

**Protokoll 33. Sitzung des
„BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“**

**Datum: 28. April 2023 / 10.00 Uhr bis 16.45 Uhr
Ort: Salzburger Flughafen GmbH / Sitzungszimmer Direktion**

TOP 1: Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit

Anwesende (o.T.):

(Beilage 1, Anwesenheitsliste)

Astrid Rössler / ASA
Günter Oblasser / ASA
Hermann Lutzenberger / Gemeinden Anif und Grödig
Stefan Brugger / Gemeinde Wals - Siezenheim
Bernhard Söllner / ACG
Leopold Tazreiter / Austrian Airlines
Bernhard Dallner / Eurowings
Rudolf Lipold / SFG
Alexander Weiglhofer / SFG
Claudia Typelt / SFG
Alexander Klaus / SFG
Claudia Schneeweiß / SFG
Ursula König / Moderation

per Videoschaltung

Lukas Schrattenthaler / Land Salzburg
Christina Rudolf-Ortner / Stadt Salzburg
Brigitte Grill / ASA

Nicht anwesend (entschuldigt):

Meik Müller / ASA
Christian Indinger / Gemeinde Hallein
Norbert Gruber / SFG
Daniela Beck / Land Salzburg
Walter Hager / Austro Control Salzburg

Gäste

zu Top 10: Verena Mitgutsch / Leiterin Human Resources, Compliance & Legal Affairs / SFG,
Peter Galler / Fachbereichsleiter Bauliche Instandhaltung / SFG

Das Protokoll der 32. Sitzung wurde mit E-Mail Beschluss vom 07.11.2022 genehmigt.

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

TOP 3: Informationsaustausch

Vorstellung ACG Vertreter Bernhard Söllner

- seit 25 Jahren bei ACG
- über 15 Jahre Leitung Flugsicherungsbüro und praktizierender Lotse am Tower in Wien
- seit Mai 2023 zuständig für Communications & Public Affairs Umweltmanagement

Söllner bringt eine hohe fachliche Expertise mit. Er möchte keine Fragen unbeantwortet lassen, wird aber klar kommunizieren, was einer Rückbindung mit der Zentrale in Wien bedarf bzw. welche Entscheidungen er treffen kann. Alle Entscheidungen erfolgen immer in enger Abstimmung mit der lokalen ACG.

Er freut sich auf die Zusammenarbeit und bedankt sich bei Karin Kern-Zöch für die sorgfältige Übergabe.

Berichte über Treffen in der Zwischenzeit

- Treffen von ASA und SFG mit Vertretern der Allgemeinen Luftfahrt am 17.1.2023
Oblasser: Vorstellung von Ideen und Wünschen der Aeroclubs, wie sie sich am Standort Zrost weiterentwickeln könnten → Entwicklung aber weiterhin unklar.
Lipold: Die Aeroclubs beabsichtigen die Aufnahme eines Luftsportzentrums. Die Anrainer sollen von Anfang an in den Prozess eingebunden werden. Daher wurde dieser Termin koordiniert → Betriebskonzept wird erstellt.
- **Oblasser:** zum Thema Einhaltung der Platzrunden wird ein Termin vom ASA mit Kurt Strobl / LSV vereinbart.
- **Typelt:** Treffen SFG mit Heli Austria / Michael Sams siehe Punkt 7

Information Eurowings / Dallner

- der Destinationenmix im Sommer 23 wird ähnlich wie 22 bleiben
- die Start- und Landezeiten konnten aufgrund der zeitlichen Ersparnis aus dem Südabflug (5 min) positiv verändert werden
- Flieger heben in Summe eine Stunde später ab und kommen früher retour

Information SFG / Weiglhofer:

- Flydubai Flugplan wurde geändert. Landung erfolgt bereits am frühen Nachmittag, früher aufgetretene Verspätungen dieses Fluges sind somit kein Thema mehr

TOP 4: Antworten an den ASA (Forderungskatalog)

Beantwortung wurde am 06. März 2023 an den ASA versendet.

Was ist aus Sicht ASA noch einmal aufzunehmen? Welche Punkte sind versorgt oder erledigt?

Deckelung/Pistenrichtungsverteilung:

Rössler: Bei der Frage der Deckelung zeichnet sich keine Bereitschaft des Flughafens und der Eigentümer ab, etwas zu ändern. Dies wird zur Kenntnis genommen. Es wird festgehalten, dass das Thema seitens der Anrainerschaft unbefriedigend gelöst ist.

Rössler: Auch das Thema Pistenrichtungsverteilung ist unbefriedigend gelöst. Das Argument Klimaschutz ist ad absurdum geführt. Der Fokus wird rein auf die Abwicklung von Spitzenstunden gelegt. Aber starkes Flugaufkommen über der Stadt wirkt sich nachteilig aus.

Oblasser: Beschwerden kommen vermehrt aus den Bereichen Aigen und Elsbethen. Der Bogen, der über der Stadt geflogen wird, stellt eine Verstärkung der Umwelt und Lärmbelastung dar. An den Winterchartersamstagen ist diese Abwicklung noch verständlich, aber grundsätzlich soll in die Richtung des Zielortes gestartet und aus der Richtung des Herkunftsortes gelandet werden.

Lipold relativiert: An lediglich 2-4 Chartersamstagen wird der Flugverkehr one-way abgewickelt. Der Bogen über der Stadt wird in großer Höhe unter Einhaltung von lärmmindernden Verfahren geflogen.

Typelt zeigt: Richtungsverteilung der Winterchartersamstage
siehe Beilage 3

Avoid Areas und PFAS werden als eigene Punkte in der Sitzung behandelt.

TOP 5: Datenschutz und Transparenz

Zusammenfassung der Diskussion, die unter 2 Aspekten geführt wurde:

- DSGVO
- Möglichkeit der Strafverfolgung / Flugschulen Avoid Areas

Oblasser: Die Anrainer fordern zum wiederholten Male die Offenlegung der Kennung eines LFZ in den Statistiken der Flugwegaufzeichnung. So soll über Statistiken erlaubt werden, gewisse Muster zu erkennen und eine Identifizierung gezielter Ansprechpartner zu ermöglichen. Mit der Identifizierung könnte auch eine etwaige Strafverfolgung ermöglicht werden. Der jetzige Zustand ist äußerst unbefriedigend. Einerseits kann der Bürger keine Anzeige erstatten, weil ihm die nötigen Daten fehlen. Andererseits wird aber auch die zuständige Behörde von sich aus nicht tätig. Eine Verfolgung ist daher nicht möglich. Die DSGVO wird in Österreich aus Sicht der Anrainer überinterpretiert. Der gegenständliche Passus umfasst aus Sicht der Anrainer nicht das Kennzeichen eines LFZs.

Lutzenberger: Sämtliche LFZ-Kennzeichen sind in einem Halterregister öffentlich ersichtlich und unterliegen dort nicht der DSGVO.

Außerdem gibt es auch unterschiedliche Auslegungen der DSGVO.

Im KFZ-Bereich gibt es eine kostenpflichtige Halterauskunft. Dies müsste doch bei LFZs gleichgehandelt werden.

Rössler: In Deutschland werden vom „Verein Deutscher Fluglärmdienst e.V.“, einer NGO, die Kennzeichen der Luftfahrzeuge öffentlich gemacht. Es stellt sich die Frage der Datenherkunft.

Oblasser: Die mit den Flugschulen gemeinsam entwickelten und mehrfach angepassten Avoid Areas werden nicht eingehalten. Der Versuch durch Information eine Verbesserung der Situation zu erreichen, ist loblich, war aber in der Vergangenheit nicht zielführend. Die meisten Missachtungen erfolgen durch ortsansässige Piloten. Die Anrainer haben zudem auch kein Interesse, in ihrer Freizeit zeitintensive Nachforschungen anzustellen.

Söllner: Die ACG bietet an, analog Wien, für einen Flug die Flugstrecke gemeinsam mit dem Flugzeugtyp (z.B.: Alpha Jet, Katana) zu veröffentlichen. Alles andere würde der DSGVO widersprechen.

► mit welcher zeitlichen Verzögerung die Veröffentlichung stattfinden kann, wird von ACG bis Mitte Mai 23 geklärt. Die zeitliche Verzögerung beträgt 1 h (ergänzt 16.5.23)
Link Flugspuren VIE: <https://flugspuren.at/jart/prj3/flugspuren/main.jart>

Einer Strafverfolgung steht ACG sehr skeptisch gegenüber und sieht das nur als „wirklich letzten Strohhalm“. ACG plädiert auf eine Lösung im Vorfeld unter besonderer Einbeziehung der Fluglehrer und setzt auf immer wiederkehrende Information der Piloten.

Söllner schlägt vor:

- Gemeinsame Infokampagne starten
- Bewusstseinsbildung bei den Flugschulen fördern
- AIC Wording verschärfen

Öffentlich zur Verfügung gestellte Daten/Kennzeichen von Vereinen oder auch von Flight Radar 24 sind mit Vorsicht zu behandeln, denn diese Daten werden nicht und dürfen auch nicht von offiziellen Stellen zur Verfügung gestellt.

Typelt: Der Flughafen muss sich an die Vorgaben der ACG halten und darf nur von ACG freigegebene und durch die DSGVO gedeckte Daten weitergeben.

Tazreiter: Flight Radar 24 verstößt gegen alle Grundsätze der DSGVO. Warum trotzdem Daten auf diversen Plattformen veröffentlicht werden, ist eigentlich nicht erklärbar.

Das Flughafen Programm /Envirosuite / Webtrak Quantum wird wahrscheinlich in nächster Zeit nicht mehr upgedatet und es soll ein neues System etabliert werden. Es wird daher vorgeschlagen, eine Arbeitsgruppe zu gründen, die sich mit der Darstellung der Flugspuren im Internet befassen soll.

Lipold: Die Fluglehrer haben zum Thema Schulplatzrunden einen womöglich besseren Vorschlag, da sie mit den derzeitigen Avoid Areas nicht zufrieden sind.

Tazreiter: Die Frage, ob ein LFZ-Kennzeichen unter den Begriff „personenbezogene Daten“ fällt, wurde auch im Dialogforum Wien lange diskutiert und nach einer Anfrage von Wien direkt von der Datenschutzkommission beantwortet. Alle Daten der ACG sind öffentlich-rechtliche Daten und unterliegen daher strengeren Maßstäben als andere Daten. ACG Daten sind vergleichbar mit denen aus einem Radarkasten. Hier ist die Weitergabe ebenfalls nicht erlaubt.

Klaus: Die Aussagen der Datenschutzkommission sollen überprüft und auf die Tauglichkeit für Salzburg geprüft werden.

Lösung und Beschluss:

Bezüglich des Datenschutzes werden die Aussagen der Datenschutzkommission für Wien geprüft ► **Söllner** bis Mitte Mai 23.

Falls die Aussagen für Salzburg nicht ausreichend formuliert sind, soll eine Anfrage, mit spezifischen Anliegen für Salzburg ergänzt, an die Kommission übermittelt werden. In diesem Fall soll von ► **ASA** bis Anfang Juli eine Anfrage formuliert und im Umlauf beschlossen werden. Der abgestimmte Vorschlag soll von ASA im Auftrag vom BBFS an die Datenschutzkommission ergehen.

► Treffen mit Flugschulen: ASA, ACG, Flugschulen, SFG

► Eine erste Arbeitsgruppe wird überlegen, wie die notwendigen Anpassungen in der Darstellung der Flugspuren im Internet durchgeführt werden sollen.

- wie soll Type und Route angezeigt werden
- was soll in eine neue Darstellung einfließen
- Ziel: Analoge Darstellung Wien

Eine vertragliche Anpassung mit ACG ist nicht nötig.

TOP 6: Fragen zu Lärmbericht / Monitoring, Kategorisierung von LFZ

Zusammenfassung der Diskussion:

Typelt: Der Flughafen hat wiederholt kommuniziert, dass die Daten auf der Website (Webtrak Quantum) Rohdaten sind und diese Daten erst im Nachgang händisch für Lärmbericht, Richtungsverteilung, Monitoring etc. kontrolliert und veröffentlicht werden. Daher können sich unterschiedliche Datenlagen ergeben, die zu unterschiedlichen

Ergebnissen führen, was nicht sinnvoll ist. Die Zahlen an sich stimmen, es wird aber mit unterschiedlichen Begriffen gearbeitet und diese Begriffe werden auch vermischt. Wie bereits ausgeführt wird das bestehende System erneuert werden und soll neben einer Reduktion des Arbeitsaufwands und einer Zeitersparnis auch eine bessere Darstellung im Internet mit sich bringen.

Oblasser: Anlassfall für den Wunsch einer anderen Darstellung war die mediale Berichterstattung über die Steigerung von Flügen von Privatjets. Daher hat sich die Frage gestellt, wie Überschneidungen in der Darstellung vermieden werden können und ob die LFZ-Gruppierungen klarer unterscheidbar gestaltet werden können.

Lutzenberger hat, rein rechnerisch auf Basis der Daten aus dem Lärmbericht (aus 2 Aufstellungen), eine Tabelle erstellt. Diese Tabelle zeigt eine andere Gewichtung, was in Folge für die Diskussion mit den Anrainern von Interesse ist.

Die Trainingsflüge haben laut dieser Tabelle abgenommen, die Businessflüge zugenommen. Beilage 4

Was ist der Zweck dahinter? Warum soll es eine geänderte Darstellung geben?

- besseres Gefühl, an wen muss man sich wenden? Was kann man da tun, mit wem kann man da verhandeln?
- Wachstum bei Businessjets real darstellen
- Wirksamkeit von Maßnahmen können abgelesen werden
- relevante Auswirkungen können besser abgeschätzt werden
- es soll kein „Datenfriedhof“ erzeugt werden
- Ziel ist, dass der Flughafen weniger Belastung sein soll, Maßnahmenbündel entwickeln

Typelt: Unter die Bezeichnung „Businessjet“ in der Darstellung Beilage 5 fällt ein Konglomerat aus verschiedenen Antriebsarten von Flugzeugen (Turboprop, Jets...). Jets hingegen machen nur ca. 63% aus.

Lipold: Da die Angebote ab Salzburg bei Linie und Charter verringert wurden, hat sich der Privatflugsektor gesteigert. Durch Preiserhöhungen wird in diesem Segment keine Änderung zu erwarten sein. Der Großteil der Privatjets sind bereits LFZ neuerer Generation. Einige laute LFZ gibt es allerdings noch.

Rössler:

Das Flugaufkommen wird mit dem wirtschaftlichen Interesse der Eigentümer bzw. mit der wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens Salzburg für die Region begründet (Standort Salzburg, Incoming, Outgoing). Dafür gibt es auch in gewisser Weise Verständnis von Anrainerseite. Bei Linien- und Charteraufkommen gibt es zudem auch eine Verknüpfung mit der Passagieranzahl (viele Passagiere in einem Flieger).

Mehr Ärger als Einnahmen bringen allerdings Schulungsflüge und es stellt sich die Frage der Verhältnismäßigkeit. Stoßzeiten im Schulungsbetrieb bringen eine durchgehende Lärmkulisse. Und nun entwickelt sich ein weiteres, neues Segment: Businessjets.

Lipold: Die Befassung der Behörde mit dem Thema Schulungsbetrieb hat ergeben, dass das Untersagen des Schulungsbetriebes nicht möglich ist. Lt. Auskunft der Aeroclubs finden 80% der Schulungslandungen nicht mehr im SZG statt. Die Erhöhung der Landegebühren für touch and go und für Schulungsflüge hat somit gegriffen.

Analog dazu können auch Businessjets nicht verboten werden.

Söllner:

Auch am Flughafen Wien sind Schulungsflüge nicht verboten, Wien hat aber sehr teure Tarife für touch and go

Brugger: Derzeit ist eine große Diskussion über Privatjets im Gang. In Amsterdam/Schiphol wurden Privatjets bereits verboten. Gibt es eine Diskussion in Österreich? Welche Position nimmt Österreich ein und kann Salzburg Privatjets verbieten?

Was ist der Unterschied zwischen niederländischer und österreichischer Rechtsordnung?

Tazreiter: Das Verbot von Privatjets in Amsterdam/Schiphol wurde vor einem anderen Hintergrund erlassen. Es geht um den CO₂ Footprint pro Kopf und nicht um Lärm.

Klaus: Angebot und Nachfrage werden das Segment Privatflug regulieren. Die Abstimmung auf den CO₂ Footprint pro Kopf ist außerdem relativ. Der Privatjet landet einfach auf einem anderen Airport. Außerdem hat jeder Flughafen eine Betriebspflicht.

Lösung / Beschluss:

- Eine Unterscheidung in CO₂Footprint und dB-Lärm trägt momentan nicht zu einer Lösung bei und würde nur mehr Arbeit generieren.
- Der Flugplan bildet einen Großteil der Flugbewegungen ab (alles IFR) (Vorsicht bei der Umkehrung: jeder Flug im Flugplan ist IFR, aber nicht jeder IFR Flug ist im Flugplan)
- Die meisten Beschwerden gibt es wegen der Platzrunden

Die derzeitige Kategorisierung von Luftfahrzeugen wird geprüft und eine ggf. sinnvollere Alternative vorgeschlagen. Ziel ist damit Veränderungen in Zukunft, zum Beispiel bei Businessflügen, besser abschätzen zu können.

► Eine Arbeitsgruppe wird sich mit dieser Thematik befassen.

TOP 7: Allgemeine Luftfahrt – Platzrunden und Avoid Areas

Bericht vom Season Opener /Vorschläge zur Verbindlichkeit ACG/SFG

Söllner: Der Season Opener ist eine wertvolle Informationsplattform und hat heuer online in Wien stattgefunden. Ein Informationsfolder wurde erstellt. Für 2024 ist ein Season Opener auch wieder für Salzburg geplant - im Idealfall vor Ort.

Tazreiter: Beim diesjährigen Season Opener wurden auch Salzburger Themen behandelt, INN und SZG waren hybrid dabei.

Zusammenfassung der Diskussion/ Anregungen:

Rössler: Was braucht ACG/Söllner vom BBFS für den Season Opener?

Oblasser: In der Vergangenheit hat das Setzen auf Information leider nicht gegriffen.

Lutzenberger: Durch eine klare Haltung der ACG zu den Avoid Areas kann das Verhalten der Piloten positiv beeinflusst werden und eine Bestrafung wäre dann nicht mehr nötig.

Lipold: Aufgrund fehlender Bildschirme können Verletzungen der Platzrunde oder Verletzungen von Avoid Areas vom Lotsen nicht festgestellt werden. Unmittelbare Ermahnungen vom Tower sind nicht möglich. Eine Stärkung der Stellung der ACG ist jedoch sinnvoll.

Söllner: Es soll eine für alle Beteiligten passende Platzrunde designed werden und durch ständige Information Ärger bereits im Vorfeld abgefedert werden.

Für die im Luftfahrthandbuch Österreich abgebildete / offizielle Karte kann es keine Unterkategorie mit einer neuen Karte geben.

Mit dieser Thematik darf nicht der Arbeitsplatz am Tower befasst werden.

Ein adaptiertes AIC mit strengerem Wording kann veröffentlicht werden (derzeit „soll“).

→Vorschlag: geeignete Platzrunde finden, dann neues AIC

Termin ACG/ASA/SFG am 13.03.2023 zum Thema Flugspuren Platzrundenflüge

Rössler sieht mögliches Verbesserungspotenzial durch die Entflechtung der vielen Flugbewegungen innerhalb der Platzrunde. Kann man diese Runden einschränken?

Nach Ansicht von Herrn Hager handelt es sich bei den betrachteten Flugspuren aber um übliche Vorgänge.

Söllner: Es handelt sich wahrscheinlich um normale Flugsicherungsarbeit. Um einen sicheren Ablauf zu gewährleisten, wird das LFZ in der Nähe gehalten und es werden „Kringel“ geflogen.

Platzrunde wurde vom LFZ offensichtlich gut geflogen und kann daher nicht abgeändert werden. Bei der Betrachtung der Flugwege gehört auch das Höhenprofil dazu

Verbesserungspotential ist bei Schulungsflügen gegeben.

Bei den Platzrunden ist eine Unterscheidung zwischen Platzrunde an sich und Platzrunde im Anflug / Abflug zu machen. Aus dem Cockpit ist die exakte Einhaltung vor allem beim Anflug nicht leicht zu bewerkstelligen.

► Unterlagen zu Flugspuren werden von ASA an Herrn Söllner übergeben

Brugger: Für Siezenheim ist der rote Hubschrauber ein großes Thema. Der Helikopter erzeugt eine permanente Lärmkulisse - wie ein Rasenmäher.

Oft handelt es sich auch um LFZ mit deutschem Kennzeichen.

Bei den vielen Verstößen ist die Begründung, dass ein Überfliegen unabsichtlich passiert ist, nicht glaubhaft. LFZ fliegen direkt über dicht bewohntes Gebiet in Siezenheim.

Ein weiteres Thema sind die Fallschirmabsprünge der Flying Bulls.

Beispieltag 22.4.2023: Die Pilatus kreiste dabei 6 x jeweils 15-20 min über Siezenheim. Direkt nach dem Gespräch mit Red Bull 2019 konnte eine Verbesserung der Situation festgestellt werden. Jetzt wird allerdings eine Nachlässigkeit festgestellt.

Zusammenfassung:

- Es gibt viele Gründe warum so geflogen wird, aber es geht auch um die Glaubwürdigkeit der Begründung.
- Die Platzrunde soll präzisiert werden
- Kernfrage für die Diskussion im Treffen mit den Fluglehrern: Was kann auf Pilotenseite getan werden, um eine bessere Einhaltung von gewünschten An- und Abflugwegen zu gewährleisten?

Bericht zu Vorschlag Lipold von 32. Sitzung: Prüfung Ahndung von „schwarzen Schafen“ bei Verletzung von „Avoid Areas“

Lipold: Wie im Laufe der Sitzung mehrmals vorgeschlagen wurde, sollen zuerst andere Wege gefunden werden. Es hat sich gezeigt, dass die soll-Formulierung nicht zu einer Strafverfolgung führt.

Rössler: Wird von ACG die Erklärung eines Piloten für ein bestimmtes Flugverhalten hinterfragt?

Söllner:

Söllner: Auch wenn die Bestimmung verschärft wird, ist die Wahrscheinlichkeit einer Bestrafung seitens Bezirkshauptmannschaft aus meiner Erfahrung nach nicht sehr hoch. Die Rolle der ACG kann aber gestärkt werden und es soll so zu einer Verbesserung der Situation kommen.

Im Falle einer Strafverfolgung, wird meistens über die ACG eine Stellungnahme seitens Piloten eingeholt. Ob bzw. in welcher Höhe dann eine Strafe seitens BH ausgesprochen wird, liegt in deren Ermessen.

Typelt: Die Beschwerden betreffen derzeit fast nur den „roten Hubschrauber“.

Daher hat ein Termin mit Heli Austria-Schulungsleiter Michael Sams stattgefunden.

Es wurde eine neue Route im Norden gefunden, dichter besiedeltes Gebiet wird dabei ausgespart. Eine Testphase ist angedacht. Im Süden wird besiedeltes Gebiet bereits ausgespart. Außerdem wird in Kürze die R22 durch neue Hubschrauber des Typs Cabri G2 ersetzt (um 13 dB leiser, kein Rasenmäherklang mehr). Night-VFR wird ausschließlich in Linz geschult.

Lösung:

→Veränderung der Platzrunde

→Neue Hubschrauber Cabri G2

Beschluss:

Eine zweite Arbeitsgruppe wird gemeinsam mit Vertretern der Flugschulen gegründet: Das Verständnis für die Anliegen der Anrainer soll verstärkt werden. Vorschlag: einmal mitfliegen oder Kamera mitnehmen

Optionen sollen entwickelt werden, damit die Platzrunde besser eingehalten wird. Sobald die Platzrunde in optimierter Form vorliegt, kann die entsprechende Verlautbarung durch die ACG angepasst werden.

Seitens der ACG wird die Informationsweitergabe an die Piloten und die Bewusstseinsbildung bei den Piloten verstärkt werden.

TOP 8: Bericht über die Wiederaufnahme des Förderprogramms zum Lärmschutz

Eine Harmonisierung der Berechnungsmethoden nach Cnossos hat zu einer Veränderung der Lärmkurve im Süden und Norden geführt → die Kurve ist enger geworden.

Die neuen Förderkriterien sind seit 1. April online.

Alle eingelangten Anträge werden auch rückwirkend bearbeitet.

Seit dem Förderstopp 2020 hat es 21 Anfragen gegeben. Davon werden 11 Anträge bearbeitet (4 Anträge wurden bereits abgeschlossen und die Auszahlung des Förderbeitrags ist in die Wege geleitet.). 7 Absagen wurden erteilt (da außerhalb der Zone) die restl. 4 Anfragen entsprechen nicht den Förderkriterien.

- Für die Berechnung wurden erstmalig die IFR-Radartracks verwendet.
- Für den VFR-Verkehr war dies noch nicht möglich, da die Umstellung auf Transponder Mode S im Laufe des Berichtsjahres 2019 erfolgte und dadurch die Datengrundlage zur Verwendung der Radardaten nicht ausreichend war. So wurden die Flüge auf „statische“ Routen gelegt, wie auch bereits für die zurückliegenden Berechnungen.
- Die 60 dB Zone geht nun über die Moosstraße hinaus
- Die neue Kurve hat starke Ähnlichkeit mit den Berechnungen nach der AZB
- Im 150 m Streifen wird 100 % gefördert
- zusätzliche Häuser mit 60%
- die lauten Bereiche links und rechts der Piste sind sehr schmal geworden
- Ursprünglich wäre 2020 das Basisjahr gewesen, auf Grund der Pandemie einigte man sich auf 2019 als Berechnungsbasis.

Die Festlegung des Förderbetrages wurde in Abstimmung mit dem Land auf „förderbare Fensterfläche“ umgestellt. Basis: Kunststofffenster

Die Baukostensteigerung wurde mitbetrachtet und die Beträge sind an aktuelle Preise angepasst.

Oblasser: Die Zahlen für die Berechnung sind aus dem Jahr **2019** und daher relativ alt. Seither hat sich aber die Belegung der Routen verändert.

Lipold: Bei einer Betrachtung der Zahlen aus 2018 wäre der 60dB Bereich wahrscheinlich größer, bei einer Betrachtung der Zahlen aus 2022 noch kleiner, die Pistensperre 2019 wurden nicht mitbetrachtet. LFZ mit neuer Triebwerkstechnologie werden immer leiser und häufiger in Salzburg eingesetzt.

Im Jahr 2026 wird wieder mit einer Neuberechnung der Lärmzonen gem. der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung begonnen. Die Festlegung des Basisjahres erfolgt durch das BMK.

Dallner: Bei EW sind bereits 5 A320 neos eingeflottet. Diese sind derzeit in DUS, HAM und STR stationiert. Der A320 neo wird aufgrund seiner Performance auf Langstreckenflügen eingesetzt.

Weiglhofer: Ryanair fliegt vermehrt mit A320 neo nach Salzburg, Flydubai und Turkish Airlines fliegen bereits mit A320 neo bzw. B73Max8.

Lösung/ Beschluss:

Informationen zum aktuellen Stand des Förderungsprogramms werden quartalsweise aktualisiert. Bei Fragen von Anrainern kann auf die homepage und/oder direkt an Frau Typelt verwiesen werden. Die neuen Zonenkarten werden onlinegestellt

Link: [Das Lärmschutzprogramm des Salzburg Airport \(salzburg-airport.com\)](https://salzburg-airport.com)

Claudia Typelt: c.typelt@salzburg-airport.at oder Tel: +43662 8580 226

TOP 9: 98 dB SEL-Grenze

Zusammenfassung der Diskussion/Fragen:

Typelt: Eine Auswertung der Überschreitungen wurde für das Jahr 2022 auf Basis der Rohdaten erstellt. Es wurde sowohl nur eine sehr geringe Anzahl von Überschreitungen als auch eine sehr geringe dB-Überschreitung festgestellt.

Insgesamt wurden 18 Überschreitungen festgestellt:

7 x Linie (Wetter)

10 x historische LFZ (Red Bull)

1 x Eurofighter

Es stellt sich die Frage, ob es aufgrund dieser geringen Anzahl (0,04 % der Gesamtbewegungen) einer zusätzlichen Betrachtung bedarf. Der enorme Arbeitsaufwand steht in keiner Relation zur Nützlichkeit des Ergebnisses.

Weiterhin wird allerdings einmal jährlich eine Auswertung an das BMK geliefert. Dies ist so im Betriebszeitenbescheid geregelt.

Lipold: Der Flughafen Salzburg hat freiwillig im Jahr 2008 laute LFZ aus Salzburg verbannt. LFZ, die beim Start über 98 dB SEL waren, durften nicht mehr in SZG landen. Dieser Wert wurde bescheidmäßig in der ZFBB festgehalten. Die 98 dB-Regelung wurde im Hinblick auf die im Linien- und Charterverkehr lauten Kapitel III LFZ (klassische Winterchartermaschinen wie MD80) verabschiedet. Für diese LFZ war die Festlegung mit 98 dB damals das richtige Maß und stellte einen Durchschnittswert dar.

Die relevante Messstelle ist die Messstelle 4 im Norden des Flughafens.

Eine Absenkung des Wertes kommt nicht in Frage. Mit der Entwicklung von neuen leiseren Fluggeräten sollte die Problematik immer geringer werden.

Oblasser: Die Messstelle 4 liegt im Norden. Viel LFZ – vor allem die LFZ der Flying Bulls starten nach Süden.

Tazreiter: Für die Beurteilung, ob ein LFZ in Salzburg landen darf, zählt der in der Datenbank angegebene Zulassungslärm. Dieser wird bei der Slotbeantragung überprüft und gegebenenfalls wird ein Slot für dieses LFZ für SZG verweigert. Zulassungswert und gemessener Wert sind allerdings nicht vergleichbar.

Brugger: Die meisten Red Bull LFZ sind zu laut und sollen eigentlich verboten werden.

Lutzenberger: Wie viele Red Bull LFZ sind nach Norden gestartet und wieviel % sind das vom gesamten Red Bull Verkehr? Wenn man belastbare Zahlen hat, könnte man mit Red Bull ins Gespräch kommen. Kann Red Bull anders fliegen? Kann man Kunstflugmaschinen leiser fliegen?

Vorschlag → Mengengerüst erstellen und welche Maßnahmen könnte man treffen

Typelt: Die Ablehnung eines Flugzeugtyps ist nur bei der Beantragung eines Slots über die SCA (Schedule Coordination Austria) möglich und daher nur für Linien- und Charterflüge relevant. Bei den Fliegern von Red Bull ist keine Slotkoordination dazwischengeschaltet.

Brugger: Eine EW-Maschine hatte beim Start über 98 dB. Warum sind nicht alle EW Maschinen über 98 dB? Wie kann ein Start leiser sein / lauter sein? Dies wird mit Wetterphänomen begründet.

Lt. einhelliger Pilotenmeinung kann ein LFZ auch nicht bewusst leiser oder lauter geflogen werden.

Typelt erteilt der Anfrage für eine weitere Messstelle im Süden eine Absage.

Lipold: Die gegenständliche Regelung wurde für Linien- und Charterflüge eingeführt und kann wegen fehlender Vergleichbarkeit nicht auf andere Messstellen erweitert werden. Die Basisdaten sind zwar vorhanden, können aber aufgrund von Personalmangel nicht verifiziert werden. Die Nützlichkeit von zusätzlichen Daten ist nicht gegeben. Thema soll nicht daher nicht weiterverfolgt werden.

Beschluss:

Die Anzahl der Überschreitungen an der Lärmmessstelle in Taxham durch Linien- oder Chartermaschinen sind sehr gering. Daher wird von weiteren Schritten in diesen Fällen abgesehen. Eine Erweiterung der SEL-Messungen auf andere Messstellen ist nicht sinnvoll, da die Werte aus technischen Gründen nicht vergleichbar wären und keine nützlichen Zusatzinformationen liefern würden.

TOP 10: Aktuelle Projekte - Informationen:

• PFAS Sanierungsprogramm: Information zum Stand (Einladung: Peter Galler, Verena Mitgutsch)

Aufgrund der Komplexität der Thematik wird auf die Homepage des Flughafens verwiesen. Hier finden sie den aktuellen Stand, Informationen, Übersichtskarten und FAQs.

[Altlastensanierung Löschschaum \(salzburg-airport.com\)](http://salzburg-airport.com)

Interessierte Bürgerinnen und Bürger haben im Monitoring-Gebiet nördlich des Flughafens Salzburg die Möglichkeit, sich via E-Mail info@umweltmonitoring-salzburg.at für eine Probeentnahme anzumelden.

Nähere Informationen zum Umweltmonitoring des Landes finden sie unter [Land Salzburg - Umweltmonitoring](#)

Stichworte aus der Präsentation und Fragen:

Phase 1:

- Als Erstmaßnahme wird ein sogenannter „hydraulischer Schirm“ errichtet: 6-7 Brunnen werden abgeteuft; Grundwasser wird abgesenkt und Problemstoffe sollen daher nicht in den Grundwasserstrom geraten → Es soll zu keiner weiteren Belastung des Grundwasserstroms kommen
- Grundwasserreinigungsanlage mit diversen Filtern (Absetzbecken, Sand- und Aktivkohlefilter inkl. Polzeifilter)
- Intensiver Monitoringaufwand in Abstimmung mit den Behörden nötig
- bis Ende 2023 soll Phase 1 errichtet sein und in Betrieb genommen werden

Phase 2: derzeit in Vorbereitung.

- Beim Abgleich mehrerer Methoden für Phase 2 („Variantenstudie“) wurde die Methode der „Einkapselung des Bodens“ als die beste Methode befunden.
- Bei anderen Methoden: Deponierung als großes Problem / auch in Deutschland
- Bau einer „dichten Wanne mit Deckel“
- Es ist die Abteufung von Schmalwänden bis zum Seeton nötig
- Der Großteil des belasteten Bodens befindet sich im südlichen Bereich der Hauptabstellfläche,
- Sehr komplexe Bauabwicklung / bauphysikalische Abwicklung
- Wird teilweise in Nacharbeit mit lärmschonenden Methoden bewerkstelligt werden müssen
- Flugbetrieb soll nicht eingeschränkt werden

Ist die grüne Einfärbung der Grundwasserfahne geschätzt oder bewertet?

Die flächige Darstellung ergibt sich aus der Interpolation vieler Messwerte und basiert daher auf gemessenen Werten.

Warum startet die Fahne so breit?

Nach den historischen Recherchen erfolgten die Schaumlöschmittelpben (seit den 1960er-Jahren) im jeweils südlichen Bereich der Hauptabstellfläche und nicht immer an der exakt gleichen Stelle. Das haben die Bodenuntersuchungen bestätigt.

Ein Grundwasserströmungsmodell wurde erstellt um die Messdaten abzusichern. Dieses Modell zeigt ein schlüssiges Bild.

Die Fließgeschwindigkeit des Grundwassers beträgt im Mittel ca. 1 Meter pro Tag. Die Verunreinigung kommt zum Großteil vom Flughafen, es ist aber nicht auszuschließen, dass es auch noch andere Verursacher gibt.

PFAS-Substanzen werden auch in vielen Bereichen des täglichen Lebens eingesetzt (Funktionsbekleidung, Küchenartikel, Imprägnierungen, Verpackungen, ...)

Wie kann die Dichtheit der Wanne sichergestellt werden?

Bodenseitig durch Einbindung der Schmalwand in Höhe von ca. ein bis zwei Metern in den Seeton. Zusätzlich wird durch geringfügiges Abpumpen von Grundwasser eine Pegeldifferenz hergestellt (Unterdruck im eingekapselten Bereich)

Auch die Bodenverhältnisse spielen eine wesentliche Rolle bei der Errichtung der Schmalwände. Die bisherigen Bodenuntersuchungen am Flughafengelände bestätigen eine gute Eignung.

Warum wurde nicht eine Methode eines kontrollierten Entweichen-lassens bis die Werte unter dem Belastungswert sind, gewählt?

Dafür wäre der Zeithorizont sehr hoch.

In der Variantenstudie wurde herausgearbeitet, dass die Methode der „Bodeneinkapselung mit Oberflächenabdichtung“ die technisch und wirtschaftlich beste Saniermethode darstellt.

Wie stark war die Belastung in den 60er Jahren?

Die früher verwendeten Mittel waren um ein Vielfaches höher mit PFAS belastet als die später verwendeten Löschmittel.

Wie viel Problemstoff ist bereits ausgeschwemmt?

Berechnungen haben ergeben, dass vermutlich bereits ca. die Hälfte über den Grundwasserstrom abtransportiert wurden.

Sind auch im Norden/in Siezenheim Grundwasserproben gezogen worden?

Ja, es wurden an 4 Messstellen Proben gezogen, um die Grundwasserahme abzugrenzen. Die PFAS-Ergebnisse sind äußerst gering und liegen im Bereich der Bestimmungsgrenze (an der Grenze der labortechnischen Messmöglichkeit).

Wer ist für die Kommunikation des vom Land Salzburg gestarteten Umweltmonitorings zuständig?

Die Kommunikation zum Umwelt-Monitoring läuft über das Amt der Salzburger Landesregierung, Abteilung 5 und wird von der IKP Salzburg GmbH unterstützt. Die Kommunikation zum technischen Projekt bleibt beim Flughafen.

Zusammenfassung:

Die Altlastensanierung der durch den Löschschaum verursachten Grundwasserverunreinigungen wird von der SFG sehr professionell geführt. Die Sanierung ist eine Pionierarbeit, die in zwei Phasen umgesetzt wird. Das Ziel ist, weiteren Eintrag im Grundwasser zu verhindern. Das Land Salzburg ist für das Umwelt-Monitoringprogramm verantwortlich. BürgerInnen können sich mit ihren Fragen direkt an das Land wenden.

Information zu Red Bull

Das gegenständliche Gebäude wird derzeit als Cateringgebäude von Do&Co genutzt. Es gibt aktuell nichts zu berichten, es werden Gespräche mit dem Vertragspartner geführt.

Rössler: Die Interessen der Anrainer sind klar. Es soll zu keiner Zunahme des Flugverkehrs durch Red Bull kommen, da dies die Gefahr neuer Konflikte birgt. Der Sonderstatus von Red Bull ist zu hinterfragen.

Zusammenfassung: Die Interessen des Flughafens für eine wirtschaftliche Entwicklung stehen im Gegensatz zur Stimmung der Anrainer. Die Entwicklung ist derzeit nicht vorhersehbar.

Wenn sich die Pläne verdichten, sollen Vertreter von Red Bull in den BBFS eingeladen werden.

Terminalerneuerung (Artikel Kronen Zeitung, ORF)

- Geplant ab April 2026 in einer mehrjährigen Umbauphase
- ohne Kapazitätserweiterung:
 - die derzeitige Spitzenstundenkapazität wird von 1500 auf 1000-1200 Pax gesenkt;
 - diese Planungsgröße ist der Einführung von EES (Entry-Exit-System) bzw. der Trennung von Schengen und Non-Schengen geschuldet und wird der SCA mitgeteilt;
- die Gebäudelandschaft bleibt im Umfang fast gleich / Umfang wird auf die Spitzenstunden abgestimmt;
- ob ein attraktiveres An- und Abflugmanagement die Kapazität steigern wird, kann nicht gesagt werden,
- ob die Airlines die Neuerungen annehmen, hängt in erster Linie von den Preisen und Destinationsmöglichkeiten ab
- ob eine Entzerrung der Chartersamstage und eine Verteilung auf Wochentage stattfinden wird, ist aufgrund der Komplexität noch nicht abschätzbar
- der Aufsichtsrat wird laufend über die Planungen samt Kosten informiert
- Beschluss über die Terminalerneuerung für Ende 2024/Anfang 2025 geplant

TOP 11: Informationen zu Entwicklungen in Innsbruck zu lärm- und schadstoffabhängigen Landegebühren

Diskussion:

Tazreiter: Seit 1.Jänner 2023 werden am Flughafen Innsbruck emissionsabhängige Landegebühren eingehoben. Die geforderte Aufkommensneutralität ist noch nicht gegeben. Die Einführung derartiger Gebühren ist ein emissionstechnischer Supergau und kann als Marketinggag des Flughafens bezeichnet werden. Emissionsarme LFZ sollen vorrangig auf langen Flügen zum Einsatz kommen und nicht aufgrund von Gebühren auf bestimmten Flughäfen landen müssen. Außerdem muss man zwischen den Emissionen unterscheiden.

Oblasser: Eine Kombination aus lärm- und emissionsabhängigen Gebühren wird einen Steuerungscharakter haben.

Lutzenberger: Die Einführung von emissionsabhängigen Gebühren drängt Airlines auf neues Fluggerät umzustellen.

Typelt: Ab 2024 sind lärmabhängige Entgelte auf allen österreichischen FH einzuführen. Derzeit befindet man sich in Abstimmung mit AÖV und BMK hinsichtlich der Rahmenbedingungen. Die Umsetzung gestaltet sich komplexer als angenommen.

Ergebnis:

Der Flughafen wird sich, auch weil gesetzlich vorgesehen, mit der Thematik befassen und in der Herbstsitzung berichten.

TOP 12: Beschwerden zu Kerosingeruch – Nutzung von Ground Power Units

Ground Power Unit (GPU) wird jedem Flug mit Handling für 60 Minuten kostenlos zur Verfügung gestellt, darüber hinaus erfolgt die Berechnung als Sonderleistung.

Dieses Angebot wird von den Airlines gut angenommen.

Derzeit werden die dieselbetriebenen GPUs sukzessive auf elektrisch betriebene GPUs umgestellt. Zwei E-GPUs sind bereits im Einsatz, weitere 6 werden bis Jahresende angemietet. Die Umstellung auf elektrisch betriebene GPUs wird von FIT for 55 bis 2030 gesetzlich gefordert. Am Flughafen Salzburg wird die Umstellung wahrscheinlich bereits 2025 zu 100% erfolgt sein. Die bisherigen Erfahrungen mit den E-Geräten sind sehr gut. Die Stromversorgung reicht allerdings nicht aus, um die Kabine zu klimatisieren. Bei hohen bzw. tiefen Temperaturen wird auch in Zukunft das bordeigene Hilfstriebwerk APU zum Einsatz kommen.

Ein Umbau auf unterirdische Stromversorgung ist aus rein finanzieller Sicht nicht möglich und wird daher bei der Terminalerneuerung nicht berücksichtigt.

Kerosingeruch ist nicht nur beim Einsatz des APUs möglich, sondern auch nach dem Starten von Triebwerken. Kerosingeruch ist daher im Süden und vor allem bei wärmeren Temperaturen möglich.

Der Flughafen Salzburg verfolgt die Strategie, bei Neuanschaffungen auf E-Fahrzeuge und E-Geräte umzusteigen. Bereits 1968 wurde der erste E-Schlepper in den Fuhrpark aufgenommen. Der Fuhrpark ist derzeit zu 39% elektrisch. Besonders für kurze Strecken sind die E-Fahrzeuge sehr gut geeignet. Die Ladeinfrastruktur wird ständig ausgebaut.

Tazreiter: Die Erfahrungen mit den neuen E-GPUs sind bei OS nicht sehr gut. Die sensible Avionic wird durch Kabelinterferenzen gestört.

TOP 13: Entwicklung und Zusammenarbeit FLK

Die Frühjahrssitzung wurde verschoben, ein neuer Termin steht noch nicht fest.

In Österreich gibt es Tendenzen, nach deutschem Vorbild, FLKs zu etablieren.

Um nicht zwei verschiedene FLK-Gremien bedienen zu müssen, wird an einer grenzüberschreitenden FLK gearbeitet. Auf beiden Seiten herrscht Wohlmeinung zu diesem Vorgehen. Termine mit den deutschen Bürgermeistern werden koordiniert.

Um mit der Komplementarität von BBFS und FLK gut umzugehen, braucht es mehr Klarheit über die Ziele und Aufgaben einer grenzüberschreitenden FLK.

TOP 14: Anpassung Geschäftsordnung

► ACG und ASA: Namen und Vertreter werden von ACG / ASA an C. Schneeweiß übermittelt. GO wird in der aktualisierten Form auf die Homepage gestellt.

TOP 15 Arbeitspläne und nächste Schritte; Organisatorisches und Termin Herbst 2023

Die nächste Sitzung des BBFS findet am 13.11.2023 von 10.00 Uhr bis 17.00 Uhr am Flughafen Salzburg statt.

TOP 16 Rückbindung und Kommunikation nach außen

Über Kurzbericht und Protokoll samt Beilagen

TOP 17: Allfälliges

SFG: Projekt Photovoltaikanlage am Parkhaus wurde gestartet, Anlage soll bis Ende 2024 in Betrieb gehen.

Tazreiter: Derzeit laufen die Vorbereitungen für die große Natoübung Air Defender 2023. 218 Luftfahrzeuge werden dabei vom 12. Juni bis 23. Juni 2023 an 9 Übungstagen zum Einsatz kommen.

Die Übung selbst findet nicht in Österreich statt. Da aber der gesamte europäische Luftverkehr betroffen ist, wird es auch in Österreich Auswirkungen geben.

- Luftraumblöcke werden reserviert und sind für den zivilen Luftverkehr gesperrt
- Rotationen der Airlines werden auseinandergezogen,
- es wird zu Flugverspätungen kommen
- Nachtflugregelungen kommen unter Druck → Ministerregelung geplant
- Aufgrund der strengen militärischen Geheimhaltung gibt es keine näheren Angaben

AKTIONSPLAN

MT	Kurzberichte der Sitzungen	laufend
SFG	Fortschrittskontrolle anpassen Beilage 13	laufend
ACG/ASA	Namen und Vertreter an C. Schneeweiß für Aktualisierung GO → Homepage	
SFG	Foto auf Homepage ändern	
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 Wurde in 33.Sitzung behandelt siehe unten / ACG
ACG	Aussagen zu DSGVO bei Datenschutzkommission Wien ausheben und an BBFS übermitteln	Bis Mitte Mai 23
ACG	zeitlichen Verzögerung für Darstellung der Flugspuren im Internet klären	Mail 16.5.23: Zeitliche Verzögerung beträgt 1 h Erledigt.
SFG / ACG ►AG 7 Transparenz und Daten	Vergleich mit FH Wien / Darstellung Flugspuren und Rückmeldung BBFS Anpassung Darstellung Flugspuren	Gleichstellung mit Wien ist in Arbeit

ASA	ggf. Anfrage für Salzburg an Datenschutzkommission formulieren, via E-Mail mit BBFS abstimmen und im Namen des BBFS versenden	
SFG	Klärung § 169 LFG und Bericht an BBFS	§ 169 LFG findet auf keinem österreichischen Flughafen aus mangelnder Praktikabilität Anwendung und ist daher totes Recht Erledigt.
SFG	Bewegungszahlen /wirtschaftliche Bedeutung der allgemeinen Luftfahrt	
SFG	Aufteilung der Flüge in gewerblich und privat bei ansässigen Unternehmen	
SFG ► AG 4 Lärmbericht / Lärmmessungen	AG Kategorisierung LFZ	Procedere wurde in der 31.Sitzung festgelegt und in der 33.Sitzung verfeinert→ erledigt
SFG Typelt	Information an BBFS über den Start des Lärmschutzprogrammes	in 32. und 33. BBFS Sitzung erfolgt. Erledigt.
SFG ► AG 9	Auswirkungen der 3 Grad Verschiebung der Abflugrichtung auf die Förderung der Schallschuttfenster im Bereich Moosstraße überprüfen und Aktualisierung Homepage	in 33. BBFS Sitzung erfolgt. Erledigt.
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?	Die Anzahl der Überschreitung an der Lärmmessstelle in Taxham durch Linien- oder Chartermaschinen sind sehr gering. Daher wird von weiteren Schritten in diesen Fällen abgesehen. Eine Erweiterung der SEL-Messungen auf andere Messstellen ist nicht

		sinnvoll, da die Werte aus technischen Gründen nicht vergleichbar wären und keine nützlichen Zusatzinformationen liefern würden. Erledigt.
EW / Dallner	Klärung EW Flug 19.9.2022	
ACG	Ergänzende Unterlagen zu Lärmberechnung und Bewertung Südanflug an BBFS	03.10.2022 Modernisierung der Routen mit fixed Radien ist momentan auf hold da gerade Berechnungen laufen Präsentation erfolgt erst mit genauen Zahlen
ACG	Belastbares Mengengerüst für die Belegung der neuen Südrouten	03.10.2022 on hold / siehe oben
ACG	Übermittlung Präsentation ACG anlässlich FLK an ASA	
SFG	Übermittlung PNK an ASA	32. Sitzung Beilage 14 erledigt
SFG	Klärung Kriterien für §5 ZFBO Genehmigung von Ausnahmen von der Betriebszeit Was heißt „unvorhergesehen“	
SFG AG Monitoring/AG1	Optimierung von Flugrouten, sodass die Einhaltung der „Avoid Areas“ besser möglich ist, Einladung Hasenburger, Vertreter Allgem. Luftfahrt auf „Avoid Areas“ hinweisen	wird weiterverfolgt Procedere wurde in der 30.Sitzung → und 31.Sitzung festgelegt, in der 32.Sitzung neu geregelt bzw. in der 33.Sitzung (AG)
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 on hold

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
Rudolf-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 Procedere wurde in der 32.Sitzung neu geregelt Wurde in der 33. Sitzung ausführlich behandelt und wird weiterverfolgt
SFG ► AG 8	Vorschlag Lipold: Prüfung Ahndung von „schwarzen Schafen“ bei Verletzung von „Avoid Areas“ Erhöhung der Landegebühren Analyse der Abweichungen	Es sollen zuerst andere Wege gefunden werden, da es sich gezeigt hat, dass die soll-Formulierung nicht zu einer Strafverfolgung führt.
Fenninger-Sippel	Anliegen ASA bezügl. proaktive Information der Bevölkerung zum Thema Altlastensanierung Löschschaum weiterleiten	Informationsveranstaltungen haben stattgefunden, vom Land wurde ein Umweltmonitoring eingerichtet. Erledigt.
SFG	Beantwortung Fragenkatalog Altlastensanierung Löschschaum	6.3.2023 verschickt
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 Änderungswünsche an Moderation bzw. SFG	laufend
Alle	Ergänzung Diskussionspapier Übermittlung der Ergänzungen an ASA	Es wurden keine Ergänzungen eingebracht

Beilagen:

- 1 Anwesenheitsliste
- 2 genehmigte TO
- 3 Richtungsverteilung Chartersamstage
- 4 Aufstellung LFZ-Kategorien Lutzenberger

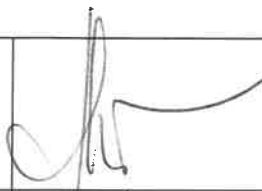
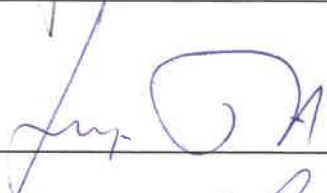
Anwesenheitsliste

33.Sitzung BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

Datum / Zeit: 28.04.2023/ 10.00 -17.30 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH / Sitzungszimmer Direktion

	Name Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	Unterschrift
1	Christina Rudorf-Ortner / Stadt Salzburg	per Teams bis 12.30 Uhr
2	Lukas Schrattenthaler / Land Salzburg	per Teams bis 12.30 Uhr
3	Claudia Typelt, SFG	C. Typelt
4	Rudolf Lipold	frid
5	Alexander WEIGLHOFER	WA
6	Alexander KLAUS	bis 12.30 Uhr
7	Stefan Brugger Wols- Siezenhau	
8	H. Lutzenberger Anif/Gröden	

9	G. OBLASSER ASA	
10	TARREITER LEOPOLD AVA	
11	Söllner Bernhard ACG	
12	DALLNER Bernhard EW	
13		
14	Rössler	bis 15.30 Uhr
15	SCHNEEWEISS / STG	
16		
17		
18		
19		
20		

BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg
33. Sitzung

Datum: 28. April 2023 / 10.00 bis 17.30 Uhr
Ort Sitzungszimmer
Moderation Ursula König

Tagesordnung (Vorschlag Moderation)

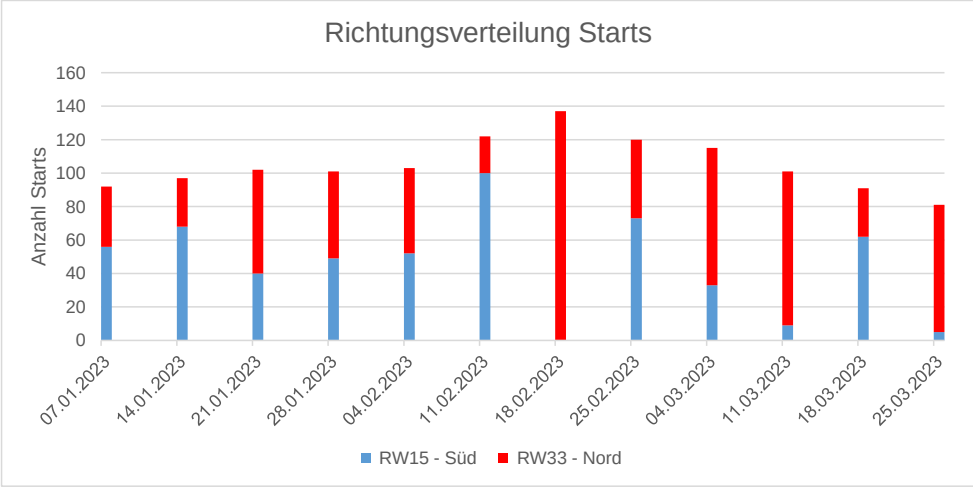
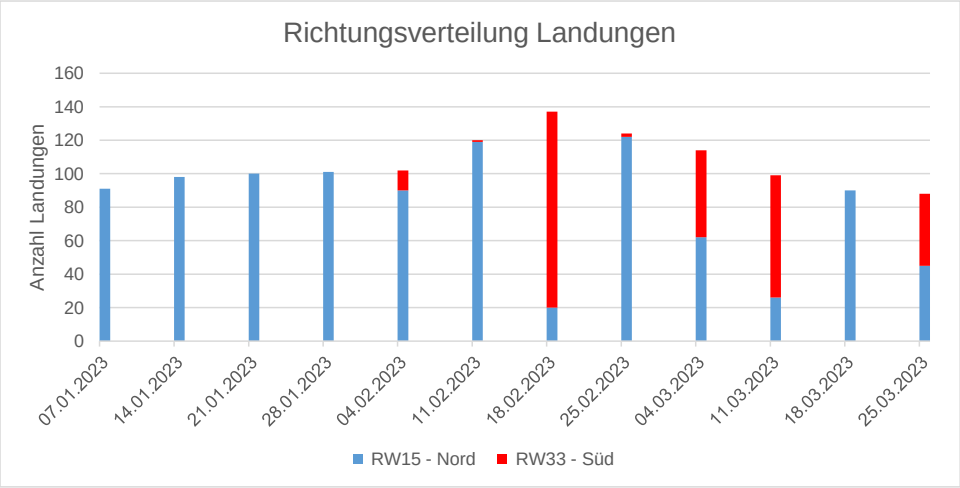
1. Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit
2. Tagesordnung
3. Informationsaustausch
 - Vorstellung ACG Vertreter Bernhard Söllner
 - Treffen in der Zwischenzeit

4. Antworten an den ASA (Forderungskatalog)
5. Datenschutz und Transparenz
6. Fragen zu Lärmbericht / Monitoring, Kategorisierung von LFZ
7. Allgemeine Luftfahrt – Platzrunden und Avoid Areas
 - Bericht vom Season Opener ACG
 - Vorschläge zur Verbindlichkeit ACG/SFG
 - Bericht zu Vorschlag Lipold von 32. Sitzung: Prüfung Ahndung von „schwarzen Schafen“ bei Verletzung von „Avoid Areas“
8. Bericht über die Wiederaufnahme des Förderprogramms zum Lärmschutz
 - Veränderungen im Süden und Norden der Lärmkurven,
9. 98 dB SEL-Grenze
 - Bericht über Überschreitungen und entsprechende Konsequenzen (SFG)
10. Aktuelle Projekte - Informationen:
 - PFAS Sanierungsprogramm: Information zum Stand (Einladung: Peter Galler)
 - Information zu Red Bull Gebäudenutzung
 - Terminal 1 Neubau (Kronen Zeitung, ORF)
11. Informationen zu Entwicklungen in Innsbruck zu lärm- und schadstoffabhängigen Landegebühren (SFG)
12. Beschwerden zu Kerosingeruch – Nutzung von Ground Power Units
13. Entwicklungen und Zusammenarbeit mit der FLK (Fluglärmkommission)
14. Ev. Anpassung Geschäftsordnung

15. Arbeitspläne und nächste Schritte; Organisatorisches und Termin Herbst 2023
16. Rückbindung und Kommunikation nach außen
17. Allfälliges

Pistenverteilung IFR-Verkehr Winterchartersamstage

Datum	ARR		DEP	
	RW15 - Nord	RW33 - Süd	RW15 - Süd	RW33 - Nord
07.01.2023	91		56	36
14.01.2023	98		68	29
21.01.2023	100		40	62
28.01.2023	101		49	52
04.02.2023	90	12	52	51
11.02.2023	119	1	100	22
18.02.2023	20	117	0	137
25.02.2023	122	2	73	47
04.03.2023	62	52	33	82
11.03.2023	26	73	9	92
18.03.2023	90		62	29
25.03.2023	45	43	5	76
Summe	964	300	547	715
Prozent	76%	24%	43%	57%



Vergleich Flugbewegungen 2022 vs. 2018

	Kommerzieller Verkehr			Allgemeine Luftfahrt			Gesamt		
	2018	2022	Veränd.	2018	2022	Veränd.	2018	2022	Veränd.
1. Quartal	5 864	3 808	-35%	7 893	9 331	18%	13 757	13 139	-4%
2. Quartal	4 092	2 545	-38%	12 245	10 466	-15%	16 337	13 011	-20%
3. Quartal	4 468	3 008	-33%	12 830	12 308	-4%	17 298	15 316	-11%
4. Quartal	4 033	2 670	-34%	8 749	10 166	16%	12 782	12 836	0%
Summe	18 457	12 031	-34,8%	41 717	42 271	1,3%	60 174	54 302	-9,8%

Aufgliederung Kommerzieller Verkehr in Li

	IFR-Instrumentenflug			VFR-Sichtflug (*)			Gesamt		
	2018	2022	Veränd.	2018	2022	Veränd.	2018	2022	Veränd.
1. Quartal	8 423	6 764	-20%	5 334	6 375	20%	13 757	13 139	-4%
2. Quartal	6 737	5 774	-14%	9 600	7 237	-25%	16 337	13 011	-20%
3. Quartal	7 569	6 907	-9%	9 729	8 409	-14%	17 298	15 316	-11%
4. Quartal	6 512	5 405	-17%	6 270	7 431	19%	12 782	12 836	0%
Summe	29 241	24 850	-15%	30 933	29 452	-4,8%	60 174	54 302	-9,8%

(*) inkl. Behördenflüge)

	Behörde			Businessjets (Instrumentenflug - Kommerzieller Verkehr)			Sichtflug ohne Behörde			Sichtflug Prop (Allgem. - Business Jets- Behörde)		
	2018	2022	Veränd.	2018	2022	Veränd.	2018	2022	Veränd.	2018	2022	Veränd.
1. Quartal	837	813	-3%	2 559	2 956	16%	4 497	5 562	24%	4 497	5 562	24%
2. Quartal	1 202	1 097	-9%	2 645	3 229	22%	8 398	6 140	-27%	8 398	6 140	-27%
3. Quartal	1 217	1 147	-6%	3 101	3 899	26%	8 512	7 262	-15%	8 512	7 262	-15%
4. Quartal	735	926	26%	2 479	2 735	10%	5 535	6 505	18%	5 535	6 505	18%
Summe	3 991	3 983	-0,2%	10 784	12 819	18,9%	26 942	25 469	-5,5%	26 942	25 469	-5,5%

	Trainingsflüge			Sichtflug Prop ohne Trainingsflüge		
	2018	2022	Veränd.	2018	2022	Veränd.
1. Quartal	2 068	1 654	-20%	2 429	3 908	61%
2. Quartal	3 252	1 564	-52%	5 146	4 576	-11%
3. Quartal	2 834	2 086	-26%	5 678	5 176	-9%
4. Quartal	2 134	2 462	15%	3 401	4 043	19%
Summe	10 288	7 766	-24,5%	16 654	17 703	6,3%

Aufgliederung in kommerzieller "Prop-Verkehr" und Sonstige?

	2018		2022		Veränderung
Kommerzieller V.	18 457	30,7%	12 031	22,2%	-34,8%
Business Jets	10 784	17,9%	12 819	23,6%	18,9%
Prop ohne Training.	16 654	27,7%	17 703	32,6%	6,3%
Trainingsflüge	10 288	17,1%	7 766	14,3%	-24,5%
Behörde	3 991	6,6%	3 983	7,3%	-0,2%
	60 174	100,0%	54 302	100,0%	-9,8%