

5.12.2016

**Protokoll 21. Sitzung des  
„BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“**

Datum: 18. November 2016 / 9.00 Uhr bis 17.00 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH/ Sitzungszimmer

**TOP 1: Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit**

Das Moderationsteam begrüßt die Teilnehmenden und stellt die Anwesenheit fest (Beilage 1, Anwesenheitsliste).

Ziele für diese Sitzung:

- aktiv Szenarien für einen weiteren sinnvollen Weg des BBFS überlegen, um so Chancen wahrnehmen zu können
- Vorbereitung für den Technischen Ausschuss (kurz TA) und Verständnis für den TA schaffen (Was passiert im TA? Welche Bedeutung hat das für den BBFS?).

**Anwesende (o.T.):**

Dominik Fenninger-Sippel / Land Salzburg  
Peter Kopp / Stadt Salzburg  
Günter Oblasser / ASA  
Brigitte Grill / ASA  
Stefan Brugger / Gemeinde Wals - Siezenheim  
Hermann Lutzenberger / Gemeinden Anif und Grödig  
Christian Indinger / Gemeinde Hallein  
Christian Woborsky / Austro Control  
Rudolf Lipold / SFG  
Norbert Gruber / SFG  
Claudia Typelt /  
Claudia Schneeweiß/ SFG  
Ursula König / Moderation  
Wolfgang Wörnhard / Moderation

**Nicht anwesend (entschuldigt):**

Reinhold Schmuck / ASA  
Alexander Klaus / SFG  
Christina Rudorf / Stadt Salzburg  
Daniela Beck / Land Salzburg  
Michael Becker / Gemeinden Anif und Grödig  
Walter Hager / Austro Control Salzburg  
Leopold Tazreiter / Repräsentant Fluglinien  
Beda Percht / Gemeinde Hallein

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 22.Sitzung des BBFS, 11.04.2017)

## **TOP 2: Tagesordnung**

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

Die vorgeschlagene Tagesordnung wird angenommen.

## **TOP 3: Protokoll und Kurzbericht der 20. Sitzung vom 19.-20.September 2016**

Das Protokoll ist nach zusammenhängenden Themen und nicht nach dem chronologischen Verlauf strukturiert.

Das Protokoll wird mit den eingebrachten Änderungen angenommen. Der Kurzbericht der 20. Sitzung wird angenommen.

## **TOP 4: Informationsaustausch**

Bericht Lutzenberger/Oblasser:

Termin Oblasser, Lutzenberger mit LH.-Stv. Rössler, Beamten des Raumplanungsressorts und Beamten der Raumplanungsbehörde der Stadt.

Die von Jell erstellte Betroffenheitsanalyse ermöglicht eine Betrachtung der Lärmsituation rund um den Flughafen unter dem Blickwinkel der Raumordnung.

Es wird geprüft, ob Flugroutenveränderungen auf die Raumordnung im Allgemeinen und auf bereits baugenehmigte Projekte im Besonderen (Anlassfall für die behördeninterne Diskussion ist ein bereits baugenehmigtes Wohnhausprojekt in der Sebastian-Kneipp-Straße in Maxglan) eine Auswirkung haben, und wenn ja welche. Dann stellt sich die Frage: Welche Konsequenzen ergeben sich für die Widmung, die Bebauung oder einen erhöhten Lärmschutz?

Frau LH.-Stv. Rössler wird bei der Vorbesprechung zum TA die Raumordnung thematisieren.

ad Datenmaterial: die von der Stadt gelieferten Daten und Berechnungen stehen bei allen außer Frage. Die Daten werden von deutscher Seite (eigene Überprüfung) und vom BBFS voll und ganz akzeptiert.

Lutzenberger berichtet über eine öffentliche Gemeindeversammlung in Anif. Es wurde vereinbart, dass die Bevölkerung auch künftig über die weitere Entwicklung informiert wird.

Typelt berichtet, dass die Umgebungslärmkarten neu berechnet werden. Im Auftrag des BMVIT sind diese Karten alle 5 Jahre für die österreichischen Verkehrsflughäfen zu erstellen. Datenbasis 2015; Veröffentlichung/Verordnung Ende 2017.

Am Flughafen Salzburg wird mit aktuellem Zahlenmaterial gearbeitet (z.B.: für neue Förderrichtlinien).

Lipold berichtet über die Tagung der AGF (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmmmissionen) am 17.11.2016 in Freilassing. Teilnehmer sind die Vorsitzenden der Fluglärmmmissionen und die Fluglärmbbeauftragten der dt. Verkehrsflughäfen. Vorsitz in der AGF hat derzeit Frankfurt. Der Vorsitzende erläuterte kurz die in Deutschland gehandhabte Art der Lärmmessung (Dauerschallpegel, starke und schwache Betroffenheit). In Deutschland wird gerade eine Schallpegelobergrenze = Lärmkorsett diskutiert. Eine Verbesserung der Lärmsituation soll durch eine Einschränkung des Fluglärms (Einsatz von leiseren

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 22.Sitzung des BBFS, 11.04.2017)

LFZ) und nicht durch eine Einschränkung der Bewegungen erreicht werden. Ein weiteres Thema war auch der Flughafen Salzburg (Betriebszeiten, Fonds, Rollwegverlängerung, Lärmkorsett). Die Gleichbehandlung des Salzburger Flughafens mit deutschen Verkehrsflughäfen bezieht sich nur auf Themen, die den passiven Lärmschutz betreffen.

#### **TOP 5: Bericht aus den Arbeiten des Technischen Ausschusses (TA)**

#### **TOP 9: Absprachen mit Blick auf die nächste Sitzung des Technischen Ausschusses am 28.11.2016**

Der Technische Ausschuss wurde in den bilateralen Gesprächen zwischen den Verkehrsministerien Deutschland und Österreich gebildet. Die erste Sitzung des TA hat am 19.10.2016 in Salzburg stattgefunden. Alle Teilnehmer konnten ihre Stellungnahmen abgeben.

Mitglieder des TA:

für die deutsche Seite: Ralf Paurat (BMVI), Rainer Köstler (STMI), Robert Ertler (DFS), Bettina Oestreich (Anrainerverband Rupertiwinkel)

für die österreichische Seite: Wolfgang Papesch (BMVIT), Rudolf Lipold (SFG), Christian Woborsky (ACG), Günter Oblasser (ASA), Hermann Lutzenberger (Anif, Grödig), Leopold Tazreiter (gemeinsamer Vertreter der Airlines).

Die ACG stellte ein Pistennutzungskonzept vor. Der Auftrag dazu ist vom BMVIT an die ACG ergangen. Mit dem Pistennutzungskonzept wird eine Verteilung der Flugbewegungen zwischen Deutschland und Österreich aufgrund der sicherheitstechnischen Voraussetzungen, der Wetterverhältnisse, der Destinationen und des Verkehrsaufkommens im Zeitraum Oktober 2015 – September 2016 abgebildet. Es könnte als Grundlage für eine Vereinbarung zur Entlastung deutschen Gebiets herangezogen werden.

Bei der Erstellung des Pistennutzungskonzeptes ist lt. ACG die Destination (wo kommt das LFZ her / wo fliegt es hin) neben technischen Möglichkeiten (Gewicht), Wetter (Wind und Wolken) und Verkehrsaufkommen für die Wahl der Pistenrichtung ausschlaggebend. Nicht im Konzept eingearbeitet sind Lärmkriterien, interne Kriterien der Airlines (LFZ darf nicht nach Süden starten/von Süden landen; wie z.B.: Ryanair) und Emission wie CO<sub>2</sub>. Das Konzept sieht nicht vor, dass generell alle Starts über Süden abgewickelt werden. Das Konzept ist klar auf Bewegungszahlen fokussiert, um im Technischen Ausschuss ein Ergebnis zu erzielen. Erste Ergebnisse sollen bereits im Sommerflugplan 2017 wirksam werden.

Nachfolgende Argumente wurden von den Teilnehmern in die Diskussion über den TA bzw. über ein mögliches Pistennutzungskonzept eingebracht. Nach eingehender Diskussion wird vom BBFS festgehalten:

**Der BBFS sieht es im Sinne einer langfristig guten Lösung für die Region als wichtig, dass folgende Argumente bei der Erstellung eines Pistennutzungskonzeptes in Betracht gezogen werden.**

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 22.Sitzung des BBFS, 11.04.2017)

→ **Lärmaufteilung** (Differenzierung von N und S in deutsche und österreichische Seite zeigt, dass die Lärmimmissionen zu 90% auf österreichischer Seite sind) und **Betroffenheitsanalyse** unbedingt in das Konzept aufnehmen

In den letzten 20 Jahren ist der Dauerschallpegel in Freilassing nicht gestiegen, in der Moosstraße hingegen von 48 auf 51 dB.

→ für das Pistennutzungskonzept werden nur die IFR-Flüge herangezogen. Um den **Gesamtverkehr fair abzubilden**, müssen **auch die VFR-Flüge mit betrachtet** werden.

→ Berechnungen zum **CO<sub>2</sub> Verbrauch**: Dazu hat Lutzenberger Daten aufbereitet und stellt diese vor. „Unter der Annahme, dass ein LFZ, das von Norden kommt oder in eine Norddestination fliegt, den „Umweg“ über den Süden und die Stadt Salzburg nimmt, ergäbe sich eine längere Flugzeit von 3-4 Minuten. Die CO<sub>2</sub> Belastung, die durch jene Umwege entstehen würde, die im Vergleich zur tatsächlichen Flugaufteilung 2015 aus Gründen einer Verringerung der Nordstarts / -landungen geflogen würden, wird mit rd. 400 t CO<sub>2</sub> bei 80:20 und rd. 2.000 t CO<sub>2</sub> bei 70:30 abgeschätzt. Die Größenordnung kommt im Vergleich mit dem flexiblen Tempolimit (80 km/h) auf der Autobahn A1 zum Ausdruck, durch das 698 t CO<sub>2</sub>/Jahr eingespart wurden“.

→ auf Grund von neuen Flugrouten und/oder einer Verlagerung von Flugbewegungen würde sich auch die Lärmverteilung verändern. Es kann nicht abgeschätzt werden, wie sich diese Lärmumverteilung raumordnungspolitisch auswirken würde (Beispiel: baugenehmigtes Projekt Sebastian-Kneipp-Straße in Maxglan). Sollte es zu einer weiteren Verteilung Richtung Süden kommen, sind die **Auswirkungen auf die Raumordnung** unbedingt mitzudenken. Dazu müssen die Veränderungen in der Lärmentwicklung noch berechnet werden. Die Auswertungen werden gerade erstellt.

## **TOP 6 Bericht aus der AG Fonds/Bodenlärm/Betriebszeiten/bauliche Veränderungen (Rollweg)/ Lärmkorsett (AG-Leitung Kopp):**

### Fonds

Von Hr. Jell wurden umfangreiche mobile Lärmmessungen im Bayerischen Raum durchgeführt. Sehr interessant sind die Vergleiche der einzelnen Messungen mit den fixen Lärmmessstellen Freilassing, Taxham und Maxglan-Süd (Beilage 3).

Ziel sollte es sein, das Lärmschutzregime so anzupassen, dass höher belastete Anrainer (z.B. höhere Maximalpegel, Überflughöhe, etc.) entweder zusätzlich die Möglichkeit auf Förderung haben bzw. die Förderhöhe von 60% angehoben wird. In der AG wurde vereinbart, dass Hr. Jell folgende Maximalpegel-Berechnungen zur Verfügung stellen wird: Auswahl von Landungen bzw. Starts aus der BBFS-Unterlage „Betroffenheitsanalyse“ und auf Basis der sechs verkehrsreichsten Monate 2015. Die Darstellung sollten in folgenden dB-Schritten dargestellt werden: 77 dB, 80 dB und 83 dB.

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 22.Sitzung des BBFS, 11.04.2017)

Oblasser: Vorschlag einer Förderungsdefinition:

In den Untersuchungen des BBFS hat sich herausgestellt, dass besonders tiefe Flüge über bewohntem Gebiet eine deutlich höhere Belastung für die Anrainer darstellen. Dies betrifft durch die Lage des Flughafens fast ausschließlich bei Landungen überflogenes Gebiet. So wurde zum Beispiel an der Moosstraße festgestellt, dass die direkt überflogene Zone, etwa 200m von der Messstelle entfernt, um mehr als 7 dB höhere maximale Schallpegel aufweist. Dies stellt eine enorm höhere akustische Belastung dar (gehörter Lärm im Gegensatz zum Dauerschallpegel). Die landenden Flugzeuge haben dort eine Höhe von 70 bis 120 m. Direkt und in einer Breite von 250 m rechts und links der „Centerline“ gelegene Wohnobjekte sollen im Bereich von Flughöhen unter 150m 80% der förderungswürdigen Kosten, im Bereich von Flughöhen unter 120m 100% der Kosten erstattet bekommen. Die sonstigen Regeln des Förderprogrammes bleiben unberührt. Bei Objekten, die in einem Bereich der Flughafenumgebung liegen und bei denen durch Bodenschall oder Verkehrslärm, der nicht ausschließlich dem Flughafen zuzuordnen ist, die Grenzwerte überschritten werden (Messung durch Magistrat Salzburg ), werden die üblichen Fördermaßnahmen gewährt.

Die SFG wird die Objekte, die in den oben angegebenen Zonen liegen und die sich daraus ergebenden Kosten eruieren. Das neue Förderprogramm soll einfach, pragmatisch und nachvollziehbar sein.

Lipold schlägt vor, dass bereits eingebrachte Anträge zurückgestellt werden und die neuen Richtlinien abgewartet werden sollen. Vielleicht ergibt sich aus einer derzeitigen 60%-Förderung dann eine 100%-Förderung.

Vorteile des neuen Fördersystems:

- Betroffenheiten besser erfasst
- logischer/pragmatischer
- erklärbar durch genaue Daten

Nachteile:

- Überprüfung dauert (Geometer)
- Kosten müssen beachtet werden

Ergebnisse für eine Förderwürdigkeit im 250m-Streifen werden im Februar 2017 erwartet. Eine Umsetzung der neuen Förderrichtlinien soll im Anschluss erfolgen.

Betriebszeiten:

Derzeit steht lt. den Eigentümern eine Änderung der Betriebszeiten nicht zur Diskussion.

Rollweg:

Das Projekt „Rollweg“ soll im neuen Jahr gestartet werden. Die Kosten für die Planung wurden von der SFG-Geschäftsführung freigegeben.

Eine Zwischenlösung, die eine raschere Verbesserung der Situation bringen sollte, ist der verpflichtende back-track in den Randzeiten. Über die Lärmmessstelle Taxham sollen auch die Veränderungen der Lärmbelastung bei back-track erfasst und ausgewertet werden, um Erkenntnisse über allfällige Auswirkungen lärmtechnischer Natur für eine Projektbeurteilung zu erhalten.

**Beschlossene Vorgangsweise:** siehe Aktionsplan unten. AG behandelt Thema. Soll im ersten Quartal 2017 umgesetzt werden.

Lärmkorsett:

Wurde in der AG nicht behandelt /siehe Protokoll 20.Sitzung Seite 5.

**TOP 7: Strategische Überlegungen**

Entwicklung und gegenseitige Wirkung der Parallelprozesse

Beilage 4 Themenbereiche

Orange: Verteilung der An-und Abflüge D+Ö x:y →Technischer Ausschuss  
Flugrouten →ACG

Grün: Themenbereiche, mit Möglichkeiten zum Agieren für den BBFS

Rosa: Gesamtpaket???

Szenarien für Zielsetzung und Aufgaben des BBFS

Diskussionsbeiträge:

- in Wien hätte es ohne das Dialogforum keine laufend Anpassungen an veränderte Bedingungen gegeben, das gleiche gilt für Salzburg ohne BBFS
- durch neue Technologien, neue Bevölkerungsstrukturen und andere Veränderungen gibt es immer etwas zu tun
- Monitoring von Maßnahmen und Information darüber ist unbedingt notwendig
- der BBFS kann daher als wichtige Monitoringeinrichtung und wichtige Plattform für Konfliktmanagement wirksam sein
- im BBFS hat man besseren Zugriff auf Informationen
- BBFS als Dialogplattform soll auf alle Fälle weitergeführt werden
- der BBFS wurde im Auftrag des Landes als Anrainerplattform ins Leben gerufen und ist kein DVO-Verhinderungsforum, es besteht der Wunsch zur Weiterarbeit, politischer Wille von Stadt und Land für eine Weiterarbeit
- Dauer für Entscheidungen ist relativ, in Salzburg entstand durch den Austritt eines wichtigen Partners eine Sondersituation
- trotz der schwierige Problemstellungen ist der Zeitaufwand im Vergleich gut (nur 2 1/2 Jahr im Vergleich zu Wien mit 4 Jahren)
- Entscheidung über eine Verteilung x:y werden die beiden Staatenvertreter treffen, aber auch nur als Deckel, wie/wo die Routen liegen, kann beeinflusst werden,
- wichtige Themen bleiben für den BBFS (Fonds, allgem. Luftfahrt, Red Bull)
- Empfehlungen des BBFS werden Grundlage für Entscheidungen der Eigentümer sein
- Deutsche Seite sollte wieder in den BBFS zurückkehren
- Dabei sein ist immer besser
  
- BBFS degradiert zu einem Forum, in dem nur Auskünfte erteilt werden und Informationen transportiert werden
- Wo genau kann der BBFS mitgestalten und mitsteuern? Jetzt gibt es einen Technischen Ausschuss, der Verteilung und Flugrouten thematisiert. Wird der Technische Ausschuss ohne Rücksicht auf den BBFS zu Ergebnissen kommen?
- Sitzungsintervalle können überdacht werden / hoher Zeitaufwand

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 22.Sitzung des BBFS, 11.04.2017)

- wenn der BBFS als ein DVO-Verhinderungsgremium angesehen wird, dann ist er nach einem Ende der bilateralen Verhandlungen sinnlos
- Handlungskompetenz wurde genommen, BBFS braucht mehr Kompetenzen

Es wird festgehalten, dass eine klare Aussage der Eigentümer und der SFG gemacht werden soll, zielstrebig an Verbesserungen für die Anrainer zu arbeiten. Ein Lösungswille muss erkennbar sein. Schriftliche Zusagen für die Umsetzung von Maßnahmen sollen abgegeben werden. Die Bereitschaft Maßnahmen umzusetzen und Leistungen zu erbringen muss klar ausgesprochen werden.

Ein Problem ist allerdings, dass sich Politiker aus Zeitmangel nicht intensiv genug in die Materie Flughafen/BBFS vertiefen können und stets die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens in den Vordergrund stellen.

ACG bekräftigt das Angebot, den BBFS weiterhin zu unterstützen. Jede Veränderung/Neuerung wird vor der Veröffentlichung im BBFS kundgetan und die Möglichkeit zur Kommentierung gegeben. Ob ein Konsens im BBFS gefunden wird, liegt nicht im Einflussbereich der ACG.

#### Zukünftige Aufgaben:

- Umsetzung Pistennutzungskonzept
- Behandlung der „grünen“ Themenfelder (siehe Beilage 4)
- Umgang mit Veränderungen (Destinationen, techn. Neuerungen, etc.)
- Monitoring
- Konsequenzen aus Monitoring

#### **Gesamtpaket und Teilumsetzungen**

Nachdem die Verteilung der Flüge zwischen Deutschland und Österreich auf der bilateralen politischen Ebene gelöst werden soll, ist das vom BBFS angestrebte Gesamtpaket nicht mehr zielführend. **Der BBFS wird deshalb Empfehlungen für Teilumsetzungen beschließen. Dazu werden die Arbeitsgruppen bis im Januar Arbeitspläne zu den im Anhang dargestellten Themenfeldern erstellen und Zeitschienen für eine Umsetzung festlegen.** Der Beschluss dieser Arbeitspläne in der nächsten Sitzung des BBFS wird die Bereitschaft der Eigentümer und der SFG untermauern, den Dialog mit den Anrainern und Gemeinden konstruktiv fortzusetzen.

#### **TOP 8: Prozessvereinbarungen des BBFS**

Die AG Prozesssteuerung tagt am 22.2.2017/Dauer ca. 4 Stunden.

#### **TOP 10: nächste Schritte**

AGs stellen Themen zusammen, die bearbeitet werden sollen →Arbeitspläne  
Vorstellung der Arbeitspläne im nächsten BBFS  
Vorlage an SFG und Rückbindung

#### **TOP 11: Rückbindung und Kommunikation nach außen**

Derzeit besteht kein Bedarf an einer AG Kommunikation. Wird neu überdacht und in der nächsten Sitzung thematisiert.

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 22.Sitzung des BBFS, 11.04.2017)

## TOP 12: Organisatorisches und Termine , Kurzbericht MT

Termin 23.2.2017 wurde vereinbart

## TOP 13: Allfälliges

Die Teilnehmenden des TA informieren den BBFS über die Ergebnisse der Sitzung vom 28.11.2016

MT bedankt sich bei allen Teilnehmern und schließt die Sitzung.

## AKTIONSPLAN

MT	Kurzberichte der Sitzungen	laufend
MT	Mind map, Kriterienkatalog und Fortschrittskontrolle anpassen	laufend
MT	Ergebnisdokument, Argumentation Optionen anpassen	laufend
Kopp	Auftrag an Jell Lärmmessung wg. Verlagerung Aeroclub	ehestmöglich
Kopp	Auftrag an Jell Lärmmessungen bei back-track /Verbesserungspotenzial / Lärmentwicklung prüfen	ehestmöglich / nach Festlegung Probelauf
Airlines	neue Bezeichnung RNP (AR) /RNAV	nächste Sitzung
ACG	Textfassung Avoid Areas	nächste Sitzung
ACG	Avoid Area Siezenheim prüfen	ehestmöglich
ACG	Organisatorische Anweisungen für Probelauf back-track Verlautbarung (genaue Formulierung) nach Probelauf ACG und Messungen Jell	ehestmöglich
ACG & Airlines	Höhenprofil von RNP und RNAV. Prognose, wie viele Piloten RNP nutzen würden, Evaluierung, Mengengerüst	ehestmöglich
ACG & Airlines	Vereinbarung „Umkehrschub nur bei Leerlauf/idle reverse) für SZG prüfen	ehestmöglich
ACG/Typelt	Monitoring	laufend
SFG	Erfahrungswerte back-track aus Basel	ehestmöglich
SFG	Projekt Rollweg starten	ehestmöglich
SFG	Angebot Eigentümer überarbeiten	ehestmöglich
SFG	Info über Entwicklung Aeroclub	ehestmöglich
SFG	Förderwürdigkeit im 250mStreifen Objekte und Kosten eruieren	Februar 2017
AG Fonds....	Arbeitsplan erstellen, Detailarbeiten zu vereinbarten Themen	nächste Sitzung
AG Flugrouten...	Arbeitsplan erstellen, Detailarbeiten zu vereinbarten Themen	nächste Sitzung
Alle	Links auf allen Webpages (SFG, Schutzverband und Gemeinden) und BBFS-Website gut sichtbar platzieren.	ehestmöglich

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 22.Sitzung des BBFS, 11.04.2017)

<b>Alle</b>	<b>Durchsicht Argumentation Optionen,</b> Dokument Struktur Fragen-Optionen- Bewertung, Mind Map, Ergebnisdokument und Bekanntgabe der Änderungswünsche an MT	<b>laufend</b>
-------------	---	----------------

Beilagen:

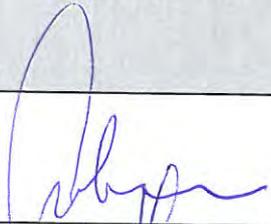
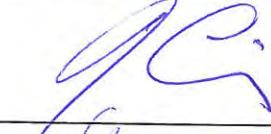
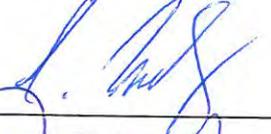
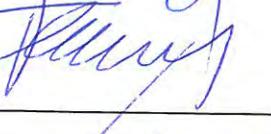
1. Anwesenheitsliste
2. TO
3. Auswertung Lärmmessungen Jell
4. Themenfelder

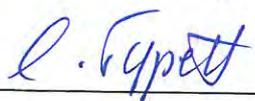
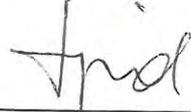
Anwesenheitsliste

21. Sitzung BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

Datum / Zeit: 18.11.2016/ 9.00 -17.00 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH/Sitzungszimmer 2.OG

	Name Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	Unterschrift
1	GIBBER NORBERTO SFG 3R	
2	OBLASSER GÜNTER ASA	
3	Lutzreubeger Hermann Auf + Grödlip	
4	Grill Brigitte ASA	
5	Bruggler Stefan Wels-Siezenheim	
6	Christian Indinger Gom. Hallen	
7	Fennings-Sippel Dominik Land Salzburg	
8	KOPP Peter	

9	CHRISTIAN WOBORSKY ACG	
10	CLAUDIA TYPERT SFG	
11	R. LIPOLD SFG	
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		
21		

**BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg**  
**21. Sitzung**

Datum: 18. November 2016 / 09.00 bis 17.00 Uhr  
Ort: Salzburger Flughafen GmbH / Sitzungszimmer  
Moderation: Ursula König, Wolfgang Wörnhard

Tagesordnung (Vorschlag Moderation)

1. Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit
2. Tagesordnung
3. Protokoll der 20. Sitzung vom 19.-20. September 2016
  - Kurzbericht 21.09.16
4. Informationsaustausch

---

5. Bericht aus den Arbeiten des Technischen Ausschusses
6. Bericht aus der AG Fonds / Bodenschall / Betriebszeiten / bauliche Veränderungen (Rollweg) / Schallkorsett (AG-Leitung Kopp)
7. Strategische Überlegungen
  - Entwicklung und gegenseitige Wirkungen der Parallelprozesse
  - Szenarien für Zielsetzung und Aufgaben des BBFS
8. Prozessvereinbarungen des BBFS
9. Absprachen mit Blick auf die nächste Sitzung des Technischen Ausschusses am 28.11.16
10. Nächste Schritte
11. Rückbindung und Kommunikation nach außen

---

12. Organisatorisches und Termine, Kurzbericht MT
13. Allfälliges

Unterlagen:

-

## Mobile Fluglärmmessungen in Ainring / Freilassing / Saaldorf-Surheim

Zusammenfassende Ergebnisse - Lden und LAeq in Dezibel (dB)

Datum		NMT	Tage	NMT 7-11		
				Aircraft		Umgebung
				Events	Lden	LAeq
29.10.2015 - 13.12.2015	Römerstraße 32 / Bruch Ainring	NMT 7	46	658	41,2	51,3
22.12.2015 - 15.2.2016	Höglstraße 24 / Freilassing	NMT 7	56	3.253	50,6	52,5
20.2.2016 - 17.3.2016	Waldstraße 4 / Freilassing	NMT 7	27	2.062	57,6	49,6
23.6.2016 - 25.7.2016	Sägewerkstraße 13 / Saaldorf-Surheim	NMT 10	33	1.066	50,6	52,5
27.7.2016 - 11.9.2016	Jägerstraße 12 / Saaldorf-Surheim	NMT 11	47	1.138	44,4	50,5
		Summe	209	8.177		

Datum	Freilassing - NMT 2			Taxham - NMT 4			Maxglan-Süd - NMT 5		
	Aircraft		Umgebung	Aircraft		Umgebung	Aircraft		Umgebung
	Events	Lden	LAeq	Events	Lden	LAeq	Events	Lden	LAeq
29.10.2015 - 13.12.2015	1.465	52,9	54,1	2.313	57,5	55,8	2.899	64,6	52,4
22.12.2015 - 15.2.2016	2.885	54,9	59,6	4.258	60,6	57,3	4.208	67,1	53,6
20.2.2016 - 17.3.2016	1.866	55,8	53,6	2.651	61,1	56,3	2.297	67,3	52,7
23.6.2016 - 25.7.2016	1.582	54,2	54,2	2.467	59,1	55,4	2.145	65,3	53,6
27.7.2016 - 11.9.2016	2.319	54,1	53,3	3.681	58,6	54,6	3.256	65,6	53,1
	10.117			15.370			14.805		

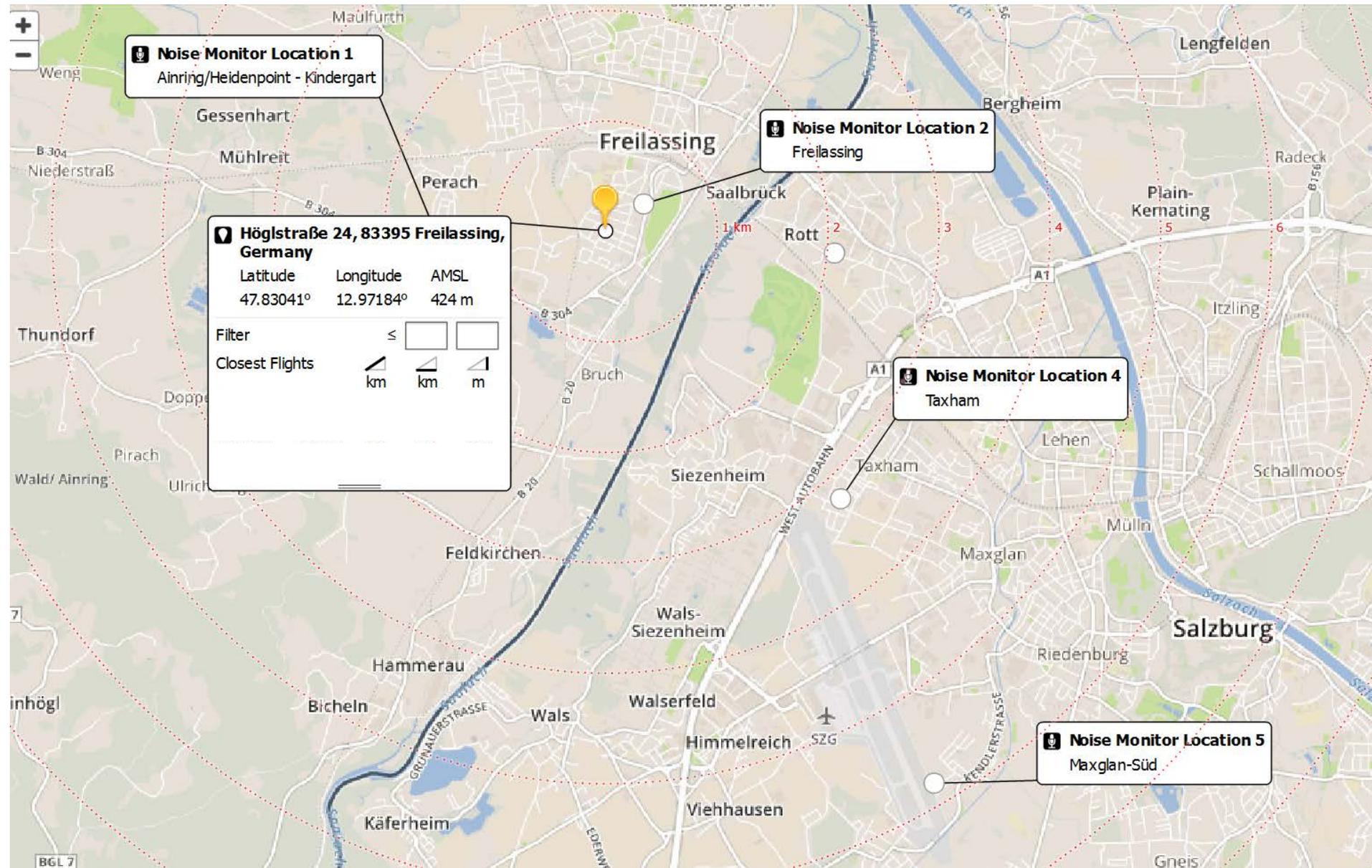
# Mobile Fluglärmmessungen - Römerstraße 32 –Bruch/Ainring

## Lageplan



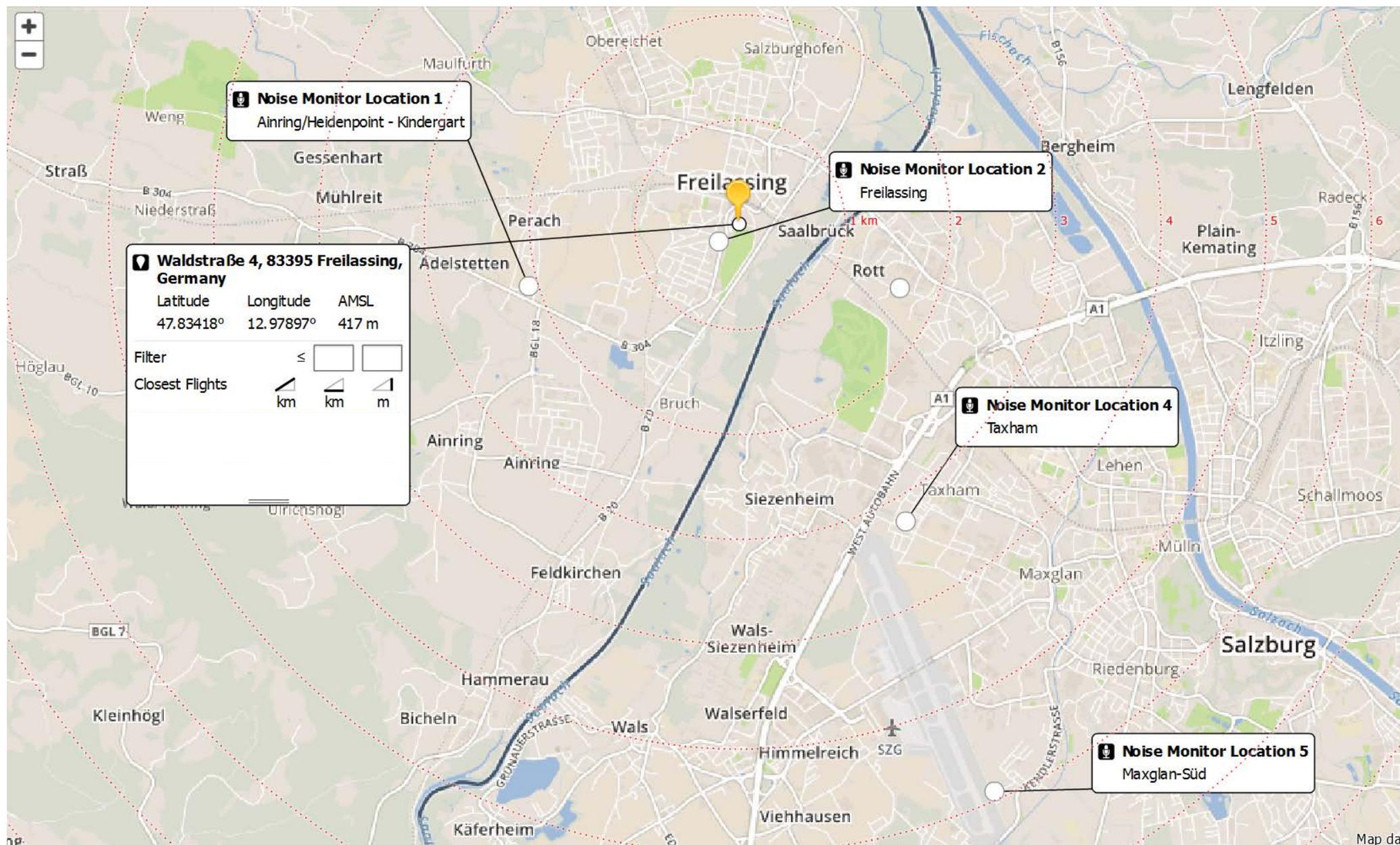
# Mobile Fluglärmmessungen - Höglstraße 24 - Freilassing

## Lageplan

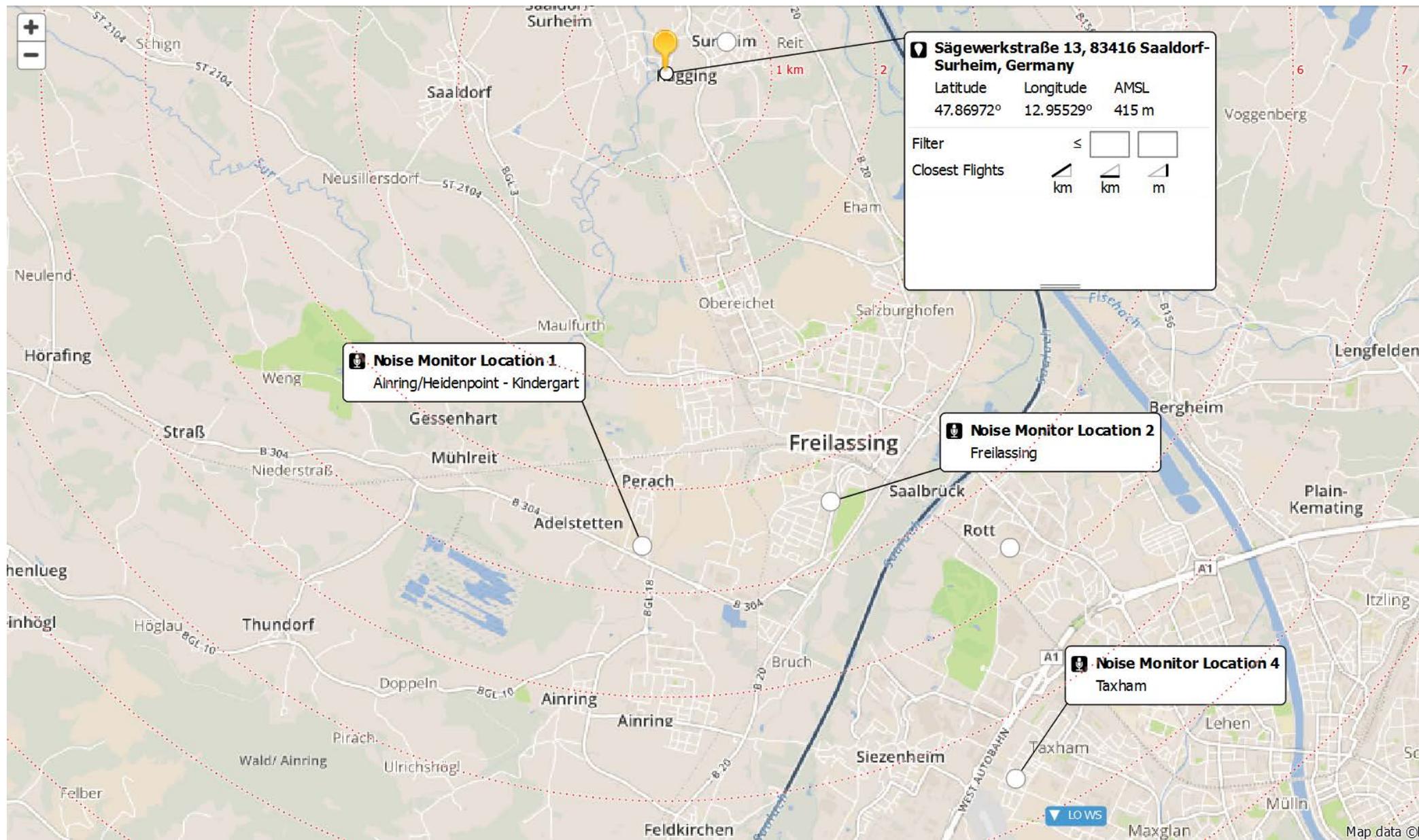


# Mobile Fluglärmmessungen - Waldstraße 4 - Freilassing

## Lageplan

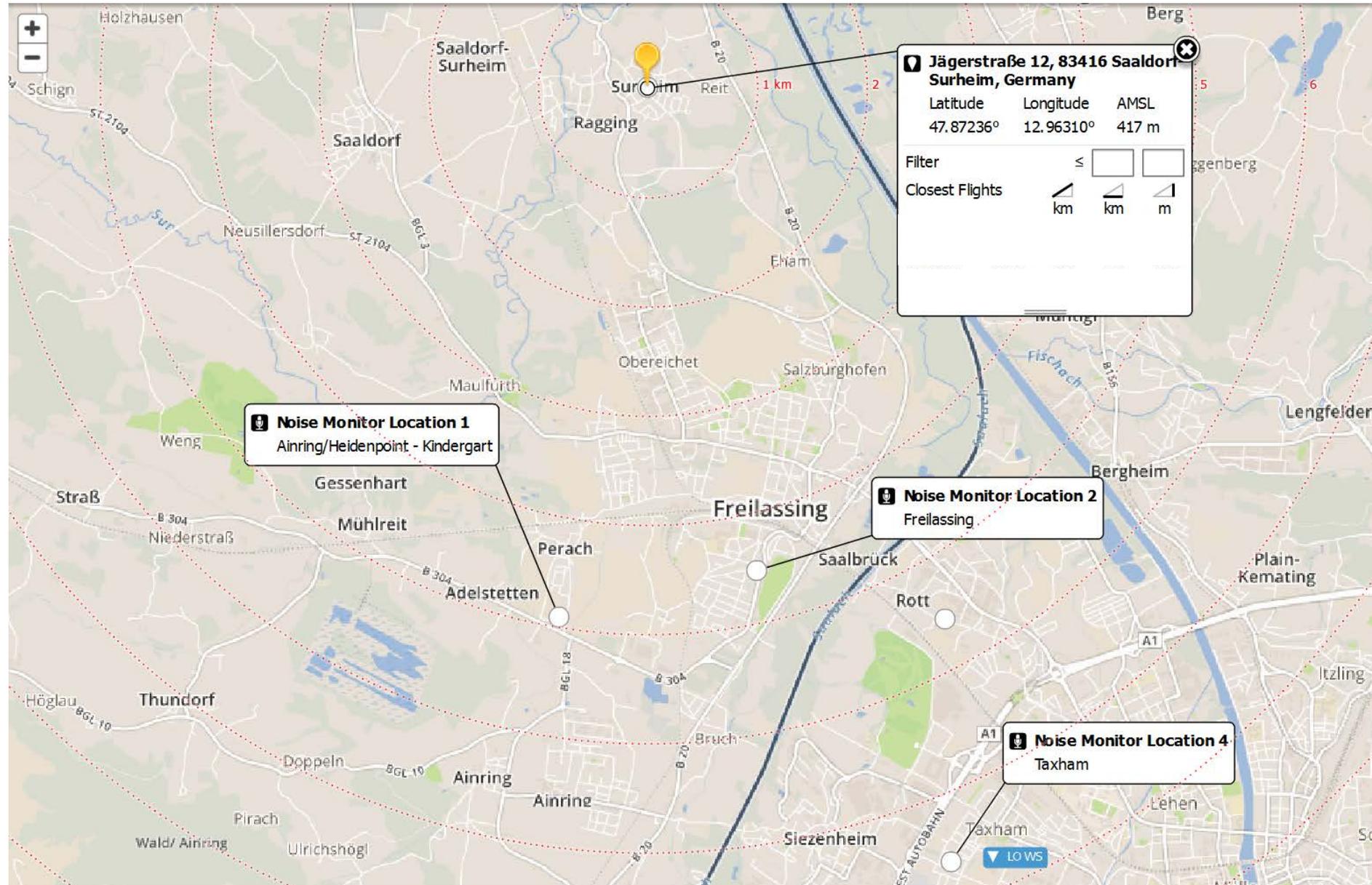


# Mobile Fluglärmmessungen - Sägewerkstraße 13 – Saaldorf-Surheim Lageplan



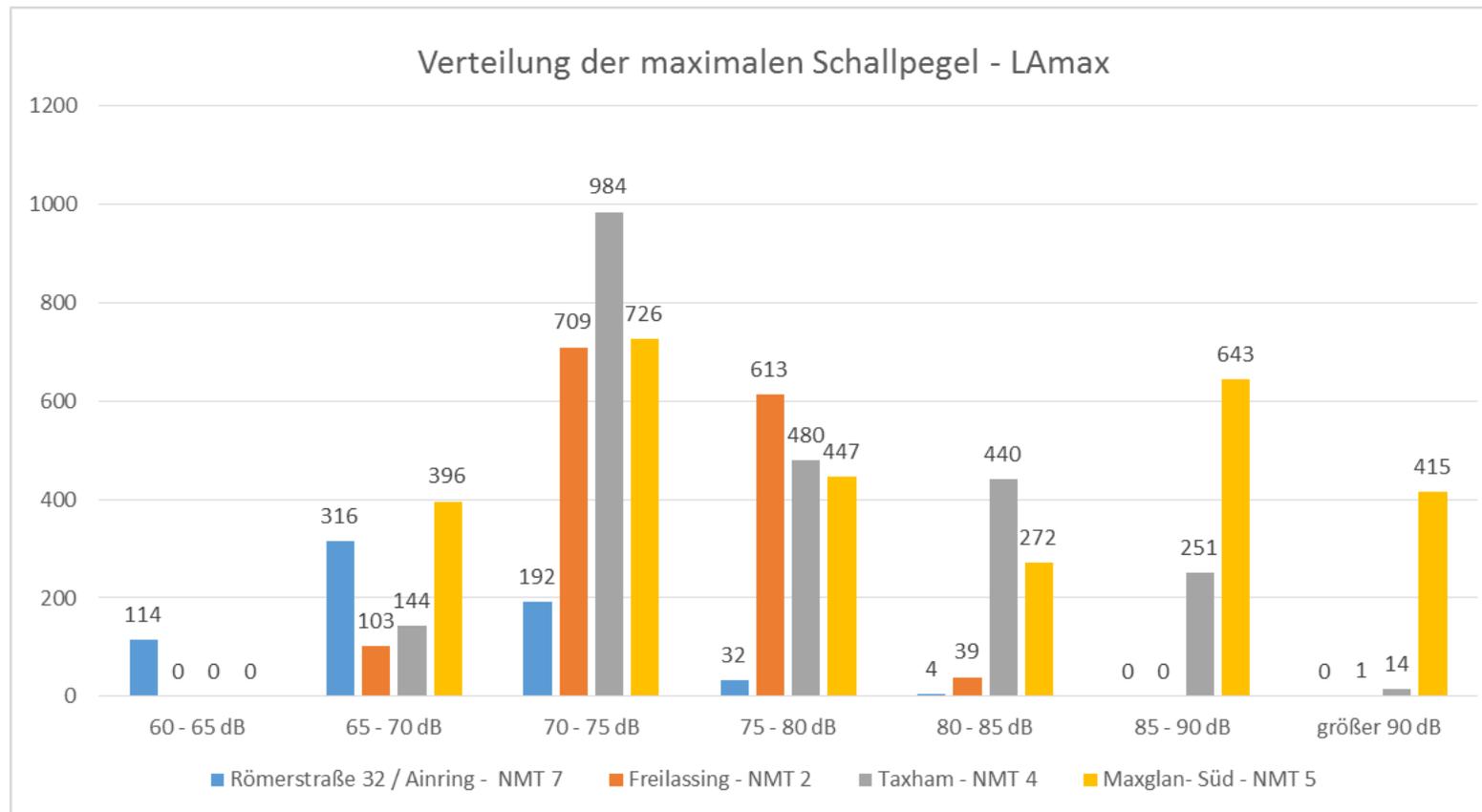
# Mobile Fluglärmmessungen - Jägerstraße 12 – Saaldorf-Surheim

## Lageplan



## Mobile Fluglärmmessungen - maximale Schallpegel LAmax

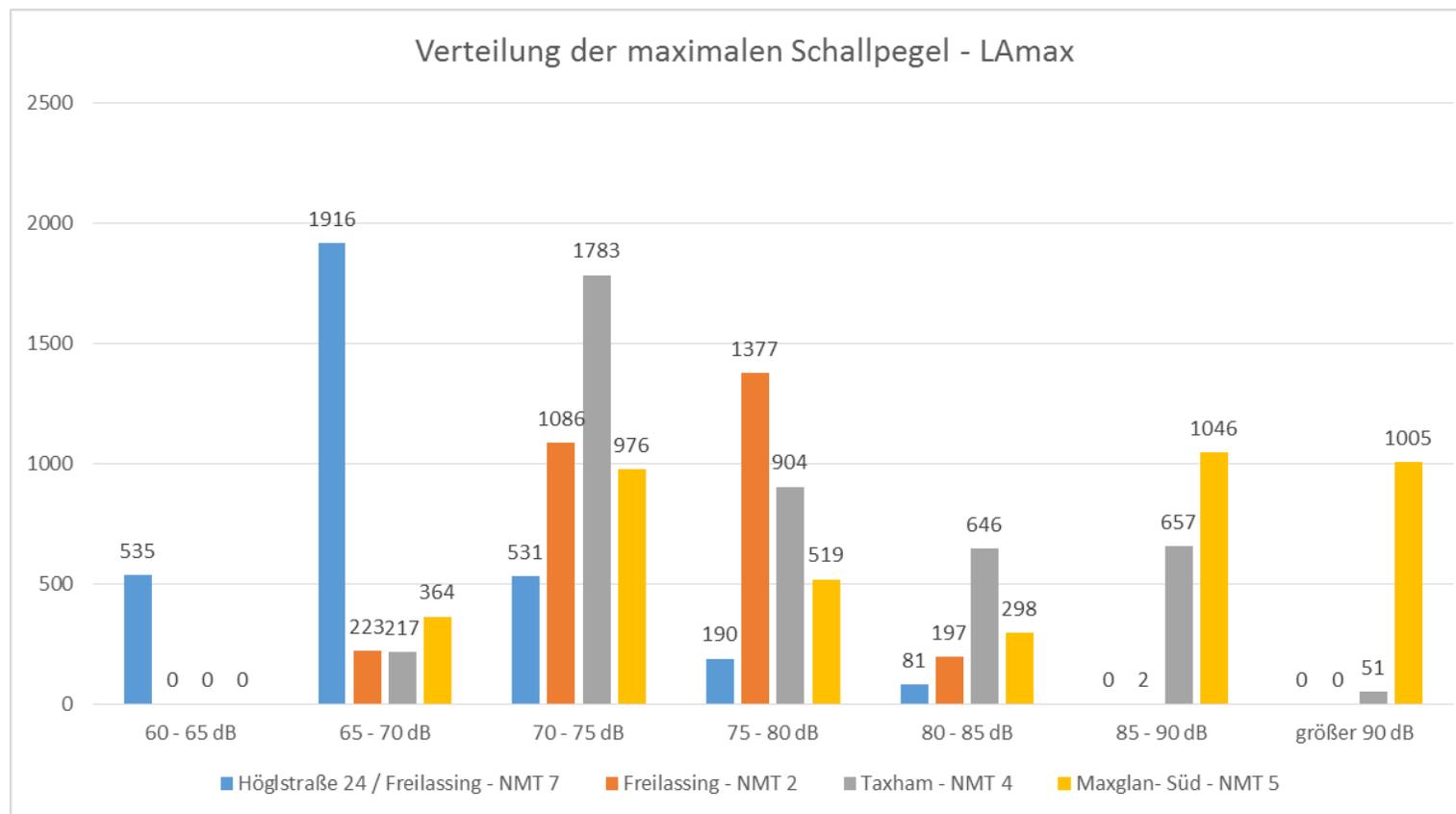
### Römerstraße 32 – Bruch/Ainring und stationäre Messstationen - Vergleich



Pegelklasse	Römerstraße 32 / Ainring - NMT 7	Freilassing - NMT 2	Taxham - NMT 4	Maxglan- Süd - NMT 5
60 - 65 dB	114	0	0	0
65 - 70 dB	316	103	144	396
70 - 75 dB	192	709	984	726
75 - 80 dB	32	613	480	447
80 - 85 dB	4	39	440	272
85 - 90 dB	0	0	251	643
größer 90 dB	0	1	14	415
<b>log. Mittelwert</b>	<b>70,7 dB</b>	<b>75,7 dB</b>	<b>80,9 dB</b>	<b>86,6 dB</b>

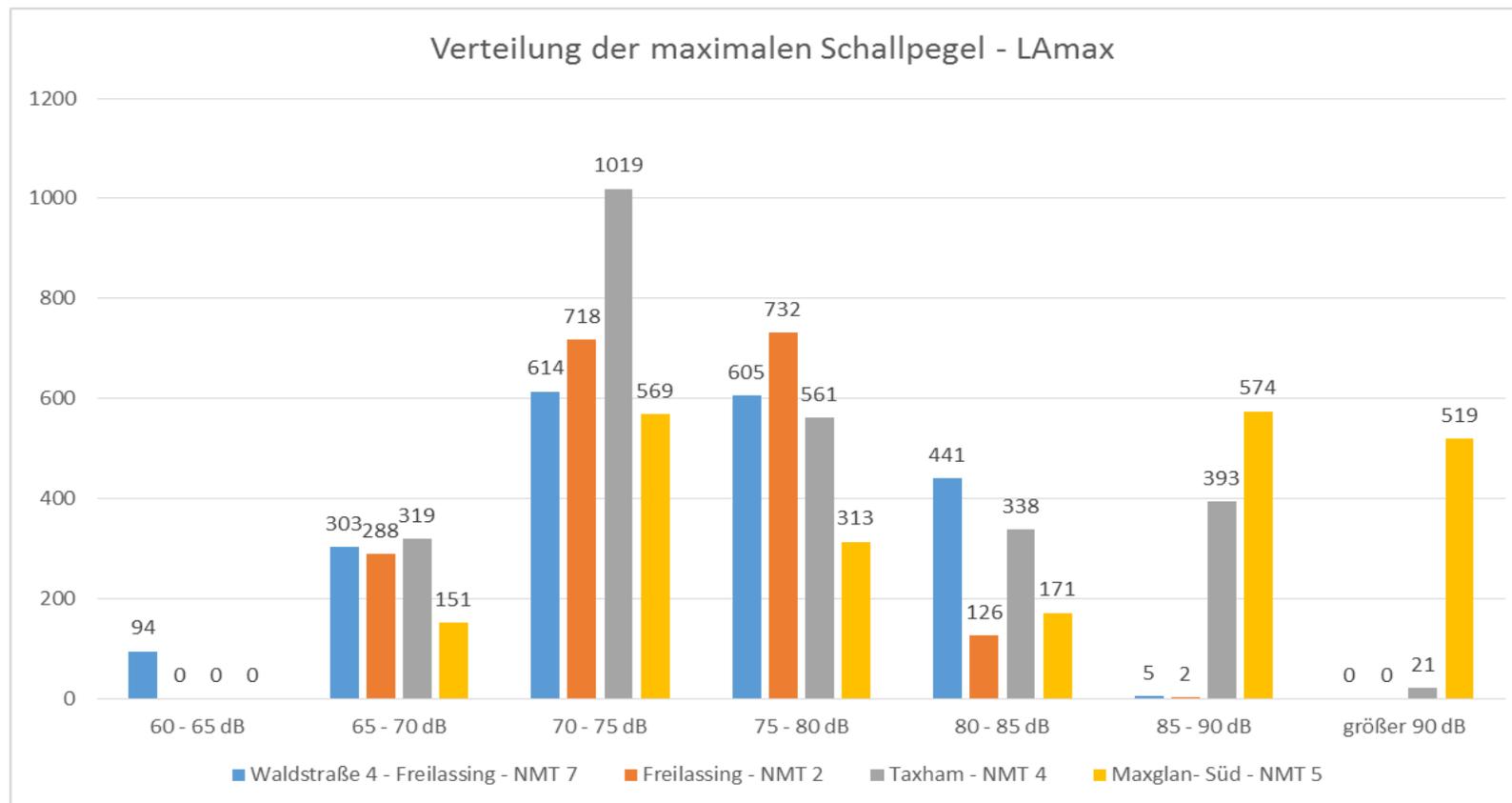
# Mobile Fluglärmmessungen - maximale Schallpegel LAmax

## Höglstraße 24 – Freilassing und stationäre Messstationen - Vergleich



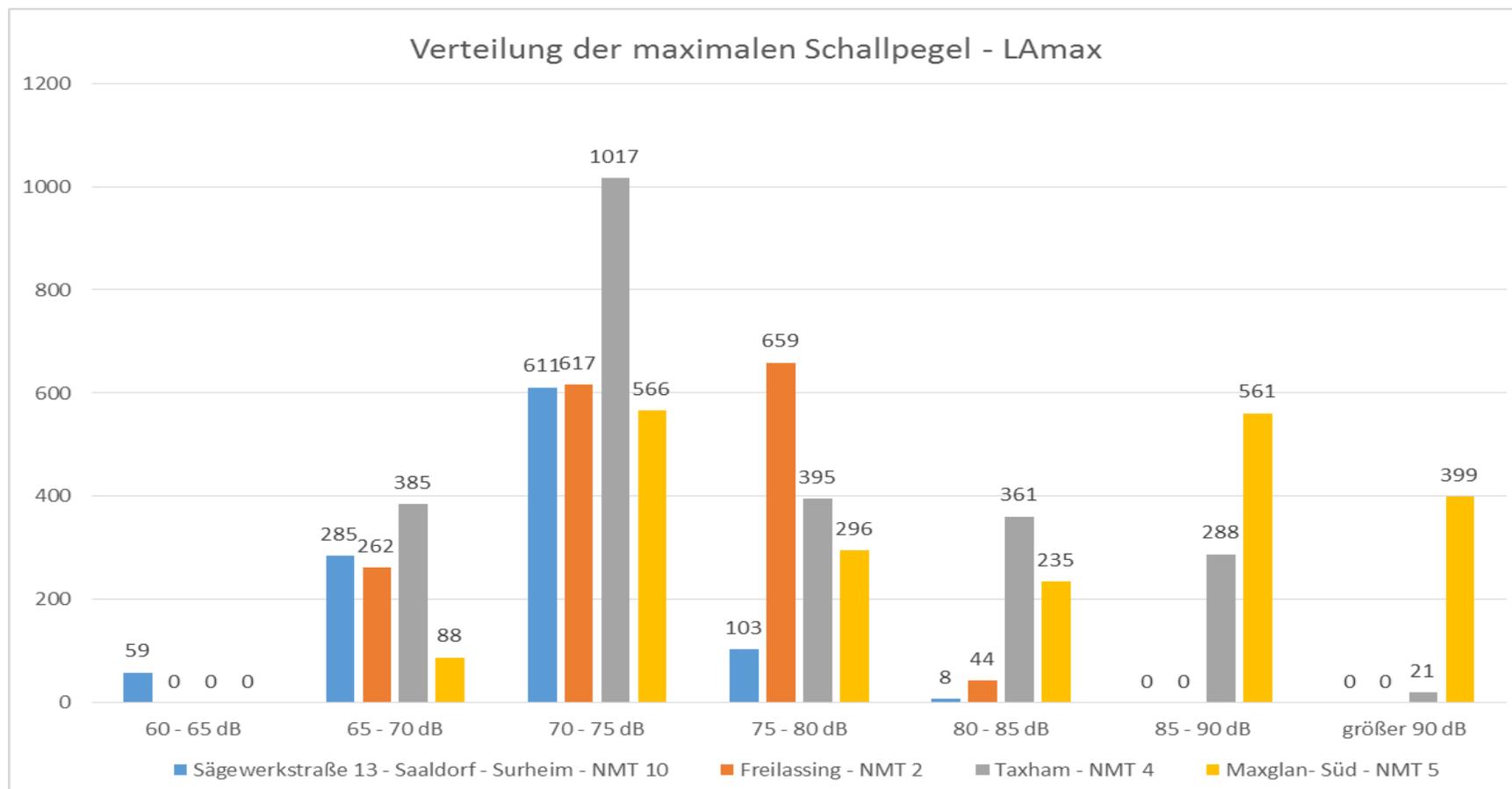
Pegelklasse	Höglstraße 24 / Freilassing - NMT 7	Freilassing - NMT 2	Taxham - NMT 4	Süd - NMT 5
60 - 65 dB	535	0	0	0
65 - 70 dB	1916	223	217	364
70 - 75 dB	531	1086	1783	976
75 - 80 dB	190	1377	904	519
80 - 85 dB	81	197	646	298
85 - 90 dB	0	2	657	1046
größer 90 dB	0	0	51	1005
<b>log. Mittelwert</b>	<b>71,2 dB</b>	<b>76,4 dB</b>	<b>81,8 dB</b>	<b>87,8 dB</b>

## Waldstraße 4 – Freilassing und stationäre Messstationen - Vergleich



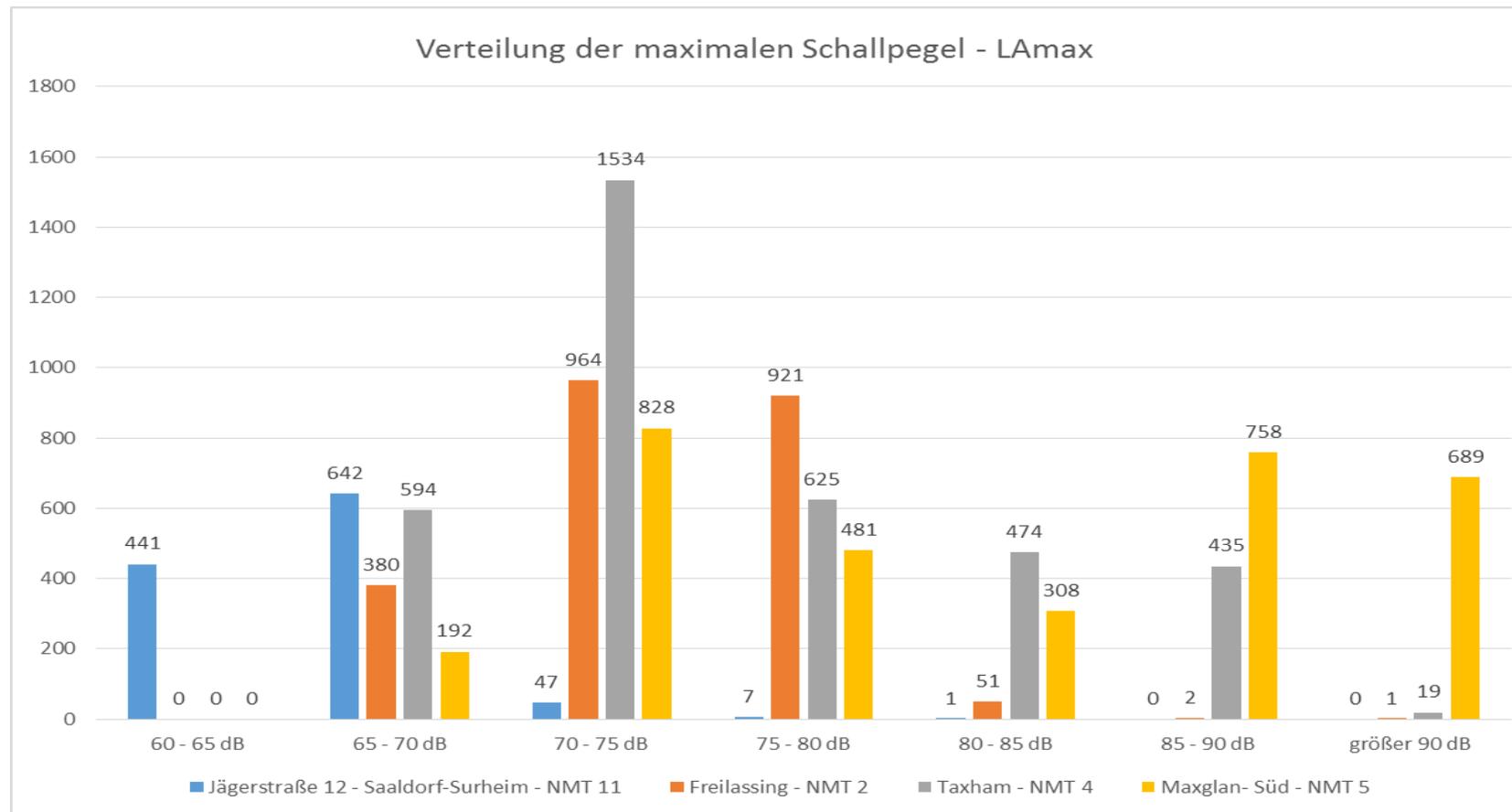
Pegelklasse	Waldstraße 4 - Freilassing - NMT 7	Freilassing - NMT 2	Taxham - NMT 4	Maxglan- Süd - NMT 5
60 - 65 dB	94	0	0	0
65 - 70 dB	303	288	319	151
70 - 75 dB	614	718	1019	569
75 - 80 dB	605	732	561	313
80 - 85 dB	441	126	338	171
85 - 90 dB	5	2	393	574
größer 90 dB	0	0	21	519
<b>log. Mittelwert</b>	<b>77,6 dB</b>	<b>76,0 dB</b>	<b>81,2 dB</b>	<b>87,8 dB</b>

# Sägewerkstraße 13 Saaldorf-Surheim und stationäre Messstationen - Vergleich



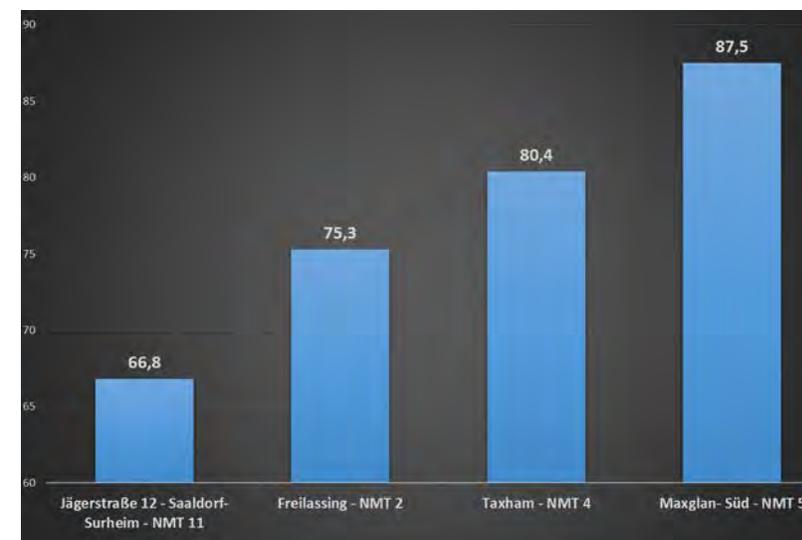
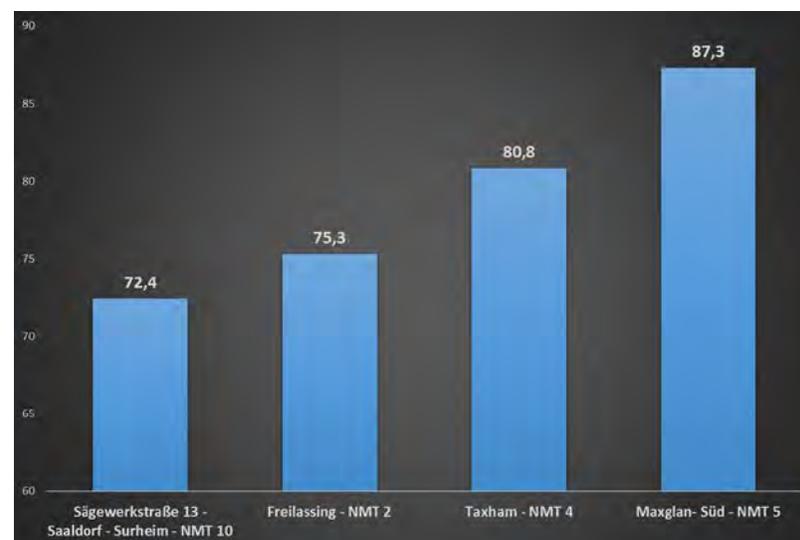
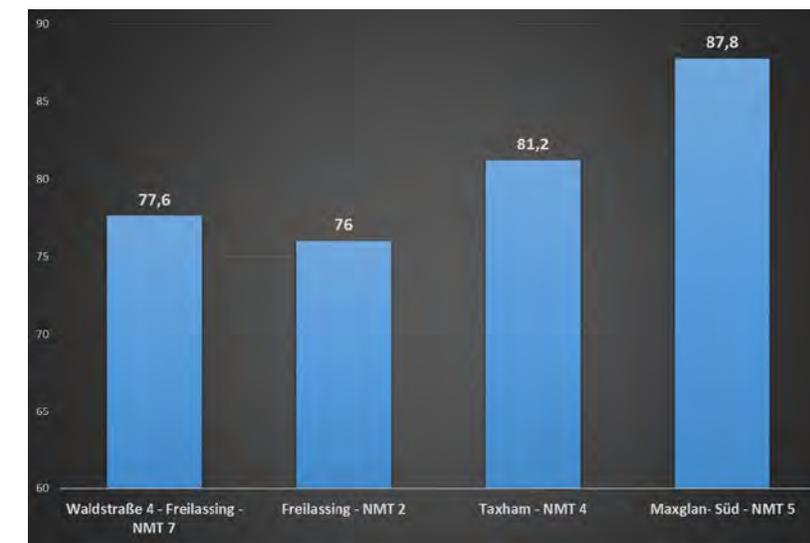
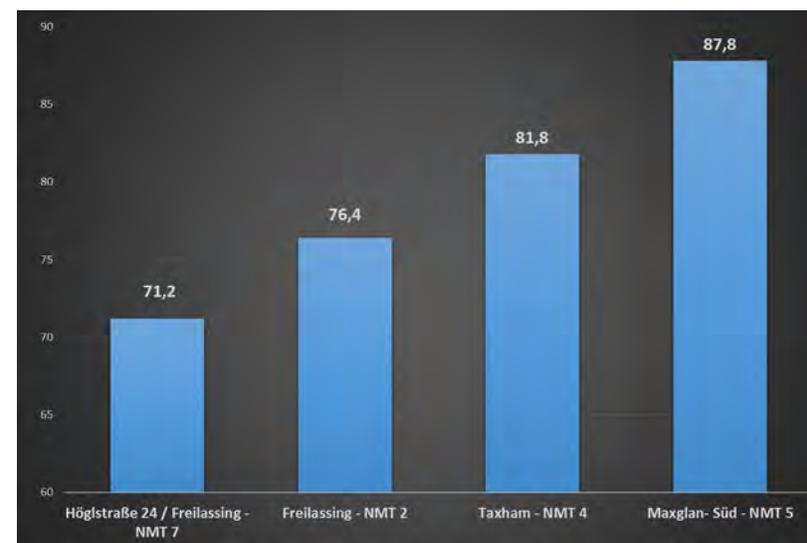
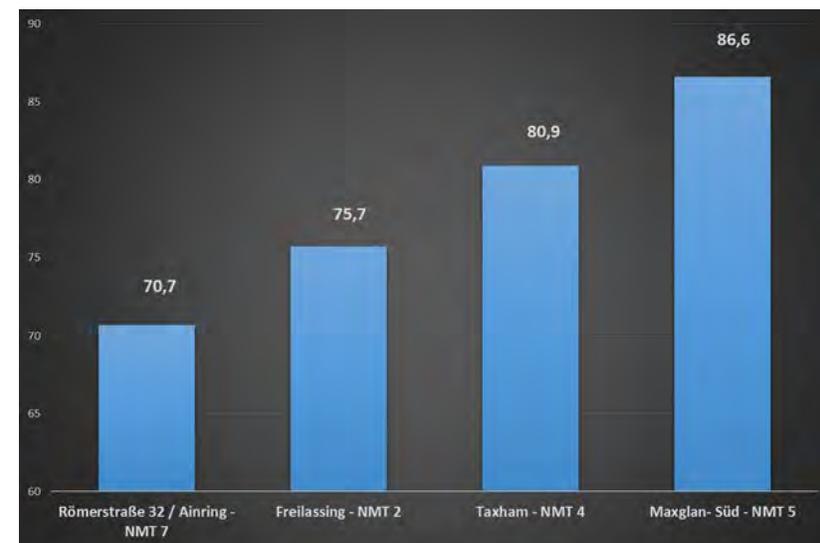
Pegelklasse	Sägewerkstraße 13 - Saaldorf - Surheim - NMT 10	Freilassing - NMT 2	Taxham - NMT 4	Maxglan- Süd - NMT 5
60 - 65 dB	59	0	0	0
65 - 70 dB	285	262	385	88
70 - 75 dB	611	617	1017	566
75 - 80 dB	103	659	395	296
80 - 85 dB	8	44	361	235
85 - 90 dB	0	0	288	561
größer 90 dB	0	0	21	399
<b>log. Mittelwert</b>	<b>72,4 dB</b>	<b>75,3 dB</b>	<b>80,8 dB</b>	<b>87,3 dB</b>

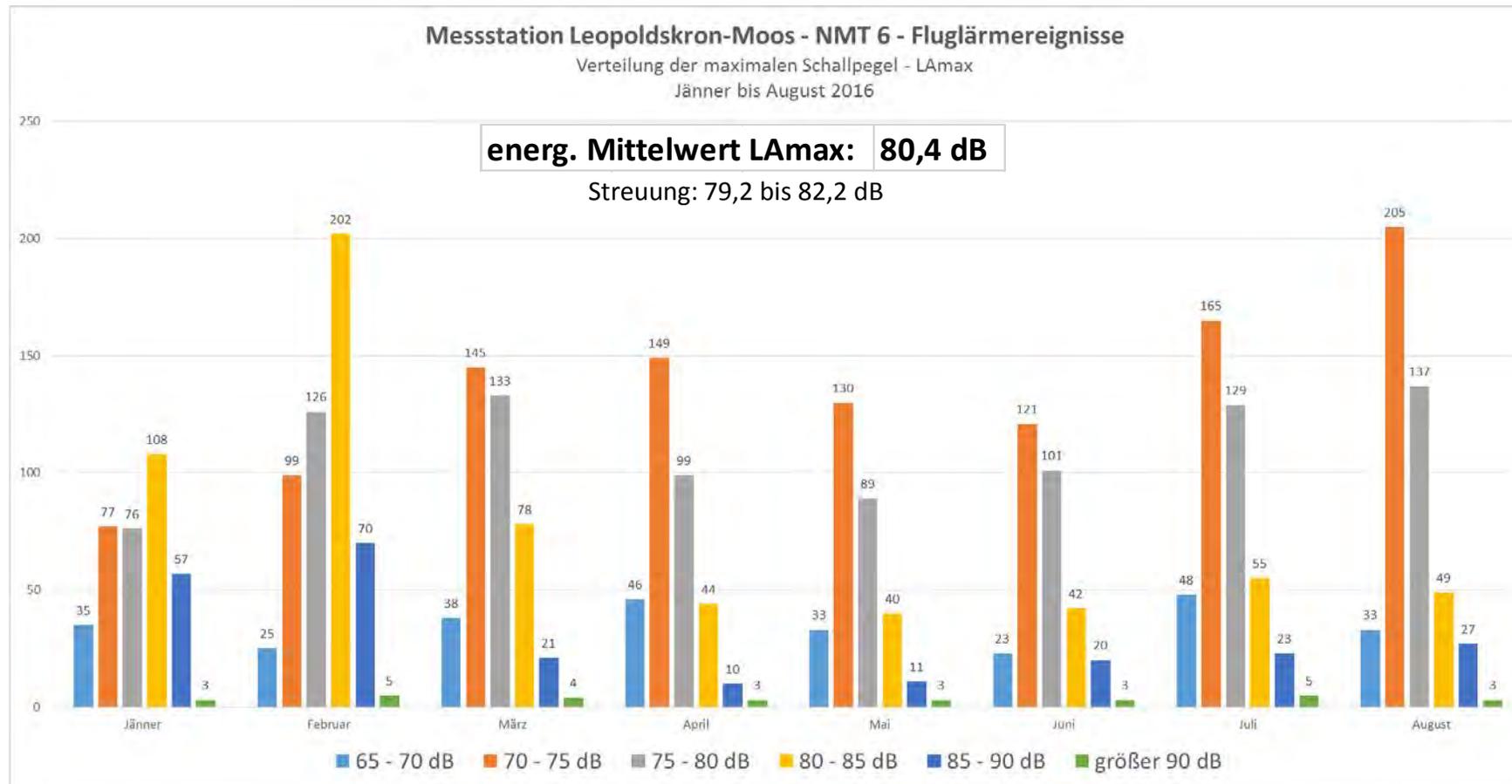
# Jägerstraße 12 - Saaldorf-Surheim und stationäre Messstationen - Vergleich



Pegelklasse	Jägerstraße 12 - Saaldorf-Surheim - NMT 11	Freilassing - NMT 2	Taxham - NMT 4	Maxglan- Süd - NMT 5
60 - 65 dB	441	0	0	0
65 - 70 dB	642	380	594	192
70 - 75 dB	47	964	1534	828
75 - 80 dB	7	921	625	481
80 - 85 dB	1	51	474	308
85 - 90 dB	0	2	435	758
größer 90 dB	0	1	19	689
<b>log. Mittelwert</b>	<b>66,8 dB</b>	<b>75,3 dB</b>	<b>80,4 dB</b>	<b>87,5 dB</b>

## Mobile Fluglärmmessungen - maximale Schallpegel L<sub>Amax</sub> log. Mittelwerte in Dezibel (dB) - Zusammenfassung





	Jänner	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Summe
Pegelklasse									
65 - 70 dB	35	25	38	46	33	23	48	33	281
70 - 75 dB	77	99	145	149	130	121	165	205	1091
75 - 80 dB	76	126	133	99	89	101	129	137	890
80 - 85 dB	108	202	78	44	40	42	55	49	618
85 - 90 dB	57	70	21	10	11	20	23	27	239
größer 90 dB	3	5	4	3	3	3	5	3	29
Summe	356	527	419	351	306	310	425	454	3148

Alg. Luftfahrt

Boden/ÄRM

andere  
Lärmwinderungs  
massnahmen

Fonds  
Fondsverwaltung

Verteilung der  
An- + Abflüge  
 $D + O_e$   
 $x = y$

Lärmkorrekt

Dollweg -  
Verläuferflug

Technische  
Neuerungen

Gesamt-  
paket?

Datengrund-  
lagen

Belegung von  
Flugrouten  
(Zukunft)

Betriebszeiten

Prozess-  
vereinbarungen

- parallele betrieb
- FLK
- UVP
- DVO

Monitoring  
der  
vereinbarungen

Flugrouten  
(Zukunft)

Umgang mit  
Nichtvereinbarung  
Künftige  
Konflikte