Zeit in Anspruch nehmen. Es handle sich um ein sehr komplexes Berechnungsprogramm.

Es soll ein formalisierter Vorgang für Anfragen an Jell und Informationen von Jell vereinbart werden.

Der BBFS beschließt, dass die für die Darstellung der Bevölkerungsdichte notwendigen Datenformate an Jell geliefert werden. Jell verfasst eine Auflistung der notwendigen Anforderungen an die Daten für die Bevölkerungsdichte. Schneeweiß wird diese Informationen von Jell an Noreisch zur weiteren Veranlassung für die bayerischen Anrainergemeinden verschicken (per Mail erledigt am 2.Juli 2015).

Noreisch koordiniert die entsprechende Übermittlung der Daten auf deutscher Seite - die jeweils Zuständigen für Geo-Daten auf deutscher und österreichischer Seite sollen sich direkt miteinander in Verbindung setzen - und informiert den BBFS.

Eine Betroffenheitsanalyse kann Jell erst dann erstellen, wenn er alle Daten von den jeweiligen Gemeinden vollständig erhalten hat. Vorerst soll nur für die im BBFS vertretenen Gemeinden eine Analyse erstellt werden.

Oestreich erhebt den Vorwurf der Täuschung bei der Datenerfassung für die Prognose 2020 nach dt. Luftfahrtrecht und kreidet massive Fehler bei der Erstellung der Prognose an, da nur 5 Objekte auf bayerischer Seite in die relevante Lärmzone von 60db fallen.

SFG wird an Bgmst Schaden ein Ansuchen richten, dass - bei nächster Verfügbarkeit - der mobile Lärmmesswagen der Stadt Salzburg im Wohnort von Oestreich in Hofham/Freilassing aufgestellt wird. Jell wird mit Oestreich den genauen Standort festlegen.

Jell erläutert weiter, dass es genaue Vorgaben für die Beurteilung, wie Lärmflächen zu berechnen seien, gäbe. Man könne sich Varianten anschauen z.B.: die Lärmfläche an einem einzelnen Winterchartersamstag oder nur die Lärmfläche in einer Randzeit.

Oblasser schlägt folgende weitere Vorgangsweise vor, die vom BBFS angenommen und beschlossen wird.

Im Zuge der AG Daten sollen Fragen an Jell verfasst werden, die von der AG Daten dann gemeinsam mit Jell ausgearbeitet werden. Ein Termin mit Jell im Juli wurde bereits vereinbart. Die Ergebnisse werden im Sommer an die BBFS Mitglieder verteilt. Jell soll an der nächsten Sitzung des BBFS teilnehmen.

Oblasser erklärt, dass neue Daten für eine aktuelle Beurteilung benötigt werden und stellt den Antrag auf Aktualisierung der Lärmzonen, bezogen auf die Zonen nach der UmgebungslärmVO. Jell erklärt, dass die Daten 2014 bereits vorlägen. Zeitlich lässt sich Jell allerdings nicht auf einen genauen Termin ein, da er um die Komplexität des Projektes weiß. Jell weiter: Er vertraue der ausführenden Firma, die ausgezeichnete Arbeit (Umwandlung von Radarspuren in Linienschallquellen) leiste.

Der BBFS empfiehlt, den Förderbereich für Lärmschutzmaßnahmen mit aktuellen Lärmdaten zu belegen. Die Frage, ob man den Förderbereich jedes Jahr neu rechnen

und aktualisieren könne, wird gestellt. Wäre dann auch eine Verkleinerung des Bereiches möglich, wenn der Lärm weniger würde? Die Thematik wird im BBFS weiterverfolgt.

Jell soll bei der nächsten Sitzung im September wieder dabei sein. Einladung durch MT.

Die AG Daten hat den Auftrag mit Jell weiterzuarbeiten und festzustellen ob alle Fragen und Anliegen definiert sind.

Für den für Nachmittag geplanten Besuch von LH.-Stv. Stöckl werden kurze Stichworte gesammelt. Gasser erklärt, dass Stöckl laufend über den BBFS informiert werde.

- Oblasser: Bericht über AG Daten/ Fehlen von konkreten Ergebnissen.
- Schmuck: Fordert Unterstützung vom Land, auf ACG einzuwirken, dass ACG Rolle im BBFS endlich wahrnimmt und Engagement zeigt. Antworten von ACG werden gefordert.
- Lutzenberger: NW-Abflug und NO-Abflug sind unbefriedigende Lösungen, Tauernroute verärgert die betroffenen Gemeinden/Bürgermeister. Nach Prüfung von neuen Routenvarianten durch ACG lautet das Ergebnis: „geht nicht“! Lutzenberger überbringt die Meinung der neuen Bürgermeisterin von Anif und des Bürgermeisters von Grödig, dass wenn keine Bewegung da sei, das Vertrauen in die ACG verloren geht. Man werde diskutieren müssen, ob man einen anderen Experten hereinbringt, der beurteilen kann, ob die Aussagen der ACG stimmen oder nicht. Wenn das nicht geschehe, werden sich die Gemeinden Anif und Grödig die Frage nach dem Sinn einer Teilnahme am BBFS stellen. Dies sei aber nicht als Drohung zu verstehen.“
- Huber: Wie geht es mit dem BBFS weiter? Wie lautet die Zwischenbilanz? Die Verärgerung in den Gemeinden sei groß. Alle Vereinbarungen von ACG mit den Gemeinden seien gebrochen worden. Es sei zu einer Verschlechterung der Situation in den letzten Jahren gekommen, eine Auffächerung der Flugrouten trage zu dieser Verschlechterung bei. Pläne, den europäischen Luftraum zentral zu organisieren („European Single Sky“ / FRAW-Modell – Free Route Airspace Wien), werden die weitere Entwicklung bestimmen und in Zukunft eine innerstaatliche Organisation des Luftraumes negativ beeinflussen.  
„An ihren Früchten werdet ihr sie erkennen“ Es gibt aber noch keine Früchte=Ergebnisse.
- Oestreich: Nordbelastung um 3% höher als im vergangenen Jahr. Frage an Stöckl, warum 91% des Flugverkehrs über Bayern abgewickelt werden. Anliegen des Schutzverbandes ist es, Freilassing zu entlasten. Oestreich gibt ACG-Aussagen an die DFS weiter, da sie den Aussagen der ACG keinen Glauben mehr schenkt – sie hat auch schon gegenteilige Meinungen der DFS bekommen. Tagesrandzeiten, keine Entlastung von Bayern.
- Lipold: die Sorgen der Anrainerverbände sollen an Stöckl herangetragen werden, es gibt auch Positives vom BBFS berichten

### **TOP 8: Austausch mit LH.-Stv. Stöckl: TOP vorgezogen**

Stöckl bedankt sich bei allen Teilnehmern für die ehrenamtliche Tätigkeit im BBFS. Er überbringt die Unterstützungszusage von BMVIT und ACG, die sich für eine konstruktive Zusammenarbeit ihrer Mitarbeiter mit dem BBFS einsetzen würden.

Oblasser berichtet über den Stand der AG Daten und hebt die Investitionen, die von SFG und Magistrat für die Erfassung der notwendigen Daten getätigt wurden und

werden, hervor. In einem Jahr soll es möglich sein, festzustellen, welches LFZ wo welchen Lärm erzeugt. Daraus soll sich die fairste Entscheidung für die Lage einer Flugroute ableiten lassen. Das gesamte Datenmaterial solle in ca. 3 Wochen zur Verfügung stehen.

Lutzenberger meint, dass zuerst alle relevanten Daten vorhanden sein müssten. Dies habe auch in den Gesprächen mit ACG sehr gut geklungen „der BBFS müsse nur sagen, welche Informationen er wolle, und ACG werde diese Informationen liefern.“ Die Ergebnisse seien aber alles andere als zufriedenstellend. Nach Prüfung durch ACG werden alle Möglichkeiten wieder verworfen. Beim NW-Abflug gäbe es keine Verbesserungen, der NO-Abflug gestalte sich heute schlechter als früher. Das Circling-Verfahren sei für alle die schlechteste Variante, die RNAV-Route kann weder nach Norden noch nach Süden verlegt werden und führt genau über Anif, der Tauernanflug kann nicht über die Autobahn verlegt werden. Lutzenberger stellt abschließend fest, dass er den Aussagen der ACG kein Glauben mehr schenken könne.

Schmuck berichtet vom massiven Druck der Mitglieder der Schutzverbände. Vertrauen gäbe es nur zwischen SFG und ASA, nicht aber zwischen ACG und ASA. Aber ohne ACG gäbe es keine Ergebnisse, nur ACG könne den Background für ein konstruktives Arbeiten im BBFS liefern – aber auch heute fehlen die beiden Vertreter der ACG im BBFS. Auch seien die Antworten auf Anfragen an ACG nicht erfüllend. Bestehende Routen müssen eingehalten werden, vorgegebene Höhen müssen eingehalten werden – man sähe ja an manchen Tagen, was alles möglich sei. Schmuck ersucht daher Stöckl als Eigentümer des Flughafens, Druck auf ACG auszuüben, damit Vertrauen wieder aufgebaut werden könne.

Oestreich berichtet ebenfalls von der guten Zusammenarbeit und der guten Vertrauensbasis im BBFS – mit Ausnahme ACG. Transparenz sei durch die zur Verfügung gestellten Daten endlich gegeben, die Arbeiten seien durch die Fortschrittskontrolle gut strukturiert. Sie berichtet weiter von den sehr kritischen Stimmen im SV, weil noch immer keine zufriedenstellende Entlastung für Bayern erzielt werden konnte. Es habe Angriffe auf die eigene Person gegeben und der Ausstieg aus dem BBFS werde immer wieder von ihr gefordert. Sie werde mit Fragen konfrontiert: „Warum wurde die Nordbelastung stärker? Wieso ist ein Südanflug und Südabflug manchmal möglich und dann wieder nicht?“ Die Flugrouten gingen nach wie vor über dicht besiedeltes Gebiet und die Belastung steige ständig. Oestreich erwähnt die fehlende Wertschätzung. Diese fehlende Wertschätzung werfe sie auch SFG/Dir.Hermann vor. Sie bekäme zwar immer Antworten, aber ihre Fragen würden nicht zufriedenstellend beantwortet - es sei für sie so, als bekäme sie keine Antwort. Oestreich erklärt, dass sie die die Antworten der ACG an die DFS weitergebe und auch schon gegenteilige Antworten erhalten habe.

Lipold berichtet von der Installierung von Webtrack und dem Einsatz des mobilen Lärmmesswagens. Dies seien allerdings nur kleine Erfolgsschritte – große Schritte gelängen nur gemeinsam mit der ACG, da man von den Fachleuten der ACG abhängig sei. Die Zusagen aus Wien zur Zusammenarbeit seien vorhanden. Lipold sieht auch eine Bringschuld des BBFS, die Wünsche an ACG noch genauer zu definieren. Die Berichterstattung an Stöckl erfolge auch im AR und es wurde dort die schwierige Situation der Anrainerverbände im Hinblick auf ihre Rückbindung dargelegt. Die Unterstützung der SFG sei hier sicher.

Huber erwähnt die konstruktive Haltung der SFG im BBFS. Das Gegenteil sei bei der ACG ersichtlich. Er attestiert der ACG fehlende Paktfähigkeit und berichtet von Terminen, bei denen Vereinbarungen niedergeschrieben und unterzeichneten wurden. Alle Vereinbarungen wurden gebrochen. Huber führt aus, dass es am europäischen Luftraumsektor zu gravierenden Veränderungen kommen werde. Dies sei eine mögliche Erklärung für das Verhalten der ACG, aber die ACG verstecke sich hinter dieser europäischen Entwicklung. Da von der ACG keines der beiden nominierten Mitglieder anwesend sei, fehle die Gegenrede der ACG.

Tazreiter erklärt auf die Frage von Stöckl, was denn mit dem Satz „die Letztentscheidung liegt beim Piloten“ gemeint sei, dass die Kontrolle über den Luftraum die Flugsicherung habe, sie gibt die Flugrouten frei. ACG habe den gesetzlichen Auftrag den Flugverkehr in flüssiger und wirtschaftlicher Form abzuwickeln. Daher seien die von Huber erhobenen Anschuldigungen an ACG teilweise nicht haltbar, nur im AIP veröffentlichte Routen/Höhen/Abdreh- oder Einfädelpunkte seien einzuhalten. Anders laufe es bei einer Sichtflugfreigabe: Hier wechselt die Verantwortung, wo geflogen wird, von der ACG zum Piloten. Es gäbe aber auch hier genaue Sichtflugkarten, die im AIP veröffentlicht sind.

Eine Diskussion über dieses Thema kann wegen der Komplexität nur gemeinsam mit ACG auf inhaltlicher Ebene geführt werden.

MT entschuldigt das Fernbleiben beider ACG-Mitglieder mit der kurzfristigen Verschiebung des Termins um eine Woche und weist darauf hin, dass ein Stellungnehmen der ACG zu den getätigten Äußerungen aber wichtig sei, um alle Perspektiven zu kennen. Außerdem gäbe es viele Fragen, die ohne ACG bearbeitet und geklärt werden konnten - z.B.: „ist die Errichtung des Fonds ein großer Fortschritt gewesen und die Webpage wird online gestellt“.

Stöckl sagt seine Unterstützung zu, die ACG als konstruktiven Partner wieder ins Boot zu holen. Gasser solle einen Termin mit der ACG-Geschäftsführung organisieren. Der ACG in Wien solle klar kommuniziert werden, dass sich die anderen Mitglieder des BBFS mit ihren Anliegen nicht ernst genug genommen fühlen. Konkrete Vorschläge bzw. Wünsche an ACG könne Stöckl sehr wohl herauslesen (z.B.: Vorschlag, dass bei NO-Version erst bei 5000ft abgedreht werde, dass mit der NW Route etwas passiere, in Anif eine zufriedenstellende Route erarbeitet würde). Von der Tauernroute könne er aus eigener Erfahrung berichten und könne die Hintergründe für eine Verlegung auch nicht nachvollziehen. Auch Gesetze seien im Fluss, alle Möglichkeiten müsse man ausloten, um eine nötige politische Änderung herbeizuführen. Man müsse nur neue Denkräume öffnen und zulassen. Stöckl bietet an, eventuell einen direkten Kontakt auf Ministerebene herzustellen.

MT bedankt sich bei Stöckl für seinen Besuch im BBFS.

Resümee:

- Unterstützung von Stöckl bei ACG wird positiv aufgenommen
- Termin mit ACG Wien soll organisiert werden
- Eingehen auf die deutsche Seite wird vermisst
- Ob und wie die deutschen Gesetze einzuhalten sind, muss juristisch geklärt werden

**Termin „Verbesserung der Zusammenarbeit mit ACG“  
Gemäß MT könne ein Termin (Gasser organisiert) frühestens im Herbst koordiniert werden.**



(endgültige Fassung, verabschiedet in der 14.Sitzung des BBFS, 23.9.2015)

Teilnehmer: Stöckl, Gasser, MT, Hager, Woborsky, Hoffman, Oestreich, Noreisch, Lutzenberger, Huber, Oblasser, Lipold.

Vertreter der DFS sollen nur bei inhaltlichen Themen beigezogen werden.  
Ein Gespräch auf Ministerebene soll erst bei Bedarf organisiert werden.

### **TOP 5: AG Daten: Bericht Oblasser (2.Teil)**

Oblasser erwähnt den Termin am 29.05.2015, bei dem Rynesch und Röhler Gäste waren. Der nächste Termin der AG Daten wird in ca. 3 Wochen stattfinden.

Ein Termin bei Jell wird vereinbart, wenn bekannt ist, wie schnell welche Daten veröffentlicht werden können. Vorschlag, welche Daten veröffentlicht werden sollen:

- Vergleich der An- und Abflüge innerhalb von 3 Jahren
- Routenbelegung der ILS-Flüge
- Daten werden um die Pistenrichtung ergänzt
- Daten werden um Abflüge Linie und Charter nach Destinationen ergänzt (ohne Angabe der Airline)
- Abflüge werden um PEREX ergänzt
- Quartalsbericht wird auf die Homepage gestellt

Oestreich regt eine bessere Darstellung der Aufteilung der N/S Belastung an. Es sollen leichter erfassbare Diagramme erstellt werden. Der Circling-Anflug werde noch immer als Südanflug bei den Tortendiagrammen gewertet. Dies soll, wenn nicht bereits angeführt, in einer Fußnote erwähnt werden.

Tazreiter erklärt, dass die ACG die Verpflichtung habe, direkte Routen vorzugeben bzw. Routen abzukürzen – außer es liegt ein gegensätzlicher Verkehrsgrund vor, der einen flüssigen und wirtschaftlichen Ablauf verhindert. Es können nur veröffentlichte Routen geflogen werden.

Die von Huber erwähnten Vereinbarungen zwischen Gemeinden und ACG wurden nicht im Luftfahrthandbuch publiziert und können/dürfen daher auch nicht geflogen werden.

Auch alle Sichtflugverfahren sind im Luftfahrthandbuch veröffentlicht.

Der BBFS stellt daher den Antrag, dass zukünftig Vereinbarungen zwischen Gemeinden und ACG auch publiziert werden und so verbindlich gemacht werden.

Eine Fortführung der Diskussion ist nur gemeinsam mit ACG möglich und wird auf die TO der nächsten Sitzung gestellt.

PEREX: hat nichts mit Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz zu tun und sollte daher abgeschafft werden: Welche Begründung gibt es für die Einführung von PEREX?

Nach der Pause wird die Sitzung in kleiner Runde fortgesetzt:

Tazreiter, Lipold, Typelt, Gruber, Klaus, Oestreich, Blahak, Wagner, Noreisch, Lutzenberger, Häusl, Oblasser, MT.

### **TOP 6a: AG Flugrouten: Bericht Tazreiter über GBAS:**

Tazreiter ist als Vertreter von OS Mitglied in einer GBAS-Arbeitsgruppe, die u.a. den Probetrieb am Flughafen Frankfurt begleitet. Der neue CEO der Austrian Airlines war vorher bei LH in Frankfurt und dort mit dem Thema GBAS intensiv beschäftigt. Tazreiter habe daher nun auch von dieser Seite Informationen aus erster Hand. Die Komplexität von GBAS sei bekannt. LH hat die Flotten Airbus 380 und Boeing 747-800 mit GBAS ausgerüstet. Diese Flugzeugtypen kämen nur auf der Langstrecke und somit nicht auf

Kurstreckenflügen wie nach Salzburg zum Einsatz. Zu Testzwecken wurden auch 3 A319 mit der GBAS-Technologie nachgerüstet. Das Nachrüsten von GBAS in Kurzstreckenflugzeugen ist aber nicht wirtschaftlich. Für den Flughafen Frankfurt hätten die Bodeneinrichtungen ca. 5 Mio.€ gekostet. Es zeichnet sich ab, dass daher nur große Flughäfen diese Technologie nach einer positiven Wirtschaftlichkeitsrechnung einsetzen. Eine GBAS-Anlage könne bis zu 49 unterschiedliche Anflugverfahren verarbeiten.

GBAS kann derzeit bis zu Wetterminima einer ILS CATI eingesetzt werden. GBAS habe die Option für Upgrade auf tiefere Sichtminima erst in 10-15 Jahren. Das bedeute, dass mit der derzeitigen GBAS Technologie keine Schlechtwetteranflüge möglich seien. Für den Einsatz von GBAS seien bordseitig, bodenseitig und verfahrensseitig aufwendige Nachweise nötig.

Das Design der GBAS Anflüge in Frankfurt und Zürich zeigt, dass die gekurvten Teile des Anfluges sehr weit draußen liegen. Technisch muss der letzte Teil des Anfluges (mindestens 5 Meilen) geradeaus und mit einem Anflugwinkel von 3° geflogen werden, was in Salzburg dem derzeitigen ILS Anflug entspricht und somit weder im Süden, noch im Norden des Airports positive Effekte bringt. Klar festzuhalten ist auch, dass GBAS für den Anflug designed wurde und ganz generell nicht für Abflüge/Starts vorgesehen ist.

In einem Operators Meeting wurde angemerkt, dass GBAS auf den österreichischem Bundesländerflughäfen (SZG, INN) derzeit keinen Nutzen bringt.

Tazreiter bietet an, Informationen aus der GBAS-Arbeitsgruppe an den BBFS zu übermitteln (z.B.: ob der finale Anflug von 5 Meilen bei technischer Weiterentwicklung nur mehr 3 Meilen betragen könnte?)

Gäbe es mit GBAS die Möglichkeit die Tauernrote mehr zu fliegen und dadurch Freilassing zu entlasten?

Wenn ein Anflug über die Tauernroute geplant wird, muss dies bereits sehr früh vom Piloten angefragt werden. Dies wird von ACG hinsichtlich Verkehrslage etc. geprüft und im Falle einer Freigabe muss das Luftfahrzeug spätestens bei BUMUK (Waypoint über Radstadt) in diese Route einfädeln. Das heißt, es muss ca. 35 min vor dem Einfädeln entschieden werden, ob der Tauernanflug möglich sein wird. Bei veränderlichen Wetterbedingungen ist das fraglich, ILS über Norden ist technisch fast immer möglich.

In weiterer Zukunft bringen neue System wie GBAS etc. aus Sicht der Airlines und der ACG für Salzburg erst dann entscheidende Vorteile, wenn es Fortschritte an folgenden Stellen gibt:

1. Absenkung der Wetterminima, um auch Anflüge bei schlechter Sicht zu unterstützen
2. Zulässigkeit von Anflugwinkeln  $> 3^\circ$
3. Gekurvte Anflüge, allerdings ist auch hier ein Minimum von 5 Meilen Geradeasteil im Endanflug notwendig, damit das Luftfahrzeug auf die Piste ausgerichtet ist.

Zusatzinformation zum Thema GBAS: ACG leistet derzeit mit Ionosphären-Messungen Vorarbeiten für diese Entwicklung.

Tazreiter erläutert weiter, dass GNSS / RNP(AR) mehr Potential in Salzburg biete als GBAS.

Bereits vor einigen Jahren hat ACG satellitengestützte An- und Abflüge für den Flughafen Salzburg veröffentlicht. In dieser Technologie sehen sowohl die Flugsicherung als auch die Airlines einen höheren Nutzen, da man dabei von keinen fixen Bodenstationen abhängig ist und Luftfahrzeuge, welche Salzburg anfliegen bereits jetzt mit der dazu notwendigen Ausrüstung ausgestattet sind. Allerdings gilt es zu beachten, dass auch hier das Gesamtsystem zu betrachten ist, also neben der reinen technischen Ausrüstung, auch

spezielles Training, Zulassung, Satellitenverfügbarkeit, Wetterminima etc. in Kombination vorhanden sein müssen, um RNP(AR) Anflüge fliegen zu können.

Auf die Frage, warum der Südanflug bei schönem Wetter nicht öfter genutzt werde, erklärt Tazreiter, dass sich der (aus oben genannten Gründen) gesamte Aufwand für nur einen einzigen Flug nach Salzburg nicht rechne. Die bei AUA ca. 50 auf besondere Anflugverfahren geschulten Piloten werden hauptsächlich in Innsbruck eingesetzt. Die Planung für den Tauernanflug erfordere eine präzise Vorausplanung, für dieses Anflugverfahren müsse außerdem ein Ansuchen an die Behörde gestellt werden, das Kosten verursachen und eine spezielle Schulung der Crews nötig machen würde (special authorization required, special equipped aircraft)

Die Mitglieder im BBFS beschließen, GBAS für den Flughafen Salzburg vorerst ruhend zu stellen und nicht mehr weiterzuverfolgen, da derzeit keine Verbesserungen erzielt werden können.

### **TOP 6b: AG Flugrouten: Erläuterungen zum FRAW-Modell**

Huber erläutert: Man könne sich die Regelung des Luftraumes wie die Regelung des Verkehrs auf einer Autobahn vorstellen. Ein Flieger fliegt auf einer veröffentlichten Route (=Autobahn), auf der er sich vorher über eine Zubringerstraße eingefädelt hat. Auf der dem Zielort am nächsten liegenden „Abfahrt“ fädelt er wieder aus und weicht von der Autobahn ab und fliegt zum Zielort. Dieses System befände sich laut Huber in Auflösung und wird vom FRAW-System abgelöst. **Free Route Airspace Wien** ist ein Projekt von Eurocontrol und bedeutet, dass sich jeder Flieger den direkten Weg zwischen Abflugort und Zielort sucht. FRAW bezieht sich nur auf den oberen Luftraum und nicht auf die An- und Abflüge, daher würde es in der Nähe eines Flughafens keine Veränderungen geben. SIDs und STARs würden unverändert bleiben. Aber Huber habe beobachtet, dass directs bereits jetzt stark zugenommen hätten und auch im Nahbereich des Flughafens geflogen würden. Huber berichtet über die unbefriedigende Entwicklung einer Flugrouten über Bergheim/Elixhausen mit ACG (neue SID, Abflug steiler, damit möglichst bald 5000ft erreicht sind, erst ab Mödlham direct routing) und die Nichtbeachtung diverser Vereinbarungen mit ACG.

Eine genaue Erklärung zum FRAW-System soll ACG in der nächsten Sitzung liefern.

Lipold sieht im FRAW-System eine Chance für den Flughafen und den BBFS auf die ACG einzuwirken, die Punkte, ab denen direkt geflogen wird, im Sinne der Anrainer zu definieren. Es wird entgegnet, dass es diese definierten Punkte bereits gäbe, sie werden nur nicht eingehalten.

Lutzenberger berichtet, dass es seit der Sitzung am 07. Mai 2015 keine weitere Sitzung der AG Flugrouten gegeben habe, da Daten noch ausständig seien und es bei den bisher vorgeschlagenen und von ACG geprüften Routen immer eine negative Beurteilung durch ACG gegeben habe.

ASA hat Vorschläge zur Verbesserung der Lärmsituation rund um den Flughafen erarbeitet (Anlage 2 Vorschläge ASA). Oblasser schlägt vor, in einer kleinen Gruppe über diese Vorschläge zu diskutieren und die Ergebnisse dem BBFS zu präsentieren (Termin 13.07.2015 16.00 Uhr). Sein Anliegen sei es, dass klare Verbindlichkeiten geschaffen werden und alle möglichen Alternativen aufgezeigt werden.

Die ASA Vorschläge und die Ergänzungen von SV werden von MT in das Strukturpapier aufgenommen. Die Punkte 4, 5, 11 betreffen den Flughafen und werden von Lipold schriftlich beantwortet und an Oblasser gesendet. Die Antworten werden mit der Geschäftsführung des Flughafens abgestimmt. Tazreiter wird ebenfalls zu den die

**Airlines betreffenden Punkten schriftlich Stellung nehmen. Die Themen der ACG werden im Workshop behandelt.**

Der Vorschlag gemeinsam mit ACG einen Workshop zu organisieren wird als Ergebnis der vorangegangenen Diskussion angenommen. MT überbringt die Nachricht von ACG/Woborsky in der die Notwendigkeit eines intensiven Austausches im BBFS bekräftigt wird. Woborsky schlägt konkrete Termine für einen zweitägigen Workshop vor. Teilnehmer: Woborsky, Hager und ein ACG-Kollege, der sich mit Routenberechnungen beschäftigt und alle Mitglieder des BBFS. Die weiteren Teilnehmer werden erst nach der Festlegung auf eine Agenda bestimmt (z.B.: Mitarbeiter DFS, Juristin SFG). Die Terminfindung gestaltet sich schwierig und wird von MT übernommen.

**TOP 7: Faire Verteilung:**

im Strukturprogramm aufgelistet

**TOP 9: Bestehende und zukünftige Regelungen für die Allgemeine Luftfahrt:**

im Strukturprogramm aufgelistet

**TOP 10: Rückbindung, Öffentlichkeitsarbeit, Webpage, Kurzbericht MT**

Die gewünschten Änderungen werden auf der Webpage vorgenommen (Fotos sollen durch themenbezogenes Bildmaterial ersetzt werden, Benennung der Fotos ändern, Klaus aus der Mitgliederliste streichen, E-Mail Adressen der Mitglieder entfernen, Mitglieder der AGs aufführen), ausständige Logos werden nachgebracht. Änderungen auf der Homepage sind jederzeit möglich.

Die Protokolle können auch heruntergeladen und ausgedruckt werden. Die Protokolle der AGs werden für die BBFS-Mitglieder nur im geschützten Bereich online gestellt.

Über den Zeitpunkt der Onlinestellung - sollt unbedingt noch vor dem 14.Juli sein - wird informiert. Die Zugangscodes zum gesicherten Bereich werden sobald wie möglich versendet. Die Daten im geschützten Bereich sind vertraulich, die Daten im öffentlichen Bereich sind demnach öffentlich.

**Die Webpage wird vor Mitte Juli online gestellt.**

AG Medien/Öffentlichkeitsarbeit:

Seit 17.3.2015 bestehend aus Oestreich, Lipold, Schmuck.

Die Anfragen, die über die Homepage ([office@bbfs.at](mailto:office@bbfs.at)) hereinkommen, sollen von diesem Pressteam beantwortet werden. Eine automatische Antwort, dass das Anliegen bearbeitet wird, soll formuliert werden. Anlaufpunkt für alle Anliegen ist der Flughafen. Anliegen die nicht in die Beantwortungskompetenz des Flughafens fallen, werden an die entsprechenden Stellen zur Beantwortung weitergeleitet.

**TOP 11/12: Organisatorisches/Allfälliges**

Lärmbericht 1.Quartal 2015 wird in einem ersten Schritt in der AG Daten bearbeitet, dann an die Mitglieder versendet und in weiterer Folge online gestellt.

Umwelterklärung:

Eine Umwelterklärung ist für die EMAS-Zertifizierung gesetzlich vorgeschrieben. Die anrainerrelevanten Themen (BürgerInnenbeirat) stehen im BBFS zur Diskussion, alle anderen Themen bzw. Texte werden vom Flughafen beigestellt. Der den BBFS betreffende Textteil wird beschlossen (Anlage 3 Text Umwelterklärung).

Oestreich fragt nach einer Informationen auf der Homepage des Flughafens:

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 14.Sitzung des BBFS, 23.9.2015)

„...der BBFS stößt auf das Interesse der Behörden....“.Die SFG werden in verschiedenen Gremien (ADV, AÖV...) auf den BBFS angesprochen und berichtet über den BBFS. Die Richtigkeit einer Piloteninfo (Abfluganimation VFR) auf der SFG-Homepage wird festgestellt.

Das MT nimmt eine Idee von Woborsky auf, der in einem Gespräch mit dem MT vorgeschlagen hatte, eine Klausur durchzuführen, um konzentriert und effizient an den offenen Fragen zu arbeiten und zu Vereinbarungen insbesondere auch bezüglich Verteilungsfragen zu gelangen.

Der Vorschlag wird befürwortet, der ASA wünscht sich einen Termin möglichst vor dem nächsten vereinbarten Sitzungstermin. Die Mitglieder des BBFS, die für ihre Mitwirkung im BBFS Urlaubstage nehmen müssen, bevorzugen einen Termin am Wochenende.

Das MT führt eine Doodle-Umfrage durch (bereits erledigt mit Anfang Juli).

### **Termin für die nächste Sitzung /Klausur (Stand in der Sitzung):**

22.September 09.00 bis 18.00 Uhr

23.September 09.00 bis 12.30 Uhr

Das Moderationsteam bedankt sich bei allen Teilnehmern. Die Sitzung wird um 18.00 Uhr geschlossen.

### **Aktionsplan:**

MT	Kurzberichte der Sitzungen	laufend
MT	ASA Vorschläge in Strukturprogramm aufnehmen	sobald wie möglich
MT	Termin für ACG Workshop	sobald wie möglich
ACG	Informationen/Daten bezüglich „Steuerungsmechanismen am Tower“	bis 22.09.2015
ACG	Informationen/Daten bezüglich Sichtverhältnissen und Wolkenuntergrenzen	bis 22.09.2015
ACG	Welche Begründung gibt es für die Einführung von PEREX	bis 22.09.2015
SFG	Auswertung der Windverhältnisse	bis 22.09.2015
SFG	Einladung Hammer	in eine der nächsten Sitzungen
SFG	Information über online Webpage und Versenden der Zugangscodes an die Mitglieder	sobald wie möglich
Schneeweiß/ Noreisch	Informationen über Datenformat von Jell an Noreisch / Noreisch informiert BBFS	02.07.2015
SFG	Schreiben an Bgmst wg. Lärmesswagen in Hofham	sobald wie möglich
MT	Einladung Jell in die Septembersitzung	sobald wie möglich
Lipold	Antwort auf Vorschläge ASA	bis 13.07.2015
Tazreiter	Antwort auf Vorschläge ASA	bis 13.07.2015
Alle	Ausständige Logos an SFG/Typelt	sobald wie möglich
Gasser	Termin Stöckl/ ACG /BBFS	sobald wie möglich
SFG	Start Webtrack vorverlegen	
Alle	Durchsicht der Fortschrittskontrolle und Bekanntgabe der Änderungswünsche an MT	laufend
ACG	Erklärung FRAW-System	bis 22.09.2015
ACG	Prüfen, ob Abflug über NO mit großem, späterem	in Arbeit

	Schwenk nach W möglich ist	
AG Daten	Lärmberichte	laufend
Oestreich	Klärung Stadt/Regionalflughafen, EU Richtlinie	in Arbeit
Lipold	Statusbericht AG Fonds	laufend
AG Fonds	Vorschlag für die Gestaltung des Fonds	in Arbeit

Beilagen:

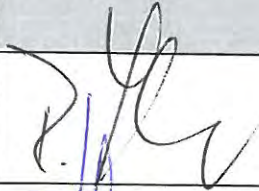

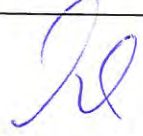
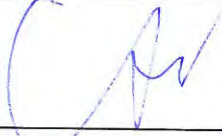
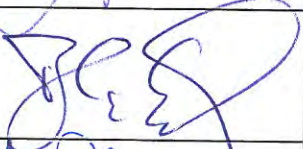
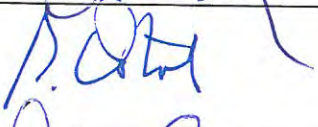
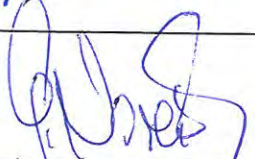
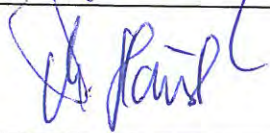
1. Anwesenheitsliste
2. Vorschläge ASA
3. Text Umwelterklärung

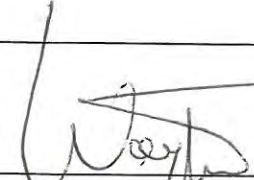

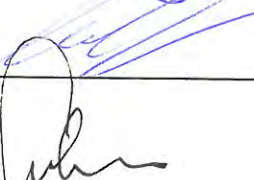
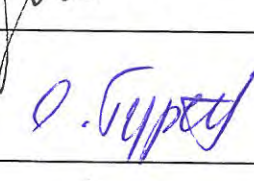

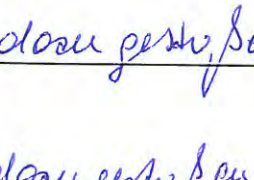
Anwesenheitsliste

13.Sitzung BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

Datum / Zeit: 01.07.2015 / 09.00 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH/Sitzungszimmer 2. OG

	Name Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	Unterschrift
✓1	ASA R. SCHITTEL	
✓2	G. OBLASSER ASA	
✓3	H. Intenberger, Anif & Grödig	
✓4	ÖBB BEITGLIEDER, HUBER	
✓5	Peter Blahok Schutzverband Papabühlwinkel	
✓6	Beitrag Österreich Schutzverband Papabühlwinkel	
✓7	Gabriele Noreisch Gemeinde Airingau	
✓8	Martin Häußl Gemeinde Saaldorf - Surheim	

✓ 9	Thomas Wagner - Stadt Teitassing -	
✓ 10	Christian Indinger Stadtgemeinde Hallen	
✓ 11	Lukas Gasse Lond Sbg	
✓ 12	GROBER NORBERT SFG / BR	
✓ 13	CLAUDIA TYPPELT SFG	
✓ 14	RUDOLF LIPOLD SFG	
✓ 15	Brigitte Grill	ca. 11.00 Uhr dann gestopfen
✓ 16	Leopold Tarzleiter	ca 10.00 Uhr dann gestopfen
17		
18		
19		
20		
21		

his  
Mittung  
↙



Vorschläge zur Verbesserung der Lärmsituation rund um den Flughafen Salzburg:  
Voraussetzung ist die absolute Einhaltung der IFR und VFR Flugrouten

1. Abschaffung Circling:  
da die gesetzlichen Flughöhen des Öfteren nicht eingehalten werden und das Circling in niedriger Höhe über dichtbesiedeltes Gebiet stattfindet sollte es abgestellt werden. Alternative ILS oder RNAV33
2. Starts statt nach NW über NO:  
Die Abflugrouten nach NW könnten nach NO geführt werden
3. Festgelegte VFR Flugrouten verbindlich einhalten ; Konsequenzen bei Nichteinhaltung festlegen
4. Erweiterung des Flugverbotes an Wochenenden und Feiertagen:  
Ausweitung der Flugeinschränkungen auf Samstagnachmittag  
soll für Flüge gelten die nicht zumindest den CTR verlassen (Schulungsflüge, Fallschirmspringer dürfen nur außerhalb des Kontrollraums an Höhe gewinnen )
5. Zeitliche Einschränkung von lauten Flügen aus der Allgemeinen Luftfahrt wie z.B.: Oldtimer/Alpha Jets:  
Einschränkung auf Tageszeiten und Wochentage  
Der fallweise Betrieb von Hobbygeräten der Kategorie Oldtimer/Alphajets und Kunstfluggerät soll auf bestimmte Tage und Zeiträume begrenzt werden. Ein innerstädtischer Flughafen kann nicht zum Flugplatz für Freizeit und Hobby ohne Einschränkungen genutzt werden (Kunstflüge noch näher zu definieren)  
Formationsstarts und -flüge im Kontrollraum sind zu untersagen.
6. Vergehen gegen die Betriebsordnung oder das LFG ( Mindestflughöhe ) sind bei der zuständigen Behörde verbindlich zur Anzeige zu bringen.
7. Umkehrschub bei Landungen in Salzburg nur in Notfällen.
8. Landungen aus Süden sollen auf festgelegten Routen mit höherer Geschwindigkeit, ohne Landeklappen und ausgefahrenem Fahrwerk schon in früher Landeanflugphase, durchgeführt werden
9. Für ALLE Flugbewegungen sind die Radarspuren komplett darzustellen ( Flughöhe ! ) und an die Auswertungssysteme zu übertragen.
10. Keine Änderung oder Neuentwicklung von Start- und Landerouten am SF ohne Einbindung des BBFS vor Veröffentlichung
11. Für Charter und Allgem. Luftfahrt keine Starts an Sonn- und Feiertagen vor 8:00 und nach 21:00; Landungen zwischen 7:00 und 22:00

Lärm- und zeitabhängige Gebühren,  
Passagierabgabe,  
Fonds und  
Lärmschutzprogramme in Arbeit, Umsetzungstermine sind jedoch festzulegen.

## Text BBFS für Umwelterklärung

Die innerstädtische 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 bayerischen Grenzgebiet, die in der Vergangenheit zu diversen Unstimmigkeiten zwischen den betroffenen Parteien geführt haben und die bislang nicht zufriedenstellend gelöst werden konnten.

Auf Initiative der Eigentümer Land und Stadt Salzburg und der Anrainerschutzverbände wurde daher ein BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg (kurz „BBFS“) eingerichtet, der die sich aus den unterschiedlichen Interessenslagen der Parteien ergebenden Konflikte sachgerecht und fair analysieren und möglichst gemeinsame Lösungen erarbeiten soll.

Mitglieder im BBFS sind der Anrainerschutzverband Salzburg Airport, der Schutzverband Rupertiwinkel, die Gemeinden Anif, Bergheim, Elixhausen, Grödig, Hallein und Wals-Siezenheim auf österreichischer Seite sowie die Gemeinden Ainring, Freilassing und Saaldorf-Surheim auf deutscher Seite. Weiters arbeiten in diesem Gremium Austrian Airlines, Air Berlin / Flyniki, Austro Control GmbH, die Eigentümerversorger Land und Stadt Salzburg sowie die Salzburger Flughafen GmbH mit. Geleitet und moderiert werden die Sitzungen von einem Moderatoren-Team aus der Schweiz.

Zielsetzungen und Aufgaben des BBFS wurden in der Geschäftsordnung festgehalten. Darin finden sich auch allgemeine Verfahrensregeln und die Formen der Zusammenarbeit.

Zur Behandlung der Anliegen der im BBFS vertretenen Gruppen wurde ein ausführlicher Kriterienkatalog erstellt. Die Aufarbeitung der Themen findet nicht nur im Plenum, sondern auch in verschiedenen vorbereitenden Arbeitsgruppen statt. Erster wichtiger Schwerpunkt und Basisarbeit dieser Arbeitsgruppen ist das Sammeln und Erstellen umfangreicher Daten zur Abbildung der Ist-Situation, um folglich daraus Ergebnisse für eventuelle Verbesserungen ableiten zu können.

Ziele und Ergebnisse werden im Konsensverfahren erarbeitet und in Sitzungsprotokollen festgehalten. Empfehlungen und Stellungnahmen daraus werden an die Geschäftsführung der Salzburger Flughafen GmbH herangetragen. Die Rückmeldung darauf beinhaltet die Meinung der Geschäftsführung, des Aufsichtsrat und der Gesellschafter.

Informationen über Sitzungen, Datengrundlagen, Ergebnisse, etc. werden für alle Interessierten auf der BBFS-Webpage [www.bbfs.at](http://www.bbfs.at) veröffentlicht.