

Stellungnahme des BBFS zum „Positionspapier zum Flughafen Salzburg“, datiert vom 17. Mai 2016

Ein Großteil der Themen, welche in dem am 8. Juli 2016 erhaltenen, von bayerischen Mandataren und Anrainervertretern unterzeichneten Positionspapier zum Flughafen Salzburg angeführt sind, war naturgemäß auch Gegenstand der bisherigen Arbeit des Bürger- und Bürgerinnenbeirats Flughafen Salzburg (BBFS). Daher werden in dieser Stellungnahme bereits vorliegende Arbeitsergebnisse dargestellt und konkret geplante weitere Arbeitsschritte bzw. Umsetzungsmaßnahmen erläutert.

Generelles zur bisherigen Arbeit des BBFS:

Der BBFS hat am 30.6.2014 seine Arbeit aufgenommen. Bei den ersten Sitzungen standen die Definition der Ziele, die zu bearbeitenden Themen, die Festlegung der Rechte und Pflichten, die Erstellung einer Geschäftsordnung, die Art und der Umfang der Information der Öffentlichkeit, etc. im Vordergrund. Sehr bald wurde klar, dass eine eindeutige und umfassende Datenbasis die wesentlichste Voraussetzung für faire und konstruktive Verhandlungen sein wird. Wir waren uns einig, dass der Dauerschallpegel zwar eine wesentliche Messgröße darstellt, dass bei der Belastung durch Fluglärm jedoch auch Maximalschallpegel und Anzahl von Einzelereignissen sowie deren zeitliche Verteilung (Wochenende, Tagesrandzeiten) entscheidende Messgrößen sind.

Während mit dem bestehenden Lärmmesssystem präzise Daten über Dauer- und Maximalschallpegel an den 7 Messstellen (6 fix, 1 mobil) vorhanden waren, wurde zur Beurteilung des Immissionslärms einzelner Flugrouten bzw. -spuren beim Magistrat Salzburg ein System der Fa. Wölfel eingerichtet, welches für alle wesentlichen Flugzeugtypen Lärmkonturen am Boden errechnen kann. Durch Überlagerung dieser Daten mit Werten der im betreffenden Gebiet lebenden Personen (Hauptwohnsitze im 100x100 m-Raster) wurde es möglich, sehr genau die von Flugrouten betroffene Bevölkerung zu ermitteln. Weiters wurde in Zusammenarbeit von Flughafen, Austro Control und dem österr. Verkehrsministerium ein System entwickelt, welches unter Beachtung der diesbezüglichen gesetzlichen Restriktionen für jedermann exakte Flugspuren via Internet ersichtlich macht.

Wir waren uns auch im BBFS darüber einig, dass es unser Ziel sein soll

- die gesamte, zu verteilende Lärmmenge auf ein Minimum zu reduzieren (z.B. Verbesserungen bei der Routenführung, lärmreduzierende Maßnahmen am Flughafen, etc.)
- die dann gegebene Lärmmenge unter Berücksichtigung der flugtechnischen Möglichkeiten sowie diverser weiterer Einflussfaktoren (z.B. besonders schutzwürdige Bereiche, Gesamtlärmbelastung inkl. Autobahn/Durchzugsstraßen) fair zu verteilen
- die Belastung der betroffenen Bevölkerung durch Regelungen bei den Betriebszeiten, Festlegung von Avoid Areas für die Allgemeine Luftfahrt, etc. zu reduzieren
- die am stärksten betroffene Bevölkerung durch verbesserte Förderungen von Lärmschutzmaßnahmen zu entlasten

Ebenso einig waren wir uns darüber, dass die Erreichung dieser Ziele nur in einer Paketlösung möglich ist, welche für alle Betroffenen ein Geben und Nehmen bedeutet. Mit dieser Entscheidung haben wir uns auch bewusst gegen die vorzeitige Umsetzung von

Einzelmaßnahmen entschieden, weil damit positive Verhandlungsergebnisse für später zu verhandelnde Punkte sehr erschwert worden wären.

Die Basisarbeit zur Erstellung der erforderlichen Entscheidungsunterlagen wurde im Zeitraum 2015 bis Ende 1. Quartal 2016 geleistet. Mit einer 2-tägigen Klausur am 2. und 3. Mai 2016 begann die eigentliche Verhandlungsphase, wobei wir dabei bereits eine Einigung über einen ersten Zielwert bei der Verteilung Nord-Süd erreichen konnten.

Wir waren daher sehr überrascht, als wir Anfang Juni, also wenige Tage nach der am 20.5.2016 stattgefundenen, sehr konstruktiven Arbeitsgruppensitzung, in welcher wir an der konkreten Zuordnung der Zielverteilung zu einzelnen Flugrouten arbeiteten, vom Ausscheiden der bayerischen KollegInnen erfahren mussten. Mit Befremden mussten wir jetzt auch noch feststellen, dass zu diesem Zeitpunkt das nunmehr vorliegende Positionspapier (datiert 17. Mai 2016) bereits geschrieben war.

Sehr betroffen macht uns auch die Aussage im Positionspapier, dass sich die „Hinhaltetaktik“ besonders negativ im BBFS manifestiert habe. Auch wir hätten gerne schnellere Ergebnisse. Wenn man aber unsere Arbeit und unsere bisherigen Ergebnisse mit anderen ähnlichen Bürgerforen vergleicht, liegen wir wahrscheinlich gar nicht so schlecht. Aber wenn der Vorwurf einer zu langsamen Arbeit zutreffen sollte, dann hat jedes Mitglied des BBFS mit vielleicht nicht unbedingt notwendigen Fragen, Diskussions- oder Datenwünschen seinen Anteil daran.

Wir haben uns im Sinne möglichst großer Transparenz entschlossen, sämtliche Protokolle der Sitzungen des BBFS unter <https://www.bbfs.at/de/ergebnisse/protokolle/> im Internet allgemein zugänglich zu machen. Die in den folgenden Kapiteln gemachten Aussagen bzgl. der Arbeit des BBFS sind daher im Detail in diesen nachlesbar.

Zum Thema Flugrouten:

Es war uns bewusst, dass der konkrete Immissionslärm am Boden von vielen Faktoren, wie z.B. Flugzeugtyp, Beladung, Pilotenverhalten, etc. abhängt. Um die einzelnen Flugrouten daher objektiv vergleichbar zu machen, haben wir uns entschlossen, sie alle auf Basis eines Flugzeugs der Lärmkategorie Airbus 320 mit den gleichen Berechnungsannahmen des Wölfel-Systems zu analysieren.

Weiters wurden im BBFS Änderungsmöglichkeiten, die von Anrainervertretern oder der Austro Control vorgeschlagen worden sind, diskutiert.

Zu den Punkten des Positionspapiers „Optimierung bestehender Flugrouten zur Reduzierung der Belastung durch Lärm und der Umwelt- und Gesundheitsbeeinträchtigung über deutschem Hoheitsgebiet“ sowie „Festlegung von Abflugverfahren in Betriebsrichtung 33 mit einem frühest möglichen Abdrehpunkt, die einen Mindestabstand vom deutschen Siedlungsgebiet garantieren“ ist Folgendes zu sagen:

Es ist eine 15° Verschiebung des NW-Abflugs über deutschem Gebiet intensiv diskutiert worden, aber auch auf deutscher Seite ist keine Entscheidung getroffen worden, da damit Ainring bei eher unwesentlicher Entlastung von Freilassing stärker belastet worden wäre. Der Wunsch von deutscher Seite, den Korridor beim ILS-Anflug möglichst eng zu halten, wurde umgesetzt.

Eine mit Hilfe des Wölfel-Systems durchgeführte Analyse einer Verschiebung des NO-Abflugs, der ohnedies nur über österreichisches Gebiet erfolgt, um weitere 15° hat ergeben, dass damit stark bewohnte Gebiete der Stadt Salzburg wesentlich stärker betroffen würden (+3.387 Personen mit > 70 dB), während der bestehende Abflug in Freilassing nur 44 Personen mit > 70 dB belastet. Auch bei einer Betrachtung der Belastung >65 dB bräuchte eine Änderung eine Mehrbelastung für 4.137 Personen. Daher wurde diese Verschiebung nicht beschlossen.

Dem Wunsch nach Reduktion von Starts über deutschem Gebiet wurde nebst den im Punkt „Flugverteilung“ geschilderten Maßnahmen dadurch Rechnung getragen, dass die sogenannte PEREX-Route, die über NW startet und dann nach Süden abdreht, aufgelassen und durch Routen über österreichischem Gebiet ersetzt werden soll.

Es wurden im BBFS auch neue Routen diskutiert bzw. von Austro Control untersucht. So sollen An- und Abflugrouten direkt nach Süden über die Tauern veröffentlicht werden. Eine Route mit Start nach Süden und Abdrehen nach Westen südlich des Untersbergs wurde aus flugtechnischen Gründen als nicht fliegar erachtet. Eine eventuelle weitere Route mit Start nach Süden und Abdrehen nach Osten südlich des Gaisbergs ist derzeit bei Austro Control in Prüfung.

Es wurde auch eine von Norden kommende vollkodierte RNP-Anflugroute über Süden zusätzlich zu dem bereits eingeführten RNAV-GNSS Anflug, der am Schluss einen Sichtflugteil hat, geprüft. Dabei hat sich herausgestellt, dass aufgrund der zunehmenden Enge des Talkessels nach Süden die kodierte Route nahe des Ortskerns von Anif gehen würde. Eine nördlichere Routenführung über weniger dicht besiedeltes Gebiet ist aufgrund der erforderlichen Stabilisierungsstrecke technisch nicht umsetzbar. Im Gegensatz zu Freilassing, wo man möglichst präzise gebündelte Anflüge für günstiger hält, möchte man seitens der Gemeinde Anif die Anflüge als Sichtflug gestreut halten, weil damit von vielen Piloten ein engerer Anflugbogen, der über weniger besiedeltes Gebiet führt, genutzt werden kann. Auch am Flughafen Wien wird eine Bündelung im Endanflug möglichst vermieden, um eine Extrembelastung der unmittelbar darunter Wohnenden zu vermeiden. Aufgrund dieses Punktes, sowie dem generellen Argument, dass von Norden kommende Anflüge über Süden aufgrund des Kurvenschubs die zu verteilende Gesamtlärmmenge erhöhen, und daher eher Abflüge als Anflüge nach Süden verlagert werden sollten, gibt es zu diesem RNP Anflug im BBFS derzeit keinen Konsens.

Wir sind der Meinung, dass wir mit obigen Untersuchungen die Routenmöglichkeiten weitgehend ausgeschöpft haben. Die Lage des Flughafens inmitten der umgebenden Berge lässt aus technischer Sicht keine weitreichenden Änderungen zu.

Zum Thema Entwicklung Flugvolumen / Fluglärm:

Einleitend muss die Pauschalunterstellung falscher österreichischer Zahlen zurückgewiesen werden. Wir können in unserer Stellungnahme darauf auch nicht eingehen, solange die Anschuldigungen nicht konkretisiert werden.

Da in der Diskussion häufig Zahlen für Linie/Charter, den IFR-Verkehr sowie den Gesamtverkehr inkl. VFR vermischt werden, ist hier Transparenz erforderlich. Beim IFR-Verkehr handelt es sich um den nach Instrumentenflugregeln abgewickelten Verkehr, d.h. im wesentlichen Linie, Charter und Geschäftsflüge. Bei dem nach Sichtflugregeln abgewickelten VFR-Verkehr handelt es sich vor allem um einmotorige Propellerflugzeuge, um Hubschrauber und um Militärmaschinen.

In der Beilage befindet sich eine Zusammenstellung folgender Daten:

Beilage 1a: Entwicklung der Flugbewegungen und Passagiere im kommerziellen Verkehr (d.h. Linie und Charter) 2005 - 2015

Beilage 1b: Entwicklung der Flugbewegungen der Allgemeinen Luftfahrt 2005 - 2015

Beilage 2: Aktuelle Aufteilung zwischen Instrumenten- (IFR) und Sichtflug (VFR) 2012-2015

Beilage 3: Direkte Überflüge von Bayern bei Starts und Landungen

Beilage 4: Fluglärmentwicklung (energieäquivalenter Dauerschallpegel LDN 6 verkehrsreichste Monate) 1990 - 2015

Beilage 5: Maximalschallpegel Messstellen Bayern

Beilage 6: Betroffenheitsanalyse Dauerschallpegel LDEN Bayern und Land Salzburg

Die im Positionspapier bzw. dessen Anlage getroffenen Aussagen zur Mengen- und Lärmentwicklung möchten wir wie folgt kommentieren:

Die Behauptung, dass die Belastungen fast ausschließlich zu Lasten Bayerns gehen, ist sowohl was die Anzahl der Flüge als auch die Belastung durch den Dauerschallpegel betrifft, falsch. Es werden hier die Tatsachen nicht erwähnt, dass erstens die Lärmbelastung durch den Flugverkehr nicht nur aus Linien- und Charterflügen resultiert, und zweitens, dass ein Großteil der Starts nach Norden ausschließlich über österreichisches Gebiet geht. Aus Beilage 3 ist ersichtlich, dass 39% der IFR-Flüge und (geschätzte) 71% der VFR-Flüge, insgesamt somit 55% der Flugbewegungen nur über österreichisches Gebiet gehen. Aus Beilage 6 geht hervor, dass nur im Bereich zwischen 55 und 60 dB Dauerschallpegel ein Belastungsverhältnis Bayern : Österreich von 53 : 48% besteht. Sowohl in den stark belasteten Bereichen >60dB als auch in den untersuchten Bereichen <55 dB ist der Österreich-Anteil je nach Lärmkategorie zwischen 81 und 100%.

Die Beilagen 1a und 1b zeigen klar, dass die Anzahl der Flugbewegungen bei Linie und Charter zwar in Abhängigkeit der politischen und wirtschaftlichen Lage schwankt, dass sich jedoch im langjährigen Trend sowohl beim kommerziellen Verkehr als auch bei der Allgemeinen Luftfahrt eher eine abnehmende Tendenz zeigt. Dies hängt auch mit der teilweisen Substitution kleinerer Fluggeräte (Turboprops) durch größere Maschinen zusammen.

Was die Entwicklung der Flugbewegungen im Jahr 2016 betrifft, so haben die gesamten Flugbewegungen (Linie, Charter, Allgemeine Luftfahrt) im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zu 2015 um 2,8%, der kommerzielle Verkehr (Linie, Charter) jedoch um 6,1 Prozent abgenommen. Bei den Passagierzahlen beträgt der Rückgang 2,8 Prozent. Dies ist sicherlich durch die momentane Krisensituation in diversen Ländern bedingt.

Es ist richtig, dass bei ausschließlicher Betrachtung von Linien- und Charterflügen aktuell (1.1.2016 - 24.7.2016) der Anteil Süd von 10% im Jahr 2015 auf 9 % zurückgegangen ist. Wir sind uns im BBFS einig, dass hier gegengesteuert werden muss (siehe im nachfolgenden Kapitel beschriebene Maßnahmen).

Die Analyse der Fluglärmentwicklung (Beilage 4) zeigt, dass der Fluglärm an den einzelnen Messstellen zwar seit 1990 bedingt durch die technische Entwicklung der Fluggeräte zurückgegangen ist, dass er sich im letzten Jahrzehnt aber auf weitgehend gleichem Niveau eingependelt hat. Da unser Ziel die Reduktion desselben sein muss, beschäftigt sich der BBFS auch mit einer Reihe von Maßnahmen, welche die durch den Flugbetrieb entstehende Gesamtlärmmenge reduzieren sollen.

Zu der in der Anlage zum Positionspapier angeführten massiven Zunahme des Maximalschallpegels ist zu sagen, dass an der Messstelle Freilassing die Anzahl der Erreichung eines Pegelwerts > 75 dB im Jahr 2015 gegenüber 2014 um 166 abgenommen, jene der Erreichung eines Pegels <= 75 dB um 460 bei unverändertem Dauerschallpegel zugenommen hat. Dies hängt unmittelbar mit der gegenüber 2014 gestiegenen Anzahl an Linienflügen zusammen.

Zum Thema Flugverteilung / Belastung:

Diskussionsgegenstand ist hier vorrangig die Verteilung der IFR-Flüge (2015 49,5% aller Flüge).

VFR - Flüge (2015 50,5% aller Flüge) sind zu unterteilen in Platzrunden und sonstige Sichtflüge. Erstere werden zum größten Teil über Österreich abgewickelt. Sonstige Sichtflüge erfolgten 2015 zu 63% (Starts) bzw. 58% (Landungen) über den Süden und nur zu 37% (Starts) bzw. 42% (Landungen) über den Norden.

In der Sitzung des BBFS vom 2. und 3. Mai 2016 hat der Vertreter der Austro Control eine prozentuelle Nord-Süd-Verteilung für IFR-Flüge von 70:30 bei den Starts und 85:15 bei den Landungen als Maximum, unter außer Acht lassen von Wetter und Performance, geschätzt. In der nachfolgenden Diskussion wurden diese Werte von den deutschen Vertretern vorerst als Zielwerte akzeptiert, wobei darauf hingewiesen wurde, dass die Forderung nach weiteren Verschiebungen von N nach S bzw. von NW nach NO aufrecht bleibt.

In einer Arbeitsgruppensitzung am 20.5.2016 wurde dann begonnen, die pauschalen Zielwerte konkret in Zielwerte für einzelne Flugrouten herunter zu brechen. Dabei herrschte auch Einvernehmen darüber, die über Bayern führende Perex-Route zu streichen, die neuen Tauernrouten zu forcieren und den sogenannten Circling RWY33 für Südanflüge so weit wie möglich durch den RNAV VISUAL V RWY 33 Anflug zu ersetzen. „Noch zuzuordnende“ Positionen, die auch die Prüfung von Entlastungsmöglichkeiten des NW-Abflugs einschließen, sollten in einer weiteren Arbeitsgruppensitzung nach Prüfung der flugtechnischen Möglichkeiten einzelnen Routen zugeteilt werden (siehe Beilage 7, Verhandlungsunterlage Routenbelegung). Leider gab es hier durch das Ausscheiden der bayerischen Vertreter eine Unterbrechung, es soll jedoch in Sitzungen der betreffenden Arbeitsgruppe so weiter verhandelt werden, dass bis zur nächsten Sitzung des BBFS im September Ergebnisse vorliegen.

Bei Erreichen der vorgenannten Zielwerte würde sich das Verhältnis Nord/Süd beim IFR-Verkehr von 88,9 : 11,1 im Jahr 2015 auf 77,25 : 22,75 verändern.

Unter Einbeziehung der Sichtflüge (ohne Platzrunden), deren Lärmentwicklung aufgrund der sehr unterschiedlichen Fluggeräte und einem sehr unterschiedlichen Flugverhalten jedoch schwer mit einem IFR-Flug zu vergleichen ist, verschiebt sich das Verhältnis Nord/Süd von 71 : 29 auf 63 : 37.

Das Verhältnis der direkten Überflüge Bayern / Österreich im IFR-Verkehr würde von 62 : 38 auf 50:50 zurückgehen, womit sich unter Berücksichtigung der Sichtflüge ein deutlicher Überhang der Belastungen auf österreichischer Seite ergeben würde.

Zum Thema flugtechnische Verfahren:

ILS RWY33

Ein ILS (Instrumenten Landesystem) zum Flughafen Salzburg Piste 33 ist aufgrund der Topographie nicht realisierbar. Der bei einem ILS zur Anwendung kommende Geradeausanflug würde sowohl vertikal als auch lateral sprichwörtlich ‚durch die Berge‘ führen.

Hier sind auch in Zukunft keine Änderungen bzw. Erweiterungen der Möglichkeiten zu erwarten.

Opposite RWY

Der Flughafen Salzburg ist – wie viele andere Flughäfen in ähnlicher topographischer Lage – nicht von beiden Seiten gleichwertig nutzbar. Die Nähe und Höhe der Berge im Süden bei

gleichzeitig flachem Gebiet im Norden führt automatisch zu einer Situation, die einem Kopfbahnhof nicht unähnlich ist.

Nur unter erheblichem technischem Aufwand bzw. unter bestimmten Wetterbedingungen kann der Bereich südlich des Flughafens überhaupt genutzt werden. Sämtliche Möglichkeiten werden in Salzburg genutzt, die Umsetzung weiterer Optionen ist wie im BBFS dargestellt für die Zukunft geplant.

Der Umsetzungsgrad ist nicht nur – selbstverständlich – im Einklang mit allen anwendbaren internationalen und nationalen Regeln. Darüber hinaus ist die Austro Control hier absolut in einer Vorreiterrolle im internationalen Vergleich.

Landeverbot bei mehr als 5kt Rückenwind

Diese Maßnahme wäre wohl technisch umsetzbar, würde aber den Flughafen bei bestimmten Wetterbedingungen und Ausrüstungsgrad der Luftfahrzeuge komplett sperren. Es gäbe dann einfach keine Anflüge mehr, weil vom Süden keine nutzbare Option zur Verfügung steht.

Überflughöhe von 750m

Die Forderung im Papier ist nicht präzise – es ist nicht ausgeführt, wo diese Höhe erreicht werden sollte.

Unabhängig davon sind sämtliche Abflugstrecken von Piste 33 im Einklang mit internationalen und nationalen Normen erstellt.

Die vorgeschriebenen Steiggradienten müssen immer auch einen Ausfall eines Triebwerkes berücksichtigen (auch mit einem Triebwerk muss die Strecke geflogen werden können).

Wie aus den Flugspuren klar ersichtlich (Stichprobe 1.8.2016) kommen Überflüge (Gebiet ist nicht definiert) in Höhen von unter 750m so gut wie nie vor. Sämtliche Abflüge von Piste 33 in Richtung NO oder NW hatten im Bereich der Saalach bereits Höhen von mehr als 900m erreicht.

Zum Thema Betriebszeiten, Deckelung, sonstige Maßnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung:

Naturgemäß ist das Thema Betriebszeiten ein sehr kontroversielles. Der BBFS hat jedoch immer die Meinung vertreten, dass eine gute Anbindung des Flughafens Salzburg an die großen Hubs für die Region von großer Bedeutung ist und nicht in Frage gestellt werden kann. Gute Anbindung heißt, dass auch die Anschlussflüge in den Hubs zu insbesondere für Geschäftsleute akzeptablen Zeiten erreichbar sind.

Die im Positionspapier verlangten Betriebszeiten erfüllen diese Anforderung nicht und werden daher vom BBFS nicht mitgetragen. Und der Ansatz, außerhalb der gewünschten Zeiten den Flugbetrieb über Österreich abzuwickeln, ist wohl - abgesehen von den flugtechnischen Gesichtspunkten - ebenfalls nicht konsensfähig. Es ist auch zu bemerken, dass kein deutscher Vertreter im BBFS im Zuge der diesbezüglichen Diskussion eine derartige Forderung gestellt hat.

Wir verhandeln derzeit mit dem Flughafen Randzeitenregelungen im Bereich von 1 Stunde in der Früh sowie Regelungen betreffend Einhaltung des Nachtflugverbots / Flugverspätungen am Abend. Eine Einigung auf diesem Sektor muss Teil des erwähnten Gesamtpaketts zur Verbesserung der Situation sein.

Die Deckelung von Flugbewegungen ist ein wesentliches Thema im BBFS. Seitens der Eigentümer hat man nunmehr Verhandlungsbereitschaft zur Deckelung mittels eines Lärmkorsetts, d.h. dem Einfrieren einer Lärmkurve als Basis, gezeigt. Dies ist in der Praxis



sicherlich ein komplexes Thema. Verhandlungen im BBFS haben hierzu noch nicht begonnen.

Wesentlich weiter sind wir bei der Verhandlung einer Erweiterung der Förderung von Lärmschutzmaßnahmen. Abgesehen von einer bereits zugesagten räumlichen Erweiterung des förderbaren Bereichs gehen die Überlegungen dahin, die Kriterien der Förderwürdigkeit vom derzeitigen Dauerschallpegel um die Erreichung einer gewissen Anzahl von zu definierenden Maximalschallpegeln zu erweitern. Selbstverständlich sind diese Förderungen auch Bürgern in Bayern zugänglich, sofern die Kriterien erfüllt werden.

Weitere Vorgangsweise:

Am 19. und 20. September 2016 findet die nächste Sitzung des BBFS statt. Es wird angestrebt, in dieser Sitzung ein Gesamtpaket zur Entlastung der Anrainer zu finalisieren, mit dessen Umsetzung dann auch unmittelbar begonnen werden soll.

Bis dahin sollen Sitzungen der zuständigen Arbeitsgruppe stattfinden, in welcher seitens der Austro Control die aktuellsten Berechnungen der zur Diskussion stehenden Flugrouten-Änderungen präsentiert und Empfehlungen zur Beschlussfassung für den gesamten BBFS ausgearbeitet werden sollen.

Parallel dazu werden Verhandlungen mit dem Flughafen zu den Themen Betriebszeiten und Förderungsmodell geführt, sowie Möglichkeiten der Lärmreduktion durch bauliche und organisatorische Änderungen bei den Rollwegen geprüft.

Im weiteren wird es die Aufgabe des BBFS sein, ein Monitoring der Umsetzung der getroffenen Vereinbarungen sicherzustellen bzw. sich mit jenen Themen zu beschäftigen, die bislang aus Prioritätsgründen etwas nach hinten gereicht worden sind (z.B. Flying Bulls).

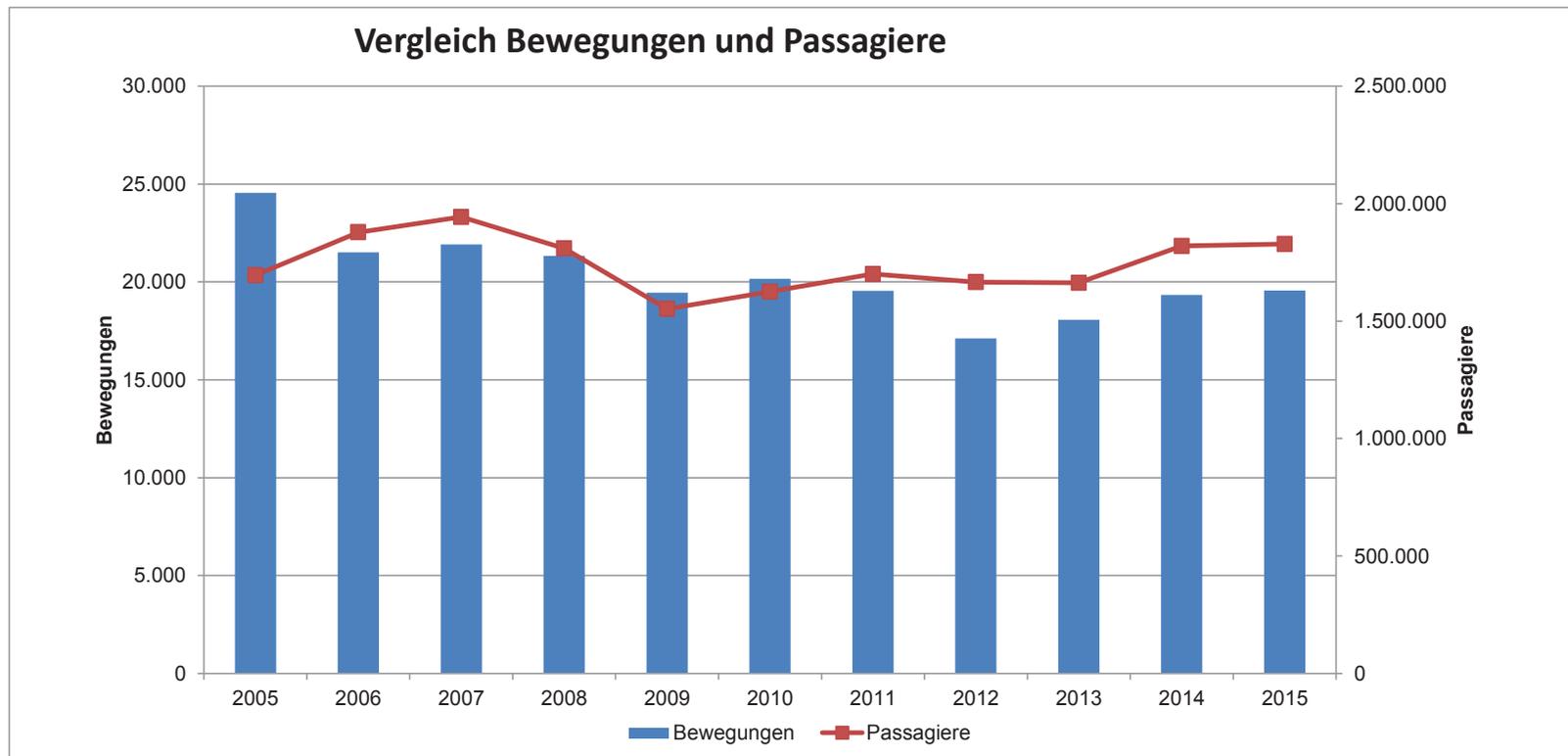
Der gesamte BBFS würde es begrüßen, wenn auch bayerische Vertreter wieder in das Gremium entsandt werden würden, sobald für diese sichtbar geworden ist, dass die bisherigen Bemühungen aller BBFS-Mitglieder auch tatsächlich merkbare, positive Auswirkungen auf die Lärmsituation der Anrainer gehabt haben.

Der BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

Salzburg, am 19.08.2016

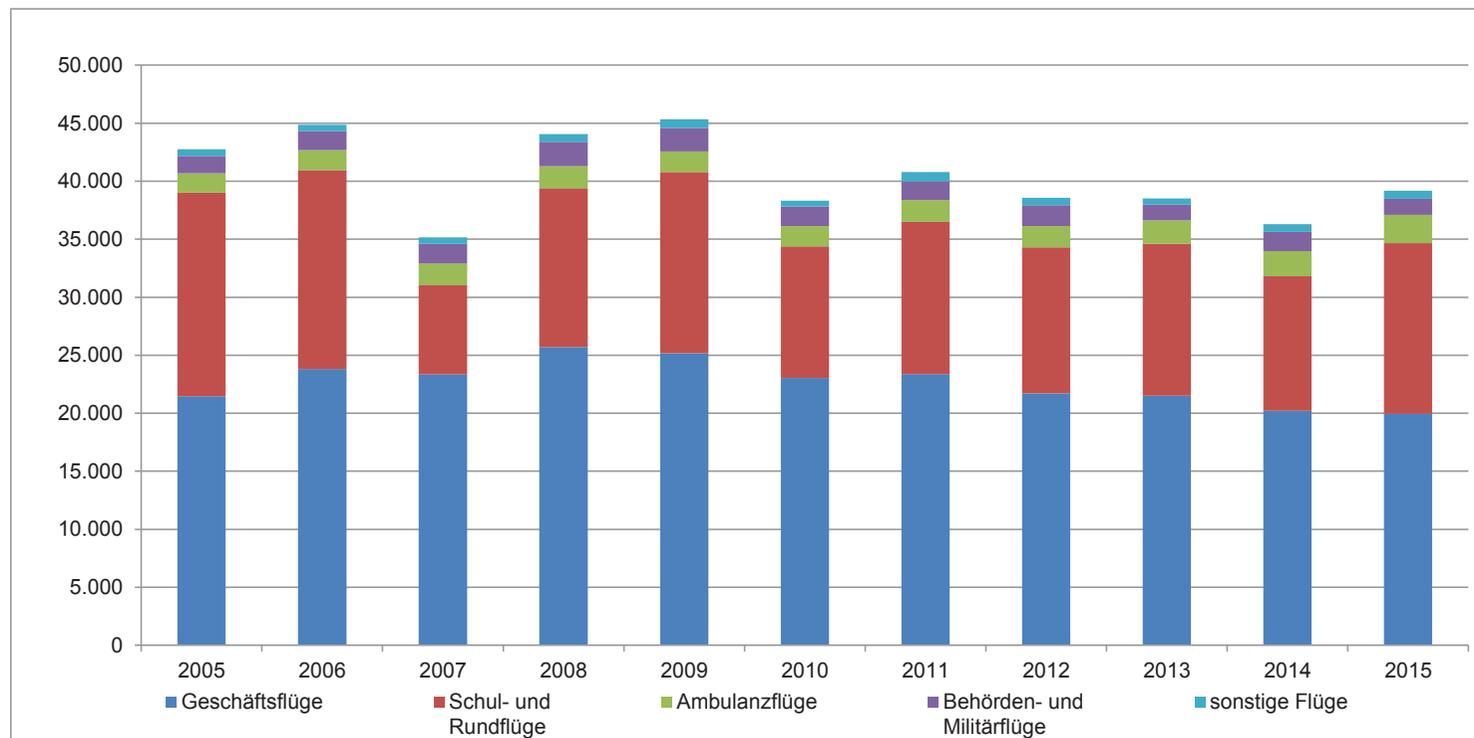
Entwicklung der Bewegungen und Passagiere im kommerziellen Luftverkehr

Jahr	Bewegungen				Passagiere			
	Linie	tour. Verkehr	Gesamt	Veränderung zum Vorjahr	Linie	tour. Verkehr	Gesamt	Veränderung zum Vorjahr
2005	17.647	6.907	24.554		929.796	765.634	1.695.430	
2006	14.805	6.706	21.511	-14,1%	1.114.542	763.724	1.878.266	9,7%
2007	15.370	6.548	21.918	1,9%	1.186.874	756.312	1.943.186	3,3%
2008	14.762	6.568	21.330	-2,8%	1.059.976	749.625	1.809.601	-7,4%
2009	14.426	5.030	19.456	-9,6%	957.495	594.659	1.552.154	-16,6%
2010	15.031	5.128	20.159	3,5%	1.018.605	607.237	1.625.842	4,5%
2011	14.776	4.772	19.548	-3,1%	1.113.238	587.745	1.700.983	4,4%
2012	12.584	4.538	17.122	-14,2%	1.093.205	573.282	1.666.487	-2,1%
2013	13.906	4.162	18.068	5,2%	1.135.639	527.195	1.662.834	-0,2%
2014	15.341	3.994	19.335	6,6%	1.320.660	498.860	1.819.520	8,6%
2015	15.863	3.693	19.556	1,1%	1.381.647	446.662	1.828.309	0,5%



Entwicklung der Bewegungen der Allgemeinen Luftfahrt

Jahr	Geschäftsflüge	Schul- und Rundflüge	Ambulanzflüge	Behörden- und Militärflüge	sonstige Flüge	Gesamt
2005	21.462	17.556	1.661	1.488	597	42.764
2006	23.805	17.158	1.711	1.631	562	44.867
2007	23.338	7.696	1.889	1.695	530	35.148
2008	25.698	13.710	1.896	2.107	658	44.069
2009	25.181	15.609	1.779	2.033	731	45.333
2010	23.050	11.336	1.755	1.688	503	38.332
2011	23.362	13.140	1.888	1.602	791	40.783
2012	21.703	12.601	1.839	1.802	622	38.567
2013	21.513	13.095	2.030	1.358	531	38.527
2014	20.217	11.576	2.185	1.658	670	36.306
2015	19.950	14.698	2.456	1.396	680	39.180





	Linie	tour. Verkehr	Allgemeine Luftfahrt	Gesamt	davon			
					IFR - Anteil		VFR - Anteil	
2012	12.584	4.538	38.567	55.689	28.872	51,8%	26.817	48,2%
2013	13.906	4.162	38.527	56.595	29.351	51,9%	27.244	48,1%
2014	15.341	3.994	36.306	55.641	29.385	52,8%	26.256	47,2%
2015	15.863	3.693	39.180	58.736	29.086	49,5%	29.650	50,5%
1 - 6 2016 *	7.990	1.942	16.762	26.694	14.804	55,5%	11.890	44,5%

Zum Vergleichszeitraum Jänner bis Juni 2015 verzeichnet der Salzburger Flughafen einen Rückgang bei den Gesamtbewegungen von 2,8 %.

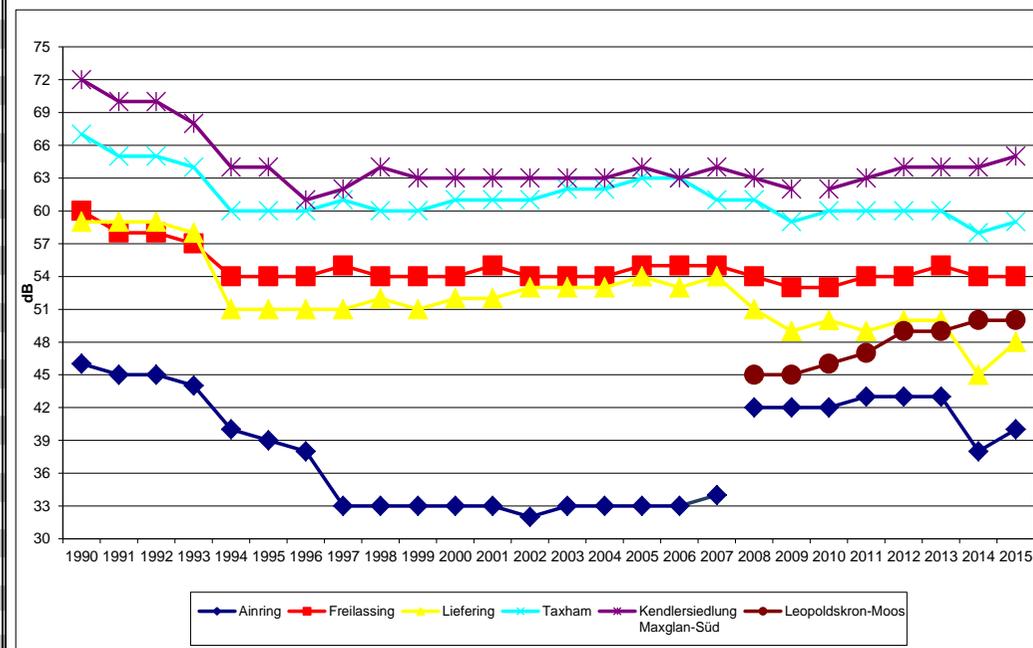
Direkte Überflüge Bayern

Instrumentenflüge (IFR)					
Starts	Ist 2015	hiervon	NW	NO	S
	<u>14.559</u>	<u>4.052</u>	<u>8.179</u>	<u>2.328</u>	
	100%	28%	56%	16%	
Landungen	Ist 2015	hiervon	N	S	
	<u>14.527</u>	<u>13.640</u>	<u>887</u>		
	100%	94%	6%		
Starts + Landungen	Ist 2015	hiervon	N	S	
	Summe	Summe	Summe	Summe	
	<u>29.086</u>	<u>25.871</u>	<u>3.215</u>		
	100%	88,9%	11,1%		
direkter Überflug Bayern (*)	18.122	61%			
Überflug nur Österreich	11.394	39%			
(*) NO- Abflüge Österreich, Landung R15 Visual zur Gänze Bayern zugerechnet (tatsächlich tlw. Österreich), R33 Circling beiden zugerechnet, daher in Summe doppelt enthalten					
Sichtflüge (VFR)		Ist 2015	absolut		
	Summe		Norden	Süden	
Platzrunden	12.735				
Starts sonstige Sichtflüge	8.439	3.122	5.317		
		37%	63%		
Landungen sonstige Sichtflüge	8.476	3.560	4.916		
		42%	58%		
<u>Sichtflüge gesamt</u>	<u>29.650</u>	<u>6.682</u>	<u>10.234</u>		
Schätzung direkter Überflug Bayern (**)	8.599	29%			
Schätzung Überflug nur Österreich	21.052	71%			
(**) hierzu gibt es keine laufenden Aufzeichnungen. Der Schätzwert resultiert aus einer Detailuntersuchung im Jahr 2008 anlässlich der Erstellung einer Entwicklungsprognose.					
Flugbewegungen gesamt					
direkter Überflug Bayern (*), (**)	26.721	45%			
Überflug nur Österreich	32.446	55%			

Fluglärmentwicklung 1990 - 2015

Energieäquivalente Dauerschallpegel LDN
6 verkehrsreichste Monate des Jahres

Jahr	Messstationen					
	Ainring	Freilassing	Liefering	Taxham	Kendlersiedlung Maxglan-Süd	Leopoldskron- Moos
1990	46	60	59	67	72	
1991	45	58	59	65	70	
1992	45	58	59	65	70	
1993	44	57	58	64	68	
1994	40	54	51	60	64	
1995	39	54	51	60	64	
1996	38	54	51	60	61	
1997	33	55	51	61	62	
1998	33	54	52	60	64	
1999	33	54	51	60	63	
2000	33	54	52	61	63	
2001	33	55	52	61	63	
2002	32	54	53	61	63	
2003	33	54	53	62	63	
2004	33	54	53	62	63	
2005	33	55	54	63	64	
2006	33	55	53	63	63	
2007	34	55	54	61	64	
2008	42 *	54	51	61	63	45
2009	42	53	49	59	62	45
2010	42	53	50	60	62 **	46
2011	43	54	49	60	63	47
2012	43	54	50	60	64	49
2013	43	55	50	60	64	49
2014	38	54	45	58	64	50
2015	40	54	48	59	65	50



* neuer Standort - Ainring / Heidenpoint ** neuer Standort ab Mai 2010 - Maxglan -Süd

Betroffenheitsanalyse Tag-Abend-Nacht-Lärmindex, 6 verkehrsreichste Monate 2015

Anzahl Hauptwohnsitze	> 35 dB		> 45 dB		> 55 dB		> 60 dB		> 65 dB	
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
Bayern	39.584	14,75%	21.130	18,98%	5.046	52,17%	58	7,06%	0	0,00%
Bundesland Salzburg (davon Stadt Salzburg)	228.864 (146.491)	85,25%	90.225 (75.921)	81,02%	4.626 (3.573)	47,83%	763 (592)	92,94%	51 (7)	100,00%
Gesamt	268.448	100,00%	111.355	100,00%	9.672	100,00%	821	100,00%	51	100,00%

Quelle: Magistrat Salzburg, Hr. DI FH Jell, Unterlage für BBFS vom 22.4.2016

Verhandlungsunterlage Routenbelegung

Instrumentenflüge (IFR) Starts Routen	Ist 2015 Summe	hiervon			Zielwert lt. BBFS 3.5.2016				
		NW Piste 33	NO Piste 33	S Piste 15	Maßnahme	NW neu Piste 33	NO neu Piste 33	S neu Piste 15	Summe
DE TSA	371	365		6		365		6	371
RTT	179	127		52		127		52	179
TRAUN	2.593	2.270		323		2.270		323	2.593
TITIG	526	443		83		443		83	526
SBG	96	71		25		71		25	96
PEREX (inkl. Tauernabflug)	1.243	776		467	Perex NW->Mondsee		776	467	1.243
SIMBA	6.551		5.747	804			5.747	804	6.551
LNZ	286		215	71			215	71	286
NEMAL	2.714		2.217	497			2.217	497	2.714
Summe Starts gesamt	14.559	4.052	8.179	2.328	noch zuzuordnen	-1.020	-1.020	2.040	
	100%	28%	56%	16%		2.256	7.935	4.368	14.559
						15%	55%	30%	100%
Norden gesamt	12.231	84%			Norden gesamt			70%	10.191
Süden gesamt	2.328	16%			Süden gesamt			30%	4.368
direkter Überflug Bayern (*)	4.052	28%			direkter Überflug Bayern (*)			15%	2.256
Überflug Österreich	10.507	72%			Überflug Österreich			85%	12.303
Instrumentenflüge (IFR) Landungen	Ist 2015 Summe	N Piste 15	S Piste 33						
R15 ILS	13.224	13.224				11.887			11.887
R15 visual	416	416				416			416
R33 Circling	430		430	Circling minimieren			80		80
R33 V Gaisberg	271		271				271		271
R33 Z Tauern	186		186	Tauern forcieren			486		486
R33 Gaisberg RNP (codiert)				noch zuzuordnen			1.387		1.387
Summe Landungen gesamt	14.527	13.640	887			12.303	2.224		14.527
	100%	94%	6%			85%	15%		100%
Starts + Landungen Instrumentenflüge (IFR) gesamt	Ist 2015 Summe	hiervon über		nach					
		Norden	Süden	Maßnahmen	Norden	Süden	Summe		
Starts	14.559	12.231	2.328	Starts	10.191	4.368	14.559		
Landungen	14.527	13.640	887	Landungen	12.303	2.224	14.527		
Flugbewegungen gesamt	29.086	25.871	3.215	Flugbewegungen gesamt	22.494	6.592	29.086		
	100%	88,9%	11,1%		77,3%	22,7%	100%		
direkter Überflug Bayern (*)	18.122	61%		direkter Überflug Bayern (*)		50%	14.639		
Überflug Österreich	11.394	39%		Überflug Österreich		50%	14.527		
	29.516						29.166		
(*) NO- Abflüge Österreich, Landung R15 Visual zur Gänze Bayern zugerechnet (tatsächlich tw. Österreich), R33 Circling beiden zugerechnet, daher in Summe doppelt enthalten									
Sichtflüge	Ist 2015 Summe	absolut							
		Norden	Süden	in %	Norden	Süden			
ohne Platzrunden									
Starts	8.439	3.122	5.317		37,0%	63,0%			
Landungen	8.476	3.560	4.916		42,0%	58,0%			
Flugbewegungen gesamt	16.915	6.682	10.233		39,5%	60,5%			