(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 05.05.2025)

Protokoll 37. Sitzung des
„BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“

Datum: 31. März 2025 / 10.00 Uhr bis 17:00 Uhr
Ort: Salzburger Flughafen GmbH / Sitzungszimmer Direktion

TOP 1: Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit
Anwesende (o.T.):
(Beilage 1, Anwesenheitsliste)
Karl Sengstbratl / Land Salzburg
Christina Rudorf-Ortner / Stadt Salzburg (bis 14:00 Uhr)
Astrid Rössler / ASA (ab 11:00 Uhr)
Günter Oblasser / ASA (bis 12:30 Uhr)
Christian Indinger / Gemeinde Hallein
Bernhard Dallner / Eurowings
Bernhard Söllner / ACG
Hermann Lutzenberger / Gemeinden Anif, Grödig, Elsbethen
Alexander Weiglhofer / SFG
Claudia Typelt / SFG
Norbert Gruber / SFG (ab 11:00 Uhr)
Alexander Klaus / SFG (bis 11:45 Uhr)
Claudia Schneeweiß / SFG
Ursula König / Moderation
Nicht anwesend (entschuldigt):
Meik Müller / ASA
Brigitte Grill / ASA
Stefan Brugger / Gemeinde Wals - Siezenheim
Leopold Tazreiter / Austrian Airlines
Walter Hager / ACG
Markus Pohanka / ACG

Das Protokoll der 36.Sitzung wurde mit E-Mail Beschluss vom 20.12.2024 genehmigt.

TOP 2: Tagesordnung Die TO ist Anhang des Protokolls (Beilage 2, genehmigte TO)
TO wird der Anwesenheit der Teilnehmenden angepasst.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 05.05.2025)

TOP 3: Informationsaustausch

Rückblick Presse „10 Jahre BBFS“
Beilage 3, Medienberichterstattung „10 Jahre BBFS“
Austrian Wings, Krone, dt. Medium Unvovr und auf der Website Salzburg Airport wurde über das Jubiläum berichtet.

Entscheidungsträger im Land informieren (Hr. Sengstbratl)
Sengstbratl: LH.-Stv. Schnöll und Mag. Alexander Diewald (Büroleiter LH Haslauer) erhalten regelmäßige Updates über den BBFS.
Auch beim anstehenden LH-Wechsel ist diese Informationsschiene garantiert und die Informationen gelangen weiterhin an die richtigen Entscheidungsträger.

Bezüglich der PFAS Thematik sowie der dringend erforderlichen Deponieverordnung steht Diewald in engem Austausch mit dem Umweltministerium. Das Land wird sämtliche notwendigen Schritte unternehmen, um das Thema weiter voranzutreiben. Die Deponieverordnung wird auch in der nächsten Landeshauptmannkonferenz auf der Tagesordnung stehen.

TOP 4: Informationen zur Terminalerneuerung

Weiglhofer: Das im Jahr 1966 errichtete Terminal-Grundgebäude sowie die in den Folgejahren hinzugefügten Zubauten werden in enger Abstimmung mit allen zuständigen Behörden umfassend erneuert und auf den aktuellen Stand der Technik gebracht. Ziel ist eine zukunftsfähige, funktional optimierte Infrastruktur. Einige Bauteile bleiben erhalten, andere müssen weichen.
Die wesentlichen Änderungen im Überblick:

- Terminal 2 wird künftig als zentrales Abfluggebäude genutzt.
- Die Check-in-Halle verbleibt am aktuellen Standort und wird entsprechend adaptiert.
- Der älteste Gebäudeteil im zentralen Bereich wird abgetragen und durch ein neues Ankunftsterminal inklusive EES ersetzt.
- Ein neu geplanter Verbindungsgang verknüpft Check-in und Abfluggebäude.
- Das bestehende HBS-Gebäude (Gepäckförderanlage) bleibt unverändert.
- Neue Business Lounge im Abflugterminal.
- Restaurant mit Aussichtsterrasse über der Check-in-Halle.

Im Fokus der Planung stehen:

- Kurze Wege durch eine ebenerdige Gestaltung.
- Maximale Flexibilität, z. B. durch die Integration von Swing-Gates.
- die Einbindung aller Nutzerinteressen.

Zudem werden die Bereiche Apron Control und Disposition zu einer operativen Einheit zusammengefasst. Die Wege für Flugzeugcrews bleiben weitgehend unverändert.
Kennzahlen:

- Anzahl der Gates: 10 (Reduktion von 14 auf 10)
- Check-in-Schalter: 22 (Reduktion von 36 auf 22)
- Gepäckrückgabebänder: 4 (Erweiterung von 3 auf 4)
- SIKOS: 6 (Reduktion von 11 auf 6)
- Reduktion der Spitzenstundenkapazität von derzeit max. 1.400 Pax auf ca. 1.000 Pax pro Stunde.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 05.05.2025)

Zeitplan: Die Umsetzung erfolgt in mehreren Phasen.

- Die Behördenverfahren sollen 2025 abgeschlossen sein, die Ausführungsplanung und Vergaben sind für 2026 vorgesehen.
- Der Start der vorbereitenden Maßnahmen wurde um ein Jahr verschoben – Grund dafür ist das Fehlen einer Deponieverordnung im Zusammenhang mit PFAS.
- Die eigentliche Bauausführung erfolgt in zwei Bauphasen von Süden nach Norden und soll bis 2031/2032 abgeschlossen sein.
- Teure Bauzeiten in der Nacht oder in Randzeiten sollen nach Möglichkeit vermieden werden. Es ist ein Zwei-Schichtbetrieb vorgesehen.

Betriebsführung während der Bauzeit:

- Während der Adaption der Check-in-Halle wird der gesamte Abflugbetrieb über Terminal 2 abgewickelt.
- Im Winter ist mit einer temporären Reduktion der Kapazitäten zu rechnen.
- Der Baustellenverkehr wird dem Verkehrsaufkommen an einem typischen Winter-Chartersamstag entsprechen.

Die Anrainerinnen und Anrainer werden über alle relevanten Maßnahmen laufend informiert, um größtmögliche Transparenz und Akzeptanz sicherzustellen.

TOP 5: Informationen zur Entwicklung und Zusammenarbeit mit der FLK
Söllner, Weiglhofer, Typelt:

- Thematik Kaindl-Schornstein (aus den Medien bekannt): Die Befürchtung, dass durch die Höhe des Schornsteins Abflüge nicht mehr nach Osten, sondern nur mehr nach Nordwesten stattfinden werden, ist lt. ACG unbegründet. Lediglich während der Bauzeit (Baukran) könnten tagesaktuell Flüge anders geleitet werden.
- Die Lärmmessstelle in Freilassing wird an den ursprünglichen Platz versetzt. Dazu gibt es einen Termin am 02.04.2025 in Freilassing.
- Die nächste FLK findet am 10.4.2025 statt.
- In einer Mittagsdiskussion in Radio Salzburg am 06. März 2025 wurde dem Anrainerschutzverband Freilassing eine Plattform mit allerdings überschaubarem Inhalt gegeben. Es herrscht eine grundsätzlich positive Stimmung gegenüber dem Flughafen. Die einzige negative Stellungnahme erfolgte vom Stv. des Anrainerschutzverbandes Freilassing.
- Derzeit ergibt sich für den BBFS kein Handlungsbedarf in Richtung FLK.

TOP 6: Arbeitsgruppe Daten und Transparenz
Stand der Dinge und Entwicklung WebTrak und InsightFull
Typelt: Beilage 4, Unterlagen SFG, Seite 3
Die Etablierung von WebTrak ist in der finalen Phase. Online Start erfolgt sobald wie möglich. Vorab werden die LFZ Halter über die Neuerung in informiert (erste Aprilhälfte).
Folgende Features sind hervorzuheben:

- Flüge (Kennzeichen, Flugnummer) werden mit einer Stunde Zeitversatz dargestellt,
- ausblendbarer Wetter-Layer,
- Darstellung der fixen Lärmmessstellen,
- manche Daten (z.B.: Abflughafen) kommen später ins System,
- System Aus - Roter Knopf bei Flugunfällen.

Der BBFS wird über den Online Start von WebTrak informiert - geplant Q2/25.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 05.05.2025)

InsightFull:
Das Basiskonzept steht. InsightFull soll in Q2/Q3 2025, nach erfolgter Einpflegung von Anpassungen und abgeschlossener Einschulung, in Betrieb gehen. Ein zweiwöchentlicher JF mit Envirosuite ist fixiert.

- Im WebTrak werden ausschließlich Flüge, die SZG als Ausgangs- oder Endpunkt haben, dargestellt.
- Überflüge, Flüge von Militär, Polizei und Rettung sowie Flüge der El Al werden nicht dargestellt.
- Für eine breite Nutzung werden die Texte ins Deutsche übersetzt bzw. eingesprochen.
- InsigtFull wird mit Fotos der SFG bestückt.
- Datum kann gesetzt werden → Verteilung für diesen Tag ersichtlich.
- Flughöhe über Standort ist ersichtlich.
- Lärm wird nur von den fixen Lärmstellen angezeigt (nicht entlang der gesamten Route).

Diskussion zu den gewünschten Datendarstellungen und Auswertungen
Söllner: Beilage 5, ACG Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Festlegung von Flugrouten

- Das Konzept zur Öffentlichkeitsbeteiligung wurde mit 18.02.2024 erfolgreich umgesetzt.
- Erfolgreicher Start Bürgerbeteiligungsverfahren auf Austro Control GmbH - Flugrouten
- Rund 600 Eingaben (hauptsächlich aus Wien) sind bisher über die Plattform erfolgt.
- Die eingelangten Anliegen wurden gesammelt, geclustert und zur Behandlung in der Gremiumssitzung vorbereitet. Die Clusterung erfolgt nach örtlichen und thematischen Interessen, um Schwerpunktgebiete oder -themen herauszuarbeiten.
- Zwei Gremiumssitzungen haben stattgefunden
- Die Erste Verbesserungsvorschläge sind bereits in Umsetzung.

zu Wien: Die Unterscheidung zwischen den Anflugrichtungen West und Ost war früher klarer nachvollziehbar. Aktuell zeigt sich eine nahezu gleichmäßige Verteilung des Flugverkehrs im Verhältnis 50:50.
Etwa 20 % des gesamten Flugaufkommens muss über Wien abgewickelt werden. Hintergrund ist eine klimatisch bedingte Veränderung der Windsituation, die zu einer Verschiebung der meteorologischen Rahmenbedingungen geführt hat.
Fast 90% der in Wien landenden Flugzeuge sind bereits mit der notwendigen Technik für RF-Verfahren ausgestattet. In Wien konnten mit RF-Turns in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden optimierte Flugrouten entwickelt werden. Die Ortskerne sind nun spürbar freier von Flugverkehr.

zu Salzburg: Seite 5 / Punkt 5
In Salzburg sind die Möglichkeiten bei An- und Abflügen aufgrund der speziellen Tal- und Gebirgslage sehr eingeschränkt. Es wird untersucht, ob durch den Einsatz hochtechnischer Abflugverfahren der Abflug vom Flughafen Salzburg hinsichtlich Lärmemissionen verbessert werden kann.
Es liegen erste Vorschläge für mögliche neue Abflugverfahren mit einem fix definierten Kurvenradius (RF-Turns) vor. In einem nächsten Schritt erfolgt eine vertiefende Prüfung und eine Analyse der Lärmemissionen.
Laut **Söllner** sollen RF-Turns dort eingesetzt werden, wo sie sinnvoll erscheinen. Durch eine Kanalisierung der Flugrouten können Lärmbelastungen gezielt gebündelt werden.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 05.05.2025)

Dabei ist zu beachten, dass bei der Einführung von RF-Verfahren nicht nur die erste Kurve, sondern die gesamte Flugroute ganzheitlich betrachtet werden muss.

In Salzburg ergibt sich folgendes Bild:
- N/W An- und Abflüge wurden bereits optimiert (Freilassing).
- Im Süden erfolgen An- und Abflüge derzeit noch nach herkömmlichem Muster.
- Für die Implementierung von RF-Verfahren gelten ICAO-Limitierungen – z. B. darf der erste Kurvenbeginn nicht vor einer Meile nach Pistenende liegen.
  Für den Flughafen Salzburg müsste diese Vorgabe angepasst werden, vergleichbar mit der sogenannten Hoffmann-Kurve am Flughafen Berlin, wo ein extrem früher Kurvenbeginn zugelassen wurde.

Lutzenberger:
Aktuell wird in den Südgemeinden die Auffassung vertreten, dass eine Streuung der Flugrouten einer Bündelung vorzuziehen ist.
Dabei stellt sich die grundsätzliche Frage: Sollen möglichst viele Menschen in geringerem Ausmaß belastet werden, wenn dafür andere Menschen noch stärker belastet werden müssen.

Oblasser: Bei der Festlegung von Flugrouten ist auch die Lage der Start- und Zielflughäfen zu berücksichtigen. Norddestinationen sollen über den Norden und Süddestinationen über den Süden geführt werden.
Für einen RF-Turn müsste es zu einer Verlängerung der Piste im Norden kommen.

Typelt: Bereits durchgeführte Messungen haben eine Mehrbelastung für Siezenheim und Taxham ergeben, wenn bei Südstarts die Stoppfläche mit einbezogen wird.

Beschluss: Eine Arbeitsgruppe wird die Optimierung der Südabflüge, die durch technische Neuerungen möglich werden, im Detail vertiefen, um sie im nächsten BBFS zu diskutieren. (Lead ACG/Söllner). Der gesamte BBFS wird über den Beginn der AG informiert und erhält eine Kurzzusammenfassung der Ergebnisse der AG.

Ev. weitere Anpassungen

TOP 7: Allgemeine Luftfahrt
Information zu den letzten Entwicklungen
Beilage 3, Unterlagen SFG, Seite 4-10
Gesamtüberblick Linie&Charter (Seite 5-7):
Seit dem Jahr 2016 gingen die Bewegungen (Landungen und Starts) um 19% zurück. Trotz des markanten Rückgangs konnten um 2,8% mehr Passagiere abgefertigt werden.
→ Flieger werden größer / Auslastung ist sehr gut
→ Forcast 2025 Passagiere ~ 2024
→ Forcast 2025 Flugbewegungen ~ 2024

Allgemeine Luftfahrt (Seite 8)
Die Flugbewegungen im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt sind nicht prognostizierbar, da hierfür keine vorherigen Anmeldungen vorliegen. Im Jahr 2024 entspricht das Niveau der Flugbewegungen in etwa jenem von 2019. Zudem ist ein verstärktes Aufkommen deutscher Militärflüge im Zusammenhang mit Truppenbewegungen festzustellen.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 05.05.2025)

Seite 9: Der Vergleich der Verkehrszahlen für Januar 2024 und Januar 2025 zeigt im Linien- und Charterverkehr einen Rückgang der Flugbewegungen um 3,7 % sowie der Passagierzahlen um 2,3 %. Im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt (GAC) ist hingegen ein leichter Anstieg der Flugbewegungen um 1,0 % zu verzeichnen.

Überblick über Winter-Tourismus Vorschläge zur Eindämmung der allgemeinen Luftfahrt an Wintersamstagen (Seite 10)

Der Vergleich der Wintersamstage 2023-2025 Bewegungen (Landungen und Starts) zeigt ein differenziertes Bild:

- Höheres LC Flugaufkommen an den englischen half term holidays,
- höheres VFR Flugaufkommen bei guten Wetterbedingungen,
- keine Platzrunden an den Winterchartersamstagen.

Für VFR-Flüge (Sichtflugregeln) wird durch den Piloten ein Flugplan eingereicht, jedoch erfolgt keine Slotvergabe.
Der Flughafen Innsbruck (INN) ist im Linienverkehr (LC) slotkoordiniert – diese Regelung gilt jedoch nicht für VFR-Flüge.

Söllner: Einige Flughäfen steuern das Aufkommen des VFR-Verkehrs mittels einer PPR-Regelung (Prior Permission Request). Eine solche Regelung wird durch ein NOTAM veröffentlicht. Piloten sind verpflichtet, im Rahmen der Flugvorbereitung sämtliche relevanten NOTAMs zum Ziel- und Ausweichflughafen zu berücksichtigen. Die Landefreigabe erfolgt durch den Flughafen, wobei eine Ablehnung ausschließlich aus kapazitätsbedingten Gründen (z. B. begrenzte Abstellflächen, Betankungsmöglichkeiten, Abfertigungskapazitäten, ACG) erfolgen darf – lärmschutzbedingte Ablehnungen sind nicht zulässig.
Sollte ein Luftfahrzeug trotz bestehender PPR-Regelung ohne Genehmigung anfliegen, ist im Sinne der Betriebspflicht dennoch eine Landung zu ermöglichen.
Langfristige betriebliche Einschränkungen werden über AICs (Aeronautical Information Circulars) kommuniziert.

Rössler: Die Aufteilung zwischen IFR LC, IFR GA und VFR ist in der Präsentation gut abgebildet.
Die Verkehrsspitzen früherer Jahre werden erfreulicherweise nicht mehr erreicht. Die Einhaltung von Ruhephasen ist sehr wichtig. Für deren positive Wahrnehmung ist ein gewisser Abstand zwischen einzelnen Verkehrsspitzen erforderlich. Für die Anrainer ist es besonders wertvoll, wenn in den Randzeiten (früher Morgen bzw. später Abend) keine Flugbewegungen stattfinden. Zusätzlicher VFR-Verkehr an stark frequentierten Chartersamstagen ist daher nicht zielführend und ist entbehrlich.

Die genaue Anzahl an verfügbaren Parkpositionen im GAC-Bereich lässt sich nicht pauschal festlegen, da der Flächenbedarf stark von der Größe der jeweiligen Luftfahrzeuge abhängt. Grundsätzlich stehen am Flughafen jedoch insgesamt 14 Parkpositionen für Linie /Charter zur Verfügung.

Typelt: Die Anzahl der Betriebszeitenüberschreitungen (Seite 11-13) ist deutlich zurückgegangen.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 05.05.2025)

Im Jahr 2025 wurden lediglich 2 Fälle verzeichnet. Dieser Rückgang wurde von den Anrainern lt. **Rössler** wohlwollend gespürt.
Hauptursachen für Verspätungen sind primär die Überlastung des Luftraums sowie witterungsbedingte Einflüsse. Da Verspätungen sowohl für Passagiere als auch für Airlines mit erheblichen Unannehmlichkeiten und Kosten verbunden sind, steht der Flughafen in kontinuierlichem Austausch mit den Fluggesellschaften, um betrieblich bedingte Verzögerungen möglichst zu vermeiden.

Rössler: Die Herausforderung besteht darin, dass sich Verspätungen im Tagesverlauf kumulieren und eine Verspätungsdynamik entsteht, bei der insbesondere die letzten Flüge des Tages die Folgen tragen. In diesem Zusammenhang stellt sich auch die Frage nach der Verantwortung für Betriebszeitenüberschreitungen.

Dallner: Die Slots für Linien- und Charterflüge werden zentral durch einen Supercomputer in Brüssel berechnet und zugewiesen. Verpasst ein Luftfahrzeug seinen zugewiesenen Slot, wird es im System neu gereiht und erhält einen späteren Zeitpunkt. Um Slotverluste zu vermeiden, prüfen Fluggesellschaften mögliche Alternativen, etwa durch geänderte Flughöhen oder alternative Flugrouten - auch im eigenen wirtschaftlichen Interesse. Probleme, wie etwa ein überschüssiges Gepäckstück, führen nicht mehr automatisch zu Verzögerungen und Standzeiten am Boden.

Die Definition gewerblicher Flug / privater Flug wurde als Beilage 8 zum Protokoll der 36. BBFS Sitzung verschickt. Es besteht eine einheitliche Terminologie.

TOP 8: Lärmentgelte
Beilage 6 Bericht Lärmabhängiges Landeentgelt gem.§4a FEG

Zusammenfassung der Diskussion:
Mengengerüste und Datengrundlagen
Hypothesen und Analyse der Wirkungen dieses Anreizsystems
Ev. Weiterentwicklung des Modells

Oblasser: Beilage 7, Auszug aus der ZFBB und Beispielrechnungen

- Ziel des Lärmentgeltgesetzes ist es, die Reduktion des Fluglärms zu fördern.
  Die aktuelle Lärmentgeltstruktur in Salzburg entspricht laut Oblasser nicht der gesetzgeberischen Intention. Insbesondere wird kritisiert, dass schwerere, lautere Flugzeuge teilweise finanziell begünstigt werden.
- Das derzeitige System basiert auf Lärmzertifikaten, nicht auf tatsächlich gemessenem Lärm. **Oblasser** hat sich mit der Gebührenordnung fast aller Flughäfen befasst und verweist auf internationale Praktiken (z. B. LHR), wo der spezifische Lärmpegel einzelner Flugereignisse zur Gebührenberechnung herangezogen wird. In Österreich fehlt diese direkte Kopplung. Der tatsächliche Lärm wird wahrgenommen, dieser soll gemessen werden und nach diesem soll abgerechnet werden.
  Laut = teuer!
- Bei der Ausgestaltung des Gebührenmodells wurde auf ein Bonus-Malus-System gesetzt, das auf der Anzahl der Sitzplätze pro Flugzeug basiert.
  Daraus ergibt sich, dass kleinere, oft lautere Flugzeuge stärker belastet werden, größere (auch lautere) Maschinen mit hoher Passagierzahl jedoch begünstigt sind.
  Beispiel: Ein Flugzeug, das sechsmal so laut ist, bekommt dennoch einen Preisnachlass, weil es viele Passagiere transportiert.

- Weiters wird die Vorgangsweise der Datenbereitstellung kritisiert und **Oblasser** hinterfragt die Übereinstimmung des aktuellen Lärmentgeltsystems mit den gesetzlichen Zielen zur Lärmminderung.

Weiglhofer:
- Die SFG sieht das System als einen Schritt in die richtige Richtung. Die Anzahl der kleinen LFZ ist gesunken, die großen LFZ sind besser ausgelastet.
- Der Hauptanteil der Beschwerden betrifft den Bereich General Aviation. Lediglich 2 Beschwerden haben einen A330 betroffen. Das größte LFZ, das derzeit in SZG landet ist die Boing 737 mit 185 Sitzen.
- Grundgedanke des Salzburger Modells: für kleinere lärmende LFZ soll die Landegebühr erhöht werden, größere LFZ mit vielen Passagieren sollen entlastet werden. „Kaffeehausflieger“ sind in SZG nicht erwünscht.
- Das Gebührenmodell für Salzburg wurde behördlich genehmigt und vom BMK für gut befunden.
- **Weiglhofer** betont die Komplexität des Gebührenmodells. Es wurden auch die Gebühren für Ground Handling und Parken erhöht. Außerdem ist es gesetzlich vorgeschrieben, die Gebühren im Nutzerausschuss (NA) zu diskutieren. Bei Verhandlungen mit Airlines und Flughafennutzern wird im Centbereich verhandelt.
- Aus dem Protokoll des NA, geht hervor, dass die Fluglinien sehr wohl auf die Gebührenstruktur eines Flughafens achten und die Flotteneinteilung, wenn möglich, danach richten.
- Das aktuelle Gebührensystem wird beibehalten.

Lutzenberger:
- Generell wird die Auswirkung des Modells gering sein, da die Fluglinien bei ihrer Einsatzplanung – abgesehen von den grundlegenden logistischen und kapazitätsmäßigen Vorgaben – die Gesamtkosten des Fluges bzw. der gesamten Rotation am betreffenden Tag im Auge haben werden und dabei der variable Teil der Landegebühr eine minimale Rolle spielen wird.
- Darüber hinaus wird das Modell der SFG, die Berechnung auf den einzelnen Sitzplatz abzustellen, zu einer Mehrbelastung der Allgemeinen Luftfahrt und einer Begünstigung von Linie/Charter führen.
- Da für die Anrainer das Lärmereignis unabhängig von der Anzahl der im LFZ vorhandenen Sitzplätze relevant ist, vermutet Lutzenberger, dass sich das vorgestellte Modell als nicht geeignet herausstellen wird, um einen Anreiz für merkbare Verbesserungen zu geben.
- Lutzenberger hinterfragt die Zielsetzung des Modells und sieht im aktuellen Modell eine Bestrafung des Kleinfluges und wenig Anreiz für Fluggesellschaften ihren Flugzeugmix zu verändern.
- Der Trend, dass leisere und sparsamere LFZ im Einsatz sind, ist nicht dem Entgeltsystem in SZG geschuldet. **Lutzenberger** hinterfragt, ob die Gebührenstruktur tatsächlich zu einer Reduzierung des Lärms führt, oder ob nicht andere Maßnahmen effektiver wären. Das derzeitige Modell ist sicher verbesserungswürdig.

Indinger:
- Im Großflugverkehr kann durch Flugzeugzusammenlegungen die Lärmbelastung reduziert werden.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 05.05.2025)

Dallner:

- Die gesamte Flotte einer Airline wird wirtschaftlich sinnvoll eingesetzt. Wo welcher Flieger stationiert ist, hängt auch von der Flottengröße ab. Eurowings hat derzeit nur einen Airbus A320 neo in der Flotte.
- Für den Flughafen LHR wurde der EW-Flugzeugmix aufgrund von Gebührendifferenzen angepasst.

Typelt:

- Der Flugzeugmix Top 10 von 2018 bis 2024 zeigt (Beilage 3, Seite 18), dass der Anteil der neuen LFZ-Typen auf 12,2% gestiegen ist. Skandinavische Fluglinien und Turkish Airlines haben bereites neue LFZ in der Flotte und setzen diese auch ein.
- Das neue Gebührenmodell wird seit einem Jahr eingesetzt und es ist noch zu früh, um die Auswirkungen abschließend zu bewerten. Gesamt wurden im ersten Halbjahr 2024 9.397 LFZ in den 4 Umweltgruppen mit einer Überdeckung von € 39.072,00 erfasst (Beilage 3, Seite 15-17).
- Seit dem 1.1.2025 ist ein Abschlag von -20% in der Gruppe SZG1 fixiert, um die Neutralisierung der Gruppen untereinander und den Abbau der Überdeckung aus 2024 zu erreichen.
- Mit 1.1.2025 wurde die bestehende Ausnahme der Anwendung des Lärmentgelts auf Hubschrauber aufgelassen.
- Es ist eine Tendenz zu leiseren LFZ im aktuellen Flugzeugmix erkennbar.
- In Salzburg hat man sich für ein System, das das jeweilige Lärmzertifikat eines LFZ als Basis hat, entschieden. Der tatsächlich empfundene Lärm hängt auch von der Wettersituation ab, die Lärmzertifikate sind eine objektive Basis. Aus Ressourcengründen kann als Basis nicht der tatsächliche Lärmwert, der jeden Tag anders sein kann, für die Berechnung der Gebühren herangezogen werden.
- Das System wurde dem BMK genehmigt und dem Nutzerausschuss vorgestellt und für gut befunden und wird beibehalten. SFG wird in einem Jahr wieder berichten.

Söllner:

- Das Ziel der Reduzierung des gesamten Flugverkehrs wurde erreicht, unabhängig von den spezifischen Maßnahmen der Umsetzung.

Rössler:

- Die Debatte zeigt das Dilemma und die Notwendigkeit, die Wirksamkeit des Lärmentgeltsystems kritisch zu hinterfragen. Lärmgebühren sollen Wirkung zeigen. Das Modell muss sich herantasten. Incentives sind zu begrüßen, aber der Berechnungsmodus ist nicht nachvollziehbar. Der Widerspruch in der Methodik ist nicht nachvollziehbar.
- Sollen möglichst viele Passagiere mit einem lauteren oder mit zwei leiseren LFZ befördert werden? Die Alternative wäre, ein LFZ das viele Passagiere transportieren kann und leise ist.

Sengstbratl:

- Ob das Modell eine Lenkungswirkung hat, kann nur in einem direkten Vergleich innerhalb einer bestimmten Fluglinie festgestellt werden. Z.B.: man weiß, welche Fluggeräte eine flydubai oder Ryanair hat und wie diese eingesetzt werden.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 05.05.2025)

Fragen, die noch zu beantworten sind:
Wie lautet die Zieldefinition des Systems? Und gibt es hier Unterschiede in den Vorstellungen der SFG und der Anrainer?
Sind die LFZ der Flying Bulls von den Ausnahmen betroffen?
Sind die aktuellen Ausnahmen gerechtfertigt?
Kann man die Gebühr zweckgebunden verwenden?
Darf ein Überschuss bleiben?
Aufkommensneutralität wurde lt. ASA noch nicht geklärt. Lt. SFG wurde diese Frage in der letzten Sitzung abschließend geklärt und soll nicht wieder aufgerollt werden. (Protokoll 36.Sitzung Seite 3)
Wie kann die Lenkungswirkung dargestellt werden?
Bekommt man eine Steuerungsmöglichkeiten oder sind es nur theoretische Wünsche nach leiseren LFZ?
Kann man die Wirkung ablesen, wenn man noch mehr Zahlen hat?
Wer sind die Zahler, wer sind die Profiteure des Systems?
Wie hoch ist die Landegebühr für einen Alpha Jet, die DC6, einen Airbus A320 neo, einen Airbus A320, eine Boeing 737-800 oder eine Boeing 737 Max 8?
Ergebnisse aus dem Nutzerausschuss?

Beschluss:
Zu den Zielen, Lärmminderung durch eine Reduktion der Anzahl der Flüge anzustreben, sowie im Linien- und Charterflugsegment Anreize für moderne, leisere Maschinen zu setzen, besteht Konsens. In der allgemeinen Luftfahrt wirken vor allem andere Maßnahmen der SFG positiv in die gewünschte Richtung, weniger Wirkung entsteht durch das derzeitige Lärmentgeltmodell. Der positive Trend, dass Airlines technische Neuerungen mit dem Einsatz leiserer Flugzeuge schrittweise einführen, lässt sich beobachten. Offen ist, wie das Lärmentgeltmodell hier angesichts vieler anderer Entscheidungskriterien für neue Maschinen mitspielt. Kein Konsens besteht von Anrainerseite zum Berechnungsmodell und dessen Auswirkungen, zu den Ausnahmen und zur Frage der Überdeckung (Aufkommensneutralität). Seitens der SFG wird betont, dass eine faire Datenbasis über Lärmzertifikate notwendig ist und eine ressourcen-schonende Bearbeitung möglich sein muss. Eine Abänderung des Lärmentgeltemodells ist von Seiten der SFG nicht geplant. Der BBFS beschließt das Modell weiter zu beobachten, den nächsten Bericht im Sommer 2025 zu übermitteln und in der Herbstsitzung des BBFS die Daten für speziell für Salzburg relevante Flugzeugtypen zu analysieren. In der Diskussion wird auch geprüft werden, wie sich die derzeit vorgesehenen Ausnahmeregelungen auswirken, und wie die Kosten unter den verschiedenen Nutzern verteilt sind.

TOP 9: Koordination in den Randzeiten
Erläuterung zum Dokument „Liste für BMK“ (Belage 3, Seite 20-21) und Beilage 7, 36.Sitzung BBFS
Die SFG meldet 1 x pro Jahr eine Liste mit Luftfahrzeugtypen inkl. SEL dB und dem Kapitel gemäß der internationalen Lärmzertifizierungsstandards (ICAO Annex 16 Chapter x). Es gibt Luftfahrzeuge, die gar nicht in Salzburg landen dürfen, solche, die in den Randstunden nicht erlaubt sind, einen Toleranzbereich, und moderne Maschinen, die keinen Einschränkungen im Flugplan unterliegen.
Basis für die ausgewiesenen Werte sind die aus den an der Messstelle 4 in Taxham gemessen Lärmwerten und den daraus berechneten SEL. Das ist die Basis für die

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 05.05.2025)

Slotkoordination. Es ist eine „lebendige“ Liste, die jeweils um neue LFZ-Typen (rot markiert) erweitert wird.
Diese Liste der Luftfahrzeuge erlaubt die Entwicklung der Typen von Luftfahrzeugen nachzuverfolgen.

TOP 10: Aktuelle und laufende Projekte

PFAS

Weiglhofer: Die Anlage zur Reinigung und Rückführung des Grundwassers ist seit Jänner 2024 in Betrieb und funktioniert zuverlässig. Eine Nachverunreinigung von oberflächlich eingetragenen Stoffen findet nicht mehr statt. Zusätzlich werden aktuell die vermutlich letzten Bodenaufschlussbohrungen durchgeführt, um die Altlast final abgrenzen zu können. Erst nach Vorliegen dieser Ergebnisse kann eine endgültige Abgrenzung des kontaminierten Bereichs erfolgen und mit Phase 2 begonnen werden. Ein konkreter Zeitpunkt dafür lässt sich derzeit noch nicht festlegen.
Das weitere Vorgehen in Bezug auf PFAS hängt maßgeblich vom Zustandekommen einer Deponieverordnung ab. Dabei sind sowohl rechtliche als auch technische Hürden zu berücksichtigen.

Sengstbratl: Das Land steht in dieser Angelegenheit in engem Austausch mit dem Bund. Betroffen sind auch zahlreiche Feuerwehren im Land, die – im Gegensatz zum Flughafen – keine finanzielle Unterstützung aus dem Altlastensanierungsfonds erhalten.
Rössler: Auch in Deutschland ist die Entsorgungssituation angespannt. Viele Deponien sind bereits ausgelastet, und es existiert eine reglementierte Tageshöchstmenge für die Annahme von Abfällen.
Die Tatsache, dass das Thema PFAS trotz seiner langjährigen Bekanntheit nur sehr schleppend voranschreitet – während weiterhin eine Belastung des Grundwassers stattfindet – löst Betroffenheit aus.
Im Land ist die „Austauschgruppe Wasser“ aktiv mit dem Thema PFAS beschäftigt.
Weiglhofer: Eine Bürgersprechstunde in Taxham hat wenig Zulauf gefunden. Es waren nur 3 Personen anwesend.
Typelt: Die Website des Flughafens zum Thema PFAS (Standort Flughafen) wurde im März aktualisiert. Für alle anderen Fragen zum Thema PFAS wird auf die zuständige Behörde (Land) verwiesen. Altlastensanierung Löschschaum
Das Umweltmonitoring ist fertig und online gestellt.

Der Flughafen Salzburg wurde unfreiwillig zum Pionier in der PFAS-Problematik, mit der, trotz aller Bemühungen, noch kein abschließender Umgang gefunden werden konnte.

Schallschutzprogramm (Beilage 3, Seite 23)
Typelt: Seit 01.01.2025 wurden 5 Anfragen davon 3 Anträge eingereicht, davon waren 2 Anträge förderwürdig.
Gesamtförderbilanz seit 1972:
Es wurden 790 Objekte mit Gesamtkosten von 4.412.121,93 € gefördert.

Weiglhofer:
Bauliche Entwicklungen

- Überdachung des Parkhauses ist abgeschlossen.

- 2 neue Photovoltaikanlagen (Dach Waschhalle, Dach und Fassade EES Halle in Planung).

SAF

- Sustainable Aviation Fuel ist ein Luftfahrttreibstoff, der aus nichtfossilen Rohstoffen nachhaltig hergestellt wurde. Gem. einer EU Vorgabe müssen 2% des Treibstoffes SAF sein. Seit 1.1.2025 in SZG im Einsatz.

HVO100:

- SFG hat im Herbst 2024 komplett von Diesel auf HVO100 umgestellt.
- Dieser Treibstoff bringt eine CO2 Einsparung von bis zu 95%.
- Bei der Neuanschaffung von Geräten oder Fahrzeugen stellt sich deshalb die Grundsatzfrage welche Antriebsart gewählt wird, da E-Fahrzeuge doch eine sehr viel höhere Anschaffungssumme haben. GPUs werden zum Großteil elektrisch betrieben. 8 Geräte sind geleast, sollen jedoch im Einsatz bleiben.
- Am Flughafen Salzburg werden bereits 43% des Fuhrparks elektrisch betrieben.
- **Dallner:** GPUs (Ground Power Units) werden von sämtlichen Luftfahrzeugen genutzt. Für den Betrieb der Klimaanlage ist eine GPU erforderlich, da diese nicht elektrisch betrieben werden kann, sondern Druckluft benötigt.
  Auf großen Flughäfen ist der Einsatz von Klimaschläuchen verpflichtend – Salzburg ist für eine derartige Infrastruktur jedoch zu klein.
- Am Flughafen Salzburg erfolgt derzeit eine schrittweise Umstellung auf elektrisch betriebene GPUs. Aktuell sind acht Elektro-GPUs im Einsatz, die – je nach Verfügbarkeit – eingesetzt werden.

Projekt Red Bull: Man befindet sich in Verhandlungen.

Hangarneubauten am Areal Nord: Innerhalb der bestehenden Flugplatzgrenzen entstehen als Ersatz für den Hangar 2 neue Hangars.

TOP 11: Aktionsplan Umgebungslärm
Rössler:
Zum Aktionsplan Umgebungslärm sind 15 Stellungnahmen beim BMK eingegangen – keine davon wurde berücksichtigt. Es ist nicht nachvollziehbar, dass sämtliche Rückmeldungen unbeachtet bleiben, während gleichzeitig Erwartungen geweckt und Aufwand erzeugt wird. Die Grundintention ist zwar sinnvoll, die Abwicklung ist jedoch nicht motivierend.

Typelt:
Der Flughafen hat keinen Einfluss auf die Abwicklung der Stellungnahmen. Seitens SFG wurden lediglich redaktionelle Änderungen eingemeldet.

Lutzenberger:
Auch auf die Stellungnahme der Gemeinden Anif, Elsbethen, Grödig und der Stadtgemeinde Hallein erfolgte keine Reaktion seitens des BMK. Es braucht einen klaren Ablaufplan: Wer ist Adressat der Eingaben, wer beurteilt die Stellungnahmen, und wer verarbeitet diese?

Die Abwicklung zeigt ein Governance-Problem auf übergeordneter Ebene auf und wird daher vom BBFS zur Kenntnis genommen und ad acta gelegt.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 05.05.2025)

TOP 12: Überprüfung Aktionsplan: erfolgt

TOP 13: Anpassung Homepage
Anpassung GO/ Namen Mitglieder erfolgt (Beilage 8, GO aktualisiert)

TOP 14: Arbeitspläne und nächste Schritte; Organisatorisches und Termin Herbst 2025
Die nächste Sitzung findet am 20.11.2025 von 10-17 Uhr am Flughafen Salzburg statt.

TOP 15: Rückbindung und Kommunikation nach außen
Über Kurzbericht und Protokoll samt Beilagen.

TOP 16: Allfälliges

- **Weiglhofer** hat an einem Treffen des DC3 Clubs teilgenommen.

Typelt:

- Aktuell gibt es kaum lokale Beschwerden über Fluglärm. Die wenigen Rückmeldungen stammen überwiegend aus weiter entfernten Gebieten.
  Die Platzrunde für Hubschrauber wurde bereits angepasst – seither liegt nur noch eine einzelne Beschwerde vor.

Rössler:

- Seit 2023 gibt es einen neuen Hubschrauberstützpunkt von Martin Kröll in Oberkrimml. Der ASA hat dazu eine UID Anfrage gestellt und den Luftfahrtbescheid angefordert. Diesen allerdings nur geschwärzt erhalten. Außerdem hat die Anfrage dem ASA eine Anzeige wegen Überschreitung des Wirkungskreises des Anrainerschutzverbandes eingebracht.

König bedankt sich bei allen Teilnehmern für die gute und konstruktive Sitzung und schließt um 15:30 Uhr**.**

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 05.05.2025)

Aktionsplan neu

Nr.	Wer	Sitzung	Was	Bemerkung	Zeitrahmen erledigt
1	MT		Kurzberichte der Sitzungen	laufend	
2	SFG		Fortschrittskontrolle anpassen	laufend	
3	AG Leiter		Protokolle der AGs verteilen	laufend	
4	Alle		Durchsicht Kurzbericht und Fortschrittskontrolle und Bekanntgabe der Änderungswünsche an Moderation bzw. SFG	laufend	
5	ACG	34.BBFS 13.11.23 36.BBFS 18.11.2024	Eintragung im Flugplan: „gewerblicher Flug“ ACG liefert ICAO Definition	wird dem Protokoll beigelegt → versendet an BBFS am 9.1.25 / Beilage 8 36.BBFS	erledigt
6	Stadt / Rudorf-Ortner	35.BBFS 29.04.2024 37.BBS 31.3.2025	Anrainervertretung Stadt mit Bürgermeister klären Es sollte auch einen Anrainer aus der Stadt im BBFS geben Rückmeldung von Rudorf-Ortner über den Stand der Dinge per Mail an gesamten BBFS vereinbart	In Vorbereitung Thema wird in 36. Sitzung aufgegriffen→ Antrag wurde gestellt und Thema wird weiterverfolgt	
7	ACG / Söllner	35.BBFS 29.04.2024	Ergebnisse aus Transparenz-Gremium aktiv an BBBFS weiterleiten		Erledigt In der 37.BBFS erfolgt
8	SFG / Typelt Weiglhofer	35.BBFS 29.04.2024 36.BBFS 18.11.2024	Modell Lärmentgelt: ► Klärung Diskrepanz zwischen Rechtsmeinung SFG		teilweise erledigt

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 05.05.2025)

		37.BBFS 31.3.2025	und dem BMK-Schreiben an ASA ► Differenzierung D und A ►Evaluierung der Wirksamkeit des Modells der SFG ►Klärung offener Fragen aus 37.BBFS Sitzung		
9	SFG	36.Sitzung 18.11.2024	Antrag an FLK - Vorsitzenden auf Übermittlung des Schriftsatzes zu TOP7 der FLK vom 7.11.2024		Erledigt Schriftsatz ist auf diesem Weg nicht zugänglich. →Anfrage wird offiziell auf Ministerebene abgearbeitet.
10	ACG	36.Sitzung 18.11.2024	Antrag zur Sichtung der Unterlagen zum Thema FLK und zur Weiterleitung an den BBFS, sofern diese Unterlagen öffentlich zugänglich sind		Siehe oben Erledigt
11	Land / Sengstbratl	36.Sitzung 18.11.2024	Rückbindung, dass die Historie zu BBFS/FLK bei neuen Entscheidungsträgern im Land nicht verloren geht		Erledigt: TOP 3 der 37. Sitzung vom 31.3.2025
12	ACG	37.Sitzung 31.3.2025	Gründung AG Südabflug →Information an BBFS		

Beilagen:
1 Anwesenheitsliste
2 genehmigte TO
3 Medienberichterstattung „10 Jahre BBFS“
4 Unterlagen SFG
5 ACG Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Festlegung von Flugrouten
6 Bericht Lärmabhängiges Landeentgelt gem.§4a FEG, Auszug aus der ZFBB und Beispielrechnung
7 GO aktualisiert per 29.4.2024

Anwesenheitsliste

37.Sitzung BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

Datum / Zeit: 31.03.2025 / 10.00 -17.00 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH / Sitzungszimmer Direktion

	Name Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	Unterschrift
1	SENGGTBRATL LAND SALZBURG	[signature]
2	KLAUS Alexander	[signature]
3	Christian Indinger	[signature]
4	Hermann Lutzenberger	[signature]
5	DALLNER EUROWINGS	[signature]
6	Zuderl-Ortner Stadtgemeinde Sbg.	[signature]
7	GÜNTER OBLASSER	[signature]
8	Bernhard Söllner	[signature]

Astrid Rössler [signature]

9	CLAUDIA TYPERT SFG	C. Typert
10	ALEXANDER WEIGLHOFER SFG	
11	Ursula König	
12	Claudia Schweiger	Schweiger
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		

BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg
37. Sitzung

Datum: 31. März 2025 / 10.00 bis 17.00 Uhr
Ort Sitzungszimmer
Moderation Ursula König

Tagesordnung (Vorschlag Moderation)

1. Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit
2. Tagesordnung
3. Informationsaustausch
   - Rückblick Presse „10 Jahre BBFS“
   - Entscheidungsträger im Land informieren (Hr. Sengstbratl)
   - ...

---

4. Informationen zur Terminalerneuerung
5. Informationen zur Entwicklung und Zusammenarbeit mit der FLK
6. Arbeitsgruppe Daten und Transparenz
   - Stand der Dinge und Entwicklung zu WebTrak und InsightFull
   - Diskussion zu den gewünschten Datendarstellungen und Auswertungen
   - Ev. weitere Anpassungen
7. Allgemeine Luftfahrt
   - Information zu den letzten Entwicklungen
   - Überblick über Winter-Tourismus Vorschläge zur Eindämmung der allgemeinen Luftfahrt an Wintersamstagen
8. Lärmentgelte:
   - Mengengerüste und Datengrundlagen
   - Hypothesen und Analyse der Wirkungen dieses Anreizsystems
   - Ev. Weiterentwicklung des Modells
9. Koordination in den Randzeiten
   - Erläuterung zum Dokument Liste für BMK, Beilage 7
10. Aktuelle und laufende Projekte:
    - PFAS
    - Schallschutzprogramm
    - bauliche Entwicklungen
11. Aktionsplan Umgebungslärm des BMK und Stellungnahmen
12. Überprüfung Aktionsplan
13. Anpassungen Homepage

---

14. Arbeitspläne und nächste Schritte; Organisatorisches und Termin Herbst 2025
15. Rückbindung und Kommunikation nach außen
16. Allfälliges

Medienberichterstattung
10 Jahre BBFS

Quelle: Website Salzburg Airport
Datum: 25.11.2024

BBFS (Bürger:innenbeirat Flughafen Salzburg) wird 10 Jahre alt

BBFS (Bürger:innenbeirat Flughafen Salzburg) wird 10 Jahre alt

BBFS (Bürger:innenbeirat Flughafen Salzburg) feiert 10 jähriges Bestandsjubiläum

Auf Initiative der Eigentümer des Salzburger Flughafens (Land Salzburg 75%, Stadt Salzburg 25%) und der Anrainerverbände in Österreich und Deutschland wurde 2014 ein „institutionalisierter Bügrer:innenbeirat“ ins Regierungsprogramm der Salzburger Landesregierung aufgenommen. Am 8. Mai desselben Jahres beschloss der Aufsichtsrat des Salzburg Airport die Geschäftsführung des Flughafens mit der Gründung zu beauftragen. Am 30. Juni 2014 wurde mit der Erarbeitung der Geschäftsordnung für das Gremium begonnen, in weiterer Folge gaben sich die designierten Gründungsmitglieder in den Sitzungen den künftigen Namen des Bürgergremiums – BBFS (Bürger:innenbeirat Flughafen Salzburg). „Was als Schlichtungsverfahren zur Lösung von Fluglärmkonflikten gestartet wurde, hat sich über die Jahre zu einem professionellen Arbeitsgremium entwickelt. Es werden Beschwerden und Anliegen diskutiert und Verbesserungen bei der Lärmbelastung sowohl im Nahbereich des Flughafens als auch entlang der Flugrouten verhandelt. Größere Fortschritte gab es bei Fördergeldern für Lärmschutzmaßnahmen und dem öffentlichen Zugang zu Flugspuren und Fluglärmmessungen,“ so der Vorstand des ASA (Anrainerschutzverband Salzburg Airport).

Seit 10 Jahren bereits tagen die Mitglieder des BBFS, um gemeinsam im Konsens Lösungen zu finden, die für die Bewohner im Einflussbereich des Salzburger Flughafens Verbesserungen herbeiführen. „Das 10-jährige Bestehen des BBFS ist nicht nur ein bemerkenswerter Meilenstein. Es ist auch ein eindrucksvolles Beispiel dafür, wie wichtig Dialog und Zusammenarbeit sind, um eine nachhaltige und zukunftsorientierte Entwicklung sicherzustellen und zugleich die Interessen aller Beteiligten ausgewogen zu

berücksichtigen. Mit der Institutionalisierung des BBFS hat Salzburg hier eine Vorreiterrolle eingenommen. Ich bin davon überzeugt, dass der Beirat auch in Zukunft eine entscheidende Rolle spielen wird. Ich danke allen Mitgliedern für ihr bisheriges Engagement und freue mich auf die weitere Zusammenarbeit," so der Aufsichtsratsvorsitzende des Flughafens, LH-Stv. Stefan Schnöll.

2014 waren auch die Vertretungen und der Schutzverband aus Deutschland Mitglieder des BBFS, diese sind aus dem gemeinsamen Dialog 2016 ausgetreten und haben den BBFS als Mitglieder verlassen. Basis für die Arbeit im BBFS sind tausende gesammelte Daten, gesetzliche Rahmenbedingungen und Wissen aus der Luftfahrtindustrie, das über die Jahre hinweg auf allen Seiten angesammelt wurde. „Ich freue mich als Bürgermeister der Stadt Salzburg, dass sich der Bürger:innenbeirat Flughafen Salzburg in den vergangenen 10 Jahren als wertvolles Bindeglied zwischen Flughafenbetrieb, Eigentümern, Anrainern und Beteiligten am Fluggeschehen etabliert hat. Als 25% Miteigentümer des Flughafens schätzen wir den konstruktiven Dialog und die wichtigen Impulse des BBFS sehr, denn gemeinsam und im Konsens kann man einfach mehr bewegen. Die Balance zwischen wirtschaftlichen Interessen und den Bedürfnissen der Anwohner:innen zu verbessern ist nicht leicht und wir danken allen Engagierten im BBFS für ihren Einsatz zum Wohle unserer Stadt," so Bernhard Auinger, Bürgermeister der Stadt Salzburg. Büger:innenbeschwerden und Anliegen werden offen diskutiert und Verbesserungen bei der Lärmbelastung sowohl im Nahbereich des Flughafens als auch entlang der Flugrouten auf Faktenlage verhandelt.

Größere Fortschritte gab es bei Fördergeldern für Lärmschutzmaßnahmen und dem öffentlichen Zugang zu Flugspuren und Fluglärmmessungen. Fakten werden sachgerecht und fair analysiert und dienen als Basis für die Arbeit im BBFS. Die regelmäßigen Sitzungen werden von einer externen allparteilichen Mediatorin moderiert, um sicherzustellen, dass allen BBFS Mitgliedern die Möglichkeit gegeben wird, offen Wünsche, Anträge und Beschwerden im Gremium einzubringen. Am Ende des Tages soll für alle BBFS Mitglieder eine einvernehmliche Lösung im Konsens gesucht und bestenfalls gefunden werden. „Nicht alle Probleme konnten gelöst, aber zumindest offen angesprochen werden. Das war möglich, weil eine funktionierende Gesprächsbasis und das Commitment zu Lösungen von allen Beteiligten vorhanden war. Aus Sicht des ASA hat sich der BBFS als Instrument für Dialog und Interessensausgleich gut bewährt und soll beibehalten werden," so der Vorstand des ASA.

Im Fokus der Bemühungen der BBFS Mitglieder steht die Erarbeitung von Grundlagen zur Umsetzung von lärm- und schadstoffmindernden Maßnahmen. „Ich begrüße die intensive und fachlich sehr fundierte Arbeit des BBFS und gratuliere zu 10 Jahren Dialog zwischen allen Beteiligten. Das gemeinsame Ziel, kontinuierlich Lösungen für eine Entlastung der betroffenen Kommunen herzustellen ist eine große Aufgabe, gerade wenn Maßnahmen im Konsens erarbeitet werden. Ich wünsche dem BBFS für die Zukunft die Erarbeitung tragfähiger Konzepte, die wirtschaftlich umsetzbar sind und zu Verbesserungen für die Salzburger Region und das benachbarte Bayern führen," so Flughafengeschäftsführerin Bettina Ganghofer.

Auch die Flugsicherung Austro Control ist von Anfang an konstruktiver Partner im BBFS. „Der BBFS hat sich in den vergangenen 10 Jahren zu einem wichtigen Gremium

entwickelt, um Fragen und Meinungen zum Thema Fluglärm in der Region rund um den Flughafen Salzburg zu sammeln und zu diskutieren. Austro Control kann im Rahmen dieses Prozesses Expertise zu allen Aspekten aus dem Bereich Flugsicherung einbringen. Konkrete Verbesserungsvorschläge, die aus den Beratungen des BBFS hervorgehen, können Eingang in die bei Austro Control etablierte Öffentlichkeitsbeteiligung zum Thema Flugrouten finden. Unser Ziel ist, es Bürgerinnen und Bürgern Gehör zu verschaffen und die Situation für alle zu verbessern. Der BBFS leistet dazu einen wichtigen Beitrag“, sagt die Austro Control-Geschäftsführung Elisabeth Landrichter und Philipp Piber anlässlich des 10-jährigen Bestehens des BBFS.

Ein besonderer Dank gilt auch den Vertretern der großen Airlines im BBFS. Mit ihrem technischen und fliegerischen Fachwissen konnten viele offene Fragen geklärt werden, warum Flugzeuge bei Landungen und Starts auch Grenzen haben und nicht alle Wünsche und Bedürfnisse erfüllt werden können. Die Ziele und Ergebnisse der Arbeiten im BBFS können laufend auf der Website des Bürgerbeirates unter www.bbfs.at eingesehen werden.

Quelle: Austrian Wings
Datum: 271124
LINK: Bürgerbeirat Flughafen Salzburg feiert 10 jähriges Bestehen | Austrian Wings

Bürgerbeirat Flughafen Salzburg feiert 10 jähriges Bestehen

Symbolbild Flugverkehr - Foto: www.der-rasende-reporter.info

Auf Initiative der Eigentümer des Salzburger Flughafens (Land Salzburg 75%, Stadt Salzburg 25%) und der Anrainerverbände in Österreich und Deutschland wurde 2014 ein „institutionalisierter Bügrerbeirat“ ins Regierungsprogramm der Salzburger Landesregierung aufgenommen.
Hinweis: *Die unsinnige Gender-Form, die der Bürgerbeirat Flughafen Salzburg in seiner Presseaussendung zum Thema als Kniefall vor der Politischen Korrektheit verwendet, wurde von Austrian Wings korrigiert, da diese sinnbefreite Verballhornung der deutschenSprache von einer überwältigenden Mehrheit der Bevölkerung sowie zahlreichen Sprachexperten abgelehnt wird. Der Bürgerbeirat Flughafen Salzburg wird daher gebeten, wieder zu einer normalen Sprache, wie sie von der überwiegenden Mehrheit der Bevölkerung gewünscht wird, zurückzukehren.*

Am 8. Mai desselben Jahres beschloss der Aufsichtsrat des Salzburg Airport die Geschäftsführung des Flughafens mit der Gründung zu
beauftragen. Am 30. Juni 2014 wurde mit der Erarbeitung der Geschäftsordnung für das Gremium begonnen, in weiterer Folge gaben
sich die designierten Gründungsmitglieder in den Sitzungen den künftigen Namen des Bürgergremiums – BBFS (Bürgerbeirat Flughafen
Salzburg). „Was als Schlichtungsverfahren zur Lösung von Fluglärmkonflikten gestartet wurde, hat sich über die Jahre zu einem
professionellen Arbeitsgremium entwickelt. Es werden Beschwerden und Anliegen diskutiert und Verbesserungen bei der Lärmbelastung

sowohl im Nahbereich des Flughafens als auch entlang der Flugrouten verhandelt. Größere Fortschritte gab es bei Fördergeldern für
Lärmschutzmaßnahmen und dem öffentlichen Zugang zu Flugspuren und Fluglärmmessungen,“ so der Vorstand des ASA
(Anrainerschutzverband Salzburg Airport).
Seit 10 Jahren bereits tagen die Mitglieder des BBFS, um gemeinsam im Konsens Lösungen zu finden, die für die Bewohner im
Einflussbereich des Salzburger Flughafens Verbesserungen herbeiführen.

Quelle: Uncovr
Datum: 251124
Inhalt: 10 Jahre Bürger:innenbeirat Flughafen Salzburg gefeiert; Gremium, das den Dialog zwischen Flughafen und Anrianern fördert; bedeutende Fortschritte bei Lärmschutzmaßnahmen und Transparenz von Fluglärmdaten.
LINK: 10 Jahre Bürger:innenbeirat Flughafen Salzburg gefeiert | uncovr | uncovr

Salzburg 10 Jahre Bürger:innenbeirat Flughafen Salzburg gefeiert

Der Bürger:innenbeirat Flughafen Salzburg (BBFS) feiert sein 10-jähriges Bestehen. Gegründet auf Initiative der Eigentümer des Salzburger Flughafens, hat sich der Beirat als wichtiges Gremium etabliert, das den Dialog zwischen Flughafenbetrieb und Anrainern fördert. Ursprünglich zur Lösung von Fluglärmkonflikten ins Leben gerufen, hat der BBFS bedeutende Fortschritte bei Lärmschutzmaßnahmen und der Transparenz von Fluglärmdaten erzielt. Die Mitglieder arbeiten kontinuierlich an Lösungen, um die Bedürfnisse der Anwohner und die wirtschaftlichen Interessen des Flughafens in Einklang zu bringen. Der Beirat wird von einer externen Mediatorin geleitet, um einen konstruktiven Austausch zu gewährleisten. Die Erfolge der letzten Jahre

Quelle: Krone
Datum: 281124
Inhalt: Bürgerbeirat Flughafen Salzburg feiert zehnjähriges Bestehen; Schlichtungsinitiative zur Lösung von Fluglärmkonflikten hat sich zu einem Vorzeigemodell entwickelt.

Bürgerbeirat Flughafen Salzburg feiert zehnjähriges Bestehen

Was als Schlichtungsinitiative zur Lösung von Fluglärmkonflikten begann, hat sich zu einem wahren Vorzeigemodell entwickelt.

Vor zehn Jahren wurde der Bürgerbeirat Flughafen Salzburg ins Leben gerufen – gemeinsam wurden Lösungen erarbeitet.

Auf Initiative der Salzburger Landesregierung, gemeinsam mit der Stadt Salzburg und Anrainerverbänden, wurde der Bürgerbeirat Flughafen Salzburg (BBFS) ins Leben gerufen. Ziel war es, ein institutionelles Forum zu schaffen, das offene Kommunikation zwischen Betroffenen und Entscheidungsträgern ermöglicht.
Mit einem klaren Fokus auf den Interessensausgleich werden Anliegen der Anwohner nicht nur diskutiert, sondern aktiv nach Lösungen gesucht. Dabei spielen Fakten, fundierte Analysen und die Expertise aus der Luftfahrtindustrie eine zentrale Rolle. Ein besonderer Verdienst des BBFS ist die Reduktion der Lärmbelastung im Nahbereich des Flughafens sowie entlang der Flugrouten. Dies gelang unter anderemdurch die Bereitstellung von Fördergeldern für Lärmschutzmaßnahmenund die Öffnung von Daten zu Flugspuren und Lärmmessungen.
Der BBFS ist ein Paradebeispiel dafür, wie Anrainerinteressen, wirtschaftliche Ziele und technische Rahmenbedingungen miteinander in Einklang gebracht werden können.

BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

37. Sitzung
31.März 2025

Salzburg Airport
W.A.MOZART

TO Pkt 3.

Rückblick Presse 10 Jahre BBFS

Salzburg Airport
W.A.MOZART

TO Pkt 6.

Arbeitsgruppe Daten und Transparenz

Arbeitsgruppe Daten und Transparenz

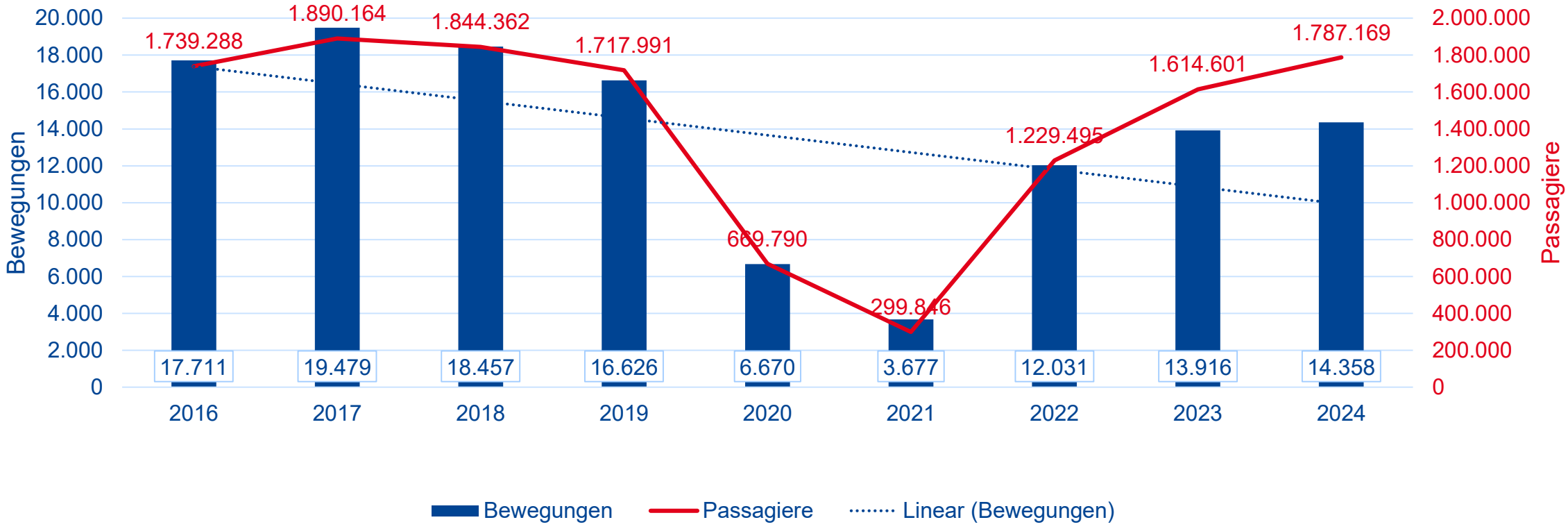
- ✓ WebTrak:
- ✓ Arbeiten schon sehr weit fortgeschritten
- ✓ Info an Halter erfolgt in der 1. Aprilhälfte
- ✓ Launch geplant Q2

- ✓ InsightFull:
- ✓ Basiskonzept steht
- ✓ Anpassungen sind im Laufen
- ✓ Launch geplant Q2/Q3

TO Pkt 7.

Allgemeine Luftfahrt

Entwicklung Bewegungen und Passagiere LC seit 2016



Seit dem Jahr 2016 gingen die Bewegungen um 19% zurück. Trotz des markanten Rückgangs konnten um 2,8% mehr Passagiere abgefertigt werden.

Salzburg Airport
W.A.MOZART

Passagieraufkommen Linie und Charter

Pistensperre 24.04.- 28.05.2019

Jahr	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Forecast 2025
Linie	1.334.536	499.402	278.546	1.067.543	1.067.543		
Charter	383.455	170.388	21.300	161.952	161.952		
Gesamt	**1.717.991**	**669.790**	**299.846**	**1.229.495**	**1.614.601**	**1.787.169**	**ca. 1.796.000**
Abweichung zum Vorjahr		**-61,0%**	**-55,2%**	**410,1%**	**31,3%**	**10,7%**	

Salzburg Airport W.A.MOZART

Flugbewegungen Linie und Charter

Pistensperre 24.04.- 28.05.2019

Jahr	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Forecast 2025
Linie	13.362	5.274	3.285	10.426	10.426		
Charter	3.264	1.396	392	1.605	1.605		
Gesamt	**16.626**	**6.670**	**3.677**	**12.031**	**13.916**	**14.358**	**ca. 14.320**
Abweichung zum Vorjahr		**-59,9%**	**-44,9%**	**327,2%**	**15,7%**	**3,2%**	

Salzburg Airport
W.A.MOZART

Flugbewegungen Allgemeine Luftfahrt

Pistensperre 24.04.- 28.05.2019

Jahr	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Geschäftsflüge	18.466	16.240	21.372	23.881	22.249	20.985
Schulflüge	17.669	15.815	16.413	13.417	16.770	13.323
Ambulanzflüge	2.903	2.668	2.787	3.157	3.272	3.488
Behörden- und Militärflüge	1.675	1.388	1.507	1.529	2.051	2.015
Sonstige Flüge	507	308	322	287	327	226
Gesamt	41.220	36.419	42.401	42.271	44.670	40.037
Abweichung zum Vorjahr	-1,2 %	-11,6 %	16,4 %	-0,3 %	5,7 %	-10,4%

Salzburg Airport W.A.MOZART

Vergleich Jänner und Februar 2024/2025

Jan - Feb	Bewegungen LC	Passagiere LC	Bewegungen GAC
2024	3.171	401.366	5.831
2025	3.053	392.255	5.888
Abweichung	-3,7%	-2,3%	+1,0%

Salzburg Airport
W.A.MOZART

Wintersamstage 2023 – 2025 - Bewegungen

Datum	IFR LC	IFR GA	VFR	Einsatzflüge	Gesamt
07.01.2023	172	11	73	16	272
14.01.2023	180	10	35	12	237
21.01.2023	177	23		2	202
28.01.2023	179	22	3	10	214
04.02.2023	182	19		10	211
11.02.2023	204	38	27	12	281
18.02.2023	203	71	10	14	298
25.02.2023	197	45	4	14	260
04.03.2023	195	34	50	22	301
11.03.2023	182	8	10	14	214
18.03.2023	161	20	97	20	298
25.03.2023	140	29	13	11	193
Summe	2.172	330	322	157	2.981
% Anteil	72,9%	11,1%	10,8%	5,3%	

Datum	IFR LC	IFR GA	VFR	Einsatzflüge	Gesamt
06.01.2024	153	31	0	8	192
13.01.2024	151	17	5	10	183
20.01.2024	159	13	70	10	252
27.01.2024	161	17	33	16	227
03.02.2024	165	30	26	18	239
10.02.2024	185	45	37	16	283
17.02.2024	189	56	6	8	259
24.02.2024	187	36	40	15	278
02.03.2024	182	19	27	8	236
09.03.2024	163	29	45	8	245
16.03.2024	143	20	12	12	187
23.03.2024	130	25	10	4	169
30.03.2024	106	25	26	10	167
Summe	1.921	332	337	135	2.725
% Anteil	70,5%	12,2%	12,4%	5,0%	

Datum	IFR LC	IFR GA	VFR	Einsatzflüge	Gesamt
04.01.2025	150	31	39	10	230
11.01.2025	155	22	18	12	207
18.01.2025	149	24	40	16	229
25.01.2025	153	34	46	16	249
01.02.2025	157	36	6	20	219
08.02.2025	161	28	35	19	243
15.02.2025	186	48	31	25	290
22.02.2025	182	51	77	14	324
Summe	1.293	274	292	132	1.991
% Anteil	64,9%	13,8%	14,7%	6,6%	

Legende:
IFR: Instrumentenflüge
LC: Linie und Charter
GA: Allgemeine Luftfahrt
VFR: Sichtflüge (nur Allgemeine Luftfahrt)
Einsatzflüge: Polizei und Rettung

Betriebszeitenüberschreitungen Landungen

Monat	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Jänner	4	2	0	0	0	0	2	3	2
Februar	4	4	0	2	0	0	0	3	0
März	0	5	3	1	0	0	6	4	
April	2	2	1	0	0	5	0	2	
Mai	10	6	1	0	0	7	7	8	
Juni	15	6	5	0	0	16	9	11	
Juli	18	5	4	0	0	13	14	9	
August	11	7	3	0	0	13	10	12	
September	8	6	0	0	0	5	8	6	
Oktober	3	2	1	0	0	6	8	4	
November	1	3	1	0	0	0	9	0	
Dezember	4	0	1	0	2	4	10	5	
Summe	**80**	**48**	**20**	**3**	**2**	**69**	**83**	**67**	**2**
Gesamtbe-wegungen	**19.479**	**18.457**	**16.626**	**6.670**	**3.677**	**12.031**	**13.916**	**14.358**	**3.053**
%-Anteil	**0,41 %**	**0,26 %**	**0,12 %**	**0,05 %**	**0,06 %**	**0,58 %**	**0,60 %**	**0,47 %**	**0,07 %**

Betriebszeitenüberschreitungen Landungen

Verspätungsgrund	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Wetter / Enteisung	22	9	0	0	20	14	17	2
Technical	20	7	2	2	11	2	9	
Verkehrsüberlastung	6	4	1	0	38	64	41	
Streik	0	0	0	0	0	3	0	
Summe	**48**	**20**	**3**	**2**	**69**	**83**	**67**	**2**

Uhrzeit	Landungen 2024	Prozentsatz 2024	Landungen 2025	Prozentsatz 2025
23:00 - 23:05 Uhr	19	28,4%	0	0,0 %
23:06 – 23:10 Uhr	7	10,4%	0	0,0 %
23:11 – 23:15 Uhr	12	17,9%	0	0,0 %
23:16 – 23:30 Uhr	14	20,9%	0	0,0 %
>23:30 Uhr	15	22,4%	2	100,0 %
Summe	**67**	**100,0%**	**2**	**100,0 %**

Salzburg Airport
W.A.MOZART

Betriebszeitenüberschreitungen Starts

Monat	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Jänner	0	0	0	0	0	3	0	0
Februar	0	0	0	0	0	1	0	0
März	0	0	0	0	0	0	0	
April	0	0	0	0	0	0	0	
Mai	0	0	0	0	0	0	0	
Juni	1	0	0	0	2	0	0	
Juli	0	0	0	0	0	0	0	
August	0	0	0	0	0	0	0	
September	0	0	0	0	1	0	0	
Oktober	0	0	0	0	0	0	0	
November	0	0	0	0	0	0	0	
Dezember	0	0	0	0	0	0	0	
Summe	**1**	**0**	**0**	**0**	**3**	**4**	**0**	**0**

Verspätungsgründe 2018	
1	Wetter / Enteisung

Verspätungsgründe 2022	
3	Wetter / Enteisung

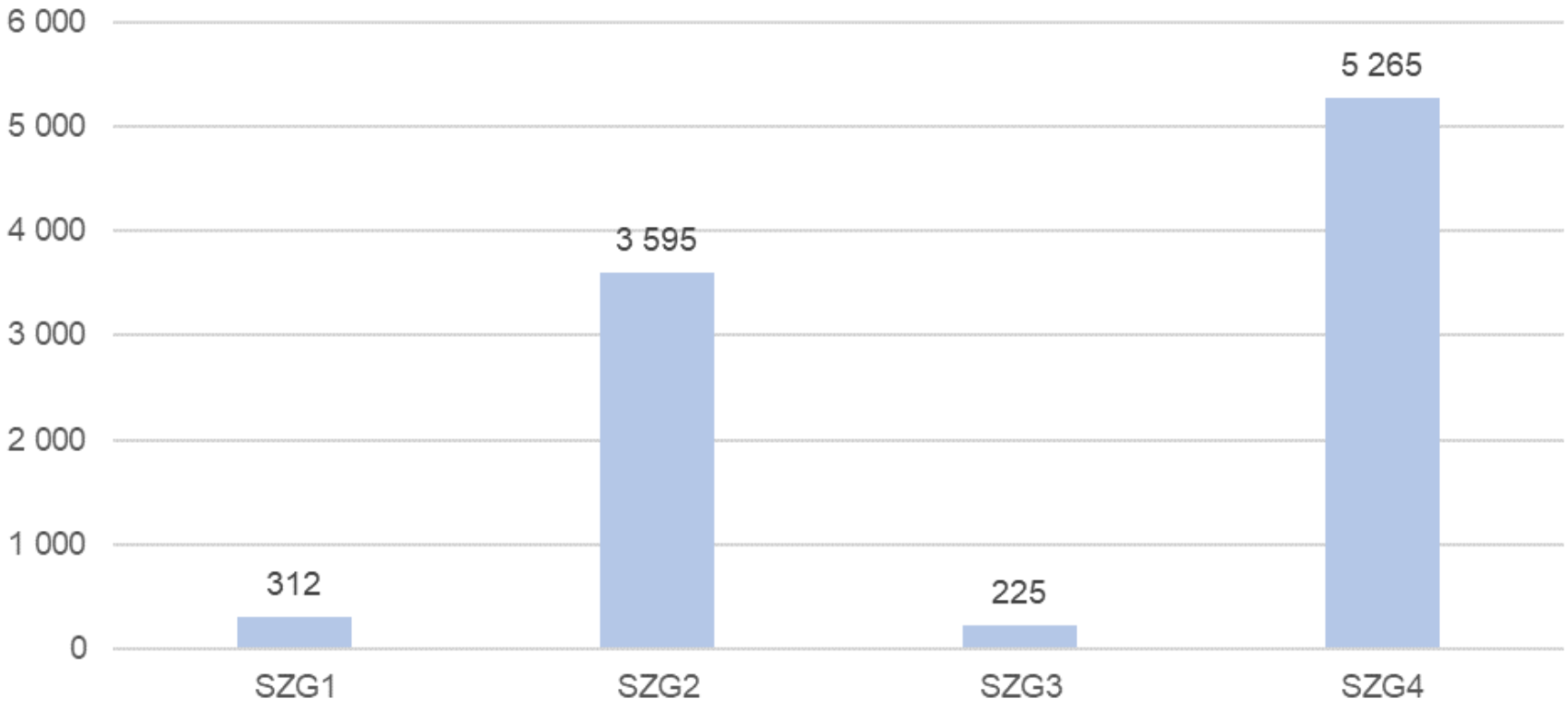
Verspätungsgründe 2023	
4	Wetter / Enteisung

Salzburg Airport
W.A.MOZART

TO Pkt 8.

Lärmentgelte

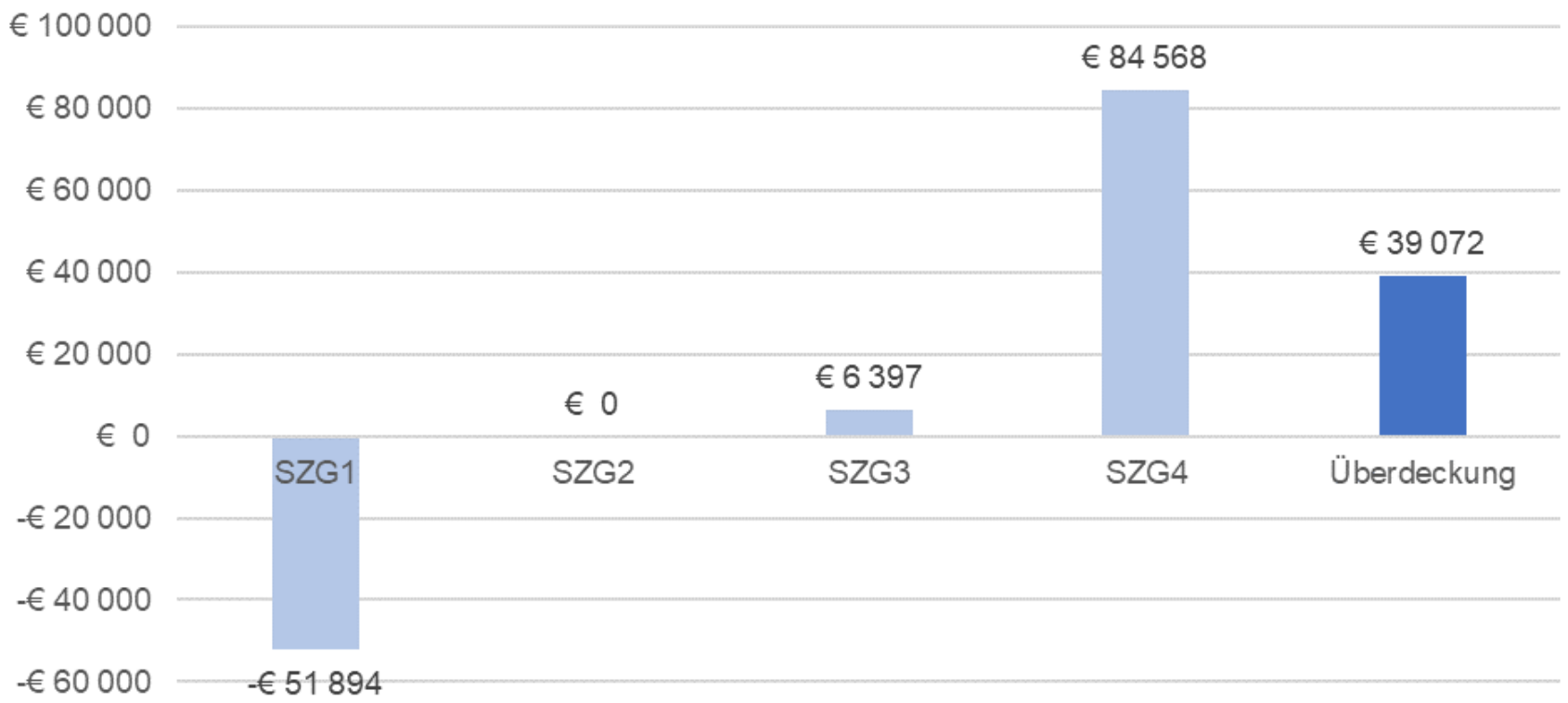
erfasste LFZ im 1. Halbjahr 2024



gesamt 9.397 erfasste LFZ

Salzburg Airport
W.A.MOZART

Überdeckung 1. Halbjahr 2024



Überdeckung 1. HJ rund € 39.000

Salzburg Airport
W.A.MOZART

Anpassung Umweltgruppen

Gültig per 01.01.2024

	Auf / Abschlag
SZG 1	-10%
SZG 2	0%
SZG 3	3%
SZG 4	10%

Gültig per 01.01.2025

	Auf / Abschlag
SZG 1	-20,0%
SZG 2	0%
SZG 3	3%
SZG 4	10%

Neutralisierung der Gruppen untereinander + Abbau der Überdeckung aus 2024

Per 01.01.2025 wird die derzeit bestehende Ausnahme der Anwendung des Lärmentgelts auf Hubschraubern aufgelassen.

Flugzeugmix – TOP 10 2018 – 2024

Jahr	SEL in dB		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	ARR	DEP							
Airbus A319	80,7	91,6	2.654	3.600	2.054	1.587	3.995	4.162	3.014
Airbus A320	79,6	92,1	4.173	2.541	1.198	768	2.967	4.478	5.296
Airbus A320 neo	78,7	84,6		186	186	104	544	392	566
Airbus A321	81,8	93,1	280	290	182	28		178	380
Airbus A220-300 *	78,3	85,7			44			56	
Airbus A321 neo *	80,3	90,2					78	48	386
ATR 72	79,6	81,6				48	234	266	188
Avroliner RJ 100	79,7	87,4	152	116					
Boeing 737 MAX 8	80,4	87,6				194	748	844	750
Boeing 737 MAX 9 *	81,7	90,6						56	
Boeing 737-300	82,4	93,9	170	114					
Boeing 737-700	80,3	91,0	386	302	228	52	248	100	108
Boeing 737-800	81,1	91,4	2.274	2.650	1.510	296	2.326	2.710	2.616
Canadair Regional Jet 900	80,6	89,2			114	78	106	140	694
DeHavilland Dash 8-400	78,1	82,1	4.305	3.332	608				
Embraer 170	80,1	92,3	84						
Embraer 190/195	81,4	92,6	3.427	2.945	302	410	308	198	
Fokker 100	81,5	92,1							
Summe Top 10			**17.905**	**16.076**	**6.426**	**3.565**	**11.554**	**13.628**	**13.998**
Gesamtbewegungen			18.457	16.626	6.670	3.677	12.031	13.916	14.358
%Anteil Top 10			97,0%	96,7%	96,3%	97,0%	96,0%	98,0 %	97,5%
%Anteil neue LFZ-Typen			0,0%	1,1%	3,5%	8,1%	11,4%	10,2 %	12,2%

- * Top 11 – 13 im Jahr 2023
- Wurden in die Liste aufgenommen, da es sich um neue LFZ-Typen handelt

2024 – zusätzliche Bewegungen neue LFZ-Typen:
A220-300: 56
B737-Max 9: 22

Salzburg Airport W.A.MOZART

TO Pkt 9.

- Koordination in den Randzeiten – Erläuterungen zum Dokument Liste für BMK

Koordination in den Randzeiten

2024 für BMK.xlsx
08.08.2024/GU/ct

Salzburg Airport
W. A. MOZART

RICHTLINIEN ZUR FLUGPLANKOORDINATION IN DEN RANDSTUNDEN

SEL AM MESSPUNKT 4 - TAXHAM

FASSUNG: 2024

LANDUNG

Randstunden: 22:00 - 22:59 Uhr

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL		FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Keine Planung während der gesamten Betriebszeit ab W08/09				Uneingeschränkte Planung während der Betriebszeiten		
B727	87,2	3		A220/BCS3	78,3	4
B732 (73A)	86,0	3		A318	82,7	3
B743	91,2	3		A319	80,7	3
B747SP	89,1	3		A320	79,6	3
DC10	88,7	3	1	A320neo	79,7	4
DC9	86,2	3		A321	81,8	3
MD81	84,3	3		A321neo	80,3	4
MD82	84,3	3		A340	83,1	3
MD83	85,3	3		AN24	79,4	3
MD87	84,7	3		AR1	79,7	3
MD88	88,1	3		AR7	80,7	3
TU154	91,9	3		AR8	79,2	3
				AT42	82,0	3
Keine Planung in den Randstunden				AT43	82,7	3
				AT45	80,4	3
A300	87,4	3		AT72	79,6	3
A310	86,5	3		B717	78,3	3
AN26	88,3	3		B733	82,4	3
B744	90,0	3		B735	83,6	3
B767	86,7	3		B736	83,3	3
B777	85,9	3		B737	80,3	3
IL96	86,3	3	1	B737-8 Max	81,1	4
L1011	89,3	3		B737-9 Max	81,7	4
YK42	85,5	3		B738	81,1	3
				B739	83,5	3
Toleranzbereich				B757	83,5	3
				B788	81,6	4
A330	84,3	3		BA46	79,4	3
B734	84,3	3		BE1	81,9	3
TU204	84,5	3		CL65	79,4	3
				CR7	83,5	3
				CR9	80,6	3
				D328	80,5	3
				DH4	78,1	3

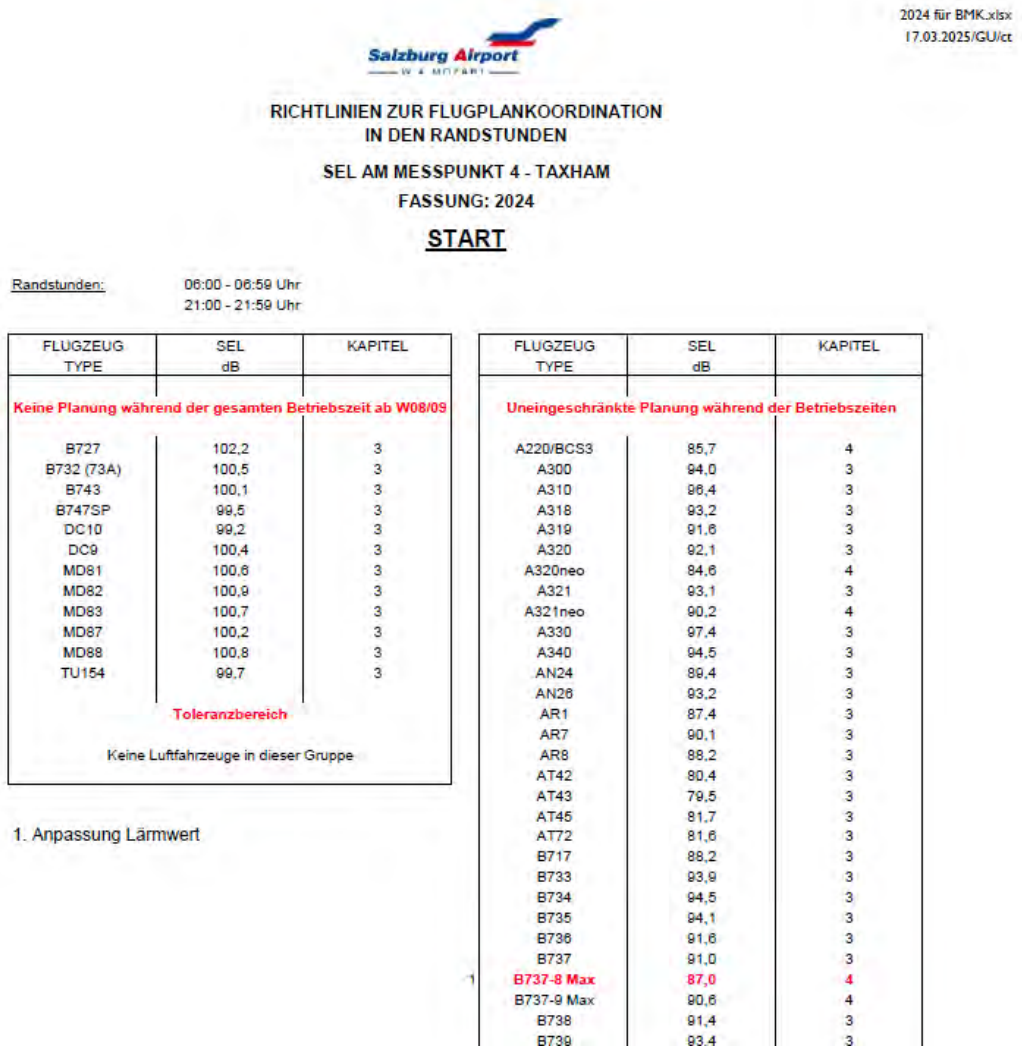
1. Anpassung Lärmwert

Seit der Wintersaison 2008/2009 (W08/09) gelten folgende Regelungen:

- Zwischen 22:00 und 23:00 Uhr Ortszeit sind Landungen nur bei gewerbsmäßigen Flügen und nur mit LFZ gestattet, welche an der Lärmmessstelle 4 (Taxham) 84 dB SEL nicht überschreiten.
- Berücksichtigung einer Toleranz von +1dB SEL.
- LFZ < 84 dB SEL können während der gesamten Betriebszeit geplant werden, ebenso die LFZ im Toleranzbereich.
- Ab einem Wert ≥ 85 dB SEL wird eine Landung im Zeitraum 22:00 – 23:00 Uhr Ortszeit nicht genehmigt.

Salzburg Airport
W. A. MOZART

Koordination in den Randzeiten



2024 für BMK.xlsx
17.03.2025/GU/ct

Salzburg Airport W.A.MOZART

RICHTLINIEN ZUR FLUGPLANKOORDINATION
IN DEN RANDSTUNDEN

SEL AM MESSPUNKT 4 - TAXHAM

FASSUNG: 2024

START

Randstunden: 06:00 - 06:59 Uhr
21:00 - 21:59 Uhr

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Keine Planung während der gesamten Betriebszeit ab W08/09		
B727	102,2	3
B732 (73A)	100,5	3
B743	100,1	3
B747SP	99,5	3
DC10	99,2	3
DC9	100,4	3
MD81	100,6	3
MD82	100,9	3
MD83	100,7	3
MD87	100,2	3
MD88	100,8	3
TU154	99,7	3
Toleranzbereich		
Keine Luftfahrzeuge in dieser Gruppe		

1. Anpassung Lärmwert

FLUGZEUG TYPE	SEL dB	KAPITEL
Uneingeschränkte Planung während der Betriebszeiten		
A220/BCS3	85,7	4
A300	94,0	3
A310	96,4	3
A318	93,2	3
A319	91,6	3
A320	92,1	3
A320neo	84,6	4
A321	93,1	3
A321neo	90,2	4
A330	97,4	3
A340	94,5	3
AN24	89,4	3
AN26	93,2	3
AR1	87,4	3
AR7	90,1	3
AR8	88,2	3
AT42	80,4	3
AT43	79,5	3
AT45	81,7	3
AT72	81,6	3
B717	88,2	3
B733	93,9	3
B734	94,5	3
B735	94,1	3
B736	91,6	3
B737	91,0	3
1 B737-8 Max	87,0	4
B737-9 Max	90,6	4
B738	91,4	3
B739	93,4	3

Seit der Wintersaison 2008/2009 (W08/09) gelten folgende Regelungen:

- Zwischen 06:00 und 06:59 Uhr bzw. 21:00 – 21:59 Uhr Ortszeit sind Starts nur bei gewerbsmäßigen Flügen und nur mit LFZ gestattet, welche an der Lärmmessstelle 4 (Taxham) 98 dB SEL nicht überschreiten.
- Berücksichtigung einer Toleranz von +1dB SEL.
- LFZ < 98 dB SEL können während der gesamten Betriebszeit geplant werden, ebenso die LFZ im Toleranzbereich.
- Ab einem Wert ≥ 99 dB SEL werden diese LFZ generell vom Flughafen Salzburg ausgeschlossen

Salzburg Airport W.A.MOZART

TO Pkt 10.

- Aktuelle und laufende Projekte

Schallschutzprogramm

Schallschutzprogramm – Stand 17.03.2025

	Anzahl	förderwürdig	abgeschlossen	ausbezahlte Fördermittel 2025
Anfragen / Anträge während des Förderstopps	5 Anfragen davon 3 Anträge	2		

Bisher geförderte Objekte seit 1972	Gesamtaufwand Schallschutz seit 1972
790	€ 4,412 Mio

Salzburg Airport
W.A.MOZART

Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Festlegung von Flugrouten

Öffentlichkeitsbeteiligung Flugrouten - erfolgreich umgesetzt

In Zusammenarbeit mit dem BMK hat Austro Control den **Austausch mit der Bevölkerung intensiviert**, um die **Transparenz zu fördern** und die **Beteiligung der Öffentlichkeit** bei der Festlegung oder Änderung von Flugrouten zu **stärken**.

Zu diesem Zweck wurde 2023 ein **Konzept zur Öffentlichkeitsbeteiligung** bei der Festlegung von IFR An- und Abflugverfahren für österreichische Flughäfen entwickelt und **2024 plangemäß umgesetzt**.

- **Konzept** zur Öffentlichkeitsbeteiligung mit 18.02.2024 **erfolgreich umgesetzt**
- **Erfolgreicher Start Bürger:innenbeteiligungsverfahren** auf www.austrocontrol.at/flugrouten

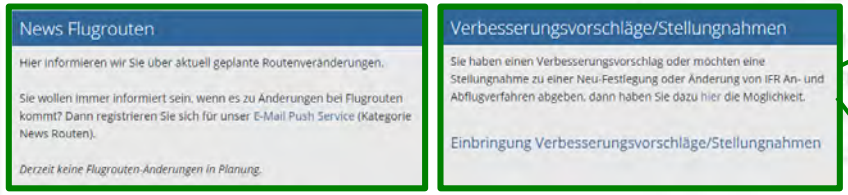
- Rund **600 Eingaben** bisher über die Plattform erfolgt
- **Zwei Gremiumssitzungen** stattgefunden
- Erste **Verbesserungsvorschläge** bereits **in Umsetzung**

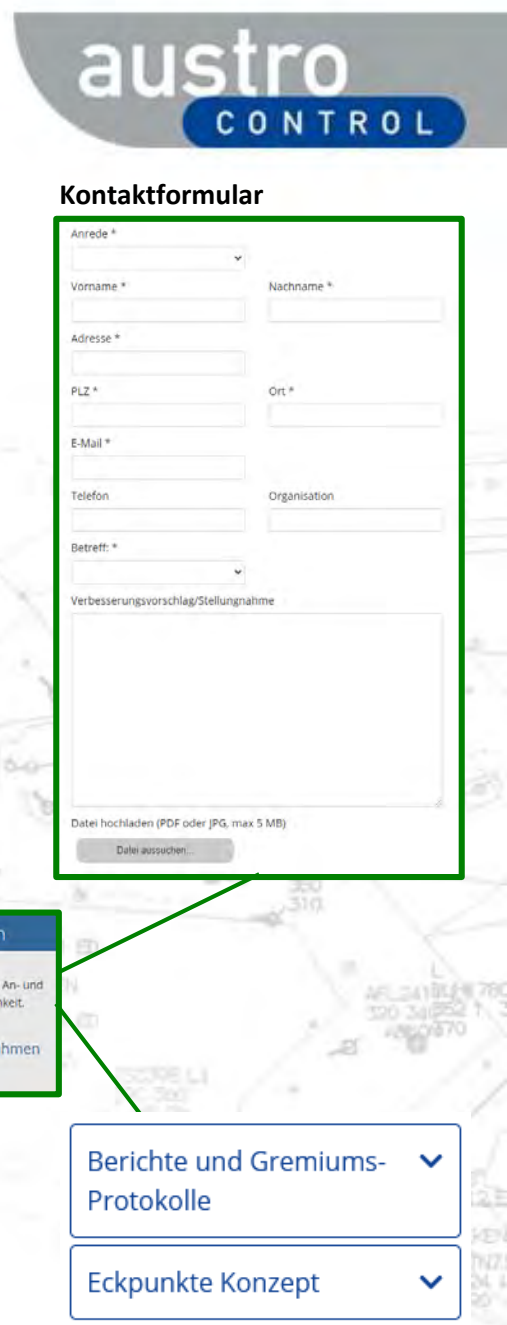
Öffentlichkeitsbeteiligung Flugrouten

Konkrete Umsetzung - online seit 18. Februar 2024

www.austrocontrol.at/flugrouten

- Möglichkeit **„Verbesserungsvorschläge/Stellungnahmen“** über **Kontaktformular** einzubringen
- **Transparente Informationen:**
  - Veröffentlichung aller **Gremiums-Protokolle**
    - ✓ Protokoll Sitzung 21. Mai 2024
    - ✓ Protokoll Sitzung 26. Nov. 2024
  - Veröffentlichung der **jährlichen Flugrouten-Berichte**
    - ✓ Bericht 2022
    - ✓ Bericht 2023
  - Veröffentlichung der relevanten **Eckpunkte des zugrundeliegenden Konzepts**





Öffentlichkeitsbeteiligung Flugrouten - Auswertung

Die eingelangten Anliegen wurden gesammelt, geclustert und zur Behandlung in der Gremiumssitzung vorbereitet. Die Clusterung erfolgt nach örtlichen und thematischen Interessen, um Schwerpunktgebiete oder -themen herauszuarbeiten.

Themenschwerpunkte Auszug

- Flugrouten nicht über Gemeinde-/Siedlungsgebiet, sondern über Felder/nicht besiedeltes Gebiet / Autobahn verlegen
- Flugverkehr reduzieren
- Lärmbelästigung (vor allem nachts und am Wochenende) reduzieren (besonders große und laute Flugzeuge reduzieren)
- Anpassung Flughöhe / An-/Abflughöhe
- Alternative Anflugmöglichkeiten statt über das gesamte Stadtgebiet Wien
- Anflug Piste 16 Wien-Schwechat (curved approach)

Zwischenbilanz

Öffentlichkeitsbeteiligung wurde gut angenommen – 578 Eingaben, davon 257 Verbesserungsvorschläge* in den ersten 10 Monaten

∗ **Weiterverfolgt** werden **Verbesserungsvorschläge** zu **IFR An- und Abflugverfahren** für österreichische Flughäfen
Nicht weiterverfolgt, aber beantwortet, werden Eingaben zu **Flugfeldern oder Flugplätzen** und **reine Beschwerden** sowie **Themenverfehlungen**

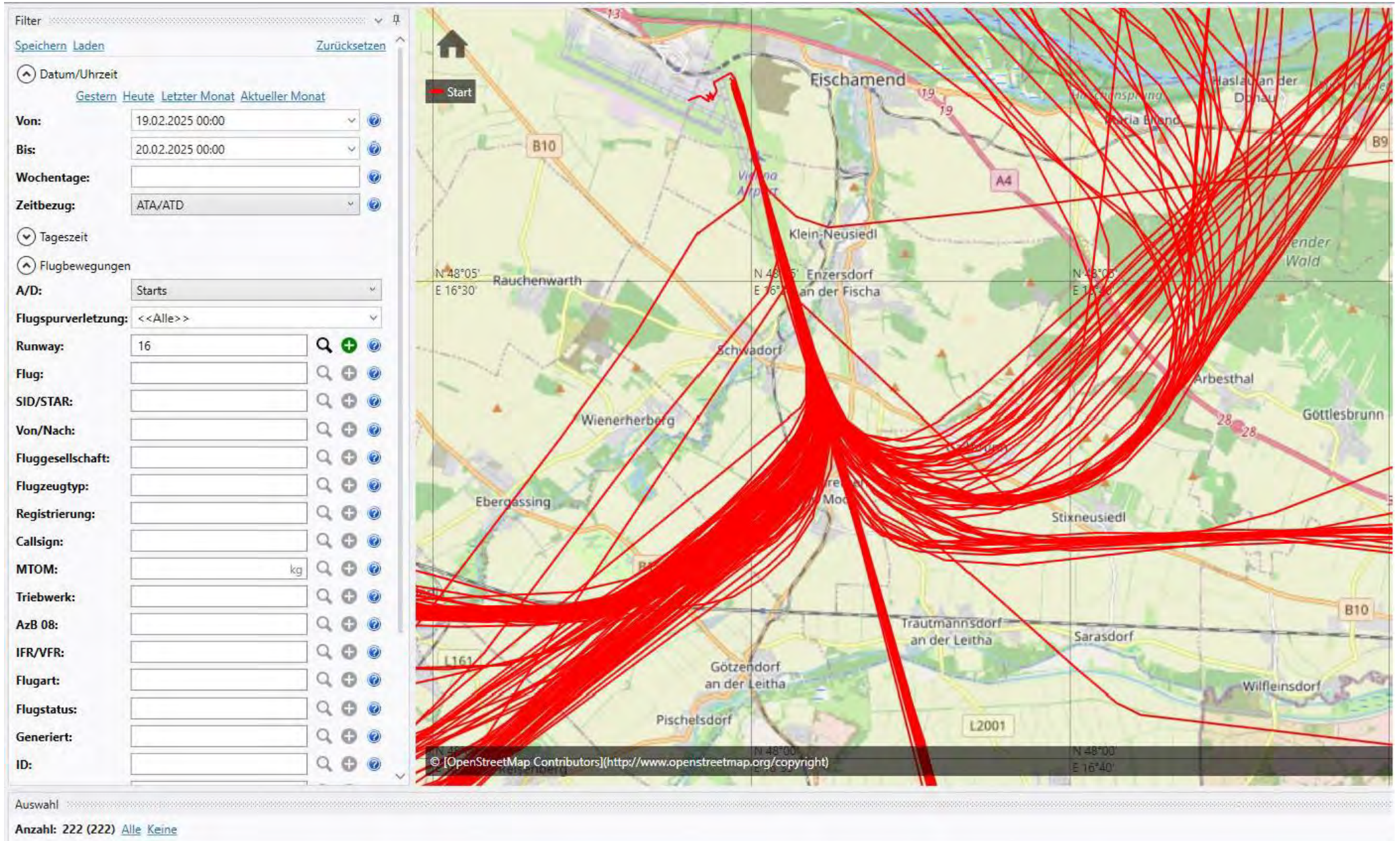
Öffentlichkeitsbeteiligung Flugrouten - erste Ergebnisse

Folgende Themenbereiche haben sich bei der Durchsicht der Verbesserungsvorschläge ergeben:

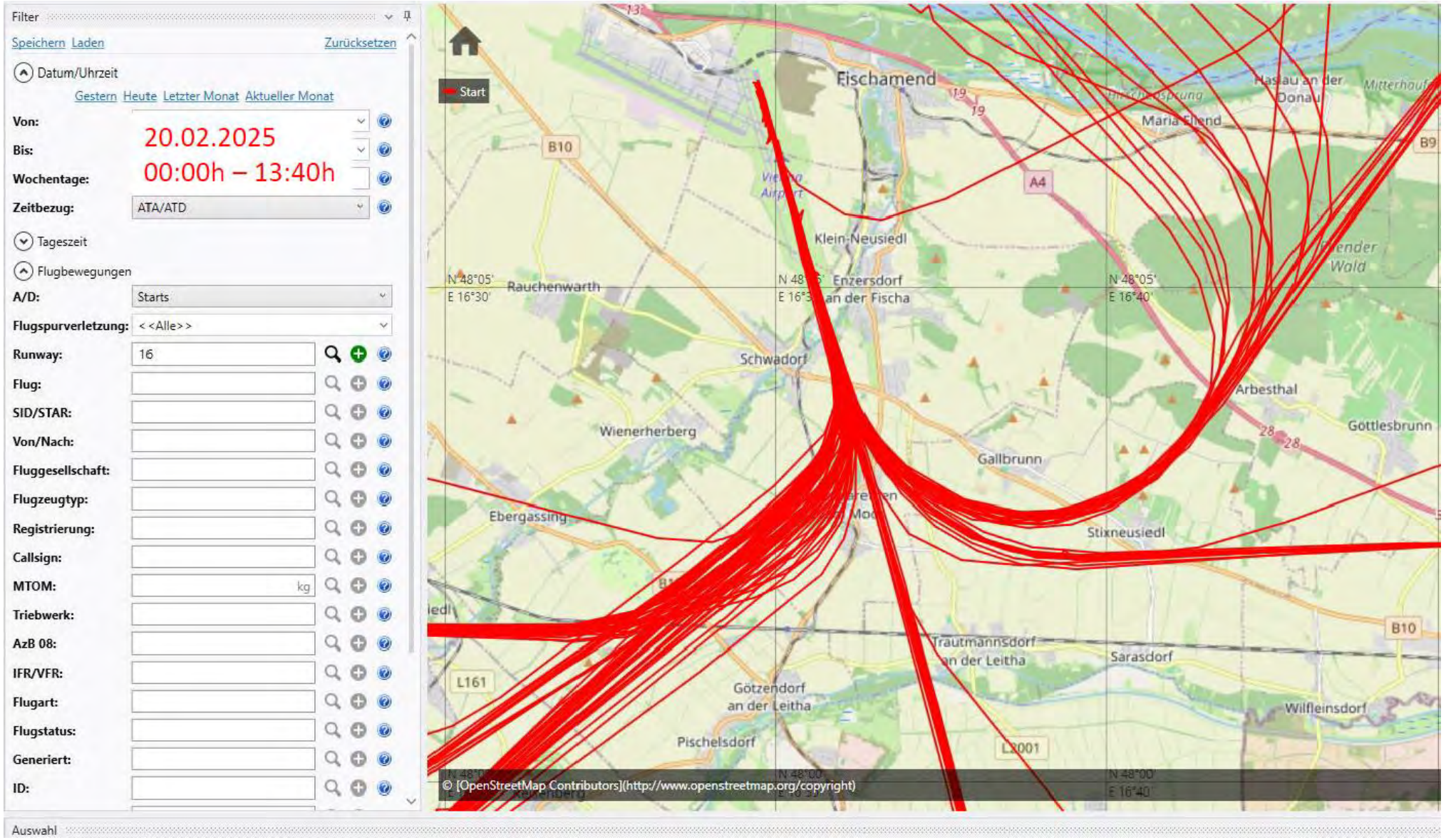
1 **Anflugverfahren nördlich der Donau zur Piste 16**:	Anstelle eines geraden Anflugs über dichtbesiedelte Gebiete soll ein gekurvter Anflug über wenig besiedelte Flächen, wie z.B. Ackerflächen, geprüft werden. **Umsetzungsfortschritt:** Koordinationsmeeting zur Besprechung des Entwurfs und der weiteren Schritte zwischen ATM/IFP, CPA, APP LOWW und Austrian am 12. November 2024
2 **Evaluierung der Abflugverfahren südlich der Donau von Piste 16 im Hinblick auf die Nutzung des fix definierten Kurvenflugs kurz nach dem Start**:	Es besteht eventuell die Möglichkeit, im Abflugverfahren exakte Kurvenflüge ohne Streuung vermehrt vorzuschreiben. Das bedeutet, dass die beim Flugverfahren entstehenden Lärmemissionen eher Freiflächen und durch die verringerte Streuung Siedlungsgebiete weniger betreffen. Die Möglichkeit von definierten Kurvenflügen wird vertiefend geprüft. **Umsetzungsfortschritt:** Implementierung der ersten Abflugrouten mit RF Turn (= fix definierter Kurvenflug) als primäres Abflugverfahren von Piste 16 mit AIRAC 20 FEB 2025
3 **Abflugverfahren südlich der Donau von Piste 29**:	Prüfung einer Verschwenkung von Satellitennavigationspunkten, um anstelle des Überfliegens dicht besiedelter Orte stärker das Überfliegen von Ackerflächen oder Industrieflächen zu ermöglichen. **Umsetzungsfortschritt:** Evaluierung und Prüfung zur Erzielung möglicher Verbesserungen ab Q1/2025
4 **Anflugverfahren Großraum Neusiedler See**:	Prüfung einer Änderung der Eindrehpunkte im Rahmen des Instrumenten-Landesystems (ILS) Piste 29 und Piste 34. Ab dem Eindrehpunkt ist ein Geradeausfliegen auf die Piste erforderlich (standardisiertes Verfahren). Es wird geprüft, ob eine Verschiebung der Eindrehpunkte und damit eine Entlastung der Bevölkerung möglich wäre. **Umsetzungsfortschritt:** Evaluierung und Prüfung zur Erzielung möglicher Verbesserungen ab Q1/2025
5 **Evaluierung von Abflugverfahren am Flughafen Salzburg**:	In Salzburg sind die Möglichkeiten bei An- und Abflügen aufgrund der speziellen Tal- und Gebirgslage sehr eingeschränkt. Es wird untersucht, ob durch den Einsatz hochtechnischer Abflugverfahren der Abflug vom Flughafen Salzburg hinsichtlich Lärmemissionen verbessert werden kann. **Umsetzungsfortschritt:** Vorliegen erster Vorschläge für mögliche neue Abflugverfahren mit einem fix definierten Kurvenradius. Nächste Schritte: Vertiefende Prüfung und Analyse der Lärmemissionen

Erste Verbesserungsvorschläge konnten umgesetzt werden – weitere in laufender Evaluierung

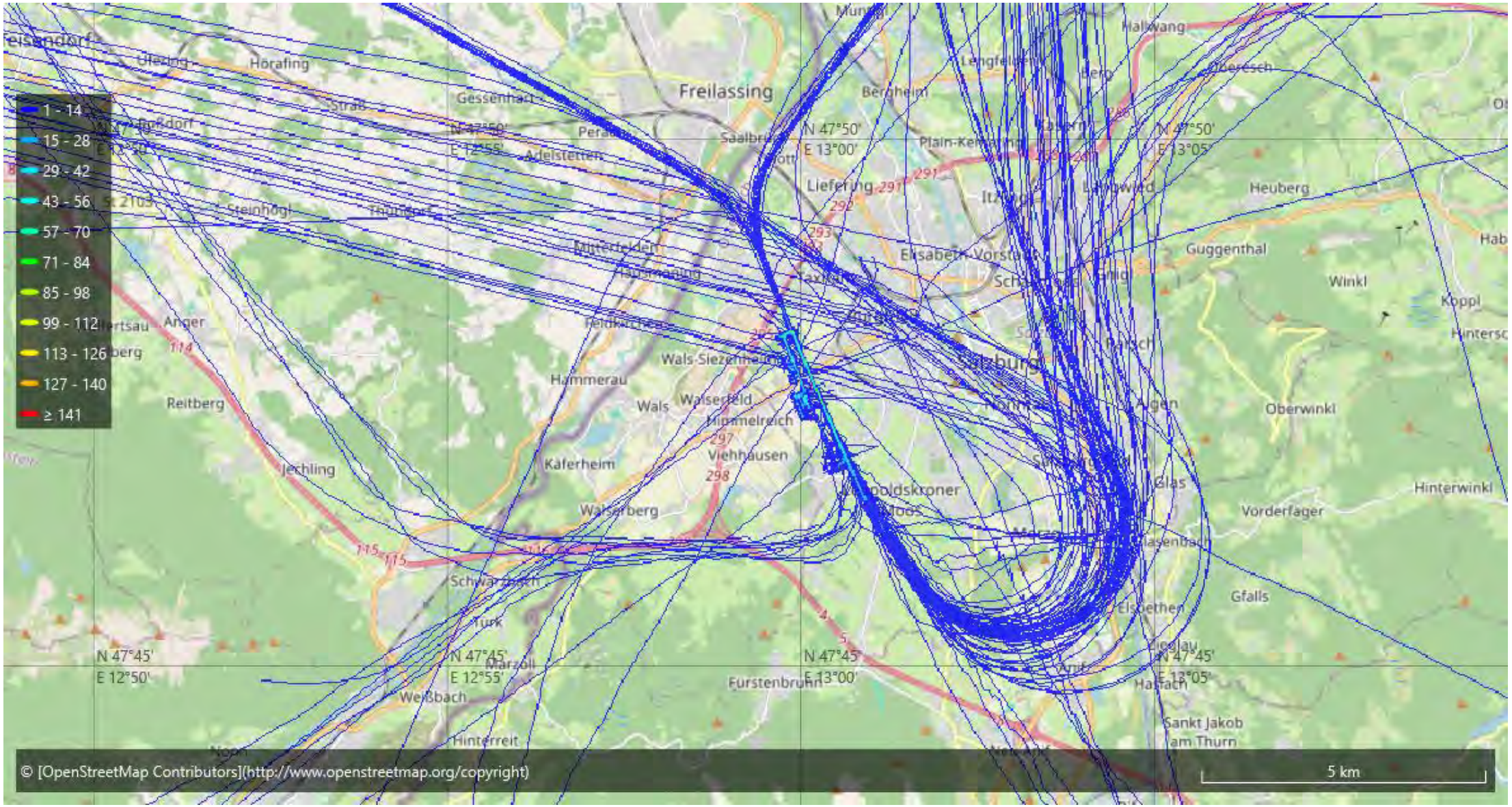
Aktuelle und abgeschlossene Projekte Wien



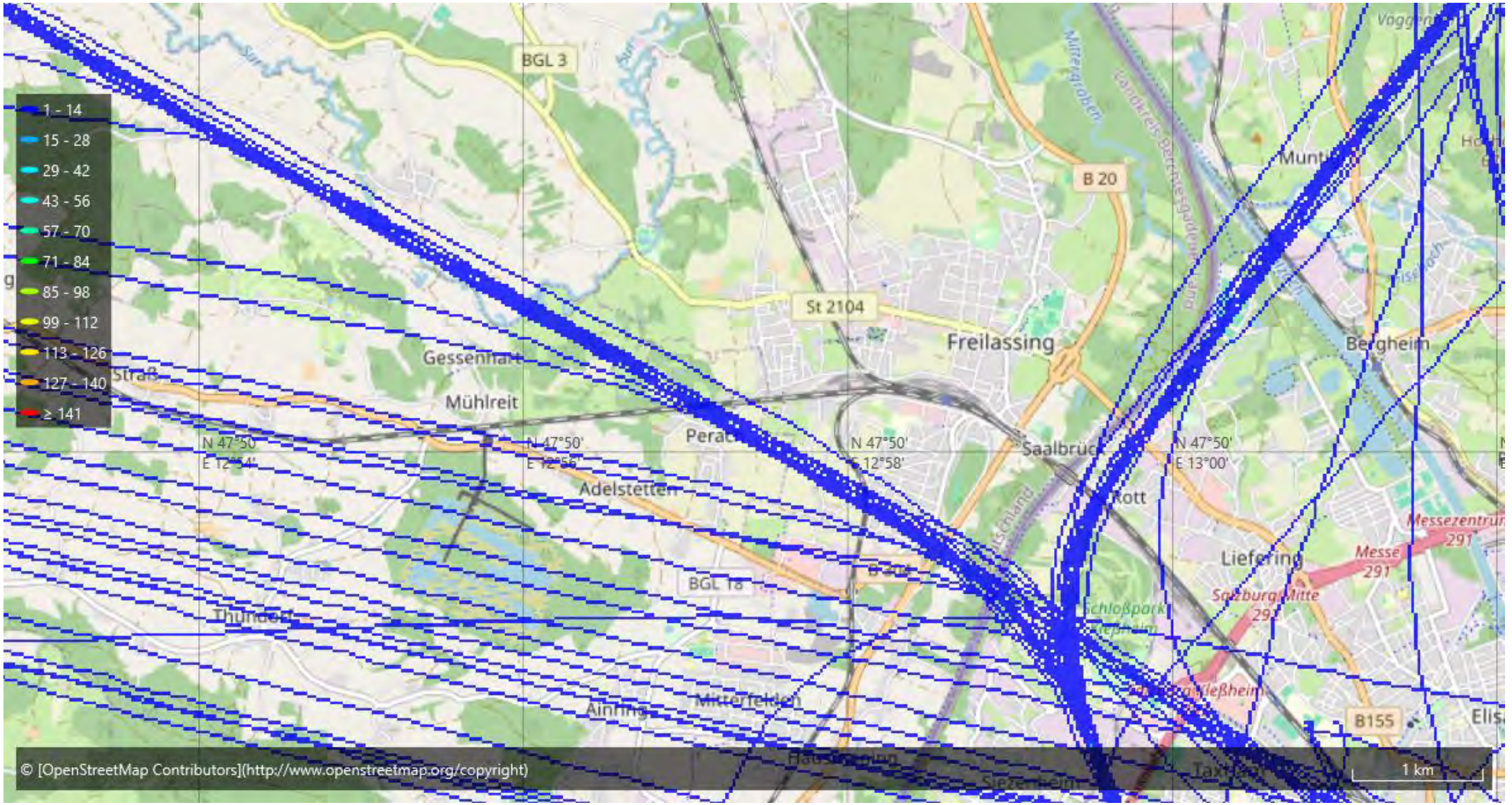
Aktuelle und abgeschlossene Projekte Wien



Aktuelle und abgeschlossene Projekte Salzburg



Aktuelle und abgeschlossene Projekte Salzburg



§ 4a.

(1)

Das Flughafenleitungsorgan ist verpflichtet, seinen Antrag gemäß § 9 Abs. 1 nach Gesichtspunkten des Schutzes vor Lärmimmissionen zu differenzieren. Diese Differenzierung hat nach geeigneten, objektiven und transparenten Kriterien zu erfolgen.(2)

Die Differenzierung gemäß Abs. 1 hat das Ziel zu verfolgen, Maßnahmen zur Reduktion des Lärms im Luftverkehr zu fördern. Als Grundlage für diese Differenzierung hat das Flughafenleitungsorgan dabei verpflichtend heranzuziehen:

Umsetzung in der ZFBB – Gebührenordnung:

5. Lärmabhängiges Entgelt

1. Grundlagen

Entsprechend den Bestimmungen des § 4a des Flughafenentgeltegesetzes (FEG) kommt am Salzburg Airport eine lärmabhängige Entgeltkomponente als Zu- oder Abschlag (Bonus/Malus) auf das jeweils gültige Landeentgelt gemäß Pkt II.2.1. für alle Luftfahrzeuge mit mehr als 2 Sitzplätzen (Y). Davon ausgenommen sind Hubschrauber sowie jene LFZ, die vom Landeentgelt zu 100 % befreit sind.

Für die Einordnung des Luftfahrzeuges in die korrekte Bonus-/Malus-Gruppe hat der Flugdurchführende, der Luftfahrzeughalter, das Luftverkehrsunternehmen oder der Eigentümer des LFZ dem Zivilflugplatzhalter das Lärmzertifikat des LFZ gemäß ICAO Annex 16 zur Verfügung zu stellen.

Wird das Lärmzertifikat des LFZ dem Zivilflugplatzhalter nicht vor oder zum Zeitpunkt der Landung zur Verfügung gestellt, ordnet der Zivilflugplatzhalter das Luftfahrzeug in die höchste (d.h. höchster Zuschlag bzw. geringster Abschlag) Gruppe ein.

Der Zivilflugplatzhalter berücksichtigt Werte von Lärmzertifikaten bei der Entgeltberechnung unverzüglich, sobald sie angezeigt und nachgewiesen worden sind. Eine rückwirkende Erstattung erfolgt nicht.

2. Bemessungsgrundlagen

Für die Ermittlung der zur Anwendung kommenden Bonus-/Malus-Gruppe werden die individuellen Lärmwerte des LFZ gemäß Lärmzertifikat (in EPNdB ausgedrückt) sowie das ICAO-Lärmlimit für das entsprechenden LFZ herangezogen.

Dazu wird der Durchschnitt der Lärmwerte entsprechend ICAO Annex 16 (Noise Approach, Noise Flyover und Noise Lateral) herangezogen. Der auf diese Weise errechnete EPNdB (Effective Perceived Noise), wird geteilt durch die jeweilige Sitzplatzanzahl des Luftfahrzeuges (Y). Der sich daraus ergebende Wert stellt die Maßgröße für die Einordnung des Luftfahrzeugs in eine Bonus-/Malus-Gruppe dar.

3. Sätze

Der sich aus der Gruppe ergebende Zu- oder Abschlag wird auf das jeweils gültige Landeentgelt gemäß dieser Entgeltordnung angewandt

Gruppe	dB/Y	Landeentgelt
SZG 1	0,0000 – 0,4800	- 10 %
SZG 2	0,4801 – 0,6600	+/- 0 %
SZG 3	0,6601 – 0,9999	+ 3 %
SZG 4	Ab 1,0000	+ 10 %

2. Landeentgelt

Für die Benützung der für die Landung vorhandenen Anlagen und Einrichtungen (einschließlich Befeuerungsanlagen), für die Benützung der Abstellflächen innerhalb der parkentgeltfreien Zeit, für das Ein- und Auswinken des LFZ, für das Vorlegen und Entfernen der Bremsklötze bei LFZ ist ein Entgelt zu entrichten.

Der grundsätzliche Anspruch des Zivilflugplatzhalters auf dieses Entgelt entsteht mit der Bodenberührung des LFZ am Salzburg Airport. Flüge, die während der Betriebszeiten des Salzburg Airport durchgeführt werden, sind auch dann Entgeltpflichtig, wenn keine Landung bzw. Bodenberührung des LFZ erfolgt („LAPPs - low approaches, ILS/MAPP – ILS missed approach"), aber trotzdem die Infrastruktur des Flughafens im Rahmen der Betriebsbereitschaft in Anspruch genommen wird (z.B. die Gleitwinkelbefeuerung). Die Flüge werden in der Abflug- und Landeliste der Flugsicherung (Austro Control) als solche erfasst und an den Salzburg Airport weitergeleitet.

Für die Feststellung in der Entgeltübersicht angeführten Bemessungsgrundlagen (zulässiges MTOW) hat der Flugdurchführende oder Luftfahrzeughalter oder das Luftverkehrsunternehmen oder der Eigentümer des LFZ dem Zivilflugplatzhalter die von der Zulassungsbehörde bescheinigten Zulassungsurkunden (z.B. AFM) zur Verfügung zu stellen. Solange das zugelassene Höchstabfluggewicht nicht hinreichend nachgewiesen ist, wird der Entgeltberechnung das höchste für den Luftfahrzeugtyp bekannte Höchstabfluggewicht zugrunde gelegt. Jede Erhöhung des zugelassenen Höchstabfluggewichtes ist unverzüglich anzuzeigen und nachzuweisen. Der Zivilflugplatzhalter kann Bewegungen, zu deren Zeit das erhöhte Höchstabfluggewicht zugelassen war, Entgelte nachberechnen. Jede Herabsetzung des zugelassenen Höchstabfluggewichtes ist unverzüglich anzuzeigen und nachzuweisen. Der Zivilflugplatzhalter berücksichtigt die Herabsetzung bei der Entgeltberechnung unverzüglich, sobald sie angezeigt und nachgewiesen worden ist. Eine rückwirkende Erstattung erfolgt nicht.

Die Bemessungsgrundlage für das zu entrichtende Landeentgelt bildet das Höchstabfluggewicht (MTOW).

Beispielrechnung

Airbus A320 mit einem MTOW von 66t und 150 Sitzplätzen hat ein EPNdB von 90

EPNdB geteilt durch Anzahl Sitzplätze 90/150 = 0,60

dies ergibt SZG2 = +/- 0 %

Airbus A330 mit einem MTOW von 240t und 250 Sitzplätzen hat ein EPNdB von 99

EPNdB geteilt durch Anzahl der Sitzplätze 99/250=0,40

dies ergibt SZG1= -10%

Genehmigt vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde mit Bescheid GZ 2023-0.761.599 gemäß § 9 Flughafenentgeltgesetz BGBl. I, 41/2012 sowie gem. Art. 8(4) und 14 (2) EU-PRM-VO Nr. 1107/2006.

1. Landeentgelt

a) Landeentgelt bis 5.000 kg Höchstabfluggewicht

Das Entgelt beträgt pro Landung:

MTOW		**Ab 01.01.2024**
	bis 1.000 kg	**15,65**
von 1.001 kg	bis 1.500 kg	**29,69**
von 1.501 kg	bis 2.000 kg	**38,86**
von 2.001 kg	bis 2.500 kg	**61,98**
von 2.501 kg	bis 3.000 kg	**69,60**
von 3.001 kg	bis 3.500 kg	**85,21**
von 3.501 kg	bis 5.000 kg	**99,42**

b) Landeentgelt über 5.000 kg Höchstabfluggewicht

Das Entgelt beträgt pro Landung je angefangene Tonne MTOW (z.B. 6.001 kg = 7 t):

MTOW		**Ab 01.01.2024**
von 5 t	bis 200 t	**22,75**
von 201 t	bis 270 t	**20,49**
von 271 t	bis 320 t	**19,19**
ab 321 t		**17,66**

Das jeweilige Landeentgelt beträgt jedoch mindestens so viel wie der höchste Satz in der gewichtsmäßig nächstniedrigeren Gruppe.

Für eine A320 **kein Aufschlag** auf das Landeentgelt

Für die deutlich lautere A330 ergibt sich sogar ein NACHLASS von **10%**

Zur Verdeutlichung nun das Landeentgelt für eine A320 und eine A330 laut Gebührenordnung

A320 hat 66t MTOW	Landeentgelt 22,75 * 66	1501,50
A330 hat 240t MTOW	Landeentgelt 20,49 * 240	4917,60
	und dann -10%	4425,84

Geschäftsordnung des „BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“ (BBFS)

Beschlossen am 21. Oktober 2014 zwischen den von nachstehenden Organisationen entsandten und im Anhang aufgeführten Beiratsmitgliedern:

Gemeinde Ainring	Gemeinde Grödig	Austro-Control
Stadt Freilassing	Stadtgemeinde Hallein	Austrian Airlines und Air Berlin / flyniki
Gemeinde Saaldorf-Surheim	Gemeinde Wals-Siezenheim	Salzburger Flughafen GmbH
Gemeinde Anif	Anrainerschutzverband Salzburg Airport	Stadt Salzburg Beteiligungs GmbH
Gemeinde Bergheim	Schutzverband Rupertiwinkel	Land Salzburg Beteiligungen GmbH
Gemeinde Elixhausen		

Präambel 2

§ 1 Zielsetzung und Aufgaben 2

§ 2 Allgemeine Verfahrensregeln 3

§ 3 Zusammensetzung 4

§ 4 Formen der Zusammenarbeit 5

§ 5 Moderation 5

§ 6 Sitzungen und Tagesordnung 6

§ 7 Empfehlungen und Stellungnahmen 6

§ 8 Protokoll 7

§ 9 Umgang mit Medien und Veröffentlichungen 7

§ 10 Rückbindung der Beiratsmitglieder an die sie entsendenden Organisationen 7

§ 11 Kosten des Bürgerbeirates 7

§ 12 Schlussvorschriften / Inkrafttreten der Geschäftsordnung 8

Präambel

Die innerstädtische Lage des Salzburger Flughafens führt zu Umwelt- und insbesondere Lärmbelastungen für die Bevölkerung der Stadt Salzburg sowie der umliegenden Gemeinden im Land Salzburg und im bayerischen Grenzgebiet, die in der Vergangenheit zu diversen Unstimmigkeiten zwischen den betroffenen Parteien geführt haben und die bislang nicht zufriedenstellend gelöst werden konnten. Auf Initiative der Eigentümer Land und Stadt Salzburg und der Anrainerverbände wird daher ein BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg (kurz „BBFS“) eingerichtet, der die sich aus den unterschiedlichen Interessenslagen der Parteien ergebenden Konflikte sachgerecht und fair analysieren und möglichst gemeinsame Lösungen erarbeiten soll.

Die Salzburger Flughafen GmbH (kurz „SFG“) und die Gesellschafter Land und Stadt Salzburg anerkennen die große Bedeutung, die der BBFS zur Klärung der unterschiedlichen Interessenslagen der Parteien hat und sie begrüßen die Beiträge, die der BBFS zu einem Interessensausgleich leistet.

Der BBFS anerkennt, dass es sich bei der SFG um ein Wirtschaftsunternehmen handelt und dass letztlich die Entscheidungsbefugnisse bei den Gesellschaftern Land und Stadt Salzburg über Generalversammlung und Aufsichtsrat bzw. bei der Geschäftsführung liegen.

§ 1 Zielsetzung und Aufgaben

Der BBFS berät die Geschäftsführung der SFG.
Die Ergebnisse der Arbeit des BBFS werden von den Beiratsmitgliedern an die sie jeweils entsendenden Organisationen rückgekoppelt.

Der BBFS erarbeitet im Konsensverfahren Grundlagen zur Umsetzung von lärm- und schadstoffmindernden Maßnahmen, die von der SFG und den am Flugbetrieb beteiligten Unternehmungen und Behörden tatkräftig unterstützt werden.

Erklärtes Ziel der Arbeit des BBFS ist es, dass der Flughafen Salzburg nach einem Konzept betrieben wird, das die Interessen aller beteiligten Parteien ausgewogen berücksichtigt sowie für die betroffene Bevölkerung und die Umwelt akzeptabel ist.

1. Die SFG und alle über die Beiratsmitglieder im BBFS vertretenen Organisationen erklären sich bereit, dem BBFS die für die Arbeit zieldienlichen Informationen und Daten zeitnah zur Verfügung zu stellen, soweit dies datenschutzrechtlich zulässig ist. Dies betrifft insbesondere die Erfassung der bestehenden Ist-Situation sowie die laufende Entwicklung von Flugbewegungen, Flugrouten, Fluglärm, Umweltkennzahlen etc.

2. Die Eigentümer und die SFG erklären sich außerdem bereit vor Beginn umwelt- und anrainerrelevanter Projekte und Ausbauvorhaben, den BBFS umfassend darüber zu informieren. Der BBFS entscheidet dann im Konsens darüber ob und in welchem Ausmaß die Projekte und Ausbaumaßnahmen im BBFS weiterbehandelt werden sollen.

3. Die Geschäftsführung der SFG verpflichtet sich, die schriftlichen Empfehlungen und Stellungnahmen des BBFS (auch Minderheitsauffassungen) seriös zu beraten und über diese Beratungsergebnisse zeitnah dem BBFS schriftlich Rückmeldung zu geben. Diese Rückmeldung beinhaltet die Meinung von Geschäftsführung, Aufsichtsrat und Gesellschaftern zu den Empfehlungen und Stellungnahmen des BBFS. Sollten Empfehlungen und Stellungnahmen des BBFS Zustimmung finden, kann über die konkrete Umsetzung eine themenspezifische, im Rahmen der jeweiligen rechtlichen Möglichkeiten verbindliche Vereinbarung zwischen dem Verpflichteten und den im BBFS vertretenen Organisationen getroffen werden. Bei einer Ablehnung ist diese detailliert zu begründen.

Die Gesellschafter Stadt und Land Salzburg tragen dafür Sorge, dass die Geschäftsordnung der Geschäftsführung der SFG unter den §§ 8 und 9 um die in diesem § 1 Abs. 3 genannte Verpflichtung der Geschäftsführung ergänzt wird.

§ 2 Allgemeine Verfahrensregeln

Die Teilnahme der Beiratsmitglieder an den Sitzungen ist freiwillig.

Der Austritt eines der Beiratsmitglieder bedarf der Schriftform. Es steht ihm frei, die Motive für diesen im Gremium darzulegen.

Die Beiratsmitglieder verpflichten sich, interne Diskussionen und Sitzungsabläufe, sowie alle durch den BBFS als vertraulich eingestuften Daten und Informationen auch vertraulich (nicht öffentlich) zu behandeln. Diese Bestimmung gilt auch für die Moderation, die Protokollführung, Experten, Gäste und Zuhörer.

Die Beiratsmitglieder dürfen diese vertraulichen Daten und Informationen lediglich an die Organisationen, die sie vertreten (z. B. Gemeindegremien, Vorstände, Schutzverbände) als ebenso interne und vertraulich eingestufte Mitteilungen zu deren Information weitergeben. Über die Ergebnisse der Arbeit des BBFS dürfen die Beiratsmitglieder, soweit es datenschutzrechtliche Bestimmungen oder die Bestimmungen der Geschäftsordnung nicht anders regeln, auch an die Öffentlichkeit berichten.

In den BBFS Sitzungen arbeiten die teilnehmenden Personen kontinuierlich, offen und fair auf der Grundlage von Ethik und wechselseitiger Wertschätzung im Sinne einer gemeinwohlorientierten Ausrichtung zusammen.

Die Beiratsmitglieder vereinbaren daher für eine konstruktive interne Arbeit folgende Grundsätze:

- wechselseitige Wertschätzung,
- Einhaltung einer am Gemeinwohl orientierten Ethik,
- Offenheit in den Äußerungen,
- Transparenz,
- Termintreue,
- Einhaltung von persönlichen Zusagen und Absprachen sowie das
- Bemühen, dass die gefassten Beschlüsse und Empfehlungen in ihrem jeweiligen Einflussbereich auch umgesetzt werden.

Rechtsstreitigkeiten zwischen den die Beiratsmitglieder entsendenden Organisationen zu Themen, die in die Zuständigkeit des BBFS fallen, sollen nur dann eingeleitet werden, wenn vorher im Zuge des BBFS die Erzielung einer Lösung erfolglos versucht worden ist. Laufende Verfahren sind davon nicht betroffen.

§ 3 Zusammensetzung

Die im BBFS repräsentierten Organisationen und die jeweiligen Entsenderechte sind im Anhang im Einzelnen aufgeführt. Die Entsendung und der Widerruf der Entsendung von Beiratsmitgliedern erfolgt schriftlich gegenüber dem BBFS.

Die entsandten Beiratsmitglieder haben Sitz und Stimme im BBFS.

Von den entsendenden Organisationen benannte Stellvertreter werden zu den Sitzungen eingeladen. Sie haben ein Anwesenheitsrecht und erhalten Gehör, wenn der BBFS so entscheidet.

Soweit ein Stellvertreter ein Beiratsmitglied vertritt, gehen die Rechte des Beiratsmitgliedes auf diesen über.

Auch für die Stellvertreter gelten die unter § 2 genannten Grundsätze.

Sollte ein Beiratsmitglied zweimal nacheinander bei Sitzungen des BBFS unentschuldigt fehlen, so ist das Beiratsmitglied schriftlich zur darauffolgenden Gremiumssitzung einzuladen und zu befragen, ob die Bereitschaft zur weiteren Mitarbeit besteht. Sollte das Beiratsmitglied nicht erscheinen oder aber keine Bereitschaft mehr erklären, entscheidet der Beirat, wie er damit umgeht.

Die Aufnahme von Beiratsmitgliedern weiterer Organisationen in den BBFS ist einvernehmlich durch den BBFS zu entscheiden.

Der BBFS kann Experten zu seiner Arbeit beiziehen. Die Fragestellung und die Zielsetzung des Mandats sowie die Auswahl des Experten werden vor Auftragsvergabe durch den BBFS einvernehmlich unter Beachtung des §11 geklärt.

Wenn eine Organisation sämtliche von ihr entsandten Beiratsmitglieder aus dem BBFS abzieht und sich an der Arbeit des BBFS nicht mehr beteiligen will, beschließt der BBFS ob die Weiterführung der Arbeit des BBFS sinnvoll ist.

Der BBFS kann Gäste zu seinen Sitzungen zulassen.

§ 4 Formen der Zusammenarbeit

Der BBFS kann Arbeitskreise bilden und Arbeitsgruppen einsetzen. Er beschließt über deren Zusammensetzung einvernehmlich und kann diese unter Berücksichtigung der Themen jederzeit abändern.

Die Arbeitsgruppen und -kreise treffen im Rahmen des ihnen erteilen Auftrages die notwendigen organisatorischen Entscheidungen (Arbeitsweise, konkretes Arbeitsprogramm, Zeitpläne, Termine, etc.).

Arbeitsgruppen und -kreise werden bei Bedarf moderiert.

Für die Unterstützung der Beratungen des BBFS kann eine größere Öffentlichkeit einbezogen werden (z.B. Informationsveranstaltungen in der Region). Die geeignete Form des Einbezugs sowie ggf. die Unterstützung durch eine Moderation beschließt der BBFS.

§ 5 Moderation

Die Sitzungen des BBFS werden durch die vom BBFS gewählte Moderation geleitet. Diese stellt ihr Wissen für den Ablauf und die weitere Vorgehensweise des BBFS zur Verfügung und schafft konstruktive Rahmenbedingungen.

Die Moderation ist für die organisatorische Abwicklung (Einladung, Tagesordnung, Koordination der Protokollführung), die Sitzungsleitung, die konstruktive Konfliktbearbeitung und Förderung der Kontakte zuständig.

Die Berufung oder Abberufung der Moderation erfolgt einvernehmlich durch den BBFS.

§ 6 Sitzungen und Tagesordnung

Zu den Sitzungen des BBFS wird schriftlich (auch per Email) unter Versendung der Tagesordnung, des Protokolls der vorherigen Sitzung und aller notwendiger Arbeitsunterlagen eingeladen.

Es liegt in der Autonomie des BBFS seine Themen und die Tagesordnung zu bestimmen und zu priorisieren.

Die Einladungen erfolgen zwei Wochen vor dem entsprechenden Sitzungstag. Der Zugang der Einladung ist durch die Beiratsmitglieder zu bestätigen.

Die Sitzungsabfolge soll im Voraus für mindestens zwei Sitzungstermine zwischen den Beiratsmitgliedern vereinbart werden. Abweichungen wegen Dringlichkeit oder aus anderen wichtigen Gründen sind selbstverständlich möglich.

Der Sitzungsort kann variabel gewählt werden. Er ist mit den Beiratsmitgliedern abzustimmen und aus der jeweiligen Tagesordnung zu entnehmen.

Grundsätzlich sind die Sitzungen des BBFS nicht öffentlich. Der BBFS kann die Öffentlichkeit der Sitzung zu bestimmten Tagesordnungspunkten beschließen.

§ 7 Empfehlungen und Stellungnahmen

Der BBFS handelt grundsätzlich durch Empfehlungen und Stellungnahmen.

Die Empfehlungen werden im Konsensverfahren getroffen und von den Beiratsmitgliedern getragen.

Stellungnahmen erfolgen durch einzelne Beiratsmitglieder oder durch Gruppen von Beiratsmitgliedern, soweit eine Empfehlung nicht zu Stande kommt. Stellungnahmen sollen erst möglich werden, wenn durch Feststellung der Moderation, in bestimmten Themen oder Themenfeldern keine Einigung der Beiratsmitglieder mehr zu erwarten ist.

Empfehlungen und Stellungnahmen sind schriftlich und mit entsprechender Begründung und eventuell erforderlichen Unterlagen an die Geschäftsführung der SFG zu richten.

Über weitere Handlungen des BBFS, die nicht Stellungnahmen oder Empfehlungen sind, entscheidet das Gremium im normalen Geschäftsgang nach Anlass.

Jedes Beiratsmitglied kann individuelle Anträge mit Bezug zu § 1 der GO einbringen, die durch den BBFS behandelt werden müssen. Die Priorisierung bezüglich der Behandlung der Anträge erfolgt durch den BBFS.

§ 8 Protokoll

Es ist über die Sitzungen des BBFS ein Verlaufsprotokoll zu führen.

Das Protokoll wird nach der jeweiligen Sitzung zur Genehmigung versandt. Änderungs- und Ergänzungswünsche sind von den Beiratsmitgliedern innerhalb von zwei Wochen einzubringen. Die Genehmigung erfolgt in der nächsten Sitzung des BBFS. Die Genehmigung ist auch auf dem Korrespondenzweg möglich.

Jedes Beiratsmitglied hat das Recht nach entsprechender vorheriger Ankündigung in der Sitzung dem Protokoll der Sitzung Unterlagen/Erklärungen beilegen zu lassen.

Je nach technischen Möglichkeiten kann eine Sitzung mit Zustimmung der Beiratsmitglieder auch aufgezeichnet/mitgeschnitten werden. Die Aufnahme des Mitschnitts wird nach Genehmigung des entsprechenden Protokolls durch die Beiratsmitglieder gelöscht.

§ 9 Umgang mit Medien und Veröffentlichungen

Informationen des BBFS über die Arbeit und die Ergebnisse an die Öffentlichkeit/die Medien erfolgen nach einvernehmlicher Entscheidung des BBFS.

Wer vom BBFS beauftragt wird, nach außen zu kommunizieren, ist im Einzelfall festzulegen.

Sollte eine der entsendenden Organisationen eigene Pressemitteilungen herausgeben, so dürfen diese weder kontrovers, noch widersprüchlich zu den Inhalten der Vereinbarungen und Empfehlungen des BBFS stehen. Bei Themen, zu denen kein Konsens im BBFS gefunden werden konnte, steht es den betreffenden Organisationen jedoch frei, ihre Position in der Öffentlichkeit darzustellen.

§ 10 Rückbindung der Beiratsmitglieder an die sie entsendenden Organisationen

Die Beiratsmitglieder verpflichten sich, kontinuierlich Informationen an die sie entsendenden Organisationen weiterzuleiten.

Die Beiratsmitglieder können im Hinblick auf Art und Umfang der Information durch die Moderation unterstützt werden.

§ 11 Kosten des Bürgerbeirates

Der BBFS bekennt sich grundsätzlich zu einem sorgsamen Umgang mit zeitlichen und finanziellen Ressourcen.

Die SFG trägt die Kosten für Moderation, Protokollführung und Tagungsort.

Darüberhinausgehende Kosten (wie z.B. für Experten) sind durch die SFG zu genehmigen.

§ 12 Schlussvorschriften / Inkrafttreten der Geschäftsordnung

Diese Geschäftsordnung tritt am Tag ihrer Unterzeichnung in Kraft.

Änderungen und Ergänzungen dieser Geschäftsordnung bedürfen eines einvernehmlichen Beschlusses des BBFS.

Salzburg, 14. April 2015

..... Vertretung Gemeinde Ainring	.... Vertretung Stadtgemeinde Hallein	.... Vertretung Austrian Airlines und Air Berlin / flyniki
..... Vertretung Stadt Freilassing	..... Vertretung Gemeinde Wals-Siezenheim	.... Vertretung Salzburger Flughafen GmbH
.... Vertretung Gemeinde Saaldorf-Surheim	.... Vertretung Anrainerschutzverband Salzburg Airport	.... Vertretung Stadt Salzburg Beteiligungs GmbH
.... Vertretung Gemeinden Anif und Grödig	.... Vertretung Schutzverband Rupertiwinkel	.... Vertretung Land Salzburg Beteiligungen GmbH

.....	.....	.....
Vertretung Gemeinden Bergheim und Elixhausen	..... Vertretung Austro-Control	..... Moderation

Anhang: Mitglieder des BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg

Vertretung von (alphabetisch)	VertreterIn	StellvertreterIn	Anzahl Vertreter
ACG - Austro Control	Söllner Bernhard	Pohanka Markus	2
	Hager Walter		
Anrainer Schutzverband (ASA)	Müller Meik	Brigitte Grill	3
	Rössler Astrid		
	Oblasser Günter		
Austrian Airlines	Tazreiter Leopold		1
Eurowings	Dallner Bernhard		1
Gemeinden / Stadtgemeinden			
Anif, Grödig, Elsbethen	Lutzenberger Hermann		1
Hallein	Indinger Christian		1
Wals-Siezenheim	Brugger Stefan		1
Land Salzburg Beteiligungen GmbH	Sengstbratl Karl		1
Salzburger Flughafen GmbH (SFG)			
Geschäftsleitung	Weiglhofer Alexander		2
Leiterin Umwelt	Typelt Claudia		
Betriebsrat	Gruber Norbert		1
Protokollführung	Schneeweiss Claudia		
Stadt Salzburg Beteiligungs GmbH	Rudorf-Ortner Christina		1

Moderation	König Ursula

Als ständiger Gast nimmt Klaus Alexander von der SFG an den Sitzungen des BBFS teil.