

Protokoll 6. Sitzung des „BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“

Datum: 21. Oktober 2014 / 09.00 Uhr bis 17.45 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
Axel Träxler / ASA
Günther Oblasser / ASA
Brigitte Grill / ASA
Stefan Brugger / Anrainer Wals - Siezenheim
Peter Huber / Gemeinden Bergheim und Elixhausen
Christian Indinger / Gemeinde Hallein
Gabriele Noreisch / Gemeinde Ainring
Martin Häusl / Gemeinde Saaldorf-Surheim
Bettina Oestreich / Schutzverband Rupertiwinkel
Peter Blahak / Schutzverband Rupertiwinkel
Thomas Wagner / Gemeinde Freilassing
Leopold Tazreiter / Repräsentant Fluglinien (ab 11.00 Uhr)
Rudolf Lipold / SFG (bis 15.00 Uhr)
Claudia Typelt / SFG
Norbert Gruber / SFG (bis 14.00 Uhr)
Alexander Klaus / SFG
Claudia Schneeweiß/ SFG Protokoll
Ursula König / Moderation
Wolfgang Wörnhard / Moderation

Nicht anwesend (entschuldigt):

Reinhard Gassner / Stadt Salzburg
Daniela Beck / Land Salzburg
Walter Hager / Austro Control Salzburg
Christian Woborsky / Austro Control Wien
Reinhold Schmuck / ASA
Michael Becker / Gemeinden Anif und Grödig
Robert Semm / Repräsentant Fluglinien
Ludwig Nutz / Gemeinde Saaldorf-Surheim
Beda Percht / Gemeinde Hallein

TOP 2: Tagesordnung, Protokollführung

Die folgende Tagesordnung war vorgeschlagen:

1. Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit
2. Tagesordnung
3. Protokoll der 5. Sitzung vom 23. September 2014
4. Formelle Unterzeichnung der GO durch Mitglieder und Stellvertreter
5. Informationsaustausch
6. Arbeitsplan mit Themenliste konkretisieren
 - a. Bericht der Arbeitsgruppe zu « Datenaufbereitung »
Lärmbericht 2013
<http://www.salzburg-airport.com/de/unternehmen-airport/umwelt/fluglaerm-messsystem/>
 - b. Ergänzungen zur Themenliste
 - c. Arbeitslinien konkretisieren, erste Meilensteine definieren
7. Umgang mit zum BBFS parallelen Verfahren/Aktionen
8. Diskussion Webpage BBFS
9. Beginn der vertieften Diskussion eines Themas aus der Themenliste
10. Kommunikation nach außen
 - a. DVO-Treffen und Beteiligung BBFS
11. Organisatorisches
12. Allfälliges

Die vorgeschlagene Tagesordnung wird in abgeänderter Form angenommen.
TOP 5 wird vorgezogen.

TOP 3: Protokoll der 5. Sitzung vom 23. September 2014

Die besprochenen Änderungswünsche werden im Protokoll eingearbeitet. Das abgeänderte Protokoll wird in einer gesonderten E-Mail an die Mitglieder versendet. Wenn keine Rückmeldungen erfolgen, wird dieses Protokoll als endgültig bezeichnet.

TOP 5: Informationsaustausch

Rückinformation an den BBFS über gesetzte Aktivitäten:

Z.B. ob Reichle und Landrichter, die GO und das Protokoll der 3. Sitzung erhalten haben: Die Moderatoren bestätigen, dass Rückinformationen generell stattfinden sollen und dass die vereinbarte Information an Landrichter und Reichle ergangen ist.

Treffen Reichle/Landrichter & BBFS:

Reichle begrüßte die Zusendung des Protokolls und der GO. Es gibt keine neuen Informationen über den Zeitpunkt und die Agenda für ein deutsch-österreichisches Treffen bezüglich DVO. Das Bemühen der Moderatoren setzt sich fort mit Reichle und Landrichter einen Termin zu organisieren, damit der BBFS direkt in Kommunikation mit den beiden Delegationsleitern treten kann. Eventuell ist ein Treffen in Verbindung mit einer Sitzung des BBFS möglich. Wenn es ein extra Termin ist, müsste vorher geklärt werden, wer vom BBFS an diesem Treffen teilnehmen wird. Es wird versucht, den

Termin in Salzburg stattfinden zu lassen. Landrichter wird an die Moderatoren herantreten; wenn sie Information bezüglich des Treffens hat; die Moderatoren werden umgehend den BBFS informieren.

Oestreich ergänzt zu diesem Thema, dass sie bei ihrem Besuch in Bonn dazu Information erhalten hat. Das Ressortprinzip und daraus resultierende ungeklärte Verantwortlichkeiten auf österreichischer Seite haben zu den Verzögerungen in der DVO-Thematik geführt. Es sei noch nicht klar, wer die Verhandlungen mit Berlin führt, damit die Vorgaben aus dem Staatsvertrag eingehalten werden. (BMVIT oder BMEIA).

Schreiben von Umweltschutz Wiener vom 10.09.2014 an die Geschäftsführung des Flughafens:

Im Zuge der Generalversammlung des ASA wurde das Schreiben besprochen. Inhalt dieses Schreibens sind Erklärungen bzw. Forderungen der LUA, wie ein UVP-Verfahren für Parkplatz P3A und Terminal 2 abgewendet werden könnten. Dieses Schreiben wurde vom ASA an alle Mitglieder des BBFS versendet, um eine Diskussionsbasis zu schaffen. Siehe TOP 6b für die vertiefte Diskussion.

Präsentation „EuRegio-Projekt“:

Mit Rokitansky wurde von der Moderation vereinbart, dass er im November seine Präsentation halten wird. „EuRegio-Projekt: Innovative An- und Abflugverfahren zur Erhöhung der Lebensqualität (Lärm und Umwelt) am Flughafen Salzburg“. Die November Sitzung wird dem Thema Flugrouten gewidmet sein.

Facebook Einträge:

Oestreich wollte keine Namen nennen, da sie keine Einzelpersonen anschuldigen möchte. Ihr ist wichtig, dass so etwas nicht mehr vorkommt. **Typelt** erklärt, dass die genannten Einträge in Facebook nicht mehr gefunden wurden und sie deshalb die Unterstützung von Oestreich wollte. Da das Mail von Typelt an Oestreich von dieser als positiv gewertet wurde, wird festgestellt, dass es in die richtige Richtung geht. Das Thema wird bei der nächsten Betriebsversammlung der SFG kommuniziert.

Diverse Treffen:

Die **Moderation** berichtet über ein Treffen mit Prechtl am 20.10.2014. Ein kurzer Austausch, wie es zur Zusammensetzung des BBFS aus der Sicht Prechtl gekommen ist und wie er den Vorlauf organisiert hat.

Weiters ist ein Termin der Moderation mit LH Stöckl am 22.10.2014 geplant.

Huber berichtet über ein Gespräch vom 06. Oktober 2014 zwischen den Bürgermeistern von Bergeheim und Elixhausen und ihm mit Stöckl und Gasser am Rande einer Veranstaltung. Das Gespräch diente einem reinen Erfahrungsaustausch. Thema waren gegenwärtige und zukünftige Flugrouten.

Lutzenberger berichtet über die Gemeindevertretungssitzung vom 07. bzw. 14. Oktober 2014. Die beiden Gemeinden haben beschlossen, ihre Position in einer Resolution darzustellen und eine diesbezügliche Presseausendung auszusenden. Diese ergingen an LH-Stöckl, an ACG Hager und an die beiden Geschäftsführer der SFG. Der Resolution gingen viele Diskussionen in den Gemeinderatssitzungen voraus. Es wurden die Befürchtungen geäußert, dass es in der Vergangenheit Vernebelungsaktionen gegeben hat und parallel dazu eine schleichende Erhöhung der Belastung. Mit den Informationen aus dem BBFS, gekoppelt mit der Rückbindungspflicht hat sich nun ein

klareres Bild über die Situation ergeben. Der DVO-Text wurde jetzt bekannt, Stöckl bemerkte in der Gemeindevertretung Anif am 22.08.2014, dass das Satellitenanflugverfahren über den Süden noch Zukunftsmusik wäre, Bohl sagte in der 4. Sitzung des BBFS, dass ein neues satellitengestütztes Verfahren für den Südanflug in 7-10 Jahren wirksam werde, aber Hermann zeigte in der 5. Sitzung des BBFS in seiner Bonn-Präsentation, dass RNAV (GNSS) RWY 33 seit 19.09.2013 und der Tauernanflug seit 3.5.2012 etabliert sind. Falls hier jeweils unterschiedliche Verfahren gemeint waren, so stellt **Lutzenberger** dazu klar, dass die Frage der unterschiedlichen Verfahren für die Bevölkerung uninteressant ist. Faktum ist, dass wesentlich mehr Flieger über Süden geleitet werden. Dies wird auch noch als Erfolg für den Flughafen dargestellt (wie z.B. in der DVO Präsentation von Hermann). Da die DVO-Situation für den Flughafen bedrohlich ist, werden sukzessive Pakete geschnürt, die den Süden belasten, obwohl der Südanflug lärmmäßig die schlechteste Variante ist. Zuerst wird der Norden und die Stadt belastet und dann auch noch der Süden. Wenn nun die DVO kommen sollte, muss alles über den Süden herein. Wenn dieses Szenario eintritt, wird es großen Widerstand in den Südgemeinden geben. Die Lösung kann nicht eine Umschichtung von Nord auf Süd sein, sondern es müsse ein Gesamtpaket zur Lärmreduktion erstellt werden. **Lutzenberger** berichtet weiter, dass heute bereits auf 65% des Anifer Gemeindegebietes ein Dauerschallpegel von ≥ 55 dB, auf 40% sogar von ≥ 60 dB gemessen wird. Zum Vergleich: der Dauerschallpegel der Fluglärmmessstelle Freilassing liegt bei 55dB. Bei der Erarbeitung von Lösungen darf daher nicht nur auf den Fluglärm geschaut werden, sondern es muss die Gesamtbelastung (z.B. auch Autobahnlärm) berücksichtigt werden (Beilage 2 Resolution, Presseaussendung, Antwort SFG).

Die **Moderation** merkt an, dass dies eine schwierige Aufgabe ist, die der BBFS bekommen hat. Was ist aus ihrer Sicht fair?“ Kriterien müssen gemeinsam dafür erarbeitet werden und es muss klar sein, dass jede Änderung Konsequenzen haben wird.

Verlegung Flugrouten Grödig:

Laut einer Pressemeldung hätten die ACG-Verantwortlichen Bgmst. Hemetsberger eine Zusicherung gegeben, dass zukünftig nicht mehr so viele Flieger über Grödig fliegen würden. Da eine diesbezügliche Pressemeldung den anderen Mitgliedern nicht in Erinnerung ist, wird der Artikel aus einer ÖVP-Zeitung vom 17.2.2014 dem BBFS zur Kenntnis gebracht (Beilage 3 Presstext 17.02.2014).

Lutzenberger erklärt dazu, dass es seiner Kenntnis nach zu Jahresbeginn Aktivitäten von Bgmst. Hemetsberger gegeben hat, dass die Flugzeuge wieder den Korridor entlang bzw. nordöstlich der Autobahn nutzen und nicht wie damals festzustellen, vermehrt über bewohntes Gebiet von Grödig fliegen.

Oestreich möchte eine dezidierte Klarstellung, dass der Schutzverband nie von einer %-Aufteilung der Flüge über deutschem oder österreichischem Gebiet gesprochen hat. Die 70/30 Aussage von LH Haslauer habe sie als Provokation empfunden und daher provokant geantwortet. Der Schutzverband distanziert sich öffentlich von %-Verhandlungspositionen. Auf der Homepage des Schutzverbandes sind die Themen des SV nachlesbar. Es geht um Tagesrandzeiten, um Spitzenzeiten an den Chartersamstagen, um Flugrouten über unbesiedeltem Gebiet etc. Der Schutzverband hat ein großes Interesse an konstruktiven und konsensualen Lösungen.

Einladung zu einer Veranstaltung am 04.November 2014 im Rathaus von Freilassing:

Die Veranstaltung in Freilassing ist eine reine Informationsveranstaltung mit Vorträgen von 20min, Expertenrunden und Diskussion. Falls Mitglieder des BBFS, insbesondere des Flughafens der Einladung folgen würden, hätten diese sicher keine Beschimpfungen zu erwarten (Beilage 4 Einladung 04.11.2014).

Der „martialische Terminus“ „Widerstandslied“ in dieser Einladung löst bei manchen Mitgliedern des BBFS Irritation aus. Oestreich berichtet, dass sie über diese Wortwahl ebenfalls nicht glücklich ist. Der Ausdruck wurde im Vorstand aber nicht als kritisch gewertet. Gleichzeitig wird in diesem Zusammenhang um Verständnis für die Mitglieder der Anrainerverbände ersucht, die 40 Jahre für den Schutzverband gekämpft haben. Manche hätten den Prozess des Aufeinanderzugehens noch nicht realisiert.

Die **Moderation** betont, dass das nicht nur für den Schutzverband gilt, sondern auch für die Mitarbeiter des Flughafens, die sich durch die Angriffe auf den Flughafen, verletzt fühlen. Für diejenigen, die nicht im BBFS sitzen können, ist dieser Prozess nicht so leicht nachvollziehbar. Es wird Aufgabe des BBFS sein, diesen Prozess nach außen zu tragen. Dazu bedarf es aber auch einiger Erfolgsmeldungen und Ergebnisse, um eine breite Akzeptanz zu erlangen.

TOP 6: wird einvernehmlich vorgezogen.

TOP 6 a: Arbeitsplan mit Themenliste konkretisieren Bericht der Arbeitsgruppe zu „Datenaufbereitung“/Lärmbericht 2013

Arbeitsgruppe: Lipold, Typelt, Oblasser.

Die **Moderation** erläutert, dass diese Daten eine Basis für weitere Diskussionen schaffen sollen. In einem nächsten Schritt soll geklärt werden, wo Ergänzungen notwendig sind. Hier kommen dann auch das Papier Wiener, die Resolution der Südgemeinden und alle anderen Themen zum Zug. In einem nächsten Schritt wird festgestellt, welche Meilensteine erarbeitet werden sollen.

Bericht der Arbeitsgruppe:

Der erste Schritt war, die bereits zur Verfügung stehenden Daten zu sichten. Daten, die ohne weiteren Aufwand und Einsatz von Manpower frei zugänglich sind. Diese Daten sind auf der Homepage des Flughafens verfügbar. Des Weiteren sollen die Informationen, die die Mitglieder der 2x jährlich stattfindenden Fluglärmkommission erhalten, auch an die Mitglieder des BBFS fließen.

Der BBFS soll die Daten kommentieren und eine Richtung vorgeben. Der Flughafen als Datenlieferant wird den Zweck der angefragten Daten hinterfragen, damit sichergestellt ist, dass es Daten sind, die den gewünschten Informationswert haben und daraus die richtigen Schlüsse gezogen werden können.

Die Grundlage für die Arbeit in der AG waren die bereits vorhandenen Daten. Diese ermöglichen eine gewisse Art der Auswertung. Es soll gemeinsam festgelegt werden, ob und wo andere Auswertungsformen gewollt werden und es sollen Lücken festgestellt werden, die eine Relevanz für die weitere Arbeit haben könnten.

Anhand der Homepage des Salzburger Flughafens werden die Daten, die im Internet jederzeit abrufbar sind, gezeigt. <http://www.salzburg-airport.com/de/unternehmen-airport/umwelt/fluglaerm-messsystem/>

Anmerkungen:

Es gibt sechs stationäre und eine mobile Messstation, die amtlich geeicht sind. Die Grafik zeigt alle Lärmereignisse, die an einem Tag stattgefunden haben, auch alle anderen Lärmereignisse (z.B. Feuerwehrfahrzeuge, Silvesterraketen etc.). Bei der Aufzeichnung wird ein gesamtes Lärmereignis erfasst und dabei wird die lauteste Sekunde eines Lärmereignisses = Maximalpegel im Internet dargestellt. Es wird die Dauer des gesamten Lärmereignisses in Sekunden erfasst. Zusätzlich erhält der Flughafen die aktuellen Radardaten und damit die Zuordnung zu Start oder Landung(ordnet die Lärmsoftware automatisch zu) bzw. ob es sich um ein nicht zuordenbares Lärmereignis gehandelt hat. Es wird die Entfernung vom LFZ dargestellt, wobei diese Entfernung nichts über die Höhe des LFZ aussagt. Die Airline und die Flugzeugtype werden aus Datenschutzgründen nicht dargestellt.

In Österreich besteht für alle LFZ Transponderpflicht. Sobald der Transponder aktiv ist und das LFZ die Messstelle passiert, ordnet die Messstelle die Lärmdaten diesem LFZ zu.

Es handelt sich um reine Rohdaten, die dann im Nachhinein kontrolliert und bearbeitet werden. Wenn z.B. ein Lärmereignis 43 sec andauert, dann kann man davon ausgehen, dass eine andere Lärmquelle dabei ist. Die Daten werden täglich ins Netz gestellt. Die Nachbearbeitung der Daten erfolgte aufgrund der neuen Software erst bis Juni 2014 und wird sobald wie möglich auf den aktuellen Stand gebracht.

Es wird angeregt, die geographische Lage der einzelnen Messstationen auf der Homepage des Flughafens darzustellen. Diese ist derzeit nur auf der Homepage der Stadt ersichtlich https://www.stadt-salzburg.at/internet/wirtschaft_umwelt/verkehr/luft_schiffahrt/flugweg_und_fluglaerm_messsystem_382935.htm,

Fragen:

Was ist der unterste Schwellenwert, ab dem ein Lärmereignis aufgezeichnet wird? Alle Messstellen messen ab einem Schwellenwert von 65dB (Beilage 5 dB Werte der Messstellen). Der Sinn eines Schwellenwertes in dieser Höhe ist, dass FLUGLÄRM aufgezeichnet wird und nicht jeder Umgebungslärm mitaufgezeichnet wird. Beim Versuch den Schwellenwert in Freilassing auf 55dB zu senken, waren zu viele irrelevante Daten dabei. Alle Rohdaten (Linie/Charter und allgemeine Luftfahrt) werden überarbeitet. Die Messstelle in Freilassing hat eine sehr gute Lage für eine genaue Aufzeichnung des Nordanfluges.

Wie läuft die automatische Klassifizierung eines Lärmereignisses, damit eine Aufzeichnung ausgelöst wird?

Dies ist neben der dB Anzahl auch die Signaldauer (5-10 sec). Die Charakteristik eines Fluglärmereignisses unterscheidet sich von der eines Fahrzeuges. Bei einem LFZ dauert das Signal eine bestimmte Zeit, schwillt an und geht wieder hinunter.

Wie werden die Lärmdaten der allgemeinen Luftfahrt, die 2/3 des Flugverkehrs in Salzburg ausmachen, aufgezeichnet? Ist eine extrahierte Darstellung des Lärmanteils der allgemeinen Luftfahrt möglich ist, damit dieser nicht im Umgebungslärm aufgeht? Dies ist sehr schwierig. Eine gute Aussage kann nur über die Linien und Charterflüge und die Business Flüge der allgemeinen Luftfahrt getroffen werden. Die Sichtflüge, die

über dem Schwellenwert liegen werden ebenfalls alle aufgezeichnet. Andere Anlassfälle der allgemeinen Luftfahrt werden angeschaut. Alles was über dem Schwellenwert liegt wird aufgezeichnet.

Was bedeutet der Begriff „Instrumentenflug (IFR)“?

Dies sind alle Flüge, die entsprechend der in der AIP (Österreichisches Luftfahrthandbuch) veröffentlichten instrumentengestützten An- und Abflugverfahren durchgeführt werden (alle Linien- und Charterflüge und alle Business Flüge der allgemeinen Luftfahrt).

Es wird auf die Transponderpflicht hingewiesen und erläutert:

Die Zuordnung von Instrumentenflügen erfolgt durch die Flugnummer oder das Kennzeichen. Bei großen LFZ wird der Transponder oft erst aktiv, wenn die Last vom Hauptfahrwerk weg ist, d.h. ab dem Zeitpunkt in dem der Flieger abhebt.

Bei Sichtflügen bekommt der Pilot einen 4-stelligen Code, den er im LFZ eingeben muss und ist so ebenfalls registriert. Es kann nur nicht zugeordnet werden, ob es sich um eine Landung oder um einen Start handelt. Im System dahinter erfolgt natürlich eine Zuordnung und das Lärmereignis wird als Fluglärm mitbetrachtet. Beim Sichtflug erfolgt keine öffentliche Zuordnung.

Aus der Sicht des ASA kann eine Trennung zwischen Fluglärm und Umgebungslärm nicht 100 %-ig durchgeführt werden, weil der technische und personelle Aufwand sehr groß ist. Es gäbe daher keine klare Trennung zwischen Sicht- und Instrumentenflug und daraus resultierend keine klare Trennung zwischen Fluglärm und Umgebungslärm. Daraus ergibt sich wieder, dass ein Vergleich der beiden Lärmarten nicht sauber ist. Die SFG überprüft die Möglichkeiten mit der neuen Software eine noch bessere Aufzeichnung und Zuordnung durchzuführen und wird in der nächsten Sitzung darüber berichten.

Der ASA stellt fest, dass über die Schwellenwerte noch zu diskutieren sein wird. Es muss geklärt werden, welche Messmethoden herangezogen werden (z.B. die in Wien angewendete Sidney Methode).

Wie oft wird die Transponderpflicht gebrochen?

99% der Flieger werden aufgezeichnet (Radardaten der Flugsicherung). Ab und zu gibt es ein LFZ das mit Transponder nicht registriert ist (Transponder defekt, Pilot vergisst den Transponder einzuschalten, abgedeckt vom Flieger und daher keine Verbindung zum Radar). Dies ist aber eine reine Angelegenheit zwischen Pilot und Flugsicherung.

Die SFG berichtet, dass in einer ersten Stufe bis Mitte 2015 und in einer zweiten Stufe bis 2016 ein Multilaterationssystem (MLAT) am Flughafen Salzburg installiert wird. Mit diesem System werden auch am Boden rollende LFZ erkennbar gemacht. Jeder Pilot ist verpflichtet, den Transponder bereits am Boden zu aktivieren. Die MLAT Stationen am Flughafen sind der Radarabfrage ähnlich, und so wird jedes LFZ zuordenbar.

Wie kann erklärt werden, dass auf flightradar24 die LFZ aus ungeklärten Ursachen plötzlich verschwinden und erst am Boden wieder auftauchen?

flightradar24 macht nur bestimmten Transponderarten sichtbar.

Wie erfolgt die Auswertung des energieäquivalenten Dauerschallpegels aus einzelnen Lärmereignissen?

Bisher wurde es so verstanden, dass der Dauerschallpegel über 16 h errechnet wird, und dabei die einzelnen Lärmereignisse zusammengezählt werden. Das ergibt eine gewisse Schallenergie, die dann aufgeteilt wird. Es ist allerdings derzeit nicht nachvollziehbar, warum der Dauerschallpegel im Jänner, mit einem doppelt so hohen Verkehrsaufkommen wie z.B. im April sich nicht ändert oder sogar niedriger ist. Da dies eine sehr komplexe Materie ist, wird dieser Punkt später noch einmal aufgegriffen.

Wie hoch ist der dB-Unterschied an der Messstelle Sternhofweg, da der Überflug nicht direkt über der Messstelle erfolgt? Für eine genaue Berechnung der Schallausbreitung müsste ein Akustiker gefragt werden.

Wie groß ist die Fehlerquote (%-Anteil) bei der Zuordnung und wenn diese sehr klein ist, ist sie auch vernachlässigbar und daher tolerierbar?

Die Fluglärmmessstelle Freilassing ist sehr gut und es treten ganz selten Fehler auf. Mit dem neuen System wird die Zuordnung aber noch besser. Bei Lärmmessstelle 5 (direkt neben der Piste, das LFZ rollt noch, Transponder ist noch nicht aktiv) und bei Lärmmessstelle 4 (LFZ sehr nahe bei Starts nach Süden) wird häufiger manuell zugeordnet. Typelt wird das bis zu nächsten Sitzung klären.

Lärmbericht 2013

Dieser wird in Kooperation mit der Stadt Salzburg erstellt. Den Großteil der Daten stellt die SFG. Der Lärmbericht wurde im Rahmen der FLK eingeführt. Der Bericht wird laufend aktualisiert und verbessert.

1. Begriffe und Definitionen

2. Dauerschallpegel wird von der Stadt übernommen. Die grünen Balken stellen den Flugverkehr dar, die roten Linien den Umgebungslärm.

3. und 4. Anzahl der Maximalschallpegel bei Linie und Charter, nicht allgemeine Luftfahrt, in 5 dB Schritten von 06.00 Uhr bis 21.59 Uhr und von 22.00 Uhr bis 05.59 Uhr für alle 6 Messstellen.

5. Verkehrszahlen. Der Verkehr wird in Segmente eingeteilt.

- Linie und Charter = kommerzieller Verkehr → 100% IFR Flüge
- Allgemeine Luftfahrt 2/3 des Gesamtverkehrs
 - a. Sichtflug VFR
 - b. IFR GAC: Flüge, die nach Instrumentenflugregeln geflogen werden (z.B. GAC Geschäftsflüge)
Die Information, ob es sich um einen Sichtflug oder IFR Flug handelt, wird der SFG von der ACG zur Verfügung gestellt (in sogenannte Kladden).

Für die Lärmmessanlage bezieht die SFG die Daten von den 6 Lärmmessstellen + Anbindung an das Radar + AFTM (Aeronautical fixed telecommunication). Daraus wird ein Rapport erstellt. Die Verknüpfung findet dann am Schreibtisch statt.

In der Diskussion wird ergänzt, dass es auch noch Flüge gibt, die als IFR Flug hereinkommen und dann in einem VFR Flug enden (z.B. der neue Anflug RWY33). Es wird zusätzlich darauf aufmerksam gemacht, dass es Linienflüge gibt, die auf Sichtflugstrecken geführt werden. Diese fallen unter IFR Flug.

Erläuterungen zum AIP: Aeronautical Information Publication = Luftfahrthandbuch der Republik Österreich. Dieses Regelwerk findet sich auf der Homepage der Austro Control GmbH - <http://eaip.austrocontrol.at/>. Hier sind alle SIDs = Standard Instrument Departures Routes und STARs= Standard Arrival Routes enthalten. Alle LFZ die nach diesen Regeln fliegen, sind IFR Flüge. Im AIP gibt es des Weiteren eine Sichtflugkarte für die Kontrollzone des Flughafens Salzburg, in der Pflichtmeldepunkte angegeben sind. Alle, die sich an dieser genau geregelten Karte orientieren, sind Sichtflieger. Es gibt im AIP eine strikte Definition, was IFR und was VFR ist.

Folgende Unterthemen im gesamten Kapitel „Lärm“, die noch in der Tiefe zu diskutieren sein werden, werden benannt: Flugrouten allgemein, Satellitengestützte Flugrouten, MLAT. Es bestehen nach wie vor Zweifel darüber, ob das Nichterkennen von Luftfahrzeugen in der Letztphase auf defekte Transponder oder Radarschatten zurückzuführen ist.

Das Kapitel Flugrouten wird in der nächsten Sitzung behandelt, das Thema Zuordnung wird von Typelt in der nächsten Sitzung erklärt. Es wird noch einmal klar gestellt, dass die SFG die Daten ausschließlich von der ACG bezieht und nicht von flightradar24. Beide Themen sind aber ohne ACG nicht weiter zu diskutieren.

Weiter im Lärmbericht:

6. Richtungsverteilung Landungen und Starts kommerzieller Verkehr nach Pistenrichtung und Antriebsart.

Was lässt sich aus diesen Statistiken heraus lesen? Wie finden die Landungen und Starts tatsächlich statt?

Die Aufteilung ist aus den Balkendiagrammen ersichtlich.

7. Richtungsverteilung VFR und IFR.

8. Fluglärmentwicklung (Seite der Stadt), hier wird der energieäquivalente Dauerschallpegel (Tag und Nacht, Nacht bekommt einen Aufschlag von 10%) für die 6 verkehrsreichsten Monate an den 6 Messstellen dargestellt.

Die Messstelle 5 Kendlersiedlung/Maxglan Süd wurde 2008 verlegt.

Die Messstelle 6 Moosstraße wurde 2008 neu eingerichtet.

Abschließend wird angemerkt, dass der Lärmbericht 2014 erstes Halbjahr, sobald er fertiggestellt ist, den Mitgliedern des BBFS zur Kenntnis gebracht wird.

Ab dem nächsten Jahr soll eine quartalsmäßige Berichterstattung erfolgen.

Die Beteiligung der Stadt am Lärmbericht ist für die SFG wichtig. Die Stadt ist Kontrollorgan und garantiert die objektive Arbeit.

Es wird angeregt, bei allen Statistiken eine gleiche Datenbasis zu erarbeiten. Für den BBFS ist die Frage wichtig: „Sind das die Daten, mit denen der BBFS zufrieden ist“? Das wird noch in den nächsten Sitzungen zu klären sein.

Umwelterklärung:

Auf der Homepage der SFG findet sich ein Verweis auf die EMAS-Zertifizierung. Daraus ergibt sich die Verpflichtung eine Umwelterklärung zu erstellen. Diese Daten dürfen erst nach Genehmigung durch die Umweltgutachterorganisation TÜV-Süd veröffentlicht werden. Der Umweltbericht liegt zur Entnahme auf.

Geschäftsbericht 2013 mit allen Daten und Fakten über die geschäftliche Entwicklung der SFG. Liegt zur Entnahme auf.

Fluglärmkommission FLK:

Für die FLK werden Daten von der SFG speziell aufbereitet. Diese sollen auch dem BBFS zu Verfügung gestellt werden. Darüber werden die Mitglieder der FLK in der nächsten Sitzung am 30.10.2014 informiert.

Lärmschutzprogramm:

Die Förderrichtlinien und Anträge sind auf der Homepage des Flughafens abrufbar. Man kann auf einer Lärmkarte die Adresse eingeben und sieht, ob die Förderkriterien erfüllt sind. Es wird ersucht, alle Mitglieder der Schutzverbände und Gemeindeglieder über diese Möglichkeit zu informieren.

Erläuterungen zum Lärmschutzprogramm, das 2012 gestartet wurde (Beilage 6 Lärmschutzprogramm):

Bei einem Anspruch auf Förderung werden 60% der Einbaukosten gefördert. Es wird eine Rahmenausschreibung für Standardfenster zugrunde gelegt. Für Service und Instandhaltung (bei bereits früher vom Flughafen eingebauten Fenstern und Türen) werden unbürokratisch kleinere Summen ausbezahlt.

Für das gesamte Lärmschutzprogramm wurde 1Mio € zugesagt. 200.000 € werden pro Jahr im Wirtschaftsplan vorgehalten (falls große Genossenschaftsbauten bedient werden müssen).

Wieviele Anträge wurden 2014 positiv entschieden?

Mehr als 50% der Anträge werden positiv abgeschlossen. Bei den negativen Anträgen liegt das Objekt außerhalb der Kurve.

In der Diskussion zum Lärmbericht wird ergänzt, dass dieser immer Thema in der FLK sei. Die beiden Hauptthemen in der FLK sind Fluglärm und Schadstoffe. Es wird bemängelt, dass es sich um Vorjahreszahlen handelt. Das Thema Luftschadstoffe ist ein offenes Thema. Hier wären detailliertere Umweltkennzahlen über die Emissionen pro LFZ nötig.

Oestreich hat eigene Auswertungen erstellt. Diese werden dem Protokoll beigelegt (Beilage 7 Auswertungen Oestreich). Es ist wichtig, dass aus den Auswertungen die Veränderungen abgelesen werden können. Erläuterungen dazu:

Es werden die Zahlen 2012 und 2013 in absoluten Zahlen und % Zahlen und dann die Veränderungen angegeben. Bei den gesamten Flugbewegungen, dann aufgeteilt in kommerziellen Verkehr und Verkehr der allgemeinen Luftfahrt, dann eine Aufteilung in Sicht- und Instrumentenflug und eine Aufteilung nach Betriebsrichtung. Bei den Starts wird auf die Relevanz der Ost/West Aufteilung hingewiesen, weil das für Freilassing wichtig ist. Zum Schluss wird eine Zusammenfassung erstellt.

Es wird angeregt, die Darstellung der Aufzeichnungen der Messstationen so zu gestalten, dass eine Veränderung ersichtlich ist. Bei der Auswertung der Maximalschallpegel soll dargestellt werden, ob sich eine signifikante Änderung der Lärmschallpegel zum Vorjahr ergeben hat.

Oestreich macht des Weiteren eine Auswertung auf Basis des Flugplans und kann so die Veränderungen in Linie/Charter und Transit (T=interne Kennzeichnung der SFG für einen Flug, der in SZG zwischenlandet = Dreiecksflug wie zB. Intersky ZRH-SZG-GRZ, diese Flüge werden zur Linie gezählt) darstellen.

Die SFG bietet an, die Auswertungen von Oestreich in den nächsten Lärmbericht zu integrieren.

Was genau versteht man unter Circling Approach und wie wirkt sich dieser auf die Belastung der Anrainer aus? Wie kann dieser aufgezeichnet werden?

- Ein Circling Approach = ist ein Anflugverfahren, bei dem der Pilot eine Landebahn mit einem Instrumentenanflug anfliegt und dann einen so genannten breakoff durchführt, und auf einer anderen Bahn landet. Circling Landung oder Circling Approach für Salzburg bedeutet: ein LFZ, das nach Instrumentenanflugregeln auf Piste RWY15 anfliegt, dann aber aus wind- oder wettertechnischen Gründen nicht landen kann und eine Runde drehen und um 180°verkehrt landen muss. Das ist das Standard Circling Procedure.
- Diese Flüge stellen eine Doppelbelastung dar. Es wird ergänzt, dass es verschiedene Arten von Circling gibt, und dass es nicht unbedingt zu einer Doppelbelastung kommen muss.
- Bei einer Aufzeichnung von Circling Flügen müsste diese Unterscheidung getroffen werden. Ob dies möglich ist, wird eruiert (eventuell mit 2 Gates in den Flugspuren). In der Auswertung der Richtungsverteilung werden sie als Südanflug gewertet.

Die Diskussion zeigt, dass das Circling-Verfahren über der Stadt als Alternative keine Möglichkeit zur Anrainerentlastung ist und auch ökologische und ökonomische Nachteile bringt. Seitens der Airlines wird bestätigt, dass ein vorschriftsmäßiges Circling zu einer Doppelbelastung führt und daher schon keine Entlastung sein kann. Aber es wird kein Circling aus Jux und Tollerei geflogen.

Die Diskussion über die Hurghada Flüge von Niki können in der Sitzung nicht ausreichend vertieft werden. Es wird angesprochen, dass

- Salzburg überflogen wird, um von Norden her zu landen, auch bei besten Wetter- und Sichtverhältnissen.
- Es durchaus möglich ist, dass Airlines einen Umweg in Kauf nehmen.
- Es wurde angeregt, den Missed Approach Point = Fehlanflugpunkt weiter hinauszusetzen Das ist der Punkt (Ort) während eines Landeanfluges nach Instrumentenflugregeln, an dem der Pilot das vorgeschriebene Fehlanflugverfahren (Durchstarten) einleiten muss, falls die Landebahn nicht in Sicht ist, oder er entscheidet, dass der Landeanflug nicht fortgesetzt werden kann. Diesen Vorschlag hat aber die Stadt abgelehnt, weil die Circling Route dann noch direkter über die Stadt geführt worden wäre.
- Weiters wurde angeregt, den Fly-over-point weiter hinaus zu setzen. An diesem Punkt erfolgt die Entscheidung, ob auf Piste RWY15 gelandet werden kann oder ob auf RWY33 gelandet werden muss.

Seitens der Airlines wird betont, dass diese Stellungnahmen so nicht im Raum stehen bleiben sollen, damit diese nicht als richtig angenommen werden. Sie erfordern Klarstellung. Jeder Hurghada Flug lässt sich technisch sehr genau erklären.

Es wird auf die Homepage des DFLD (Deutscher Fluglärmdienst e.V.) verwiesen, die eine Darstellung der Wetter- und Windbedingungen auf dem Flughafen Salzburg enthält, die ja dann für die Wahl der Piste relevant ist.

Die Diskussion wird im November im Beisein der ACG fortgeführt. Abschließend wird von der **Moderation** festgestellt, dass für und im BBFS genau definierte Daten nötig sind, um eine faire Verteilung der An- und Abflüge zu erreichen.

Operators' Meeting

Am Operators' Meeting (Treffen der AOC-Halter = diejenigen, die die Flieger betreiben) am 14.10.2014 haben sich zahlreiche Piloten und Verfahrensverantwortliche der ACG am Flughafen Salzburg getroffen. Themen waren der Winterbetrieb, Flugrouten: besonders im Hinblick auf Sonderverfahren, die behördlich genehmigt werden müssen. Diese Verfahren wurden vorgestellt, damit die Piloten diese auch annehmen. Normalerweise kann sich ein Operator, wenn er An- und Abflugrouten verwenden will, auf ein ICAO-Konstrukt verlassen und nach diesem fliegen. In Salzburg gibt es auf Grund der Topographie aber viele Einzelerfordernisse/Einzeltypisierungen, wo der Operator die Zustimmung der Behörde braucht. Er muss Dokumente vorlegen, erst dann wird die Genehmigung erteilt, ob ein Operator mit einem bestimmten LFZ-Typ in SZG landen darf. Neue Flugrouten wurden nicht besprochen. Die Navigationsausrüstung (z.B. Steigleistung, Kurvenradius etc.) für Sonderverfahren war Thema, da festgestellt werden soll, ob eine Fluglinie das auch fliegen kann. Es hat keinen Sinn, wenn die ACG neue Routen ausarbeitet, die dann keiner fliegen kann.

TOP 4: formelle Unterzeichnung der GO durch Mitglieder und Stellvertreter:

Zu §2: Dem eingebrachten Vorschlag über die Verankerung der Ethik in der GO wird nach eingehender Diskussion dahingehend Rechnung getragen, dass dieser wichtige Leitsatz in einem Fließsatz hervorgehoben wird und nochmals in der Aufzählung der Grundsätze an oberster Stelle vorkommt.

Brugger kann derzeit nicht als offizieller Vertreter der Gemeinde Wals-Siezenheim unterschreiben. Die 3 relevanten Stellen werden auf „Anrainer Wals-Siezenheim geändert. Brugger regt einen Termin der Moderatoren mit dem Bürgermeister von Wals-Siezenheim an, um dieses Thema zu besprechen. Allenfalls wäre eine Änderung der GO möglich.

Tazreiter unterschreibt die GO als Vertreter von Austrian Airlines, **Semm** als Vertreter von Air Berlin/flyniki und nicht als Vertreter Airlines Aviation, weil keine Berechtigung besteht, für andere Airlines zu unterschreiben. Auch diese Punkte werden geändert.

Das Datum wird auf 21.10.2014 geändert

Die GO wird von den anwesenden Mitgliedern einvernehmlich beschlossen und unterschrieben. (versendet per Mail am 31.10.2014)

TOP 6b: Arbeitsplan mit Themenliste konkretisieren

Das Thema Umweltfonds wird aus aktuellem Anlass „Brief Wiener“ vorgezogen. Viele Punkte der Themenliste des BBFS decken sich mit den Forderungen von Wiener. Neu ist der Umweltfonds, den Bohl bereits in einer früheren Sitzung angesprochen hat.

Der Umweltfonds ist in einem Gespräch zwischen Bohl und Wiener in einer Diskussion um das UVP-Verfahren des Terminals T2 entstanden. Es handelt sich nicht um ein gewöhnliches UVP-Bewilligungsverfahren. Der T2 steht seit 2003 und ist rechtskräftig bewilligt. Im UVP-Verfahren zu P3A wurde die LUA gehört und hat eine Stellungnahme zu P3A abgegeben. Die LUA hat im selben Schriftsatz den Antrag auf Feststellung einer UVP-Pflicht für T2 gestellt. Wenn der Antrag nicht zurückgezogen wird, muss die Behörde den Antrag abfertigen und das UVP-Verfahren samt Kosten beginnt zu laufen. Ein derartiges Verfahren dauert mindestens 3 Jahre. Sollte ein ablehnender Bescheid zum T2 ergehen, dann ist die Möglichkeit groß, dass weitere Rechtsmittel ergriffen werden. Eine Menge Geld würde in das Verfahren (Anwälte/Gutachten) fließen. Darum hat Bohl den pragmatischen Vorschlag gemacht, die 200.000€ bis 300.000€ sinnvoller zu nutzen. Aus dem Brief Wiener ist ersichtlich, dass dieser den Vorschlag, einen derartigen Fonds zu gründen, gut findet.

Zum letzten Punkt „Deckelungen“ wird eine Aussage vom Mehrheitseigentümer Land/LH-Stv. Stöckl in Erinnerung gerufen, in der dieser dezidiert eine Deckelung der Gesamtflugbewegungen ablehnt, um die wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeit zu sichern. **Gasser** bestätigt diese Aussage.

Seitens des ASA wird relativiert: Die Formulierung „Deckelung“ ist irreführend. Es ist sicher keine Gesamtdeckelung der Flugbewegungen gemeint, die den Flughafen in seiner Wirtschaftlichkeit einschränken. Ziel ist vielmehr, über eine Obergrenze pro Tag eine Steuerungsmöglichkeit für eine bessere Verteilung an den Chartersamstagen zu erhalten. Es ist aber bei Wiener zu hinterfragen, wie er das gemeint hat.

Gasser ergänzt, dass Vorschläge für eine Entzerrung der Chartersamstage dem LH-Stv. nicht zuwider laufen. Diese Vorschläge müssen mit den Interessen der Tourismusbranche abgestimmt werden.

Die **Moderation** erläutert Grundsätze für den Entscheidungsprozess im BBFS: Aus den verschiedenen Standpunkten entstehen Forderungen. Forderungen nach bestimmten Zahlen bringen keine Lösungen, da immer ein Gewinner und ein Verlierer überbleiben. Zielführender ist es, danach zu fragen, welche Anliegen und Motivationen hinter den Forderungen stehen. Das Anliegen des ASA ist bei Stichwort „Deckelung“, ein Steuerungsinstrument für eine bessere Verteilung im Sinne der Lärmentlastung zu schaffen. Das Anliegen der Eigentümer ist es, die Wirtschaftlichkeit des Flughafens in Zukunft zu sichern. Alle Anliegen bilden die Kriterien ab, die eine gute Lösung berücksichtigen muss. Sobald Lösungsoptionen entwickelt werden, können sie mit Hilfe dieser Kriterien auf ihre Tauglichkeit hin geprüft und weiterentwickelt werden, um für alle Seiten gute Lösungen zu erreichen. In diesem Sinne könne man dann auch den Begriff Deckelung sehen und verwenden.

Mehrere Argumente werden im BBFS in der Diskussion herauskristallisiert:

1. Es wäre vorteilhaft, die Geldmittel, die ein Rechtsverfahren verbraucht, im Sinne von Maßnahmen für die Anrainer einzusetzen (Angebot Bohl). Dies würde allerdings eine sehr zügige Rücknahme des UVP-Feststellungsantrages erfordern.
2. Der zeitliche Druck ist für die Erwägungen im BBFS nicht förderlich und die Konsequenzen für den Rückzug des Antrages (und der Anzeige der Anrainerverbände) nicht ausreichend klar.
3. Es ist unklar, bis wann eine Entscheidung der LUA über den Rückzug des Antrages fallen muss. Alle Forderungen von Wiener können in so kurzer Zeit nicht erfüllt werden.

4. Es ist unklar, ob es rechtlich möglich ist, den Zeitraum zu verlängern, bis das Rechtsverfahren seinen automatischen Lauf nimmt. Dies kann nur von einem Juristen und nicht im BBFS beantwortet werden.

Die SFG ist prinzipiell bereit einen Umweltfonds zu schaffen. Die Details (Dotierung, gibt es neben SFG noch weitere Beitragszahler, Verwendung) werden noch – gemeinsam mit dem BBFS – zu klären sein. Die Entscheidung liegt aber bei den Eigentümern. Diese brauchen sicher Details über die Verwendung der Gelder.

Die **Moderation** prüft die Möglichkeit in der heutigen BBFS-Sitzung eine Grundsatzentscheidung zu treffen mit dem Inhalt, dass

- ein Umweltfonds geschaffen wird,
- der aus verschiedenen Quellen gespeist wird (z.B. Lärmgebühren),
- der zum Schutze der Bevölkerung verwendet wird.

In der Diskussion dazu wird angeführt, dass

- der Umweltfonds nur eine von vielen Forderungen von Wiener ist.
- Es soll nicht auf Grundlage von Hypothesen eine Grundsatzentscheidung im BBFS getroffen werden.
- Die zentrale Frage lautet: Ist eine Grundsatzentscheidung für Wiener ausreichend, um den Antrag zurückzuziehen?

Seitens der Anrainerverbände wird auf den Zusammenhang mit der von ASA und SV eingebrachten Anzeige im Jänner 2013 gegen die SFG hingewiesen. In dieser Anzeige geht es darum, dass von behördlicher Seite die UVP-Pflicht des T2 festgestellt werden soll. Das bedeutet aber im Falle einer Einigung, dass diese Anzeige von der Obfrau des SV und vom Obmann der ASA zurückgezogen werden müsste. Die Anrainerverbände haben das in der Hand. Der Rückzug ist an Bedingungen geknüpft. Wie diese Bedingungen ausschauen, kann man jetzt noch nicht definieren.

Seitens der Airlines kann eine Grundsatzentscheidung zu einem Umweltfond nicht unterschrieben werden, da die Auswirkungen für die Airlines, z.B. Lärmgebühren, nicht genug abgeschätzt werden können.

Da eine Grundsatzentscheidung nicht zustande kommt, wird folgende Vorgehensweise beschlossen: Arbeitsgruppe Wiener/Umweltfond wird in der Prioritätenliste vorgezogen

- Kopp klärt bei Umweltbehörde den Fristenlauf und eine mögliche Sistierung des Verfahrens, Wiener ist Urheber des Schreibens und sollte gehört werden.
- Eine Arbeitsgruppe wird gebildet: Gasser (Federführung) Oestreich, Lipold, Oblasser, Ziel: Verständnis für die Arbeit des BBFS erlangen (Absichtserklärung des BBFS, dass die Vorschläge Wiener in die Themenliste des BBFS aufgenommen worden sind und ernsthaft bearbeitet werden, Arbeitsplan BBFS vorstellen) in der LUA stärken. Verständnis des BBFS für die Anliegen des Umweltanwaltes um Konsequenzen daraus für den BBFS abzuleiten.
- Einladung Wiener in den BBFS / Sitzung 11.11.2014 Gasser fragt bei Wiener an Einladung soll dann von MT an Wiener ergehen

TOP 6c Themenbearbeitung – Prioritäten & Meilensteine:

Es werden folgende Prioritäten gesetzt und Arbeitsfelder bezeichnet. Diese Themen sollen bestimmten Terminen zugeordnet werden. So könnten auch schon Vorbereitungsarbeiten zu den Themen erstellt werden.

1. Daten (wird Typelt erstellen)
2. Flugrouten Vortrag ACG/fachliche Einführung ins Metier
3. Betriebszeiten: Wintersamstage, „Deckelung“
4. Allgemeine Luftfahrt
5. Lärm (schließt wieder an Punkt 1)

Die **Moderation** erläutert anhand des Themas „Daten“ die vorgeschlagene Vorgehensweise.

Themenfeld: DATEN

Datenbasis: Vorarbeit in einer AG → Vollständigkeit, Relevanz für Entscheidung wird im Plenum entschieden → Anliegen aller werden im Plenum gesammelt → daraus ergibt sich ein Kriterienkatalog (in diesem ergeben sich natürlich Überschneidungen) → mögliche Maßnahmen, Ideen, Optionen etc. werden gesammelt → kreatives Verhandeln über konsensuale Lösungen → Entscheidung im Plenum

Folgende Schwerpunkte werden festgelegt:

10./11.November: Flugrouten (Dateninformation)

15./16.Jänner: Lärm, Flugrouten Vertiefung, Daten

Zum Thema Flugrouten wird eine AG bestellt.

Nach eingehender Diskussion über die Zusammensetzung der AG und den Zeitpunkt, ab wann diese AG starten soll, wird festgehalten:

- Eine AG ist nur ein Hilfsmittel und soll Daten und Sachinformationen sammeln, eine 360°-Besetzung wäre daher nicht nötig, ist aber eine emotionale Angelegenheit.
- TN: Lutzenberger (Federführung), ACG, Typelt, Huber, Indinger, Oestreich, Häusl, Tazreiter steht für Informationen zur Verfügung.
- Start nach der nächsten Sitzung

TOP 7: Umgang mit zum BBFS parallelen Verfahren/Aktionen

wurde bereits in dieser Sitzung behandelt und ist weiterhin Thema.

TOP 8: Diskussion Webpage BBFS

zurückgestellt

TOP 9: Beginn der vertieften Diskussion eines Themas aus der Themenliste

zurückgestellt

TOP 10: Kommunikation nach außen

Da zum Thema „GO“ bisher keine gemeinsame Presseaussendung zustande gekommen ist, wird auch jetzt keine Presseaussendung zu diesem Thema mehr erfolgen. Bonn und Wien werden über den Abschluss der GO informiert.

Das Moderatorenteam wird bei Landrichter und Reichle die weitere geplante Vorgehensweise in Sachen DVO erfragen und den BBFS darüber informieren.

Der Winterflugplan 2014/2015 wird in der nächsten Sitzung präsentiert.

Linie und Charter lt. Winterflugplan sind fix, bei den weiteren Charteranmeldungen können noch Änderungen auftreten. Der Fokus liegt aber auf den Samstagen.

Es wird eingehend über die gescheiterte Presseaussendung diskutiert. Für die Zukunft folgende Vorgehensweise festgehalten:

Ein Medienteam wird gebildet. Die Kernaussagen werden im BBFS-Gremium getroffen. Das Team redigiert und schickt die Presseaussendung aus. Eine Presseaussendung wird von der E-Mail Domäne bbfs@bbfs.at verschickt. Das Team steht als Ansprechpartner auf der Presseaussendung. Rückfragen von Journalisten können nur schriftlich an diese E-Mail Adresse gestellt werden, das Team spricht sich ab, wer antwortet und was geantwortet wird. Der Presseverteiler erstreckt sich bis nach München und enthält auch alle wichtigen regionalen Medien.

Die Praxis der Rückbindung an die entsendenden Organisationen ist nach wie vor unklar. Die Frage, an wen das Protokoll einer BBFS Sitzung versendet werden soll, wird eingehend diskutiert. Der Konsens für heute lautet.

Das Protokoll wird nur an die entsendenden Gremien und an bestimmte Persönlichkeiten, die für das Fortschreiten der Arbeit des BBFS wichtig sind (z.B. Minister), mit dem Vermerk „vertraulich behandeln“ versendet.

Dazu wird festgehalten:

- Rückbindung ist in §10 der GO geregelt.
- Das Protokoll soll nicht an alle Mitglieder der Anrainerschutzverbände verteilt werden.
- Informationen aus dem BBFS können in mündlicher oder schriftlicher Form als Zusammenfassung/Bericht an die entsendenden Gremien/Mitglieder der Gremien, Gemeindevertreter gegeben werden.
- Die Frage des Datenschutzes ist zu klären, da in den Protokollen Namen genannt werden. Ist das Einverständnis aller namentlich genannten gegeben, fällt die Nennung im Protokoll nicht mehr unter Datenschutz.
- Ob und wann die Protokolle auf der Homepage öffentlich zugänglich gemacht werden, wird in einer der nächsten Sitzungen entschieden. In Wien (und anderen Verfahren) war und ist die gängige Praxis alles öffentlich zugänglich zu machen.

TOP 11: Organisatorisches

Als Tagungsort für die nächste Sitzung am 10.11.2014 von 17.00 bis 21.00 Uhr und am 11.11.2014 von 09.00 bis 12.00 Uhr wird das Sitzungszimmer/2.OG, der Salzburger Flughafen GmbH, festgelegt.

TOP 11: Allfälliges entfällt

Das Moderationsteam bedankt sich bei allen Teilnehmern für die konstruktive Arbeit. Die Sitzung wird um 17.45 Uhr nach einer kurzen Schlussrunde beendet, die zeigt, dass ein großer Wunsch besteht, bald konkrete Ergebnisse vorweisen zu können.

Aktionsplan:

MT	Landrichter / Reichle - Informationsaustausch	laufend
MT	Einladung Wiener	Zur 7. Sitzung
Lipold	Information der FLK	30.10.14

Typelt	Software & Möglichkeiten bezgl der Auftrennung Sicht- und Instrumentenanflug	7. Sitzung
Typelt	Zuordnung der Flugzeugtypen zu Flugroute, Unterschiede zu flightradar24; Fehlerquote (%-Anteil) bei der Zuordnung	7. Sitzung
Typelt	Präsentation Winterflugplan	7. Sitzung
Kopp	Fristenlauf UVP Terminal 2	7. Sitzung
Lutzenberger	AG Flugrouten	Nach 7. Sitzung
Gasser	AG „LUA“	(Nach) 7. Sitzung

Glossar – Abkürzungen

AIP	Aeronautical Information Publication, Österreichisches Luftfahrthandbuch
ATFM	Aeronautical fixed telecommunication
AOC-Halter	diejenigen, die die Flieger betreiben
Circling Approach	Anflugverfahren, bei dem der Pilot eine Landebahn mit einem Instrumentenanflug anfliegt und dann einen so genannten breakoff durchführt, und auf einer anderen Bahn landet
DFLD	Deutscher Fluglärmdienst e.V.
EMAS	<i>Eco- Management and Audit Scheme</i> , auch bekannt als EU-Öko-Audit oder Öko-Audit. EMAS wurde von der Europäischen Union entwickelt und ist ein Gemeinschaftssystem aus Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung für Organisationen, die ihre Umweltleistung verbessern wollen.
FLK	Fluglärnkommision
IFR IFR – GAC	Flüge, die entsprechend der in der AIP veröffentlichten instrumentengestützten An- und Abflugverfahren durchgeführt werden (alle Linien- und Charterflüge und alle GAC/Business Flüge der allgemeinen Luftfahrt).
LFZ	Luftfahrzeug
Maximalpegel	Lauteste Sekunde eines Schallereignisses
MLAT	Multilaterationssystem
SIDs	Standard Instrument Departures
STARs	Standard Terminal Arrival Routes
T	interne Kennzeichnung der SFG für einen Flug, der in SZG zwischenlandet = Dreiecksflug wie z.B. Intersky ZRH-SZG-GRZ, wird zur Linie gezählt
T2	Terminal 2
VFR	Flüge, die nach der im AIP veröffentlichten Sichtflugkarte geführt werden
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung

Beilagen:

1. Anwesenheitsliste
2. Resolution, Presseausendung, Antwort SFG
3. Presstext 17.02.14
4. Einladung 4. November 2014
5. dB-Werte der Messstellen
6. Lärmschutzprogramm

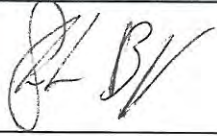
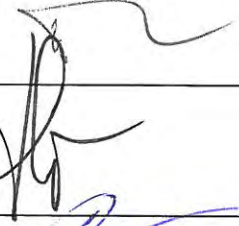
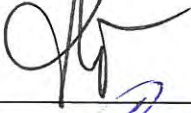
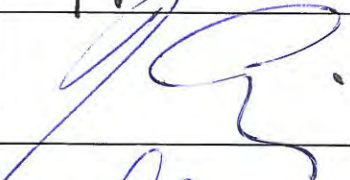



7. Auswertungen Oestreich

Anwesenheitsliste

6.Sitzung BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

Datum / Zeit: 21.10.2014 / 09.00 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH/Sitzungszimmer 2. OG

	Name Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	Unterschrift
1	Stefan Brugger Wals-Siezenheim	
2	Axel Traxler ASA	
3	Günter OBLASSER ASA	
4	Brigitte Grill ASA	
5	Hermann Luttenberger Aml & Grödig	
6	FAK BBL Peter Gölsen-ROBACHT & GLIXER	
7	Blahak Peter Schutzverband Rupertswinkel	
8	Cestrid Bettina JV Rupertswinkel	

9	Gabriele Woreisch Gemeinde Aining	G. Woreisch
10	Martin Häusli Gemeinde Saaldorf - Surheim	M. Häusli
11	Thomas Wagner - Stadt Freilassing -	Thomas Wagner
12	Cassa Lukan Land Salzburg	Cassa Lukan
13	Christian Indinger Stadtlg. Hallein	Christian Indinger
14	Peter Kopp Stadt Stg.	Peter Kopp
15	GROBEN ROBERT SFG (BR)	G. Groben Robert
16	TUPPELT CLAUDIA SFG	C. Tuppelt
17	RUDOLF LIPOLD SFG	R. Lipold
18		
19		
20		
21		

Entwicklung des Fluglärms in den Gemeinden Anif und Grödig

Die Gemeinden Anif und Grödig sind durch die Tauernautobahn sowie durch den über die südlichen Hauptverkehrsadern in die Stadt Salzburg fließenden Verkehr bereits jetzt stark lärmbelastet. Dazu kam in der Vergangenheit entsprechender Flugverkehr, sofern dies aufgrund der Wind- und Wettersituation erforderlich war.

Der Fluglärm hat sich seit 2013 dadurch deutlich erhöht, dass vermehrt Flüge über Anif/Grödig geleitet wurden bzw. werden, obwohl dies aus witterungsbedingten Gründen nicht notwendig (gewesen) wäre. Von der Stadt Salzburg kommende Landeanflüge im Circle über Anif bzw. Grödig sind aufgrund des erforderlichen höheren Schubs der Triebwerke bzw. des reflektierenden Schalls vom Untersberg wesentlich lauter als Gleitanflüge von Norden. Starts sind besonders laut, wenn bei direkter Flugrichtung über das Tennengebirge bzw. bei Circleflug über die Stadt der volle Schub der Triebwerke lange beibehalten werden muss. Immer öfter einlangende Beschwerden der Bevölkerung betonen auch die auffällige Häufung der Überflüge in den frühen Morgenstunden bzw. an Wochenenden und Feiertagen. Es besteht daher die starke Vermutung, dass diese Routenwahl mit der deutschen Drohung der Inkraftsetzung einer Durchführungsverordnung (DVO) zur teilweisen Unterbindung des Anflugs zum Flughafen Salzburg über deutsches Staatsgebiet in Zusammenhang steht.

Die Inanspruchnahme von Infrastruktureinrichtungen ist heute in einem Europa ohne Binnengrenzen überregional. Daraus ergeben sich aber auch überregionale Umweltbelastungen, die sich nicht nach Formeln wie dem Anteil deutscher Autofahrer auf unserer Autobahn oder deutscher Passagiere am Flughafen Salzburg aufteilen lassen.

Die Fluglärm-Messstation Freilassing weist 2013 einen Lärmpegel (energieäquivalenter Dauerschallpegel LDN für die 6 verkehrsreichsten Monate) von 55dB auf. Dieses Messergebnis hat sich seit Mitte der Neunzigerjahre kaum verändert (max. Schwankung 2 dB). Vergleicht man diesen Lärmpegel z.B. mit Anif, so stellt man fest, dass derzeit bereits über 65 % des Baulands der Gemeinde Anif einen Dauerschallpegel von mehr als 55 dB aufweisen. 44,5% der so belasteten Fläche weisen sogar einen Dauerschallpegel von über 60 dB auf. Und dies bei laufend zunehmendem Verkehr, insbesondere auf der Autobahn.

Die sich bereits jetzt aus dem Verkehrslärm ergebende Lärmentwicklung stellt für die BewohnerInnen der Gemeinden Anif und Grödig eine starke Beeinträchtigung dar. Diese Situation würde sich durch zusätzlichen Fluglärm weiter verschärfen. Davon wären nicht nur das unmittelbare Gemeindegebiet und dessen BewohnerInnen betroffen, sondern auch das gesamte im Süden der Stadt gelegene Naherholungsgebiet für die Salzburger Bevölkerung bzw. den Tourismus (Schlosspark und Tiergarten Hellbrunn, Bewegungsarenen in beiden Gemeinden, Waldbad, Untersberg, Sportzentrum Rif, etc.).

Die Gemeindevertretungen von Anif und Grödig haben daher in ihren Sitzungen vom 7. bzw. 14. Oktober 2014 einstimmig folgende

Resolution

gefasst:

1. Die Gemeindevertretung bekennt sich grundsätzlich zum Flughafen Salzburg als wichtigem Dienstgeber mit regionalpolitischer Versorgungsfunktion für die Bevölkerung, den Tourismus und die Wirtschaft im Großraum Salzburg und in den bayerischen Grenzregionen.
2. Wir verwehren uns jedoch strikt dagegen, dass seitens der übergeordneten Politik durch Vorgangsweisen wie die Erlassung einer Durchführungsverordnung in die Verteilung der regionalen Umweltlasten einseitig eingegriffen wird. Es ist verständlich, dass sich bei jeder Umweltbelastung, seien es Lärm, Abgase, etc., die betroffenen Anrainer bzw. Anrainerverbände ständig um Entlastungen bemühen. Eine verantwortungsvolle Lokalpolitik muss jedoch zum Wohle der gesamten Region einen fairen und vernünftigen Ausgleich der Lasten sicherstellen. Und dieser bislang gegebene Lastenausgleich von Straßen- und Fluglärm würde nun durch die DVO gravierend gestört werden.
3. Es ist für die Gemeinden Anif und Grödig daher völlig unakzeptabel, dass das derzeitige hohe Belastungsniveau mit Lärm, welcher großteils regionale und nicht gemeindeinterne Ursachen hat, noch durch eine willkürliche Verlagerung von Fluglärm weiter erhöht wird.
4. Wir verwehren uns gegen Anflugrouten, bei welchen unser Gemeindegebiet von tief fliegenden Flugzeugen (manchmal sogar unter 250 m) überflogen wird, insbesondere wenn der Überflug noch mit dem Triebwerkslärm eines Circleanflugs verbunden ist.
5. Wir fordern weiters den Flughafen Salzburg sowie die Austrocontrol auf, zügig sämtliche technischen, organisatorischen und regulativen Maßnahmen in enger Abstimmung mit dem BürgerInnenbeirat Salzburger Flughafen zu erarbeiten und umzusetzen, die den Fluglärm für alle Anrainer auf das absolut erforderliche Minimum reduzieren. Dazu gehören die Findung der lärmärmsten Anflugrouten (insbesondere für den Circle), die Adaptierung der Betriebszeiten (morgens ab 7:00, abends bis 22:00), die Schaffung von Anreizen für den Einsatz lärmärmerer Flugzeuge, die Unterbindung von besonders lärmintensiven Sichtflughanflügen und die Reglementierung von privaten Flugbewegungen, speziell an Sonn- und Feiertagen.

Presseaussendung der Gemeinden Anif und Grödig

Kein zusätzlicher Fluglärm für Salzburgs Süden

Seit Jahresbeginn häufen sich die Beschwerden der Bevölkerung in Anif und Grödig über deutlich zunehmenden Fluglärm. Es wird vermutet, dass dies mit der deutschen Drohung der Inkraftsetzung einer Durchführungsverordnung (DVO) zur weitgehenden Unterbindung des Anflugs zum Flughafen Salzburg über deutsches Staatsgebiet in Zusammenhang steht.

Die Gemeinden Anif und Grödig sind durch die Tauernautobahn sowie durch den über die südlichen Hauptverkehrsadern in die Stadt Salzburg fließenden Verkehr bereits jetzt stark lärmbelastet. So weisen z.B. bereits 65% des Baulands von Anif einen Lärmpegel auf, der jenen der Fluglärm-Messstelle in Freilassing erreicht bzw. deutlich übersteigt.

In den betroffenen Gemeinden herrscht daher absolut kein Verständnis dafür, dass aufgrund von Drohungen mit dem Erlass einer Durchführungsverordnung Flugverkehr willkürlich zum Süden der Stadt Salzburg verlagert werden soll. Dazu kommt, dass ein Südanflug für aus Norden ankommende Flugzeuge die lärmmäßig ungünstigste Flugvariante ist, da das Flugzeug die gesamte Stadt Salzburg überfliegen und dann mit entsprechend lautem Triebwerksschub in einem Bogen über Anif / Grödig wieder zurück Richtung Norden zum Flughafen fliegen muss.

Betroffen von dieser Situation sind aber nicht nur die BewohnerInnen von Anif oder Grödig, sondern auch die Bevölkerung der südlichen Teile der Stadt Salzburg, wie z.B. Aigen oder Morzg. Außerdem widerspricht es jeder Logik, Naherholungsgebiete für die Salzburger Bevölkerung bzw. den Tourismus einzurichten (Hellbrunn, Bewegungsarenen in beiden Gemeinden, Waldbad, Untersberg, Sportzentrum Rif, etc.) und diese dann mit unsinnigem Fluglärm zu belasten.

Parteiübergreifend haben daher alle Fraktionen der Anifer und Grödiger Gemeindevertretungen einstimmig eine Resolution beschlossen, in welcher sie sich zwar zur regionalpolitischen Versorgungsfunktion des Flughafen Salzburgs bekennen, sich jedoch strikt gegen politische Eingriffe wie die Erlassung einer DVO verwehren, welche den sichersten, lärmärmsten und ökonomischsten Anflug von Norden weitgehend verbietet. Der Flughafen und die Austrocontrol werden in der Resolution auch aufgefordert, den Fluglärm für alle Anrainer durch Maßnahmen wie Lärmoptimierung von Flugrouten, Adaptierung der Betriebszeiten, Schaffung von Anreizen für den Einsatz lärmärmerer Flugzeuge, Unterbindung von lärmintensiven Sichtanflügen, Reglementierung von privaten Flugbewegungen etc. auf das technisch und organisatorisch gegebene Mindestausmaß zu reduzieren.

Die Antwort auf die deutsche Drohung einer DVO kann nicht die Verlagerung von Flügen in den Süden sein, sondern die gemeinsame Suche nach effizienten, lärmminimierenden Maßnahmen.

Anif und Grödig, 15. Oktober 2014

Beilage: Text der Resolution der Gemeindevertretungen von Anif und Grödig

Pressekontakte:

Gemeinde Anif: Bgm. Dr. Hans Krüger, Tel. 0664/2229074

Gemeinde Grödig: Bgm. Richard Hemetsberger, Tel. 0664/2828744

Herrn Bürgermeister
Dr. Hans Krüger
Aniferstraße 1
5081 Anif

Herrn Bürgermeister
Richard Hemetsberger
Dr. Richard Hartmannstraße 1
5082 Grödig

Salzburg, 16.10.2014
GV/cs/

Sehr geehrte Herren Bürgermeister,

danke für die Übermittlung der Resolution und Presseaussendung, die die Gemeinden Anif und Grödig gefasst und ausgesendet haben. Vielen Dank für das grundsätzliche Bekenntnis zum Flughafen Salzburg als Arbeitgeber, als Motor für Tourismus und Wirtschaft im Großraum Salzburg und im angrenzenden Bayern. Die Bedeutung des Flughafens in diesen Bereichen ist groß und eine Einschränkung des Flugbetriebes, wie sie nun in der von Deutschland angedrohten DVO vorgesehen ist, wäre der wirtschaftliche Ruin des Flughafens. In einer vom Flughafen in Auftrag gegebenen Studie über die Auswirkungen einer DVO würde der „Standorteffekt“ um 30-50% und der Tourismuseffekt um 70% einbrechen. Ein Verlust an Arbeitsplätzen, die unmittelbar und mittelbar mit dem Flughafen zusammenhängen, von 4000 bis 4600 würde die Folge sein. Im Lichte dieses Szenarios sind wir bemüht, eine für alle Anrainer des Flughafens „lebbare“ Lösung zu finden.

Wir nehmen Ihre Anliegen ernst und haben Ihre Sorgen und die Sorgen Ihrer Gemeindebürger jedenfalls registriert. Wir versichern Ihnen, dass wir gemeinsam, besonders im neu gegründeten BürgerInnenbeirat, nach effizienten Maßnahmen suchen, die sicher zu einer Verbesserung der Lärmsituation diesseits und jenseits der Grenze führen.

Wir ersuchen aber auch um Ihr Verständnis und um Ihre Geduld. Denn solche Maßnahmen sind nicht von heute auf morgen umzusetzen. Um nach allen Richtungen konstruktiv arbeiten zu können, brauchen wir auch Ihre Unterstützung und ersuchen Sie, den Flughafen im Rahmen Ihrer Möglichkeiten argumentativ zu unterstützen.

Freundliche Grüße

SALZBURG AIRPORT W.A.MOZART
Salzburger Flughafen GmbH



Roland Hermann
Geschäftsführer

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Staatsvertrag aus dem Jahr 1967 zwischen Deutschland und Österreich zum Betrieb des Salzburger Flughafens wurde 1974 vom Deutschen Bundestag ratifiziert. Der Vertrag, welcher auf unbestimmte Geltungsdauer beschlossen wurde, hat seit nun mehr 40 Jahren seine Rechtsgültigkeit. Eine Bewährung des Vertrages als Instrument zum Schutz der betroffenen deutschen Bevölkerung, unter Beteiligung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger und unter Berücksichtigung der enormen Steigerung des Flugverkehrs sowie der einhergehenden einseitigen Belastung der bayerischen Gemeinden ist bis heute nicht erfolgt.

Gemeinsam mit dem Bund Naturschutz dürfen wir Sie zu unserer Abendveranstaltung

40 Jahre Staatsvertrag

40 Jahre Gesundheitsbelastung durch den Betrieb des Salzburger Flughafens

am

4. November 2014 ab 19.00 Uhr im Rathaussaal der Stadt Freilassing

herzlich einladen.

Folgendes interessantes Rahmenprogramm erwartet Sie:

- Eröffnung
„Unter den Wolken“ von Tanja Kunze, gesungen von SecondHandBrothers
- Begrüßung durch Josef Flatscher, Erster Bürgermeister von Freilassing
- **Fachvorträge:**
 - Österreich-Plattform Fluglärm, Susanne Rynesch:
Flughafenregion Wien – 15 Jahre im Dialog
 - Bürgerinitiative Freising – „keine 3. Startbahn“, Dr. Reinhard Kendlbacher:
Startbahn-Urteil (München) und ungelöste Probleme
- 15 Minuten Pause – Getränke/ Canapes
 - Fachärztin für Lungen- und Bronchialheilkunde Dr. med. Heidi Bisping-Arnold:
Luftschadstoffe
- Schutzverband Rupertiwinkel, Prof. Horst Clausen und 1. Vorsitzende Bettina Oestreich:
40 Jahre Staatsvertrag - Vertrag zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland über die Auswirkungen der Anlage und des Betriebes des Flughafens Salzburg auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland.
- Schlusswort von Josef Flatscher, Erster Bürgermeister von Freilassing
- Verabschiedung

Es würde uns sehr freuen, wenn wir Ihr Interesse für unsere Veranstaltung geweckt haben und Sie an diesem Abend begrüßen dürfen.

Mit freundlichen Grüßen

Bettina Oestreich

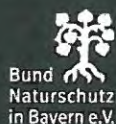
1. Vorsitzende des Schutzverbandes Rupertiwinkel

Quelle: Aussendung Stadt Freilassing

Datum: Oktober 2014

40 Jahre Staatsvertrag 40 Jahre Gesundheitsbelastung

durch den Betrieb des Salzburger Flughafens



Verband zum Schutze der Bevölkerung des Rupertiwinkels
gegen die Gefahren des Flughafenbetriebes Salzburg e.V.

v. i. d. g. p. Schulverband Rupertiwinkel, Gönitzstr. 10, 83309 Freilassing

OZON STICKOXID KOHLENDIOXID METHAN FEINSTAUB BENZOL TOLUOL
BENZOL TOLUOL STICKOXID METHAN FEINSTAUB OZON KOHLENDIOXID
KOHLENDIOXID OZON BENZOL STICKOXID TOLUOL FEINSTAUB METHAN
OZON STICKOXID KOHLENDIOXID METHAN FEINSTAUB BENZOL TOLUOL
BENZOL TOLUOL STICKOXID METHAN FEINSTAUB OZON KOHLENDIOXID
KOHLENDIOXID OZON BENZOL STICKOXID TOLUOL FEINSTAUB METHAN
OZON STICKOXID KOHLENDIOXID METHAN FEINSTAUB BENZOL TOLUOL
BENZOL TOLUOL STICKOXID METHAN FEINSTAUB OZON KOHLENDIOXID
KOHLENDIOXID OZON BENZOL STICKOXID TOLUOL FEINSTAUB METHAN
OZON STICKOXID KOHLENDIOXID METHAN FEINSTAUB BENZOL TOLUOL
BENZOL TOLUOL STICKOXID METHAN FEINSTAUB OZON KOHLENDIOXID
KOHLENDIOXID OZON BENZOL STICKOXID TOLUOL FEINSTAUB METHAN
OZON STICKOXID KOHLENDIOXID METHAN FEINSTAUB BENZOL TOLUOL
BENZOL TOLUOL STICKOXID METHAN FEINSTAUB OZON KOHLENDIOXID
KOHLENDIOXID OZON BENZOL STICKOXID TOLUOL FEINSTAUB METHAN
OZON STICKOXID KOHLENDIOXID METHAN FEINSTAUB BENZOL TOLUOL
BENZOL TOLUOL STICKOXID METHAN FEINSTAUB OZON KOHLENDIOXID
KOHLENDIOXID OZON BENZOL STICKOXID TOLUOL FEINSTAUB METHAN
OZON STICKOXID KOHLENDIOXID METHAN FEINSTAUB BENZOL TOLUOL
BENZOL TOLUOL STICKOXID METHAN FEINSTAUB OZON KOHLENDIOXID
KOHLENDIOXID OZON BENZOL STICKOXID TOLUOL FEINSTAUB METHAN



INFOVERANSTALTUNG

4. November 2014

19.00 Uhr - Rathaussaal Freilassing

Begrüßung durch

Josef Flatscher/ Erster Bürgermeister von Freilassing
mit Fachvorträgen von

Susanne Rynesch/ Österreich-Plattform Fluglärm

Dr. Reinhard Kendlbacher/ Bürgerinitiative Freising – keine 3. Startbahn

Fachärztin für Lungenheilkunde Dr. med. Heidi Bisping-Arnold

Prof. Horst Clausen und Bettina Oestreich

mit dem Widerstandslied

“Unter den Wolken“ von Tanja Kunze, gesungen von SecondHandBrothers

Übersicht Förderungen Lärmschutz ab 2012

GESAMT FÖRDERPROGRAMM ab 2012 (inkl. der gegenständlichen Genehmigungen) Stand 03.10.2014	
Anzahl Genehmigungen 2012 (32) + 2013 (16) + 2014 (3)	51
2012 (ausbezahlte FH)	€ 137.515,56
2013 (zugesagte FH, da noch nicht abgeschlossen)	€ 70.463,66
2014 (zugesagte FH)	€ 15.244,46
GESAMTFÖRDERHÖHE (ausbezahlte FH 2012, zugesagte FH 2013+2014)	€ 223.223,68
GESAMT bisher ausgezahlte Förderhöhe 2012 + 2013+ 2014	€ 192.492,94

Servicekosten/Instandhaltung

Anzahl Servicierungen: 2012 (9) + 2013 (2) + 2014 (14)	25
2012 (Projekt 20122016-3-0450) €	2.110,64
2013 (Projekt 20132016-3-0450) €	171,98
2014 (seit 2014 Kosten auf Schallschutzfensterprojekt gem. M) €	16.936,99
Summe €	19.219,61

GESAMT FÖRDERPROGRAMM ab 2012 inkl. Servicekosten/Instandhaltungen	
Gesamt Anzahl Genehmigungen für Fenstertausch und Servicierung ab 2012	76
Gesamtbetrag Lärmschutz ab 2012 =ausbezahlte Förderbeträge für Fenstertausch der abgeschlossenen Jahre, zugesagte Förderbeträge der laufenden Jahre; plus Servicekosten für Instandhaltung ab 2012 (seit 2014 auf Schallschutzfensterprojekt)	€ 242.443,29

Gesamt bisher ausgezahlte FH 2012+2013+2014 inkl. Servicierung	€ 211.712,55
--	--------------

Richtungsverteilung Landungen R15						Summe absolut	Differenz abs	Diff %	Anteil vom Kommerziellen Verkehr		
2012	2.720	1.736	1.797	1.572	7.825				91,4%		
2013	2.649	1.967	2.081	1.846	8.543	718	9,2%	94,6%			
Richtungsverteilung Landungen R33						Summe absolut	Differenz abs	Diff %	Anteil vom Kommerziellen Verkehr		
2012	186	156	205	188	735				73,1%		
2013	57	158	186	91	492	-243	-33,1%	48,9%			
Landungen kommerzieller Verkehr											
2012	8.560	50,0%									
2013	9.035	50,0%									
Landung und Start sind jeweils eine Flugbewegung deshalb 50%											
	2013	2012	Differenz absolut zu 2012	Differenz in % zu 2012							
Richtungsverteilung Landungen R15 (von Norden)	8.543	7.825	718	9,2%							
Richtungsverteilung Landungen R33 (von Süden)	492	735	-243	-33,1%							

Richtungsverteilung Starts R33 Ost					Summe absol	Differenz ab	Diff %	Anteil vom Kommerziellen Verkehr						
2012	2.017	1.206	1.246	1.170	5.639	221	3,9%	65,9%						
2013	1.935	1.254	1.377	1.294	5.860			64,9%						
Richtungsverteilung Starts R33 West					Summe absol	Differenz ab	Diff %	Anteil vom Kommerziellen Verkehr						
2012	636	475	563	352	2.026	344	17,0%	23,7%						
2013	611	645	710	404	2.370			26,2%						
Starts kommerzieller Verkehr nach Norden R33					Starts kommerzieller Verkehr nach Süden R15									
2012	7.665	89,5%		896	10,5%									
2013	8.230	91,1%		804	8,9%									
Landung und Start sind jeweils eine Flugbewegung deshalb 50%														
			Differenz absolut zu 2012	Differenz in % zu 2012										
Richtungsverteilung Starts R33 OST (nach Norden)	5.860	5.639	221	3,9%										
Richtungsverteilung Starts R33 West (nach Norden)	2.370	2026	344	17,0%										
Starts nach Norden gesamt	8.230	7.665	565	7,4%										
Richtungsverteilung Starts R15 (nach Süden)	804	896	-92	-10,3%										

Kommerzieller Verkehr 2013						Vergleich zu 2012 in %	Vergleich zu 2012 absolut				
landungen 2013 R15	Q1	Q2	Q3	Q4	Gesamt				Flugbewegungen belastend für Freilassing 2013 (kommerziell)		
jet		2.397	1.425	1.537	1.392	6.751	-1,5%	-100	16.775	1.401	92,8%
prop		253	542	545	452	1.792	111%	943			
gesamt landungen 2013 R15					8.543	11%	843		Flugbewegungen belastend für Salzburg Süden 2013 (kommerziell)		
starts 2013 R15	Q1	Q2	Q3	Q4	Gesamt				1.293	-256	7,2%
jet		135	139	110	181	565	-18,9%	-132			
prop		24	89	67	56	236	23%	44			
gesamt starts 2013 R15					801	-10%	-88				
landungen 2013 R33	Q1	Q2	Q3	Q4	Gesamt						
jet		34	91	107	50	282	-29,7%	-119			
prop		22	67	78	43	210	-19%	-49			
gesamt landungen 2013 R33					492	-25%	-168				
starts 2013 R33	Q1	Q2	Q3	Q4	Gesamt						
jet		2.296	1.376	1.535	1.260	6.467	-4,3%	-291			
prop		251	519	556	439	1.765	93%	849			
gesamt starts 2013 R15					8.232	7%	558				
Kommerzieller Verkehr 2012											
landungen 2012 R15	Q1	Q2	Q3	Q4	Gesamt				Flugbewegungen belastend für Freilassing 2012		
jet		2.247	1.521	1.639	1.444	6.851			15.374	89,8%	
prop		273	170	187	219	849					
gesamt landungen 2012 R15					7.700				Flugbewegungen belastend für Salzburg Süden 2012		
starts 2012 R15	Q1	Q2	Q3	Q4	Gesamt				1.549	9,0%	
jet		201	159	152	185	697					
prop		53	57	39	43	192					
gesamt starts 2012 R15					889						
landungen 2012 R33	Q1	Q2	Q3	Q4	Gesamt						
jet		126	112	107	56	401					
prop		60	89	69	41	259					
gesamt landungen 2012 R33					660						
starts 2012 R33	Q1	Q2	Q3	Q4	Gesamt						
jet		2.376	1.475	1.591	1.316	6.758					
prop		279	202	218	217	916					
gesamt starts 2012 R15					7.674						



Ergänzende Auswertungen Lärmbericht

Flugbewegungen	2012	2013	Differenz absolut	Differenz zu VJ in %
	55.689	56.595	906	1,6%

Starts und Landungen nach Flugart	2012	2013	Differenz absolut	Differenz zu VJ in %
Kommerziell	17.122	18.068	946	5,5%
allg. Luftfahrt	38.567	38.527	-40	-0,1%



Ergänzende Auswertungen Lärmbericht - Starts

	2013	2012	Differenz absolut zu 2012	Differen z in % zu 2012
Richtungsverteilung Starts R33 OST (nach Norden)	5.860	5.639	221	3,9%
Richtungsverteilung Starts R33 West (nach Norden)	2.370	2026	344	17,0%
Starts nach Norden gesamt	8.230	7.665	565	7,4%
Richtungsverteilung Starts R15 (nach Süden)	804	896	-92	-10,3%



Verband zum Schutze der Bevölkerung des Rupertiwinkels
gegen die Gefahren des Flughafenbetriebes Salzburg e.V.
Sitz Freilassing

Fluglärmmmission
30.10.2014

Ergänzende Auswertungen Lärmbericht - Landung

	2013	2012	Differenz absolut zu 2012	Differenz in % zu 2012
Richtungsverteilung Landungen R15 (von Norden)	8.543	7.825	718	9,2%
Richtungsverteilung Landungen R33 (von Süden)	492	735	-243	-33,1%



2014 im Vergleich zu 2013

Linie und Charter

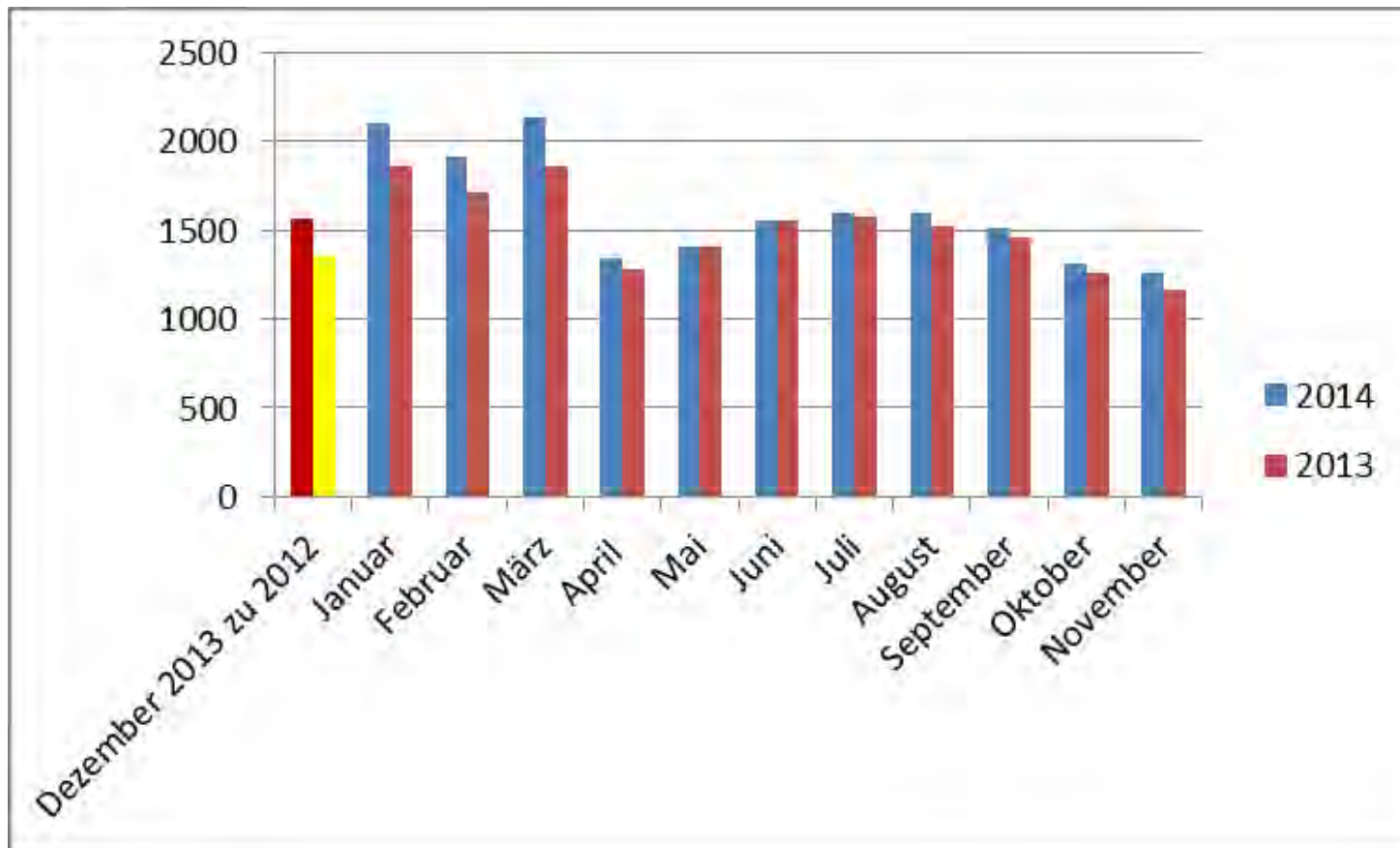


Vergleich Flugpläne Linie und Charter

	2014	2013	Differenz absolut	Differenz zu 2013 in %
Dezember 2013 zu 2012	1560	1355	205	15,1%
Januar	2101	1860	241	13,0%
Februar	1915	1707	208	12,2%
März	2130	1860	270	14,5%
April	1338	1280	58	4,5%
Mai	1407	1407	0	0,0%
Juni	1555	1552	3	0,2%
Juli	1596	1576	20	1,3%
August	1591	1517	74	4,9%
September	1511	1463	48	3,3%
Oktober	1310	1256	54	4,3%
November	1254	1163	91	7,8%
	17677	16479	1198	7,3%



Zahlen Flugpläne Linie und Charter absolut





Mtl. Differenz Flugpläne Linie & Charter abs./%

