

BBFS LOWS

INHALTSVERZEICHNIS

1.	ALLGEMEINES	3
2.	VERLAUF UND GRÜNDUNG BBFS	3
2.1	ERSTE MAßNAHMEN	3
2.2	WEITERER VERLAUF IM BBFS	4
2.3	ERSTE IM KONSENS VERWORFENE FORDERUNGEN	5
2.4	EINIGUNG AUF VORGANGSWEISE	6
2.5	14 -PUNKTE PROGRAMM DER ACG 22.09.2015	8
2.6	BBFS 2015 BIS Q1 2016 UND AUSTRITT DER BAYERISCHEN TEILNEHMER	14
2.7	KLAUSUR 02/03.05.2016	16
3.	BBFS WEITERE SCHRITTE	27
3.1	SONDERSITZUNG 15.09.2016	27
4.	TREFFEN MINISTERIEN IN WIEN 22.09.2016 – TECHNISCHER AUSSCHUSS.....	34
5.	ALLGEMEINES ZUM THEMA RNP AR.....	37
6.	ZUSAMMENFASSUNG	38
6.1	ALLGEMEINES	38
6.2	UMGESETZTE PUNKTE	39

1. Allgemeines

Da Fluglärm bzw. generell die Auswirkungen eines Flughafens als bekannt vorausgesetzt werden können, kann hier auf nähere Ausführungen verzichtet werden. Auch dass am Flughafen Salzburg seit längerem Bemühungen laufen, eine für alle Stakeholder verträgliche Vorgangsweise im Konsens zu finden.

Dieses Dokument konzentriert sich daher auf den bisherigen Verlauf der Arbeiten, Maßnahmen, die umgesetzt aber auch (noch) nicht umgesetzt werden können bzw. konnten.

2. Verlauf und Gründung BBFS

Im Juni 2014 fand in Bonn eine Besprechung zum Thema DVO und Flugrouten von und zum Flughafen Salzburg statt.

Um die Bearbeitung dieser Themen auf eine breitere Basis zu stellen wurde der sogenannte Bürgerbeirat Flughafen Salzburg gegründet. Dieses Forum wird durch Austro Control in seiner Aufgabe ausgewogenen Lösung zu suchen seit Beginn aktiv unterstützt. Es hatte seine erste Sitzung am 30.6.2014.

2.1 Erste Maßnahmen

Bereits im selben Jahr im Oktober konnten durch die ACG folgende Maßnahmen erfolgreich auf- bzw. umgesetzt werden:

1	Optimierung RNP RWY 33	Völlige Neugestaltung unter Berücksichtigung der Anregungen aus dem BBFS. Zusätzlich Implementierung von sogenannten Transition Arrival Routes wodurch eine bessere Anbindung an das internationale Routennetzwerk erreicht werden konnte. Das führt zu besserer Planbarkeit für Airlines und höherer Akzeptanz. Ziel der Maßnahme ist die Steigerung der Anflüge aus dem Süden direkt zu RWY 33.
2	Verlautbarung des GNSS V 33 GNSS 33 als GNSS V 33	Diese Maßnahme scheint bei kurzer Betrachtung unbedeutend. Sie führte aber dazu, dass Cockpit Verfahren vereinfacht wurden und der Anflug deutlich besser nutzbar wurde. Ziel der Maßnahme ist die Reduktion der Circling Approaches.
3	Operators Workshop	Airlines, die den Flughafen Salzburg anfliegen wurden zu einem Workshop eingeladen. Es wurden die Hintergründe des GNSS 33 Anfluges erläutert und klar gemacht, dass die Lärmsituation rund um den Flughafen Salzburg bzw. seiner Lage sensibel ist. Die Unterstützung durch Airlines sei im Sinne eines gedeihlichen Miteinander dringend erforderlich und wurde eingefordert. Folgende Airlines haben teilgenommen und den Anflug in der Folge dann auch genutzt: <ul style="list-style-type: none"> - Transaero - Thomson Airways

		<ul style="list-style-type: none"> - Norwegian - Monarch - Niki - Air Berlin - Germanwings - Easy Jet - Turkish - Austrian <p>Ziel der Maßnahme ist die verstärkte Akzeptanz und Umsetzung durch die Luftraumnutzer.</p>
--	--	---

2.2 Weiterer Verlauf im BBFS

In weiterer Folge hat sich gezeigt, dass der GNSS 33 hauptsächlich von jenen Airlines genutzt wurde, die mit den örtlichen Gegebenheiten vertraut und deren Crews entsprechend geschult waren.

Den ILS Circling Approach haben vor allem jene Airlines verwendet, die das GNSS Verfahren nicht fliegen können bzw. eher selten nach Salzburg kommen und daher bevorzugt das ILS Verfahren nutzen.

Eine weitere Problematik, die klar wurde ist, dass das Eindrehen auf den Endanflug noch von den meisten Airlines als Sichtanflug durchgeführt wird, weil eine entsprechende Ausrüstung/Zertifizierung für einen sogenannten RF Leg (fixer Kurvenradius) noch nicht gegeben ist. Dadurch entsteht in diesem Bereich eine gewisse Streuung.

Generell ist zu sagen, dass die Technologie des RF Legs wohl eine extreme hohe Präzision liefert und solche Anflüge auch bei weniger gutem Wetter geflogen werden können, all diese Verfahren aber immer noch sogenannte AR Verfahren sind. Das bedeutet, dass die Fluglinie eine gesonderte Genehmigung ihrer nationalen und der österreichischen Behörde benötigt um AR Verfahren fliegen zu dürfen.

Dazu muss das LFZ entsprechend ausgerüstet und auch zertifiziert sein, die Crews müssen nachweislich auf diese Verfahren trainiert sein und AR Verfahren müssen in das Trainingsprogramm aufgenommen werden. All diese Punkte sind zu dokumentieren und laufend nachzuweisen, damit die oben angesprochene Zulassung durch die Behörden erfolgen kann.

Damit ist natürlich ein nicht unerheblicher Aufwand verbunden und Fluglinien prüfen naturgemäß jede Investitionen nach einem ROI. Ist der nicht oder nur in geringem Maß gegeben wird die Argumentation für ein AR Verfahren sehr rasche sehr schwierig. Es gibt derzeit keine rechtliche Möglichkeit AR Verfahren zwingend vorzuschreiben.

Die Arbeiten im BBFS haben in konstruktiver Weise begonnen und bald wurden die ersten Themen konkretisiert und im Detail betrachtet. Besonderes Augenmerk wurde durch die Bürgerinitiativen und politischen Vertreter auf folgende Punkte gelegt:

Verteilung Nord - Süd	
Circling Approach	
Start nach Norden und Abdrehen nach Osten bzw. Westen	

- Bündelung versus Streuung bei AR Anflügen mit RF Leg
- Sichtflüge (Schulung etc.)
- Red Bull Flüge
- Neue Abflugstrecken in den Süden
- Verlassen der Abflugstrecken bei Abflügen nach Nordosten
- Verteilung der Flüge am Wochenende zur Entzerrung und Verteilung auf beide Tage (kein ACG Thema)
- Tagesrandzeiten (kein ACG Thema)
- Überschreitungen bei Betriebszeiten (kein ACG Thema)
- Transparenz

2.3 Erste im Konsens verworfene Forderungen

Darüber hinaus gab es eine Reihe von Forderungen, die sich technisch nicht umsetzen lassen und die daher – **im Konsens – nicht weiterverfolgt** worden sind. Diese und mehr wurden in weiterer Folge (5. Juli 2016) in einem Schreiben des Ersten Bürgermeisters Freilassing Josef Flatscher trotzdem abermals erhoben:

1	ILS RWY33	Ein ILS 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.
2	Landeverbot bei mehr als 5kt Rückenwind	Diese Maßnahme wäre wohl technisch umsetzbar, würde aber den Flughafen bei bestimmten Wetterbedingungen und Ausrüstungsgrad der LFZ komplett sperren. Es gäbe dann einfach keine Anflüge mehr, weil vom Süden keine nutzbare Option zur Verfügung steht.
3	Überflughöhe von mindestens 750m	Diese Forderung war nicht präzise dargelegt – 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 von bayerischen Gemeinden (Gebiet war 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.

4	Verteilung der Flugbewegungen 50/50	<p>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 führen automatisch zu einer Situation, die einem Kopfbahnhof nicht unähnlich ist.</p> <p>Nur unter erheblichen technischen Aufwand bzw. unter bestimmten Wetterbedingungen kann der Bereich südlich des Flughafens überhaupt genutzt werden.</p> <p>Die Gebirgslage bringt noch einen weiteren erschwerenden Punkt mit sich. Entlang der Berghänge steigt feuchte Luft auf und wird dabei relativ rasch abgekühlt. Dabei reduziert sich die Menge an Feuchtigkeit, die in der Luft aufgenommen werden kann und es bilden sich Wolken. Flüge direkt in das Tal bzw. Aus dem Tal sind aber teilweise nur mit Elementen der Navigation nach Sicht nutzbar. Liegen die Berge in Wolken wird somit die Nutzbarkeit weiter reduziert.</p> <p>Sämtliche Möglichkeiten werden in Salzburg genutzt, die Umsetzung weiterer Optionen ist wie im BBFS dargestellt für die Zukunft geplant.</p> <p>Der Umsetzungsgrad ist nicht nur – selbstverständlich – im Einklang mit allen anwendbaren internationalen und nationalen Regeln. Darüber hinaus ist die ACG hier absolut in einer Vorreiterrolle im internationalen Vergleich.</p> <p>Hier ist besonders wichtig zu beachten, dass in der Begründung für den späteren Austritt der Gemeinden Freilassing, Ainring und Saaldorf-Surheim und des Schutzverbandes Rupertiwinkel aus dem BBFS eben diese nicht erreichte Verteilung als einer der Hauptgründe genannt worden ist.</p> <p>Das ist insofern problematisch, als eine Verteilung 50/50 schlicht und einfach unmöglich ist. Es stehen einfach im Süden die Berge im Weg. Sämtliche Versuche, das zu erklären – auch mit zustimmender Unterstützung der DFS – brachten hier keinen Erfolg.</p>
---	-------------------------------------	---

2.4 Einigung auf Vorgangsweise

Im Laufe der Besprechungen entstand Einigkeit, dass die Erreichung der gesetzten Ziele nur in einer Paketlösung möglich ist, welche für alle Betroffenen ein Geben und Nehmen bedeutet. Mit dieser Entscheidung wurde auch bewusst gegen die vorzeitige Umsetzung von Einzelmaßnahmen entschieden, weil damit positive Verhandlungsergebnisse für später zu verhandelnde Punkte sehr erschwert worden wären.

In den nächsten Jahren wurde aber immer wieder deutlich, wie schwierig es ist/war diesem Grundsatz treu zu bleiben. Es ist und war immer schwierig einzelne Punkte nicht umzusetzen obwohl das technisch möglich wäre. Die an sich richtige Argumentation des Gesamtpaketes findet bei Betroffenen nur wenig bis keine Zustimmung.

Leider hat sich auch gezeigt, dass einzelne Vertreter sobald sie ‚ihren‘ Punkt erledigt sehen, das Verfahren verlassen und somit keinerlei Zugeständnisse mehr machen können/müssen. Das erschwert natürlich das Ziel eine ausgewogene und faire Lösung zu finden.

Um aber dennoch auch zumindest Teilergebnisse liefern zu können wurden dann Maßnahmen identifiziert, die unstrittig waren bzw. bei denen es nur Verbesserung für alle gibt. Daher waren negative Auswirkungen auf die weiteren Verhandlungen nicht zu befürchten.

Bei einigen Themen konnte auch hier wieder relativ zügig eine Maßnahme identifiziert und zur Umsetzung gebracht werden.

4	Einführung SID DETSA	Diese Forderung, die auch aus der Fluglärmkommission kam wurde zu Beginn des Jahres 2015 umgesetzt. Die Abflugstrecke wurde berechnet und in weiterer Folge veröffentlicht. Ziel der Maßnahme ist die Entlastung der SID PEREX.
5	Änderung Abdrehpunkt bei Abflügen Piste 33	Der Turning Point bei Nordwestabflügen wurde etwas näher zur Piste verschoben. Hier gibt es Limitierungen im Design. Liegt ein Abdrehpunkt zu knapp an der Piste wird er durch Flight Management Systeme ignoriert und das Luftfahrzeug navigiert zum nächsten Waypoint. Dieser Umstand wurde im Design berücksichtigt. Ziel der Maßnahme ist Überflüge von Randgebieten Freilassing zu verhindern bzw. zu reduzieren.

2.5 14 -Punkte Programm der ACG 22.09.2015

Internen Abstimmungen und die Sammlung der bisherigen Themen aus dem BBFS waren Grundlage für ein ACG Papier. Dieses wiederum wurde als Grundlage für die Tagesordnung einer zweitägigen Klausur herangezogen.

Im Rahmen der Klausur wurde durch ACG ein 14 Punkte Konzept zur Verbesserung der Situation am Flughafen Salzburg vorgelegt und diskutiert. Die Rückmeldungen waren sehr positiv und durch Zustimmung geprägt; sämtliche Punkte sollten weiterverfolgt werden, alle technische Verständnisfragen konnten abgeschlossen werden.

Die im Anschluss behandelten FSG Agenden konnten nicht ausreichend behandelt werden.

Beim einzigen Punkt, wo es Aussagen von FSG gab – den lärmabhängigen Landegebühren – hatte der Flughafen keine die Teilnehmer des BBFS zufriedenstellenden Antworten. Solch ein System wird es mittelfristig nicht geben können (weitere Gespräche mit BMVIT folgen).

Wesentlich war, dass die erforderlichen Daten aus Lärmkarten, Rückmeldung durch FSG noch länger auf sich warten lassen würden und somit Vereinbarungen vor Q2/2016 nicht möglich wären. Die gesamte Arbeit im BBFS wird in einer für die ACG sehr positiven Stimmung fortgeführt. ACG konnte die vereinbarten Aufgaben früher als vereinbart abschließen und den gesamten Prozess somit positiv unterstützen.

Inhalte:

ACG hatte vorbereitend für die Klausur ein Excel Sheet erstellt, aus dem die Zuständigkeiten (ACG/FSG/...) klar ersichtlich sind. Dadurch sollte und konnte vermieden werden, dass Zuständigkeiten weiterhin vermischt und falsch zugeordnet werden.

Diese Vorgangsweise war nicht nur notwendig um auch konstruktiv dort arbeiten zu können, wo die Zuständigkeiten auch angesiedelt sind, sondern auch um klare Ansprechpartner zu haben.

Zu Beginn der Klausur wurde dieses Excel Sheet als Grundlage für die Tagesordnung genommen und die einzelnen ACG Punkte sequentiell durchgearbeitet. Im Anschluss wurden die SFG Themenbereiche bzw. Punkte wie Lärmkarten etc. bearbeitet.

Technische Möglichkeiten in der Verfahrensgestaltung

Anhang der Beispiele RNP Y 33, RNP Z 33 und SID Richtung NW wurden durch ACG die technischen und regulativen Rahmenbedingungen verständlich erklärt. Es wurde aufgezeigt, wo es noch Potential für Änderungen gibt und wo diese nicht mehr möglich sind.

Maßnahmenpaket der ACG

Aus all den Diskussionen über Lösungsmöglichkeiten, die im Bereich ACG umsetzbar sind wurde von ein Maßnahmenpaket zur Diskussion und Abstimmung gestellt. Dieses Paket umfasste 14 Punkte. ACG hatte darauf hingewiesen, dass eine ganze Reihe von Punkten ohne weiter Prüfung unmittelbar umgesetzt werden kann, sofern im BBFS Konsens darüber besteht und hier jedenfalls ein spürbare Manövriermasse vorhanden ist.

Inhalt des ACG Paketes:

1. SID RWY 33 nach NW: Verlegen des Turning Points auf einem Circle um 15° nach Westen um eine flachere Abflugführung zu erreichen
2. SID RWY 33 nach NO: Verlegen des Turning Points auf einem Circle um 15° nach Osten um einige – nahe am Flughafen liegende – Gemeinden besser zu vermeiden
3. Veröffentlichung eines voll kodierte RNP AR 33 vom Norden als Overlay zum derzeitigen GNSS Approach um höhere Präzision im kurzen Endanflug zu erreichen und Airlines, die das bereits jetzt fliegen können (Air Berlin) besser zu unterstützen
4. Festlegung einer ‚Minimum Line Up Distance‘ bei ILS 15 (ca. 4nm – ohne spürbare Auswirkung auf APP LOWS) kombiniert mit sog. Required tracks bei Visual Approaches zu RWY 15
5. Mögliche Verschiebung der Lage des Final Turns RNP AR nach N (max. 300m - 400m) um Anif zu entlasten und gleichzeitig mögliche Verschiebung des Downwindes nach Osten (Berücksichtigung Gaisberg)
6. Neugestaltung des RNP AR Z 33 mit verbesserter Anbindung an die Airway Struktur um Attraktivität für die Nutzer und somit der Nutzung zu erhöhen (mögliche Umsetzung November 2016)
7. Streichen der SID PEREX von RWY 33 und Verlegung der Flüge auf eine neue - via NEMAL laufende SID – Abflugstrecke (mögliche Umsetzung November 2016)
8. Temporäres Aussetzen alle NW Abflüge in der Zeit von 22.00 bis 07.00 (Randbereiche der Betriebszeiten) und Führung nach NE entlang der SID SIMBA und entsprechender Neugestaltung in Teilbereichen
9. Neugestaltung einer RNP SID in Richtung Süden mit Anbindung in das mit November 2016 in Kraft tretende FREE ROUTE Konzept zeitgleich mit der Aktualisierung des RNP AR Z 33
10. Prüfung ob eine neuen SID von RWY 15 in Richtung SW unter Vermeidung des Untersberges möglich ist; danach Verhandlung mit Rücksicht auf die Verteilungsfrage
11. Veröffentlichung eines Zusatzes in der AIP LOWS Anflugblätter mit folgendem Wortlaut ‚in case of landing direction north expect RNP APP. Advise ATC if unable‘ um hier eine klare Präferenz zu setzen
12. Vereinfachung in der RNP AR Zulassung durch Anbieten einer Paketlösung (alle RNP An- und Abflüge in einem Paket) um die Eintrittshürde für die Airlines so niedrig als möglich zu halten
13. Einschränkung bei den Abweichungen von den SIDs RWY 33 nach NO nicht unter 5000ft bzw. vor WS626
14. Darstellung von sog. AVOID Areas in der Sichtflugkarte Salzburg (analog LOAV) gemeinsam mit leichten Modifikationen an den Sichtflugstrecken

Die Reaktionen auf die klare Darstellung der Optionen in diesem Paket waren sehr positiv. Es wurde ausdrücklich betont, dass man die Bemühungen der ACG – ebenso wie die Grenzen – erkennt und ACG Themen gut aufgearbeitet sind. Unklarheiten zum Thema Opposite RWY Operation und daraus resultierende – kontraproduktive und nicht machbare – Forderungen aus dem Bereich Bayern/Rupertwinkel konnten ausgeräumt werden (siehe jedoch weitere Inhalte hier).

Es war seitens ACG geplant, in den nächsten Monaten alle Punkte abzarbeiten und in Rückbindung mit dem BBFS zum Abschluss zu bringen.

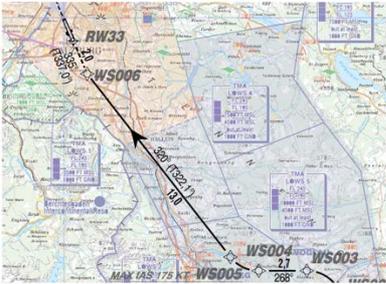
Der zweite Teil der Klausur war überwiegend den SFG Themen gewidmet.

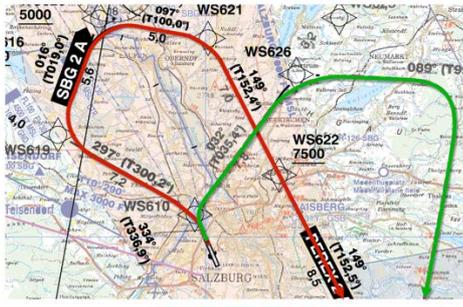
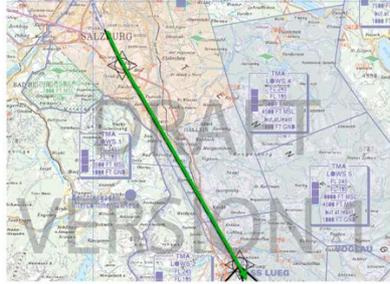
Abschließend wurde den Teilnehmern noch der Erstentwurf einer Lärmkarte mit dem Vergleich zwischen Berechnung und aktuellen Messungen präsentiert. Der gesamte Prozess steckte noch in den Kinderschuhen – ein Vergleich mit Wien machte das deutlich.

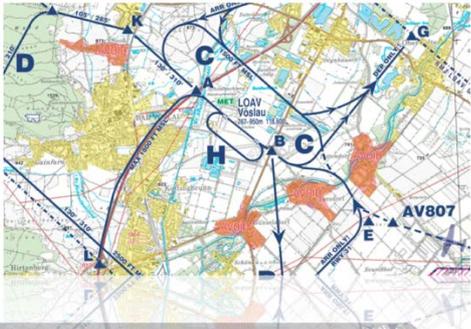
Einigkeit gab es auch über ein noch zu etablierendes Monitoring und dazu gehörigem Reporting Prozess. Dieser wird im Zuge der Verhandlungen noch festgelegt.

Die durch ACG vorgeschlagenen Optionen im Detail:

#	Umgesetzt Nicht umgesetzt #	Erklärung	Darstellung
1	5	Nicht bzw. kaum wahrnehmbare Verbesserung für Freilassing bei gleichzeitiger massiver Verschlechterung in Österreich	
2	6	Kein Konsens innerhalb Bayerns. Keine spürbare Verbesserung für Freilassing aber deutliche Verschlechterung für Ainring	

#	Umgesetzt # Nicht umgesetzt #	Erklärung	Darstellung
3	6	Der Anflug ist fertig und veröffentlicht, wird aber derzeit nicht geflogen. Er ist Teil des Gesamtpaketes und könnte unmittelbar freigegeben werden.	<p>PUNKT 3 - KOMPLETTER RNP ANFLUG VON N</p>  <p>Dieser Punkt scheitert aufgrund der fehlenden Einigung auf ein Gesamtpaket noch offen; durch ACG jedoch fertig</p>
4	7	In Kraft	<p>PUNKT 4 - MNM LINE UP DISTANCE - erledigt</p> 
5	7	Rein österreichisches Thema; noch keine optimale Variante gefunden	<p>PUNKT 5 - MODIFIKATION 'EINDREHPUNKT'</p>  <p>Dieser Punkt wurde im Konsens bisher nicht umgesetzt</p>
6	8	In Kraft	<p>PUNKT 6 - VERBESSERUNG TAUERNANFLUG</p>  <p>Fertig und umgesetzt</p>

#	Umgesetzt # Nicht umgesetzt #	Erklärung	Darstellung
7	9	In Kraft	<p>PUNKT 7 - ERSATZ FÜR PEREX SID</p>  <p>Fertig und umgesetzt</p>
8	8	Konnte aufgrund des Austritts der bayerischen Vertreter nicht verhandelt werden.	<p>PUNKT 8 - TEMPORÄRES ERSATZ NW</p>  <p>Wäre Thema der Klausur gewesen – Austritt verhinderte Verhandlung</p>
9	10	In Kraft	<p>PUNKT 9 - NEUE RNP SID NACH SÜDEN</p>  <p>Fertig und in der Veröffentlichung (VERDA SIDs)</p>
10	9	Aufgrund der Topographie ist solch eine SID nicht machbar; kein LFZ kann die gewünschte Kurve nach Weste gesichert nördlich des Gebirges fliegen	<p>PUNKT 10 - NEUE RNP SID NACH SÜDWESTEN</p>  <p>Berechnungen fertig – Umsetzung aufgrund Topographie dzt. technisch nicht machbar</p>

#	Umgesetzt # Nicht umgesetzt #	Erklärung	Darstellung
11	11	Umgesetzt	<p>PUNKT 11 - ZULASSUNG austro CONTROL</p> <p>Der ACG obliegt es die Zulassung für RNP AR Verfahren durchzuführen.</p> <p>Um die Anwendung dieser Verfahren für die Airlines zu erleichtern, wird die ACG diese Verfahren soweit als möglich erleichtern (Gesamtgenehmigung für alle österreichischen Flughäfen, etc.)</p>
12	12	Konnte aufgrund des Austritts der bayerischen Vertreter nicht verhandelt werden.	<p>PUNKT 12 - Veröffentlichung bzgl. RNP AR austro CONTROL</p> <p>Die ACG kann - falls es dazu Konsens gibt - den RNP AR Anflug generell als Standard behandeln und in der AIP entsprechend informieren.</p> <p>Die letzte Entscheidung bleibt zwar weiter beim verantwortlichen Piloten, es wird aber bereits bei der Flugvorbereitung ersichtlich, dass ein RNP Anflug gewünscht wäre.</p>
13	13	In Kraft	<p>PUNKT 13 - EINSCHRÄNKUNGEN RICHTUNG NO austro CONTROL</p> <p>Der ACG hat eine interne Dienstvorschrift erlassen, wonach Abflüge nach Nordosten die SID (Standard Abflugstrecke) nicht vor dem Passieren von 5.000 ft verlassen dürfen sofern die nicht aus betrieblichen Gründen (Gewitter, Staffelfung, ..) notwendig ist.</p> <p>Die Umsetzung dieser Regelung wird zukünftig einem Monitoring unterzogen und evaluiert werden.</p>
14	14	In Kraft – Bild siehe Analogie LOAV	<p>PUNKT 14 - SCHUTZZONE BEI SICHTFLÜGEN austro CONTROL</p> 

2.6 BBFS 2015 bis Q1 2016 und Austritt der bayerischen Teilnehmer

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 dabei bereits eine Einigung über *einen* ersten Zielwert bei der Verteilung Nord-Süd erreichen konnte.

Die Überraschung war sehr groß, als Anfang Juni, also wenige Tage nach der am 20.5.2016 stattgefundenen, sehr konstruktiven Arbeitsgruppensitzung, in welcher an der konkreten Zuordnung der Zielverteilung zu einzelnen Flugrouten gearbeitet wurde, das Ausscheiden der bayerischen Teilnehmer bekannt wurde. Mit Befremden wurde auch noch festgestellt, dass zu diesem Zeitpunkt ein Positionspapier (datiert 17. Mai 2016) bereits geschrieben war.

Sehr betroffen machte weiters auch die Aussage im Positionspapier, dass sich die „Hinhaltetaktik“ besonders negativ im BBFS manifestiert habe. Alle hätten gerne schnellere Ergebnisse gehabt; wenn man aber die Arbeit und die bisherigen Ergebnisse mit anderen ähnlichen Bürgerforen vergleicht, arbeitete der BBFS aber wahrscheinlich überaus gut. Sollte jedoch der Vorwurf einer zu langsamen Arbeit zutreffen, dann hatte jeder von mit seinen vielleicht nicht unbedingt notwendigen Fragen und Diskussions- oder Datenwünschen seinen Anteil daran.

Im Sinne möglichst großer Transparenz wurde der Entschluss gefasst, sämtliche Protokolle der Sitzungen des BBFS unter <https://www.bbfs.at/de/ergebnisse/protokolle/> im Internet allgemein zugänglich zu machen. Sämtliche gemachten Aussagen bzgl. der Arbeit des BBFS sind daher im Detail in diesen nachlesbar.

6	Veröffentlichung Protokolle	<p>Es war und ist Wunsch im BBFS maximale Transparenz zu liefern. Eine Maßnahme dazu ist/war, dass alle Inhalte von Verhandlungen bzw. Deren Protokolle allgemein zugänglich sind. Es soll jederzeit nachvollziehbar sein, was wie besprochen worden ist. Damit soll Missverständnissen, Unklarheiten, Verwechslungen kein Raum gegeben werden und jeder, der sich ein wenig die Zeit nimmt, kann aller akkordierten Protokolle nachlesen.</p> <p>Ziel der Maßnahme ist die Schaffung von maximaler Transparenz und Nachvollziehbarkeit.</p>
---	-----------------------------	---

Erklärung

zum Austritt der Kommunen Freilassing, Ainring und Saaldorf-Surheim und des Schutzverbandes Rupertiwinkel aus dem BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

Die Unterzeichner geben hiermit ihren Austritt aus dem BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg (BBFS) bekannt bzw. stützen diesen Schritt.

Begründung

- Trotz intensivster Bemühungen seit fast 2 Jahren, die sich auf über 300 Stunden pro Teilnehmer und die Inanspruchnahme von Urlaubstagen summieren, konnten im BBFS keine belastbaren Ergebnisse erzielt werden.
- Die Eigentümer des Flughafens Stadt und Land Salzburg lehnen aus wirtschaftlichen Gründen jeden Schutz der bayerischen Anwohner ab.
- Auch der Flughafen Salzburg ist nicht bereit zum Schutz der bayerischen Anwohner geringste Einschränkungen (z.B. Tagesrandzeiten) hinzunehmen und auf Profit zu verzichten.
- Die Verantwortung für eine mögliche Lösung der Probleme wird seitens des Flughafens und der Eigentümer allein den Anwohnern zugeschoben.
- Seit nunmehr fast zwei Jahren BBFS hat sich an der Belastungsverteilung nichts geändert.
- Mögliche Entlastungsrouten für die bayerische Seite werden von österreichischen Gemeinderäten abgelehnt.
- Die grundsätzliche Forderung nach einer gleichwertigen Nutzung beider Pistenrichtungen konnte nicht erreicht werden.

Fazit

Die oben aufgeführten Fakten erzwingen eine politische Lösung, da die reale Blockadehaltung keine Entwicklung zulässt.

Eine Durchführungsverordnung mit detaillierten Regeln, unter welchen Bedingungen deutsches Hoheitsgebiet überflogen werden kann, muss erarbeitet und durchgesetzt werden.

Ein weiteres Taktieren ohne Ergebnisse ist nicht mehr hinzunehmen.

Abgeordnete des bayerischen Landtags Michaela Kaniber, MdL

Landrat Georg Grabner

1. Bürgermeister Josef Flatscher, Stadt Freilassing

1. Bürgermeister Bernhard Kern, Gemeinde Saaldorf-Surheim

1. Bürgermeister Hans Eschlberger, Gemeinde Ainring

Bettina Oestreich, Vorsitzende Schutzverband Rupertiwinkel

Montag, 6. Juni 2016

2.7 Klausur 02/03.05.2016

Die in der Klausur erarbeiteten Schritte sind nachfolgend dargestellt:

<p>Version 9.5.16</p> <p>BürgerInnen Beirat Flughafen Salzburg Argumentation Optionen</p> <p>in der BBFS-Klausur 2./3.5.16 genannte Argumente, zusammengestellt von der Moderation</p> <p>Inhalt</p> <p>BürgerInnen Beirat Flughafen Salzburg 1 Argumentation Optionen 1 Anflug 2 Südanflug RNAV (GNSS) RWY33; RNP-SIDs Neugestaltung im Süden 2 Tauernanflug: RNAV (RNP) Z RWY33 und Attraktivität für die Nutzer erhöhen 3 Circling 4 Abflug 4 PEREX – Nordabflug (Piste 33) 4 PEREX – Südabflug (Piste 15) 4 NO-Abflug: Turn 0° - 15° 5 NW-Abflug: Turn 0° - 15° 5 NW-Abflug: Streuung / Bündelung 6 NW-Abflug: Trausenabflug 6 S-Abflug: Trausenabflug 7 Süd-Abflug: Tauern 7 PEREX neu - „Mondsee“; SIMBA – Gaisberg RW15 8 NO-Abflug: südlich Gaisberg 8 Betriebszeiten 9 Tageszeitabhängige Start- und Landegebühren 9 Einschränkung der Betriebszeiten in den Randstunden 9 Einschränkung der Betriebszeit am Sonntag von 6.00h auf 6.30h 10 Lärminderungsmaßnahmen 11 Lärmschutz-Wälle 11 Fonds 12 Ground Power Units 13 Run-ups VFR 13 Verpflichtender back-track Piste 15 14 Rollwegverlängerung im Norden im Zuge der Pistensanierung 2019 14 Allgemeine Luftfahrt 15 Avoid Areas und Anpassung der Sichtflugstrecken im Westen und Süden 15 dB-Limits der LFZ in den Randstunden 16 Starts vor der geplanten Abflugzeit 16 Erste grobe Abschätzung des Handlungsspielraumes für einen Pistenverteilungs-Plan 17</p>	<p>-2-</p> <p>Anflug</p> <p>Südanflug RNAV (GNSS) RWY33; RNP-SIDs Neugestaltung im Süden</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Argumente - Kriterienkatalog</th> <th>derzeit offene Fragen</th> <th>Empfehlung BBFS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> Alle angedachten Neugestaltungsmöglichkeiten im Süden wurden berechnet. engste Variante (nördlich Anif-Grödig) ist nach derzeitigem Wissensstand nur ohne Codierung möglich Sichtflug ohne Codierung führt zu Streuung, die Anif weniger belastet und Belastung eher im schwächer besiedelten Raum verteilt codierter Anflug führt über Anif und löst dort mehr Belastungen aus codierter Anflug würde die Anzahl Circling reduzieren und mehr Flüge mit Süd-Anflug zulassen, da Wetter unabhängiger für Airlines ist ein codierter Anflug eine attraktive Alternative, wenn sie die Ausrüstung und Schulung der Piloten für diese Flugverfahren besitzen, da sie wetterunabhängiger landen können. Für die Airlines ist die Ausrüstung und Schulung der Piloten für RNP-codierte Flugverfahren eine bedeutende Investition. Ein RNAV-approach ist für die Airlines einfacher als RNP- </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> Wie viele Anflüge mehr wären möglich, wenn codiert wäre? Für wie viele Anflüge ist ein RNP unvermeidbar? Könnten die codierten Anflüge, die Anif belasten, auf ein Minimum beschränkt werden? Wie kann die zusätzliche Belastung der Anrainer abgeschätzt werden? Kann der codierte Teil so gelegt werden, dass eine Verbesserung für Anif erreicht wird? Wieviel Circling Approaches könnten durch einen codierten Anflug ersetzt werden? </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> vorläufiger Stand = Dissens bzgl. RNP bzw. RNAV </td> </tr> </tbody> </table>	Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS	<ul style="list-style-type: none"> Alle angedachten Neugestaltungsmöglichkeiten im Süden wurden berechnet. engste Variante (nördlich Anif-Grödig) ist nach derzeitigem Wissensstand nur ohne Codierung möglich Sichtflug ohne Codierung führt zu Streuung, die Anif weniger belastet und Belastung eher im schwächer besiedelten Raum verteilt codierter Anflug führt über Anif und löst dort mehr Belastungen aus codierter Anflug würde die Anzahl Circling reduzieren und mehr Flüge mit Süd-Anflug zulassen, da Wetter unabhängiger für Airlines ist ein codierter Anflug eine attraktive Alternative, wenn sie die Ausrüstung und Schulung der Piloten für diese Flugverfahren besitzen, da sie wetterunabhängiger landen können. Für die Airlines ist die Ausrüstung und Schulung der Piloten für RNP-codierte Flugverfahren eine bedeutende Investition. Ein RNAV-approach ist für die Airlines einfacher als RNP- 	<ul style="list-style-type: none"> Wie viele Anflüge mehr wären möglich, wenn codiert wäre? Für wie viele Anflüge ist ein RNP unvermeidbar? Könnten die codierten Anflüge, die Anif belasten, auf ein Minimum beschränkt werden? Wie kann die zusätzliche Belastung der Anrainer abgeschätzt werden? Kann der codierte Teil so gelegt werden, dass eine Verbesserung für Anif erreicht wird? Wieviel Circling Approaches könnten durch einen codierten Anflug ersetzt werden? 	<ul style="list-style-type: none"> vorläufiger Stand = Dissens bzgl. RNP bzw. RNAV 																		
Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS																							
<ul style="list-style-type: none"> Alle angedachten Neugestaltungsmöglichkeiten im Süden wurden berechnet. engste Variante (nördlich Anif-Grödig) ist nach derzeitigem Wissensstand nur ohne Codierung möglich Sichtflug ohne Codierung führt zu Streuung, die Anif weniger belastet und Belastung eher im schwächer besiedelten Raum verteilt codierter Anflug führt über Anif und löst dort mehr Belastungen aus codierter Anflug würde die Anzahl Circling reduzieren und mehr Flüge mit Süd-Anflug zulassen, da Wetter unabhängiger für Airlines ist ein codierter Anflug eine attraktive Alternative, wenn sie die Ausrüstung und Schulung der Piloten für diese Flugverfahren besitzen, da sie wetterunabhängiger landen können. Für die Airlines ist die Ausrüstung und Schulung der Piloten für RNP-codierte Flugverfahren eine bedeutende Investition. Ein RNAV-approach ist für die Airlines einfacher als RNP- 	<ul style="list-style-type: none"> Wie viele Anflüge mehr wären möglich, wenn codiert wäre? Für wie viele Anflüge ist ein RNP unvermeidbar? Könnten die codierten Anflüge, die Anif belasten, auf ein Minimum beschränkt werden? Wie kann die zusätzliche Belastung der Anrainer abgeschätzt werden? Kann der codierte Teil so gelegt werden, dass eine Verbesserung für Anif erreicht wird? Wieviel Circling Approaches könnten durch einen codierten Anflug ersetzt werden? 	<ul style="list-style-type: none"> vorläufiger Stand = Dissens bzgl. RNP bzw. RNAV 																							
<p>-3-</p> <p>approach, da er weniger Vorbereitung im Cockpit erfordert.</p> <ul style="list-style-type: none"> Codierung würde Verteilung erleichtern. Die Beibehaltung des GNSS (RNAV) Anfluges + zusätzlich ein codierter Anflug sind für ACG und Airlines von großem Interesse. ACG kann Packages anbieten, wird von den Airlines eher angenommen. Codierter Anflug ist sicherheitstechnisch neuester Stand <p>Tauernanflug: RNAV (RNP) Z RWY33 und Attraktivität für die Nutzer erhöhen</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Argumente - Kriterienkatalog</th> <th>derzeit offene Fragen</th> <th>Empfehlung BBFS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> mehr Belastung von Hallein bis Grödig. eine optimierte Streckenführung wird mit den Gemeinden und der ACG erarbeitet werden. für Airlines, die von Süddestinationen kommen, ist dies eine attraktive Alternative, wenn sie die Flugzeuge ausgerüstet und die Piloten für diese Flugverfahren geschult haben. Für die Airlines ist die Ausrüstung und Schulung der Piloten für RNP-codierte Flugverfahren eine bedeutende Investition. </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> Wie viele Flüge würden diese Route annehmen? Potential Süddestinationen? wie ließe sich das für die Verteilungsfrage abschätzen Feinjustierung mit Anif - Grödig </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> die Route mehr nützen </td> </tr> </tbody> </table>	Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS	<ul style="list-style-type: none"> mehr Belastung von Hallein bis Grödig. eine optimierte Streckenführung wird mit den Gemeinden und der ACG erarbeitet werden. für Airlines, die von Süddestinationen kommen, ist dies eine attraktive Alternative, wenn sie die Flugzeuge ausgerüstet und die Piloten für diese Flugverfahren geschult haben. Für die Airlines ist die Ausrüstung und Schulung der Piloten für RNP-codierte Flugverfahren eine bedeutende Investition. 	<ul style="list-style-type: none"> Wie viele Flüge würden diese Route annehmen? Potential Süddestinationen? wie ließe sich das für die Verteilungsfrage abschätzen Feinjustierung mit Anif - Grödig 	<ul style="list-style-type: none"> vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> die Route mehr nützen 	<p>-4-</p> <p>Circling</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Argumente - Kriterienkatalog</th> <th>derzeit offene Fragen</th> <th>Empfehlung BBFS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> Circling Approach kann aus Sicherheitsgründen nicht ganz abgeschafft werden. führt zu Doppelbelastungen über stark besiedeltem Gebiet, sowohl in A wie in D. </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> Monitoringvereinbarung </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> Circling auf das absolut notwendige Minimum reduzieren Ausnahmen sind wetter- und damit sicherheitsbedingt </td> </tr> </tbody> </table> <p>Abflug</p> <p>PEREX – Nordabflug (Piste 33)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Argumente - Kriterienkatalog</th> <th>derzeit offene Fragen</th> <th>Empfehlung BBFS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> führt zu Doppelbelastungen über stark besiedeltem Gebiet, sowohl in A wie in D. insbesondere für die D Seite belastend. ca 600 bis 1000 Flüge müssen umverteilt werden. ökonomischer und ökologischer Nachteil. </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> bei Streichung: Verteilung auf NO 15° oder NO 0° Feinjustierung mit A </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> alte PEREX auflösen und umlagern </td> </tr> </tbody> </table> <p>PEREX – Südabflug (Piste 15)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Argumente - Kriterienkatalog</th> <th>derzeit offene Fragen</th> <th>Empfehlung BBFS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> führt zu Doppelbelastungen über stark besiedeltem Gebiet, sowohl in A wie in </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> Feinjustierung mit A </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> alte PEREX </td> </tr> </tbody> </table>	Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS	<ul style="list-style-type: none"> Circling Approach kann aus Sicherheitsgründen nicht ganz abgeschafft werden. führt zu Doppelbelastungen über stark besiedeltem Gebiet, sowohl in A wie in D. 	<ul style="list-style-type: none"> Monitoringvereinbarung 	<ul style="list-style-type: none"> Circling auf das absolut notwendige Minimum reduzieren Ausnahmen sind wetter- und damit sicherheitsbedingt 	Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS	<ul style="list-style-type: none"> führt zu Doppelbelastungen über stark besiedeltem Gebiet, sowohl in A wie in D. insbesondere für die D Seite belastend. ca 600 bis 1000 Flüge müssen umverteilt werden. ökonomischer und ökologischer Nachteil. 	<ul style="list-style-type: none"> bei Streichung: Verteilung auf NO 15° oder NO 0° Feinjustierung mit A 	<ul style="list-style-type: none"> vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> alte PEREX auflösen und umlagern 	Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS	<ul style="list-style-type: none"> führt zu Doppelbelastungen über stark besiedeltem Gebiet, sowohl in A wie in 	<ul style="list-style-type: none"> Feinjustierung mit A 	<ul style="list-style-type: none"> vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> alte PEREX
Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS																							
<ul style="list-style-type: none"> mehr Belastung von Hallein bis Grödig. eine optimierte Streckenführung wird mit den Gemeinden und der ACG erarbeitet werden. für Airlines, die von Süddestinationen kommen, ist dies eine attraktive Alternative, wenn sie die Flugzeuge ausgerüstet und die Piloten für diese Flugverfahren geschult haben. Für die Airlines ist die Ausrüstung und Schulung der Piloten für RNP-codierte Flugverfahren eine bedeutende Investition. 	<ul style="list-style-type: none"> Wie viele Flüge würden diese Route annehmen? Potential Süddestinationen? wie ließe sich das für die Verteilungsfrage abschätzen Feinjustierung mit Anif - Grödig 	<ul style="list-style-type: none"> vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> die Route mehr nützen 																							
Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS																							
<ul style="list-style-type: none"> Circling Approach kann aus Sicherheitsgründen nicht ganz abgeschafft werden. führt zu Doppelbelastungen über stark besiedeltem Gebiet, sowohl in A wie in D. 	<ul style="list-style-type: none"> Monitoringvereinbarung 	<ul style="list-style-type: none"> Circling auf das absolut notwendige Minimum reduzieren Ausnahmen sind wetter- und damit sicherheitsbedingt 																							
Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS																							
<ul style="list-style-type: none"> führt zu Doppelbelastungen über stark besiedeltem Gebiet, sowohl in A wie in D. insbesondere für die D Seite belastend. ca 600 bis 1000 Flüge müssen umverteilt werden. ökonomischer und ökologischer Nachteil. 	<ul style="list-style-type: none"> bei Streichung: Verteilung auf NO 15° oder NO 0° Feinjustierung mit A 	<ul style="list-style-type: none"> vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> alte PEREX auflösen und umlagern 																							
Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS																							
<ul style="list-style-type: none"> führt zu Doppelbelastungen über stark besiedeltem Gebiet, sowohl in A wie in 	<ul style="list-style-type: none"> Feinjustierung mit A 	<ul style="list-style-type: none"> vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> alte PEREX 																							

- 5 -

D (LFZ ist in D allerdings schon sehr hoch)		auflösen und umlagern
<ul style="list-style-type: none"> ökonomischer und ökologischer Nachteil. 60 Flüge haben 2015 Perex mit Südabflug genützt. ein codierter Abflug wird von den Piloten eher angenommen (Problem visual climb nach Süden wäre gelöst) 		

NO-Abflug: Turn 0° - 15°

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> bei 15° sind in Salzburg mehr Leute stärker betroffen, in D ist Entlastung grösser als bei 0° Variante mit exaktem Flugverhalten. in hohen dB-Bereichen (>80dB Max Pegel) in Salzburg ca. 800 Leute mehr zusätzliche Flüge müssen bei Auflösung der alten PEREX auf NO-Abflug umgelagert werden. 	<ul style="list-style-type: none"> Überprüfen, ob die derzeit gewählte Flugspur für die Berechnung der Lärmwerte repräsentativ ist 	vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> 0° Variante bevorzugen

NW-Abflug: Turn 0° - 15°

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> bei 15° deutlich stärkere Belastung in hohen dB-Bereichen (>80dB Max Pegel) in Siezenheim. in Siezenheim werden eine Schule und ein Kindergarten direkt 		vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> 0° Variante bevorzugen

- 7 -

Nordeuropa nicht gestrichen werden.		
-------------------------------------	--	--

S-Abflug: Traunabflug

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> Betrifft nur A, in Freilassung schon sehr hoch. kann wegen Anbindung an europäische Luftverkehrsströme für Destinationen in West- und Nordeuropa nicht gestrichen werden (wie auch Rattenberg und TITIG). 	<ul style="list-style-type: none"> wieviele Flüge könnten von dieser Route wegverlagert werden? 	<ul style="list-style-type: none"> nur wenn wetterbedingt nötig

Süd-Abflug: Tauern

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> mehr Belastung von Hallein bis Grödig in unterschiedlicher dB Anzahl. bei jedem Südabflug sind gesamt weniger Menschen belastet, als bei einem Nordabflug eine optimierte Streckenführung wird mit den Gemeinden und der ACG erarbeitet werden. ein codierter Abflug wird wahrscheinlich mehr Flüge zulassen. für Airlines, die in Süddestinationen gehen, ist dies eine attraktive Alternative, wenn sie die Flugzeuge ausgerüstet und die Piloten für diese Flugverfahren geschult haben. 	<ul style="list-style-type: none"> Wie viele Flüge würden diese Route annehmen? wie ließe sich das für die Verteilungsfrage abschätzen? Feinjustierung in A 	vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> die Route mehr nützen

- 6 -

überfliegen.		
<ul style="list-style-type: none"> Siezenheim hat bereits höchste Mehrfachbelastung. Ainring ist bei 15° neu betroffen. bei 0° sind im tieferen dB-Bereich mehr Leute belastet, sowohl in A wie in D. die Belastung im höheren dB-Bereich (Max Pegel) ist stärker zu gewichten als mehr Betroffene mit niedrigem dB Max Pegel. 		

NW-Abflug: Streuung / Bündelung

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> Streuung mehr Betroffene, aber geringere Gesamtbelastung. Bündelung weniger Betroffene, aber mehr Gesamtbelastung. technisch beide Varianten möglich. 		vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> keine Präferenz wenn keine Entscheidung getroffen wird, bleibt das derzeitige System bestehen

NW-Abflug: Traunabflug

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> belastet insbesondere die D Gemeinden. kann wegen Anbindung an europäische Luftverkehrsströme für Destinationen in West- und 	<ul style="list-style-type: none"> wieviele Flüge könnten von dieser Route wegverlagert werden? 	

- 8 -

<ul style="list-style-type: none"> Für die Airlines ist die Ausrüstung und Schulung der Piloten für RNP-codierte Flugverfahren eine bedeutende Investition. Flugzeuge, die bisher PEREX fliegen, könnten den neuen Tauern Süd-Abflug nützen, wenn es das aktuelle Startgewicht zulässt. Technisch seit 2 Jahren eingerichtet, Teil des Gesamtpaketes ein gerader Südabflug wird von ACG und Airlines präferiert Route ist möglich, fliegbar, ökonomisch und ökologisch Solidarität A-D. 		
---	--	--

PEREX neu - „Mondsee“: SIMBA – Gaisberg RW15

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> belastet deutlich weniger Leute als NO-Abflüge. 	<ul style="list-style-type: none"> wieviele Flüge würden diese Route annehmen? wie ließe sich das für die Verteilungsfrage abschätzen 	vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> in Verteilungsfrage (A Seite) einbeziehen

NO-Abflug: südlich Gaisberg

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> berührt möglicherweise Schutzgebiet. technische Anforderungen und Sicherheitsanforderungen können noch nicht beurteilt 	<ul style="list-style-type: none"> noch nicht berechnet 	vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> prüfen, ob und unter welchen Voraussetzungen

- 9 -	<table border="1"> <tr> <td>werden.</td> <td></td> <td>diese Route nutzbar wäre</td> </tr> </table> <p>Betriebszeiten</p> <p>Tageszeitabhängige Start- und Landegebühren</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Argumente - Kriterienkatalog</th> <th>derzeit offene Fragen</th> <th>Empfehlung BBFS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> Management-Aufwand für den Flughafen zur gesetzeskonformen Verwaltung der Gebühren; Gebühren müssen aufkommensneutral verteilt werden. Mehreinnahmen müssen aus gesetzlichen Gründen für Umwelt-Projekte > 5 Mio ausgegeben werden. Die Attraktivität der Randzeiten wird für die Airlines verringert und damit die Anwohner in dieser für sie sehr sensiblen Zeit entlastet. LFZ Typen mit höheren dB landen unter Tags, in den Randzeiten landen in SZG nur LFZ leiseste Kategorie </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> Präzise Formulierung eines Modells (bis Ende Juli) Behandlung im Nutzausschuss </td> <td> vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> Arbeitsgruppe einsetzen Bereitschaft Flughafen gegeben </td> </tr> </tbody> </table> <p>Einschränkung der Betriebszeiten in den Randstunden</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Argumente - Kriterienkatalog</th> <th>derzeit offene Fragen</th> <th>Empfehlung BBFS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> Die Ruhezeit in den Randstunden ist für die Anwohner sehr bedeutend, um möglichst lange Durchschlafzeiträume und Erholungsphasen zu wahren. Airlines haben ökonomisches </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> Was ist ein Hub? Definition? </td> <td> vorläufiger Stand: = <ul style="list-style-type: none"> Dissens: Verhandlungen mit den Airlines dazu können angeboten </td> </tr> </tbody> </table>		werden.		diese Route nutzbar wäre	Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS	<ul style="list-style-type: none"> Management-Aufwand für den Flughafen zur gesetzeskonformen Verwaltung der Gebühren; Gebühren müssen aufkommensneutral verteilt werden. Mehreinnahmen müssen aus gesetzlichen Gründen für Umwelt-Projekte > 5 Mio ausgegeben werden. Die Attraktivität der Randzeiten wird für die Airlines verringert und damit die Anwohner in dieser für sie sehr sensiblen Zeit entlastet. LFZ Typen mit höheren dB landen unter Tags, in den Randzeiten landen in SZG nur LFZ leiseste Kategorie 	<ul style="list-style-type: none"> Präzise Formulierung eines Modells (bis Ende Juli) Behandlung im Nutzausschuss 	vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> Arbeitsgruppe einsetzen Bereitschaft Flughafen gegeben 	Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS	<ul style="list-style-type: none"> Die Ruhezeit in den Randstunden ist für die Anwohner sehr bedeutend, um möglichst lange Durchschlafzeiträume und Erholungsphasen zu wahren. Airlines haben ökonomisches 	<ul style="list-style-type: none"> Was ist ein Hub? Definition? 	vorläufiger Stand: = <ul style="list-style-type: none"> Dissens: Verhandlungen mit den Airlines dazu können angeboten
werden.		diese Route nutzbar wäre															
Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS															
<ul style="list-style-type: none"> Management-Aufwand für den Flughafen zur gesetzeskonformen Verwaltung der Gebühren; Gebühren müssen aufkommensneutral verteilt werden. Mehreinnahmen müssen aus gesetzlichen Gründen für Umwelt-Projekte > 5 Mio ausgegeben werden. Die Attraktivität der Randzeiten wird für die Airlines verringert und damit die Anwohner in dieser für sie sehr sensiblen Zeit entlastet. LFZ Typen mit höheren dB landen unter Tags, in den Randzeiten landen in SZG nur LFZ leiseste Kategorie 	<ul style="list-style-type: none"> Präzise Formulierung eines Modells (bis Ende Juli) Behandlung im Nutzausschuss 	vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> Arbeitsgruppe einsetzen Bereitschaft Flughafen gegeben 															
Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS															
<ul style="list-style-type: none"> Die Ruhezeit in den Randstunden ist für die Anwohner sehr bedeutend, um möglichst lange Durchschlafzeiträume und Erholungsphasen zu wahren. Airlines haben ökonomisches 	<ul style="list-style-type: none"> Was ist ein Hub? Definition? 	vorläufiger Stand: = <ul style="list-style-type: none"> Dissens: Verhandlungen mit den Airlines dazu können angeboten 															
- 10 -	<table border="1"> <tr> <td> Interesse, Flüge in Hub-Destinationen bzw. Flüge in Destinationen an denen Airlines Anschlussflüge haben, anbieten und über Rotationen eine wirtschaftliche Auslastung ihrer Flotte zu sichern; streichen eines Randstundenfluges hat somit Auswirkungen auf Flüge die in Salzburg zu anderen Tageszeiten stattfinden. </td> <td></td> <td> werden und werden derzeit bereits geführt; <ul style="list-style-type: none"> einschränkende Regelungen werden aus ökonomischen Gründen abgelehnt und sind für die SFG und die Eigentümer nicht verhandelbar. </td> </tr> </table> <p>Einschränkung der Betriebszeit am Sonntag von 6.00h auf 6.30h</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Argumente - Kriterienkatalog</th> <th>derzeit offene Fragen</th> <th>Empfehlung BBFS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> Die Ruhezeit am Morgen des Sonntages ist für die Anwohner sehr bedeutend, um an diesem Tag einen möglichst langen Durchschlafzeitraum und Erholungsphasen zu wahren. Ökonomische Argumente wie für Randzeiten generell. </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> Präzise Formulierung des Begriffes „Nicht-Hub“-Flüge Rechtliche Möglichkeiten einer Einschränkung für Hub/Nicht- </td> <td> vorläufiger Stand = <ul style="list-style-type: none"> Dissens: Gemeinden und Anrainerverbände: Abflüge in „Nicht-Hub“-Destinationen am Morgen einschränken SFG: Keine </td> </tr> </tbody> </table>		Interesse, Flüge in Hub-Destinationen bzw. Flüge in Destinationen an denen Airlines Anschlussflüge haben, anbieten und über Rotationen eine wirtschaftliche Auslastung ihrer Flotte zu sichern; streichen eines Randstundenfluges hat somit Auswirkungen auf Flüge die in Salzburg zu anderen Tageszeiten stattfinden.		werden und werden derzeit bereits geführt; <ul style="list-style-type: none"> einschränkende Regelungen werden aus ökonomischen Gründen abgelehnt und sind für die SFG und die Eigentümer nicht verhandelbar. 	Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS	<ul style="list-style-type: none"> Die Ruhezeit am Morgen des Sonntages ist für die Anwohner sehr bedeutend, um an diesem Tag einen möglichst langen Durchschlafzeitraum und Erholungsphasen zu wahren. Ökonomische Argumente wie für Randzeiten generell. 	<ul style="list-style-type: none"> Präzise Formulierung des Begriffes „Nicht-Hub“-Flüge Rechtliche Möglichkeiten einer Einschränkung für Hub/Nicht- 	vorläufiger Stand = <ul style="list-style-type: none"> Dissens: Gemeinden und Anrainerverbände: Abflüge in „Nicht-Hub“-Destinationen am Morgen einschränken SFG: Keine 						
Interesse, Flüge in Hub-Destinationen bzw. Flüge in Destinationen an denen Airlines Anschlussflüge haben, anbieten und über Rotationen eine wirtschaftliche Auslastung ihrer Flotte zu sichern; streichen eines Randstundenfluges hat somit Auswirkungen auf Flüge die in Salzburg zu anderen Tageszeiten stattfinden.		werden und werden derzeit bereits geführt; <ul style="list-style-type: none"> einschränkende Regelungen werden aus ökonomischen Gründen abgelehnt und sind für die SFG und die Eigentümer nicht verhandelbar. 															
Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS															
<ul style="list-style-type: none"> Die Ruhezeit am Morgen des Sonntages ist für die Anwohner sehr bedeutend, um an diesem Tag einen möglichst langen Durchschlafzeitraum und Erholungsphasen zu wahren. Ökonomische Argumente wie für Randzeiten generell. 	<ul style="list-style-type: none"> Präzise Formulierung des Begriffes „Nicht-Hub“-Flüge Rechtliche Möglichkeiten einer Einschränkung für Hub/Nicht- 	vorläufiger Stand = <ul style="list-style-type: none"> Dissens: Gemeinden und Anrainerverbände: Abflüge in „Nicht-Hub“-Destinationen am Morgen einschränken SFG: Keine 															
- 11 -	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>Hub-Flug</td> <td> Einschränkung möglich <ul style="list-style-type: none"> Land Salzburg: Eine Einschränkung kann vom BBFS empfohlen werden, und würde in den vorgesehenen Entscheidungsgremien beraten werden. Stadt Salzburg: keine Aussage möglich. </td> </tr> </table> <p>Lärminderungsmaßnahmen</p> <p>Lärmschutz-Wälle</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Argumente - Kriterienkatalog</th> <th>derzeit offene Fragen</th> <th>Empfehlung BBFS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> auf den Grundstücken des Flughafens im Süden lassen sich Lärmschutz-Wälle zur Verminderung von Bodenlärm-immissionen errichten. im Norden muss die Hindernisfreiheit gewährleistet bleiben. die Ausführung der Lärmschutz-Wälle ist im Bezug auf Effizienz und Landschaftsbild zu prüfen. </td> <td></td> <td> vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> Errichten von bzgl. der Ausführung abgestimmten Lärmschutz-Wällen im Süden Errichtung soll im Investitionsplan der SFG für 2017 aufgenommen werden </td> </tr> </tbody> </table>			Hub-Flug	Einschränkung möglich <ul style="list-style-type: none"> Land Salzburg: Eine Einschränkung kann vom BBFS empfohlen werden, und würde in den vorgesehenen Entscheidungsgremien beraten werden. Stadt Salzburg: keine Aussage möglich. 	Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS	<ul style="list-style-type: none"> auf den Grundstücken des Flughafens im Süden lassen sich Lärmschutz-Wälle zur Verminderung von Bodenlärm-immissionen errichten. im Norden muss die Hindernisfreiheit gewährleistet bleiben. die Ausführung der Lärmschutz-Wälle ist im Bezug auf Effizienz und Landschaftsbild zu prüfen. 		vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> Errichten von bzgl. der Ausführung abgestimmten Lärmschutz-Wällen im Süden Errichtung soll im Investitionsplan der SFG für 2017 aufgenommen werden 						
	Hub-Flug	Einschränkung möglich <ul style="list-style-type: none"> Land Salzburg: Eine Einschränkung kann vom BBFS empfohlen werden, und würde in den vorgesehenen Entscheidungsgremien beraten werden. Stadt Salzburg: keine Aussage möglich. 															
Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS															
<ul style="list-style-type: none"> auf den Grundstücken des Flughafens im Süden lassen sich Lärmschutz-Wälle zur Verminderung von Bodenlärm-immissionen errichten. im Norden muss die Hindernisfreiheit gewährleistet bleiben. die Ausführung der Lärmschutz-Wälle ist im Bezug auf Effizienz und Landschaftsbild zu prüfen. 		vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> Errichten von bzgl. der Ausführung abgestimmten Lärmschutz-Wällen im Süden Errichtung soll im Investitionsplan der SFG für 2017 aufgenommen werden 															
- 12 -	<p>Fonds</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Argumente - Kriterienkatalog</th> <th>derzeit offene Fragen</th> <th>Empfehlung BBFS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> Spitzenwerte sind insbesondere in den Randzeiten für die Anwohner störend. Eine Erhöhung der Überflüge im Süden führt zu einer Mehrbelastung insbesondere durch Spitzenwerte bei den nahe am Flughafen liegenden Gebieten. Bodenlärm kann in einigen Gemeindeteilen hohe Maximalpegel erreichen. Verschiedene Optionen (zum Beispiel back-track RWY 15) können zu erhöhtem Bodenlärm führen. höhere Akzeptanz des Förderprogrammes durch einen geringen Selbstbehalt-Anteil. Neubauten fallen nicht in das Förderprogramm, allerdings werden in den Genehmigungsverfahren der Städte Salzburg und Freilassing und der Gemeinden derzeit dB-Durchschnittswerte herangezogen. Zukünftige Belastungen und Beschwerden sind damit abzusehen. Entlastung des Südens vor allem im Endanflug. </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> Präzise Formulierung eines Fördermodells </td> <td> vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> Arbeitsgruppe einsetzen An die Stadt Salzburg: Wohnungen in der Nähe der 60 dB-Durchschnittswerte einzuschränken bzw. mit entsprechenden Auflagen zu versehen; Flächenwidmung optimieren Aktuelle Daten aus Wälle System dem Förderprogramm zugrundelegen, Spitzenpegel und Bodenlärm einbezählen, Prüfen ob und wie Freilassing in das Förderprogramm aufgenommen wird Eigentümer deklarieren, Leistung zu erbringen </td> </tr> </tbody> </table>		Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS	<ul style="list-style-type: none"> Spitzenwerte sind insbesondere in den Randzeiten für die Anwohner störend. Eine Erhöhung der Überflüge im Süden führt zu einer Mehrbelastung insbesondere durch Spitzenwerte bei den nahe am Flughafen liegenden Gebieten. Bodenlärm kann in einigen Gemeindeteilen hohe Maximalpegel erreichen. Verschiedene Optionen (zum Beispiel back-track RWY 15) können zu erhöhtem Bodenlärm führen. höhere Akzeptanz des Förderprogrammes durch einen geringen Selbstbehalt-Anteil. Neubauten fallen nicht in das Förderprogramm, allerdings werden in den Genehmigungsverfahren der Städte Salzburg und Freilassing und der Gemeinden derzeit dB-Durchschnittswerte herangezogen. Zukünftige Belastungen und Beschwerden sind damit abzusehen. Entlastung des Südens vor allem im Endanflug. 	<ul style="list-style-type: none"> Präzise Formulierung eines Fördermodells 	vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> Arbeitsgruppe einsetzen An die Stadt Salzburg: Wohnungen in der Nähe der 60 dB-Durchschnittswerte einzuschränken bzw. mit entsprechenden Auflagen zu versehen; Flächenwidmung optimieren Aktuelle Daten aus Wälle System dem Förderprogramm zugrundelegen, Spitzenpegel und Bodenlärm einbezählen, Prüfen ob und wie Freilassing in das Förderprogramm aufgenommen wird Eigentümer deklarieren, Leistung zu erbringen 									
Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS															
<ul style="list-style-type: none"> Spitzenwerte sind insbesondere in den Randzeiten für die Anwohner störend. Eine Erhöhung der Überflüge im Süden führt zu einer Mehrbelastung insbesondere durch Spitzenwerte bei den nahe am Flughafen liegenden Gebieten. Bodenlärm kann in einigen Gemeindeteilen hohe Maximalpegel erreichen. Verschiedene Optionen (zum Beispiel back-track RWY 15) können zu erhöhtem Bodenlärm führen. höhere Akzeptanz des Förderprogrammes durch einen geringen Selbstbehalt-Anteil. Neubauten fallen nicht in das Förderprogramm, allerdings werden in den Genehmigungsverfahren der Städte Salzburg und Freilassing und der Gemeinden derzeit dB-Durchschnittswerte herangezogen. Zukünftige Belastungen und Beschwerden sind damit abzusehen. Entlastung des Südens vor allem im Endanflug. 	<ul style="list-style-type: none"> Präzise Formulierung eines Fördermodells 	vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> Arbeitsgruppe einsetzen An die Stadt Salzburg: Wohnungen in der Nähe der 60 dB-Durchschnittswerte einzuschränken bzw. mit entsprechenden Auflagen zu versehen; Flächenwidmung optimieren Aktuelle Daten aus Wälle System dem Förderprogramm zugrundelegen, Spitzenpegel und Bodenlärm einbezählen, Prüfen ob und wie Freilassing in das Förderprogramm aufgenommen wird Eigentümer deklarieren, Leistung zu erbringen 															

<p style="text-align: center;">- 13 -</p> <p>Ground Power Units</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Argumente - Kriterienkatalog</th> <th>derzeit offene Fragen</th> <th>Empfehlung BBFS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> o Ermöglichen eine Reduktion des Bodenlärms. o Für die Airlines ist eine GPU nur in Verbindung mit einem guten Air-Conditioning bzw. Luftzirkulationssystem nutzbar; Stromversorgung alleine reicht nicht, die Luftversorgung und Temperaturregelung muss sonst über das Luftfahrzeug laufen, womit die GPU keinen Sinn macht. o Damit die GPU von möglichst vielen Airlines akzeptiert wird, soll die GPU in den Gebühren des Flughafens integriert sein und nicht als Zusatz-Option angeboten werden. </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> o Genauer prüfen, was angeboten werden kann </td> <td> vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> o Arbeitsgruppe einsetzen </td> </tr> </tbody> </table> <p>Run-ups VFR</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Argumente - Kriterienkatalog</th> <th>derzeit offene Fragen</th> <th>Empfehlung BBFS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> o Bodenlärmbelastung ist abhängig vom Ort, an dem die Run-ups durchgeführt werden. o Muss mit der Bodenverkehrsabwicklung abgestimmt werden. </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> o Wo wäre sowohl im Norden als auch Süden des Flughafengeländes die Stellen mit der geringsten Bodenlärmbelastung? </td> <td> vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> o Arbeitsgruppe einsetzen </td> </tr> </tbody> </table>	Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS	<ul style="list-style-type: none"> o Ermöglichen eine Reduktion des Bodenlärms. o Für die Airlines ist eine GPU nur in Verbindung mit einem guten Air-Conditioning bzw. Luftzirkulationssystem nutzbar; Stromversorgung alleine reicht nicht, die Luftversorgung und Temperaturregelung muss sonst über das Luftfahrzeug laufen, womit die GPU keinen Sinn macht. o Damit die GPU von möglichst vielen Airlines akzeptiert wird, soll die GPU in den Gebühren des Flughafens integriert sein und nicht als Zusatz-Option angeboten werden. 	<ul style="list-style-type: none"> o Genauer prüfen, was angeboten werden kann 	vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> o Arbeitsgruppe einsetzen 	Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS	<ul style="list-style-type: none"> o Bodenlärmbelastung ist abhängig vom Ort, an dem die Run-ups durchgeführt werden. o Muss mit der Bodenverkehrsabwicklung abgestimmt werden. 	<ul style="list-style-type: none"> o Wo wäre sowohl im Norden als auch Süden des Flughafengeländes die Stellen mit der geringsten Bodenlärmbelastung? 	vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> o Arbeitsgruppe einsetzen 	<p style="text-align: center;">- 14 -</p> <p>Verpflichtender back-track Piste 15</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Argumente - Kriterienkatalog</th> <th>derzeit offene Fragen</th> <th>Empfehlung BBFS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> o Start bei dem die volle Pistenlänge ausgenutzt wird, wird von den Airlines bevorzugt. o Pistenbelegung wird beeinflusst. o Problem bei Abarbeitung führt zu Verzögerungen in der Abwicklung (Warteschleife in der Luft oder Warten am Boden) o Back-track ist eine Hilfslösung, (Rollweg bis zum Ende der Piste wäre die beste Lösung für ACG/Airlines) o Ökonomisch eine Verschlechterung für die Airlines o Bodenlärm in Taxham steigt o An Winterchartersamstagen nicht möglich. </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> o Bedeutet höher = weniger Lärm bedeutet weniger Schub = weniger Lärm o Ist ein verpflichtender back-track in den Randzeiten möglich (für bestimmte Gewichtsklasse) </td> <td> vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> o Arbeitsgruppe einsetzen o Bereitschaft SFG vorhanden </td> </tr> </tbody> </table> <p>Rollwegverlängerung im Norden im Zuge der Pistensanierung 2019</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Argumente - Kriterienkatalog</th> <th>derzeit offene Fragen</th> <th>Empfehlung BBFS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> o Start bei dem die volle Pistenlänge ausgenutzt wird, wird von den Airlines und von ACG bevorzugt. o Würde aus dem Ediktverfahren herausgenommen, da Vorwurf der Kapazitätsverletzung. o Rollwegverlängerung ändert nicht das Abflugverfahren Richtung Norden </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> o Kosten/Nutzen o Zeit (JVP-Verfahren nötig) </td> <td> vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> o Thema wird weiterverfolgt </td> </tr> </tbody> </table>	Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS	<ul style="list-style-type: none"> o Start bei dem die volle Pistenlänge ausgenutzt wird, wird von den Airlines bevorzugt. o Pistenbelegung wird beeinflusst. o Problem bei Abarbeitung führt zu Verzögerungen in der Abwicklung (Warteschleife in der Luft oder Warten am Boden) o Back-track ist eine Hilfslösung, (Rollweg bis zum Ende der Piste wäre die beste Lösung für ACG/Airlines) o Ökonomisch eine Verschlechterung für die Airlines o Bodenlärm in Taxham steigt o An Winterchartersamstagen nicht möglich. 	<ul style="list-style-type: none"> o Bedeutet höher = weniger Lärm bedeutet weniger Schub = weniger Lärm o Ist ein verpflichtender back-track in den Randzeiten möglich (für bestimmte Gewichtsklasse) 	vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> o Arbeitsgruppe einsetzen o Bereitschaft SFG vorhanden 	Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS	<ul style="list-style-type: none"> o Start bei dem die volle Pistenlänge ausgenutzt wird, wird von den Airlines und von ACG bevorzugt. o Würde aus dem Ediktverfahren herausgenommen, da Vorwurf der Kapazitätsverletzung. o Rollwegverlängerung ändert nicht das Abflugverfahren Richtung Norden 	<ul style="list-style-type: none"> o Kosten/Nutzen o Zeit (JVP-Verfahren nötig) 	vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> o Thema wird weiterverfolgt
Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS																							
<ul style="list-style-type: none"> o Ermöglichen eine Reduktion des Bodenlärms. o Für die Airlines ist eine GPU nur in Verbindung mit einem guten Air-Conditioning bzw. Luftzirkulationssystem nutzbar; Stromversorgung alleine reicht nicht, die Luftversorgung und Temperaturregelung muss sonst über das Luftfahrzeug laufen, womit die GPU keinen Sinn macht. o Damit die GPU von möglichst vielen Airlines akzeptiert wird, soll die GPU in den Gebühren des Flughafens integriert sein und nicht als Zusatz-Option angeboten werden. 	<ul style="list-style-type: none"> o Genauer prüfen, was angeboten werden kann 	vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> o Arbeitsgruppe einsetzen 																							
Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS																							
<ul style="list-style-type: none"> o Bodenlärmbelastung ist abhängig vom Ort, an dem die Run-ups durchgeführt werden. o Muss mit der Bodenverkehrsabwicklung abgestimmt werden. 	<ul style="list-style-type: none"> o Wo wäre sowohl im Norden als auch Süden des Flughafengeländes die Stellen mit der geringsten Bodenlärmbelastung? 	vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> o Arbeitsgruppe einsetzen 																							
Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS																							
<ul style="list-style-type: none"> o Start bei dem die volle Pistenlänge ausgenutzt wird, wird von den Airlines bevorzugt. o Pistenbelegung wird beeinflusst. o Problem bei Abarbeitung führt zu Verzögerungen in der Abwicklung (Warteschleife in der Luft oder Warten am Boden) o Back-track ist eine Hilfslösung, (Rollweg bis zum Ende der Piste wäre die beste Lösung für ACG/Airlines) o Ökonomisch eine Verschlechterung für die Airlines o Bodenlärm in Taxham steigt o An Winterchartersamstagen nicht möglich. 	<ul style="list-style-type: none"> o Bedeutet höher = weniger Lärm bedeutet weniger Schub = weniger Lärm o Ist ein verpflichtender back-track in den Randzeiten möglich (für bestimmte Gewichtsklasse) 	vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> o Arbeitsgruppe einsetzen o Bereitschaft SFG vorhanden 																							
Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS																							
<ul style="list-style-type: none"> o Start bei dem die volle Pistenlänge ausgenutzt wird, wird von den Airlines und von ACG bevorzugt. o Würde aus dem Ediktverfahren herausgenommen, da Vorwurf der Kapazitätsverletzung. o Rollwegverlängerung ändert nicht das Abflugverfahren Richtung Norden 	<ul style="list-style-type: none"> o Kosten/Nutzen o Zeit (JVP-Verfahren nötig) 	vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> o Thema wird weiterverfolgt 																							
<p style="text-align: center;">- 15 -</p> <p>Allgemeine Luftfahrt</p> <p>Avoid Areas und Anpassung der Sichtflugstrecken im Westen und Süden</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Argumente - Kriterienkatalog</th> <th>derzeit offene Fragen</th> <th>Empfehlung BBFS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> o die Allgemeine Luftfahrt (insbesondere der Teil, der nicht den Business-Bereich betrifft) führt zu einer in den Lärmdaten (Spitzenwerte und Lden) deutlich sichtbaren Erhöhung der Gesamtlärmbelastung, da sie langsam in relativ niedriger Höhe fliegt. o Die höheren Belastungen finden sich auf der österreichischen Seite, da sie hier niedriger fliegen und die Platzrunde sich in Österreich befindet. o Verbesserungen lassen sich auch auf deutscher Seite durch die weitgehende Vermeidung von bewohnten Gebieten erreichen. o Die langsamen Flüge erlauben ein relativ präzises Navigieren über weniger dicht besiedeltes Gebiet. o Da es sich hier um Sichtflüge handelt müssen dem Piloten gut sichtbare „Land-Marks“ zur Orientierung stehen. o Aus Sicherheitsgründen können Piloten nur angehalten, bestimmte Bereiche zu vermeiden oder Strecken zu fliegen, nicht aber gezwungen werden. </td> <td></td> <td> vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> o Die Avoid Areas werden wie auf den Karten der ACG für die Gebiete Wals-Siezenheim, Ainning, Freilassing und Stadt-Salzburg sowie für die Anflugstrecken im Westen (zwischen Ainning und Freilassing) und diejenigen im Süden (Hallein, Grödig, Moosstraße) vereinbart beschlossen. o Zu den Karten gehörige Textfassungen der ACG als Instruktion für die Piloten werden dem BBFS vorgelegt. </td> </tr> </tbody> </table>	Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS	<ul style="list-style-type: none"> o die Allgemeine Luftfahrt (insbesondere der Teil, der nicht den Business-Bereich betrifft) führt zu einer in den Lärmdaten (Spitzenwerte und Lden) deutlich sichtbaren Erhöhung der Gesamtlärmbelastung, da sie langsam in relativ niedriger Höhe fliegt. o Die höheren Belastungen finden sich auf der österreichischen Seite, da sie hier niedriger fliegen und die Platzrunde sich in Österreich befindet. o Verbesserungen lassen sich auch auf deutscher Seite durch die weitgehende Vermeidung von bewohnten Gebieten erreichen. o Die langsamen Flüge erlauben ein relativ präzises Navigieren über weniger dicht besiedeltes Gebiet. o Da es sich hier um Sichtflüge handelt müssen dem Piloten gut sichtbare „Land-Marks“ zur Orientierung stehen. o Aus Sicherheitsgründen können Piloten nur angehalten, bestimmte Bereiche zu vermeiden oder Strecken zu fliegen, nicht aber gezwungen werden. 		vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> o Die Avoid Areas werden wie auf den Karten der ACG für die Gebiete Wals-Siezenheim, Ainning, Freilassing und Stadt-Salzburg sowie für die Anflugstrecken im Westen (zwischen Ainning und Freilassing) und diejenigen im Süden (Hallein, Grödig, Moosstraße) vereinbart beschlossen. o Zu den Karten gehörige Textfassungen der ACG als Instruktion für die Piloten werden dem BBFS vorgelegt. 	<p style="text-align: center;">- 16 -</p> <p>dB-Limits der LFZ in den Randstunden</p> <p>Gewisse Luftfahrzeuge, die in der allgemeinen Luftfahrt verwendet werden, haben besonders hohe Lärmmissionen. Sie werden jedoch so in Kategorien gefasst, so dass diese LFZ nicht einzeln erfassbar sind.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Argumente - Kriterienkatalog</th> <th>derzeit offene Fragen</th> <th>Empfehlung BBFS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> o die allgemeine Luftfahrt führt zu einer Erhöhung der Gesamtlärmbelastung, insbesondere auf der österreichischen Seite, da sie dort in relativ niedriger Höhe fliegt und die Platzrunde sich in Österreich befindet. o Es treten besonders hohe, und länger dauernde Spitzenwerte auf, die als sehr störend empfunden werden, wiederum insbesondere in Randstunden und zur Mittagszeit. o Die Abflugzeiten der Flying Bulls richten sich auch nach Air Shows, Randstunden können daher nicht per se ausgeschlossen werden. Abflüge finden kaum in den Randzeiten statt. o Privatflüge sind bereits auf 07.00 bis 22.00 Uhr beschränkt </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> o Können die Kategorien so verändert werden, dass hier dB-Limits eingezogen oder höhere Gebühren verlangt werden können? o Können diese einzelnen besonders lauten LFZ aus den Randstunden und Mittagsstunden reduziert oder ganz verboten werden? </td> <td> vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> o Arbeitsgruppe einsetzen o Verhandlungsbereitschaft SFG </td> </tr> </tbody> </table> <p>Starts vor der geplanten Abflugzeit</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Argumente - Kriterienkatalog</th> <th>derzeit offene Fragen</th> <th>Empfehlung BBFS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> o Ruhezeit in den Randstunden ist für die Anrainer sehr bedeutend o Zeit (estimated block-off Zeit) ist nur </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> o Rechtliche Deckung o Kann SFG </td> <td> vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> o Prüfung durch SFG </td> </tr> </tbody> </table>	Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS	<ul style="list-style-type: none"> o die allgemeine Luftfahrt führt zu einer Erhöhung der Gesamtlärmbelastung, insbesondere auf der österreichischen Seite, da sie dort in relativ niedriger Höhe fliegt und die Platzrunde sich in Österreich befindet. o Es treten besonders hohe, und länger dauernde Spitzenwerte auf, die als sehr störend empfunden werden, wiederum insbesondere in Randstunden und zur Mittagszeit. o Die Abflugzeiten der Flying Bulls richten sich auch nach Air Shows, Randstunden können daher nicht per se ausgeschlossen werden. Abflüge finden kaum in den Randzeiten statt. o Privatflüge sind bereits auf 07.00 bis 22.00 Uhr beschränkt 	<ul style="list-style-type: none"> o Können die Kategorien so verändert werden, dass hier dB-Limits eingezogen oder höhere Gebühren verlangt werden können? o Können diese einzelnen besonders lauten LFZ aus den Randstunden und Mittagsstunden reduziert oder ganz verboten werden? 	vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> o Arbeitsgruppe einsetzen o Verhandlungsbereitschaft SFG 	Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS	<ul style="list-style-type: none"> o Ruhezeit in den Randstunden ist für die Anrainer sehr bedeutend o Zeit (estimated block-off Zeit) ist nur 	<ul style="list-style-type: none"> o Rechtliche Deckung o Kann SFG 	vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> o Prüfung durch SFG 						
Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS																							
<ul style="list-style-type: none"> o die Allgemeine Luftfahrt (insbesondere der Teil, der nicht den Business-Bereich betrifft) führt zu einer in den Lärmdaten (Spitzenwerte und Lden) deutlich sichtbaren Erhöhung der Gesamtlärmbelastung, da sie langsam in relativ niedriger Höhe fliegt. o Die höheren Belastungen finden sich auf der österreichischen Seite, da sie hier niedriger fliegen und die Platzrunde sich in Österreich befindet. o Verbesserungen lassen sich auch auf deutscher Seite durch die weitgehende Vermeidung von bewohnten Gebieten erreichen. o Die langsamen Flüge erlauben ein relativ präzises Navigieren über weniger dicht besiedeltes Gebiet. o Da es sich hier um Sichtflüge handelt müssen dem Piloten gut sichtbare „Land-Marks“ zur Orientierung stehen. o Aus Sicherheitsgründen können Piloten nur angehalten, bestimmte Bereiche zu vermeiden oder Strecken zu fliegen, nicht aber gezwungen werden. 		vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> o Die Avoid Areas werden wie auf den Karten der ACG für die Gebiete Wals-Siezenheim, Ainning, Freilassing und Stadt-Salzburg sowie für die Anflugstrecken im Westen (zwischen Ainning und Freilassing) und diejenigen im Süden (Hallein, Grödig, Moosstraße) vereinbart beschlossen. o Zu den Karten gehörige Textfassungen der ACG als Instruktion für die Piloten werden dem BBFS vorgelegt. 																							
Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS																							
<ul style="list-style-type: none"> o die allgemeine Luftfahrt führt zu einer Erhöhung der Gesamtlärmbelastung, insbesondere auf der österreichischen Seite, da sie dort in relativ niedriger Höhe fliegt und die Platzrunde sich in Österreich befindet. o Es treten besonders hohe, und länger dauernde Spitzenwerte auf, die als sehr störend empfunden werden, wiederum insbesondere in Randstunden und zur Mittagszeit. o Die Abflugzeiten der Flying Bulls richten sich auch nach Air Shows, Randstunden können daher nicht per se ausgeschlossen werden. Abflüge finden kaum in den Randzeiten statt. o Privatflüge sind bereits auf 07.00 bis 22.00 Uhr beschränkt 	<ul style="list-style-type: none"> o Können die Kategorien so verändert werden, dass hier dB-Limits eingezogen oder höhere Gebühren verlangt werden können? o Können diese einzelnen besonders lauten LFZ aus den Randstunden und Mittagsstunden reduziert oder ganz verboten werden? 	vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> o Arbeitsgruppe einsetzen o Verhandlungsbereitschaft SFG 																							
Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS																							
<ul style="list-style-type: none"> o Ruhezeit in den Randstunden ist für die Anrainer sehr bedeutend o Zeit (estimated block-off Zeit) ist nur 	<ul style="list-style-type: none"> o Rechtliche Deckung o Kann SFG 	vorläufiger Stand: <ul style="list-style-type: none"> o Prüfung durch SFG 																							

- 17 -

eine Pflichtzeit/Absichtserklärung des Piloten für ACG	Abflugzeit beeinflussen o Regelung auf anderen Flughäfen	und ACG o Verhandlungen mit bekannten Airlines o SFG Interne Abwicklung
--	---	---

Erste grobe Abschätzung des Handlungsspielraumes für einen Pistenverteilungs-Plan

Starts		
	RWY 33 (nach Norden)	70 %
	RWY 15 (nach Süden)	30 %
Landungen		
	RWY 15 (von Norden)	85 %
	RWY 33 (von Süden)	15 %

Der vorläufige Stand der Verhandlungen = Dissens:
 Die deutschen Gemeinden und der Schutzverband Rupertwinkel streben weitere Entlastungen an.
 Die Betroffenheitsanalyse von Jell/Lammerhuber in die Verteilungsfrage aufnehmen.

Als weitere Grundlage für die Verhandlungen wurden die Betroffenheit präzise aufgeschlüsselt. Ziel war auch hier eine möglichst große Versachlichung zu erreichen und maximale Transparenz zu schaffen.

Arrival RWY 15 - ILS - 20.02.2016

DIRECTION	ROUTENR	RUNWAY	NAME	VARIANTE	LAMAX_GROESSER	NATION	LAND_NAME	BEZ_NAME	GEM_NAME	GEM_TEIL	HWS_gesamt
ARRIVAL	2	15	ILS	20.02.16	65	Deutschland	Freistaat Bayern	Berchtesgadener Land	Frelassing		9714
ARRIVAL	2	15	ILS	20.02.16	65	Deutschland	Freistaat Bayern	Berchtesgadener Land	Saaldorf-Surheim		528
ARRIVAL	2	15	ILS	20.02.16	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	103
ARRIVAL	2	15	ILS	20.02.16	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Taxham	1140
ARRIVAL	2	15	ILS	20.02.16	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Kleßheim	104
ARRIVAL	2	15	ILS	20.02.16	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Siezenheim	486
ARRIVAL	2	15	ILS	20.02.16	70	Deutschland	Freistaat Bayern	Berchtesgadener Land	Frelassing		5553
ARRIVAL	2	15	ILS	20.02.16	70	Deutschland	Freistaat Bayern	Berchtesgadener Land	Saaldorf-Surheim		57
ARRIVAL	2	15	ILS	20.02.16	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	80
ARRIVAL	2	15	ILS	20.02.16	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Taxham	344
ARRIVAL	2	15	ILS	20.02.16	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Kleßheim	81
ARRIVAL	2	15	ILS	20.02.16	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Siezenheim	233
ARRIVAL	2	15	ILS	20.02.16	75	Deutschland	Freistaat Bayern	Berchtesgadener Land	Frelassing		444
ARRIVAL	2	15	ILS	20.02.16	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	6
ARRIVAL	2	15	ILS	20.02.16	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Taxham	19
ARRIVAL	2	15	ILS	20.02.16	75	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Kleßheim	35
ARRIVAL	2	15	ILS	20.02.16	75	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Siezenheim	66
ARRIVAL	2	15	ILS	20.02.16	80	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Kleßheim	11
ARRIVAL	2	15	ILS	20.02.16	80	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Siezenheim	13

größer 65 dB 12075

DIRECTION	ROUTENR	RUNWAY	NAME	VARIANTE	LAMAX_GROESSER	NATION	LAND_NAME	BEZ_NAME	GEM_NAME	GEM_TEIL	HWS_gesamt
ARRIVAL	2	15	ILS	20.02.16	65	Deutschland	Freistaat Bayern	Berchtesgadener Land	Frelassing		9714
ARRIVAL	2	15	ILS	20.02.16	65	Deutschland	Freistaat Bayern	Berchtesgadener Land	Saaldorf-Surheim		528

größer 65 dB 10242

DIRECTION	ROUTENR	RUNWAY	NAME	VARIANTE	LAMAX_GROESSER	NATION	LAND_NAME	BEZ_NAME	GEM_NAME	GEM_TEIL	HWS_gesamt
ARRIVAL	2	15	ILS	20.02.16	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	103
ARRIVAL	2	15	ILS	20.02.16	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Taxham	1140
ARRIVAL	2	15	ILS	20.02.16	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Kleßheim	104
ARRIVAL	2	15	ILS	20.02.16	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Siezenheim	486

größer 65 dB 1833

ARRIVAL RWY 33 - RNAV VISUAL V - Gaisberglflug - 05.03.2016

DIRECTION	ROUTENR	RUNWAY	NAME	VARIANTE	LAMAX_GROESSER	NATION	LAND_NAME	BEZ_NAME	GEM_NAME	GEM_TEIL	HWS_gesamt
ARRIVAL	19	33	GAISBERG	05.03.2016	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Aigen	1779
ARRIVAL	19	33	GAISBERG	05.03.2016	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Gneis-Süd	122
ARRIVAL	19	33	GAISBERG	05.03.2016	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Hellbrunn	18
ARRIVAL	19	33	GAISBERG	05.03.2016	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	1108
ARRIVAL	19	33	GAISBERG	05.03.2016	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	177
ARRIVAL	19	33	GAISBERG	05.03.2016	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan-West	412
ARRIVAL	19	33	GAISBERG	05.03.2016	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Parsch	341
ARRIVAL	19	33	GAISBERG	05.03.2016	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Salzburg-Süd	4210
ARRIVAL	19	33	GAISBERG	05.03.2016	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Salzburg	Anif	1237
ARRIVAL	19	33	GAISBERG	05.03.2016	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Salzburg	Elbethen	2347
ARRIVAL	19	33	GAISBERG	05.03.2016	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Salzburg	Grödig	331
ARRIVAL	19	33	GAISBERG	05.03.2016	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Salzburg	Grödig	1
ARRIVAL	19	33	GAISBERG	05.03.2016	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	693
ARRIVAL	19	33	GAISBERG	05.03.2016	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	15
ARRIVAL	19	33	GAISBERG	05.03.2016	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan-West	82
ARRIVAL	19	33	GAISBERG	05.03.2016	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Salzburg	Anif	551
ARRIVAL	19	33	GAISBERG	05.03.2016	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Salzburg	Elbethen	57
ARRIVAL	19	33	GAISBERG	05.03.2016	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Salzburg	Grödig	266
ARRIVAL	19	33	GAISBERG	05.03.2016	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	401
ARRIVAL	19	33	GAISBERG	05.03.2016	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	7
ARRIVAL	19	33	GAISBERG	05.03.2016	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan-West	3
ARRIVAL	19	33	GAISBERG	05.03.2016	75	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Salzburg	Anif	61
ARRIVAL	19	33	GAISBERG	05.03.2016	75	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Salzburg	Grödig	105
ARRIVAL	19	33	GAISBERG	05.03.2016	80	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	210

größer 65 dB 12083

ARRIVAL RWY33 - Circling - 09.01.2015

DIRECTION	ROUTENR	RUNWAY	NAME	VARIANTE	LAMAX_GROESSER	NATION	LAND_NAME	BEZ_NAME	GEM_NAME	GEM_TEIL	HWS_gesamt
ARRIVAL	16	33	CIRCLING	09.01.2015	65	Deutschland	Freistaat Bayern	Berchtesgadener Land	Freilassing	Freilassing	8842
ARRIVAL	16	33	CIRCLING	09.01.2015	65	Deutschland	Freistaat Bayern	Berchtesgadener Land	Freilassing	Saaldorf-Surheim	528
ARRIVAL	16	33	CIRCLING	09.01.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Gneis	2738
ARRIVAL	16	33	CIRCLING	09.01.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Gneis-Süd	242
ARRIVAL	16	33	CIRCLING	09.01.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Hellbrunn	8
ARRIVAL	16	33	CIRCLING	09.01.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	1778
ARRIVAL	16	33	CIRCLING	09.01.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	5245
ARRIVAL	16	33	CIRCLING	09.01.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan-West	345
ARRIVAL	16	33	CIRCLING	09.01.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Morzg	940
ARRIVAL	16	33	CIRCLING	09.01.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Riedenburg	5195
ARRIVAL	16	33	CIRCLING	09.01.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Taxham	3720
ARRIVAL	16	33	CIRCLING	09.01.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Salzburg	Anif	15
ARRIVAL	16	33	CIRCLING	09.01.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Salzburg	Grödig	39
ARRIVAL	16	33	CIRCLING	09.01.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Salzburg	Wals-Siezenheim	93
ARRIVAL	16	33	CIRCLING	09.01.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Salzburg	Wals-Siezenheim	231
ARRIVAL	16	33	CIRCLING	09.01.2015	70	Deutschland	Freistaat Bayern	Berchtesgadener Land	Freilassing	Freilassing	2773
ARRIVAL	16	33	CIRCLING	09.01.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Gneis	795
ARRIVAL	16	33	CIRCLING	09.01.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Gneis-Süd	190
ARRIVAL	16	33	CIRCLING	09.01.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	922
ARRIVAL	16	33	CIRCLING	09.01.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	2498
ARRIVAL	16	33	CIRCLING	09.01.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan-West	65
ARRIVAL	16	33	CIRCLING	09.01.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Morzg	265
ARRIVAL	16	33	CIRCLING	09.01.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Riedenburg	2484
ARRIVAL	16	33	CIRCLING	09.01.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Taxham	2217
ARRIVAL	16	33	CIRCLING	09.01.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Salzburg	Grödig	6
ARRIVAL	16	33	CIRCLING	09.01.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Salzburg	Wals-Siezenheim	67
ARRIVAL	16	33	CIRCLING	09.01.2015	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Gneis-Süd	41
ARRIVAL	16	33	CIRCLING	09.01.2015	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	428
ARRIVAL	16	33	CIRCLING	09.01.2015	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	7
ARRIVAL	16	33	CIRCLING	09.01.2015	80	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	223

größer 65 dB 29959

Freistaat Bayern größer 65 dB 9370
 Salzburg größer 65 dB 20589

29.9.2018

ARRIVAL RWY 33 - RNAV (RNP) Z - Tauernanflug - 16.04.2015

DIRECTION	ROUTENR	RUNWAY	NAME	VARIANTE	LAMAX_GROESSER	NATION	LAND_NAME	BEZ_NAME	GEM_NAME	GEM_TEIL	HWS_gesamt
ARRIVAL	23	33	TAUERN	16.04.2015	65	Österreich	Salzburg	Hallein	Hallein	Neualm	1533
ARRIVAL	23	33	TAUERN	16.04.2015	65	Österreich	Salzburg	Hallein	Hallein	Reithof-Au	850
ARRIVAL	23	33	TAUERN	16.04.2015	65	Österreich	Salzburg	Hallein	Hallein	Rif	535
ARRIVAL	23	33	TAUERN	16.04.2015	65	Österreich	Salzburg	Hallein	Oberalm		183
ARRIVAL	23	33	TAUERN	16.04.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Gneis-Süd	122
ARRIVAL	23	33	TAUERN	16.04.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	1043
ARRIVAL	23	33	TAUERN	16.04.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maglan	349
ARRIVAL	23	33	TAUERN	16.04.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maglan-West	419
ARRIVAL	23	33	TAUERN	16.04.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Anif	Neu-Anif	299
ARRIVAL	23	33	TAUERN	16.04.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Anif	Niederalm	650
ARRIVAL	23	33	TAUERN	16.04.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Grödig	Eicht	269
ARRIVAL	23	33	TAUERN	16.04.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Grödig	Grödig	3100
ARRIVAL	23	33	TAUERN	16.04.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Grödig	St.Leonhard	145
ARRIVAL	23	33	TAUERN	16.04.2015	70	Österreich	Salzburg	Hallein	Hallein	Rif	52
ARRIVAL	23	33	TAUERN	16.04.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	680
ARRIVAL	23	33	TAUERN	16.04.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maglan	127
ARRIVAL	23	33	TAUERN	16.04.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maglan-West	89
ARRIVAL	23	33	TAUERN	16.04.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Anif	Niederalm	255
ARRIVAL	23	33	TAUERN	16.04.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Grödig	Eicht	178
ARRIVAL	23	33	TAUERN	16.04.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Grödig	Grödig	2069
ARRIVAL	23	33	TAUERN	16.04.2015	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	416
ARRIVAL	23	33	TAUERN	16.04.2015	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maglan	7
ARRIVAL	23	33	TAUERN	16.04.2015	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maglan-West	3
ARRIVAL	23	33	TAUERN	16.04.2015	75	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Grödig	Eicht	58
ARRIVAL	23	33	TAUERN	16.04.2015	75	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Grödig	Grödig	146
ARRIVAL	23	33	TAUERN	16.04.2015	80	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	254

größer 65 dB 9497

DEPARTURERWY33 - SIMBA - 16.01.2016 - 1

DIRECTION	ROUTENR	RUNWAY	NAME	VARIANTE	LAMAX_GROESSER	NATION	LAND_NAME	BEZ_NAME	GEM_NAME	GEM_TEIL	HWS_gesamt
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	65	Deutschland	Freistaat Bayern	Berchtesgadener Land	Ainring		59
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	65	Deutschland	Freistaat Bayern	Berchtesgadener Land	Freilassing		1436
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Itzling-Nord	195
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	65
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Liefering	3258
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maglan	3204
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maglan-West	922
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Taxham	5385
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Bergheim		913
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Elixhausen		13
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Eichsiedlung	85
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Himmelreich	21
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Kießheim	120
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Schwarzenberg-Kaserne	53
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Siezenheim	2458
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Viehhausen	5
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	70	Deutschland	Freistaat Bayern	Berchtesgadener Land	Freilassing		44
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	7
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Liefering	1659
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maglan	1069
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maglan-West	339
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Taxham	3634
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Bergheim		3
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Kießheim	117
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Schwarzenberg-Kaserne	32
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Siezenheim	1530
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maglan	357
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maglan-West	56
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Taxham	1699
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	75	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Kießheim	98
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	75	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Schwarzenberg-Kaserne	23
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	75	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Siezenheim	530
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	80	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maglan	80
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	80	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Taxham	163
DEPARTURE	12	33	SIMBA	16.1.2016 - 1	80	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Siezenheim	67

größer 65 dB 18192

Freistaat Bayern größer 65 dB 1495

Salzburg größer 65 dB 16697

DEPARTURERWY33 - TRAUN - 27.02.2016 - 1

DIRECTION	ROUTENR	RUNWAY	NAME	VARIANTE	LAMAX_GROSSER	NATION	LAND_NAME	BEZ_NAME	GEM_NAME	GEM_TEIL	HWS_gesamt
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	65	Deutschland	Freistaat Bayern	Berchtesgadener Land	Ainring		911
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	65	Deutschland	Freistaat Bayern	Berchtesgadener Land	Freilassing		8275
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	65	Deutschland	Freistaat Bayern	Berchtesgadener Land	Saaldorf-Surheim		291
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	65	Deutschland	Freistaat Bayern	Berchtesgadener Land	Teisendorf		9
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	65
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Liefering	923
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	3261
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan-West	922
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Taxham	5415
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Eichetsiedlung	85
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Himmelreich	57
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Kleßheim	120
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Schwarzenberg-Kaserne	53
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Siezenheim	2306
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Viehausen	5
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	70	Deutschland	Freistaat Bayern	Berchtesgadener Land	Ainring		315
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	70	Deutschland	Freistaat Bayern	Berchtesgadener Land	Freilassing		4728
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg		7
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	7
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	1070
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan-West	344
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Taxham	3805
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Kleßheim	104
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Schwarzenberg-Kaserne	32
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Siezenheim	1442
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	357
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan-West	56
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Taxham	2268
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	75	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Kleßheim	93
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	75	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Schwarzenberg-Kaserne	23
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	75	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Siezenheim	438
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	80	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	72
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	80	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Taxham	442
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	80	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Kleßheim	23
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	80	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Siezenheim	50
DEPARTURE	14	33	TRAUN	27.2.2016 - 1	85	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	12

größer 65 dB 22698

Freistaat Bayern größer 65 dB 9486

Salzburg größer 65 dB 13212

DEPARTURERWY33 - PEREX - 15.08.2015

DIRECTION	ROUTENR	RUNWAY	NAME	VARIANTE	LAMAX_GROSSER	NATION	LAND_NAME	BEZ_NAME	GEM_NAME	GEM_TEIL	HWS_gesamt
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	65	Deutschland	Freistaat Bayern	Berchtesgadener Land	Ainring		1579
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	65	Deutschland	Freistaat Bayern	Berchtesgadener Land	Freilassing		5435
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	65	Deutschland	Freistaat Bayern	Berchtesgadener Land	Saaldorf-Surheim		405
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Liefering	106
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	1763
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan-West	262
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Taxham	5415
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Eichetsiedlung	19
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Himmelreich	6
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Kleßheim	120
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Schwarzenberg-Kaserne	53
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Siezenheim	2306
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	70	Deutschland	Freistaat Bayern	Berchtesgadener Land	Ainring		5
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	70	Deutschland	Freistaat Bayern	Berchtesgadener Land	Freilassing		739
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	70	Deutschland	Freistaat Bayern	Berchtesgadener Land	Saaldorf-Surheim		3073
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	127
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan-West	672
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan-West	38
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Taxham	4415
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Kleßheim	98
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Schwarzenberg-Kaserne	32
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Siezenheim	1744
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	109
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Taxham	2268
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	75	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Kleßheim	93
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	75	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Schwarzenberg-Kaserne	23
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	75	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Siezenheim	492
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	80	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	73
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	80	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Taxham	520
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	80	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Kleßheim	63
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	80	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Siezenheim	67
DEPARTURE	9	33	PEREX	15.08.2015	85	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	6

größer 65 dB 17474

Freistaat Bayern größer 65 dB 7419

Salzburg größer 65 dB 10055

DEPARTURERWY15 - SIMBA - Gaisbergabflug - 20.02.2016 - 1

DIRECTION	ROUTENR	RUNWAY	NAME	VARIANTE	LAMAX_GROSSER	NATION	LAND_NAME	BEZ_NAME	GEM_NAME	GEM_TEIL	HWS_gesamt
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Gneis	700
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Gneis-Süd	863
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Helbrunn	8
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	2503
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	3593
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan-West	1596
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Morag	2037
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Salzburg-Süd	95
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Taxham	754
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Salzburg	Anif	5
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Grödig	Eichet	54
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Eichetsiedlung	303
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Glansiedlung	401
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Himmelreich	21
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Viehausen	7
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Gneis-Süd	595
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	1537
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	2026
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan-West	1443
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Morag	9
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Taxham	304
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Eichetsiedlung	85
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Glansiedlung	334
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	636
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	583
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan-West	895
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Taxham	35
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	80	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	33
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	80	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	197
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	80	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan-West	195
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	80	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Taxham	19
DEPARTURE	4	15	SIMBA	20.2.2016-1	85	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	6

größer 65 dB 12940

DEPARTURERWY15 - TRAUEN - 20.02.2016 - 2

DIRECTION	ROUTENR	RUNWAY	NAME	VARIANTE	LAMAX_GROSSER	NATION	LAND_NAME	BEZ_NAME	GEM_NAME	GEM_TEIL	HWS_gesamt
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Aigen	4608
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Gneis	706
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Gneis-Süd	759
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Helbrunn	23
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	2578
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	3164
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan-West	1596
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Morag	183
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Salzburg-Süd	4782
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Taxham	754
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Salzburg	Anif	815
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Salzburg	Elsbethen	2149
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Grödig	Eichet	283
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Eichetsiedlung	214
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Glansiedlung	401
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Himmelreich	21
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Viehausen	7
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Gneis-Süd	242
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Helbrunn	20
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	1719
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	1425
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan-West	1386
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Morag	27
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Salzburg-Süd	108
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Taxham	304
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Salzburg	Anif	113
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Salzburg	Elsbethen	431
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Grödig	Eichet	103
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Eichetsiedlung	41
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Glansiedlung	313
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	757
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	418
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan-West	940
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Taxham	35
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	80	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	313
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	80	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	178
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	80	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan-West	239
DEPARTURE	8	15	TRAUN	20.2.216-2	85	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	13

größer 65 dB 23043

DEPARTURERWY15 - Tauernabflug - 10.08.2015

DIRECTION	ROUTENR	RUNWAY	NAME	VARIANTE	LAMAX_GROESSER	NATION	LAND_NAME	BEZ_NAME	GEM_NAME	GEM_TEIL	HWS_gesamt
DEPARTURE	7	15	TAUERNAB	10.08.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Gneis	729
DEPARTURE	7	15	TAUERNAB	10.08.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Gneis-Süd	667
DEPARTURE	7	15	TAUERNAB	10.08.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	2465
DEPARTURE	7	15	TAUERNAB	10.08.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	3610
DEPARTURE	7	15	TAUERNAB	10.08.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan-West	1596
DEPARTURE	7	15	TAUERNAB	10.08.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Morzg	6
DEPARTURE	7	15	TAUERNAB	10.08.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Taxham	754
DEPARTURE	7	15	TAUERNAB	10.08.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Salzburg	Grödig	256
DEPARTURE	7	15	TAUERNAB	10.08.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Eichetsiedlung	303
DEPARTURE	7	15	TAUERNAB	10.08.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Glansiedlung	401
DEPARTURE	7	15	TAUERNAB	10.08.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Himmelreich	21
DEPARTURE	7	15	TAUERNAB	10.08.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Viehhausen	7
DEPARTURE	7	15	TAUERNAB	10.08.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Gneis-Süd	122
DEPARTURE	7	15	TAUERNAB	10.08.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	1486
DEPARTURE	7	15	TAUERNAB	10.08.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	2039
DEPARTURE	7	15	TAUERNAB	10.08.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan-West	1443
DEPARTURE	7	15	TAUERNAB	10.08.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Taxham	304
DEPARTURE	7	15	TAUERNAB	10.08.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Eichetsiedlung	85
DEPARTURE	7	15	TAUERNAB	10.08.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Glansiedlung	270
DEPARTURE	7	15	TAUERNAB	10.08.2015	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	613
DEPARTURE	7	15	TAUERNAB	10.08.2015	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	583
DEPARTURE	7	15	TAUERNAB	10.08.2015	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan-West	817
DEPARTURE	7	15	TAUERNAB	10.08.2015	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Taxham	35
DEPARTURE	7	15	TAUERNAB	10.08.2015	80	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	3
DEPARTURE	7	15	TAUERNAB	10.08.2015	80	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	205
DEPARTURE	7	15	TAUERNAB	10.08.2015	80	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan-West	150
DEPARTURE	7	15	TAUERNAB	10.08.2015	85	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	6

größer 65 dB 10815

DEPARTURERWY15 - PEREX - 01.06.2015

DIRECTION	ROUTENR	RUNWAY	NAME	VARIANTE	LAMAX_GROESSER	NATION	LAND_NAME	BEZ_NAME	GEM_NAME	GEM_TEIL	HWS_gesamt
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Altstadt	64
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Gneis	1184
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Gneis-Süd	863
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Helbrunn	16
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	2299
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	3164
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan-West	1596
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Morzg	2432
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Nonntal	2448
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Riedenburg	338
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Salzburg-Süd	3069
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Taxham	754
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Salzburg	Anif	43
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Salzburg	Grödig	68
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Eichetsiedlung	196
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Glansiedlung	392
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Himmelreich	21
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	65	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Viehhausen	7
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Gneis-Süd	842
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	1552
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	1550
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan-West	1386
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Morzg	581
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Taxham	304
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Eichetsiedlung	41
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	70	Österreich	Salzburg	Salzburg-Umgebung	Wals-Siezenheim	Glansiedlung	248
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	790
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	492
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan-West	895
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	75	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Taxham	35
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	80	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Leopoldskroner-Moos	416
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	80	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	236
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	80	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan-West	195
DEPARTURE	5	15	PEREX	01.06.2015	85	Österreich	Salzburg	Salzburg	Salzburg	Maxglan	13

größer 65 dB 18954

Aus diesen Tabellen lassen sich die Betroffenheit und Anzahl der betroffenen Personen sehr deutlich ablesen.

Die erarbeiteten Grundlagen sollten nun dazu herangezogen werden, Entscheidungen zu treffen und jene Punkte umzusetzen, auf die man sich einigen konnte.

Zu diesem Zeitpunkt hatte die bayerische Seite jedoch den Austritt aus dem BBFS beschlossen gehabt. Durch diesen Schritt (siehe Schreiben vom 07.06.2016 als Faksimile im Kapitel 2.5) wurde der Prozess massiv behindert. Eine Einigung ohne Teilnahme der deutschen Vertreter war ja nun nicht mehr möglich, da sie sich dem Verhandlungsprozess entzogen hatte.

3. BBFS weitere Schritte

Auch ohne Teilnahme aus Deutschland wurde die Arbeit im BBFS fortgesetzt. Es gab eine ganze Reihe an Themen die weiterhin behandelt werden konnte.

3.1 Sondersitzung 15.09.2016

In dieser Sitzung wurden systematisch alle in Arbeit befindlichen Flugrouten bewertet und noch offene Fragen gelistet bzw. der Fortschritt dokumentiert.

Südanflug RNAV (GNSS) RWY33

RNP-SIDs Neugestaltung im Süden

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen
<ul style="list-style-type: none"> ○ Alle angedachten Neugestaltungsmöglichkeiten im Süden wurden berechnet. ○ engste Variante (nördlich Anif-Grödig) nur ohne Codierung möglich ○ Sichtflug ohne Codierung führt zu Streuung, die Anif weniger belastet und Belastung eher im schwächer besiedelten Raum verteilt ○ codierter Anflug führt über Anif und löst dort mehr Belastungen aus ○ codierter Anflug würde die Anzahl Circling reduzieren und mehr Flüge mit Süd-Anflug zulassen, da Wetter unabhängiger 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Wie viele Anflüge mehr wären möglich, wenn codiert wäre? ○ Könnten Anflüge auf ein Minimum beschränkt werden?

Tauernanflug

RNAV (RNP) Z RWY33 und Attraktivität für die Nutzer erhöhen

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> ○ mehr Belastung von Hallein bis Grödig ○ eine optimierte Streckenführung wird mit den Gemeinden und der ACG erarbeitet werden ○ ein codierter Anflug wird wahrscheinlich mehr Flüge zulassen ○ für Airlines die von Süddestinationen kommen ist dies eine attraktive Alternative 	<ul style="list-style-type: none"> ○ wie viele Flüge würden diese Route annehmen? ○ wie ließe sich das für die Verteilungsfrage abschätzen 	<ul style="list-style-type: none"> ○ die Route mehr nützen

Circling

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> ○ Circling Approach kann aus Sicherheitsgründen nicht ganz abgeschafft werden. ○ führt zu Doppelbelastungen über stark besiedeltem Gebiet, sowohl in A wie in D 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Monitoringvereinbarung 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Circling auf das absolut notwendige Minimum reduzieren ○ Ausnahmen sind wetter- und damit sicherheitsbedingt

Abflug**PEREX****Nordabflug**

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> ○ führt zu Doppelbelastungen über stark besiedeltem Gebiet, sowohl in A wie in D ○ insbesondere für die D Seite belastend ○ ca 600 bis 1000 Flüge müssen umverteilt werden 		<ul style="list-style-type: none"> ○ alte PEREX auflösen und umlagern

PEREX**Südabflug**

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> ○ führt zu Doppelbelastungen über stark besiedeltem Gebiet, sowohl in A wie in D ○ 60 Flüge haben 2015 PEREX mit Südabflug genützt 		<ul style="list-style-type: none"> ○ alte PEREX auflösen und umlagern

NO-Abflug**0° - 15°**

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> ○ 15° sind in Salzburg mehr Leute stärker betroffen, in D ist Entlastung grösser als bei 0° Variante ○ in hohen dB-Bereichen (>80dB Max-Pegel) in Salzburg ca. 400 Leute mehr ○ zusätzliche Flüge müssen bei Auflösung der alten PEREX auf NO-Abflug umgelagert werden 		<ul style="list-style-type: none"> ○ 0° Variante bevorzugen

NW-Abflug**0° - 15°**

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> ○ deutlich stärkere Belastung in hohen dB-Bereichen (>80dB Max Pegel) in Siezenheim ○ in Siezenheim werden eine Schule und ein Kindergarten direkt überflogen ○ Siezenheim hat bereits höchste Mehrfachbelastung ○ Ainring ist bei 15° neu betroffen ○ bei 0° sind im tieferen dB-Bereich mehr Leute belastet, sowohl in A wie in D ○ die Belastung im höheren dB-Bereich (Max Pegel) ist stärker zu gewichten als mehr Betroffene mit niedrigem dB Max Pegel 		<ul style="list-style-type: none"> ○ 0° Variante bevorzugen

NW-Abflug**Streuung / Bündelung**

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> ○ Streuung mehr Betroffene, aber geringere Gesamtbelastung ○ Bündelung weniger Betroffene, aber mehr Gesamtbelastung ○ technisch beide Varianten möglich ○ wenn keine Entscheidung getroffen wird, bleibt das derzeitige System bestehen 		<ul style="list-style-type: none"> ○ keine Präferenz

NW-Abflug**Traunabflug**

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> ○ wie PEREX-Südabflug ○ belastet insbesondere die A Gemeinden ○ kann wegen Anbindung an europäische Luftverkehrsströme nicht gestrichen werden für Destinationen in West- und Nordeuropa 		

PEREX neu - „Mondsee“

SIMBA - Gaisberg

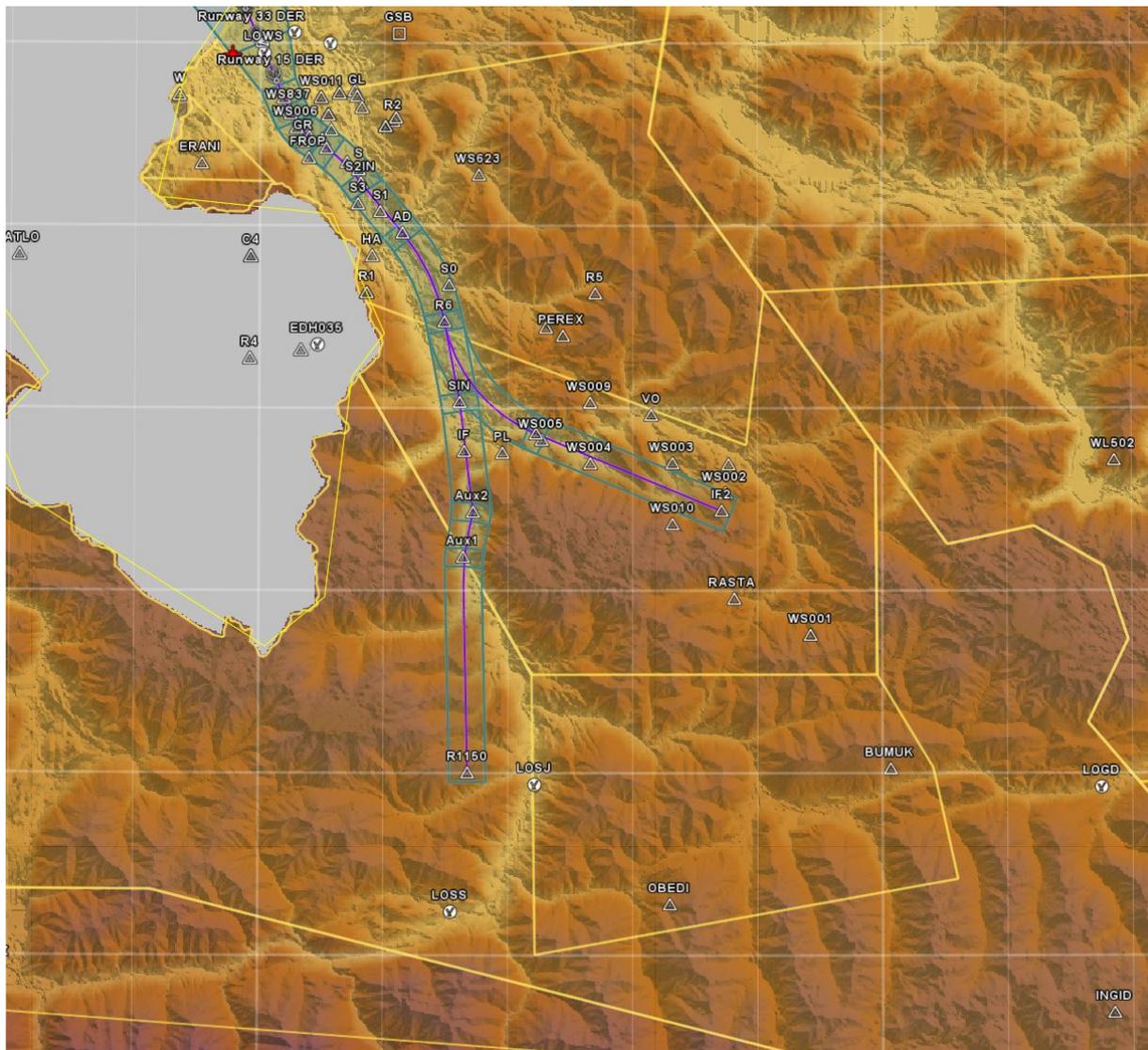
Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> ○ belasten deutlich weniger Leute als NO-Abflüge 	<ul style="list-style-type: none"> ○ wie viele Flüge würden diese Route annehmen? ○ wie ließe sich das für die Verteilungsfrage abschätzen 	<ul style="list-style-type: none"> ○ in Verteilungsfrage (A Seite) einbeziehen

NO-Abflug

südlich Gaisberg

Argumente - Kriterienkatalog	derzeit offene Fragen	Empfehlung BBFS
<ul style="list-style-type: none"> ○ berührt möglicherweise Schutzgebiet 	<ul style="list-style-type: none"> ○ noch nicht berechnet 	<ul style="list-style-type: none"> ○ prüfen

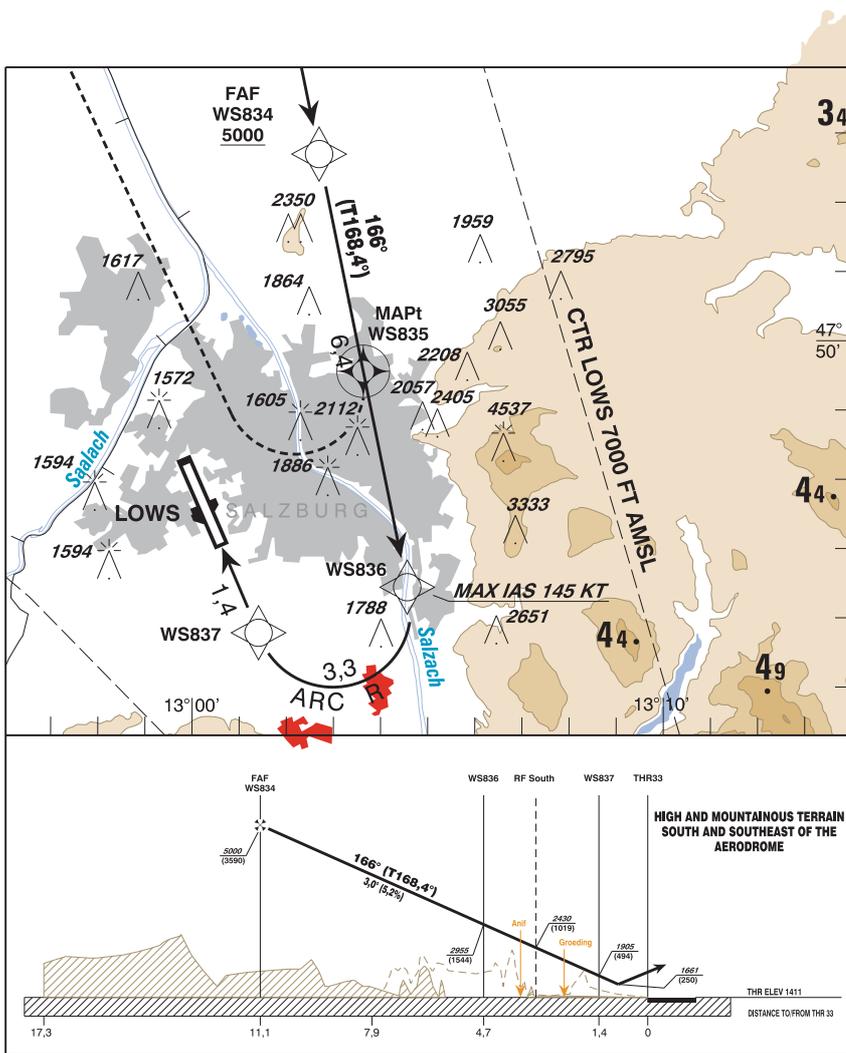
Die Anflüge aus dem Süden wurden optimiert und vorgestellt:





Ebenso die Anflüge aus dem Norden:





4. Treffen Ministerien in Wien 22.09.2016 – technischer Ausschuss

Am 22. September 2016 fand in Wien ein Treffen auf Ebene der Sektionschefs statt. Ziel dieser Veranstaltung war es, den Prozess in Salzburg im Laufen zu halten und weitere Vorgangsweisen abzustimmen.

Als ein Ergebnis dieses Treffens wurde ein gemeinsamer technischer Ausschuss eingesetzt. Dieser Ausschuss hatte die Aufgabe, Maßnahmen zur Verbesserung der Fluglärmsituation in der Region zu erarbeiten.

Personelle Zusammensetzung des Technischen Ausschusses (o.T.):

Für die dt. Seite:

Ralf Paurat (BMVI, Leitung)

Rainer Köstler (stmi Bayern)

Robert Ertler (DFS)

Bettina Oestreich (Schutzverband Rupertiwinkel)

Für die österr. Seite:

Wolfgang Papesch (bmvit, Leitung)

Rudolf Lipold (SFG)

Christian Woborsky (ACG)

Herman Lutzenberger (Anif, Grödig)

Günter Oblasser (ASA)

Leopold Tazreiter (AUA, gemeinsamer Vertreter der Airlines)

Der technische Ausschuss hat in weiterer Folge dreimal getagt: am 19.10.2016, am 28.11.2016 und am 25.01.2017. In erster Linie ging es um die signifikante Reduktion der Flugbewegungen durch An- und Abflug über deutschem Hoheitsgebiet. In der Folge beschränkten sich die Arbeiten des Technischen Ausschusses ausschließlich mit der Verteilung der Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln, da diese aus deutscher Sicht die größte Entlastung für die deutschen Anrainergemeinden bringen kann.

Die folgenden unter den Nummern a, c und d genannten Verbesserungsmöglichkeiten für die deutschen Anrainergemeinden hinsichtlich der An- und Abflugverteilung wurden vom technischen Ausschuss erarbeitet. Das modifizierte Pistennutzungskonzept unter Nummer b wurde nach den Sitzungen des Technischen Ausschusses durch die österreichische Seite nachgereicht.

a. Pistennutzungskonzept

Ein Pistennutzungskonzept gibt es für den Flughafen Salzburg bislang nicht. Der Entwurf eines solchen der ACG sieht vor, dass am Tage, wenn keine Wolken im südlichen Bereich des Flughafens unterhalb von 5.000 ft über mittlerer Meereshöhe vorhanden sind, die Sicht mehr als 7km beträgt und kein Rückenwind herrscht, Starts in Richtung Süden stattfinden und die Anflüge abhängig von der Flugrichtung (Airspace Entry) aus Richtung Norden bzw. Süden durchgeführt werden können.

Die Nutzung ist jedoch abhängig von der Verfügbarkeit entsprechender Verfahren. Deshalb können das Pistennutzungskonzept und die vorgestellten Entlastungszahlen nur gemeinsam mit verbindlichen Vereinbarungen mit den Luftverkehrsgesellschaften bzgl. der Veröffentlichung und Nutzung der Verfahren die gewünschte Wirkung entfalten.

Basierend auf den tatsächlich durchgeführten Flügen im Jahr 2016 wurden anhand der Flugbewegungen von 6 Monaten Berechnungen für das Pistennutzungskonzept erstellt, die

ergaben, dass damit eine Verteilung der An- und Abflüge im Verhältnis 77 (aus/in Richtung Norden) zu 23 (aus/in Richtung Süden) erreicht werden könnte (derzeit 90/10).

Die größte Entlastung für die deutschen Anrainergemeinden würde durch Abflüge erfolgen, die gemäß neuem Pistennutzungskonzept vermehrt in Richtung Süden durchgeführt werden würden (siehe dazu auch VERDA SIDs).

Das neue Pistennutzungskonzept könnte mit einem Vorlauf von ca. drei Monaten zur Anwendung kommen.

Die Auswirkungen des Pistennutzungskonzepts wurden seitens des Magistrats Salzburg lärmtechnisch beurteilt, mit dem Ergebnis, dass die Anwendung desselben seitens Salzburgs als nicht akzeptabel eingeschätzt wird.

b. Modifiziertes Pistennutzungskonzept

Da sich aufgrund des Pistennutzungskonzeptes unter a. Die Starts nach Süden voraussichtlich mehr als verdoppeln würden, wurde das folgende modifizierte Pistennutzungskonzept erarbeitet:

Sofern für die Piste 15 keine Rückenwindbedingungen herrschen und die westliche Windkomponente nicht mehr als 10kt beträgt, die Sichtweite sieben Kilometer oder mehr beträgt und keine Wolken im Anflugbereich der Piste 33 unter 5.000 ft sowie im Abflugbereich der Piste 15 unter 2.500 ft vorhanden sind, sollen alle Abflüge in Richtung Nordwesten von Piste 15 abgewickelt werden.

Die Anflüge sollen, abhängig von der Flugrichtung (Airspace Entry) aus der sie kommen, so abgewickelt werden, dass Anflüge aus Nordwesten, Norden und Nordosten auf Piste 15 und Anflüge aus Südwesten, Süden und Südosten auf Piste 33 stattfinden.

In den Randzeiten (06:00 bis 07:00 und nach 21:00 sollen die Abflüge auf den Abflugrouten TITIG und TRAUN in Richtung Nordosten abgewickelt werden. Während der Verkehrsspitzen ist für An- und Abflüge nur eine Betriebsrichtung (entweder Piste 33 oder Piste 15) geplant (siehe Wetterbedingungen oben).

Durch die Anwendung dieses modifizierten Pistennutzungskonzepts wird seitens Österreichs eine Verkehrsverteilung von 85 (aus/in Richtung Norden) zu 15 (aus/in Richtung Süden) mit der Tendenz hin zu 80 zu 20 erwartet.

Auch das modifizierte Pistennutzungskonzept könnte mit einem Vorlauf von ca. drei Monaten zur Anwendung kommen.

c. Veröffentlichung von RNP AR Anflügen (aus Richtung Norden und Süden)

Diese Verfahren wurden von ACG erarbeitet und liegen vor. Es wird erwartet, dass derartige Verfahren zu einer höheren Akzeptanz und damit einer häufigeren Nutzung durch die

Luftfahrtgesellschaften führen und damit die heutigen Circle Approaches deutlich reduziert werden.

d. Veröffentlichung von RNP Abflügen

Diese ermöglichen Abflüge nach Süden auch bei schlechteren Wetterbedingungen. Auch hierdurch wird die Akzeptanz bei den Luftraumnutzern erhöht und eine gesteigerte Verwendung der Verfahren angenommen.

Die Möglichkeit nach den Ziffern a, c und d zur Änderung der Flugverteilung in der Region wurden unabhängig von der Akzeptanzfrage erarbeitet, stellen demnach nur technisch mögliche Lösungsansätze und keine gemeinsam beschlossene Umsetzungsempfehlung des Technischen Ausschusses dar.

Jede zu ergreifende Maßnahme wäre durch ein entsprechendes Monitoring auf die Wirksamkeit der Maßnahme zu überwachen, regelmäßige Berichtspflichten könnten diesem Anspruch genügen.

5. Allgemeines zum Thema RNP AR

RNP AR (AR = Authorization Required) Verfahren bieten die Möglichkeit LFZ auch in Kurven mit einem fixen Radius unabhängig von Wind und Wetter zu führen.

Diese Verfahren können natürlich den Fluglärm nicht abschaffen; auch diese Strecken müssen irgendwo liegen. Sie bieten aber bessere Flexibilität in der Gestaltung und deutlich höhere Präzision.

Was sind (noch) die Schwachpunkte dieser Verfahren:

Es ist eine gesonderte Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde jenes Landes erforderlich, in dem das LFZ registriert ist
Es ist eine gesonderte Genehmigung der ACG erforderlich
LFZ müssen über die entsprechende Ausrüstung verfügen
LFZ müssen über die entsprechende Zertifizierung verfügen
Die Crews müssen entsprechend ausgebildet und zyklisch trainiert werden
Die dadurch entstehenden Investitionen sind bisweilen für die Airlines nicht wirtschaftlich darstellbar; mitunter erhöhen sich sogar operationelle Kosten für die Betreiber
Airlines können nicht verpflichtet werden, RNP AR Verfahren zu fliegen. Es obliegt dem Unternehmen diese Entscheidung zu treffen
Piloten können formal nicht verpflichtet werden, ein RNP AR Verfahren zu fliegen. Selbst bei Erfüllung aller Voraussetzung kann die Crew auf z.B. einem ILS Anflug bestehen und die Flugsicherung hat keinerlei Handhabe zu widersprechen.
Die deutlich erhöhte Präzision wird von der Bevölkerung nicht immer und automatisch geschätzt; oftmals wird eine ‚unpräzise‘ Anflugführung gefordert um damit eine gewisse Streuung und gefühlte Gerechtigkeit zu erreichen

Aus den genannten Gründen wären folgende Maßnahmen hilfreich, eine Umsetzung zu forcieren:

Gestaltung und Implementierung gemeinsam mit den Luftfahrtunternehmen
Größtmögliche Planungssicherheit für Unternehmen um Vertrauen in die notwendigen Investitionen zu schaffen
Suche nach Incentives; mögliche Anreize für die Airlines um die wirtschaftliche Darstellung und somit die Genehmigung von Investitionen zu erleichtern
Besondere Berücksichtigung jener Gruppen, die durch die präzise Lage und Bündelung besonders betroffen sind (Fairness)

6. Zusammenfassung

6.1 Allgemeines

Der BBFS als Instrument des Interessenausgleichs und der fachlichen Verhandlungen aller Gruppierungen hat sich bewährt.

Die Erwartungshaltung war bzw. ist groß. Es wurde auf vielen Seiten mit kurzfristigen Ergebnissen und unmittelbarer Umsetzung gerechnet. Dieses Ziel war und ist unrealistisch.

Betrachtet man die Komplexität des Themas, die Vielzahl an Interessen und den Aufwand an Arbeit und die Sensibilität von Flug- und Flugsicherungsverfahren generell muss man mit dem Fortschritt mehr als zufrieden sein. Vergleicht man dann noch das Verfahren in Salzburg mit anderen wie Frankfurt, Wien, London wird unmittelbar klar, dass überaus effektiv gearbeitet worden ist.

Aufgrund verschiedener politischer Neustrukturierung waren die bilateralen Verhandlungen auf Ebene der Sektionschefs nur eingeschränkt möglich.

Der Austritt der bayerischen Vertreter just zu dem Zeitpunkt wo konkret über die mühsam erarbeiteten Optionen verhandelt und ein Kompromiss – bereits mit Teilerfolgen - gesucht worden war, tat sein Übriges. Forderungen, die schon rein theoretisch unerfüllbar sind (z.B. eine 50/50 Verteilung) erleichtern den Einigungsprozess auch nicht. Allein schon deshalb, weil damit in der Bevölkerung bzw. bei Betroffenen eine unerfüllbare Erwartungshaltung geschürt wird, der automatisch und unvermeidbar Enttäuschung folgen muss.

Jede Diskussion bzw. Verhandlung über Prozentwerte in der Verteilung sollten auch jeweils mit deren Auswirkungen in tatsächlicher Lärmbelastung hinterlegt werden. Ein Flug z.B. nach Osten muss in seiner Belastung nicht automatisch ident einem nach Westen sein. Aspekte wie Art des Fluges, Anzahl der Betroffenen, Flughöhe etc. spielen dabei eine wesentliche Rolle.

Lässt man diese Aspekte außer Betracht wird man vielleicht eine ‚schöne‘ Zahl erreichen; ob man dadurch aber automatisch dem eigentlichen Ziel einer möglichst fairen Behandlung von Betroffenen nahe kommt sei dahingestellt.

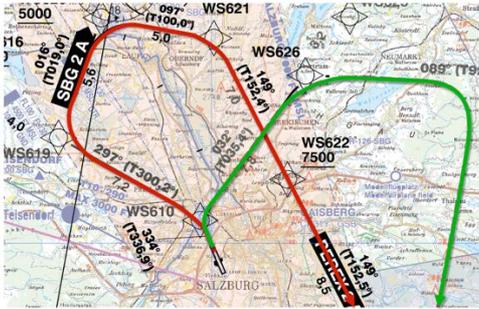
Unabhängig von all den noch offenen Fragen und Verhandlungen wurde im BBFS weitergearbeitet und es wurden auch konkrete Schritte gesetzt – Fertigstellung RNP AR Anflugverfahren inkl. Veröffentlichung und teilweiser Umsetzung, RNP SIDs von Piste 15, Implementierung eines Monitoring- und Evaluierungsprozesses, ...).

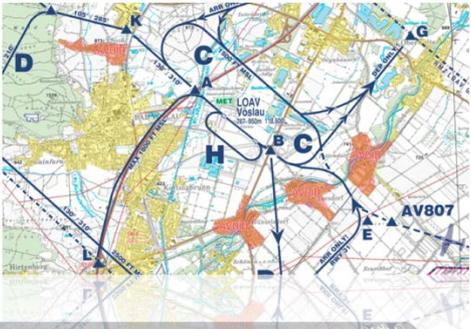
Der große Punkt des Pistennutzungskonzeptes und damit der anzustrebenden Verkehrsverteilung bleiben jedoch offen.

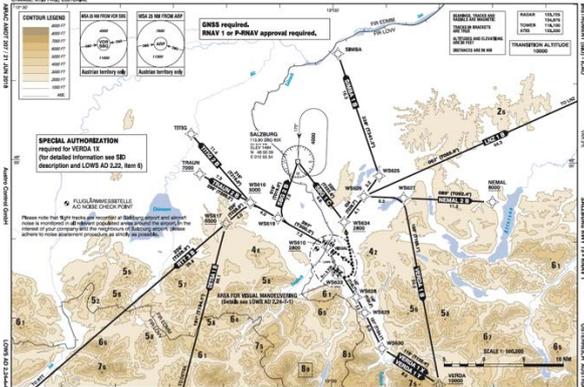
6.2 Umgesetzte Punkte

Zusammenfassend hier nochmal all jene Punkte bzw. Änderungen, die bereits umgesetzt worden sind sowie jene, die sich gerade in Umsetzung befinden:

	Erklärung	Darstellung
1	Optimierung RNP RWY 33	Völlige Neugestaltung unter Berücksichtigung der Anregungen aus dem BBFS. Zusätzlich Implementierung von sogenannten Transition Arrival Routes wodurch eine bessere Anbindung an das internationale Routennetzwerk erreicht werden konnte. Das führt zu besserer Planbarkeit für Airlines und höherer Akzeptanz. Ziel der Maßnahme ist die Steigerung der Anflüge aus dem Süden direkt zu RWY 33.
2	Verlautbarung des GNSS V 33 GNSS 33 als GNSS V 33	Diese Maßnahme scheint bei kurzer Betrachtung unbedeutend. Sie führte aber dazu, dass Cockpit Verfahren vereinfacht wurden und der Anflug deutlich besser nutzbar wurde. Ziel der Maßnahme ist die Reduktion der Circling Approaches.
3	Operators Workshop	Airlines, die den Flughafen Salzburg anfliegen wurden zu einem Workshop eingeladen. Es wurden die Hintergründe des GNSS 33 Anfluges erläutert und klar gemacht, dass die Lärmsituation rund um den Flughafen Salzburg bzw. seiner Lage sensibel ist. Die Unterstützung durch Airlines sei im Sinne eines gedeihlichen Miteinander dringend erforderlich und wurde eingefordert. Folgende Airlines haben teilgenommen und den Anflug in der Folge dann auch genutzt: <ul style="list-style-type: none"> - Transaero - Thomson Airways - Norwegian - Monarch - Niki - Air Berlin - Germanwings - Easy Jet - Turkish - Austrian Ziel der Maßnahme ist die verstärkte Akzeptanz und Umsetzung durch die Luftraumnutzer.
4	Einführung SID DETSA	Diese Forderung, die auch aus der Fluglärmkommission kam wurde zu Beginn des Jahres 2015 umgesetzt. Die Abflugstrecke wurde berechnet und in weiterer Folge veröffentlicht. Ziel der Maßnahme ist die Entlastung der SID PEREX.
5	Änderung Abdrehpunkt bei Abflügen Piste 33	Der Turning Point bei Nordwestabflügen wurde etwas näher zur Piste verschoben. Hier gibt es Limitierungen im Design. Liegt ein Abdrehpunkt zu knapp an der Piste wird er durch Flight Management Systeme ignoriert und das Luftfahrzeug navigiert zum nächsten Waypoint. Dieser Umstand wurde im Design berücksichtigt. Ziel der Maßnahme ist Überflüge von Randgebieten Freilassing zu verhindern bzw. zu reduzieren.

	Erklärung		Darstellung
6	Der Anflug ist fertig und veröffentlicht, wird aber derzeit nicht geflogen. Er ist Teil des Gesamtpaketes und könnte unmittelbar freigegeben werden.		<p>PUNKT 3 - KOMPLETTER RNP ANFLUG VON N</p>  <p>Dieser Punkt scheitert ist aufgrund der fehlenden Einigung auf ein Gesamtpaket noch offen; durch ACG jedoch fertig</p>
7	Durch eine interne Dienstanweisung geregelt werden LFZ zum ILS so geführt, dass sie spätestens bei 4nm von der Schwelle auf dem ILS ‚established‘ sind.		<p>PUNKT 4 - MNM LINE UP DISTANCE - erledigt</p> 
8	Ein RNP AR Anflug vom Süden, angebunden an das internationale Streckennetz.		<p>PUNKT 6 - VERBESSERUNG TAUERNANFLUG</p>  <p>Fertig und umgesetzt</p>
9	Die SID PEREX (in rot), die auf deutschem Gebiet mehrere Gemeinden direkt betroffen und Freilassing nahezu eingekreist hat wurde völlig gestrichen und durch eine Abflugstrecke (in grün) rein auf österreichischem Gebiet ersetzt.		<p>PUNKT 7 - ERSATZ FÜR PEREX SID</p>  <p>Fertig und umgesetzt</p>

	Erklärung	Darstellung
11	<p>Ziel dieser Maßnahme war und ist es, den Airlines den Zugang zu AR Verfahren so einfach als möglich zu gestalten. Bürokratische Hindernisse sollten kein Grund sein, diese innovativen Verfahren nicht zu fliegen. Alle erforderlichen Schritte wurden gesetzt.</p>	<p>PUNKT 11 - ZULASSUNG austro CONTROL</p> <p>Der ACG obliegt es die Zulassung für RNP AR Verfahren durchzuführen.</p> <p>Um die Anwendung dieser Verfahren für die Airlines zu erleichtern, wird die ACG diese Verfahren soweit als möglich erleichtern (Gesamtgenehmigung für alle österreichischen Flughäfen, etc.)</p>
12	<p>Die Verfahren aus dem Norden kommend sind berechnet und verfügbar.</p> <p>Sie stellen jedoch einen wesentlichen Bestandteil des anzustrebenden Gesamtpakets dar und konnten aufgrund des Austritts der bayerischen Vertreter nicht verhandelt werden.</p>	<p>PUNKT 12 - Veröffentlichung bzgl. RNP AR austro CONTROL</p> <p>Die ACG kann - falls es dazu Konsens gibt - den RNP AR Anflug generell als Standard behandeln und in der AIP entsprechend informieren.</p> <p>Die letzte Entscheidung bleibt zwar weiter beim verantwortlichen Piloten, es wird aber bereits bei der Flugvorbereitung ersichtlich, dass ein RNP Anflug gewünscht wäre.</p>
13	<p>In Kraft</p>	<p>PUNKT 13 - EINSCHRÄNKUNGEN RICHTUNG NO austro CONTROL</p> <p>Der ACG hat eine interne Dienstvorschrift erlassen, wonach Abflüge nach Nordosten die SID (Standard Abflugstrecke) nicht vor dem Passieren von 5.000 ft verlassen dürfen sofern die nicht aus betrieblichen Gründen (Gewitter, Staffelung, ...) notwendig ist.</p> <p>Die Umsetzung dieser Regelung wird zukünftig einem Monitoring unterzogen und evaluiert werden.</p>
14	<p>In Kraft – Bild siehe Analogie LOAV</p>	<p>PUNKT 14 - SCHUTZZONE BEI SICHTFLÜGEN austro CONTROL</p> 

<p>15</p>	<p>Veröffentlichung Protokolle</p>	<p>Es war und ist Wunsch im BBFS maximale Transparenz zu liefern. Eine Maßnahme dazu ist/war, dass alle Inhalte von Verhandlungen bzw. Deren Protokolle allgemein zugänglich sind. Es soll jederzeit nachvollziehbar sein, was wie besprochen worden ist. Damit soll Missverständnissen, Unklarheiten, Verwechslungen kein Raum gegeben werden und jeder, der sich ein wenig die Zeit nimmt, kann aller akkordierten Protokolle nachlesen.</p> <p>Ziel der Maßnahme ist die Schaffung von maximaler Transparenz und Nachvollziehbarkeit.</p>
<p>16</p>	<p>Implementierung RNP Abflugverfahren von Piste 15. Fertiggestellt und in Betrieb</p>	
<p>17</p>	<p>Monitoring System</p>	<p>Derzeit wird ein Monitoring System entwickelt, durch das die Überprüfung aller Vereinbarungen und ev. Zielwert automatisch und transparent durchgeführt werden kann.</p> <p>Damit wird – unter Wahrung des DSGVO – völlige Transparenz über den gesamten Betrieb vom und zum Flughafen Salzburg geschaffen. Anfragen und Beschwerden können besser und leichter objektiv nachvollziehbar behandelt werden.</p> <p>Der Prozess ist bereits aufgesetzt und eine eigene Arbeitsgruppe arbeitet an der Entwicklung.</p> <p>Eine Teilnahme – auch in der Umsetzung – von deutscher Seite wird dringend empfohlen und von Seiten Österreichs jedenfalls gewünscht.</p>
<p>18</p>	<p>BBFS</p>	<p>Es sollte nicht unterschätzt werden, dass durch die Schaffung des BBFS ein Gremium entstanden ist, das sich aktiv und offen um alle Belange rund um die Belastungen durch den Flughafen Salzburg kümmert.</p> <p>Es ist dies ein Forum, wo Betroffene direkten Zugang zu Vertretern der Flugsicherung haben; Anliegen können direkt vorgebracht und verhandelt werden. Optionen wie auch Beschränkungen können transparent gemacht werden.</p> <p>Zukünftige Entwicklungen können hier AKTIV mitgestaltet werden – dies ist eine einmalige Option.</p>