

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 07.11.2022)

**Protokoll 32. Sitzung des
„BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“**

Datum: 26. September 2022 / 10.00 Uhr bis 17.45 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH / Terminal 2

TOP 1: Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit

Anwesende (o.T.):

(Beilage 1, Anwesenheitsliste)

Dominik Fenninger-Sippel / Land Salzburg

Meik Müller / ASA

Günter Oblasser / ASA

Hermann Lutzenberger / Gemeinden Anif und Grödig

Stefan Brugger / Gemeinde Wals - Siezenheim

Leopold Tazreiter / Austrian Airlines

Bernhard Dallner / Eurowings

Claudia Typelt / SFG

Alexander Klaus / SFG

Norbert Gruber / SFG

Claudia Schneeweiß / SFG

Ursula König / Moderation

per Videoschaltung

Rudolf Lipold / SFG

Karin Kern-Zöch / Austro Control

Nicht anwesend (entschuldigt):

Christina Rudolf-Ortner / Stadt Salzburg

Brigitte Grill / ASA

Christian Indinger / Gemeinde Hallein

Daniela Beck / Land Salzburg

Walter Hager / Austro Control Salzburg

Gäste

Astrid Rössler / ASA Obmann-Stv.

Alexander Weiglhofer / SFG

zu Top 10: Verena Mitgutsch / Leiterin Recht & Compliance SFG

zu Top 5 und 7: Christian Kern / Manager Abteilung Air Traffic Management

und Florian Buchmann / Manager Instrument Flight Procedures ACG

Das Protokoll der 31. Sitzung wurde mit E-Mail Beschluss vom 31.05.2022 genehmigt.

TOP 2: Tagesordnung Die TO ist Anhang des Protokolls (Beilage 2, TO).

Der Focus der Sitzung wird auf Top 4 „Gemeinsame Ziele sowie Sinn und Zweck der Zusammenarbeit im BBFS“ gelegt.

TOP 3: Informationsaustausch

- Vorstellung Alexander Weiglhofer (Bereichsleiter Operations & Services SFG) als designierter Nachfolger von Rudolf Lipold im BBFS

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 07.11.2022)

- **Vorstellung ACG Vertreter**

ACG ist bei der Sitzung mit 3 Teilnehmern vertreten.

Christian Kern: Manager Abteilung Air Traffic Management

Karin Kern-Zöch: SSB Emissionen, Fluglärm und Kommunikation,
Umweltmanagement/Abt. CPA

Florian Buchmann: Manager Instrument Flight Procedures ACG

Walter Hager / ACG Salzburg ist im ACG-internen Koordinationsteam für den BBFS und in ständiger Abstimmung mit ACG Wien.

Kern betont die Wichtigkeit von Bürgerbeteiligungsgremien.

Es soll für die Bürger nachvollziehbar sein, wie Entscheidungen getroffen werden. ACG ist zudem verpflichtet, mit den Bürgern einen Austausch zu führen.

- **Typelt:** Der Lärmbericht 2021 wurde an die BBFS Mitglieder am 09.08.2022 verschickt und wird am 26.9.2022 online gestellt. Der Lärmbericht für das 1. Halbjahr 2022 erging an die Mitglieder am 31. 08.2022.

- **Dallner** berichtet, dass ein Frühflug am Sonntag Lametia Therme von 6.00 Uhr auf 6.15 Uhr verlegt werden konnte → Anliegen der Anrainer wurde berücksichtigt. Aufgrund hoher Nachfrage werden die Sommerdestinationen bis zum Ende des Sommerflugplans Ende Oktober 22 geflogen.

TOP 4: Gemeinsame Ziele sowie Sinn und Zweck der Zusammenarbeit im BBFS (Beilage 3, Diskussionspapier ASA vom 19.9.2022)

In einem Dialogprozess ist es normal und wichtig, sich immer wieder über die gemeinsamen Ziele und die gemeinsame inhaltliche Orientierung zu verständigen. Der ASA hat dazu ein Diskussionspapier vorgelegt, das zahlreiche Themenfelder zur Bearbeitung umfasst.

Das Diskussionspapier wurde mit der Geschäftsführung des Flughafens am 21.9.2022 vorbesprochen und soll in der heutigen Sitzung als Diskussionsgrundlage dienen.

Ziel ist es, aus den gemeinsamen Schnittmengen der Interessen konkrete Maßnahmen zu entwickeln und inhaltlich Fortschritte zu machen.

Müller:

„Das Diskussionspapier stellt eine Bestandsaufnahme dar und soll eine Orientierungshilfe für die Zukunft sein. Themenfelder, die gemeinsam bearbeitet werden können, sollen weiterverfolgt werden, andere bei denen es keine Schnittmenge gibt, können vorerst rückgestellt werden. Der ASA hat seinen Mitgliedern gegenüber eine Berichtspflicht. Von den Mitgliedern werden konkrete Ergebnisse gefordert.

Mit der Vorlage des Diskussionspapiers versucht der ASA einen Neustart des für alle Teilnehmer wichtigen Dialogs. Eine weitere Arbeit im BBFS ist für den ASA nur dann sinnvoll, wenn klare Verbesserungen abzusehen sind.“

Auszug aus dem Diskussionspapier

1. Transparenz

Eine vertrauensvolle Zusammenarbeit und eine objektiv auf Fakten basierende Bewertung der Situation und Maßnahmen erfordert eine transparente und offene Kommunikation sowie eine zeitnahe und umfängliche Bereitstellung von Informationen und Daten.

Der ASA kann die Entwicklungen nicht anhand eines Jahre alten und nur sporadisch erstellten Zahlenwerks verfolgen und beurteilen. Es erfordert einen Automatismus und sollte nicht laufend eingefordert werden müssen.

Der ASA hat nicht die Ressourcen, Vergehen und Verfehlungen in akribischer Detektivarbeit zu eruieren. Hier sollte auch die SFG Interesse an einer offenen und transparenten Offenlegung von Vergehen haben.

Daher fordert der ASA:

- *Einen umfänglichen Datenzugang auf die Envirosuite Plattform zur ASA internen und vertraulichen Recherche und Datenerhebung.*
- *Veröffentlichung von Flugspuren, Lärmdaten und statistischen Daten entsprechend einer zeitgemäßen Öffentlichkeitsinformation, wie diese Envirosuite bietet, sowie eine Orientierung an "Best Practice"-Beispiele anderer öffentlichen Flughäfen, die mit dieser Software arbeiten (z.B.: Gatwick Airport).*

Diskussion zu Datenzugang und Transparenz:

► **König** fasst die Forderung des ASA zusammen:

„Der ASA möchte Daten zeitnah und auf eine Art und Weise zusammengefasst erhalten, um auf Fragen der Mitglieder faktenbasiert antworten zu können.

Folgende Fragen sind zu klären:

Welche Datensätze würde der ASA genau brauchen?

Was heißt zeitnah?

Wo liegen die datenschutzrechtlichen Grenzen?

Müller erwidert, dass, da es sich um themenabhängige Fragen / spezielle Fragen handle ein ständiger Austausch mit SFG/ACG nötig sei.

Er berichtet, dass eine Weitergabe von Daten laut Softwarehersteller Envirosuite möglich wäre und auf anderen Flughäfen (Gatwick, München, Wien) Standard sei. Dies habe er bei einer allgemeinen Anfrage an die Firma erfahren.

Oblasser ergänzt, dass Lärmverursacher schneller und einfacher festgestellt werden sollen, um die Wirksamkeit von Maßnahmen zu erhöhen.

Fenninger-Sippel findet das Anliegen der Anrainer nachvollziehbar. Wenn eine datenschutzrechtliche Prüfung positiv ausfällt, könnte man sich eine im rechtlichen Rahmen erlaubte Datenweitergabe vorstellen.

Lipold erläutert dazu, dass das Verständnis für das Anliegen des ASA auch von Seiten der Geschäftsführung der SFG gegeben sei. Das SZG-System sei aber von ACG downgegradet worden und eine Weitergabe von Daten sei derzeit nicht möglich. Der Flughafen werde sich mit dieser Thematik befassen und mit dem ASA im Austausch bleiben (→AG 7 Transparenz und Daten)

Tazreiter betont, dass Transparenz immer ein zentrales Thema sei und Airlines ein großes Interesse hätten, transparent zu sein. Fluglärm müsse transparent diskutiert werden. Es gebe aber auch einen sehr hohen Datenschutzanspruch und eine zeitverzögerte Darstellung verhindere eine unerwünschte Diskussion in der Öffentlichkeit, wenn z.B. ein Problem aufgetreten ist. Mit der Bekanntgabe des Halters

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 07.11.2022)

sei eine Rückverfolgung auf eine Einzelperson möglich. Technisch sei eine Weitergabe möglich. Einen gemeinsamen Nenner zu finden, wäre anstrebenswert.

Dallner berichtet aus eigener negativer Erfahrung und gibt zu Bedenken, dass online gestellte Daten ohne Nachfragen und ohne die Möglichkeit zu einer Stellungnahme medial verbreitet würden.

Müller merkt an, dass nach 5-minütiger Internetrecherche alle gewünschten Daten im Netz auffindbar seien. Für die Zeitverzögerung bringe man Verständnis auf, aber bei einem Vergleich mit Flightradar24, wo sämtliche Daten eines Fluges innerhalb kürzester Zeit abrufbar seien, sei die Haltung der SFG/ACG nicht nachvollziehbar.

Bei rein statistischen Daten sehe er auch keine Konfrontation mit dem Datenschutz. Er regt daher eine offene Diskussion an.

Oblasser ergänzt, dass es nicht um den Piloten gehe, sondern um den Halter des LFZ bzw. um das Kennzeichen.

Rössler merkt an, dass das Thema Datenbereitstellung ein altes und immer wieder diskutiertes Thema sei. Auf Flightradar24 könne man sich alle Daten zu einem Flug anschauen und es werde kein Schutzinteresse verletzt.

Wenn es Datenschutzprobleme geben sollte, sollen diese von ACG/Fluglinien dargelegt werden. Es solle geprüft werden, ob ein Änderungsbedarf bei den Vorschriften besteht und die entsprechenden Textstellen sollen zur Verfügung gestellt werden.

Kern-Zöch verweist auf die strengen Vorschriften der DSGVO.

„Die Weitergabe von Daten ist an einen legitimen Zweck gebunden und muss, in einem streng ausgelegten, öffentlichen Interesse sein.

► zu Handhabung in Wien: in Wien werden weder die call signs (wird vom Operator der Fluglinie festgelegt und ist bei Airlines ≠ Kennzeichen, bei Privaten ist call sign = Kennzeichen) noch die Kennzeichen (da personenbezogene Daten), sondern nur die Flugzeugtype offengelegt.

► Unterschied zu Flightradar24: Bei Flightradar24 gibt es eine Opt-out Option. Diese Option gibt es bei den offiziellen Radardaten der ACG nicht.

► zu Zeitverzögerung: eine Zeitverzögerung stellt eine notwendige sicherheitsrelevante Komponente dar.

► Außerdem müssen die Daten vom Flughafen teilweise händisch nachbearbeitet werden, bevor sie ins System kommen. Flugbeschränkungsgebiete werden nicht gesondert ausgewiesen.

Kern-Zöch delegiert die Klärung der Frage der Zulässigkeit der Weitergabe von Kennzeichen und Halter an die Juristen des Flughafens.

Kern ergänzt, dass in Wien jährliche aber auch laufende Auswertungen von IFR-Abweichungen erstellt werden und Ursachen von Abweichungen evaluiert werden. Datenmaterial sei genügend vorhanden, die Relevanz aber fraglich.

Typelt verweist auf den Vortrag von Dr. Schwaiger / SFG am 24.10.2019 zum Thema Datenschutz. Die SFG als Auftragsverarbeiter darf Kennzeichen von LFZ, da sie personenbezogene Daten sind, nicht herausgeben.

(Beilage 4, Zusammenfassung Datenschutz 28. BBFS-Sitzung 24.10.2019)

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 07.11.2022)

Müller fasst zusammen, dass er zu Diskussion anregen wollte, wenn aber die DSGVO gegen eine Weitergabe der Daten spreche, dann sei das wohl zu akzeptieren.

Oblasser hakt nach und fragt, warum es z.B. in Wien möglich sei?

Müller schlägt vor:

- Weitergabe von statistischen Daten, da technisch möglich,
- Weitergabe von Recherchedaten (welcher Flieger ist falsch geflogen) nur an einen begrenzten Kreis, der die Daten nur nach Rückfrage weiterverwendet,
- Zeitnahe Weitergabe,
- Verbindung von Flugspuren mit Lärmereignis

Rössler sieht ein hohes Schutzinteresse der betroffenen Bevölkerung und fordert ein Gutachten zu DSGVO, und eine Klärung, wie die Vorgangsweise auf anderen Flughäfen ist (Wien).

Typelt erklärt, dass gemäß Vorgabe ACG die Flugspuren mit einem Tag Zeitverzögerung online gestellt werden. Ob eine zeitnähere Darstellung möglich ist, wird mit ACG geklärt.

Lutzenberger merkt an, dass mit ehrlichem Bemühen auch Lösungen gefunden werden könnten und „Killerargumente“ wie Datenschutz, Rotation, fehlende Zuständigkeit die Diskussionen im Kreis laufen lassen.

Resultat der Diskussion:

SFG und ACG signalisieren Gesprächsbereitschaft:

AG 7: Transparenz und Daten

Zeitvorgabe/zeitverzögerte Darstellung ACG/SFG wird überprüft, Termin mit Geschäftsführung SFG wird koordiniert und an BBFS kommuniziert

SFG/ ACG: Vergleich mit FH Wien und Rückmeldung an BBFS

Lutzenberger schlägt ein effizientes Projektmanagement vor. Kerngruppen sollen sich der Themen annehmen und diese aufbereiten. Die Themen sollen dann im gesamten BBFS bearbeitet werden und zu einem Beschluss führen.

Auszug aus dem Diskussionspapier

2. Konkrete Maßnahmen & messbare Ergebnisse

Es ist erforderlich im BBFS gemeinsame und verbindliche Ziele zu definieren, entsprechende Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele festzulegen und auf Grund objektiver und nachvollziehbarer Daten, deren Umsetzung regelmäßig zu überprüfen.

Die wesentlichsten Ziele des ASA, die Eingang in eine gemeinsame Zielplanung haben müssen, sind wie folgt definiert:

Einbindung des ASA bei der Überarbeitung der Betriebsordnung, speziell unter Berücksichtigung der folgenden Themen:

- Bei Linien- & Charterflügen

→ Deckelung der Charterflüge an den besonders belastenden Wintersamstagen (an diesen Tagen keine Ausbildungs-, Sport- und Privatflüge für die Allgemeine Luftfahrt)

*Gefordert wird eine Obergrenze von Flugbewegungen pro Tag (unter Einbeziehung der Allgemeinen Luftfahrt) mit klar definierten jährlichen Reduktionsvorgaben für die Zukunft.
→Einschränkung der derzeitigen Betriebszeiten am Salzburg Airport für Linien und Charterflüge*

Mo bis Fr: 7:00 bis 22:00 Uhr

Sa, So und Feiertage: 8:00 Uhr bis 20:00 Uhr

Außer Einsatz- und Ambulanzflüge

• *In der Allgemeinen Luftfahrt*

→*Gefordert wird eine Obergrenze von Flugbewegungen pro Tag (unter Einbezug von Linien- und Charterflügen) mit klar definierten jährlichen Reduktionsvorgaben für die Zukunft.*

→*Einschränkung der Betriebszeiten für die Allgemeine Luftfahrt (Ausbildungszweck) von 8:00 bis 12:00 und 14:00 bis 17:00 Uhr*

□ *Keine Überschreitungen der Betriebszeiten ausgenommen Ambulanzflüge und Einsatzflüge*

□ *Keine Platzrunden für Ausbildungsflüge an Samstagen, Sonn- und Feiertagen*

□ *Keine Fallschirmabsprünge an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen (Mo bis Fr siehe oben)*

□ *Keine Trainings- und Formationsstarts und Landungen der Flying Bulls am Salzburger Airport*

Diskussion:

Müller führt dazu aus:

„Die Anrainer haben kein Verständnis für die Überschreitung der Betriebszeiten. Wo liegt der Grund für diese Überschreitungen, wer ist dafür verantwortlich?“

Lipold überbringt die Aussage, mit dem Hinweis auf das Gespräch mit der Geschäftsführung vom 21.9.2022, dass den oben genannten Anliegen des ASA nicht entsprochen werden könne:

► zu Deckelung der Linien und Charterflüge/Einschränkung der Betriebszeiten für Linie und Charterflüge: „Unter den momentanen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und um den Flughafen in keinen Subventionsbetrieb zu verwandeln, sind eine Deckelung und eine Einschränkung der Betriebszeiten (dzt. 6:00 Uhr -23:00 Uhr mit definierten Ausnahmen) nicht möglich. Eine Deckelung scheitert auch an fehlender Praktikabilität. Eine 17h-Betriebszeit ist für die in Salzburg stationierten LFZ unverzichtbar. Nur so können die für einen wirtschaftlichen Betrieb nötigen Rotationen geflogen werden. Eine Deckelung und eine Einschränkung der Betriebszeiten ist nicht verhandelbar. In Bezug auf die wirtschaftliche Bedeutung der Allgemeine Luftfahrt führt Lipold aus, dass sich die Umsätze aus Linie und Charter im Bereich von ca.50 Mio € bewegen, die der Allgemeinen Luftfahrt Business im Bereich von ca. 4 Mio €. Der Umsatz aus der sonstigen Allgemeinen Luftfahrt beträgt ca. 80T€. Die Anzahl der Bewegungen, die dem jeweiligen Umsatz entsprechen wird von der SFG nachgereicht.

Eine Ausweitung bereits bestehender Einschränkungen auf den Samstag ist nicht möglich. Der Samstag ist ein Werktag.“

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 07.11.2022)

Fenninger-Sippel erklärt, dass sich dies mit der Meinung des Eigentümers Land decke. Der Flughafen unterliege als privatwirtschaftlich organisiertes Unternehmen dem Gebot der Wirtschaftlichkeit. Ein gemeinsamer Nenner mit den Anrainerforderungen erscheine unter diesem Gesichtspunkt sehr unwahrscheinlich.

Unter diesem Blickwinkel sei eine Lösung der kleinen Schritte daher – wie der Dialog mit EW zeigt – zielführender und praktikabler. (Flug von 6:00 Uhr auf 6:15 Uhr verlegt).

Dallner merkt an, dass bei einer Einschränkung der Betriebszeiten die EW-Basis in Salzburg in Frage gestellt wird. Die Flüge würden aber dann nicht ausbleiben, sondern in gleicher Anzahl aus Deutschland kommen.

Auszug aus dem Diskussionspapier

Gefordert wird die Festlegung und Einhaltung der festgelegten Lärmobergrenze (SEL-Werte) an allen Messstellen für alle Flugzeugtypen. Ahndung von Überschreitungen bis zum Landeverbot der jeweiligen Maschinen.

Die SEL-Werte sind entsprechend der technischen Entwicklung über die Zeit anzupassen.

SFG erklärt sich bereit, die Obergrenze vom 98 SEL-Wert zu hinterfragen und eventuell auch auf andere, bestehende Lärmmessstellen auszudehnen.

Bei der Darstellung der Maximal-Pegel auf der Homepage des Flughafens sollte zusätzlich der SEL-wert angezeigt werden, damit eine Überschreitung nachvollziehbar wird → Wie oft wird dieser Pegel überschritten? → AG 9

Auszug/Kopie aus dem Diskussionspapier

Gefordert werden lärm- und schadstoffabhängige Landegebühren aller Luftfahrzeug, die am Salzburger Airport starten und landen.

Ab 2024 soll es eine bundesweite Regelung für die Einführung von lärmabhängigen Gebühren geben. Die SFG ist in dieser Thematik bereits tätig geworden.

Rössler weist darauf hin, dass ein öffentliches Unternehmen auch sozialverträglich geführt werden müsse. Betriebszeiten nach 23:00 Uhr seien für die Anrainer nicht tolerierbar und daher müsse auch darüber diskutiert werden. Sie bringt als Beispiel den Start einer Flydubai am 30.06.2022 nach 23:00 Uhr und fragt, was der Flughafen dagegen mache?

► **Weiglhofer:** Information während der Sitzung: der Start der Flydubai wird ab November 2022 um eine Stunde früher erfolgen und es sollte somit zu keinen Verspätungen mehr kommen.

König fasst zusammen:

„Grundsätzlich sind alle Themen/ Forderungen aus dem Diskussionspapier zur Diskussion offen und alle Beteiligten signalisieren ihre Bereitschaft, gemeinsam umsetzbare Lösungen zu finden. Die Umsetzung der Forderung einer Betriebszeiteinschränkung und einer Deckelung ist jedoch als unrealistisch einzuschätzen, eine Diskussion darüber ist daher momentan nicht effizient.“

Präsentation **Lutzenberger**: Beilage 5, Entwicklung der Fluglärmsituation aus Sicht von Anif und Grödig

Lutzenberger stellt seiner Präsentation folgenden Anmerkungen voran:

- Bevölkerung ist während der Pandemie sensibler geworden (einerseits ein subjektives Gefühl, andererseits gibt es neue Süd-Routen)
- Neue Routen und technische Möglichkeiten haben sich verändert → Befürchtung, dass es zu einer Verschlechterung der Situation im Süden kommen wird.
- Thema soll aus dem Wahlkampf herausgehalten werden
- Meinung aller Fraktionen in den Gemeinden war einhellig

Bemerkungen zur Präsentation:

Folie 8: Reduktion der Platzrunden wegen Gebührenerhöhung → wäre ein Erfolg

Folie 9: die Anzahl der Schallereignisse und die Tageszeit sind störend, nicht nur die dB Anzahl → Belastungsverhältnis mit Bayern ist ausgeglichen!

Folie 15: Conclusio Kopie aus Präsentation

► *Ein innerstädtischer Flughafen wie Salzburg wäre heute nicht mehr konsensfähig. Daher darf es nicht weiter um Wachstum, sondern es muss um Konzentration auf die für Salzburg essentiellen Flugverbindungen und Minimieren der Umweltauswirkungen gehen. D.h. die bestehende Belastung der Wohngebiete, egal ob im Norden oder Süden, darf sich nicht mehr erhöhen, sondern soll nach gegebenen Möglichkeiten (leisere Flugzeuge, Randzeiten, etc.) reduziert werden*

► *Bei Flugdestinationen und damit auch Fluganzahl gibt es einen klaren Trend Richtung Süden. Die Auswirkungen auf die Bevölkerung müssen u.a. durch nachfolgend angeführte begleitende Maßnahmen abgefangen werden*

► *Witterungsbedingt nicht notwendiger 180° Kurvenflug ist abzulehnen, da schallintensiv für besonders großes Gebiet, Reflexion Untersberg. Wenn unvermeidbar, weiterhin engere Kurven zur Vermeidung von Überflügen über Ortsgebiet Anif nutzen*

► *Unnötige Überflüge über dicht besiedeltes Gebiet (derzeit vor allem Grödig, Neu-Anif, Niederalm) müssen mit wirkungsvollen Maßnahmen (Routenführung, „Avoid Areas“, etc.) reduziert werden*

► *Verhandlungsbereitschaft besteht nur für Maßnahmen, welche die Gesamtumweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) nachweislich reduzieren und die bestehende Qualität der Wohngebiete nicht verschlechtern. Strikter Widerstand zu Umverteilungen um der Umverteilung willen.*

► *Ein Verbleib im BBFS wird nur dann als sinnvoll angesehen, wenn konkreter Nutzen für unsere Bevölkerung auch erreicht werden kann. Keine Feigenblatt-Funktion für andere Entscheidungsträger.*

► *Wenn die Austro Control als Behörde über den BBFS hinweg entscheidet, wird der BBFS als nicht mehr sinnvoll erachtet*

Kern-Zöch: „Für die ACG ist der BBFS ein wertvolles Gremium und ACG ist diskussionsbereit und innerhalb eines Spielraumes können die verschiedenen Interessen abgewogen werden.“

ACG hat den gesetzlichen Auftrag zur Routenfestlegung. Sie muss die, durch Daten und Fakten belegte, beste Routenführung wählen. Wenn eine Route als die beste Möglichkeit identifiziert wird, würde ACG diese auch gegen den Willen des BBFS aus

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 07.11.2022)

gesetzlicher Verpflichtung heraus umsetzen müssen. ACG als Behörde müsste im Extremfall also eine Route auch gegen den Willen des BBFS implementieren. Bei der Betrachtung einer neuen Route muss die gesamte betroffene Bevölkerung mitbedacht werden und es darf nicht nur das österreichische Staatsgebiet betrachtet werden → Auswirkungen einer Route auf alle Anrainer muss betrachtet werden. Aber anhand von Zahlen, Daten, Fakten kann die Notwendigkeit einer gewählten Routenführung sicher plausibel gemacht werden.“

Auf die Frage von **Lutzenberger**, ob Freilassing entlastet werden müsse, antwortet **Kern-Zöch**: „Der gesetzlich vorgeschriebene Wert für die Lärmberechnung ist der Dauerschallpegel (ICAO, WHO). Dieser wird den öffentlichen Lärmkarten zugrunde gelegt. Die Karten sprechen eine eindeutige Sprache. Fakt ist aber auch, dass der Norden immer mehr Flüge haben wird als der Süden.“

Brugger macht deutlich, dass der Norden auch aus Wals/Siezenheim, Bergheim, Elixhausen und die nördliche Stadt Salzburg und nicht nur aus Freilassing besteht!

Dallner zu den Messpunkten/Höhen: die Darstellung entspricht den Messstellen und daher ist es möglich, dass die Lärmentwicklung im Norden geringer ist als im Süden, weil der Flieger im Norden bereits höher fliegt?

Es ist nicht klar, wie das Programm, die Höhen an den Messpunkten abbildet. Wenn der Flieger in Freilassing höher ist als im Süden, dann ist am Boden in der Wahrnehmung der Anrainer auch weniger Belastung.

Klärung Flug EW 19.9.2022

Typelt

Beilage 6, Unterlagen SFG Seite 1-6

Eine kurze Bilanz der SFG zu den Ergebnissen des BBFS zeigt, was und wieviel in der Erarbeitung von allgemein anerkannten Grundlagen, von gemeinsamen Fairnesskriterien und Maßnahmen über die Jahre erreicht wurde.

TOP 5: Flugrouten Diskussion Fortsetzung, Präsentation der ACG Berechnungen Buchmann:

Beilage 7, Lärmberechnungen für BBFS 2022

Auftrag an ACG lautete: Lärmberechnungen zu neuen vorgeschlagenen SIDs (RWY15) und neuen Südanflug (RWY 33) und Analyse (Neue Route von Piste 33 nach Nord-Osten wurde im Vorfeld abgelehnt, eine neue Route nach Westen wird in der FLK behandelt.)

- Lärmstudie wurde mit AEDT Tool durchgeführt, ein durch die ICAO anerkanntes Software Tool
- Referenzpunkte: Hallein Landesklinik, Hallein Innenstadt, Anif Zentrum, Niederalm Zentrum, Taxach - Rif Zentrum, Salzburg Hildebrandgasse, Salzburg Neutor,
- Lärmberechnungen mit Bezug auf LAmax ausgedrückt in dB
- noch immer im Status „technisch mögliche Varianten“
- Technologie: Curved Approach mit RF leg (radius to fix) → bieten gewisse Vorteile für den Operator, gerade in einer topographisch herausfordernden Umgebung ist ein

konstanter Kurvenflug von Vorteil! Für den Kurvenradius oder den Beginn des Turns müssen aktuelle int. Kriterien eingehalten werden.

- RF leg-Varianten werden von der Abteilung IFP, Hr. Buchmann ausgearbeitet
- Vergleiche auf Seite 18 Top 9.3 Departures und auf Seite 30 Top 9.5 Approaches zeigen die Unterschiede zwischen alten und neuen Routen an den ausgewählten Referenzpunkten

Weitere Anmerkungen:

Dallner: Reduzierung beim Steigschub ist im N und S immer gleich

Kern: Businessjets sind aufgrund ihrer Performance schneller in größeren Höhen

Lutzenberger weist darauf hin, dass es derzeit sowohl beim Tauernanflug als auch bei Starts und Landungen im Bogen über Anif eine starke Streuung gibt.

Bei den im Bogen geflogenen Flügen ist die Streuung wünschenswert, wenn das weniger besiedelte Gebiet zwischen Anif und der Stadt Salzburg genutzt wird und damit Überflüge direkt über den Ort reduziert werden.

Beim Tauernanflug ist derzeit ebenfalls eine starke Streuung zu sehen, wobei hierbei die Ortsgebiete von Grödig, Niederalm, Neu-Anif überflogen werden. Der heutige RNP AR Z RWY 33 vermeidet diese Überflüge zu einem wesentlichen Teil, wird heute jedoch kaum genutzt.

Buchmann bestätigt, dass es aktuell eine Streuung bei den Abflugrouten gebe, bei den neuen Varianten wäre diese Streuung minimiert / nahezu nicht vorhanden (konstanter Kurvenflug mit 2 Fixpunkten + Centerpunkt zur Definition des Radius). Es ist anzumerken, dass der Kurvenradius so weit nördlich wie möglich gelegt wurde. Die heutige Streuung findet sowohl nördlich, direkt oder auch südlich der Ortschaft Anif statt.

Kern-Zöch: „Es wird der gesamte Flugweg berechnet und das ergibt die Lärmzonen die neuen Anflüge wurden als zusätzliches Angebot kreiert, um ohne AR vom Süden anfliegen zu können, Airlines die eine AR-Berechtigung haben, werden diese auch weiterhin haben und den AR nutzen.“

Lutzenberger: „RNP AR Z RWY 33 vom Süden wird nicht genutzt.“

Der neue Anflug könnte bei jedem Wetter geflogen werden und es werden vermehrt LFZ diesen Anflug nutzen. Um vergleichen und entscheiden zu können, braucht man ein Mengengerüst. Thema Raumordnung/Baulandreserven muss mitbedacht werden.“

Kern-Zöch: „Für alle Verfahren gibt es definierte Mindestflughöhen und bei dem neuen Turn hat man die Sicherheit, dass das LFZ in einer gewissen Höhe unterwegs ist.“

→ daher Verbesserung durch RNP T RWY 33 → enorme Verbesserung für Stadt Salzburg.

Es werden nicht viele Flüge im Süden dazukommen,

es wird nicht sehr viele Airlines geben, die diese neue Route fliegen werden

→ aber Verlagerung von Lärm von dicht besiedeltem Gebiet ist mit den neuen Routen möglich.“

Aufgrund der Menge der Daten und Fülle der Informationen ist eine abschließende inhaltliche Diskussion in der heutigen Sitzung nicht möglich.

ACG erklärt sich zu weiteren Erläuterungen jederzeit bereit.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 07.11.2022)

Bevölkerungszahlen werden von ACG nachgeliefert → Intensität kann dann festgestellt werden (erledigt 3.10.2022)

ASA und Gemeinden werden die Unterlagen in Ruhe analysieren und prüfen.

Lutzenberger kann sich eine Zustimmung auf Basis der vorliegenden Informationen nicht vorstellen. Er wird sich mit den Bürgermeistern dazu bereden. Voraussetzung für eine Entscheidung ist ein belastbares Mengengerüst (erledigt 3.10.2022). Auswirkung auf Dauerschallpegel und Raumordnung muss mit in die Analyse einfließen.

Rössler sieht die Situation kritisch und eine Zustimmung weit entfernt.

Derzeit kein Konsens mit ASA für neue Flugrouten gegeben.

Die vorgeschlagenen neuen Routen sind für Airlines (kürzere Flugdauer, weniger Kerosin, Sicherheitsaspekt) interessant.

Weitere Vorgangsweise: Es werden themenbezogene AGs gegründet.
SFG koordiniert diese AGs.

AG 7	Transparenz und Daten	Abklärung ACG und SFG, was datenschutzrechtlich möglich ist → Bericht an BBFS (Protokoll oben Seite 5)	
AG 8	„Avoid Areas“ Orientierungspunkte <ul style="list-style-type: none">- Veränderung der „Grenzen“- Verpflichtung statt Empfehlung		Lead: SFG? ACG ASA
AG 9	Prüfung Obergrenze 98dB SEL an Lärmmessstellen	(Protokoll oben Seite 7)	SFG

Beilage 8 ACG, Bewertung Südanflug / Zusammenfassung wird kurzfristig mit den besprochenen Änderungen an Frau Typelt übermittelt → zur Weiterleitung an den BBFS (erledigt am 3.10.2022)

Rössler: Präsentation der ACG anlässlich FLK zu Departures und PNK Pistennutzungskonzept (siehe Beilage 14) soll an BBFS übermittelt werden.

Jeder im BBFS soll den Themenkatalog/Diskussionspapier des ASA ergänzen.

TOP 5 Verkehrsausblick / Entwicklung im Winter 2023

Beilage 6 Unterlagen SFG Seite 7-8

Bemerkungen zur Präsentation:

- Start der Wintersaison um Weihnachten
- Süddestinationen ähnlich WS 21/22 → ab November gleiches Verkehrsaufkommen wie letzten Winter

TOP 6 Verspätungen Statusbericht / Entwicklungen

Beilage SFG Seite 9

Grundlage: § 5 ZFBO Betriebszeitenregelung 6:00 -23:00 Uhr

Ausnahmen: unvorhergesehene Gründe

Beilage 9; Dienstanweisung DA 05 /22

Lipold erklärt, dass viele Verspätungen im letzten Sommer aufgrund der Pandemie und dem daraus folgenden Chaos entstanden seien. Personalmangel, Leerflüge, gestrandete Passagiere, Gepäckprobleme haben auch den Flughafen Salzburg vor große Herausforderungen gestellt. Er ersucht daher für Verständnis für den letzten Sommer. Die Erwartungen für den Herbst und Winter sehen eine deutliche Verbesserung der Situation.

Kern ergänzt, dass es aufgrund der Pandemie in ganz Europa zu massiven Problemen in der Luftfahrt gekommen sei. Die Einhaltung der Betriebszeiten sei aufgrund der komplexen Abhängigkeiten nicht einfach zu bewerkstelligen gewesen. Airlines und Flughäfen, besonders die großen HUBs, hatten mit großen personellen Engpässen zu kämpfen. In Österreich sei die Lage vergleichsweise gut. Auch er rechnet mit einer maßgeblichen Verbesserung der Lage im Herbst/Winter.

Brugger merkt an, dass 100% der Verspätungen über den Norden abgewickelt werden und es im Sommer vermehrt zu Landungen nach 23.00 Uhr gekommen sei. Er berichtet von einem Fall, in dem das LFZ noch in FRA starten durfte, obwohl beim Start schon klar war, dass eine Landung in SZG innerhalb der verlautbarten Betriebszeiten nicht möglich sein wird.

Diskussion und daraus resultierende Fragen:

Was heißt „unvorhergesehen“? Gibt es Beispiele dafür? Ist alles was vom Flugplan abweicht unvorhergesehen? Wer legt fest, was vorhersehbar ist und was nicht? Wer erteilt schlussendlich eine Lande- oder Starterlaubnis außerhalb der Betriebszeiten?

Dallner: „Unvorhergesehenes kann schon früher aufgetreten sein, z.B. bereits am Vormittag und man ist den ganzen restlichen Tag im Delay bis zum Abend. Bei einem selbst produzierten, von der Airline verschuldeten Delay darf nicht mehr gelandet werden und man muss sich einen Ausweichflughafen suchen. Bei EW gibt es einige wenige Ausweichlandungen pro Jahr und diese immer mit genauer Begründung. Es können sich auch mehrere Gründe mischen und über den ganzen Tag erstrecken.“

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 07.11.2022)

Weiglhofer beschreibt die Praxis:

„Beim Flughafen wird von der Airline-Operation um die Möglichkeit einer Landung / eines Starts außerhalb der veröffentlichten Betriebszeiten angefragt.

Der Flughafen entscheidet auf Basis der Angaben der Airline, ob eine verspätete Landung / ein verspäteter Start möglich ist. Der Flughafen ist dabei auf die wahrheitsgemäßen Angaben der OPS der jeweiligen Fluglinie angewiesen. Die Anfrage muss kurzfristig erfolgen (20-22 Uhr). Verspätungen werden genau dokumentiert. Eine Dokumentation soll zukünftig auch für abgelehnte Fälle erfolgen.

In der DA 05/22 (Beilage 9) ist der genaue Ablauf geregelt.“

(siehe 25. BBFS Sitzung Top 6).

Anmerkungen:

Tazreiter ergänzt, dass ein Delay-Protokoll kein Zufallsprodukt sei, sondern jede Minute genau aufgerechnet wird. Diese Nachvollziehbarkeit sei auch für die Wahrung von Passagierrechten sehr wichtig.

Die Flugsicherung in FRA kann einen Start in FRA nicht untersagen, auch wenn das LFZ nicht rechtzeitig in SZG landen kann. Das ist eine Angelegenheit der Airline. Ev. kommt es dann zu einer Deviation bzw. die Airline plant mit 2 Landestellen.

Anmerkung: Mehr als 60% der Flüge sind mit Slots belegt, bei einer Verspätung ist es schwer, wieder einen Slot/Platz zu bekommen, so entstehen Folgeverspätungen. Der Flughafen muss den Hauptgrund darstellen.

Kern: „Wenn ein Flug abgewickelt werden darf, hat ACG kein Mandat, einen Flieger aufzuhalten.“

Rössler: Welche Kriterien gibt es für die Genehmigung einer verspäteten Flugbewegung? Wer genehmigt diese schlussendlich?

Weiglhofer:

Der Flughafen ist zu 100 % für eine Start- oder Landeerlaubnis außerhalb der veröffentlichten Betriebszeiten zuständig. Eine Ablehnung erfolgt bei einer nicht kurzfristigen Anfrage. Aufgrund der Komplexität muss jeder Fall differenziert betrachtet und entschieden werden.

Das Thema wird weiterbehandelt und SFG wird sich um Klarstellung bemühen.

TOP 7:

„**Avoid Areas**“: **rechtliche Klärung, Überschreitungen, Rückmeldung der Flugschulen** Beilage 6, Unterlagen SFG Seite 11-12

Müller leitet ein: „Man hat sich auf die Etablierung von „Avoid Areas“ im BBFS in Absprache mit den Flugschulen verständigt. Derzeit gibt es so viele Verletzungen der „Avoid Areas“ wie nie zuvor. Die Argumentation für die Überschreitungen ist für den ASA nicht ausreichend.“

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 07.11.2022)

Lipold: „Auch für die SFG ist die Situation nicht zufriedenstellend. Derzeit ist man in Abklärung der Thematik mit der Strafbehörde / Strafamt der Stadt Salzburg. Termin wird koordiniert: SFG (Weiglhofer) / ASA/ Strafamt. Der BBFS wird informiert.

Es ist Konsens, dass die Verbindlichkeit in der Einhaltung der „Avoid Areas“ erhöht werden muss. Abklärung in (AG 8)

Kern Zöch erklärt, dass bei der VFR Platzrunde im Gegensatz zu den „Avoid Areas“ definierte Flugwege im AIC A8/2018 angegeben sind.

→ „Avoid Areas“ sind nur im AIC A8/2018 dargestellt und stellen keine definierten Areas dar.

Auftrag aus 31.BBFS Sitzung vom 11.11.2021:

Auf der rechtlichen Seite zeigt sich klar, dass die Bezirksverwaltungsbehörde (Stadt Salzburg) und die ACG widersprüchliche Auffassungen haben. Abstimmungen zwischen den Behörden werden durchgeführt und der BBFS darüber informiert.

Kern-Zöch:

Beilage 10; Stellungnahme der ACG zur behaupteten Anzeigepflicht bei Verstößen gegen AIC A8/2018

Die bilaterale Aufarbeitung der Frage der Strafverfolgung bei Verstößen von „Avoid Areas“ ist mangels juristischer Grundlagen von der Stadt Salzburg als Bezirksverwaltungsbehörde noch nicht erfolgt.

Anmerkungen zur PPP:

ACG selbst ist keine Behörde, sondern nur mit behördlichen Aufgaben betraut

→Anzeigepflicht ist behördliche Pflicht

→Es gibt keine gesetzliche Pflicht der ACG zur Anzeige

→zum momentanen Zeitpunkt →Gesetze können sich ändern

In der letzten BBFS Sitzung wurde vereinbart, dass neue Eckpunkte der „Avoid Areas“ bestimmt werden sollen und so die Fliegbarkeit verbessert werden soll. Über den Zeitplan und die Zusammensetzung einer diesbezüglichen AG herrschte allerdings Uneinigkeit. Die AG hat ihre Arbeit daher noch nicht begonnen.

Eine Verschärfung des Wording im AIC „SOLL auf IST ZU FLIEGEN“ ist lt. **Kern Zöch** möglich, werde aber das Problem selbst nicht lösen. Ein besseres Bewusstsein bei Piloten für Anrainer könne aber dadurch sehr wohl erreicht werden.

Bei dem Versuch für den VFR-Flug Regeln aufzustellen, befindet man sich immer in einer Grauzone und man ist bei VFR Verfahren sehr vorsichtig. Eine komplette Verpflichtung des Piloten zu einer bestimmten Route sei nicht möglich. Piloten dürfen nicht unter Druck gesetzt werden. Es gibt viele Gründe, warum ein Pilot von einer verlautbarten VFR-Route abweichen müsse.

→ Strafverfolgung ist schwierig, immer fachliche Einschätzung erforderlich

→ ACG hat weder den Auftrag noch die Befugnis zu ermitteln

→ Auskunftspflicht besteht nur gegenüber Behörden.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 07.11.2022)

Lutzenberger kritisiert, dass „Avoid Areas“ kompetenzlose Gebilde mit unklarer Zuständigkeit seien, und dass das Thema nicht lösungsorientiert bearbeitet werde (Argumente: alles ist so kompliziert, es wird nur gezeigt, was nicht geht).

Rössler ergänzt, dass die Formulierung des AIC nicht ausreichend sei und erwartet einen Lösungsvorschlag seitens ACG.

Was braucht es,

dass das ACI verbindlich formuliert wird,

dass die „Avoid Areas“ eingehalten werden

dass einer Übertretung nachgegangen und diese geahndet wird.

Kern-Zöch erklärt, dass die „Avoid Areas“ in der momentanen Form nicht mehr als im AIC "dargestellte Flecken" seien.

Die Zuständigkeit für Luftverkehrsbeschränkungen liegt beim Verteidigungsministerium in Abstimmung mit dem Verteidigungsministerium. Flugsperregebiete in unmittelbarer Nähe eines Flughafens sind lt. Kern-Zöch nicht umsetzbar.

Oblasser erinnert an den das Schreiben BMK vom 30.4.2021 (Beilage 11) in dem die Strafbarkeit von Verstößen gegen „Avoid Areas“ bejaht wurde. In einem zweiten Schreiben des BMK vom 4.4.2022 wurde dies jedoch richtiggestellt und eine Strafbarkeit verneint (Beilage12).

Oblasser möchte aufgrund der Gefährdungslage für die Stadt Salzburg ein Flugbeschränkungsgebiet erreichen.

Kern: für Wien gibt es ein Flugbeschränkungsgebiet

Oblasser fragt: Wer hat bei einem Verstoß Anzeige zu erstatten?

Kern: ACG kann den Nachweis einer Übertretung nicht anbieten und ist nicht anzeigepflichtig.

Die Einhaltung der Verfahren liegt im Interesse aller, aber es gibt operative Notwendigkeiten von einer Platzrunde abzuweichen.

Kern bekräftigt das Angebot zur gemeinsamen Erarbeitung von „Avoid Areas“/ Festlegung von eindeutigen Geländemarken.

Oblasser merkt an, dass die Einhaltung von „Avoid Areas“ in Vöslau funktionieren würde, obwohl dort nicht so eindeutige Geländemarken vorhanden seien.

Kern-Zöch widerspricht dem. Auch in Vöslau funktioniere die Einhaltung nicht und es gebe immer Aufregung über Einhaltung von Platzrunden. Auch in Vöslau sind keine definierten „Avoid Areas“ verlautbart.

Auch eine Definition, welche Abweichung noch zu akzeptieren sei, gibt es nicht.

Eine Auswertung der festgestellten Verfehlungen werde auch in Vöslau gemacht.

Kern fasst zusammen:

Luftfahrt ist kein sanktionsfreier Raum.

ACG hat großes Interesse, dass die VFR-Regeln eingehalten werden.

Verbesserungspotential soll ausgeschöpft werden und Kern wiederholt die aktiven Lösungsansätze der ACG:

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 07.11.2022)

- ▶ Wording AIC verschärfen
- ▶ Geländemarken evaluieren und Sichtnavigation verbessern
- ▶ am Radarschirm ist ein großer Bereich dargestellt und daher kann Tower-Lotse eine Verletzung von „Avoid Areas“ nicht feststellen, auch aufgrund der Sichtachse/Distanz nicht feststellbar → ist keine belastbare Information
- ▶ Awareness schaffen

Lutzenberger

schlägt eine stufenweise Aufarbeitung vor

- ▶ AIC verbindlich machen und Grenzen klar definieren
- ▶ Klärung: Wer ist anzeigeberechtigt? → Anzeigeprozess beginnt zu laufen

Kern-Zöch bietet an, in der AG mitzuarbeiten.

Zur Anzeigeberechtigung führt sie aus, dass jeder berechtigt sei, bei begründetem Verdacht über einen Verstoß gegen das LFG bei der Bezirksverwaltungsbehörde = Strafsamt der Stadt Salzburg Anzeige zu erstatten.

Eine Abweichung von der Platzrunde kann nicht von ACG festgestellt werden. Kern-Zöch betont, dass diese Auswertungen durch den Flughafen durchgeführt werden und dieser alle Informationen zur Verfügung hat.

Der Prozess wer hier eine Anzeige machen kann, muss noch genau definiert werden. (ACG, SFG) → AG 8

Diskussion / Bemerkungen über Ablauf für Strafanzeige

Lutzenberger: „Den Flugschulen soll mitgeteilt werden, dass es zu Strafen kommen kann → erzieherische Wirkung, die Situation muss ernst genommen werden.“

Kern-Zöch: „Abweichungen sollen analysiert werden, damit Piloten/Flugschulen, die regelmäßig Übertretungen machen, erfasst werden. Dafür ist die Zusammenarbeit mit Aero-Club wichtig.“

Fenninger-Sippel: „Da es vom BMK anscheinend 2 sich widersprechende Auskünfte zum Ablauf der Strafverfolgung gibt, soll vom BMK eine einheitliche Sichtweise übermittelt werden. Auf dieser Basis kann dann weitergearbeitet werden. Ein notwendiger Sanktionsmechanismus muss erarbeitet werden.“ (bereits erfolgt: Beilagen 12 und Beilage 6d 31.BBFS)

Oblasser: Fordert vom BMK eine klare Aussage/Antwort zu „Avoid Areas“ - sind diese rechtlich verfolgbar?

Gibt es die grundsätzliche Möglichkeit ein Flugbeschränkungsgebiet für die Stadt Salzburg zu etablieren?

Kern-Zöch: ja, das wäre grundsätzlich möglich. Sie hält das aber für unwahrscheinlich, da dieses Gebiet direkt neben einer Piste liegen würde.

Für zivile Flugbeschränkungsgebiete ist das Verkehrsministerium in Abstimmung mit dem Verteidigungsministerium zuständig.

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 07.11.2022)

Lipold: „Eine neue rechtliche Grundlage für das Strafmass zu erstellen/umzusetzen dauert sicher lange. Um rascher zu einem Ergebnis zu kommen, schlägt Lipold vor, bei Verfehlungen die doppelte Landegebuhr zu verlangen. Es geht um Schulplatzrunden und einige „schwarze Schafe. Grundsätzlich sind die Schulfüge stark zurückgegangen. →neuartiger Ansatz, der geprüft werden soll.“

Typelt:

„In einem ständigen Austausch mit Herrn Hasenburger werden Übertretungen analysiert. In der Beurteilung ist man sich einig

- Anweisung von ACG oder
- „schlampig“ geflogen

SFG wurde eingeladen, an Clubabenden teilzunehmen.

Solange keine anderen effizienteren Lösungen da sind, ist die Sensibilisierung der Piloten ein gangbarer Weg.

Typelt weist auch darauf hin, dass für den Flughafen eine gesetzliche Verpflichtung für Ausbildungsflüge besteht.

Flugschulen werden wieder vermehrt angeschrieben.“

Kern: „Season Opener der ACG wird für Sensibilisierung der Piloten genutzt
→Verfahren sollen korrekt geflogen werden.“

Oblasser findet den Vorschlag von Lipold gut. Es käme einer Bestrafung nahe und wäre ein klarer Hinweis, dass Übertretungen nicht toleriert werden.

Oblasser fragt, wer weiß, wer ist wirklich geflogen, wer ist der Pilot?

Im aufgegebenen Flugplan im GAC werde nach dem Pilotennamen gefragt.

Typelt: „Der gesamte Schriftverkehr wird an den Halter geschickt. Falls der Halter eine Flugschule ist, setzt sich diese mit dem Piloten in Verbindung. SFG erhält die Radar-Daten von ACG. SFG hat keinen Pilotennamen und braucht diese auch nicht.“

Tazreiter: „Bei OS wird kein Name im Flugplan vermerkt, der Name des Piloten wird nur bei Nachfrage an eine Behörde geben.“

Kern-Zöch weist auf § 169 (6) LFG hin, dass diese Aufzeichnung die SFG haben müsse.

Weiglhofer wird sich der Thematik annehmen: Klärung § 169 (6) LFG und dem BBFS berichten.

König:

Die Allgemeine Luftfahrt ist für den ASA ein entscheidender Faktor für den Verbleib im BBFS → hohe Dringlichkeit für Verbesserungen.

TOP 8: Stand der Lärmschutz-Förderaktivitäten der SFG und weitere Vorgangsweise

Beilage 6 Seite 14

- Es gibt Anpassungen bei den Förderkriterien in Hinblick auf die Berechnung der Förderhöhe – weg von einem Rahmenvertrag zu einem vereinfachten Prozess → keine Änderung für Anrainer
- Oblasser schlägt vor, dass die Verlegung der Abflugrichtung bei der Genehmigung einer Förderung berücksichtigt werden soll → wird von SFG geprüft
- Homepage wird aktualisiert

TOP 9: Entwicklung und Zusammenarbeit in der FLK

Lipold berichtet, dass die Salzburger Bürgermeister noch keine Einladung zur nächsten FLK Sitzung am 17.11.2022 in Salzburg erhalten haben und es sei bei einem Telefonat mit dem Vorsitzenden der FLK der Eindruck entstanden, dass eine Einladung von Freilassing Seite nicht erwünscht sei. Der neue Vorsitzende der FLK Bürgermeister Hiebl hat die Einladung für eine der *nächsten* Sitzungen in Aussicht gestellt. Bei der Sitzung am 17.11.22 werden die österreichischen Bürgermeister daher noch nicht eingeladen. Der Vorsitzende hat lt. seinen Aussagen erst kürzlich das PNK erhalten. Das PNK hat sich aber seit 2019 nicht geändert. Die Causa PNK wurde von den jeweiligen Ministerien in D und A an sich gezogen.

TOP 10: Löschwasser Information zum Stand der Dinge

Mitgutsch Allgemein:

- Der Flughafen Salzburg ist eines der ersten Unternehmen, das mit dem Thema befasst wurde
 - PFOS stellt ein weltweites Problem dar
 - Kompetente Gutachter und Techniker bearbeiten das Thema
 - eigene Kommission zu dem Thema wurde beim Land eingerichtet; Rössler ist in der Altlastensanierungskommission des Bundes und hat in dieser Funktion vom Bericht des Umweltbundesamtes Kenntnis erlangt. Rössler ist in keinem Salzburger Gremium Mitglied.
 - Erstmaßnahmen wurden bei der Behörde eingereicht
- Auf eine schnelle Erledigung wird gehofft, damit die Aufträge sobald wie möglich vergeben werden können (Einhaltung vergaberechtlicher Vorgaben) und mit der Sanierung begonnen werden kann
- Enge Zusammenarbeit mit dem Land (Wasserrecht / Umweltrecht)

Was passiert technisch:

- Hydraulische Sicherung mit Aktivkohlefilter als wirksame zwischenzeitliche Maßnahme bis die große Sanierung begonnen werden kann → Mischprojekt aus verschiedenen Maßnahmen
- Bodenentsorgung stellt eine große Hürde dar, hier muss österreichweit eine Lösung gefunden werden

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 07.11.2022)

Monitoringprogramm:

- Fische mit erhöhten Werten wurden gefunden / Ursachen für diese Werte konnten noch nicht eruiert werden
- Behörde ist für professionelle Probenziehung zuständig und stellt ein Monitoringprogramm für Fische, Obst und Gemüse auf
- Vom Verzehr der Fische wurde abgeraten

Behörden und SFG informieren laufend altlastensanierung@salzburg-airport.at;

Rössler stellt fest, dass sich der Flughafen in der Thematik korrekt verhalten habe. Das Sanierungsprojekt sei eine Behördenangelegenheit bei der auch die Zuständigkeit für Auskünfte liege. Sie kritisiert den Veröffentlichungszeitpunkt - die Information der Bevölkerung sei zu spät und zu unvollständig erfolgt. Der Landessanitätsdirektion wirft Rössler vor, es verabsäumt zu haben, die Bevölkerung zu informieren. Kritik sei daher an Stadt und Land adressiert. Es gebe keine allgemeine öffentliche Information. Von Eigentümervertreterseite hätte früher agiert werden müssen und die Gesundheitsbehörden hätten die Baubehörden verständigen müssen, da ein wirklich ernstzunehmendes Gefahrenpotential festgestellt wurde – wurde als ernstzunehmend eingestuft!). Sicherheit / Vorsorgeprinzip wurde daher nicht erstgenommen. Vieles wisse man zwar noch nicht aber die Bevölkerung solle informiert werden →Behörden sollen proaktiv die Bevölkerung in Kenntnis setzen.

Fenninger-Sippel: Die Thematik sei eine Querschnittsmaterie, die unmittelbar Betroffenen wurden informiert. Prof. Hutter habe eine Verzehrwarnung ausgesprochen. Weiterführende Schlussfolgerungen sind derzeit schwierig und erst auf Basis des Monitorings sind weitere Informationen möglich. Das Thema wird ernst genommen, in einer Pressekonferenz im März wurde die Öffentlichkeit informiert, die Homepage des FH spiegelt den aktuellen Informationstand wieder. Fenninger-Sippel wird das Anliegen nach Information weiterleiten.

Mitgutsch stellt klar, dass alle persönlich Betroffene informiert und aufgeklärt wurden, jeder, der am Flughafen angefragt hat, über den aktuellen Stand informiert wurde, die Einstufung in Priorität 1 „ernstzunehmendes Gefahrenpotential“ aufgrund der Größe der Fläche erfolgte, die Kontamination der Fische im Herbst noch nicht bekannt war, die Hintergrundarbeit aufwendig war und ist (Suche nach schnelleren Labors etc.).

Müller weist darauf hin, dass es in Lieferung ca. 150 nicht gemeldete Brunnen gebe. Die Menschen wüssten nicht über die Gefahrenlage Bescheid.

Klaus: „Der Flughafen hat alle vorhandenen und überprüften Informationen zur Verfügung gestellt und alle Fragen ehrlich, transparent und nachvollziehbar beantwortet. Den zuständigen Behörden soll aber nicht vorgegriffen werden. Der Rücklauf aus der Bevölkerung ist überschaubar.“

(endgültige Fassung, genehmigt per E-Mail Beschluss mit 07.11.2022)

TOP 12: Arbeitspläne und nächste Schritte, Organisatorisches und Termine 2023

Die nächste Sitzung des BBFS findet am Flughafen Salzburg am 6.3.2023 von 10.00 bis 17.30 Uhr statt.

TOP 13: Rückbindung und Kommunikation nach außen

Über Kurzbericht und Protokoll samt Beilagen

TOP 14: Allfälliges

Kern bietet eine ständige Abstimmung mit ACG zu allen Themen, in die ACG involviert ist, an.

Lipold bedankt sich besonders bei Herrn Lutzenberger und den Vertretern des ASA für die sehr konstruktive Haltung zu Situation des BBFS.

König bedankt sich bei allen Teilnehmern für die intensive und konstruktive Arbeit und schließt die Sitzung um 17:45 Uhr.

AKTIONSPLAN

MT	Kurzberichte der Sitzungen	laufend
SFG	Fortschrittskontrolle anpassen Beilage 13	laufend
SFG	Termin mit Herrn Müller Vorstellung ASA Vorstand /SFG Geschäftsführung	24.2.2022
SFG / ACG ► AG 7 Transparenz und Daten	Überprüfung Zeitverzögerung für Darstellung Flugspuren → Termin mit GF SFG; Rückmeldung an BBFS Welche Datensätze würde der ASA genau brauchen? Was heißt zeitnah? Wo liegen die datenschutzrechtlichen Grenzen? (Gutachten DSGVO) Überprüfung Änderungsbedarf der Vorschriften Überprüfung der Zulässigkeit der Weitergabe von Daten (Kennzeichen und Halter)	Siehe zu Datenweitergabe 28. BBFS Beilage 4
SFG / ACG ► AG 7 Transparenz und Daten	Vergleich mit FH Wien / Darstellung Flugspuren und Rückmeldung BBFS	
SFG	Klärung § 169 LFG und Bericht an BBFS	
SFG	Bewegungszahlen /wirtschaftliche Bedeutung der allgemeinen Luftfahrt	
SFG	Aufteilung der Flüge in gewerblich und privat bei ansässigen Unternehmen	
AG 4 Lärmbericht / Lärmmessungen	Termine festlegen	Procedere wurde in der 31.Sitzung festgelegt erledigt

SFG Typelt	Information an BBFS über den Start des Lärmschutzprogrammes	in 32.BBFS Sitzung erfolgt
SFG ► AG 9	Auswirkungen der 3 Grad Verschiebung der Abflugrichtung auf die Förderung der Schallschutzfenster im Bereich Moosstraße überprüfen und Aktualisierung Homepage	
SFG ► AG 9	Obergrenze vom 98 SEL-Wert hinterfragen und eventuell auch auf andere, bestehende Lärmmessstellen ausdehnen, Darstellung der Maximal-Pegel auf der Homepage des Flughafens + zusätzlich SEL-wert, damit eine Überschreitung nachvollziehbar wird →Wie oft wird dieser Pegel überschritten?	
EW / Dallner	Klärung EW Flug 19.9.2022	
ACG	Ergänzende Unterlagen zu Lärmberechnung und Bewertung Südanflug an BBFS	03.10.2022
ACG	Belastbares Mengengerüst für die Belegung der neuen Südrouen	03.10.2022
ACG	Übermittlung Präsentation ACG anlässlich FLK an ASA	
SFG	Übermittlung PNK an ASA	32. Sitzung Beilage 14
SFG	Klärung Kriterien für §5 ZFBO Genehmigung von Ausnahmen von der Betriebszeit Was heißt „unvorhergesehen“	
AG Monitoring/AG1	Optimierung von Flugrouten, sodass die Einhaltung der „Avoid Areas“ besser möglich ist,	wird weiterverfolgt Procedere wurde in der 30.Sitzung →

	Einladung Hasenburger, Vertreter Allgem. Luftfahrt auf „Avoid Areas“ hinweisen	und 31.Sitzung festgelegt, in der 32.Sitzung neu geregelt
Kern-Zöch	Zu SIDs Forschungsprojekt Daten liefern und AG starten →Beschluss, ob SIDs Testverfahren in real life gehen können	Procedere wurde in der 31.Sitzung festgelegt Wird weiterbehandelt
Kern-Zöch	Klärung innerhalb der ACG (Woborsky / Kern-Zöch) wie der missverständliche Begriff „Avoid Areas“ entstanden ist	obsolet
Rudorf-Ortner SFG/ASA ► AG 8	Stadt Salzburg als zuständige Bezirksverwaltungsbehörde für Strafsachen wird einen Vertreter der Behörde in die nächste Sitzung einladen Termin mit Strafamts z.T: Strafbarkeit / Anzeigepflicht „Avoid Areas“ AG 8	Mail Goldberger zur Sitzung 31.3.2022 in 32. Sitzung Procedere festgelegt
Rudorf-Ortner/ Kern-Zöch	Klärung widersprüchliche Aussagen zu Strafbarkeit im LFG und Bericht im BBFS	ACG in 32.Sitzung BBFS Beilage 12
SFG/ ACG / Kern-Zöch ► AG 8	AG „ACI neu“ zu „Avoid Areas „ AIC Wording verschärfen / verbindlich formulieren Grenzen von „Avoid Areas“ definieren / Geländemarken festlegen Prozess Anzeige definieren	Procedere wurde in der 31.Sitzung festgelegt Wird weiterverfolgt Procedere wurde in der 32.Sitzung neu geregelt
SFG ► AG 8	Vorschlag Lipold: Prüfung Ahndung von „schwarzen Schafen“ bei Verletzung von „Avoid Areas“ Erhöhung der Landegebühren Analyse der Abweichungen	
Fenninger-Sippel	Anliegen ASA bezügl. proaktive. Information der Bevölkerung zum Thema Altlastensanierung Löschschaum weiterleiten	

SFG	Beantwortung Fragenkatalog Altlastensanierung Löschschaum	
Kopp→Tautscher →Rudolf -Ortner	Anrainervertretung Stadt mit Bürgermeister klären Es sollte auch einen Anrainer aus der Stadt im BBFS geben	
AG Leiter	Protokolle der AGs verteilen	laufend
Alle	Durchsicht Kurzbericht und Fortschrittskontrolle und Bekanntgabe der Änderungs- wünsche an Moderation bzw. SFG	laufend
Alle	Ergänzung Diskussionspapier Übermittlung der Ergänzungen an ASA	

Beilagen:

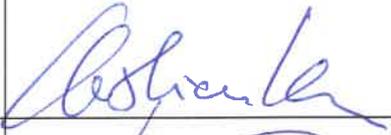
- 1 Anwesenheitsliste
- 2 genehmigte TO
- 3 Diskussionspapier ASA vom 19.9.2022
- 4 Zusammenfassung Datenschutz 28.BBFS 24.10.2019
- 5 Entwicklung der Fluglärmsituation aus Sicht von Anif und Grödig
- 6 Unterlagen SFG für 32.BBFS
- 7 ACG Lärmberechnungen für BBFS 2022
- 8 Bewertung Südanflug / Zusammenfassung
- 9 Dienstanweisung DA 05/22
- 10 Stellungnahme der ACG zu behaupteter Anzeigepflicht
- 11 Schreiben BMK 30.4.2021
- 12 Schreiben BMK 4.4.2022
- 13 Fortschrittskontrolle
- 14 Pistennutzungskonzept

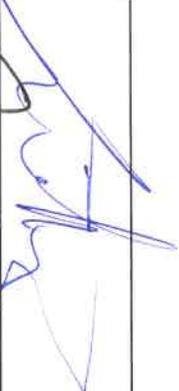
Anwesenheitsliste

32.Sitzung BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

Datum / Zeit: 26.09.2022/ 10.00 -17.30 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH/Terminal 2

	Name Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	Unterschrift
1	Rudolf Lipold, SFG	per teams
2	BUCHMANN FLORIAN, AUSTRO CONTROL	
3	CHRISTIAN KERN AUSTRO CONTROL	
4	Leopold TARREITER AUSTRIAN AIRLINES	
5	Stefan Brugger Wols-Siezenheim	
6	Hermann Luttenberger Anif-Prödip	
7	Alexand Rössler ASA	A. Rössler
8	GÜNTER OBLASSER ASA	

9	Müller Meier ASA	
10	FENNINGER DOHNIK LAUD PALZBURG	
11	Alexander WEGENHOFER FH SALZBURG	
12	GROBEN KONZENT SFG / BR	Grobes 
13	DALLEN BENNANN EROWINGS	
14	CLAUDIA TYPPELT SFG	
15	WERNER WERNER-ZÖCHL ACG	per Teams
16	KLAUS ALEXANDER SFG	
17	Karim Kern-Jöchl	per Teams
18	E. Jauernig SFG	Jauernig
19		
20		
21		

BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg
32. Sitzung

Datum: 26. September 2022 / 10.00 bis 17.30 Uhr
Ort Terminal 2
Moderation Ursula König

Tagesordnung (Vorschlag Moderation)

1. Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit
 2. Tagesordnung
 3. Informationsaustausch
 - Vorstellung Alexander Weiglhofer
 - Vorstellung ACG Vertreter
 - Lärmbericht und Änderungen
 - ...

 4. Gemeinsame Ziele und Sinn und Zweck der Zusammenarbeit im BBFS
 - Ergebnisorientierung – Ziele & Commitments & Messbarkeit
 - Zugang zu Information / Daten, Transparenz
 - Verbindlichkeit der Vereinbarungen und Verantwortung
 - Konsequenzen und Varianten für ein weiteres Vorgehen, Neuorientierung und ggf. Neustrukturierung des BBFS
 5. Flugrouten Diskussion Fortsetzung, Präsentation der ACG Berechnung
 6. Verkehrsausblick / Entwicklung im Winter 2023; Verspätungen Statusbericht / Entwicklungen
 7. Avoid Areas: rechtliche Klärungen, Überschreitungen, Rückmeldung der Flugschulen
 8. Stand der Lärmschutz- Förderungsaktivitäten der SFG und Pläne zur weiteren Vorgehensweise
 9. Entwicklungen und Zusammenarbeit mit der FLK (Fluglärmkommission)
 10. Löschwasser Information zum Stand der Dinge
 11. Allfällige Anpassung Geschäftsordnung
-
12. Arbeitspläne und nächste Schritte; Organisatorisches und Termine 2023
 13. Rückbindung und Kommunikation nach außen
 14. Allfälliges

Präambel

Der ASA hat sich zum Ziel gesetzt, für seine Mitglieder/Anrainer objektiv nachvollziehbare und wahrnehmbare Verbesserungen bezüglich der Belastungen aus dem Flughafenbetrieb im BBF zu erreichen. Nur dann macht ein weiterer Verbleib des ASA im BBFS Sinn.

Transparenz

Eine vertrauensvolle Zusammenarbeit und eine objektiv auf Fakten basierende Bewertung der Situation und Maßnahmen, erfordert eine transparente und offene Kommunikation sowie eine zeitnahe und umfängliche Bereitstellung von Informationen und Daten.

Der ASA kann die Entwicklungen nicht anhand Jahre alten und nur sporadisch erstellten Zahlenwerks verfolgen und beurteilen. Es erfordert einen Automatismus und sollten nicht laufend eingefordert werden müssen.

Der ASA hat nicht die Ressourcen, Vergehen und Verfehlungen in akribischer Detektivarbeit zu eruieren. Hier sollte auch die SFG Interesse an einer offenen und transparenten Offenlegung von Vergehen haben.

Daher fordert der ASA:

- *Einen umfänglichen **Datenzugang auf die Envirosuite Plattform zur ASA internen und vertraulichen Recherche** und Datenerhebung.*
- *Veröffentlichung von **Flugspuren, Lärmdaten und statistischen Daten** entsprechend einer zeitgemäßen **Öffentlichkeitsinformation**, wie diese **Envirosuite** bietet, sowie eine **Orientierung an "Best Practice"-Beispiele anderer öffentlichen Flughäfen**, die mit dieser Software arbeiten (z.B.: Gatwick Airport).*

Konkrete Maßnahmen & messbare Ergebnisse

Es ist erforderlich im BBFS gemeinsame und verbindliche Ziele zu definieren, entsprechende Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele festzulegen und auf Grund objektiver und nachvollziehbarer Daten, deren Umsetzung regelmäßig zu überprüfen.

Die Wesentlichsten Ziele des ASA, die Eingang in eine gemeinsame Zielplanung haben müssen, sind wie folgt definieren:

Einbindung des ASA bei der Überarbeitung der Betriebsordnung, speziell unter Berücksichtigung der folgenden Themen:

- ***Bei Linien- & Charterflügen***
 - ***Deckelung der Charterflüge** an den besonders belastenden Wintersamstagen (an diesen Tagen keine Ausbildungs-, Sport- und Privatflüge für die Allgemeine Luftfahrt)
Gefordert wird eine **Obergrenze von Flugbewegungen pro Tag** (unter Einbeziehung der Allgemeinen Luftfahrt) mit klar definierten jährlichen Reduktionsvorgaben für die Zukunft.*
 - ***Einschränkung der derzeitigen Betriebszeiten** am Salzburg Airport für Linien und Charterflüge*
 - Mo bis Fr: 7:00 bis 22:00 Uhr*
 - Sa, So und Feiertage: 8.00 bis 20:00 Uhr*
 - Außer Einsatz- und Ambulanzflüge*



➤ ***In der Allgemeinen Luftfahrt***

- *Gefordert wird eine **Obergrenze von Flugbewegungen pro Tag** (unter Einbezug von Linien- und Charterflügen) mit klar definierten jährlichen Reduktionsvorgaben für die Zukunft.*
- ***Einschränkung der Betriebszeiten** für die Allgemeine Luftfahrt (Ausbildungszweck) von 8:00 bis 12:00 und 14:00 bis 17:00 Uhr*
 - ***Keine Überschreitungen der Betriebszeiten** ausgenommen Ambulanzflüge und Einsatzflüge*
 - ***Keine Platzrunden** für Ausbildungsflüge an Samstagen, Sonn- und Feiertagen*
 - ***Keine Fallschirmabsprünge** an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen (Mo bis Fr siehe oben)*
 - ***Keine Trainings- und Formationsstarts und Landungen** der Flying Bulls am Salzburger Airport*

➤ ***Allgemeine Forderungen zum Lärmschutz***

- ***Gefordert wird die Vermeidung von Bodenlärm und Kerosingeruch:** Errichtung von Bodenstromanlagen am Vorfeld (zur Zeit kein Einsatz einer APU) Stromversorgung erfolgt durch Dieselaggregate (Umweltschutz!) Keine Triebwerksprobeläufe (z. B. Alpha Jet Flying Bulls)*
- ***Gefordert wird die Verschärfung der bestehenden „Avoid Areas“** zu Flugverbotszonen und mögliche Strafverfolgung bei Zuwiderhandlungen. Der Flughafenbetreiber ist aufgefordert eine entsprechende Anlaufstelle zu schaffen und einlangende Beschwerden und Anzeigen an die verantwortlichen Stellen weiterzuleiten.*
- ***Gefordert wird die Festlegung und Einhaltung der festgelegten Lärmobergrenze (SEL-Werte)** an allen Messstellen für alle Flugzeugtypen. Ahndung von Überschreitungen bis zum Landeverbot der jeweiligen Maschinen. **Die SEL-Werte sind entsprechend der technischen Entwicklung über die Zeit anzupassen***
- ***Gefordert wird die Begrenzung und Verminderung von Lärm- und Schadstoffemissionen durch:***
 - *Einhaltung vorgegebenen Klimaziele vom BMK*
 - *Reduzierung von Lärm- und Schadstoffemissionen (Gesundheitsschutz der Bürger*innen)*
 - *Reduzierung der Klima- und Umweltbelastung durch den Flugbetrieb*
- ***Gefordert wird die Evaluierung der bestehenden Lärmschutzzonen (Avoid Areas) und deren Erweiterung** auf belastende Zonen im Umfeld des Flughafens, z. B. im Bereich der Platzrunden oder durch Änderung des Pistennutzungskonzeptes bestehender Zonen in den Ein- und Abflugschneisen. Übernahme der daraus resultierenden Lärmschutzmaßnahmen durch den Flughafen.*
- ***Evaluierung und Offenlegung der Flugzeugliste**, die aus Lärmschutzgründen am Airport Salzburg nicht mehr zugelassen sind.*
- ***Gefordert werden lärm- und schadstoffabhängige Landegebühren** aller Luftfahrzeuge, die am Salzburger Airport starten und landen.*

Verbindlichkeit

Eine gemeinsame und konstruktive Zusammenarbeit erfordert Verbindlichkeit der Akteure in der Umsetzung der definierten Maßnahmen zur Erreichung der Ziele. D.h. wenn Verstöße gegen vereinbarte Vorgaben grundsätzlich nicht von allen Beteiligten mitgetragen, kommuniziert und überprüft werden, und diese auch nicht geahndet werden oder Konsequenzen haben, ist eine Umsetzung diese Maßnahmen verunmöglicht.

Daher fordert der ASA:

- *Alle Beteiligten sollten sich dazu verpflichten, Verstöße gegen und Nichteinhaltung von Vorgaben zu melden und Schlüsse aber auch Konsequenzen daraus ziehen. Ein gemeinsames und transparentes Meldewesen ist das Ziel.*
- *Es ist, unter Mitarbeit der AC und vor Allem auch der Eigentümerversreter, daran zu arbeiten, dass Verstöße gegen definierte Regel auch nachverfolgt werden und Konsequenzen haben. Beispielhaft, ohne Anspruch auf Vollständigkeite seien hierzu genannt:*
 - *Verstöße gegen/ Überflüge über Avoid Areas*
 - *Verstöße gegen die Betriebszeiten und Landeverbote*
 - *Verstöße gegen die max. Lärmvorgaben*
 - *Verstöße gegen vorgegebene Flugprozeduren und Flugkorridore*

Datenschutz, BBFS 24.10.2019

Allgemeines zum Datenschutz

Personenbezogene Daten = Alle Daten, die sich direkt/indirekt auf eine natürliche Person beziehen

Verarbeiten: erheben, speichern, verwenden, abfragen, übermitteln u.v.m.

Grundregel = Die Verarbeitung personenbezogener Daten ist verboten. Außer: die Verarbeitung ist aus besonderem Grund erlaubt:

- Bestimmte, genau umschriebene Rechtfertigungsgründe (z.B. Einwilligung, Vertragserfüllung)

Rechtmäßigkeit hängt von **Rolle** ab:

- **Verantwortlicher** (Entscheidet über Mittel und Zwecke der Verarbeitung. Bei ihm muss der Rechtfertigungsgrund vorliegen. Ihn treffen die Informationspflichten.)
- **Auftragsverarbeiter** (Darf Daten nur im Auftrag des Verantwortlichen verarbeiten und zwar nur über dessen Weisung, keinerlei Entscheidungsbefugnis über die Daten; Haftung.)

Hohe Strafen für Verantwortliche und Auftragsverarbeiter bei Verstößen (u.a. Geldbuße bis 20 Mio €) Schadenersatzforderungen des Betroffenen

E-Mails der SFG

SFG möchte E-Mails der Anrainer zeitnah und möglichst umfassend zu beantworten.

Datenschutzrechtlich Verantwortlicher ist hier die SFG.

E-Mails enthalten personenbezogene Daten (von FH-Mitarbeitern und Dritten, einzelfallabhängig).

Die Daten dürfen nur dem beabsichtigten Empfänger zur Kenntnis gelangen. Mails sind daher nicht für Dritte oder gar für die Öffentlichkeit bestimmt (sie dürfen z.B. nicht auf eine öffentliche Website gestellt werden).

Abseits vom Datenschutz können auch Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse in Mails enthalten sein. Auch daher ist Veröffentlichung und Weiterleitung an Dritte unzulässig.

SFG ersucht die Anrainer höflich, dies zu berücksichtigen.

LFZ-Kennzeichen

LFZ-Kennzeichen sind personenbezogene Daten.

LFZ-Halter stellen der SFG über die Austro Control ihre Daten (u.a. das LFZ-Kennzeichen) zur Verfügung, damit die SFG ihre Dienstleistungen an die LFZ-Halter erbringen kann (z.B. Abfertigung).

Die **SFG ist nur Auftragsverarbeiterin**, darf also diese Daten nur zur Erfüllung des Auftrages ggü. den LFZ-Haltern verwenden. Keine Verarbeitung (zB interne Verwendung) zu anderen Zwecken, insbes. keine Übermittlung an Dritte **abgesehen von den Übermittlungen, die zur Auftragsabwicklung nötig sind**.

SFG handelt bei Verstoß rechtswidrig und kann eine Strafe nach der DSGVO erhalten.

SFG ersucht daher um Verständnis, dass LFZ-Kennzeichen keinesfalls mitgeteilt werden dürfen.

Ausnahme: Auskunftsverlangen einer Behörde.

Dr. Miriam Schwaiger

Entwicklung der Fluglärmsituation aus Sicht von Anif und Grödig

Sitzung des BBFS vom 26.9.2022

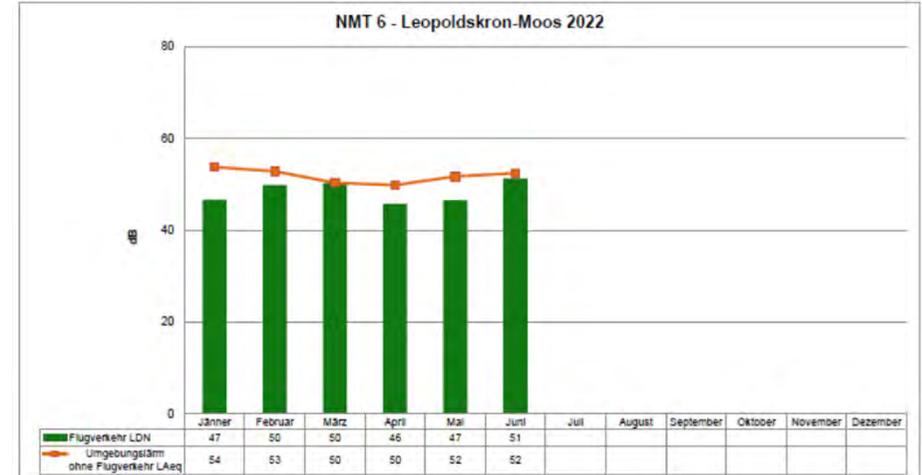
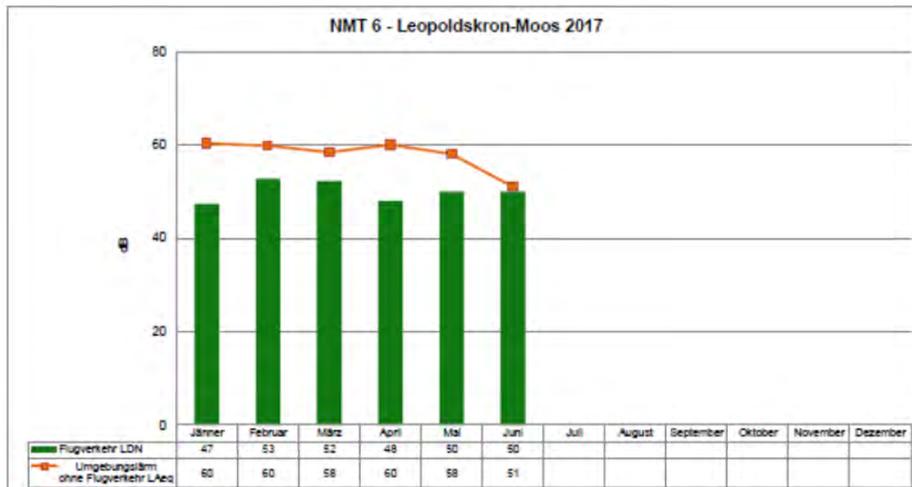
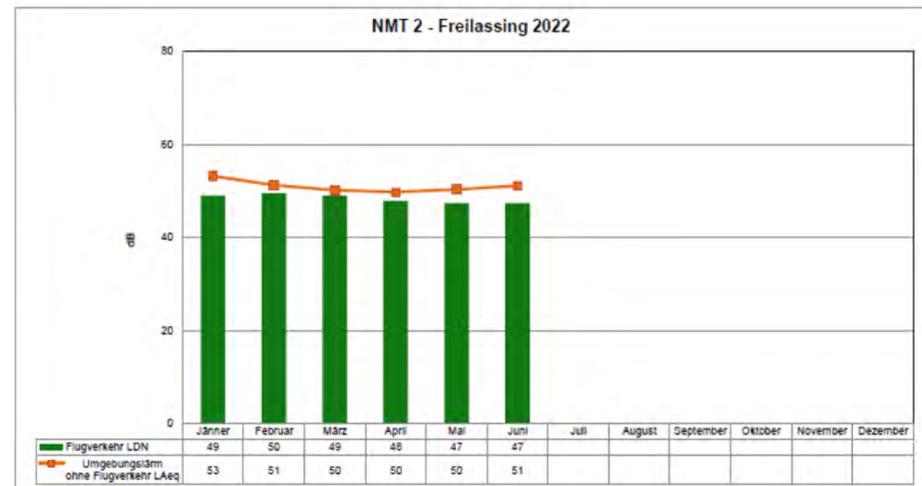
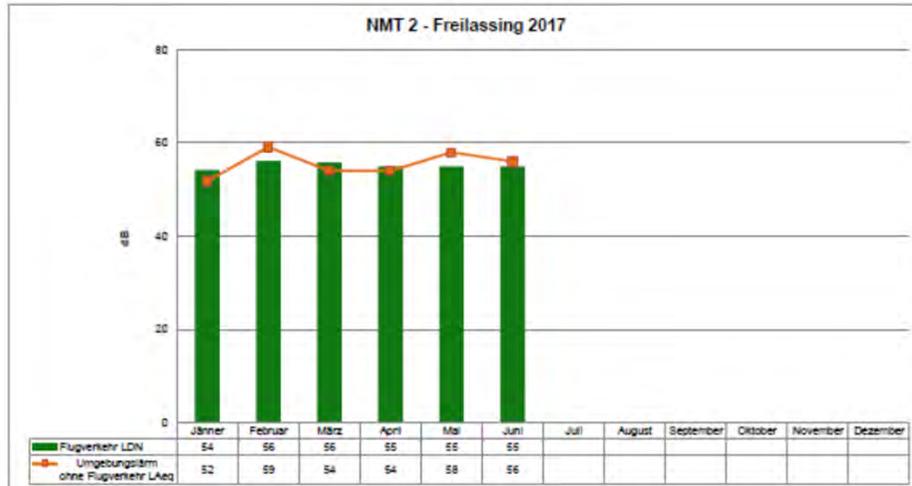
Lärm gemessen am Dauerschallpegel ist überall geringer geworden, aber Dauerschallpegel ist ein unzureichendes Maß für Störung durch Fluglärm

Tag-Abend-Nacht Lärmindex - Lden - in Dezibel (dB)

2. Quartal 2017	Messstelle	Anzahl der Tage Tages-LDEN				Durchschnitt Tages LDEN/ Quartal
		> 35 dB	> 45 dB	> 55 dB	> 65 dB	
	Ainring	84	7			42,3 dB
	Freilassing		60	31		54,9 dB
	Liefering		91			49,9 dB
	Taxham			90	1	59,4 dB
	Maxglan-Süd			58	33	64,8 dB
	Leopoldskron-Moos	17	65	4		50,0 dB

2. Quartal 2022	Messstelle	Anzahl der Tage Tages-LDEN				Durchschnitt Tages LDEN/ Quartal
		> 35 dB	> 45 dB	> 55 dB	> 65 dB	
	Ainring	81	2			40,0 dB
	Freilassing		91			50,5 dB
	Liefering	1	90			48,8 dB
	Taxham		5	86		57,3 dB
	Maxglan-Süd			79	12	63,7 dB
	Leopoldskron-Moos	25	55	1		48,9 dB

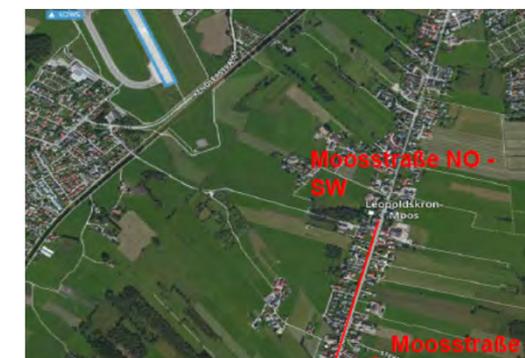
Rückgang Dauerschallpegel Freilassing stärker, heute auf gleichem Niveau wie Leopoldskron - Moos



Belastung durch besonders tieffliegende Flugzeuge in Moosstraße deutlich höher als in Freilassing

Freilassing Landungen, Überflughöhe <200 m gemessen am Ortsbeginn nahe B20					
2022	Gesamt	IFR	VFR	Schwerpunkt S=Start, L=Landung	Minimum in m über Grund
Jänner	6	3	3	L 190	185
Februar	3	3		L 194	190
März	12	9	3	L 185	170
April	13	12	1	L 190	180
Mai	40	39	1	L 190	110
Juni	76	75	1	L 190	155

Moosstraße, Überflughöhe <170 m					
	Gesamt	IFR	VFR	Schwerpunkt S=Start, L=Landung	Minimum in m über Grund
Jänner	137	67	70	S 120/ L 110	80
Februar	294	198	96	S 140 / L 110	73
März	417	62	355	S 148/ L 120	67
April	294	60	234	S 140/L 120	59
Mai	448	122	326	S 150/L 120	60
Juni	490	133	357	S 130/ L 110	65



Anzahl südlicher Flugdestinationen wächst

- Zahlreiche neue Süd- und Südost- Destinationen (Saudi Arabien, Emirate, div. Balkan, Griechenland, Türkei, Italien)
- Süd-Destinationen heißt Schwerpunkt Sommer, d.h. eine Zeit, zu welcher unsere GemeindegängerInnen oft im Freien sind und damit den Lärm deutlich störender empfinden als im Winter
- 3 Flugzeuge von Eurowings in Salzburg stationiert → Abflüge zeitig in der Früh (z.B. Sonntag 6 Uhr), Rückkehr am Abend

Starts nach Flugdestinationen	Ist 2015		Ist 2021		Ist 1-6/2022	
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
Norden / Westen (*)	10.052	69,04%	4.410	60,01%	4.644	73,88%
Ost / Südost (**)	2.714	18,64%	971	13,21%	467	7,43%
Süd (***)	1.793	12,32%	1.968	26,78%	1.175	18,69%
		100,00%		100,00%	wird durch Sommermonate noch höher werden!!	

(*) TRAUN, TITTIG, SBG, SIMBA, LNZ, INROM

(**) NEMAL

(***) DETSA, RTT, PEREX, VERDA

Tauernroute wächst kontinuierlich

Instrumentenflüge (IFR) Landungen	Ist 2015	N	S	in %	Ist 2021	N	Süd		Ist 1-6/22	N	Süd	
	Summe	Piste 15	Piste 33		Summe	Piste 15	Piste 33		Summe	Piste 15	Piste 33	
R15 ILS	13.224	13.224		91,03%	6.404	6.404		87,77%	5.441	5.441		87,03%
R15 visual	416	416		2,86%	236	236		3,23%	129	129		2,06%
R33 Circling	430		430	2,96%	239		239	3,28%	147		147	2,35%
R33 V Gaisberg	271		271	1,87%	92		92	1,26%	321		321	5,13%
R33 Z Tauern	186		186	1,28%	325		325	4,45%	214		214	3,42%
				100,00%				100,00%	%-Satz Tauern wird durch Sommermonate			100,00%
									noch höher werden!!			
Summe Landungen gesamt	14.527	13.640	887		7.296	6.640	656		6.252	5.570	682	
	100%	94%	6%		100%	91%	9%		100%	89%	11%	

Besonders unerfreulich: Sonntag 6:00 !!!

Starts zwischen 6:00 und 7:00 über Tauernroute

Woche ab	Sonntag	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag
							kein Eurowing
29.05.2022	x	x	x	x	x	x	
05.06.2022	x	x					x
12.06.2022	x		x	x	x	x	
19.06.2022	x	x		x		x	
26.06.2022	x	x	x		x		
03.07.2022	x			x			x
10.07.2022	x	x	x	x	x		x
17.07.2022	x	x		x	x	x	
24.07.2022	x	x		x	x	x	
31.07.2022	x	x	x	x	x	x	
07.08.2022	x	x	x	x	x	x	
14.08.2022	x	x	x	x	x		
	12	10	7	10	9	7	3
76,4%	100,0%	83,3%	58,3%	83,3%	75,0%	58,3%	

Sichtflüge gehen mehrheitlich über den Süden

Sichtflüge (VFR)	Ist 2015 absolut			Ist 2021 absolut			Ist 1-6/2022 absolut			
	Summe	Norden	Süden	Summe	Norden	Süden	Summe	Norden	Süden	
Starts Platzrunden (*)	6.368	3.184	3.184	5.010	1.984	3.026	1.609	678	931	Plausibel??
Starts sonstige Sichtflüge	8.439	3.122	5.317	8.869	3.513	5.356	4.221	1.631	2.590	
Landungen Platzrunden (*)	6.367	3.184	3.183	5.010	3.026	1.984	1.609	931	678	Plausibel??
Landungen sonstige Sichtflüge	8.476	3.560	4.916	8.950	3.464	5.486	4.263	1.701	2.562	
Sichtflüge gesamt	29.650	13.049	16.601	27.839	11.987	15.852	11.702	4.941	6.761	
in %	-	44,0%	56,0%	-	43,1%	56,9%	-	42,2%	57,8%	
davon Überflug auch über Bayern (**)	8.599			8.073			3.394			
	29%			29%			29%			
				zusätzlich 3.594 Behördenflüge!!!!			zusätzlich 1.910 Behördenflüge!!!!			

(*) 2015 war noch keine detaillierte Aufgliederung vorhanden

(**) Schätzung 29% auf Basis einer Analyse aus 2008

Fluganzahl Bayern / Österreich :

➔ Bayern muss verstehen, dass Sichtflug nicht bei der Betrachtung ausgeschlossen werden kann

Flugbewegungen gesamt	2015			2021			1-6/2022		
	Norden	Süden	Summe	Norden	Süden	Summe	Norden	Süden	Summe
Instrumentenflüge	25.871	3.215	29.086	13.005	1.640	14.645	10.887	1.651	12.538
in %	88,9%	11,1%	100,0%	88,8%	11,2%	100,0%	86,8%	13,2%	100,0%
							-2,4%	19,1%	vs. 2015
Sichtflüge	13.049	16.601	29.650	11.987	15.852	27.839	4.941	6.761	11.702
in %	44,0%	56,0%	100,0%	43,1%	56,9%	100,0%	42,2%	57,8%	100,0%
Gesamt	38.920	19.816	58.736	24.992	17.492	42.484	15.828	8.412	24.240
in %	66,3%	33,7%	100,0%	58,8%	41,2%	100,0%	65,3%	34,7%	100,0%
davon Überflug auch über Bayern	26.291			17.357			10.910		Wert wird bei Einbeziehung
Hinweis (*)	45%			41%			45%		Sommermonate steigen

(*) Es gibt keine aktuelle Analyse, welcher %-Satz der Sichtflüge bayerisches Staatsgebiet überfliegt. Die Annahme 29% stammt aus einer Analyse von 2008.

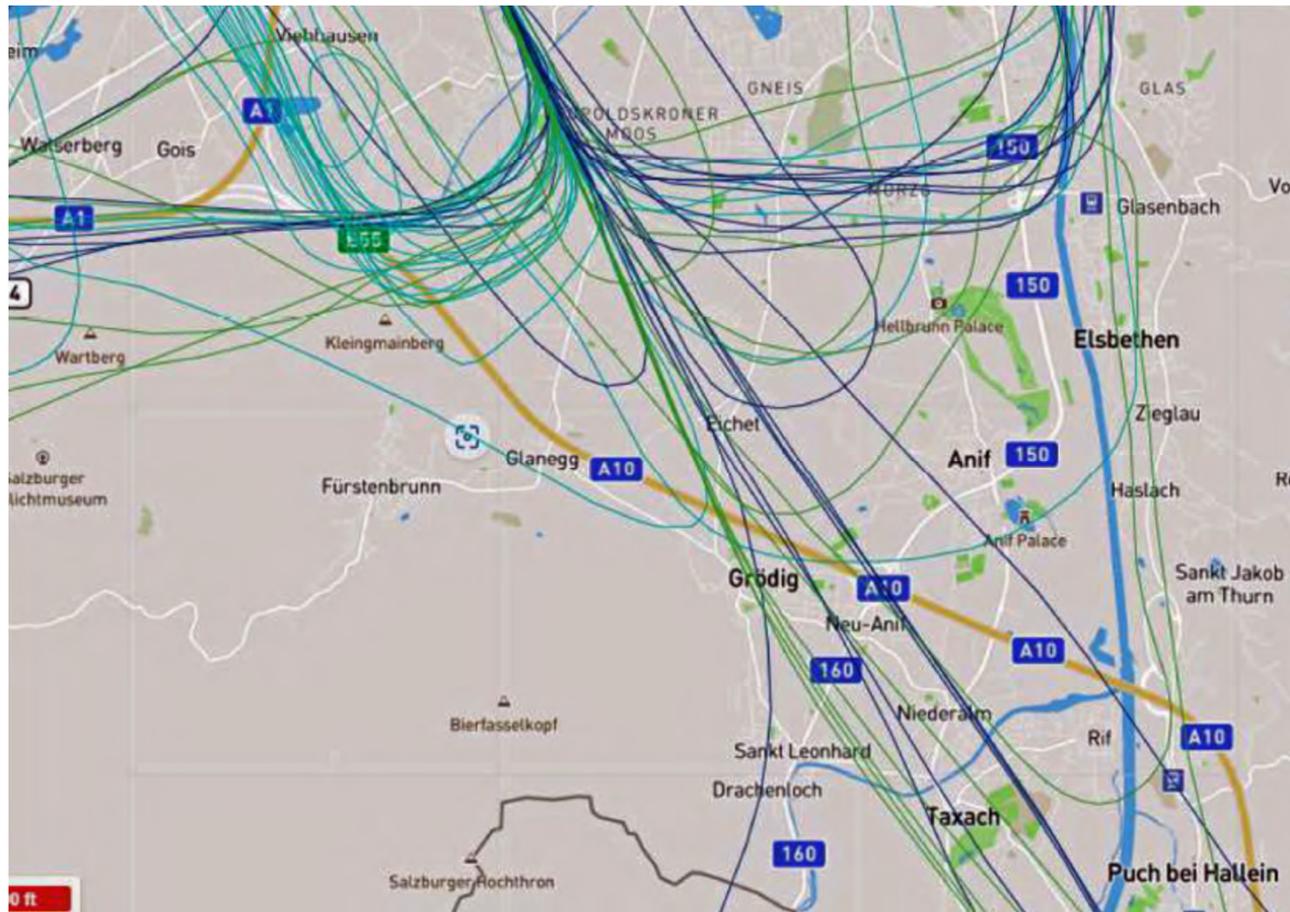
Teilergebnisse aus dem zwischenzeitlich eingeführten Monitoring lassen niedrigere Werte erwarten.

Würde man 100% der über N abgewickelten Sichtflüge Bayern zurechnen, ergäben sich 52% / 50% / 51%

Soll

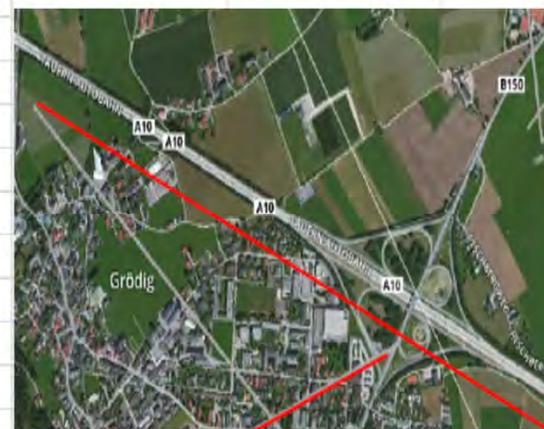


Ist (z.B. 13.9.2022)



Grödig / Neu-Anif werden sowohl von IFR als auch von VFR deutlich öfter als notwendig überflogen

Grödig, Neu-Anif, Überflug Richtung Autobahn				Schwerpunkt	Minimum in
	Gesamt	IFR	VFR	S=Start, L=Landung	m über Grund
Jänner	174	16	158	S 525/1.200 /L 300	150
Februar	178	26	152	S 525/1.200/ L 300	150
März	410	69	341	S 450/1.350/ L 300	150
April	235	37	198	S 480/1.300/L 300	170
Mai	327	104	223	S 500/1.250 /L 290	150
Juni	421	161	260	S 525/1.275 /L 300	140
				S VFR / S IFR / L	



IFR-Überflüge im Bogen über Grünland : Kern-Ortsgebiet Anif 45:55 (z.B. Juni 2022)
Aufrechterhaltung des Sichtflug-Teils des Anflugs daher wichtig!



Conclusio

- Ein innerstädtischer Flughafen wie Salzburg wäre heute nicht mehr konsensfähig. Daher darf es nicht weiter um Wachstum, sondern es muss um Konzentration auf die für Salzburg essentiellen Flugverbindungen und Minimieren der Umweltauswirkungen gehen. D.h. die bestehende Belastung der Wohngebiete, egal ob im Norden oder Süden, darf sich nicht mehr erhöhen, sondern soll nach gegebenen Möglichkeiten (leisere Flugzeuge, Randzeiten, etc.) reduziert werden
- Bei Flugdestinationen und damit auch Fluganzahl gibt es einen klaren Trend Richtung Süden. Die Auswirkungen auf die Bevölkerung müssen u.a. durch nachfolgend angeführte begleitende Maßnahmen abgefangen werden
- Witterungsbedingt nicht notwendiger 180° Kurvenflug ist abzulehnen, da schallintensiv für besonders großes Gebiet, Reflexion Untersberg. Wenn unvermeidbar, weiterhin engere Kurven zur Vermeidung von Überflügen über Ortsgebiet Anif nutzen
- Unnötige Überflüge über dicht besiedeltes Gebiet (derzeit vor allem Grödig, Neu-Anif, Niederalm) müssen mit wirkungsvollen Maßnahmen (Routenführung, Avoid Areas, etc.) reduziert werden
- Verhandlungsbereitschaft besteht nur für Maßnahmen, welche die Gesamtumweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) nachweislich reduzieren und die bestehende Qualität der Wohngebiete nicht verschlechtern. Strikter Widerstand zu Umverteilungen um der Umverteilung willen.
- Ein Verbleib im BBFS wird nur dann als sinnvoll angesehen, wenn konkreter Nutzen für unsere Bevölkerung auch erreicht werden kann. Keine Feigenblatt-Funktion für andere Entscheidungsträger.
- Wenn die Austro Control als Behörde über den BBFS hinweg entscheidet, wird der BBFS als nicht mehr sinnvoll erachtet

BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

32. Sitzung
26. September 2022

Bisher erreichte Ziele 2014 - 2022

- Messverfahren
- Positionierung der Messstellen – Anpassungen Schwellenwerte
- Darstellung und Aufbereitung der Daten
- Aussagekräftige Statistiken

- Lärmberechnungsmodell
 - Berechnungen Jell
 - Spitzenpegel, Durchschnittswerte – verschnitten mit Bevölkerungsdichte

- Darstellung der Radardaten im Internet

- Schallschutzprogramm
 - Ausgeweitet mit fairen Kriterien, für alle einsichtig

Flugverfahren

- IFR
 - Viele SID's und STAR's besprochen
 - 14 Punkte Programm
 - Waypoints
 - Optimierungen
- Flugverfahren
 - Wertvolle Inputs von den Piloten
- PNK-Diskussion mit Deutschland
 - Vorlage für politische Ebene erarbeitet – Fairness!

Flugverfahren

- VFR
 - Flying Bulls – Sonderflüge
 - Hubschrauberflüge
 - Streichung Stadtrundflüge
 - Hubschrauberflüge
 - Schulungsflüge – erstmalig Veröffentlichung in einem AIC

Bodenlärm

- Festschreibung Verwendung von GPU
- Messungen von versetzten Starts um Lärmverringerungen / -erhöhungen zu erarbeiten
- Einsatz von E-Fahrzeugen zur Abfertigung der LFZ

Informationen allgemein

- Pistensanierung
- GBAS
- Altlastensanierung Löschschaum

- Entwicklungsszenarien in der Zukunft

TO Pkt 6.

Verkehrsausblick /
Entwicklung im Winter 2023

Verspätungen Statusbericht /
Entwicklungen

- Ein realistischer Ausblick für die anstehende Wintersaison ist aufgrund der vielen globalen Krisen (Energie, Inflation, etc.) aktuell noch nicht absehbar.
- Es wird weiterhin mit sehr kurzfristigen und volatilen Buchungsverhalten und weiteren Einschränkungen in den Kapazitäten durch Personalmangel bei Airlines und Airports gerechnet.
- Nach aktuellem Anmeldestand kann davon ausgegangen werden, dass die Saison ähnlich wie W21/22 verläuft – mit einem früheren Start.
- Erfahrungsgemäß gibt es bis zum Start der Wintersaison immer noch viele Änderungen – auch vor der Pandemie.

Verspätungen Statusbericht Landungen

Monat	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Jänner	4	2	0	0	0	0
Februar	4	4	0	2	0	0
März	0	5	3	1	0	0
April	2	2	1	0	0	5
Mai	10	6	1	0	0	7
Juni	15	6	5	0	0	16
Juli	18	5	4	0	0	13
August	11	7	3	0	0	13
September	8	6	0	0	0	
Oktober	3	2	1	0	0	
November	1	3	1	0	0	
Dezember	4	0	1	0	2	
Summe	80	48	20	3	2	54

Verspätungsgründe 2018

22 Wetter / Enteisierung

20 Technical

6 Verkehrsüberlastung

Verspätungsgründe 2019

8 Wetter / Enteisierung

5 Technical

4 Verkehrsüberlastung

Verspätungsgründe 2020

2 Technical

1 Verkehrsüberlastung

Verspätungsgründe 2021

2 Technical

Verspätungsgründe 2022

16 Wetter / Enteisierung

30 Verkehrsüberlastung

8 Technical

Verspätungen Statusbericht Starts

Monat	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Jänner	0	0	0	0	0	0
Februar	0	0	0	0	0	0
März	0	0	0	0	0	0
April	0	0	0	0	0	0
Mai	0	0	0	0	0	0
Juni	0	1	0	0	0	2
Juli	0	0	0	0	0	0
August	0	0	0	0	0	0
September	0	0	0	0	0	
Oktober	0	0	0	0	0	
November	0	0	0	0	0	
Dezember	0	0	0	0	0	
Summe	0	1	0	0	0	2

Verspätungsgründe 2018

1 Wetter / Enteisung

Verspätungsgründe 2022

2 Wetter / Enteisung

TO Pkt 7.

Avoid Areas:

Überschreitungen

Rückmeldungen der
Flugschulen

Überschreitungen – Rückmeldungen der Flugschulen

- Termin mit Hr. Hasenburger am Flughafen hat stattgefunden.
- Es wurden gute Beispiele für Einflüge in die Platzrunden-Avoid Areas gefunden.
- Hr. Hasenburger hatte bereits Kontakt mit den Flugschulen und sensibilisiert die Fluglehrer.
- Seitens der Flugschulen kam der Wunsch, dass der Flughafen zu einem Clubabend kommt und zu diesem Thema informiert.
- Schulungsflüge werden nicht nur in SZG durchgeführt, sondern – auch gesetzlich vorgeschrieben – auf anderen Flugplätzen.
- Plan: ab Herbst werden die Flugschulen wieder vermehrt auf Abweichungen hingewiesen.

TO Pkt 8.

Lärmschutz- Förderungsaktivitäten

- Schallschutzgremium wurde im September neu formiert
- Vereinfachung der Berechnung des Förderbetrages
- Eingelangte Anträge werden behandelt
- Aussetzung Förderaktivitäten hatte keine aufschiebende Wirkung für den Fenstertausch – es mussten nur die Kriterien eingehalten werden.
- Budgetvorsorge wurde getroffen
- Aktualisierung Homepage sobald die neuen Rahmenbedingungen stehen

Lärmberechnung für BBFS 2022

LÄRMBERECHNUNGEN

zu

- neuen Departure Procedures RWY 15
- neuer Approach Procedure RWY 33 (vom Süden)

1 Dokumentenverlauf

Version	Datum	Begründung / Inhalt	Review
0.1	30.03.2022	Erstfassung	
0.2	31.08.2022	Entwurf Zwischenversion 1	Flughafen Salzburg
0.3	18.09.2022	Entwurf Zwischenversion 2 / Kommentare	Flughafen Salzburg
1.0	23.09.2022	Finale Version	
2.0	30.10.2022	Lärmwerte Grödig zugefügt; Korr. Abb. 12-15	

2 Autor(en)

Name	Organisation	Kontakt Details
Vojtkova-Woborsky	Austro Control GmbH	-
Kern-Zöch (Co-Autorin)	Austro Control GmbH	karin.kern-zoech@austrocontrol.at

3 Inhalt

1	Dokumentenverlauf.....	2
2	Autor(en)	2
3	Inhalt.....	3
4	Abkürzungsverzeichnis	4
5	Abbildungsverzeichnis.....	5
6	Tabellenverzeichnis	6
7	Einführung	7
8	Methode	8
9	Berechnungen / Ergebnisse.....	8
9.1	Strecken und Flugdaten.....	8
9.2	DEPARTURES von RWY 15	8
9.3	DEPARTURES im Vergleich.....	18
9.4	ARRIVALS zu RWY 33	19
9.5	APPROACHES im Vergleich	30

4 Abkürzungsverzeichnis

AEDT	Aviation Environment Design Tool
AIP	Aeronautical Information Publication
AMSL	Above Mean Sea Level
ANOMS	Airport Noise Monitoring Systems (Airport Salzburg)
AR	Authorization Required
BADA	Base of aircraft data
BBFS	Bürger- und Bürgerinnen-Beirat Flughafen Salzburg
dB	Decibel
ECAC	The European Civil Aviation Conference
ICAO	The International Civil Aviation Organization
LAm _{ax}	The moment of maximum sound level
Lat	Latitude
Lon(g)	Longitude
MTOW	Maximum Take Off Weight
RNP	Required Navigation Performance
RWY	Runway
SID	Standard Instrument Departure

5 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: DEPARTURES ZUR BERECHNUNG – AKTUELL GEFLOGENE UND NEU VORGESCHLAGENE ROUTEN	9
Abbildung 2: DEPARTURES ZUR BERECHNUNG – DEPARTURE VIA SID NEMAL3B – TATSÄCHLICHER FLUG	10
Abbildung 3: ANOMS RADAR DATA – DEPARTURE VIA NEMAL3B WITH SHORT-CUT, KEIN AIP-TRACK – VCJ50M C56X – 19.8.2022	10
Abbildung 4: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 55 DB	11
Abbildung 5: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 65 DB	11
Abbildung 6: DEPARTURES ZUR BERECHNUNG – DEPARTURE VIA SID NEMAL2A (NEU)	12
Abbildung 7: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 55 DB	13
Abbildung 8: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 65 DB	13
Abbildung 9: DEPARTURES ZUR BERECHNUNG – DEPARTURE VIA SID PRISM2B	14
Abbildung 10: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 55 DB	15
Abbildung 11: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 65 DB	15
Abbildung 12: DEPARTURES ZUR BERECHNUNG – DEPARTURE VIA INROM 1B – TATSÄCHLICHER FLUG	16
Abbildung 13: ANOMS RADAR DATA – DEPARTURE – A320 TO INROM1B – EZY2116 – 20.2.2022	16
Abbildung 14: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 55 DB	17
Abbildung 15: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 65 DB	17
Abbildung 16: ARRIVALS ZUR BERECHNUNG - AKTUELL GEFLOGENE UND NEU VORGESCHLAGENE ROUTEN	19
Abbildung 17: ARRIVAL ZUR BERECHNUNG – VISUAL APPROACH RWY 33 – EWG4383 – TATSÄCHLICHER FLUG	20
Abbildung 18: ANOMS RADAR DATA – VISUAL APPROACH RWY 33 – EWG4383 A320 – 17.8.2022	20
Abbildung 19: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 55 DB	21
Abbildung 20: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 65 DB	21
Abbildung 21: ARRIVAL ZUR BERECHNUNG – VISUAL APPROACH RWY 33 – EWG7WM – TATSÄCHLICHER FLUG	22
Abbildung 22: ANOMS RADAR DATA – VISUAL APPROACH RWY 33 – EWG7WM A320 – 4.9.2022	22
Abbildung 23: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 55 DB	23
Abbildung 24: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 65 DB	23
Abbildung 25: ARRIVAL ZUR BERECHNUNG – RNP T RWY 33 – NEUES VERFAHREN	24
Abbildung 26: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 55 DB	25
Abbildung 27: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 65 DB	25
Abbildung 28: ARRIVAL ZUR BERECHNUNG – RNP AR Z RWY 33	26
Abbildung 29: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 55 DB	27
Abbildung 30: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 65 DB	27
Abbildung 31: ARRIVAL ZUR BERECHNUNG – CIRCLING RWY33 – TATSÄCHLICHER FLUG	28
Abbildung 32: ANOMS RADAR DATA – CIRCLING RWY 33 – EWG4385 A320 – 19.8.2022 – FLUG VOM SÜDEN	28
Abbildung 33: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 55 DB	29
Abbildung 34: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 65 DB	29

6 Tabellenverzeichnis

<i>Tabelle 1 – LISTE DER STRECKEN – ARRIVALS UND DEPARTURES FÜR DIE BERECHNUNGEN</i>	8
<i>Tabelle 2 – GEWÄHLTE FLÜGE FÜR DIE BERECHNUNGEN</i>	8
<i>Tabelle 3 – UNTERSCHIEDLICHE LÄRMPEGEL IN DEN BEREICHEN ANIF, NIEDERALM UND TAXACH-RIF</i>	18
<i>Tabelle 4 - UNTERSCHIEDLICHE LÄRMPEGEL IM BEREICH SALZBURG</i>	18
<i>Tabelle 5 - GEWÄHLTE FLÜGE FÜR DIE BERECHNUNGEN</i>	19
<i>Tabelle 6 - UNTERSCHIEDLICHE LÄRMPEGEL IM BEREICH HALLEIN</i>	30
<i>Tabelle 7 - UNTERSCHIEDLICHE LÄRMPEGEL IN DEN BEREICHEN ANIF, NIEDERALM UND TAXACH-RIF</i>	30
<i>Tabelle 8 - UNTERSCHIEDLICHE LÄRMPEGEL IM BEREICH SALZBURG</i>	30

7 Einführung

Die ICAO (International Civil Aviation Organization) hat als “Aviation Regulatory Authority” ein Dokument mit dem Titel “International Aviation Noise Modelling Best Practice Guidance - **Doc 9911** – Recommended Method for Computing Noise Contours around Airports” veröffentlicht.

Das AEDT Tool (Aviation Environment Design Tool) wie es bei Austro Control GmbH verwendet wird, ist durch die ICAO offiziell als Software für Berechnungen zu Lärm, Emissionen und Treibstoffeffizienz zugelassen. Es erfüllt alle Vorgaben aus **Doc 9911** und auch **ECAC Doc 29**, dem Standard für die sogenannte „Method of Computing Noise Contours around Civil Airports“.

Die für dieses Dokument berechneten Daten basieren auf realen Flügen bzw. Verfahrensvorschlägen der Austro Control GmbH. Lärm- und Performancedaten in den Kalkulationen sind den BADA3- und BADA4-Datenbanken (Eurocontrol) in ihren jeweils aktuellen Versionen entnommen. Sämtliche Kalkulationen wurden in der neuesten, aktuellen **Version AEDT 3e** durchgeführt und berücksichtigen auch die jeweils aktuellen Geländedaten.

8 Methode

Sämtliche Lärmberechnungen wurden mit Bezug auf L_{Amax} durchgeführt, der den Moment des höchsten Schalldruckes beschreibt – ausgedrückt in dB unabhängig von der Dauer des Schallereignisses.

L_{Amax} an sich ist kein integraler Bestandteil von Lärmmessungen, der in rechtlichen Normen vorgegeben ist, stellt aber einen zusätzlichen Informationsparameter dar bzw. wird von Stakeholdern verlangt.

Die nachfolgend dargestellten Berechnungen wurden mit folgenden Eingangsdaten durchgeführt:

- LFZ-Typen wurden anhand des realen Verkehrs in Salzburg ausgewählt (inkl. der korrekten Triebwerksdaten)
- Die Berechnung erfolgte auf der Grundlage von (Radar-) Flugspuren
- Tatsächlich geflogene Höhen (AMSL) über allen Wegpunkten (Waypoints) wurden verwendet
- MTOW wurde als Berechnungsgrundlage verwendet, um die jeweils größtmögliche Lärmeinwirkungen zu berechnen. Es soll damit sichergestellt werden, dass in der Berechnung durch ein zu geringes Gewicht nicht positivere Ergebnisse erreicht werden.

9 Berechnungen / Ergebnisse

9.1 Strecken und Flugdaten

TABELLE 1 – LISTE DER STRECKEN – ARRIVALS UND DEPARTURES FÜR DIE BERECHNUNGEN

Abflug/DEPARTURE von RWY 15	
Richtung Süd	NEMAL3B (short-cut, Abweichung von der in der AIP veröffentlichten Strecke)
	NEMAL2A (neues Verfahren)
	Departure via INROM1B
	PRISM2B (neues Verfahren)
Landung/ARRIVAL to RWY33	
Richtung Nord	Visual approach (Sichtanflug) #1
	Visual approach (Sichtanflug) #2
	RNP T RWY 33 (neues Verfahren)
	RNP AR Z RWY 33
	Circling RWY 33

9.2 DEPARTURES von RWY 15

TABELLE 2 – GEWÄHLTE FLÜGE FÜR DIE BERECHNUNGEN

DEPARTURE	Datum	Flight ID	LFZ Type
NEMAL3B (abgekürzt)	19.08.2022	VCJ50M	C56X
NEMAL2A (neu)	n.a.	n.a.	C56X
DEP via INROM1B	20.02.2022	EZY2116	A320
PRISM2B (neu)	n.a.	n.a.	A320

DEPARTURES (generelle Darstellung)

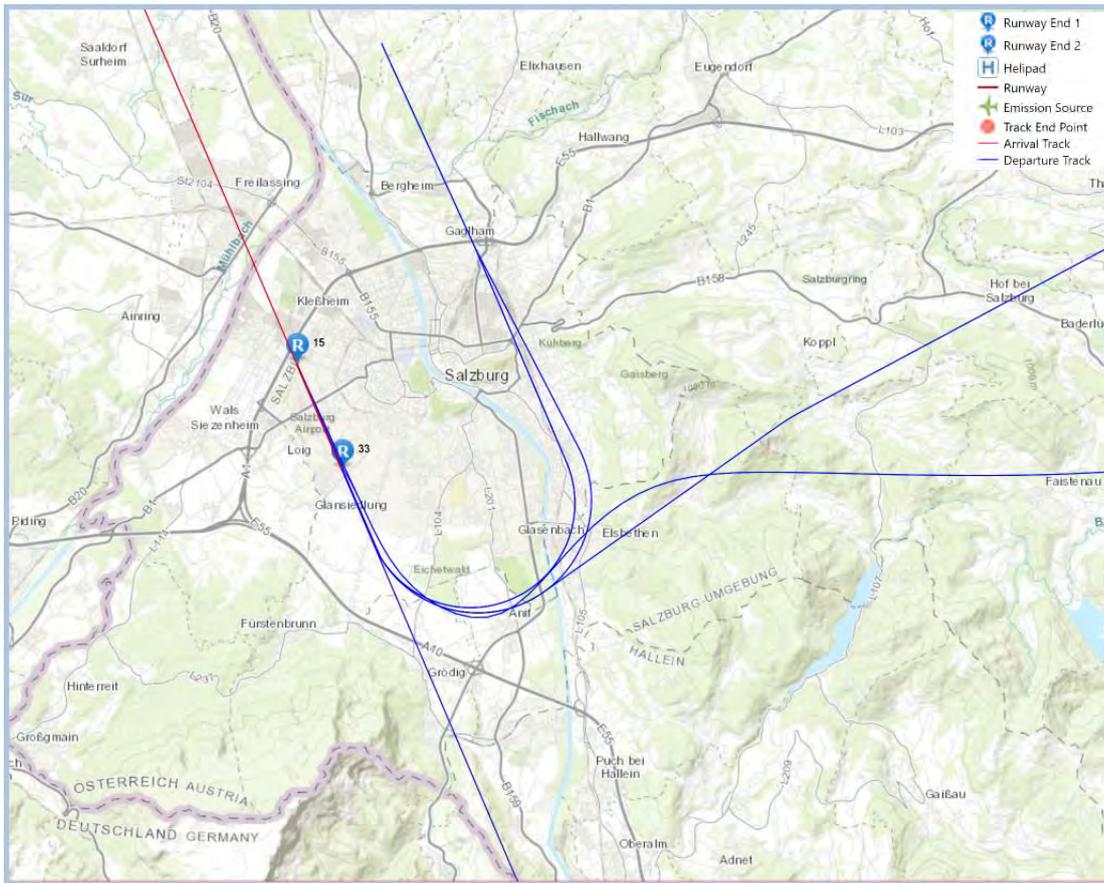


ABBILDUNG 1: DEPARTURES ZUR BERECHNUNG – AKTUELL GEFLOGENE UND NEU VORGESCHLAGENE ROUTEN

DEPARTURE VIA SID NEMAL3B WITH SHORT-CUT – C56X (hauptsächlich Business Jets fliegen so)

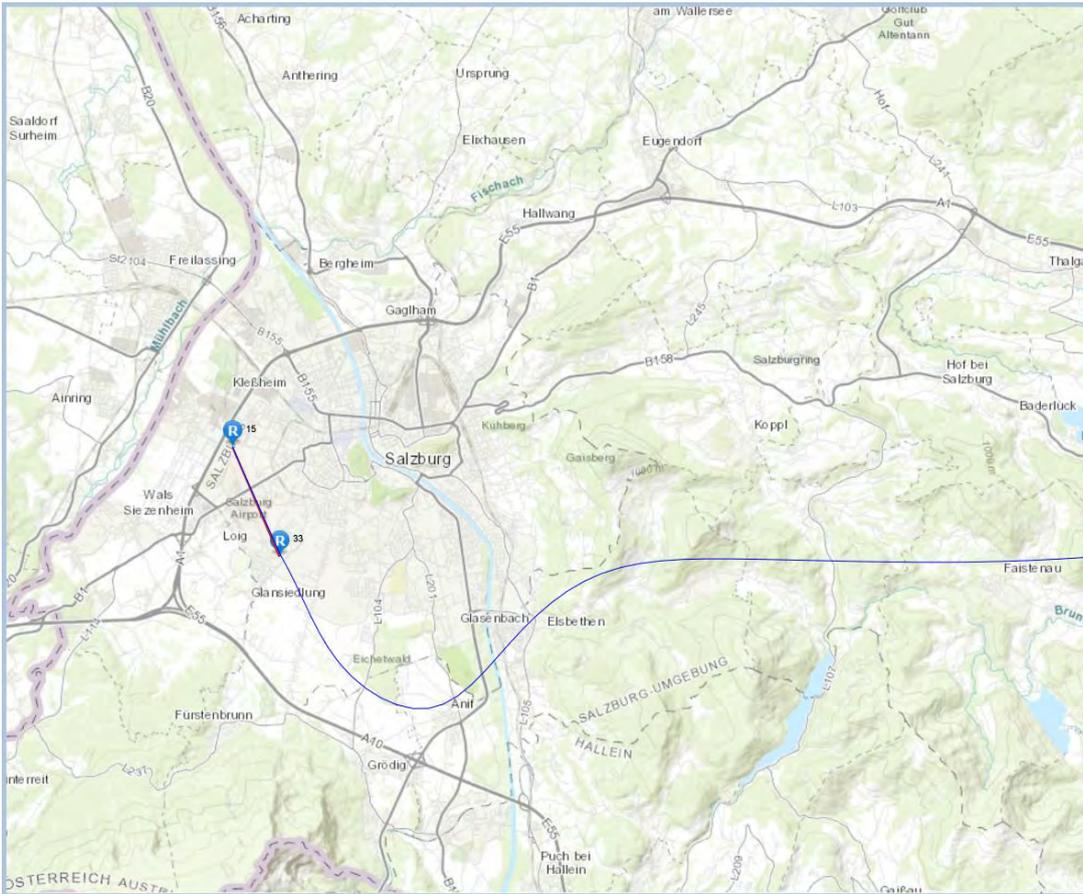


ABBILDUNG 2: DEPARTURES ZUR BERECHNUNG – DEPARTURE VIA SID NEMAL3B – TATSÄCHLICHER FLUG

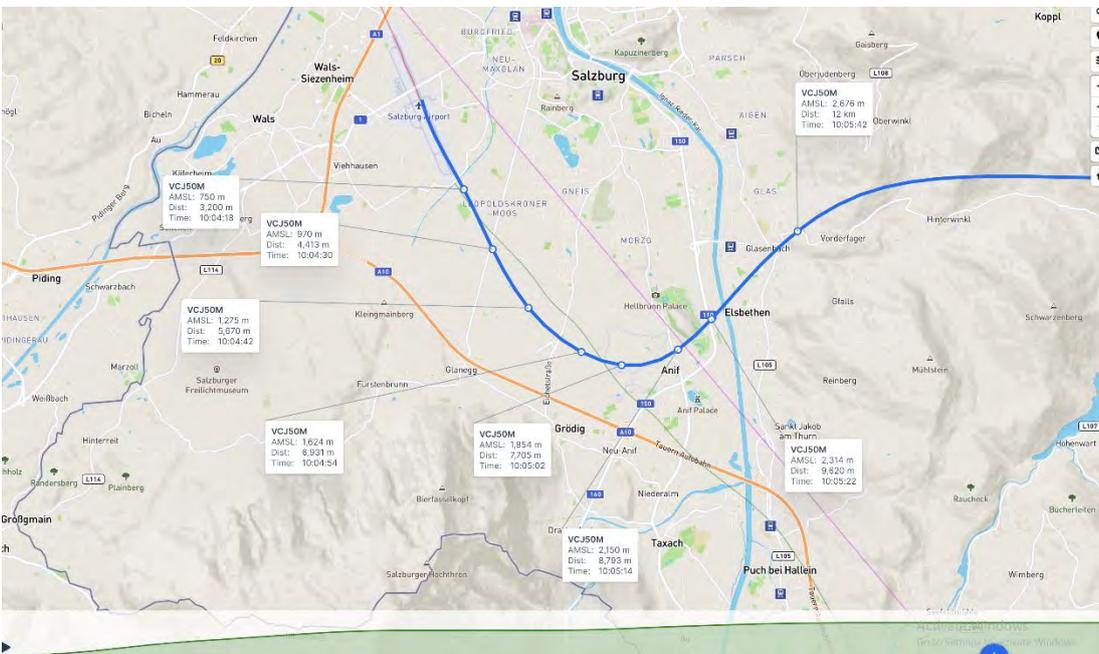


ABBILDUNG 3: ANOMS RADAR DATA – DEPARTURE VIA NEMAL3B WITH SHORT-CUT, KEIN AIP-TRACK – VCJ50M C56X – 19.8.2022

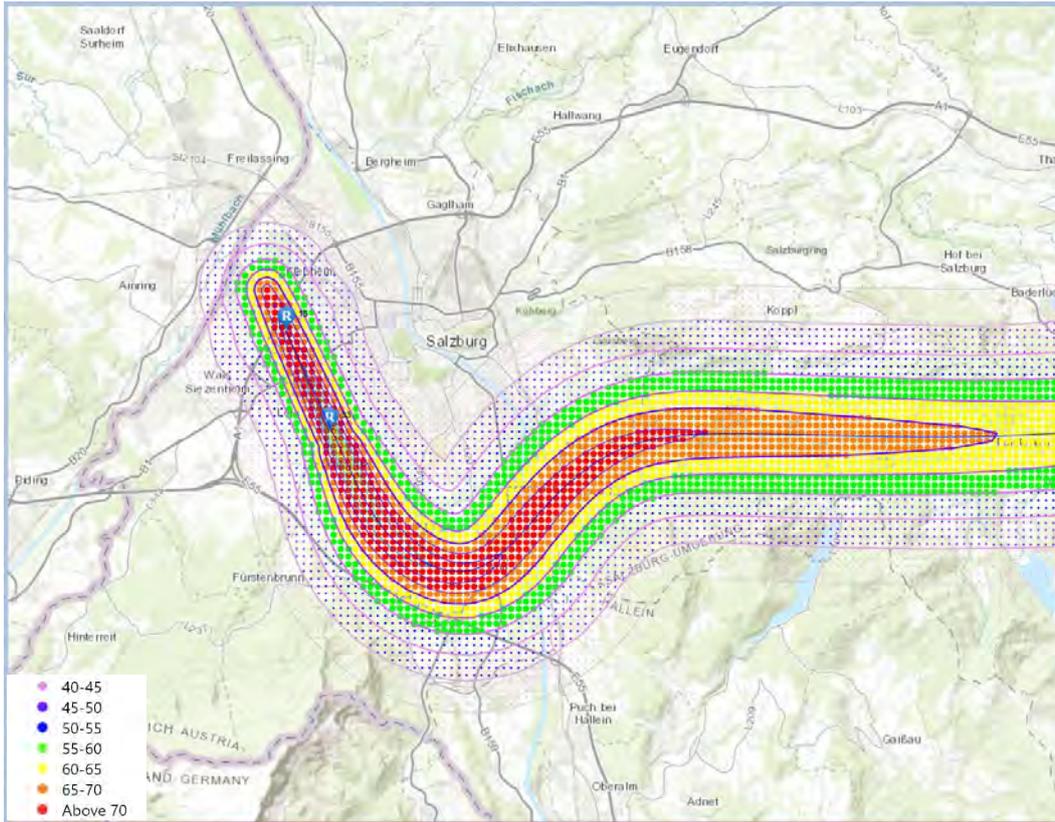


ABBILDUNG 4: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 55 DB

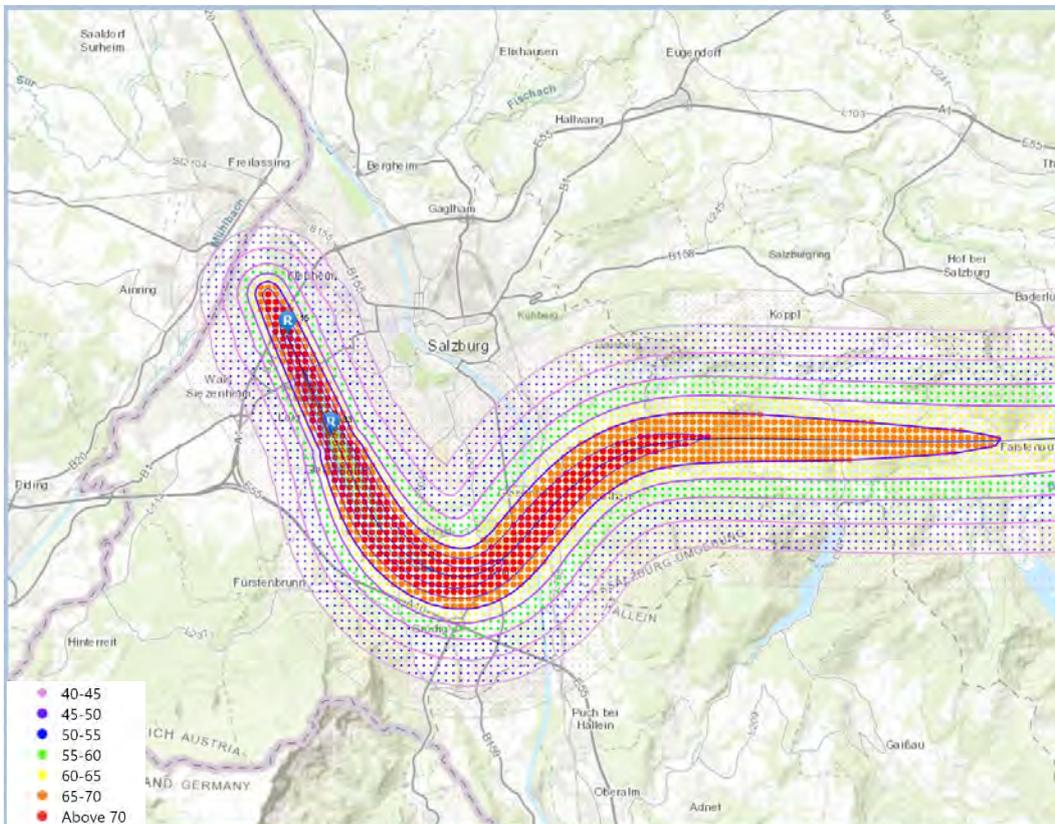


ABBILDUNG 5: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 65 DB

DEPARTURE VIA SID NEMAL2A (NEU) – C56X (Nutzung hauptsächlich durch Business Jets)

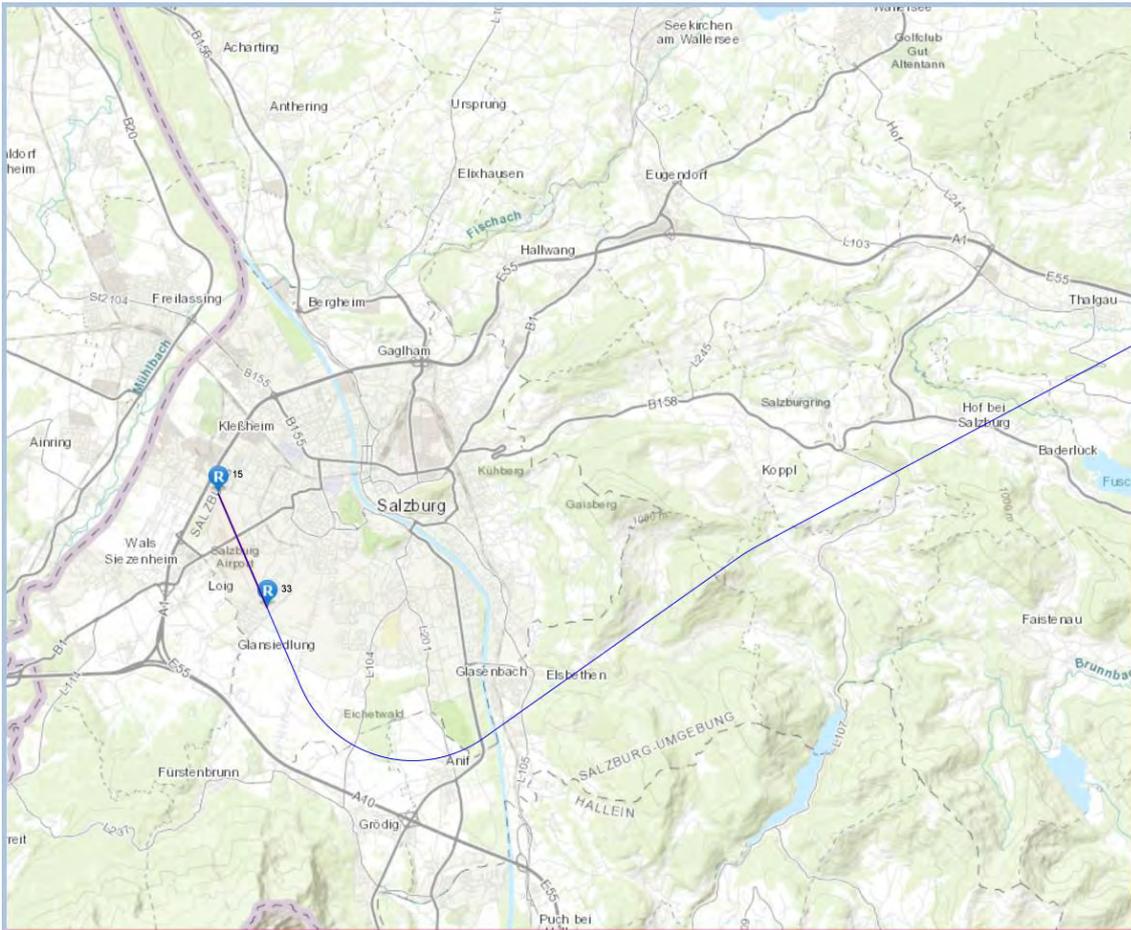


ABBILDUNG 6: DEPARTURES ZUR BERECHNUNG – DEPARTURE VIA SID NEMAL2A (NEU)

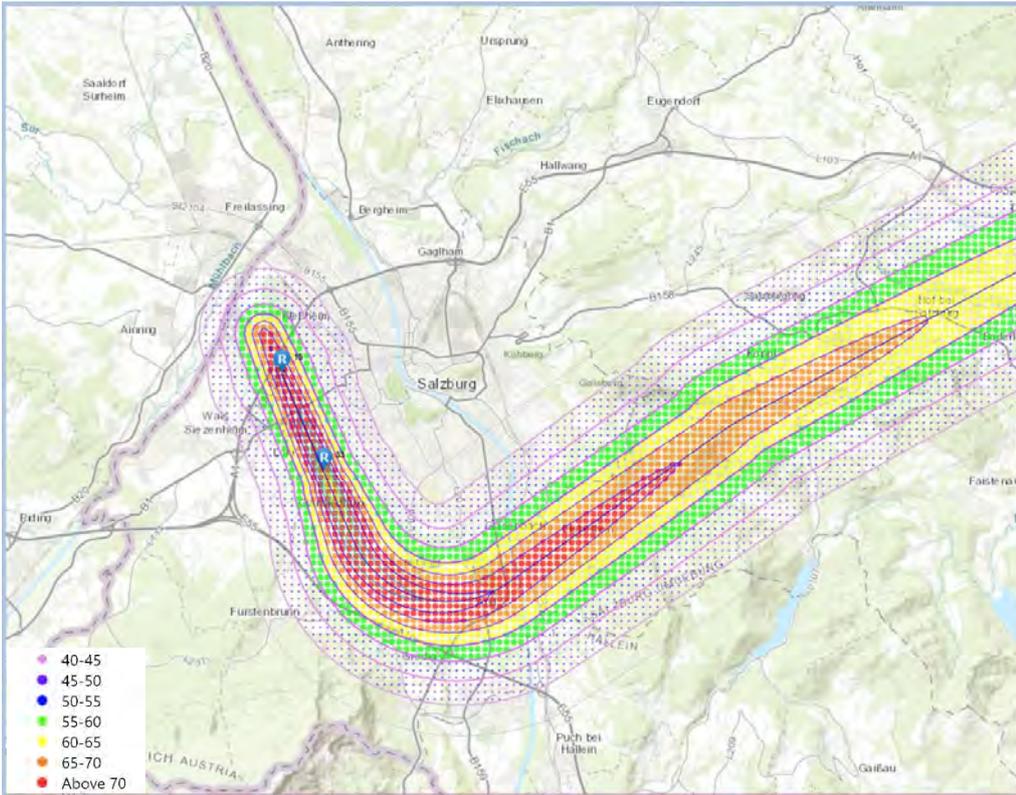


ABBILDUNG 7: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 55 DB

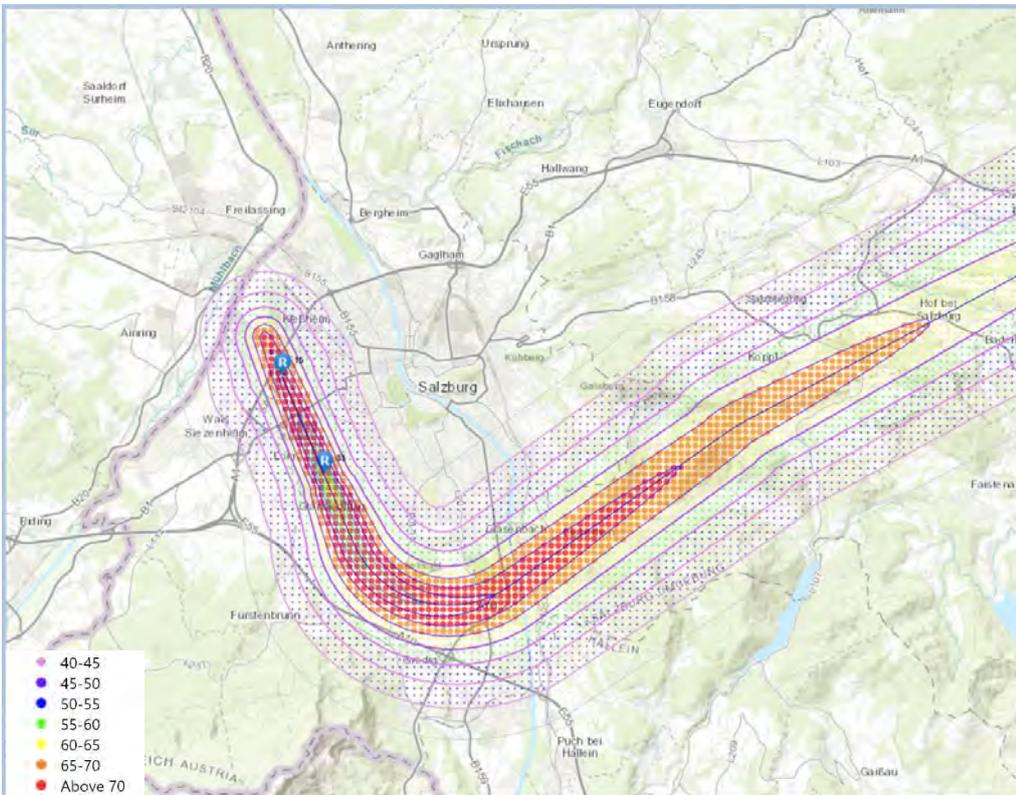


ABBILDUNG 8: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 65 DB

DEPARTURE VIA SID PRISM2B (NEU) – A320

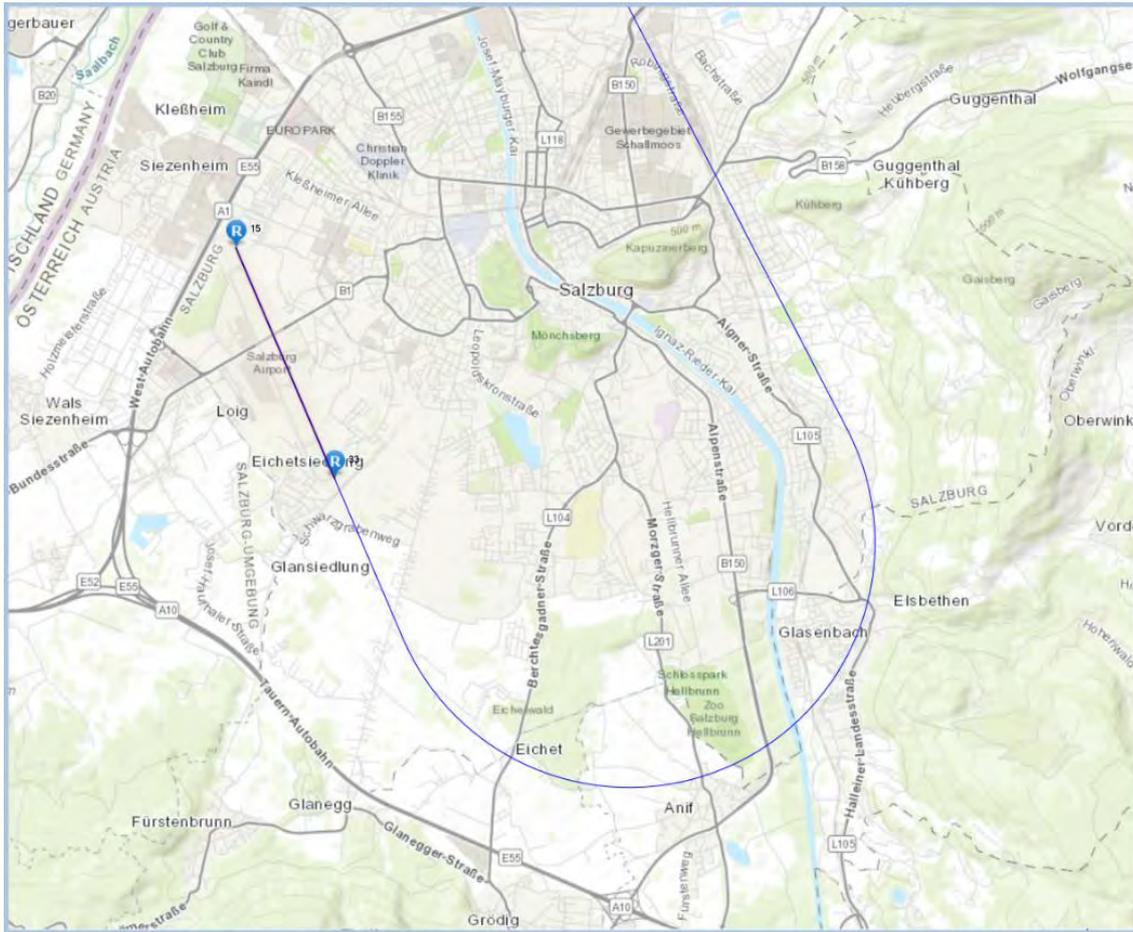


ABBILDUNG 9: DEPARTURES ZUR BERECHNUNG – DEPARTURE VIA SID PRISM2B

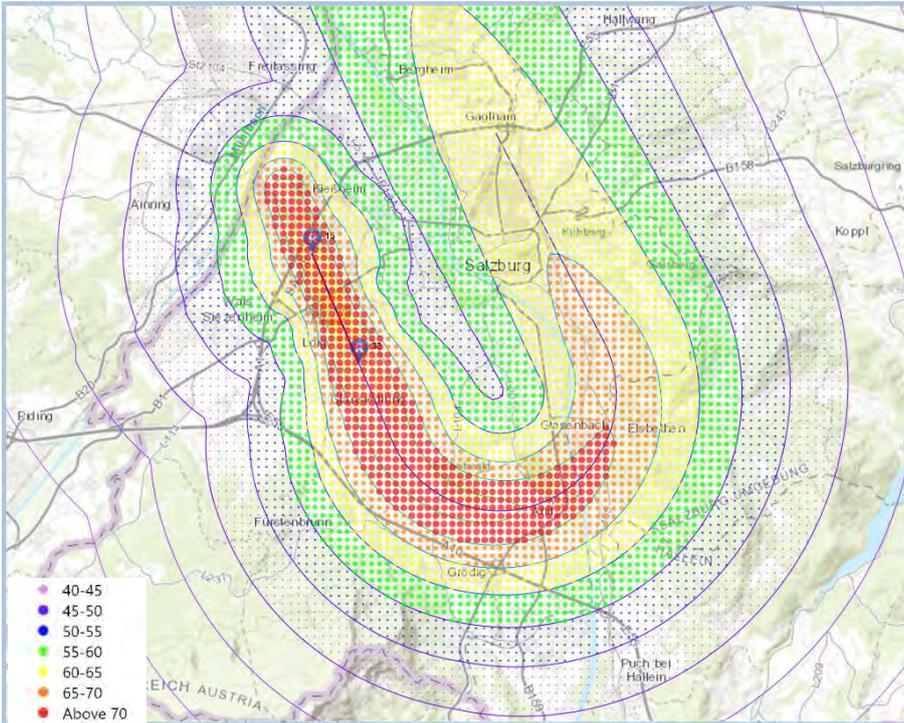


ABBILDUNG 10: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 55 DB

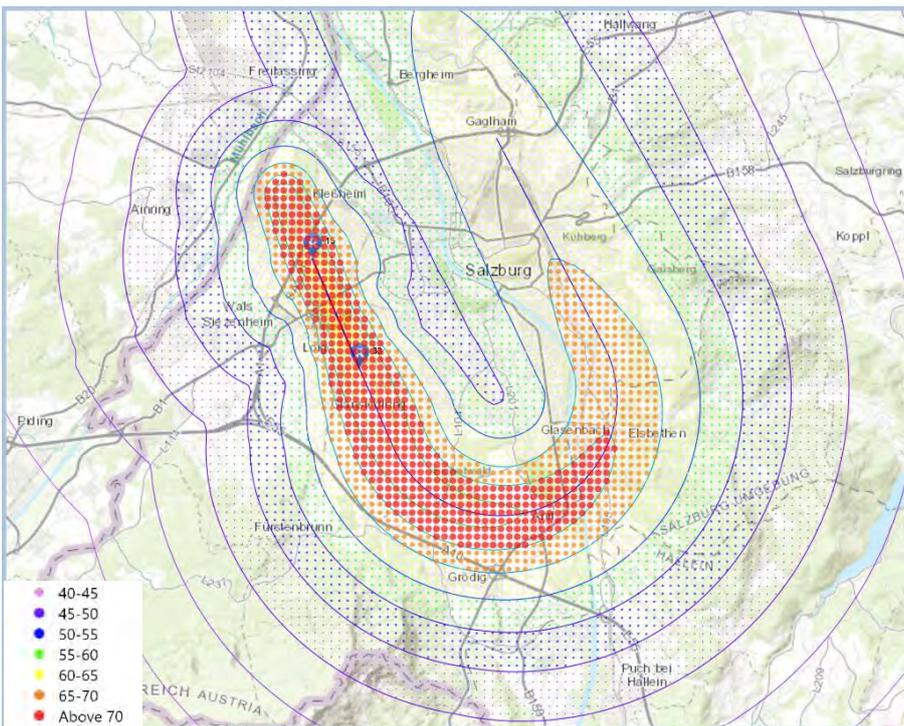


ABBILDUNG 11: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 65 DB

DEPARTURE VIA INROM1B – A320

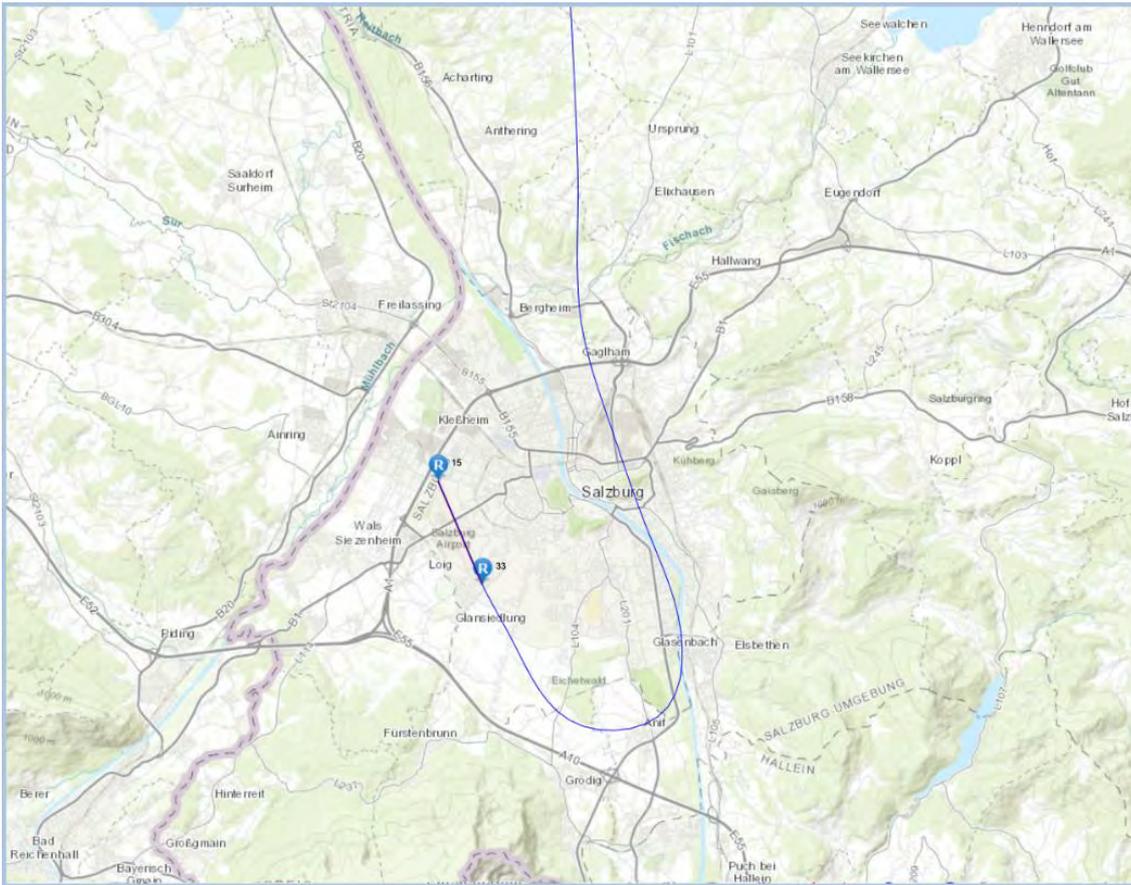


ABBILDUNG 12: DEPARTURES ZUR BERECHNUNG – DEPARTURE VIA INROM 1B – TATSÄCHLICHER FLUG

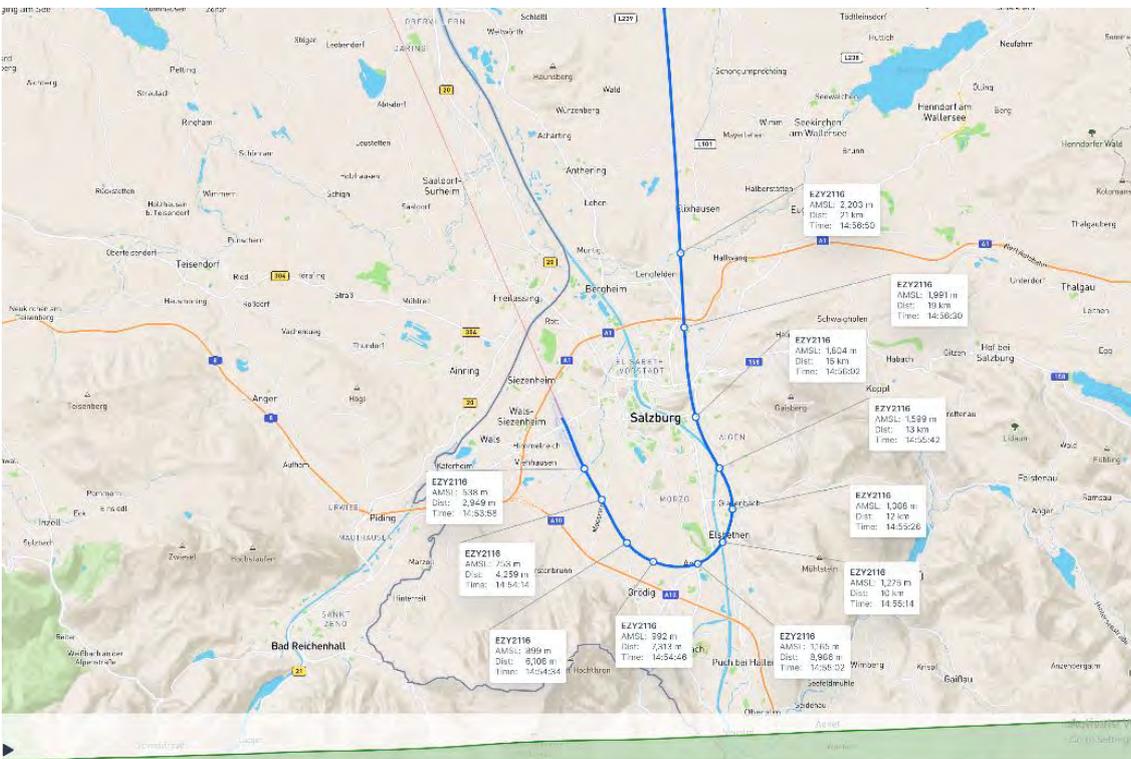


ABBILDUNG 13: ANOMS RADAR DATA – DEPARTURE – A320 TO INROM1B – EYZ2116 – 20.2.2022

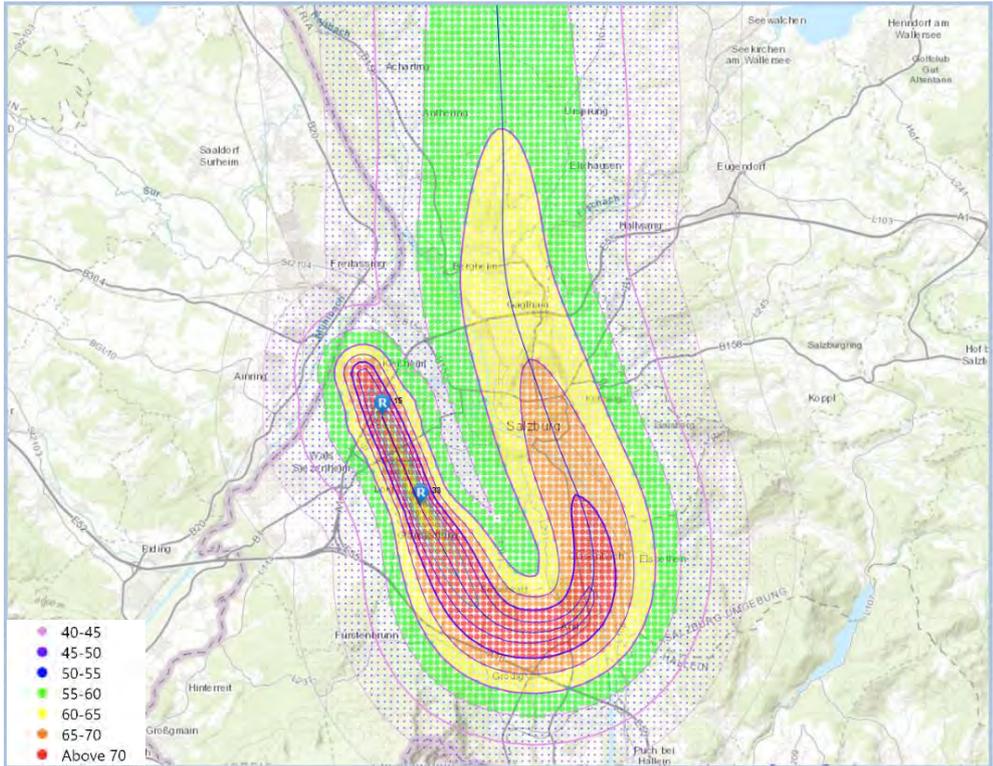


ABBILDUNG 14: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 55 DB

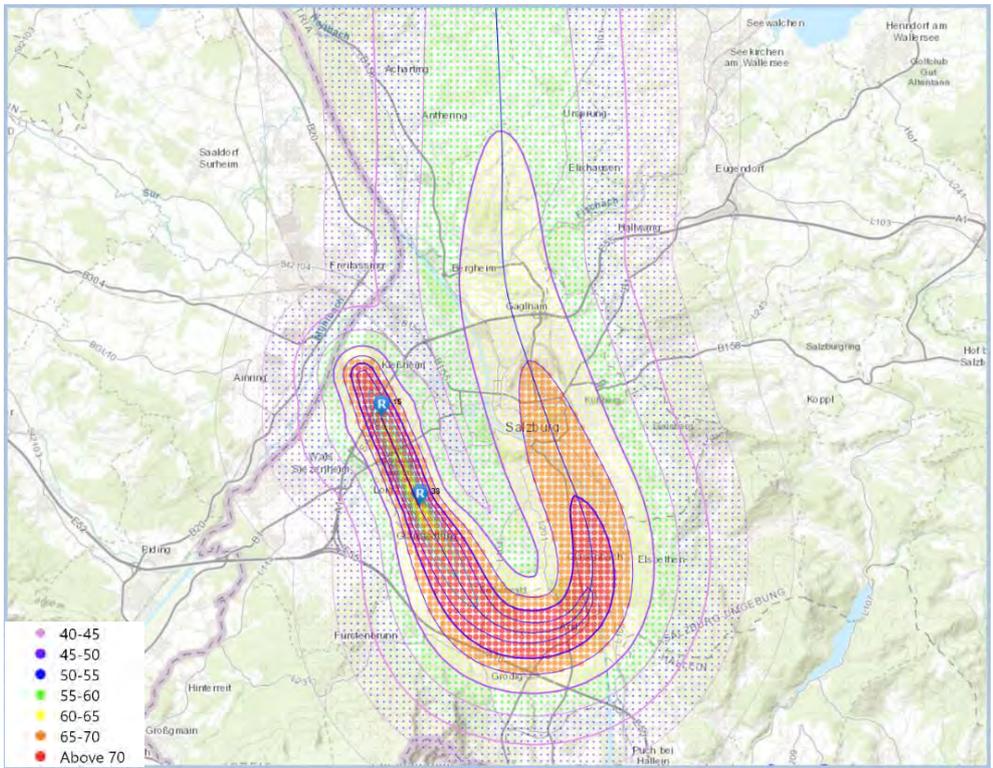


ABBILDUNG 15: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 65 DB

9.3 DEPARTURES im Vergleich

In den zuvor dargestellten Berechnungen werden tatsächliche Flüge (Radaraten) und vorgeschlagene, neu erstellte Verfahren (berechnete Flugverläufe) verglichen. Verwendet wurden die aktuellen SIDs NEMAL3B und INROM1B und die neu entwickelten Verfahren NEMAL2A und PRISM2B mit den Lärmpegeln an den folgenden unterschiedlichen Referenzpunkten (siehe Tabelle).

TABELLE 3 – UNTERSCHIEDLICHE LÄRMPEGEL IN DEN BEREICHEN ANIF, NIEDERALM, TAXACH-RIF UND GRÖDIG

	Anif Zentrum Lat 47.749599 Lon 13.064309	Niederalm Zentrum Lat 47.727714 Lon 13.0628469	Taxach - Rif Zentrum Lat 47.726715 Lon 13.070111	Grödig Zentrum Lat 47.738722 Lon 13.037176
Flug	LAmaz	LAmaz	LAmaz	LAmaz
Geflogen als	Lärmpegel (dB)	Lärmpegel (dB)	Lärmpegel (dB)	Lärmpegel (dB)
NEMAL3B abgekürzt	70 – 75 dB	40 – 45 dB	Below 40 dB	50 – 55 dB
NEMAL2A (neu)	70 – 75 dB	40 – 45 dB	Below 40 dB	50 – 55 dB
DEP via INROM1B	70 – 75 dB	50 – 55 dB	50 – 55 dB	60 – 65 dB
PRISM2B (neu)	70 – 75 dB	55 – 60 dB	50 – 55 dB	60 – 65 dB

TABELLE 4 - UNTERSCHIEDLICHE LÄRMPEGEL IM BEREICH SALZBURG

	Salzburg Hildebrandtgasse Lat 47.781972 / Lon 13.063092	Salzburg Neutorstrasse Lat 47.797601 / Lon 13.033411
Flug	LAmaz	LAmaz
Geflogen als	Lärmpegel (dB)	Lärmpegel (dB)
NEMAL3B abgekürzt	40 – 45 dB	40 – 45 dB
NEMAL2A (neu)	40 – 45 dB	40 – 45 dB
DEP via INROM1B	60 – 65 dB	50 – 55 dB
PRISM2B (neu)	55 – 60 dB	50 – 55 dB

9.4 ARRIVALS zu RWY 33

TABELLE 5 - GEWÄHLTE FLÜGE FÜR DIE BERECHNUNGEN

ARRIVAL			
Visual Approach RWY 33 #1	17.8.2022	EWG4383	A320
Visual Approach RWY 33 #2	4.9.2022	EWG7WM	A320
RNP T RWY 33 (neu)	n.a.	n.a.	A320
RNP AR Z RWY 33	n.a.	n.a.	A320
Circling RWY 33	19.8.2022	EWG4385	A320

ARRIVALS (generelle Darstellung)

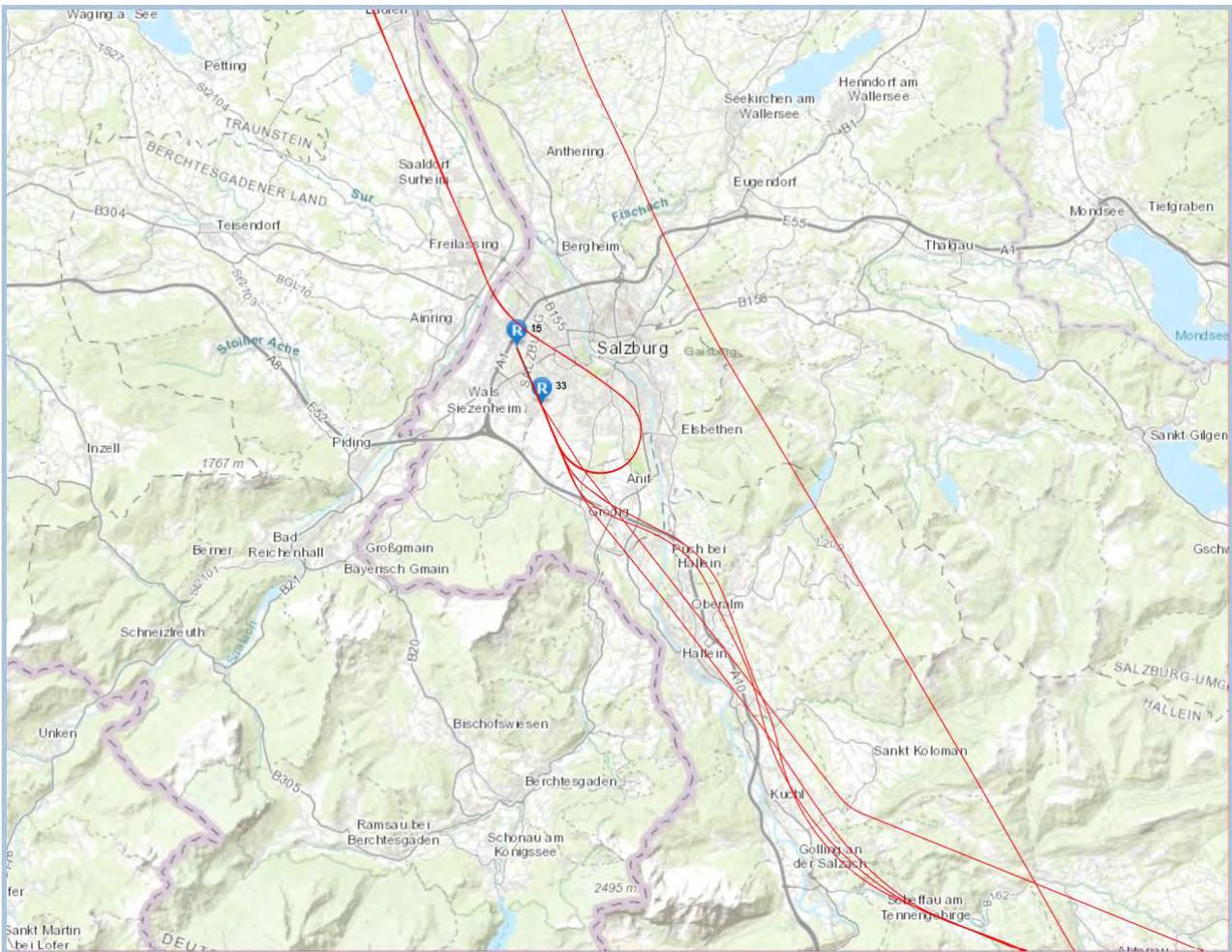


ABBILDUNG 16: ARRIVALS ZUR BERECHNUNG - AKTUELL GEFLOGENE UND NEU VORGESCHLAGENE ROUTEN

ARRIVAL zu RWY 33 Visual Approach #1 – A320

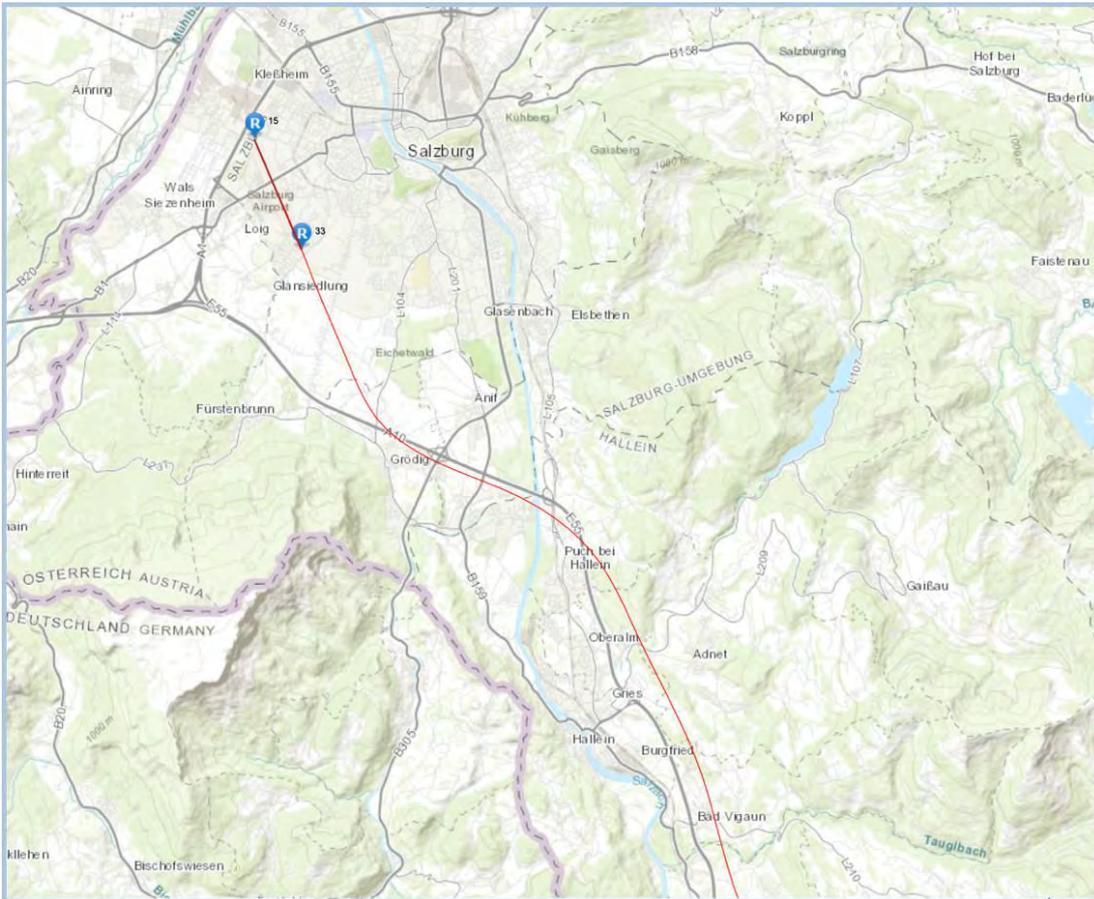


ABBILDUNG 17: ARRIVAL ZUR BERECHNUNG – VISUAL APPROACH RWY 33 – EWG4383 – TATSÄCHLICHER FLUG

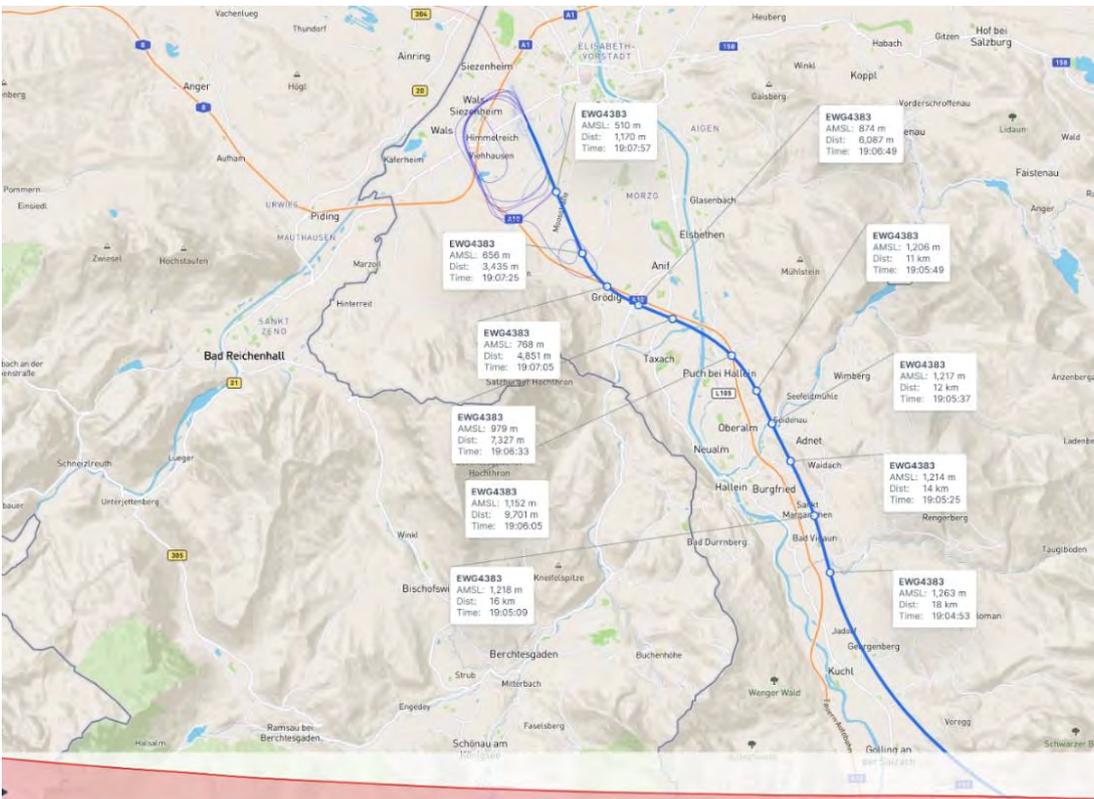


ABBILDUNG 18: ANOMS RADAR DATA – VISUAL APPROACH RWY 33 – EWG4383 A320 – 17.8.2022

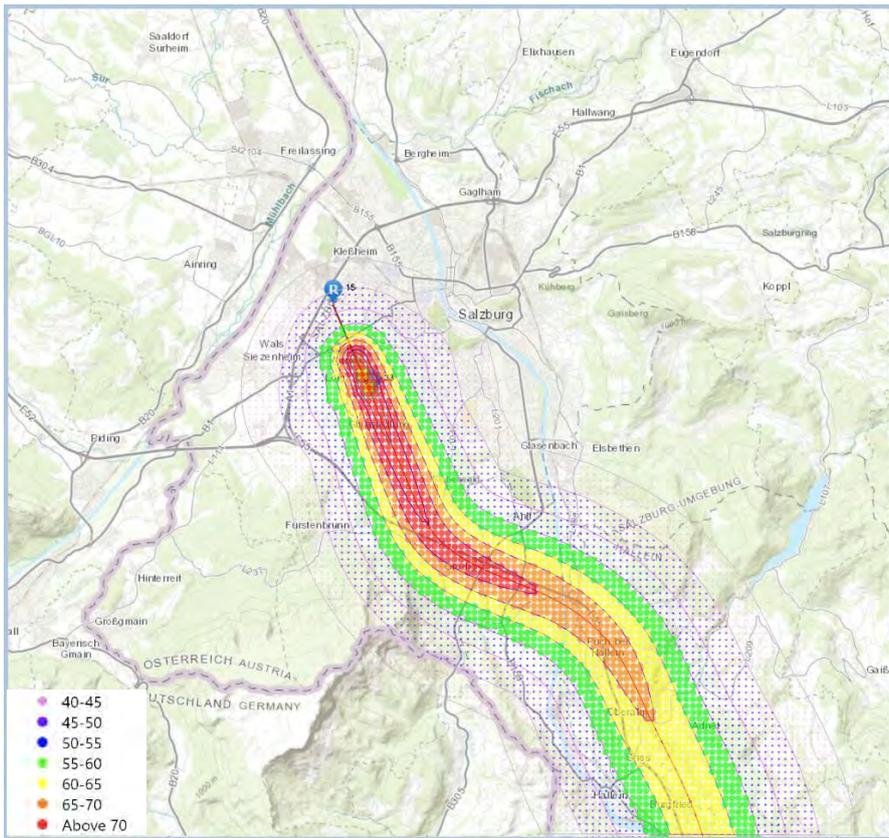


ABBILDUNG 19: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 55 DB

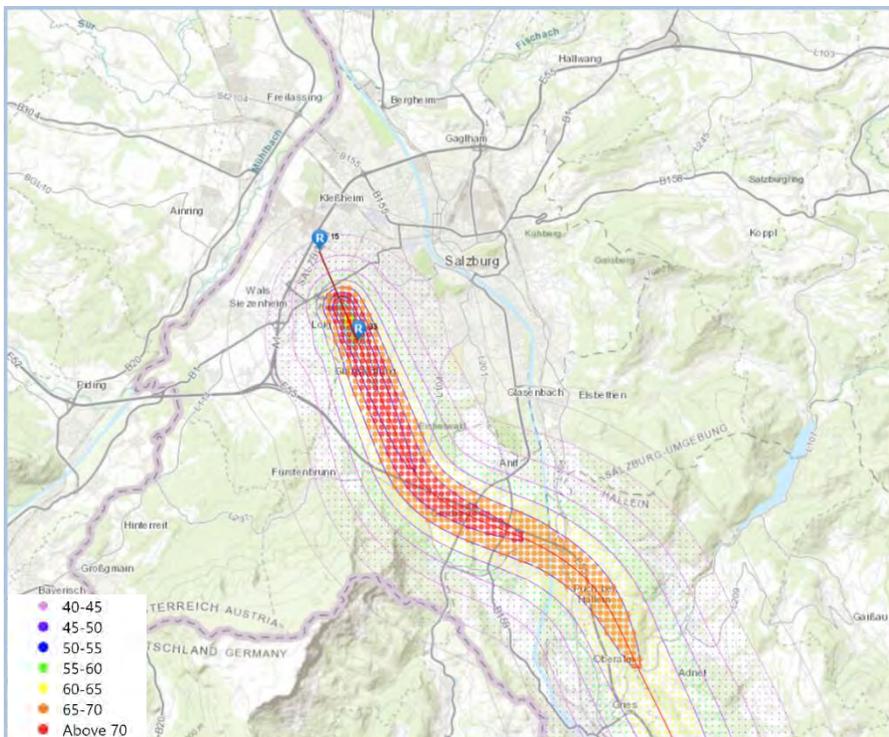


ABBILDUNG 20: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 65 DB

ARRIVAL ZU RWY 33 VISUAL APPROACH #2 – A320

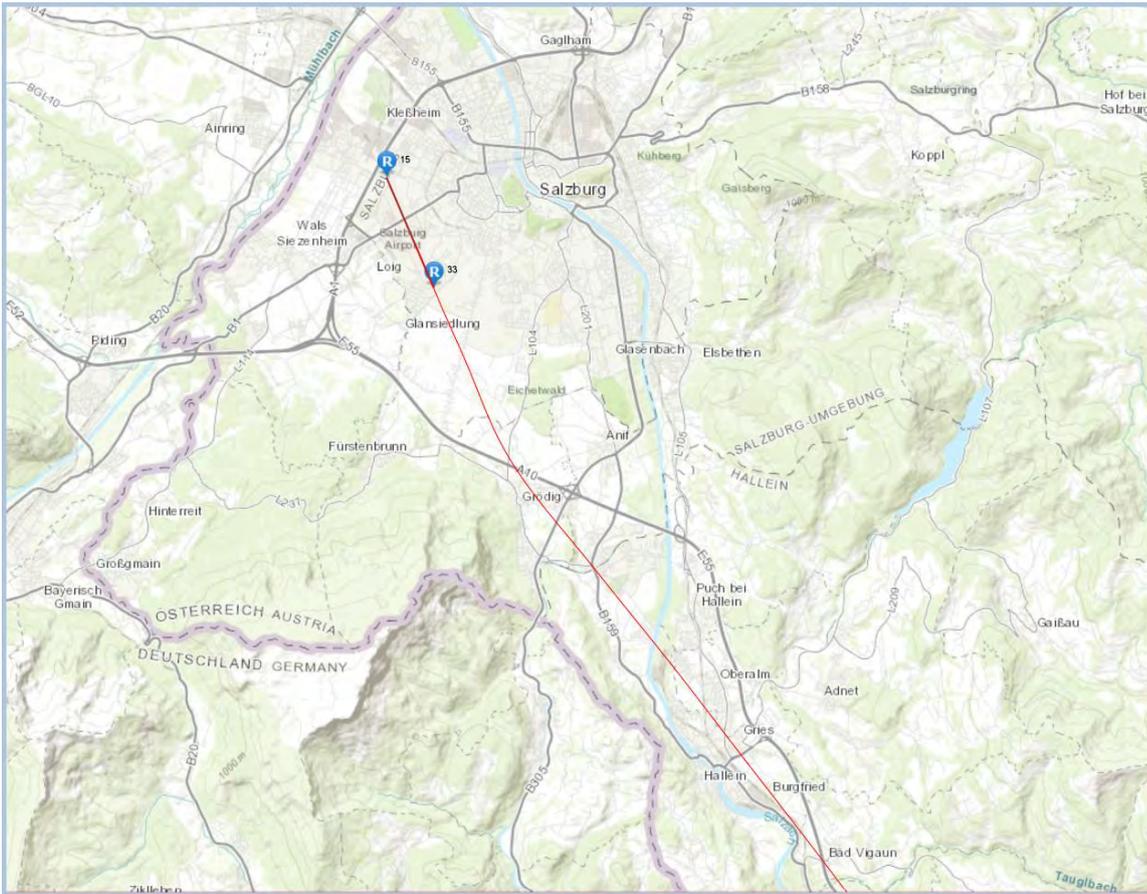


ABBILDUNG 21: ARRIVAL ZUR BERECHNUNG – VISUAL APPROACH RWY 33 – EWG7WM – TATSÄCHLICHER FLUG



ABBILDUNG 22: ANOMS RADAR DATA – VISUAL APPROACH RWY 33 – EWG7WM A320 – 4.9.2022

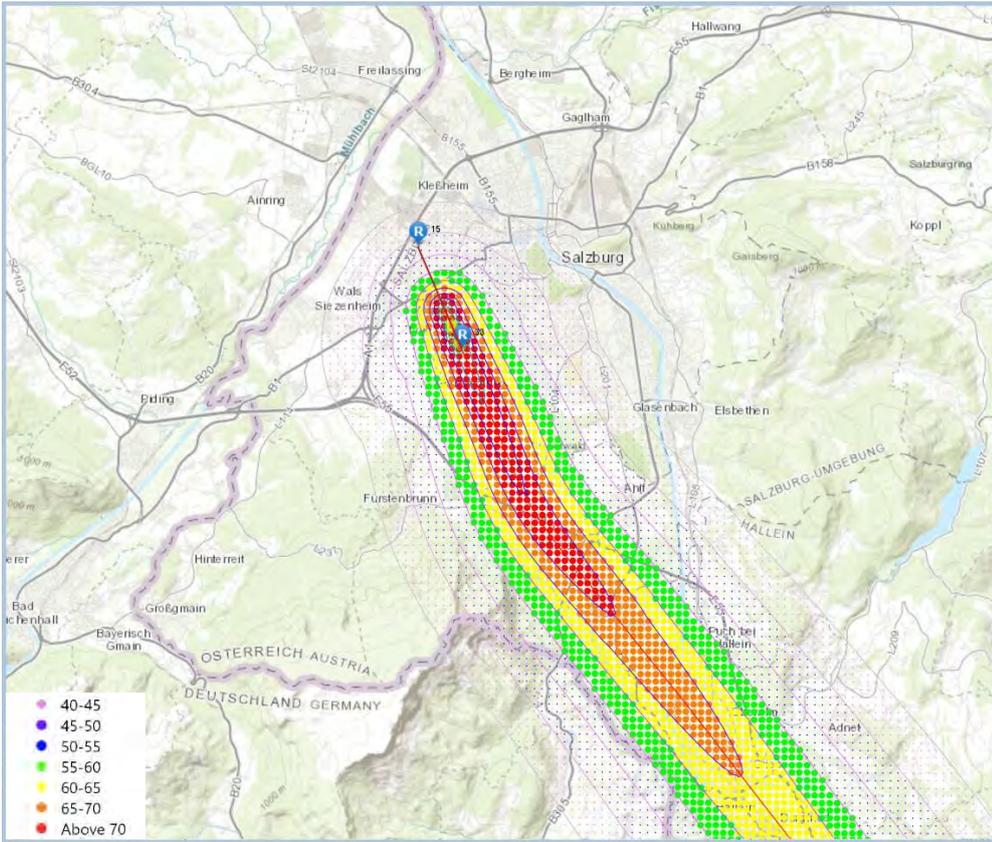


ABBILDUNG 23: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 55 DB

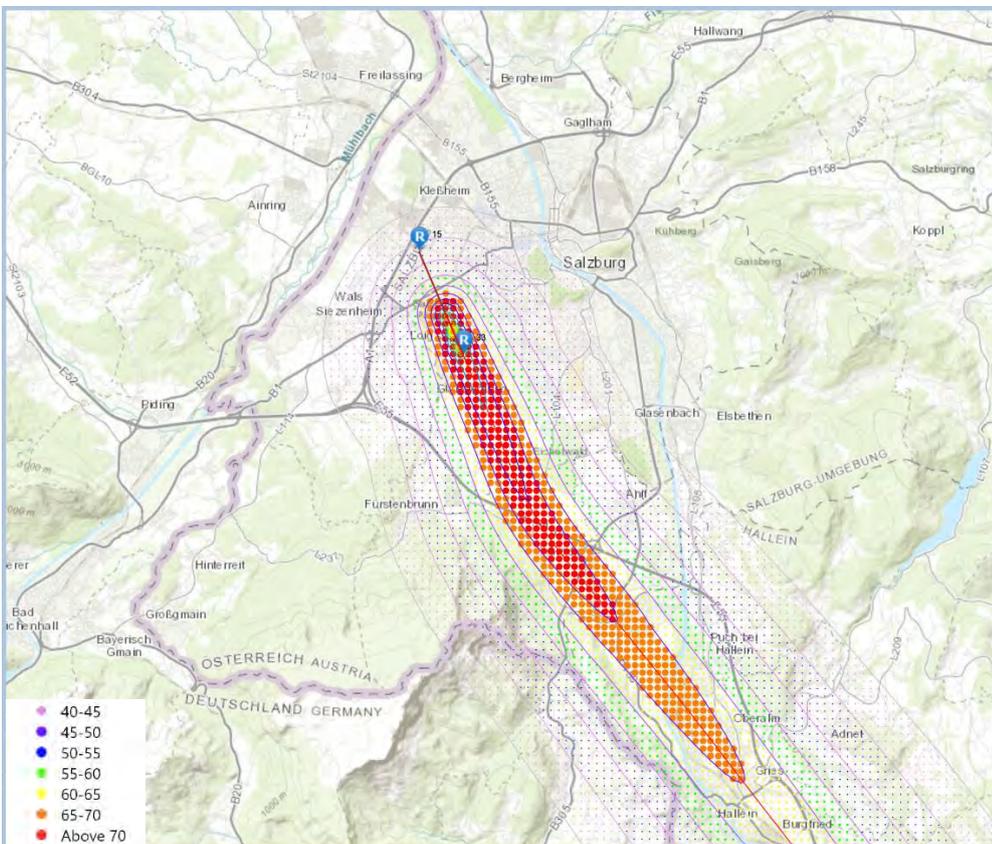


ABBILDUNG 24: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 65 DB

RNP T RWY 33 (NEW) – A320

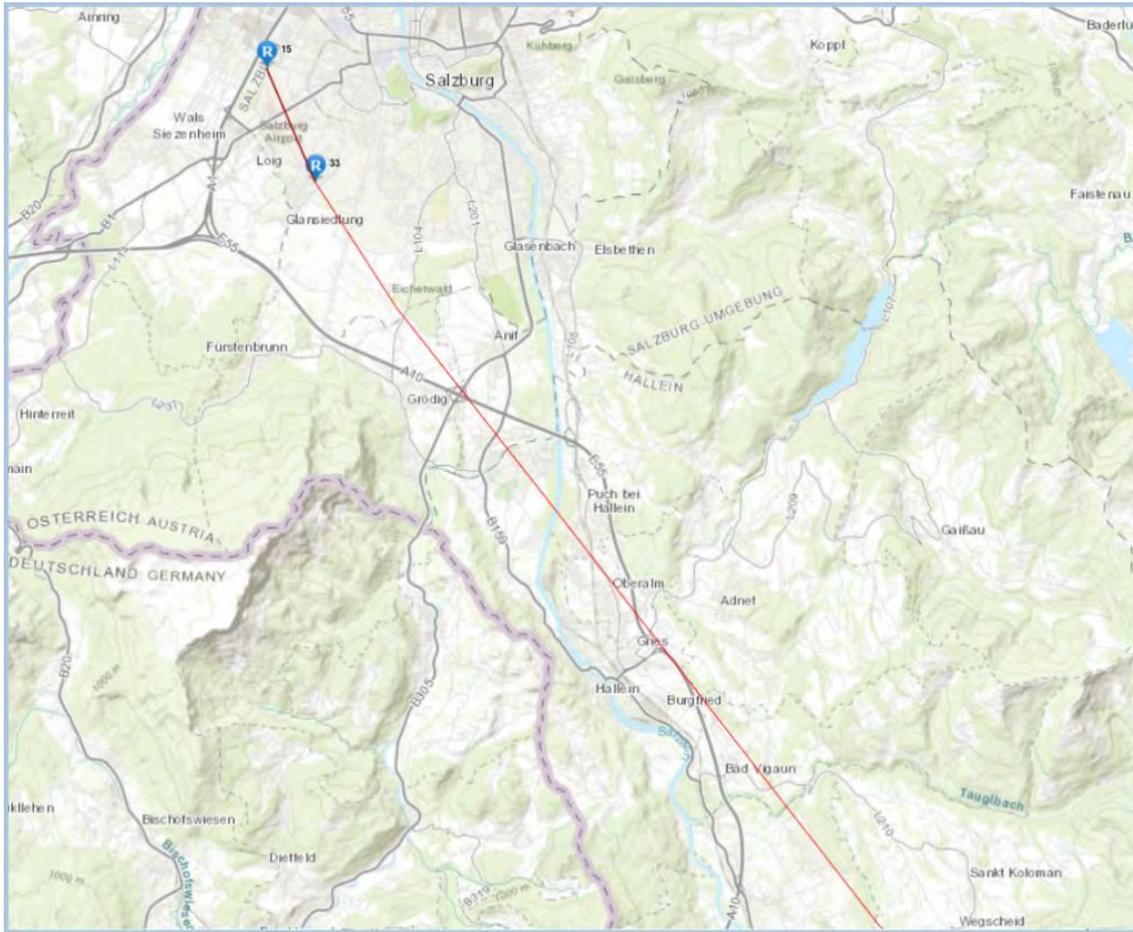


ABBILDUNG 25: ARRIVAL ZUR BERECHNUNG – RNP T RWY 33 – NEUES VERFAHREN

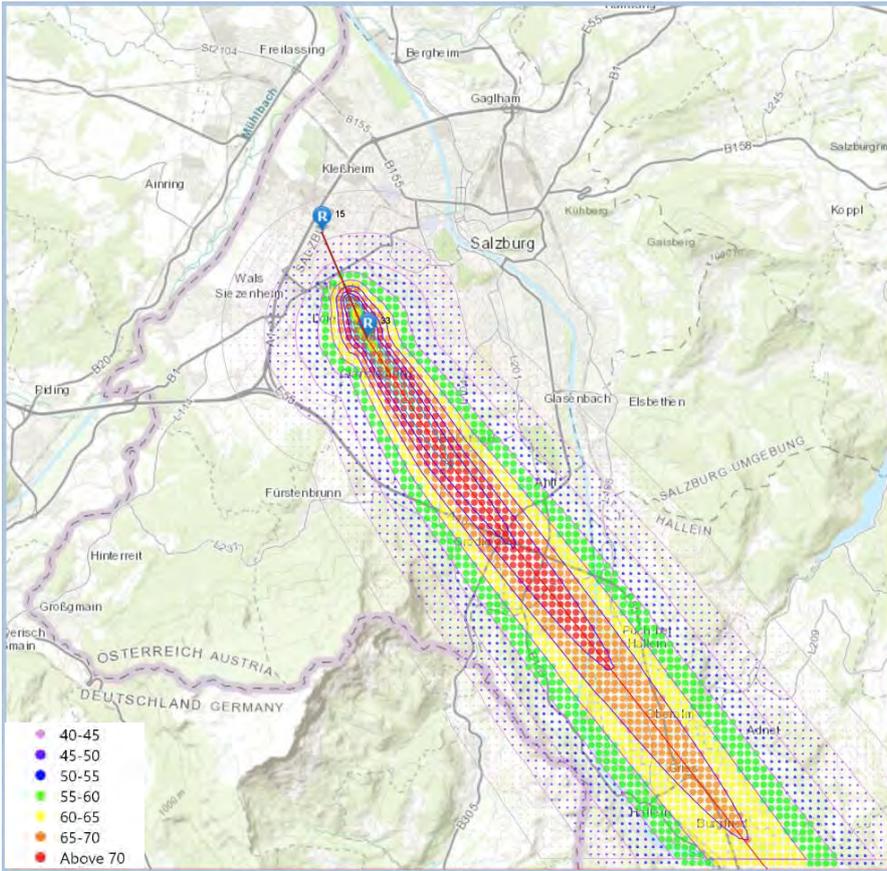


ABBILDUNG 26: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 55 DB

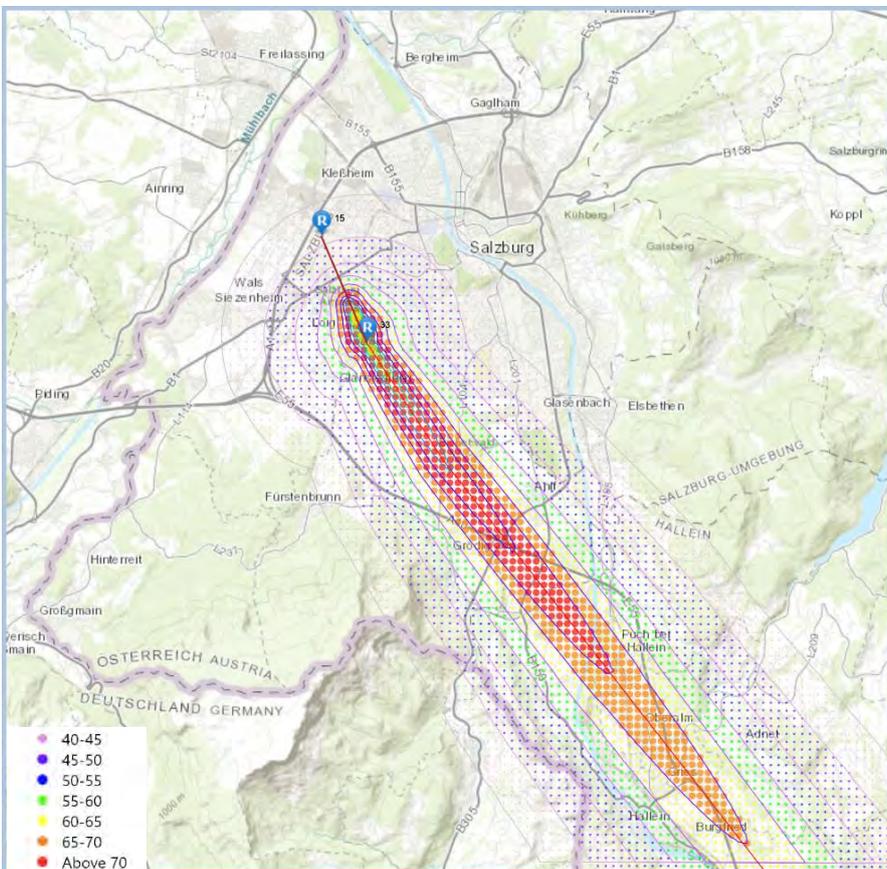


ABBILDUNG 27: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 65 DB

RNP AR Z RWY 33 – A320

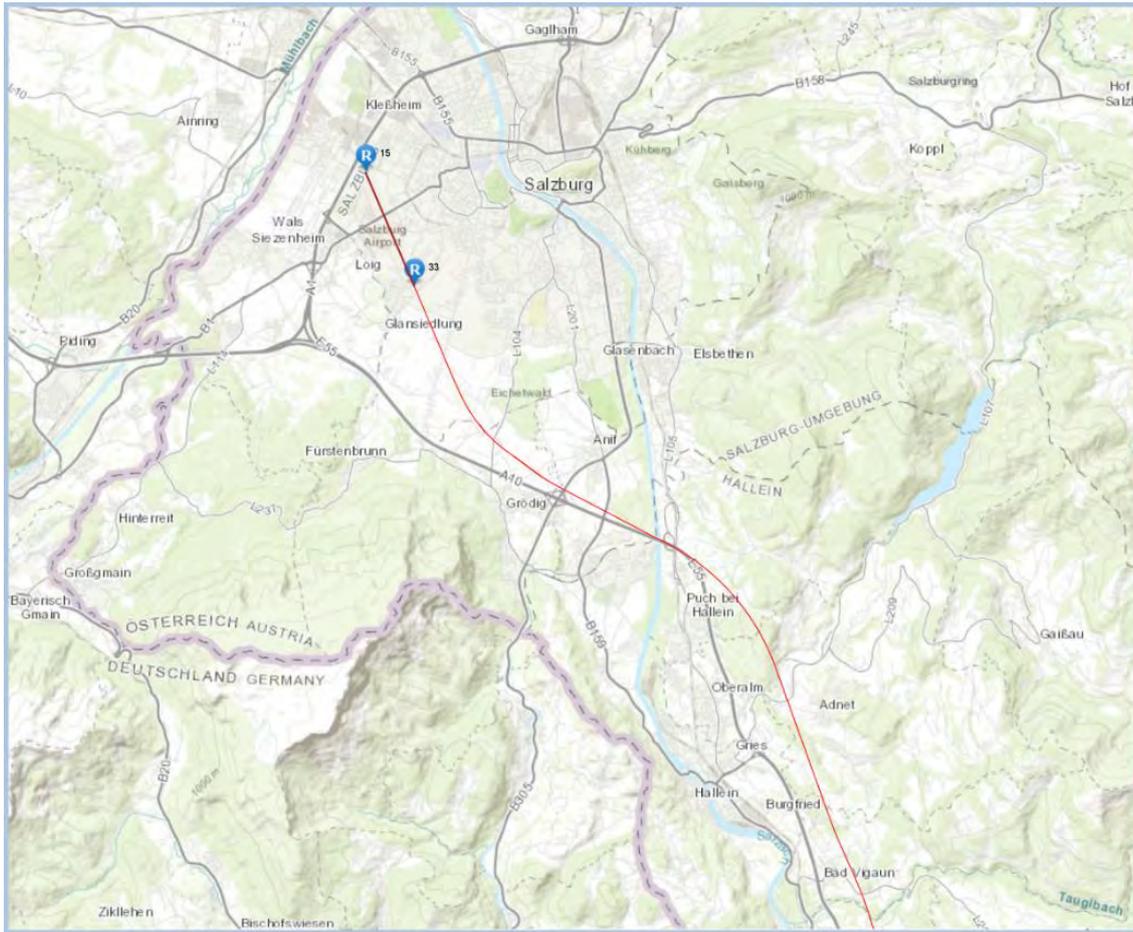


ABBILDUNG 28: ARRIVAL ZUR BERECHNUNG – RNP AR Z RWY 33

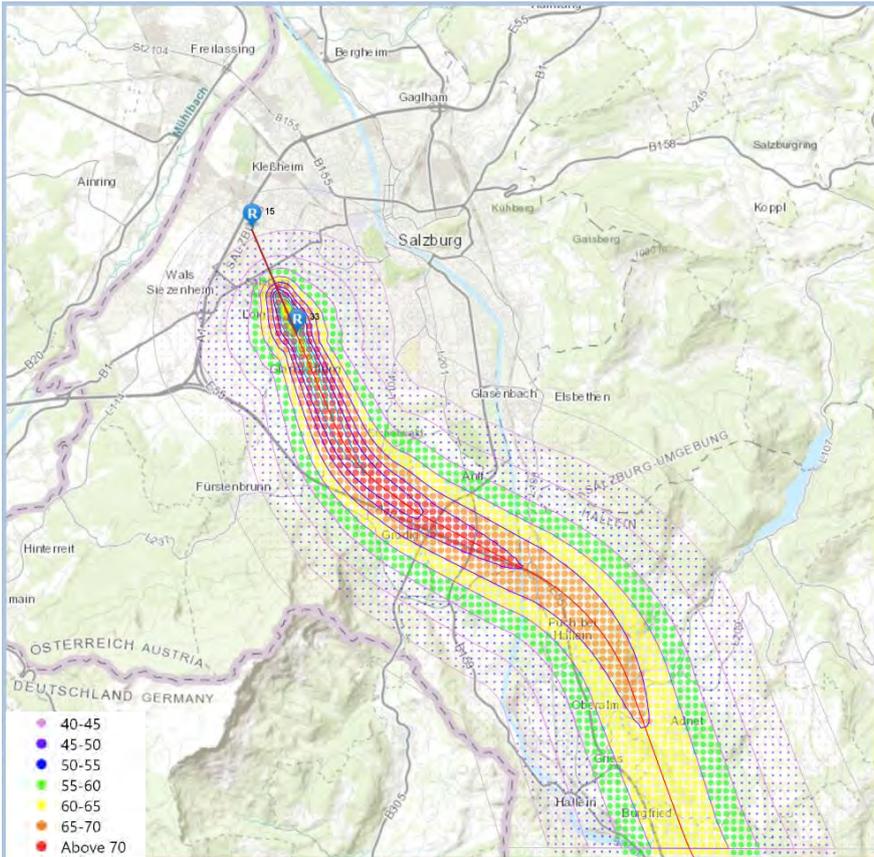


ABBILDUNG 29: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 55 DB

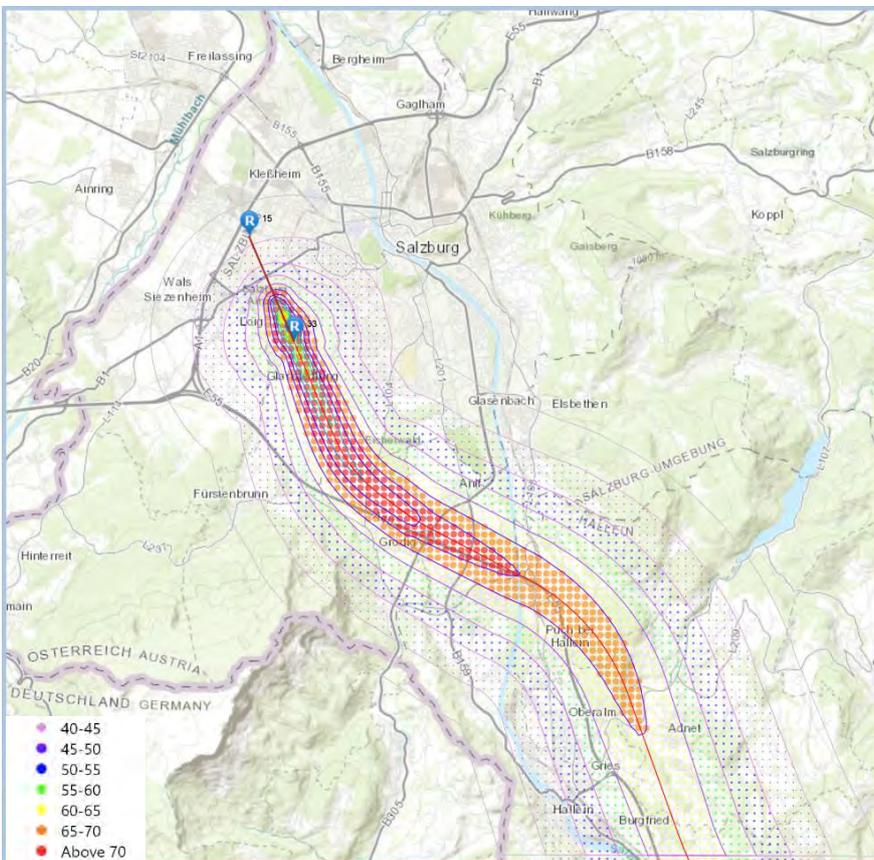


ABBILDUNG 30: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 65 DB

CIRCLING RWY 33 – A320

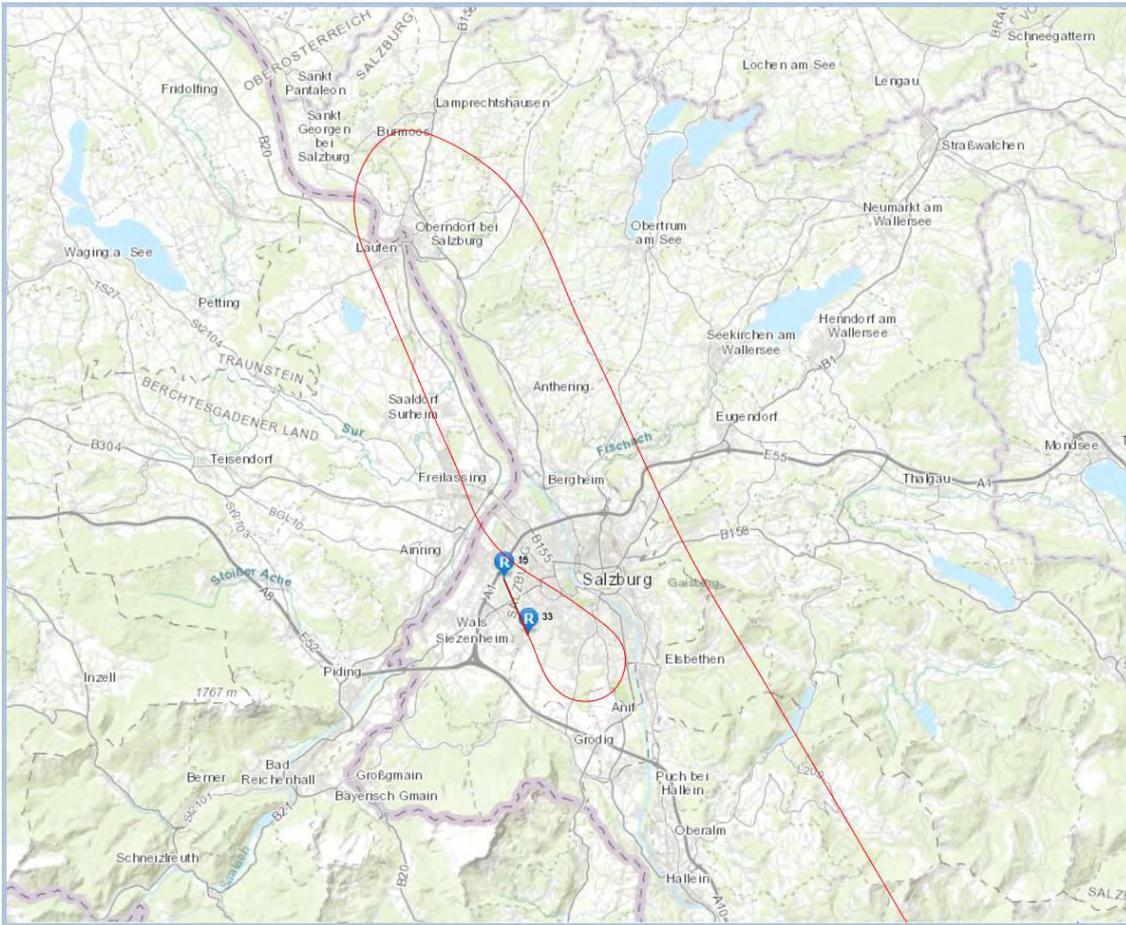


ABBILDUNG 31: ARRIVAL ZUR BERECHNUNG – CIRCLING RWY33 – TATSÄCHLICHER FLUG

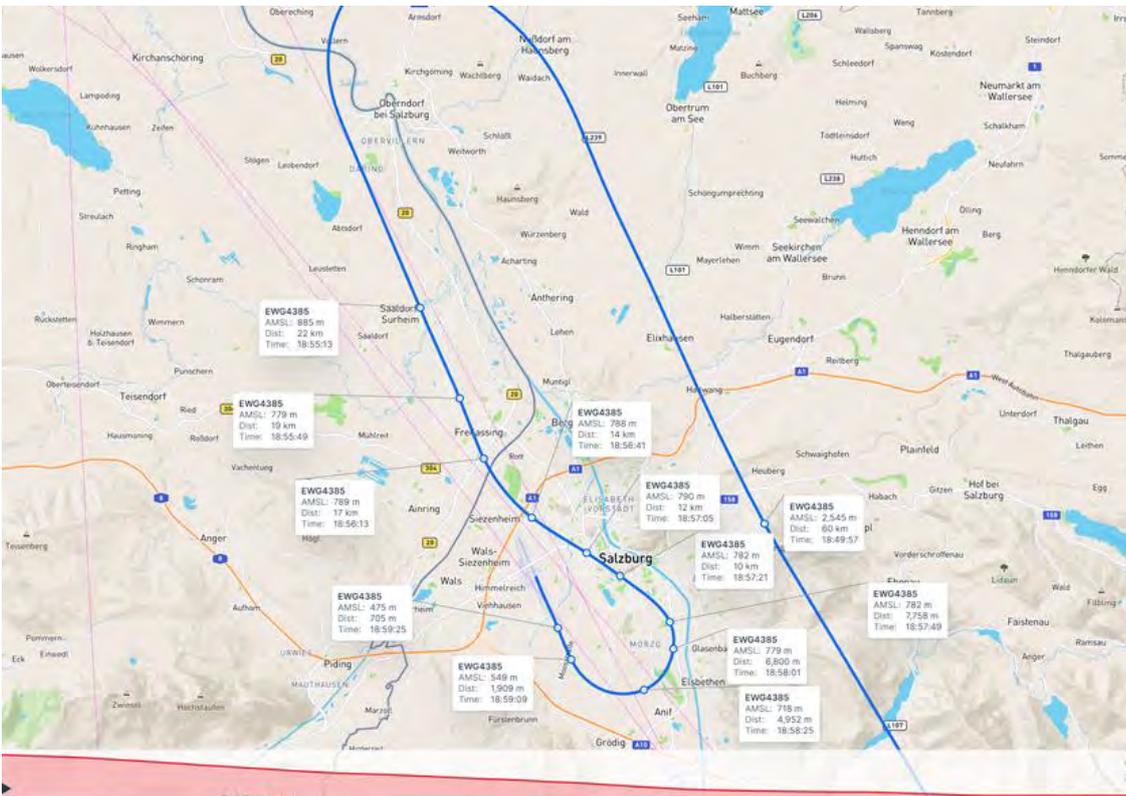


ABBILDUNG 32: ANOMS RADAR DATA – CIRCLING RWY 33 – EWG4385 A320 – 19.8.2022 – FLUG VOM SÜDEN

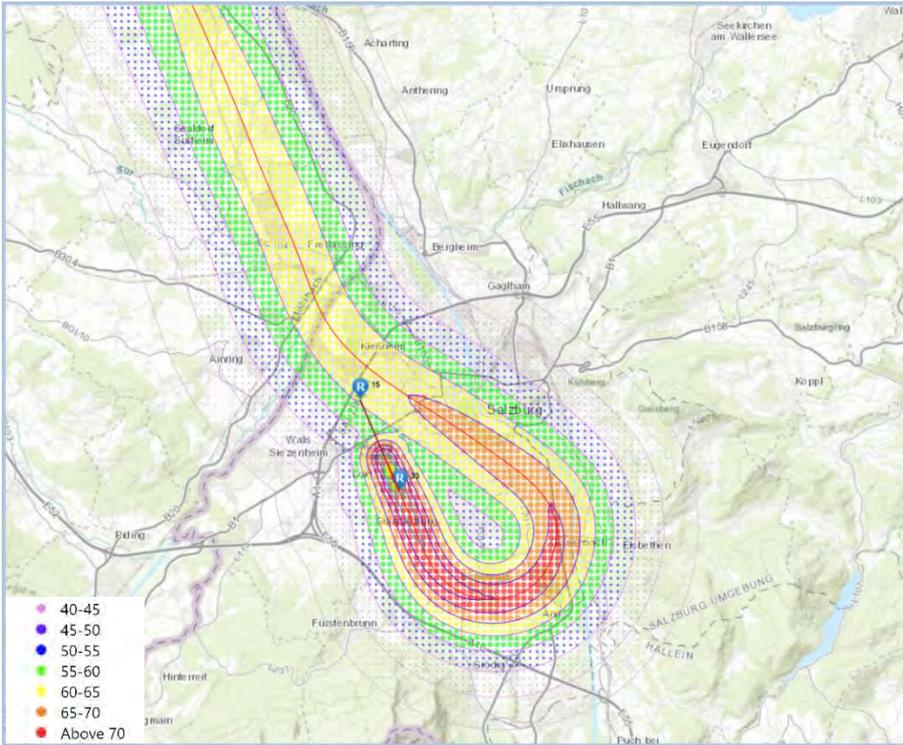


ABBILDUNG 33: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 55 DB

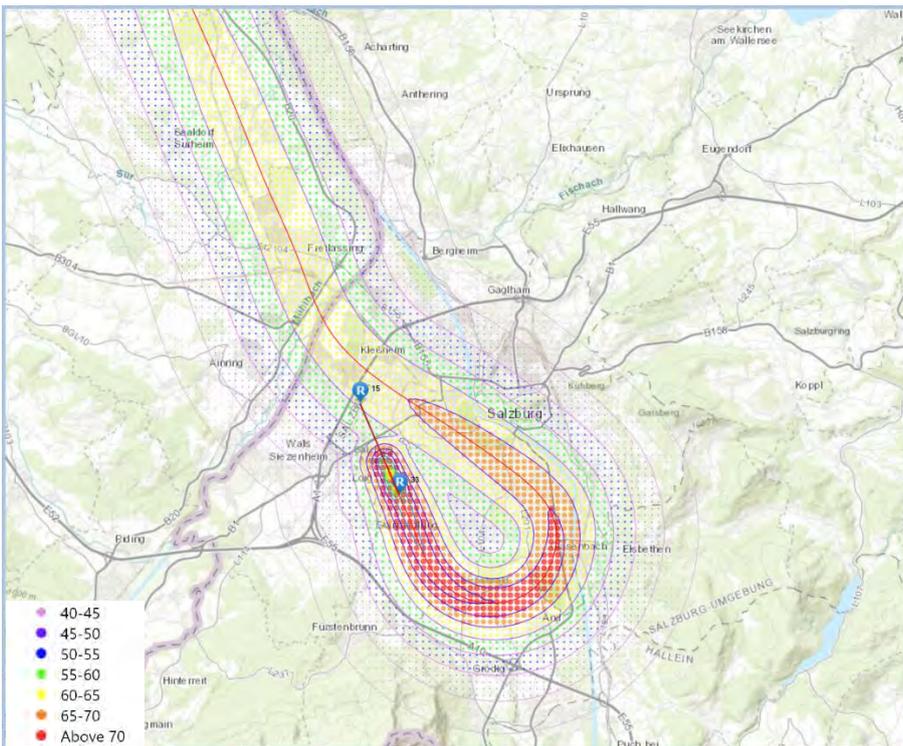


ABBILDUNG 34: LÄRMKONTUREN UND BETROFFENHEIT GRÖßER ALS 65 DB

9.5 APPROACHES im Vergleich

Die Vergleiche in den zuvor dargestellten Berechnungen liegen zwischen tatsächlichen Flügen (Radardaten) und vorgeschlagenen, neu erstellten Verfahren. Verwendet wurden die aktuellen Anflüge Visual Approach R33, neues Verfahren RNP T RWY 33, aktuelles Verfahren RNP AR Z RWY 33 and das Circling RWY 33 - mit den Lärmpegeln an den unterschiedlichen Referenzpunkten (siehe Tabellen).

TABELLE 6 - UNTERSCHIEDLICHE LÄRMPEGEL IM BEREICH HALLEIN

	Hallein Landesklinik Lat 47.685316 / Lon 13.112665	Hallein Innenstadt Lat 47.680666 / Lon 13.0931359
Flug	LAmaz	LAmaz
Geflogen als	Lärmpegel (dB)	Lärmpegel (dB)
Visual RWY 33 #1 – EWG4383	60 dB	45 – 50 dB
Visual RWY 33 #2 – EWG7WM	60 – 65 dB	55 – 60 dB
RNP T RWY 33 (new)	65 – 70 dB	55 – 60 dB
RNP AR Z RWY 33 via ETROK	55 – 60 dB	45 – 50 dB
Circling RWY 33 – EWG4385	Below 40 dB	Below 40 dB

TABELLE 7 - UNTERSCHIEDLICHE LÄRMPEGEL IN DEN BEREICHEN ANIF, NIEDERALM, TAXACH-RIF UND GRÖDIG

	Grödig Zentrum Lat 47.738722 Lon 13.037176	Anif Zentrum Lat 47.749599 Lon 13.064309	Niederalm Zentrum Lat 47.727714 Lon 13.0628469	Taxach - Rif Zentrum Lat 47.726715 Lon 13.070111
Flug	LAmaz	LAmaz	LAmaz	LAmaz
Geflogen als	Noise level (dB)	Noise level (dB)	Noise level (dB)	Noise level (dB)
Visual RWY33 #1 – EWG4383	65 – 70 dB	50 – 55 dB	60 – 65 dB	60 – 65 dB
Visual RWY33 #2 – EWG7WM	70 dB	50 dB	65 – 70 dB	60 – 65 dB
RNP T RWY 33 (new)	55 - 60 dB	55 – 60 dB	70 dB	70 dB
RNP AR Z RWY 33 via ETROK	60 dB	55 – 60 dB	55 – 60 dB	60 – 65 dB
Circling RWY 33 – EWG4385	50 – 55 dB	60 – 65 dB	40 – 45 dB	40 – 45 dB

TABELLE 8 - UNTERSCHIEDLICHE LÄRMPEGEL IM BEREICH SALZBURG

	Salzburg Hildebrandtgasse Lat 47.781972 / Lon 13.063092	Salzburg Neutorstrasse Lat 47.797601 / Lon 13.033411
Flug	LAmaz	LAmaz
Geflogen als	Lärmpegel (dB)	Lärmpegel (dB)
Visual RWY33 #1 – EWG4383	Below 45 dB	Below 45 dB
Visual RWY33 #2 – EWG7WM	Below 40 dB	45 dB
RNP T RWY 33 (new)	Below 40 dB	Below 40 dB
RNP AR Z RWY 33 via ETROK	Below 40 dB	Below 40 dB
Circling RWY 33 – EWG4385	65 – 70 dB	65 – 70 dB

Bürger- und Bürgerinnen-Beirat LOWS

Zusammenfassung der Evaluierungsergebnisse zu RNP T RWY 33 (Neu)

26.09.2022



Streckenführung bei Südanflügen auf RWY 33



austro
CONTROL



Streckenführung bei Südanflügen auf RWY 33



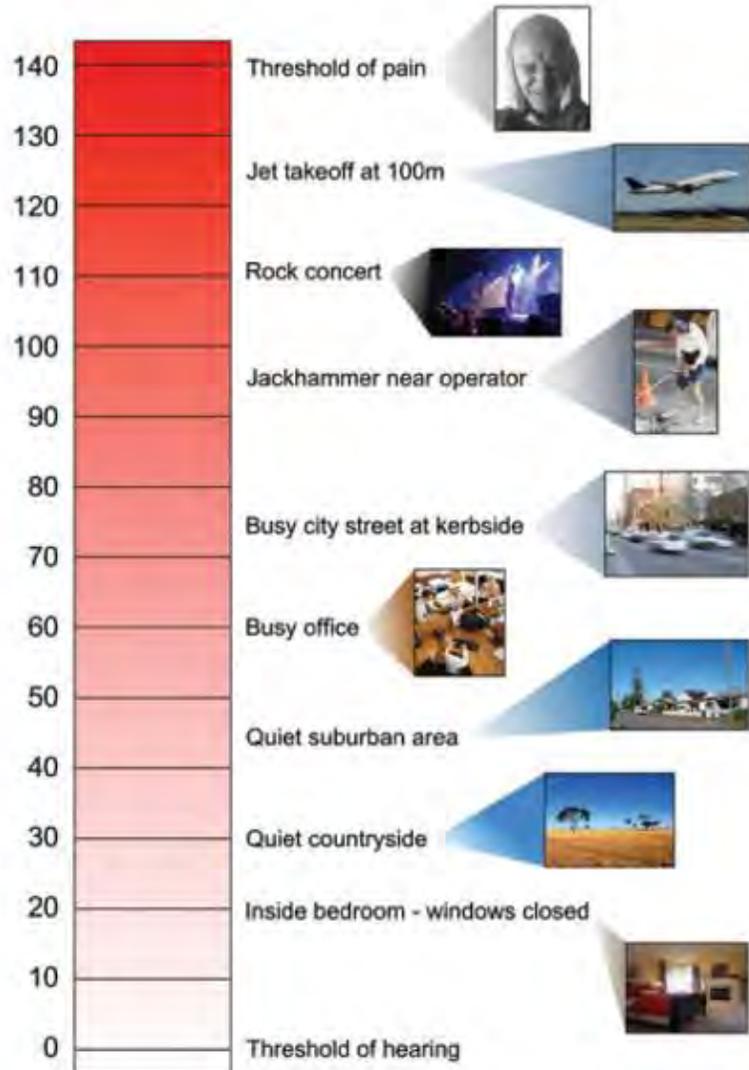
- Die verschiedenen Anflüge haben (höchst) unterschiedliche Flugtrassen
 - Circling RWY 33 ist im Bereich Hallein (Anflug zum ILS RWY 15) zu vernachlässigen, im Bereich Taxach-Rif, Niederalm und Anif ist der Circling-Abschnitt der relevante.
 - Alle anderen Anflüge haben im Bereich Hallein die größte laterale Streuung, im Bereich Taxach-Rif, Niederalm und Anif wird diese immer kleiner.
 - Visual Approaches fliegt EWG tlw. (fast) entlang des Streckenverlaufs von RNP AR Z RWY 33, es gibt aber eine große Streuung der Flugwege aufgrund von Sichtbedingungen
- Auch die Flughöhen variieren:

	Grödig Zentrum	Anif Zentrum	Niederalm Zentrum	Taxach – Rif Zentrum	Hallein
	QUERAB	QUERAB	QUERAB	QUERAB	QUERAB
Flug	Überflugshöhe	Überflugshöhe	Überflugshöhe	Überflugshöhe	Überflugshöhe
Geflogen als	Meter / Fuß	Meter / Fuß	Meter / Fuß	Meter / Fuß	Meter / Fuß
Visual RWY 33 #1 – EWG4383	770m / 2526ft	870m / 2854ft	980m / 3215ft	1050m / 3445ft	1200m / 3937ft
Visual RWY 33 #2 – EWG7WM	700m / 2297ft	740m / 2428ft	800m / 2625ft	850m / 2789ft	908 / 2979ft
RNP T RWY 33 (new)	Ca. 777m / 2550ft	Ca. 777m / 2550ft	Ca. 902m / 2960ft	Ca. 945m / 3100ft	MIN 1280m / 4200ft
RNP AR Z RWY 33 via ETROK	Ca. 762m / 2500ft	MIN 808m / 2650ft	Ca. 884m / 2900ft	MIN 975m / 3200ft	MIN 1280m / 4200ft
Circling RWY 33 – EWG4385	650m / 2133ft	735m / 2411ft	680m / 2231ft	680m / 2231ft	3150m / 10335ft

Häufige Geräuschquellen und deren typische Lautstärke



Indicative A-weighted decibel (dBA) noise levels



Quellen:

Purdue University &
EPA (Environmental Protection Agency, Noise Guide 2000)

Decibel Level	comment
150	Eardrum rupture
140	
130	
120	Painful. 32 times as loud as 70 dB.
110	Average human pain threshold. 16 times as loud as 70 dB.
100	8 times as loud as 70 dB. Serious damage possible in 8 hr exposure
90	4 times as loud as 70 dB. Likely damage 8 hr exp
80	2 times as loud as 70 dB. Possible damage in 8 h exposure.
70	Arbitrary base of comparison. Upper 70s are annoyingly loud to some people.
60	Half as loud as 70 dB. Fairly quiet
50	One-fourth as loud as 70 dB.
40	One-eighth as loud as 70 dB.
30	One-sixteenth as loud as 70 dB. Very Quiet
20	
10	Barely audible

Normales Sprechen: 55dB
Vogelgezwitscher: 50dB
Leichter Regen: 45dB
Flüstern: 35dB
Ruhige Wohnung: 30 dB
Atemgeräusch: 25dB

Fluglärmentwicklung bei Südanflügen auf RWY 33 im Vergleich



	Salzburg Hildebrandtgasse	Salzburg <u>Neutorstrasse</u>
	Lat 47.781972 / Lon 13.063092	Lat 47.797601 / Lon 13.033411
Flug	<u>LAmox</u>	<u>LAmox</u>
Geflogen als	Lärmpegel (dB)	Lärmpegel (dB)
Visual RWY33 #1 – EWG4383	Below 45 dB	Below 45 dB
Visual RWY33 #2 – EWG7WM	Below 40 dB	45 dB
RNP T RWY 33 (<u>new</u>)	Below 40 dB	Below 40 dB
RNP AR Z RWY 33 via ETROK	Below 40 dB	Below 40 dB
<u>Circling</u> RWY 33 – EWG4385	65 – 70 dB	65 – 70 dB

	Grödig Zentrum	Anif Zentrum	Niederalm Zentrum	Taxach - Rif Zentrum	Hallein Landesklinik	Hallein Innenstadt
	Lat 47.738722 Lon 13.037176	Lat 47.749599 Lon 13.064309	Lat 47.727714 Lon 13.0628469	Lat 47.726715 Lon 13.070111	Lat 47.685316 Lon 13.112665	Lat 47.680666 Lon 13.0931359
Flug	LAmox	LAmox	LAmox	LAmox	LAmox	LAmox
Geflogen als	Noise level (dB)	Noise level (dB)	Noise level (dB)	Noise level (dB)	Lärmpegel (dB)	Lärmpegel (dB)
Visual RWY33 #1 – EWG4383	65 – 70 dB	50 – 55 dB	60 – 65 dB	60 – 65 dB	60 dB	45 – 50 dB
Visual RWY33 #2 – EWG7WM	70 dB	50 dB	65 – 70 dB	60 – 65 dB	60 – 65 dB	55 – 60 dB
RNP T RWY 33 (<u>new</u>)	55 - 60 dB	55 – 60 dB	70 dB	70 dB	65 – 70 dB	55 – 60 dB
RNP AR Z RWY 33 via ETROK	60 dB	55 – 60 dB	55 – 60 dB	60 – 65 dB	55 – 60 dB	45 – 50 dB
<u>Circling</u> RWY 33 – EWG4385	50 – 55 dB	60 – 65 dB	40 – 45 dB	40 – 45 dB	Below 40 dB	Below 40 dB

Vorteile von RNP T RWY 33

- Im Vergleich zum Circling RWY 33:
 - ca. 55 Kilometer bzw. ca. 30 Nautische Meilen kürzere Flugstrecke.
 - dadurch bis zu 250 Kilogramm Treibstoffersparnis (A320)
 - und auch deutlich geringere Schadstoffemissionen
 - Streuung von Sichtanflügen nach Westen wird eingedämmt
 - Ermöglichung von Südanflügen auf RWY 33 auch bei schlechteren Wetterbedingungen:

Wetterdaten LOWS	Wolkenuntergrenze zwischen 1800 Fuß (DA(H) RNP AR Z RWY 33) und 2200Fuß (voraussichtliche DA(H) für den geplanten RNP T RWY 33)			
Ø der Jahre 2012 - 2021	Quartal 1	Quartal 2	Quartal 3	Quartal 4
% der normalen Betriebszeiten	3,86 %	1,38 %	1,09 %	2,83 %

Zu 65,5 % herrschten 2012 – 2021 in LOWS Windstärken von max. 5 Knoten, wobei Anflüge auf RWY 33 möglich sind.

Zu 1,5 % kam der Wind mit mehr als 10 Knoten aus 290-010 Grad, was nur Anflüge auf RWY 33 zulässt. Während dieser Zeit ließe RNP T RWY 33 das Circling über der Stadt Salzburg vermeiden.

Prognose Nutzungshäufigkeit von RNP T RWY 33

Verkehrszahlen Anflüge aus Süden

(Ausgenommen Airlines mit Autorisierung für RNP AR Z RWY 33)



Anflüge LOWS aus Süden 6 verkehrsreichste Monate 2019	Jan 2019	Feb 2019	Mar 2019	Jul 2019	Aug 2019	Dez 2019
Geflogen als	Commercial Jets (Airliner) – Nutzung von RNP T RWY33 (neu) zu erwarten					
Anflüge gesamt	13	18	34	175	187	63
Anflüge RWY 15	12	16	28	154	175	62
Anflüge RWY 33	1	2	6	21	12	1
Davon Circling RWY 33	0	1	2	6	2	0

Anflüge LOWS aus Süden 6 verkehrsreichste Monate 2019	Jan 2019	Feb 2019	Mar 2019	Jul 2019	Aug 2019	Dez 2019
Geflogen als	Business Jets und Regional Jets – Nutzung von RNP T RWY33 (neu) NICHT zu erwarten					
Anflüge gesamt	34	38	31	74	97	35
Anflüge RWY 15	30	32	25	54	76	33
Anflüge RWY 33	4	6	6	20	21	2
Davon Circling RWY 33	3	1	2	2	0	1

Prognose Nutzungshäufigkeit von RNP T RWY 33

Verkehrszahlen Anflüge aus Süden inkl. EWG-Aufstockung 2022

- (1) Berechnungen anhand der Wetterdaten 2012 - 2021 (siehe Seite 6)
- (2) Analyse der tatsächlich 2019 geflogenen Sichtanflüge (siehe Seiten 9 und 10)

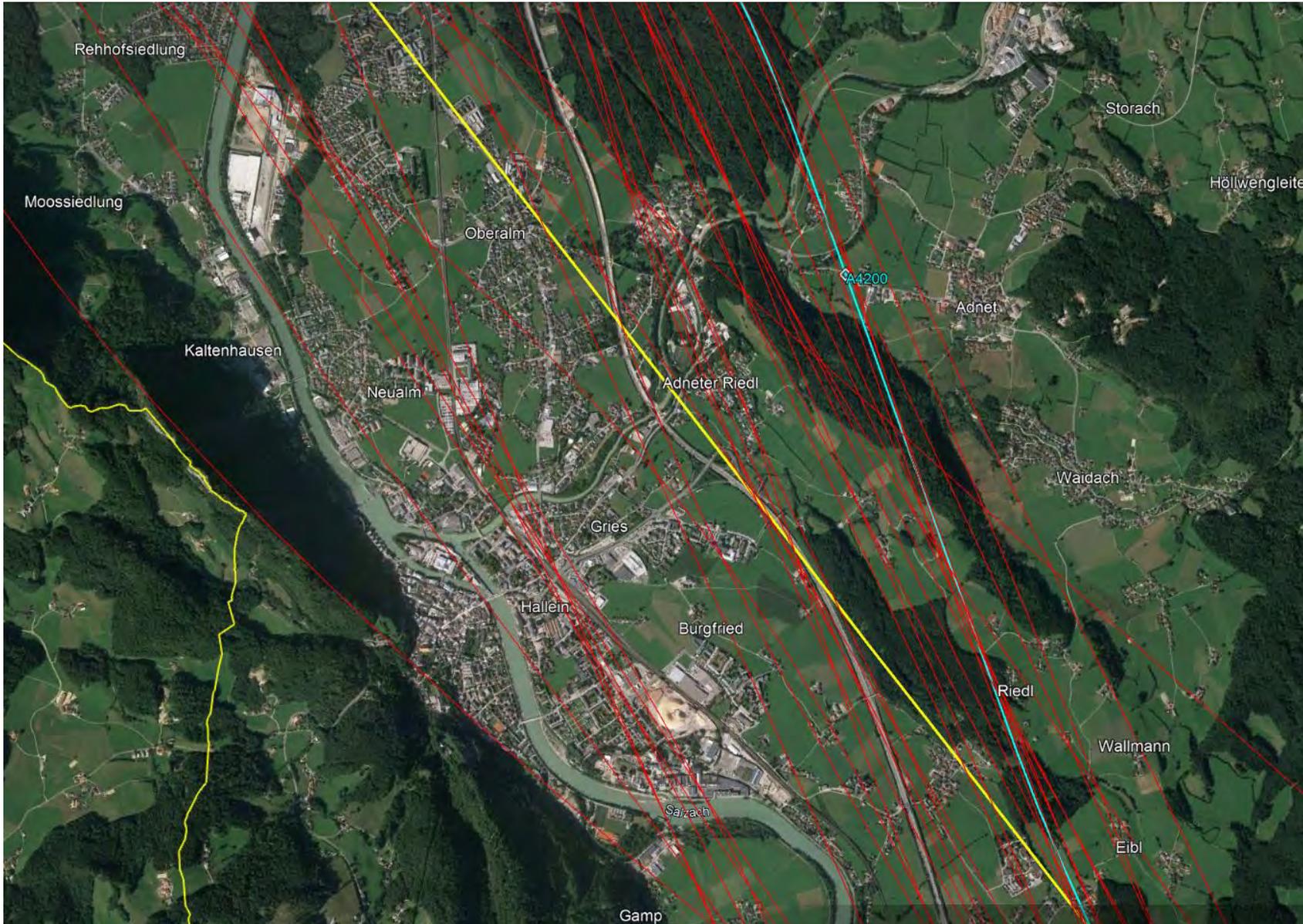


Anflüge LOWS aus Süden 6 verkehrsreichste Monate 2019	Jan 2019	Feb 2019	Mar 2019	Jul 2019	Aug 2019	Dez 2019
Geflogen als	Commercial Jets (Airliner) – hohe Nutzungswahrscheinlichkeit v. RNP T RWY33					
Anflüge gesamt	21	26	43	206	229	72
Neuer EWG-Flugplan	+8	+8	+9	+31	+42	+9
Anflüge RWY 15	12	16	28	154	175	62
Anflüge RWY 33	1	2	6	21	12	1
Davon Circling RWY 33	0	1	2	6	2	0
APPs RWY 15 & neue EWG-Flüge	20	24	37	185	217	71
Flüge gemäß Wolkenuntergrenzen & Wind auf RNP T RWY 33 statt RWY 15 möglich (1)	0,50	0,61	0,94	1,32	1,55	1,32
Sichtanflüge RWY 33 östlich der RNP T RWY 33-Trasse im Bereich Grödig/Anif (2)	0	1	4	12	10	1
Sichtanflüge RWY 33 östlich der RNP T RWY 33-Trasse im Bereich Hallein (2)	-	-	3	3	5	1

Sichtanflüge Airlines RWY 33 (6 verkehrsstärkste Monate 2019)



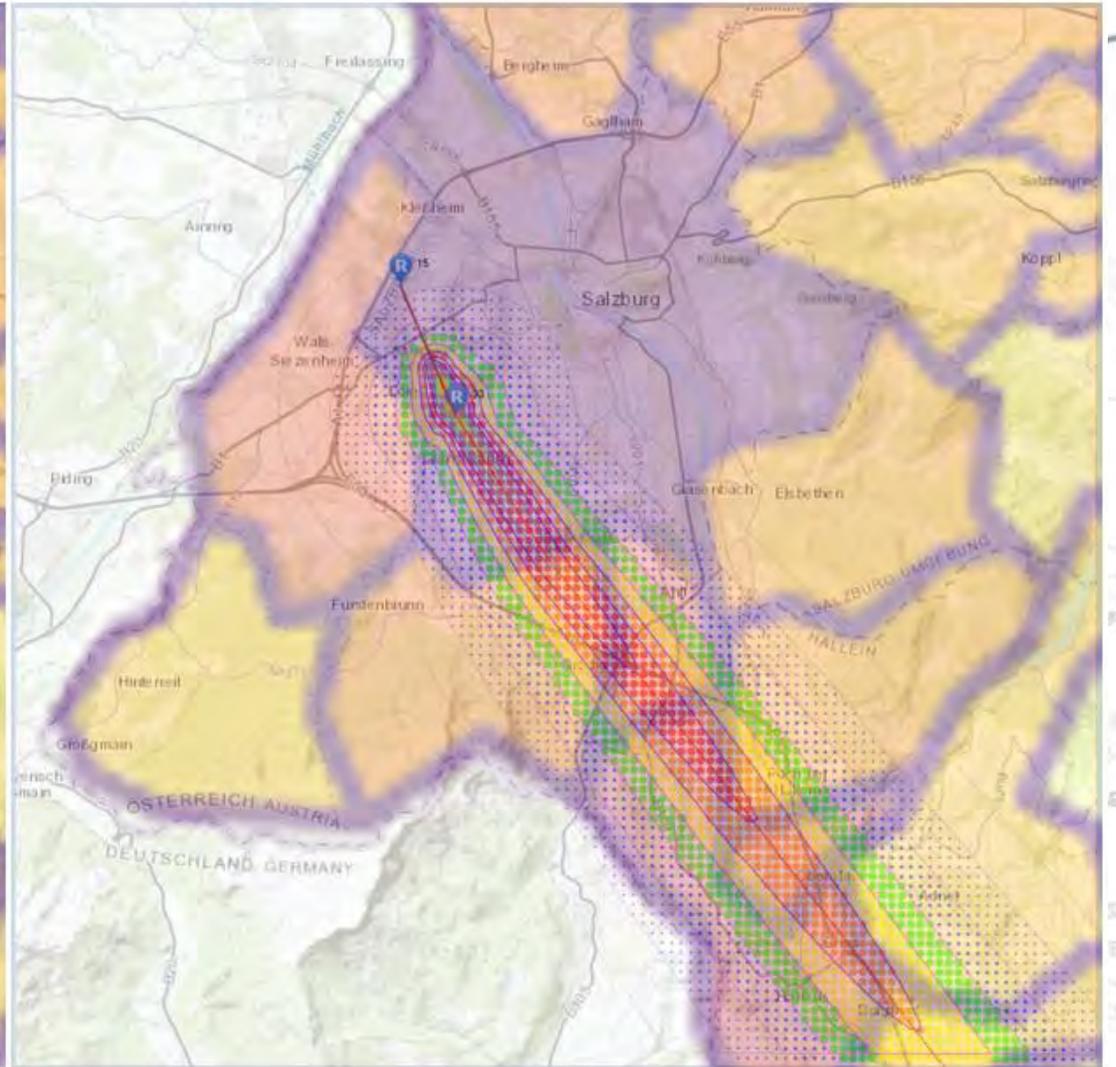
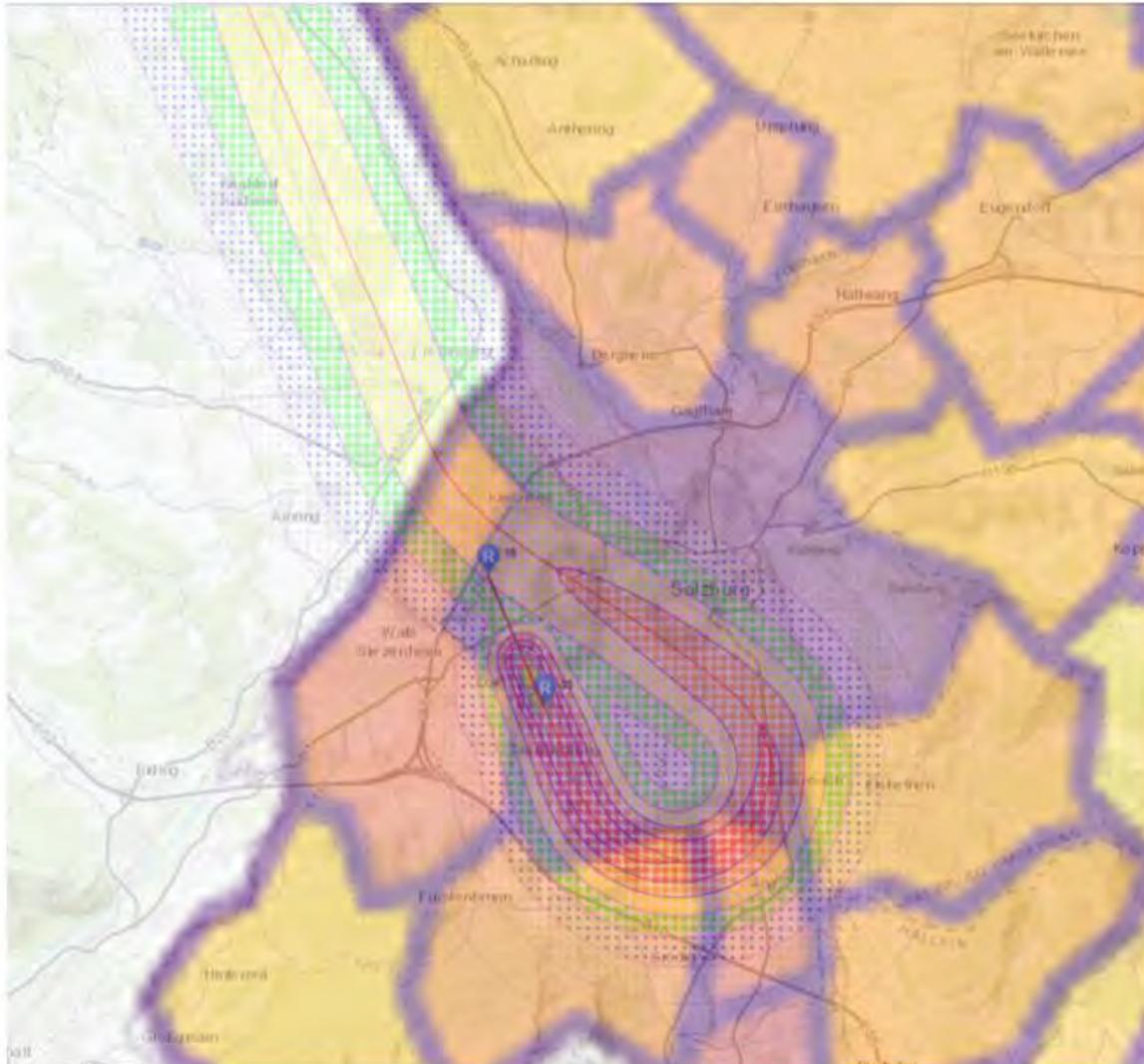
Sichtanflüge Airlines RWY 33 (6 verkehrsstärkste Monate 2019)



Mögliche Verlagerung von Lärmbelastung aus dichtest besiedeltem Gebiet

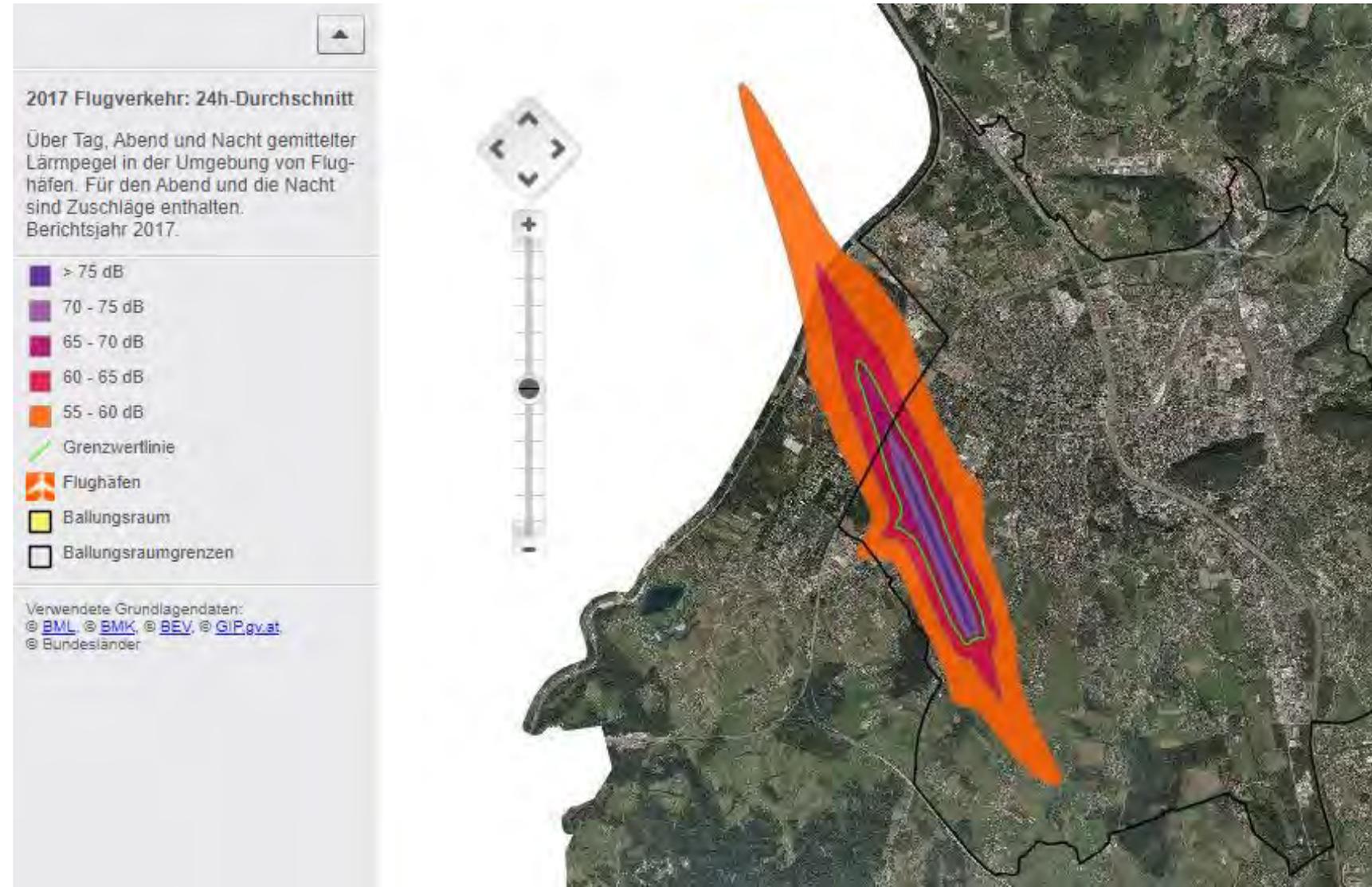
CIRCLING RWY 33 – A320

RNP T RWY 33 (NEW) – A320



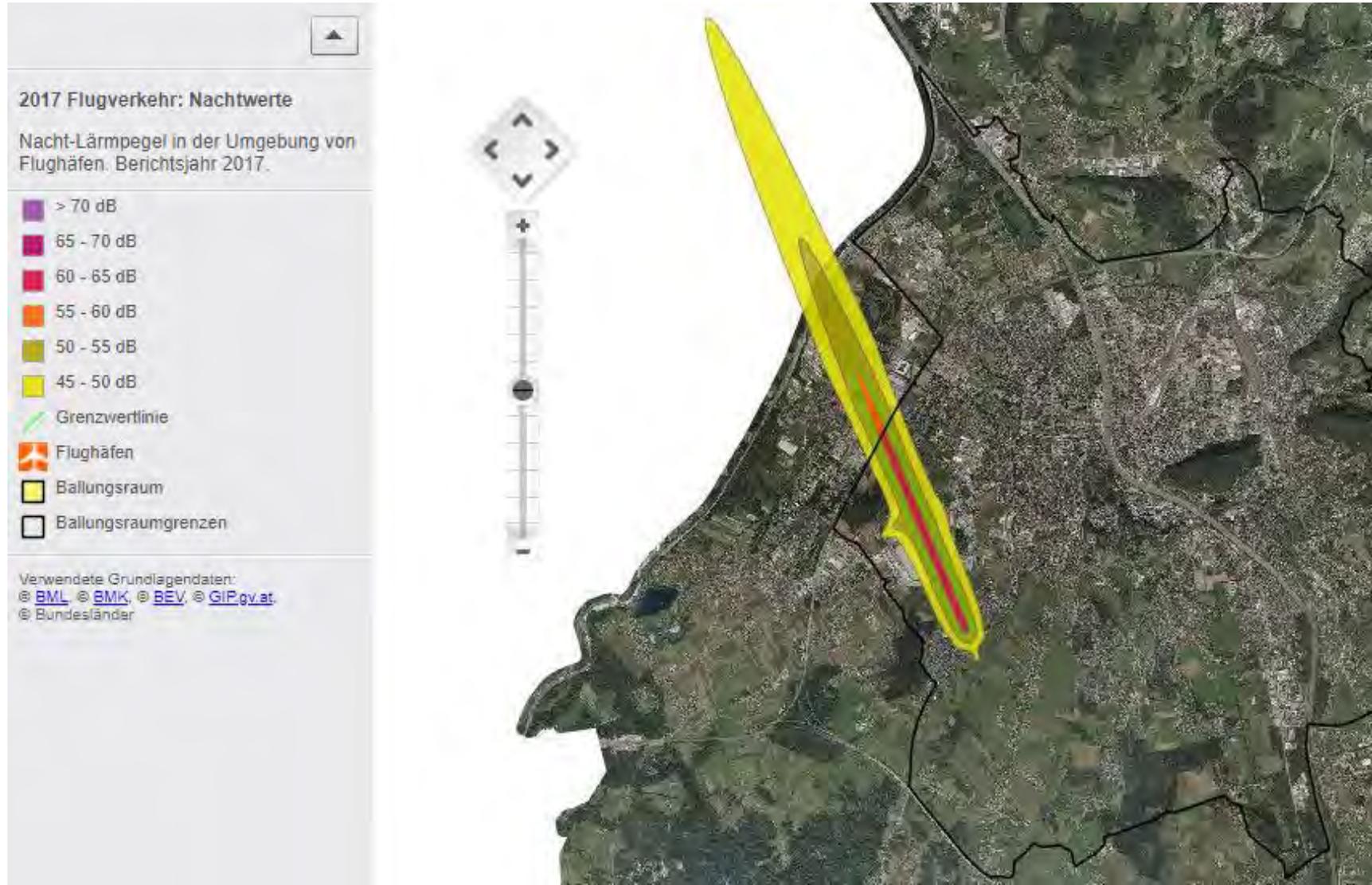
Mögliche Verlagerung von Lärmbelastung aus stark lärmbeeinträchtigtem Gebiet

Lärmkarten des BMK 2017: 24h-Durchschnitt



Mögliche Verlagerung von Lärmbelastung aus stark lärmbeeinträchtigtem Gebiet

Lärmkarten des BMK 2017: Nachtdurchschnitt



Mögliche Verlagerung von Lärmbelastung aus stark lärmbeeinträchtigtem Gebiet

austro
CONTROL



Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Karin Kern-Zöch, ACG

Environment, Emissions & Communication



DIENSTANWEISUNG NR. 05/ 2021

Ergeht an: O, OA, OAA, V, VA
Zur Info: G, BL, IKS, GR, GP, GU, SAS

Betrifft: Flugverkehrsplanung, Betriebszeitenregelung

Mit Bescheid des BMK vom Oktober 1997 wurde die tägliche **Betriebszeit von 06.00 bis 23.00 Uhr Ortszeit** genehmigt.

Wird ein Flug angemeldet, erfolgt seitens Schedule Coordination Austria und Aviation Services (VA) bereits eine Vorab-Prüfung, ob das Luftfahrzeug den Lärmbestimmungen für den Flughafen Salzburg entspricht. Details dazu siehe Pkt. 2 der „Allgemeinen Festlegungen“.

Tagesaktuell können über die Abteilung Airport Operations Verfrühungen und Verspätungen gemäß § 5 der Zivilflugplatz-Betriebsordnung beantragt bzw. genehmigt werden. Dabei wird wie folgt vorgegangen:

Handhabung von Verspätungen / Verfrühungen

1. Lebensrettende **Ambulanzflüge** oder **Flüge zum Transport von Organtransplantaten** dürfen bei rechtzeitiger Anmeldung auch außerhalb der Betriebszeit operieren.
2. Der diensthabende Airside Operations Duty Manager (ADM) ist berechtigt, verspätete **Landungen bis 23:30 Uhr** und **verfrühte Landungen ab 05:45 Uhr** zu genehmigen. Für Landungen nach 23:30 Uhr ist eine Genehmigung von Bereichsleiter O einzuholen, wenn nicht erreichbar, ist GF zu kontaktieren.
3. Der diensthabende Airside Operations Duty Manager (ADM) ist berechtigt, verspätete **Starts von gewerblichen Flügen bis 22:50 Uhr (Blockzeit)** zu genehmigen. Für **Starts nach 22:50 Uhr** ist eine Genehmigung von den Bereichsleitern O einzuholen, wenn nicht erreichbar, ist GF zu kontaktieren.
4. **Verspätete Starts (bis 22:50 Uhr Blockzeit) und Landungen (bis 23:00 Uhr) von nicht gewerblichen Flügen** sowie **Starts zwischen 06:00 Uhr und 07:00 Uhr** sind vom diensthabenden ADM im **Einzelfall** zu genehmigen.

Pflichten des ADM

1. Unmittelbar nach Durchführung von Flügen außerhalb der Betriebszeit sind die **Flugnummer**, der **Verspätungsgrund** und die **Lande- oder Startzeit** per **SMS** an die im beiliegenden **Verteiler A** angeführten Adressaten zu senden. Bei **fehlender Flugnummer** muss der **Name der Airline bzw. der Firma** angeführt werden. Die **Bekanntgabe des Kennzeichens** ist aus Datenschutzgründen nicht erlaubt. Eine **gleichartige Verständigung** hat auch für **alle Starts nach 22.00 Uhr** zu erfolgen.
2. Das beiliegende Formular **„INFORMATION – Ungeplante Flugbewegungen nach 23.00 Uhr lokal“** ist vom diensthabenden ADM auszufüllen und noch vor Dienstende an die Adressen des beiliegenden **Verteilers B** per Mail als PDF-Format zu versenden. Weiters ist das Formular an das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Abteilung IV/L3 (Luftfahrt-Infrastruktur), per E-Mail l3@bmk.gv.at, zu senden.
3. Anfragen über **Starts oder Landungen nach 23.00 Uhr** die **abgelehnt** wurden, sind noch vor Dienstende an die Adresse des **Verteilers A** per Email zu versenden.

Allgemeine Festlegungen

1. **Gewerbliche Flüge** im Sinne dieser Dienstanweisung sind **Linien- und Charterflüge** sowie Flüge der **Allgemeinen Luftfahrt** mit **Flugnummer** oder der Bezeichnung „N“ im **ATC-Flugplan**. Alle anderen Flüge sind nicht **gewerblich**.
2. Luftfahrzeuge im gewerblichen Verkehr, deren Schallereignispegel beim Abflug 98 dB SEL gemessen bei der Lärmmessstelle 4 überschreitet, erhalten keine Landegenehmigung. Eine aktuelle Auflistung dieser Flugzeuge findet sich unter <http://www.slots-austria.com/iart/pri3/sca/uploads/data-uploads/downloads/a1%20Parameter%20and%20Principles/SZG/Ops%20hours.%20facilitation%20parameters&principles%20SZG.pdf>
3. Im Hinblick auf die Anrainerproblematik und die Gefahr einer Anzeige ist bei der Angabe von Verspätungsgründen besonders sensibel vorzugehen und zu bedenken, dass im Streitfall dargelegt werden muss, ob die Voraussetzungen des § 5 ZFBO vorgelegen sind. Ausnahmen nach § 5 Abs. 2 ZFBO sind zu vermeiden.

Diese Dienstanweisung ersetzt die Dienstanweisung 03 / 2020 sowie alle bisherigen, weiteren Regelungen und tritt mit 01. Dezember 2021 in Kraft.


Bettina Ganghofer, MA
Geschäftsführerin

Anhang

Verteilerliste A, B

Graf. Darstellung Betriebszeitenregelung

Verteilerliste von Betriebszeitenüberschreitungen:

Verteiler A:

Dir. Ganghofer Bettina, MA
Mag. Alexander Weiglhofer
Ensinger Christian
Losmann Christopher, MBA
Dr. Mitgutsch Verena
GU Umwelt
Klaus Alexander
Mag. Buchebner Susi (Bereitschaftstelefon in
Abwesenheit Klaus)

Verteiler B:

Anrainer Rupertiwinkel 1
Anrainer Rupertiwinkel 2

Öffentlichkeitsarbeit Freilassing
Stadtgemeinde Freilassing

ASA

Dir. Fr. Ganghofer Bettina, MA
Dipl.-Ing. Lipold Rudolf
Mag. Alexander Weiglhofer
Ensinger Christian
Losmann Christopher, MBA
Dr. Mitgutsch Verena
VA Verkehrsplanung
GU Umwelt
Presse Salzburg Airport

BMK

01.12.21/O/KK

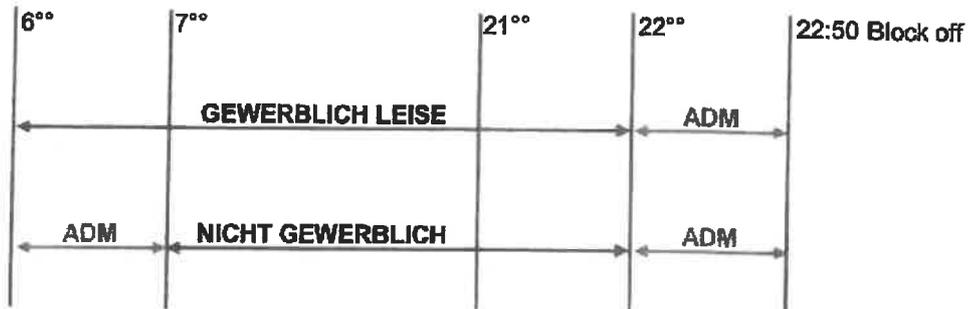
GRAFISCHE DARSTELLUNG DER BETRIEBSZEITEN

GEWERBLICHE FLÜGE GAC

= ALLE FLÜGE MIT FLUGNUMMER ODER "N" IM FLUGPLAN

NICHT GEWERBLICHE FLÜGE = ALLE ANDEREN

STARTS



LANDUNGEN



Bürger- und Bürgerinnen-Beirat LOWS

Stellungnahme zur behaupteten Anzeigepflicht der ACG bei Verstößen gegen AIC A 8/2018

26.09.2022



Besteht eine verwaltungsstrafrechtliche Anzeigepflicht der ACG – insbesondere im Zusammenhang mit AIC A 8/2018?

austro
CONTROL



- Im E-Mail vom 23.03.2022 wurde vom Strafamt der Stadt Salzburg folgende Behauptung aufgestellt:

„... dass der Bürgermeister der Landeshauptstadt Salzburg zwar zuständige Behörde für die Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren nach dem Luftfahrtgesetz ist, für die Flugsicherung und die Überwachung der Einhaltung der Luftverkehrsregeln aber die Austro Control GmbH als Behörde verantwortlich zeichnet.

Diese hat entsprechende Verstöße nach den luftfahrtrechtlichen Bestimmungen der Bezirksverwaltungsbehörde ex lege auch anzuzeigen, sofern kein gerichtlich strafbares Delikt vorliegt.“

- Bislang wurden ACG vom Strafamt der Stadt Salzburg die juristischen Grundlagen für diese Einschätzung nicht wie vereinbart übermittelt.
- Im folgenden also die Zusammenfassung der wesentlichen Punkte der von ACG Rechtsabteilung verfassten juristischen Beurteilung der Fragestellung, ob ACG eine Verpflichtung zur Anzeige von „Verstößen“ trifft.

Besteht eine verwaltungsstrafrechtliche Anzeigepflicht der ACG – insbesondere im Zusammenhang mit AIC A 8/2018?



- Keine sondergesetzlichen Pflichten der ACG zur Anzeigerstattung (etwa im LFG)
- ACG ist keine Behörde im organisatorischen Sinn, sondern mit behördlichen Funktionen nur beliehen. Nach der VfGH-Judikatur müssen in Beleihungsfällen die behördlichen Aufgaben (Kompetenzen) des Beliehenen gesetzlich geregelt sein.
- Auch die sogenannte „Anzeigepflicht“ ist in erster Linie eine Behördenaufgabe. Besteht aber keine klare gesetzliche Grundlage für eine solche Anzeigepflicht, sondern wird sie nur aus allgemeinen rechtsstaatlichen Grundsätzen abgeleitet, dann bedürfte ihre Erstreckung auf beliebene Unternehmen (ACG) einer expliziten gesetzlichen Grundlage. Diese gibt es nicht.
- Wenn, bestünde eine Anzeigepflicht nur bei Sachverhalten, die eine Verwaltungsübertretung nach § 169 LFG verwirklichen.

Luftfahrtgesetz, Strafbestimmungen § 169 (1)

Wer

1. diesem Bundesgesetz,
2. den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen,
3. folgenden unionsrechtlichen Verordnungen in der jeweils geltenden Fassung:

- a) der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (Neufassung),
- b) der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr,
- c) der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber,
- d) der Verordnung (EU) 2018/1139 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit,
- e) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben,
- f) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen,
- g) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008,
- h) der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 (Rahmenverordnung),
- i) der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 (Flugsicherungsdienste-Verordnung) sowie den aufgrund dieser Verordnung erlassenen Durchführungsverordnungen,
- j) der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 (Lufttraum-Verordnung) sowie den aufgrund dieser Verordnung erlassenen Durchführungsverordnungen,
- k) der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 (Interoperabilitäts-Verordnung) sowie den aufgrund dieser Verordnung erlassenen Durchführungsverordnungen,
- l) der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten sowie sonstiger Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und die Aufsicht hierüber,
- m) der Verordnung (EU) Nr. 73/2010 zur Festlegung der qualitativen Anforderungen an Luftfahrt Daten und Luftfahrtinformationen für den einheitlichen europäischen Lufttraum,
- n) der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 zur Festlegung eines Leistungssystems und einer Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Lufttraum,
- o) der Verordnung (EU) Nr. 2015/340 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf Lizenzen und Bescheinigungen von Fluglotsen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 805/2011 der Kommission,
- p) der Verordnung (EG) Nr. 3922/91 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt,
- q) der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft,
- r) der Verordnung (EU) Nr. 255/2010 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Verkehrsflussregelung im Flugverkehr, ABl. Nr. L 80 vom 26.3.2010 S. 10,
- s) der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91,
- t) der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 über die Rechte von behinderten Flugeisenden und Flugeisenden mit eingeschränkter Mobilität,
- u) als Luftfahrtunternehmen gegen eine der in Art. 11 und 12 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und zur Aufhebung des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36/EG, ABl. Nr. L 344 vom 27.12.2005 S. 15, genannten Verpflichtungen,
- v) als Luftfahrtunternehmen gegen eine der in Art. 20 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 festgelegten Verpflichtungen oder gegen die Verpflichtung zur Erstellung eines geeigneten Unterstützungsplanes gemäß Art. 21 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010,
- w) der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 über Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission,
- x) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008,
- y) der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung,
- z) der Verordnung (EU) Nr. 1332/2011 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen für die Nutzung des Lufttraums und gemeinsamer Betriebsverfahren für bordsseitige Kollisionswarnsysteme, ABl. Nr. 336 vom 20.12.2011 S. 20,
- aa) der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 zur Festlegung von Anforderungen und Verwaltungsverfahren in Bezug auf Flugplätze gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008,
- bb) der Verordnung (EU) Nr. 598/2014 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2002/30/EG,
- cc) der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 zur Festlegung von technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den Flugbetrieb von Drittlandsbetreibern, ABl. Nr. 133 vom 6.5.2014 S. 12,
- dd) der Verordnung (EU) 2018/395 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Ballonen sowie für die Lizenzerteilung für die Flugbesatzung von Ballonen gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139,
- ee) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Segelflugzeugen gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139,
- ff) der delegierten Verordnung (EU) 2019/945 über unbemannte Luftfahrzeugsysteme und Drittlandsbetreiber unbemannter Luftfahrzeugsysteme,
- gg) der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge,

4. den auf Grund der in Z 1 bis 3 genannten Normen erlassenen Bescheide und den darin enthaltenen Auflagen,

5. den Anordnungen der Flugsicherungsorgane oder

6. den in den auf Grund luftfahrtrechtlicher Bestimmungen zu erstellenden Handbüchern festgelegten oder genehmigten sicherheitsrelevanten Verfahren und Vorgaben

zuwiderhandelt oder zuwiderzuhandeln versucht, begeht, wenn nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 22 000 Euro zu bestrafen. Liegen erschwerende Umstände vor, so kann neben einer Geldstrafe auch eine Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen verhängt werden.



Einordnung von Verstößen gegen AIC A 8/2018 im Rahmen von §169 LFG

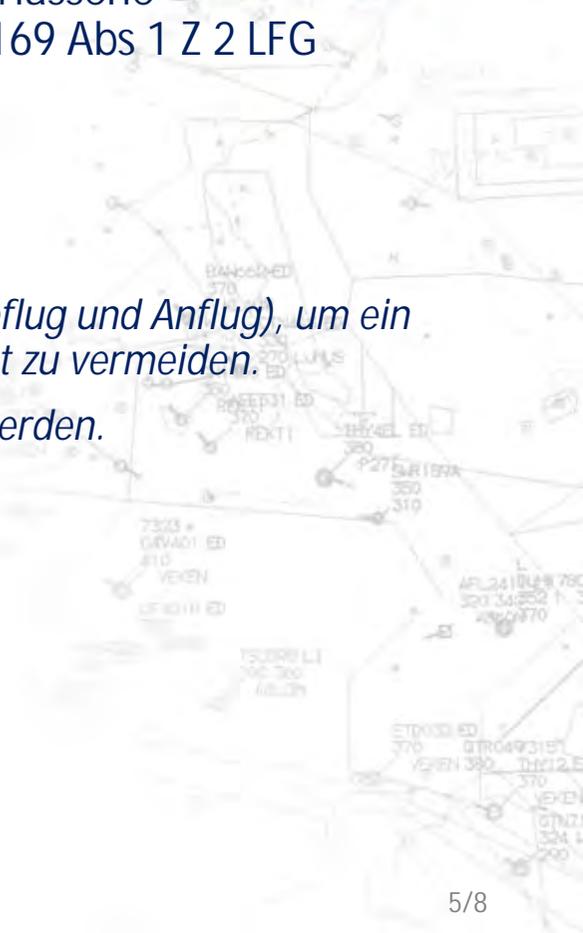
- AIC A 8/2018 könnte als aufgrund des LFG (nämlich aufgrund des § 120a LFG) erlassene Verordnung qualifiziert werden und Verstöße gegen eine solche wären nach § 169 Abs 1 Z 2 LFG verwaltungsstrafbar.
- Das AIC gibt aber nur Empfehlungen zur Lärminderung in der Platzrunde
Der Wortlaut des AIC stellt keine verbindliche Anordnung dar:

Es wird ersucht, die angeführte Platzrunde wie abgebildet zu fliegen (vor allem im Abflug und Anflug), um ein Überfliegen von dichtbesiedelten Gebieten rund um den Flughafen Salzburg möglichst zu vermeiden.

Das 'Long Pattern' entlang des Flusses Saalach soll als 'Standard Pattern' geflogen werden.

Die dargestellte Platzrunde soll geflogen werden:

- Sofern nicht anders von TWR aufgetragen
- Wenn es die Sichtverhältnisse erlauben nach VFR zu navigieren
- Wenn es die „Performance“ des Luftfahrzeuges zulässt
- Der verantwortliche Pilot mit dem Verfahren vertraut ist



Einordnung von Verstößen gegen AIC A 8/2018 im Rahmen von §169 LFG



- Auch die Formulierung im Luftfahrthandbuch Österreich (AIP Austria) LOWS AD 2.22:
 - 2.2.3. Platzrunde
 - 2.2.3.1 *Zur Verringerung des Fluglärms und zur Vermeidung des Überflugs von dichtbesiedelten Gebieten westlich des Salzburger Flughafens wird ersucht, die Platzrunde so abzufliegen, wie im AIC A 8/18 dargestellt.*stellt keine verbindliche Anordnung dar.
- Ein Abweichen von der im AIC verlautbarten lärm mindernden VFR-Platzrunde stellt daher mangels Normqualität des AIC keine Verwaltungsübertretung im Sinne des § 169 LFG dar.
- Auch § 26 Abs 1 LVR 2014 An- und Abflugverfahren
 - Beim Anfliegen, Überfliegen oder Abfliegen von Flugplätzen sind die von der zuständigen Behörde mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt und zur Verminderung von Lärmbelastigungen gegebenenfalls aufgetragenen Verfahren einzuhalten.*bietet aufgrund des fehlenden normativen Charakters des AIC A 8/2018 keine ausreichende Grundlage für die Annahme eines Verstoßes gegen die Luftverkehrsregeln

Besteht eine verwaltungsstrafrechtliche Anzeigepflicht der ACG – insbesondere im Zusammenhang mit AIC A 8/2018?

austro
CONTROL



Unter Berücksichtigung der genannten Gesetzes- und Verordnungslage besteht zum momentanen Zeitpunkt für Austro Control GmbH bei Abweichungen von der in AIC A 8/2018 verlautbarten lärmmindernden VFR-Platzrunde KEINE VERWALTUNGSSTRAFRECHTLICHE ANZEIGEPFLICHT.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Karin Kern-Zöch, ACG

Environment, Emissions & Communication

An den
Bürger- und Bürgerinnen-Beirat (BBFS)
Flughafen Salzburg
z.H. Frau Ursula König

e-mail: office@bbfs.at
ursula.koenig@topikpro.ch

BMK – IV/LG-L (Luftfahrt-Infrastruktur)
gl-l@bmk.gv.at

Elisabeth Landrichter
Sachbearbeiter/in

elisabeth.landrichter@bmk.gv.at
+43 (1) 71162 65 9800
Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung
der Geschäftszahl an oben angeführte E-Mail-
Adresse zu richten.

Geschäftszahl: 2021-0.311.439

Wien, 30. April 2021

Betreff

Schreiben des BBFS

Sehr geehrte Frau König,
sehr geehrte Mitglieder des BBFS,

das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (kurz: BMK) bedankt sich für Ihr Schreiben zum Thema Sichtflüge am Flughafen Salzburg und übermittelt nachfolgende Auskunft.

Die Betriebszeiten des Flughafen Salzburg sind gemäß der Zivilflugplatz-Betriebsordnung (ZFBO) täglich von 06.00 - 23.00 Uhr Ortszeit festgelegt. Innerhalb dieser Zeit hat der Flugplatzhalter seine Einrichtungen den Teilnehmern am Luftverkehr zur Verfügung zu halten (Betriebspflicht). Der Flughafen Salzburg hat zwar die Möglichkeit etwaige Beschränkungen auf freiwilliger Basis durchführen, allerdings dürfen diese nicht ein Ausmaß erreichen, indem sie die gesetzlich vorgegebene Betriebspflicht gemäß Zivilflugplatz-Betriebsordnung zu umfangreich einschränken.

Seitens der Salzburger Flughafen GmbH wurden in Abstimmung mit dem BMK bereits mehrere Maßnahmen im Hinblick auf Lärmschutz getroffen. So gibt es am Flughafen Salzburg Beschränkung für Platzrundenflüge von Flächenflugzeugen und Hubschraubern. Diese dürfen im Zeitraum April bis September nur von 7 bis 20 Uhr (Montag bis Samstag) und im Zeitraum von Oktober bis März nur von 7 bis 21 Uhr (Montag – Samstag) stattfinden. An Sonntagen und Feiertagen sind diese Platzrunden komplett untersagt. Auch Schwebeflüge (Hovern) von Hubschraubern sind auf dem Flughafen Salzburg zeitlich stark beschränkt (Montag bis Samstag von 8 bis 12 Uhr, Montag bis Freitag 14 bis 17 Uhr sowie an Sonntagen und Feiertagen komplett untersagt). Darüber hinaus sind Trainingsflüge so geregelt, dass diese nicht in den Randzeiten stattfinden dürfen (Landungen 7 bis 22 Uhr, Starts 7 bis 21 Uhr).

Die Anhebung der Gebühren für Schulungsfüge zwecks Reduktion deren Attraktivität wäre nur dann zulässig, wenn eine entsprechende Neugestaltung der Gebühren nicht zu zusätzlichen Erträgen für den Flughafen führt (aufkommensneutral).

Eine generelle mengenmäßige Obergrenze für Starts und Landungen von Schulungsflügen bzw. von Platzrundenflügen pro Kalendertag ist aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen nicht möglich.

Hinsichtlich der Verbindlichkeit der „*avoid areas*“ am Flughafen Salzburg ist festzuhalten, dass diese eine verbindliche Anordnung der zuständigen Flugsicherungsorganisation Austro Control GmbH (kurz: ACG) darstellen. Diese sind daher grundsätzlich einzuhalten, sofern nicht aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt oder aufgrund von Anweisungen durch die ACG davon abgegangen werden muss.

Gemäß § 169 Luftfahrtgesetz (LFG) sind auch Zuwiderhandlungen gegen allgemeine Anordnungen der ACG (z.B. die Festlegung von An- und Abflugverfahren, die im AIP veröffentlicht sind) als auch gegen individuelle Anordnungen der Flugsicherungsorgane strafbar, wobei die allgemeinen Grundsätze des Verwaltungsstrafverfahrens anzuwenden sind. Sollte es daher zu einem nicht genehmigten bzw. nicht gerechtfertigten Überfliegen der „*avoid areas*“ kommen ist dies strafbar und kann bei der zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde als Verwaltungsstrafbehörde angezeigt werden. In einem allfälligen Verwaltungsstrafverfahren können Strafen in einer Höhe von bis zu EUR 22.000 verhängt werden.

Ich wünsche Ihnen weiterhin erfolgreiche, konstruktive Arbeit im Bürger- und Bürgerinnenbeirat!

Mit freundlichen Grüßen

Für die Bundesministerin:
Mag. Elisabeth Landrichter

An

TopikPro Fribourg
z. Hd. Fr. Ursula König

Route de Préalpes 42
CH-1723 Marly

Per Mail: ursula.koenig@topikpro.ch

Geschäftszahl: 2022-0.230.461

Wien, 4. April 2022

Antwortschreiben an den BBFS

Sehr geehrte Frau König,
sehr geehrte Mitglieder des BBFS,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 7. März 2022.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass Verstöße gegen luftfahrtrechtliche Vorgaben gemäß § 169 LFG von jedem bei der Verwaltungsstrafbehörde (Bezirksverwaltungsbehörde) zur Anzeige gebracht werden können, unabhängig davon ob die erwähnte VFR-Platzrunde eine Soll- oder Muss-Bestimmung darstellt. Dabei muss man allerdings auch einen begründeten Verdacht, dass ein strafbares Verhalten vorliegt, vorbringen können.

Da es bestimmte Ausnahmen für das Abweichen von der empfohlenen VFR-Platzrunde gibt, muss überprüft werden, ob die Nichtbeachtung der empfohlenen VFR-Platzrunde im konkreten Fall begründet war. Das gegenständliche AIC hält fest, dass die dargestellte Platzrunde geflogen werden soll:

- sofern nicht anders vom Tower aufgetragen,
- wenn es die Sichtverhältnisse erlauben nach VFR zu navigieren,
- wenn es die „Performance“ des Luftfahrzeuges zulässt,
- wenn der verantwortliche Pilot mit dem Verfahren vertraut ist.

Das heißt, dass eine Verwaltungsstrafe nur möglich ist, wenn nicht eine dieser „Ausnahmen“ oder situative Notwendigkeiten von Ausweichmanövern auf Sicht vorliegen. Die Verwaltungsstrafbehörde kann im Rahmen des Verwaltungsstrafverfahrens Stellungnahmen der ACG bzw. des Flughafens zur Sachverhaltsfeststellung einholen und von diesen ergänzende Informationen verlangen.

Die Erfahrung der letzten Jahre am Flughafen Salzburg hat gezeigt, dass vermeintliche Verstöße iZm der VFR-Platzrunde oftmals nicht bestätigt werden konnten, da z.B. das betreffende Gebiet doch nicht überflogen wurde oder die Mindestflughöhe doch eingehalten wurde. In weiteren Fällen gab es tatsächlich eine Abweichung, die allerdings vom Tower am Flughafen Salzburg beauftragt wurde (bspw. zur Einhaltung der Flugsicherheit) oder die Sichtverhältnisse die Einhaltung der VFR-Platzrunde erschwert haben (z.B. Nebel).

Der von Seiten des BBFS eingebrachte Vorschlag eines sofortigen Eingreifens des Towers bei einem Abweichen von der Platzrunde ist in der Praxis nicht umsetzbar, da der Tower bereits mit der Abwicklung des Flugverkehrs ausgelastet ist.

Das BMK begrüßt die Einbindung von Vertreter:innen der Allgemeinen Luftfahrt mit dem Ziel, zu den aufgeworfenen Fragestellungen zusätzliche Informationen zur besseren Einschätzung der Lage zu bekommen, ein gegenseitiges Verständnis zu fördern und damit eine bestmögliche Einhaltung der Avoid Areas zu unterstützen.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Bundesministerin:
Mag. Elisabeth Landrichter

Fortschrittsskontrolle

Stand September 2022



Flugrouten

14 Punkte Programm

Punkt	Thema	Status	Anmerkungen
1.	SID RWY 33 nach NW – Verlegung des Turningpoints um 15°	erledigt	Variante 0 zu bevorzugen (Prot. 18. Sitzung)
2.	SID RWY 33 nach NO – Verlegung des Turningpoints um 15°	erledigt	Variante 0 zu bevorzugen (Prot. 18. Sitzung)
3.	Veröffentlichung RNAV (RNP) Y RWY 33 (vollkodierter Gaisberganflug)	Veröffentlicht und Zustimmung BBFS erfolgt	Ansuchen von Airlines können nun bearbeitet werden
4.	Festlegung einer ‚Minimum Line Up Distance‘ bei ILS 15 (ca. 4nm) kombiniert mit sog. Required tracks bei Visual Approaches zu RWY 15	erledigt	

Flugrouten

14 Punkte Programm

Punkt	Thema	Status	Anmerkungen
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)	erledigt	Siehe Punkt 3.
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	erledigt	
7.	Streichen der SID PEREX	erledigt	Ersatz: VERDA nach Osten
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	Offen	Abhängig von den Verhandlungen mit D

14 Punkte Programm

Punkt	Thema	Status	Anmerkungen
9.	Neugestaltung von RNP SIDs 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	erledigt	
10.	Prüfung ob eine neue SID von RWY 15 in Richtung SW unter Vermeidung des Untersberges möglich ist; danach Verhandlung im Rücksicht auf die Verteilungsfrage	erledigt	
11.	Vereinfachung in der RNP AR Zulassung durch das Anbieten einer Paketlösung (alle RNP An- und Abflüge in einem Paket) um die Eintrittshürde für Airlines so niedrig als möglich zu halten	erledigt	

14 Punkte Programm

Punkt	Thema	Status	Anmerkungen
12.	Zusatz: 'In case of landing direction north expect RNP Approach. Advise ATC if unable'		
13.	Einschränkung bei den Abweichungen von den SIDs RWY 33 nach NO nicht unter 5000ft bzw. vor WS626	erledigt	
14.	Darstellung von sog. AVOID Areas in der Sichtflugkarte Salzburg (analog LOAV) gemeinsam mit leichten Modifikationen an den Sichtflugstrecken und Prüfen der Platzrunde	erledigt	Veröffentlichung AIC, seit 21.06.2018 in Kraft

Flugrouten

Allgemein

Thema	Status	Anmerkungen
Prüfung steilerer An- bzw. Abflugwinkel	erledigt	Späteres Klappeneinfahren, früheres Landeklappen- und Fahrwerksausfahren, etc. können sogar mehr Lärm verursachen.
Plan Bevölkerungsdichte / Flugrouten / Flugspuren	erledigt	Betroffenheitsanalyse
Festlegung der Betriebsrichtung, Entscheidungskriterien des Towers	erledigt	
Einsatz von GBAS	Ruhend gestellt	Keine substanziellen Verbesserungen für SZG
Präsentation Südanflug durch Eurowings	erledigt	28. Sitzung am 24.10.2019
Forschungsprojekt zu neuen SIDs mit RF-Turns	Offen	Schaffung von Grundlagen für faire und nachvollziehbare Entscheidungen durch ACG

Flugrouten

Allgemein

Thema	Status	Anmerkungen
Technischer Ausschuss: Verteilungsfrage Pistennutzungskonzept und mod. PNK Memorandum of Understanding	Offen	Verhandlungen auf Ministeriumsebene
Lärmkorsett		Nicht vorrangig behandelt, da durch eine Umverteilung neue Strukturen entstehen würden, siehe Punkt Verteilungsfrage

Allgemeine Luftfahrt

Thema	Status	Anmerkungen
Modifikation Sichtflüge in der Platzrunde / Avoid Areas	erledigt	Entsprechendes AIC von ACG per 21.06.2018 in Kraft getreten. Teil des Monitoring
Flying Bulls – Formationsflüge	laufend	Gespräch mit FB Eigene AG Flying Bulls
Fallschirmspringer	erledigt	Aufbau der notwendigen Höhe durch ausfliegen aus der Flughafenarea
Allgemeine Luftfahrt	laufend	Gespräche mit Vertretern der ansässigen Flugschulen und Vereinen
Einbindung Präsident Aeroclub in die Arbeitsgruppen	laufend	

Allgemeine Luftfahrt

Thema	Status	Anmerkungen
Schulflüge Helikopter – Optimierungen	laufend	<ul style="list-style-type: none">• Gespräch mit Vertreter am 17.03.22• Präzise Einhaltung der Platzrunden• Verlagerung von Schulflügen auf andere Flugplätze• Streichung des Rundfluges „Rund um die Stadt Salzburg“
Neuaufgabe AIC „Sichtflugverfahren LOWS“	In Arbeit	Zuständigkeit ACG

Allgemeine Luftfahrt

Thema	Status	Anmerkungen
Definition Avoid Area = Auswertungs-Polygone für VFR Flüge in SZG	Weitere Diskussionen erforderlich	<ul style="list-style-type: none">• Strenger Empfehlungscharakter• Keine Deklaration als gesetzlich verankerte Luftsperrgebiete bzw. Flugbeschränkungsgebiete• Einhaltung basieren auf gezielter Information und Kooperation der Piloten und Flugschulen• Protokoll 29. Sitzung 18.11.2020
Prüfung Einschränkung der Platzrunden	Erledigt	Antwortschreiben BMK vom 30.04.2021
Prüfung Strafverfolgung von VFR-Flügen	Weitere Diskussionen erforderlich	Antwortschreiben Strafamts Stadt Salzburg

Allgemein

Thema	Status	Anmerkungen
Umkehrschub	erledigt	LOWS AD 2.21 VERFAHREN ZUR LÄRMVERMEIDUNG 3.6. Schubumkehr: Verwenden Sie nicht mehr als Leerlaufdrehzahl für die Schubumkehr, außer es ist aus operationellen oder Sicherheitsgründen notwendig.
Verlängerung Rollweg / Backtrack	erledigt	Messungen haben gezeigt, dass die zusätzliche Lärmbelastung im Norden weit höher ist als die Entlastung im Süden
Verlegung Aeroclub in den Süden	offen	Derzeit keine neuen Erkenntnisse

Bodenlärm

Allgemein

Thema	Status	Anmerkungen
APU		Einschränkungen lt. ZFBB
GPU		
Mobilität	laufend	Einsatz von E-Fahrzeugen

Lärmmessungen

Thema	Status	Anmerkungen
Grundsätze und Regeln der Lärmmessung und Lärmlimits klären	Erledigt	31. Sitzung vom 31.03.2022

Thema	Status	Anmerkungen
Veröffentlichung Flugspuren im Internet	erledigt	
Berechnung von Lärmzonen mit aktuellen Radardaten	erledigt	Magistrat
Mobile Lärmmessungen	laufend	Messwagen des Magistrats kann dazu verwendet werden
Erstellung von Lärmkarten mit aktuellen Flugspuren	laufend	Partner Magistrat Umstellung auf Mode S 2019
Wetterdaten (Windverhältnisse, Sichtverhältnisse und Wolkenuntergrenze)	erledigt	Vortrag Dr. Mahringer im März 2016
Prüfung verschiedener Routenvarianten Ausarbeitung und Darstellung	erledigt	Routen in der AIP veröffentlicht und NOTAM außer Kraft gesetzt
Aufsetzen eines Monitorings	laufend	Gates und Gebiete wurden definiert

Thema	Status	Anmerkungen
Landkarten mit eingetragenen Korridoren für die einzelnen An- und Abflugverfahren	Offen	ACG
Aerosolmessungen	Projekt wird weitergeführt – gemeinsam mit D	Vortrag durch DI Kranabetter vom Land Salzburg erfolgt
Umstellung Radardatenformat auf Mode S	Erledigt	Umsetzung erfolgte 2019

Monitoring

Thema	Status	Anmerkungen
Anif	laufend	5 Gates definiert – reduziert auf 3 per 1.11.2018
Hallein – Rif	laufend	1 Gate definiert
Überflugshöhe Moosstraße	laufend	2 Gates definiert
Überflugshöhe Freilassing	laufend	1 Gate definiert
NO-Abflüge	laufend	2 Gates definiert
NW-Abflüge	laufend	2 Gates definiert
ILS Korridor	laufend	2 Gates definiert
Überflüge über Zentrum Freilassing	laufend	1 Gate definiert
Schul-Platzrunden	laufend	3 Gebiete definiert
Überflüge über Stadt Salzburg	laufend	1 Gebiet definiert
Überflüge über Grödig	laufend	1 Gebiet definiert
Überflüge über Anif	laufend	1 Gebiet definiert
98 dB SEL an der NMT4	laufend	
Fallschirmspringerabsetzhöhe	offen	

Monitoring

Thema	Status	Anmerkungen
Monatlicher Monitoringbericht	laufend	
Handlungsfelder definiert <ul style="list-style-type: none">• Moosstraße• Altstadt	gestartet	

Betriebszeiten

Thema	Status	Anmerkungen
Deckelung	erledigt	Von den Eigentümern nicht ins Auge gefasst
Verspätungen	Juli 2018	Änderungen der Block-off Zeiten um Starts nach 23.00 Uhr zu vermeiden
Verspätungen	laufend	Kontakt mit Airlines um eine Reduktion der verspäteten Landungen nach 23.00 Uhr zu erreichen

Thema	Status	Anmerkungen
Erstellung strategischer Lärmkarten	Alle 5 Jahre	Neue Lärmkarten vom BMVIT und BMNT veröffentlicht 2018
Schallschutzförderung	laufend	Basis: aktuelle strategische Lärmkarten Förderung im Ausmaß von 60%
Schallschutzförderung	laufend	erweiterter Bereich im Norden und Süden (je 75m beidseits der Pistenmittellinie) Förderung im Ausmaß von 100%
zusätzliche Mittelherkunft auf FEG-Konformität prüfen	erledigt	
Lärmabhängige Gebühren / Incentivemodell	offen	

Thema	Status	Anmerkungen
Stellungnahme zum Aktionsplan strategische Lärmkarten 2017	Erledigt	Stellungnahme des BBFS wird vollinhaltlich übernommen
Gesamtkonzept SFG zu Allgemeiner Luftfahrt	Projekt gestartet	
Streichung Rabatte für Schulungsflüge	Erledigt	Umsetzung erfolgte per 01.01.2020 in der Entgeltordnung
Gründung von Arbeitsgruppen	Laufend	Neustrukturierungen erfolgt
Klärung Behördenzuständigkeit Einhaltung von VFR-Regeln	In Arbeit	Abklärung zwischen ACG und Bezirksverwaltungsbehörde Stadt Salzburg

Öffentlichkeitsarbeit - Kommunikation

Thema	Status	Anmerkungen
Informationen betreffend Baumfällungen bei Lärmschutzwällen	laufend	
Erstellung und Veröffentlichung des Lärmberichtes quartalsweise	laufend	Anpassungen an laufende Wünsche
Presseinformationen	bei Bedarf	
Anfragen über office@bbfs.at	laufend	
Webpage bbfs.at	erledigt	
Integration der BBFS-Webpage in SFG-Homepage	erledigt	
Infos aus der FLK für den BBFS	laufend	
Einladung von Experten oder Vertretern von Airlines zu einzelnen Themen	bei Bedarf	
Informationen bzw. Anfragen an Airlines bei speziellen Änderungen zu An- und Abflugrouten	bei Bedarf	
Einladung Bürgermeister bayer. Gemeinden	erledigt	28. Sitzung 24.10.2019
Datenschutzgrundverordnung (DSGVO)	erledigt	28. Sitzung 24.10.2019

Pistennutzungskonzept LOWS

Version 0.2.1 vom 11.02.2020

Phase 1

- Pistenverteilungsplan der ACG Flugsicherungsstelle LOWS (siehe Beilage 1)
- In Randzeiten (6 - 7 h und nach 21 h) Führung der TITIG und TRAUN SIDs über NO
- Minimierung Circling APP RWY 33 durch RNAV RWY 33 (bereits erfolgt)
- Entfall der PEREX Abflug-Route (bereits erfolgt)
- Einleitung der notwendigen Veröffentlichungen für sämtliche RNP An- und Abflug-Verfahren zur Ermöglichung der Maßnahmen in Phase 2 (bereits erfolgt)

Phase 2

- Weitere Minimierung Circling APP RWY 33 durch RNP AR RWY 33
- Südanflüge aus N-Destinationen, wenn witterungsbedingt auf RWY 33 notwendig, über RNAV oder RNP AR
- An- und Abflüge aus/nach S-Destinationen (Tauernroute) auf RNP AR

Die Umsetzung der noch ausstehenden Maßnahmen aus Phase 1 kann seitens ACG mit einer Vorlaufzeit von 3-6 Monaten erfolgen.

Zur Beurteilung der Auswirkungen soll ein bilateraler Monitoring Prozess eingerichtet werden.

Beilage 1

1. As long as the following minimum weather conditions are prevailing during daylight the RWY assignment shall be planned as described below:

DEP	DEP to NW shall be planned for RWY 15
ARR ¹	ARR from NW, N and NE shall be planned for RWY 15 ¹ ARR from SW, S and SE shall be planned for RWY 33 ²
Wind	No tailwind Max. 10kt westerly wind component for DEPs RWY 15
Visibility	7 km or more
Clouds	No clouds in the approach area for ARR 33 below 4.500ft No clouds in the departure area for DEP 15 below 2.500ft

2. During peak traffic conditions, single direction operation (either all traffic RWY 15 or all traffic RWY 33) for arrivals AND departures shall be planned.
3. During wind 'variable' conditions RWY 15 shall be planned.

¹ Airspace entry (not departure airport)

² If neither RNP nor visual nor any other suitable arrival procedure for RWY 33 is possible RWY 15 shall be planned

Erläuterungen

zum

Pistennutzungskonzept (PNK) LOWS

Version 0.2.1 vom 11.02.2020

Auswirkungen der Implementierung

Bei Implementierung des vorliegenden PNK LOWS ist von einer durchschnittlichen Verkehrsverteilung zwischen 85:15 und 80:20 (Starts/Landungen aus/nach Nord:Süd) auszugehen. Hierbei kommt es wetterbedingt sowie saisonal zu Schwankungen. Es kann insbesondere aufgrund der relativ niedrigen Gesamtverkehrszahlen zu teils gravierenden Abweichungen vom Durchschnitt kommen.

Grundlage dieser Annahme ist die Auswertung tatsächlicher Verkehrs- und Wetterdaten für 6 Monate aus dem Jahr 2016 (15.260 Flüge) gemäß dem Pistenverteilungsplan der ACG. Weiters wurden stichprobenartig aktuellere Daten aus 2019 mit den Daten aus 2016 verglichen, wobei keine signifikanten Änderungen feststellbar waren. Kleinere Abweichungen liegen hauptsächlich im Bereich der normalen wetterbedingten und saisonalen Schwankungen und gehen in beide Richtungen.

Somit können die ursprünglichen Prognosen aus 2016 weiter als Entscheidungsgrundlage herangezogen werden. Die durch SFG berechneten Lärmkurven können weiter verwendet werden.

Es ist zu beachten, dass folgende Faktoren zu nicht seriös zu quantifizierbaren Unschärfen in den Berechnungen führen:

- Wetter und zukünftige Wetterentwicklung
- Entwicklung des Destinationsmix
- Entwicklung des Airlinemix
- Tauglichkeit von Piloten und Flugzeugausstattung betreffend RNP

Somit kann eine zukünftige Verteilungsveränderungen nicht seriös prognostiziert, es können allenfalls fundierte Annahmen über Tendenzen in einzelnen Bereiche getroffen werden.

Änderungsnotwendigkeiten

Die Überprüfung des vorliegenden Pistennutzungskonzeptes auf die jetzigen Gegebenheiten hat weder betreffend der Gültigkeit der Auswirkungsannahmen (s. o.) noch auf operativer Seite signifikante Änderungen im Vergleich zu 2016 ergeben. Es liegen auch heute keine damals unbekanntes Hindernisgründe vor.

Die Überprüfung begründet keine Notwendigkeit das vorliegende Pistennutzungskonzept auf veränderte Gegebenheiten abzustimmen.

Anmerkung:

Die Ende 2018/Anfang 2019 umgesetzte Verschwenkung des initialen Abflugkurses auf RWY 15 von 154° auf 143° wurde analysiert. Diesbezüglich gibt es zwei Aspekte zu beachten.

Einerseits hat die Verschwenkung um 11 Grad keine über der statistischen Schwankungsbreite liegende Auswirkungen auf die Lärmbelastung am Boden.

Andererseits gilt der Abflug RWY 15 trotz Verschwenkung weiterhin als „Straight Departure“, weshalb keinerlei besondere Voraussetzungen seitens Pilotenschulung oder Flugzeugausstattung notwendig sind. Der neue Abflug bietet einen Sicherheitsvorteil, hat aber keinen Einfluss auf die Zahl der möglichen Nutzer. Die Verkehrsverteilung gemäß PNK wird nicht beeinflusst.