

26.01.2015

Protokoll 8. Sitzung des „BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“

Datum:15. Jänner 2015 / 17.00 Uhr bis 21.00 Uhr

16.Jänner 2015 / 09.00 Uhr bis 12.00 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).

Anwesende (o.T.):

Lukas Gasser / Land Salzburg (15.und 16.)
Peter Kopp / Stadt Salzburg (15.und 16.)
Hermann Lutzenberger / Gemeinden Anif und Grödig (15.und 16.)
Axel Träxler / ASA (15.und 16.)
Günter Oblasser / ASA (15.und 16.)
Reinhold Schmuck / ASA (15.)
Brigitte Grill / ASA (15.und 16.)
Peter Huber / Gemeinden Bergheim und Elixhausen (15.und 16.)
Christian Indinger / Gemeinde Hallein (15.und 16.)
Ludwig Nutz / Gemeinde Saaldorf-Surheim (15.und 16.)
Martin Häusl / Gemeinde Saaldorf-Surheim (16.)
Bettina Oestreich / Schutzverband Rupertiwinkel (15.und 16.)
Peter Blahak / Schutzverband Rupertiwinkel (15.)
Thomas Wagner / Gemeinde Freilassing (15.und 16.)
Christian Woborsky / Austro Control Wien (15.und 16.)
Walter Hager / Austro Control Salzburg (15.)
Leopold Tazreiter / Repräsentant Fluglinien (15.und 16.)
Rudolf Lipold / SFG (15.und 16.)
Claudia Typelt / SFG (15.und 16.)
Norbert Gruber / SFG (15.und 16.)
Alexander Klaus / SFG (15.und 16.)
Claudia Schneeweiß/ SFG Protokoll (15.und 16.)
Ursula König / Moderation (15.und 16.)
Wolfgang Wörnhard / Moderation (15.und 16.)

Nicht anwesend (entschuldigt):

Martin Häusl / Gemeinde Saaldorf-Surheim (15.)
Reinhold Schmuck / ASA (16.)
Walter Hager / Austro Control Salzburg (16.)
Peter Blahak / Schutzverband Rupertiwinkel (16.)
Gabriele Noreisch / Gemeinde Ainring (15.und 16.)
Stefan Brugger / Anrainer Wals - Siezenheim (15.und 16.)
Michael Becker / Gemeinden Anif und Grödig (15.und 16.)
Daniela Beck / Land Salzburg (15.und 16.)
Robert Semm / Repräsentant Fluglinien (15.und 16.)
Beda Percht / Gemeinde Hallein (15.und 16.)

TOP 2: Tagesordnung

Die folgende Tagesordnung war vorgeschlagen:

1. Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit
2. Tagesordnung
3. Protokoll der 7. Sitzung vom 10.und 11.November 2014
4. Informationsaustausch, kurzer Rückblick auf BBFS Sitzung am 15.12.2014
5. Flugrouten:
 - Bericht der AG Flugrouten
 - Entwicklung des Kriterienkatalogs Flugrouten
 - Folgerungen des BBFS zu Flugrouten
 - Verbindung mit den Themen aus der Sammlung: Betriebszeiten(Priorität 3) und Luftfahrt (Priorität 4)
 - Aktivitäten der Vereinigung Cockpit: Mindeststandards bei kritischen anflugverfahren wie in Salzburg
6. Umweltfonds: Bericht Oblasser
7. Lärm
 - offene Fragen; Bericht Typelt
 - Aktivitäten der SFG den Lärmschutz betreffend mit Einbindung des BBFS
8. Bearbeitung weitere Themen – Themenvertiefung / Arbeitsgruppen
9. Webpage
10. Rückbindung, Öffentlichkeitsarbeit, Kurzbericht MT
11. Organisatorisches
12. Allfälliges

Die vorgeschlagene Tagesordnung wird angenommen. Die Anregungen Huber (Beschlüsse des BBFS lt. Kurzbericht der Moderation vom 15.11.14, Behandlung der BBFS-Empfehlungen vom 10./11.11.14 sowie das Thema Parallelverfahren) sollen unter TOP 4 behandelt werden.

TOP 3: Protokoll der 7. Sitzung vom 10.und 11.November 2014

Änderungswunsch Oblasser wird im Protokoll der 7. Sitzung eingearbeitet.
Der Kurzbericht über die 7.Sitzung wird angenommen.

TOP 4: Informationsaustausch

Diverse Treffen:

Oblasser berichtet über das BBFS-Treffen vom 15.12.2014. Einer Einladung des BBFS folgend, haben Frau Rynesch und Herr Röhrer ihre Erfahrungen aus dem Dialogforum Wien weitergegeben. Oblasser überbringt das Angebot der beiden, dem BBFS jederzeit zu einem weiteren Informationsaustausch zur Verfügung zu stehen. **Das Angebot wird auf Grund der positiven Resonanz im BBFS gerne angenommen.** Oestreich stellt den Vortrag von Herrn DI Wolfgang Hesina, Geschäftsführer Verein Dialogforum Flughafen Wien zur Verfügung (Beilage 2 Vortrag Hesina anlässlich Informationsveranstaltung am 04.November 2014 in Freilassing). Es wird angemerkt, dass der konsolidierte und koordinierte Auftritt der Mitglieder des Dialogforums der Sache sicher sehr dienlich ist. Die Kritik, dass sich die Anrainerseite in Wien dem Flughafen in Form des Stockholmsyndroms

zu sehr angenähert hat, wird angesprochen. Eine neue Bürgerinitiative, die nicht im Dialogforum vertreten sein wollte, hat nun gegen die Mediationsvereinbarung Einspruch erhoben. Jede dieser Bürgerinitiativen, ob innerhalb oder außerhalb des Dialogforums, nimmt für sich in Anspruch *die Bevölkerung* zu vertreten. Laut einer Aussage von Herrn Bundesminister Alois Stöger haben aber nur die im Dialogforum vertretenen Bürgerinitiativen Relevanz. Dem auch als „Verräterproblematik“ bezeichnete Phänomen kann nur mit Erfolgsmeldungen, die jede Bürgerinitiative haben muss, entgegengetreten werden.

Lipold berichtet über eine Informationsveranstaltung auf Einladung des Bayerischen Staatsministeriums des Inneren, für Bau und Verkehr am 15.01.2015 in Freilassing „Vorstellung des Datenerfassungssystems (DES) und des Berechnungsergebnisses für den Flughafen Salzburg.“ Im Zuge der Umsetzung des novellierten Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) ist für den Flughafen Salzburg ein Lärmschutzbereich festzusetzen (§4Abs1FluLärmG). Nachdem die Berechnung und die Kartierung des Lärmschutzbereiches abgeschlossen sind, wurden die durchgeführten Arbeiten und Ergebnisse in dieser Informationsveranstaltung vorgestellt.

Oestreich berichtet über ein Treffen der bayerischen Mitglieder des BBFS mit den bayerischen Bürgermeistern. Dieses Treffen diene der Erfüllung der Rückbindungspflicht und soll in Zukunft regelmäßig stattfinden.

Oestreich berichtet über einen geplanten Besuch von BM Dobrindt in Freilassing. Dieser Besuch ist aber unabhängig von der DVO zu sehen.

Die **Moderatoren** berichten über eine Informationsmail von Landrichter. Dobrindt und Reichle würden am 13.02.2015 in Freilassing sein. Es wurde das Interesse des BBFS an einem Treffen mit BM Dobrindt angemeldet. Delegationsteilnehmer: 2 deutsche Vertreter (Gemeinden/Schutzverband) , 2 österreichische Vertreter (Gemeinden/Schutzverband), 1 Vertreter Flughafen und Moderation. Das Moderatorenteam wird Landrichter informieren und dem BBFS die weitere Vorgangsweise mitteilen.

Die **Moderatoren** berichten über einen Termin mit Hermann am 15.01.2015. Themen waren der allgemeine Stand des BBFS und der Umweltfonds.

Lipold berichtet über die eingeleitete Änderung (Notariatsakt) der Geschäftsordnung und Geschäftsverteilung für die Geschäftsführung der SFG. (Beilage 3 Änderung der GO). In die TO der Aufsichtsratssitzungen wird ein fixer Punkt „Bericht über BBFS“ aufgenommen.

Das Interview von Klaus am 11.01.2015 im ORF löst Kritik bei den Anrainervertretern aus. Die Wortwahl „lärmschonende Route“ sei eine ungeschickte Aussage und bringe die Anrainervertreter unter Druck bei ihren Mitgliedern und bereite ihnen große Argumentationsprobleme. Auch die Veröffentlichung der Verkehrszahlen nach einem starken Chartersamstag sei ungeschickt. Das Interview und die Zahlen seien – wenn sie zeitlich so kommuniziert werden – für den Dialog nicht förderlich. Es solle doch über die Verbesserungen für die Anrainer informiert werden. Die früheren Aussagen zum RNAV 33, dieser sei nicht sicher und könne von vielen Airlines nicht geflogen werden, stünden im Widerspruch zu den am 11.01.2015 getätigten Aussagen von Klaus und der Tatsache, dass sogar ein Jumbo dieses Anflugverfahren fliegen konnte. Am Samstag habe sich gezeigt, dass RNAV von allen geflogen werden kann. Dies stelle die Glaubwürdigkeit der früher getätigten Aussagen in Frage.

Obwohl ein Großteil der Anflüge über den Süden erfolgte, war nach den Auswertungen der Messdaten keine Entlastung der Lärmsituation in Freilassing zu verzeichnen. Ganz im Gegenteil kam es zu einer Doppelbelastung von Nord und Süd.

Die Vertreter der ACG widersprechen vehement der Aussage, RNAV sei unsicher. Alle in der AIP veröffentlichten Flugverfahren sind sichere Verfahren. Sicherheit ist die oberste Voraussetzung für eine Publizierung. Die Aussage, RNAV könne von manchen Airlines nicht geflogen werden, sei dennoch richtig. Der ILS Anflug ist der qualitativ höchstwertige Anflug in Salzburg. Die Letztentscheidung, welcher Anflug gewählt wird, liegt beim Piloten selbst. Die Problematik, die durch die DVO erzeugt würde, liegt im Zwang für den Piloten, RNAV fliegen zu *müssen*. Die DVO zwingt jedem Piloten ein Südanflugverfahren ohne ILS auf. Dieser Zwang und nicht das Verfahren selbst macht die Unsicherheit aus.

Im Operators Meeting im Oktober 2014 wurden die Airlines auf diesen neuen Anflug hingewiesen und ersucht, diesen bei Vorhandensein der technischen und personellen Möglichkeiten auch zu fliegen. Das hat nun gefruchtet und z.B.: Airberlin, Norwegian, easyJet und Transaero haben ihre Piloten dementsprechend geschult.

Am Samstag haben die Wetterbedingungen für dieses Anflugverfahren gepasst. Bei derartigen Windverhältnissen wurde sonst der ILS-Anflug mit Circling geflogen. Bei den Fluglinien hat nun ein Umdenken stattgefunden, dass RNAV geflogen werden kann. Die aus der geführten Diskussion resultierende Frage „Kann man unter Normalbedingungen Flugrouten anders nutzen bzw. eine Verteilung zwischen Nord und Süd steuern“, soll von der AG Flugrouten behandelt werden. und wird in den Themenspeicher des BBFS aufgenommen. Eine richtige und objektive Darstellung der Anzahl der Südanflüge wäre für Freilassing wünschenswert.

Die Vertreter der SFG und ACG erklären den Begriff „lärmschonend“. Am Samstag war auf Grund der Wettersituation der direkte ILS Anflug nur eingeschränkt möglich. Somit war der RNAV-Circling die leisere Variante im Vergleich zu ILS-Circling. Lärmschonend muss in Relation zum überflogenen Gebiet - hier war das Stadtgebiet von Salzburg gemeint - gesehen werden. Daher führten die geflogenen Routen zu einer Entlastung, weil mit weniger Schub geflogen werden konnte. Für ACG und SFG war die Ausdrucksweise von Klaus vollkommen richtig. Andere Teilnehmende bezeichnen die Aussage von Klaus - lärmschonend - als unvollständig und die gesamte Lärmsituation betreffend als nicht korrekt. Einige Anrainer empfanden sich durch den RNAV deutlich mehr belastet, andere fühlten sich durch tieffliegende Flugzeuge bedroht. Die Aufzeichnungen der Flugspuren belegen eine korrekte Einhaltung der Flugspuren und widerlegen den Vorwurf des unkontrollierten Umherfliegens, den Träxler mit dem Ausdruck „kreuz und quer fliegen“ erhoben hat.

In der Diskussion wird von Teilnehmenden der folgende Gedanke eingebracht: Eine Veränderung einer Situation kann für einige zu Verbesserungen führen und gleichzeitig für andere zu Verschlechterungen. Die Herausforderung besteht in der Abwägung, ob die Veränderung zu einer Verbesserung des gesamten Systems führt.

Klaus erklärt den üblichen Vorgang der Veröffentlichung der Verkehrszahlen eines Flughafens. Die Daten werden am Jahresanfang an die Statistik Austria gegeben. In den ersten Wochen des neuen Jahres werden daher auch die Zahlen von den einzelnen Flughäfen an die Presse weitergeleitet. Salzburg war heuer nach Wien der 2. Flughafen der die Zahlen öffentlich gemacht hat.

TOP 5: Flugrouten

Die AG Flugrouten hat am 11.12.2014 und 15.12.2014 getagt. Bericht Lutzenberger:

1. Klärung von Divergenzen bezüglich Flugspuren in den Systemen DFLD, Flightradar24 und ACG.

Flight Radar24: beinhaltet ADSB-Daten sowie Daten von FAA etc., fragt Mode S ab, beinhaltet nur Instrumentenflüge, erfasst nicht alle Flugzeugtypen, ist eigentlich in Österreich verboten, Nutzung wird von ACG aber akzeptiert, Daten haben nicht die Qualität von direkten Radardaten,

DFS: arbeitet mit direkten Radardaten

ACG: direkte Daten vom Radar am Haunsberg

Als mögliche Ursachen für die Unterschiede werden angeführt:

- Darstellungsabweichungen zwischen ILS-Pfad und tatsächlichem Pfad (Ursachen: Wind, Pilot fliegt händisch und korrigiert), Darstellungsabweichung liegt nicht im Messsystem
- durch Flugzeugausstattung bedingte Messunterschiede, eher nicht relevant

Die ACG stellt dem Flughafen Wien unter Einhaltung des gesetzlich geforderten Datenschutzes (Zeitverzögerung, Airline darf nicht erkennbar sein) die Radardaten für die Flughäfen Wien und Vöslau zur Verfügung (www.flugspuren.at). ACG bietet an, auch dem Flughafen Salzburg die Radardaten zur Verfügung zu stellen. Es besteht die Möglichkeit, neben den tatsächlichen Flugspuren auch die nominellen Flugspuren sowie die dazu erlaubten Toleranzen darzustellen. Typelt wird mit dem Verantwortlichen ACG (Berndt) Kontakt aufnehmen um abzuklären, welche Daten wie veröffentlicht werden dürfen. Daran anschließend kann es zur Angebotseinholung bezüglich der Umsetzung kommen. Typelt wird mit der Geschäftsführung der SFG die Finanzierungsfrage klären. Typelt wird ebenso mit BMVIT (Papesch) Kontakt aufnehmen, da er in Kontakt mit der DFS bezüglich der Darstellung der IFR-Flüge mittels Stanly-Track steht.

2. Stand GBAS:

Typelt verweist auf die Empfehlung des BBFS an die Geschäftsführung des Flughafens in Zusammenarbeit mit der ACG die Einführung von GBAS am Flughafen Salzburg zu untersuchen. Dieser Empfehlung wurde entsprochen. Einrichtungen für GBAS wurden noch nicht installiert. Langhans/ACG kommt nach Salzburg. Ein Bericht über die weitere Entwicklung wird Lipold bei nächster Gelegenheit geben.

Ergänzungen ACG. Es gibt derzeit kein satellitengestütztes Anflugverfahren der Qualität CAT II und CAT III. Bei GBAS ist laut Ankündigung der Hersteller CAT II möglich, ein Realisierungsdatum ist allerdings nicht in greifbarer Nähe. CAT III wird nie realisierbar sein. Nach heutigem Wissenstand ist bei einem RNP Approach CAT II und CAT III nie möglich.

3. Bewertung der heutigen Flugrouten aus Anrainersicht und Diskussionsergebnisse aus der AG

Direct Routings, Sichtflug

Der Pilot hat keinen Rechtsanspruch auf einen Sichtflug. Der Tower kann die Freigabe zum Sichtflug erteilen, muss dies aber nicht. Dies gilt auch für die Freigabe von Direct Routings. Grundsätzliches Problem bei allen Routen ist, dass es in der Umgebung des Flughafens keine gänzlich unbesiedelten Gebiete mehr gibt. Eine exakte Einhaltung der Flugrouten führt daher zu einer Konzentration der Belastung für weniger Menschen, eine Streuung der Flugrouten verteilt die Belastung auf mehrere Menschen.

Fly over-/ Fly by Punkte; NO-und NW Abflug

Die Sinnhaftigkeit von Way Points ist für jeden einzelnen Punkt zu beurteilen. Der neue NW-Abflug entlang der B304 wird mit 05.03.2015 in Kraft treten. Der Abdrehpunkt wurde nach Süden verlegt und gilt für die Links- und Rechtskurve, womit auch der gewünschte „34°NO-Abflug besser umgesetzt werden kann. Um wie viele Meter der Abdrehpunkt verlegt wurde, wird von ACG geklärt. Die Erwartung an Entlastung sind für diese neue Route hoch. Der Vergleich der Auswirkungen wird ab dem ersten Tag aufgezeichnet und im März im BBFS erstmals besprochen. Genaue Aussagen werden allerdings erst nach einigen Monaten möglich sein. Beweggründe für die Verschiebung der Umsetzung dieser Route sollen von ACG dargelegt werden.

Südanflug RNAV (GNSS) RWY33.

Um Anif, das durch den RNAV Anflug neuen Belastungen ausgesetzt ist, zu entlasten sollen 2 neue Routen von ACG als Alternativen ausgearbeitet werden.

- RNAV enger fliegen, nördlich von Anif
- Südlich von Anif, auf Höhe Waldbad zu einem Anflug entlang der Autobahn einschwenken

Beide Alternativen können laut ACG aus topographischen und flugtechnischen Gründen nicht umgesetzt werden.

Tauernanflug RNAV (RNP) Z RWY33

Da die derzeitige Route für Hallein und Grödig nicht zufriedenstellend ist, wird ACG eine Verlegung der Route mehr nach Osten mit anschließendem Einschwenken zu einem Anflug entlang der Autobahn prüfen. Die Route wird neu berechnet.

Steilerer Anflug-/Abflugwinkel

Die Überprüfung der Einhaltung der vorgeschriebenen Winkel bei An- und Abflug ist schwierig. In Salzburg muss der Pilot lt. SIDs bis 2.500ft mit maximaler Steigleistung fliegen. Für den Weiterflug wird die ökonomischste Methode per Computer ermittelt. Beim Landeanflug Tauernroute gilt heute bereits 3,5° Gleitwinkel. Ein Landeanflug nach ILS ist grundsätzlich sowohl bei 3° als auch 3,5° möglich, allerdings nicht wahlweise, sondern ein Wert *muss* fixiert und veröffentlicht werden. (ILS-Vorgabe 3° als Standard, wenn dann CAT I oder CAT II geflogen wird). Gegen eine Änderung spricht die Tatsache, dass für CAT II / III 3° erforderlich sind. Dadurch kann z.B. auch der Tauernanflug kein CAT II oder III Anflug werden. Für Freilassing wäre eine Erhöhung auf 3,2° wenig nützlich. Ein steilerer Abflug- oder Anflugwinkel ist nicht automatisch mit einer Lärmreduktion verbunden. Späteres Klappeneinfahren, früheres Landeklappen- und Fahrwerksausfahren, etc. können sogar mehr Lärm verursachen. Es gilt abzuwägen, ob flughafennahe oder flughafenfernere Gebiete entlastet werden sollen.

Ergänzungen, Fragen und Anmerkungen zum Bericht der AG Flugrouten:

Als Ergänzung zu diesem Thema wird ein Schreiben der Vereinigung Cockpit dem Protokoll beigelegt (Beilage 4 VC Policy, Vertical Approach Profile)

Wie kann man Flugrouten und deren Veränderungen darstellen?

Wie kann man diese Routen gemeinsam mit der Bevölkerungsdichte darstellen?

Wer sind die Gewinner und Verlierer bei einer neuen/veränderten Route?

Gibt es eine Karte über die Bevölkerungsdichte auf deutscher und österreichischer Seite?

Wie weit kann das System NIROS zur Bewertung der Flugrouten für den Flughafen Salzburg herangezogen werden?

Gasser wird gemeinsam mit **Typelt** das Thema „Karte Bevölkerungsdichte“ klären. Noreisch wird über die Ergebnisse informiert. Der zuständige Mitarbeiter aus dem Ressort Raumplanung soll in die nächste AG Flugrouten oder in eine Sitzung des BBFS eingeladen werden.

Gasser berichtet am 2. Tag der Sitzung, dass es in Salzburg eine Einwohnerdichtekarte im Raster 100x100 gibt. Aus Datenschutzgründen ist diese Karte nicht öffentlich zugänglich. Der zuständige Beamte hat sich bereit erklärt, die Einwohnerdichtekarte mit den Flugrouten zu ergänzen und im BBFS darüber zu berichten. Der zuständige Beamte hat auch Kontakt zur bayerischen Seite (Cornelius Roth/Geoinformatiker). Die Koordination für das Thema liegt bei Gasser.

Arbeitsauftrag:

Es wird von jeder Interessensgruppe ein Kriterienkatalog zum Thema Flugrouten erstellt. Dieser Kriterienkatalog soll die wichtigsten Anliegen auflisten und kann jederzeit ergänzt werden (Beilagen 5 bis 16 Kriterienkataloge der Interessengruppen). Die Kriterien für Wals-Siezenheim und Ainring werden in der nächsten Sitzung aufgenommen.

Folgerungen der Teilnehmer aus den erarbeiteten Kriterienkatalogen:

- positive Rückmeldungen auf Entlastungen sollen nicht erwartet werden. Ein Blick auf das Dialogforum Wien zeigt, dass die Anzahl der Dankschreiben überschaubar, aber die Anzahl der Kritiker ungleich höher ist. Die Anzahl der Beschwerden darf nicht ignoriert werden, darf aber auch nicht als einziger Indikator für die tatsächliche Situation herangezogen werden. Es ist zu beobachten, dass bei einem Anstieg der Beschwerden, die Anzahl der Beschwerdeführer sinkt. Es gibt Einzelpersonen, die 300 Beschwerden verfassen.
- es soll ein Arbeiten im Sinne der Mitglieder der Anrainerschutzverbände sein, positive Rückmeldungen sind wichtig, Erfolge werden gebraucht, die Mitglieder der Schutzverbände sollen sehen, dass sich die Arbeit im BBFS lohnt.
- Arbeiten im Sinne der Anrainer und positive Rückmeldungen von zufriedenen Anrainern würden auch die Akzeptanz des Flughafens erhöhen
- Erwartungen und Kriterien für eine Optimierung der Flugrouten sind weitgehend deckungsgleich
- Anliegen, die nur einzelne Gruppen haben oder unterschiedliche Interessen können gleichzeitig erfüllt werden
- Verstehen heißt nicht einverstanden sein. Die Kriterien der einzelnen Interessengruppen sind zu verstehen, einverstanden sein kommt erst, wenn gemeinsame Lösungen erarbeitet werden.
- die Kriterien der Gemeinden/Schutzverbände und Organisationen im BBFS sind verständlich und werden positiv aufgenommen.
- die Moderatoren erstellen einen Kriterienkatalog, in dem die Kriterien aufgelistet sind, die von allen genannt wurden, alle anderen Kriterien werden pro Gruppierung aufgelistet

TOP 6: Umweltfonds: Bericht Oblasser

Die Voraussetzungen zur Errichtung eines Umweltfonds haben sich auf Grund von Divergenzen mit Umweltanwalt Wiener geändert. Es findet allerdings noch ein Termin der Geschäftsführung SFG mit Wiener statt. Der Umweltfonds, der von der

Geschäftsführung und dem AR des Flughafens bejaht wird, soll ungeachtet des Ergebnisses dieser Besprechung errichtet werden. **Die Details für einen solchen Fonds sollen in einer AG ausgearbeitet werden.** Die AG wird einen neuen Namen für diesen Fonds finden.

Ergänzungen, Fragen und Anmerkungen zum Bericht Umweltfonds:

ACG hält sich aus dem Thema heraus. In Wien/Dialogforum wurden zwei Gemeinden wegen Korruption von außenstehenden Bürgerinitiativen angezeigt.

Die Lärmkarte, die derzeit als Grundlage für einen Zuschuss für Lärmschutzmaßnahmen dient, ist auf Grund der Daten aus dem Jahre 2010 erstellt worden, eine Aktualisierung wäre wichtig. Die Lärmkarte wird im Auftrag des BMVIT nach der Umgebungslärmverordnung alle 5 Jahre neu erstellt. Die nächste Lärmkarte wird 2017 mit den Daten von 2015 veröffentlicht. Bei der raschen Etablierung der von Raus geforderten Neuberechnung der Lärmzonen wurden die vorhandenen Daten aus 2010 zu Grunde gelegt. Es handelt sich um einen gemittelten Dauerschallpegel, den Spitzenwerten wird nicht Rechnung getragen. Darum wird die Lärmkarte bzw. Lärmkurve neu überdacht. Ob man die Lärmwerte mit Unterstützung des Magistrates selbst rechnen kann, wird von SFG geklärt. Lärmgutachten sind sehr teuer.

Zur Informationsveranstaltung „Vorstellung des Datenerfassungssystems (DES) und des Berechnungsergebnisses für den Flughafen Salzburg.“ am 15.01.2015 wurde angemerkt, dass bei der Lärmzonenberechnung mit einer Prognoseberechnung für 2020 gearbeitet wurde. Dabei wurden die Nutzungszahlen 2020 mit ca. 69.000 Flugbewegungen angenommen (im Gegensatz zu den heute 58.000).

Die Frage, inwieweit Pax-abhängige Gebühren für die Speisung des Fonds berücksichtigt werden können, wird in der AG geklärt. Die AG wird dem BBFS berichten.

TOP 7: Lärm

a)

Typelt berichtet über Probleme bei der Softwareumstellung für das neue Lärmmessprogramm. Die Umstellung erfolgte im Sommer 2014. Es gab Fehler in der Darstellung der Spitzenwerte. Die sonst sehr verlässliche Herstellerfirma arbeitet intensiv an der Behebung der Fehler. Der noch ausständige Lärmbericht wird sobald als möglich erstellt und dem BBFS zur Verfügung gestellt.

Oestreich berichtet von einer Sitzung der FLK-Extragruppe zum Thema Lärm. In der Sitzung wurde von Prof. Clausen ein Bericht vorgestellt (wurde Anfang Jänner an das Bayerische Staatsministerium geschickt, Oestreich wird diesen Bericht auch an Typelt weiterleiten). U.a. wurde in diesem Bericht die Verwendung der Daten aus dem System für die Darstellung im Lärmbericht geprüft. Pro Messstation wird ein Schwellenwert festgelegt, Lärmereignisse werden erfasst und dann zugeordnet. Über einen bestimmten Zeitraum (besonders im Jänner 2014) wurden nachweislich veränderte Schwellenwerte eingestellt. Die daraus resultierende Veränderung der Lärmbelastung um bis zu 2 dB wurde nicht dargestellt. Es ist wichtig, dass der Lärmbericht auf Basis valider Daten erstellt wird. Typelt räumt ein, dass die Schwellenwerte irrtümlich von der Herstellerfirma verändert wurden. Es wird kritisiert, dass die Probleme bei der Sitzung der FLK-Extragruppe zum Thema Lärm nicht vom dort anwesenden Firmenvertreter angesprochen wurden. Typelt bemüht sich um Richtigstellung dieser Veränderung des Datensatzes. Die Klärung liegt besonders im Interesse des Flughafens, da das gegenseitige Vertrauen im BBFS darunter leiden könnte.

Die AG Lärm wird zwischen den Sitzungen des BBFS Daten und Ergebnisse liefern. Es soll ein wöchentlicher Statusbericht, wie die Korrekturen der Herstellerfirma vorangehen, erstellt werden. Die AG kümmert sich um die Sammlung und Zusammenstellung der Daten für die Beratungen im BBFS.

Typelt kann zusagen, dass die nächste Umwelterklärung in Zusammenarbeit mit dem BBFS erstellt wird. **Der BBFS wirkt bei der Erstellung der Umwelterklärung bei den anrainerrelevanten Themen mit.** Diese wird im 3.Quartal 2015 erscheinen, im Februar wird dazu eine Terminplanung erstellt. Die Arbeiten werden zügig begonnen und der BBFS wird entsprechend eingebunden werden.

b.)

Die Fällung von ca. 20 Fichten auf dem Lärmschutzwall stößt bei den Anrainern auf Kritik. Gerade in der starken Wintersaison sei dies ein unglücklicher Zeitpunkt.

Die Fällung war aus gärtnerischer Sicht nötig.

Die Baumfällungen entlang der Anflugbefeuerng Nord an der Saalach fallen unter normale Forstarbeiten, die vorwiegend im Winter erledigt werden müssen.

Der jeweilige Grundeigentümer ist für die Freihaltung der Sicherheitszone von Hindernissen, wie z.B. Bäumen, verantwortlich. Für die Qualifikation als Hindernis wird eine Analyse erstellt. Auf Grund dieser Analyse wird ein Auftrag an den Grundeigentümer erteilt. 98% der Aufträge werden erledigt. In Härtefällen (85-jährige Dame) wird vom Flughafen unbürokratisch Hilfe geleistet. Das soll aber die Ausnahme sein. Die Frage, wer die Kosten für die Beseitigung der Hindernisse zu tragen hat, kann nicht geklärt werden. SFG wird klären, ob die Kosten vom Bund oder vom Grundeigentümer zu tragen sind.

Der BBFS soll von Aktivitäten der SFG, die den Lärmschutz betreffen, informiert werden (z.B. mit Mail). Der Zeitpunkt von Baumfällungen soll sorgsamer gewählt werden. Vorbehaltlich interner Abstimmung kann Lipold die Zustimmung für diese Vorgehensweise geben.

TOP 8: Bearbeitung weitere Themen - Themenvertiefung / Arbeitsgruppen

Siehe Sitzungsverlauf, hat stattgefunden

TOP 9: Webpage

Typelt teilt mit, dass die Geschäftsführung der SFG die Errichtung einer eigenen Webpage für den BBFS finanzieren wird.

- Im Impressum wird die Salzburger Flughafen GmbH als rechtlicher Vertreter aufscheinen.
- Die Website wird auf dem gleichen Host wie die Flughafen Homepage laufen
- Der Auftrag für die CI-Linie und Design der Webpage kann extern vergeben werden.
- Die Seite „BBFS-Mitgliederbereich“ muss gepflegt werden. Von wem, wird noch geklärt. Die Zustimmung zur Verlinkung mit den entsendenden Organisationen wird von den Mitgliedern bis zur nächsten Sitzung geklärt.
- Die Protokolle werden auf die Webpage gestellt. Beilagen und Präsentationen zu den Protokollen bezüglich der DVO-Präsentationen werden nicht ins Netz gestellt,

da sie im BBFS nicht kommentiert wurden und der BBFS eine Zusage des BMVIT bräuchte.

- Der Passus „Sitzungen sind nicht öffentlich“ wird an entsprechender Stelle eingefügt.
- Die Reihenfolge der Seiten wird festgelegt (Beilage 17 Seitenabfolge Webpage).

Die AG Webpage wird in der nächsten Sitzung über die Entwicklung berichten.

TOP 10 Rückbindung, Öffentlichkeitsarbeit, Kurzbericht MT

Die Mitglieder geben in Schlagworten ihre Eindrücke und Wünsche für die weitere Arbeit bekannt

- guter und normal verlaufender Prozess
- die Arbeitsgruppen arbeiten intensiv und kommen gut voran
- mehr Verbindlichkeit
- mehr Ergebnisorientiertheit
- Fokus auf wichtige Themen und wesentliche Inhalte legen
- Da es noch keine konkreten Ergebnisse gibt, ist das Thema Öffentlichkeitsarbeit noch nicht relevant. Eine „AG Redaktionsgruppe“ soll neu gebildet werden. Zusammensetzung ist noch zu bestimmen.

TOP 11: Organisatorisches

Die GO wird auf Grund der Statusänderung von Brugger geändert. Ein Zusatzblatt zum Unterschriftenblatt wird vom Moderatorenteam erstellt und die nötigen Änderungen in der GO vorgenommen.

Als Tagungsort für die nächste Sitzung am 19.02.2015 von 09.00 bis 18.00 Uhr wird das Sitzungszimmer/2.OG, der Salzburger Flughafen GmbH, festgelegt.

Weitere Termine wurden festgelegt:

Dienstag, 17.März von 09.00 bis 18.00 Uhr

Dienstag, 14.April von 17.00 bis 21.00 Uhr

Mittwoch, 15.April von 09.00 bis 12.00 Uhr

Mittwoch, 06. Mai 2015 von 17.00 bis 21.00 Uhr

Donnerstag, 07.Mai 2015 von 09.00 bis 12.00 Uhr

Dienstag, 23.Juni 2015 von 09.00 Uhr bis 18.00 Uhr

TOP 12: Allfälliges

Der Antrag Grill, der Beschluss des Landtages aus dem Jahr 1989 zum Thema Betriebszeiten sei umzusetzen, wird in den Themenspeicher aufgenommen und für die nächste Sitzung auf die TO gesetzt (Beilage 18 Antrag LReg).

Das Thema „Grundsätzliche Entwicklung des Flughafens“ in Verbindung mit dem Tourismuskonzept des Landes Salzburg wird in den Themenspeicher aufgenommen.

Das Thema „Alpenkonvention“ wird in den Themenspeicher aufgenommen.

Um dem Wunsch nach Verbindlichkeit bzw. Darstellung der Erledigung von Arbeitsaufträgen nachzukommen, wird vom Moderationsteam ein Vorschlag ausgearbeitet, wie zukünftig eine Orientierung im Bezug auf den Prozessverlauf und eine Fortschrittskontrolle dargestellt werden kann.

Das Moderationsteam bedankt sich bei allen Teilnehmern für die konstruktive Arbeit. Die Sitzungen wurden am 15.Jänner um 21.00 Uhr, 16.Jänner um 12.00 Uhr beendet.

Aktionsplan:

MT	Zusammenfassung der Sitzung	laufend
MT	Absprache mit Landrichter zu 13. Februar 2015	Ende Jänner
MT	Kriterienkatalog zusammenfassen	9. Sitzung 19.2.15
MT	Zusatzblatt für GO-Änderung	9. Sitzung 19.2.15
MT	Darstellung des Prozessverlaufs zur Orientierung (webpage)	9. Sitzung 19.2.15
Typelt	Fortschritte (Finanzierungsfrage) für die Radar-Darstellung der Flugspuren	9.Sitzung
Typelt	Korrektur der Lärmdaten	in Arbeit
Typelt / Oblasser	Angebotseinholung und Beauftragung Design und Programmierung der Webpage	in Arbeit
Oblasser	Bericht über Stand der Lärmdaten	in Arbeit
SFG	Kostenklärung für die Entfernung von Hindernissen	9. Sitzung 19.2.15
Gasser	Klärung Feedback zu LH-Stv. Stöckl	Mitte Jänner
Gasser	Karte Bevölkerungsdichte / Flugrouten, Einladung zuständiger Beamter der Landesregierung in AG oder BBFS, Information an Noreisch	9. Sitzung 19.2.15
Alle	Klärung der Zustimmung zur Verlinkung der Webpage mit den entsendenden Organisationen	9. Sitzung 19.2.15

Glossar – Abkürzungen

BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
CAT I, II, III	Qualifikation für Schlechtwetterflugbetrieb bzw. Präzisionsanflug
DFS	Deutsche Flugsicherung
Direct Routing	Direkte Streckenführung
FAA Daten	Amerikanische Luftfahrtbehörde
Fly-over Fly-by, Way Point	Wegpunkte, um Ab- und Anflugrouten und Luftstraßen zu definieren.
MT	Moderatorenteam
Stanly-Track	Flugspurendarstellung im Internet der deutsch Flugsicherung

Beilagen:

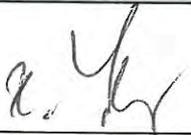
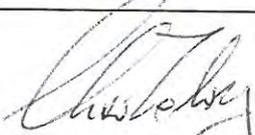
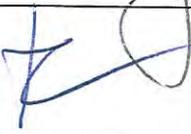
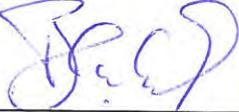
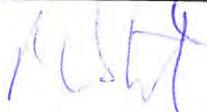
1. Anwesenheitsliste
2. Vortrag Hesina 04.11.2014
3. Änderung der GO
4. VC Policy
- 5.-16. Kriterienkataloge Flugrouten
17. Webpage
18. Antrag Landesregierung

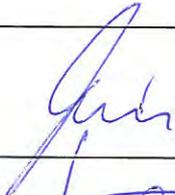
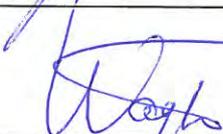
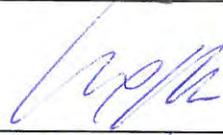
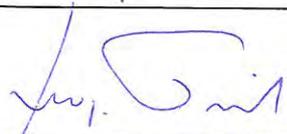
Anwesenheitsliste

8.Sitzung BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg 1.Tag

Datum / Zeit: 15.01.2015 / 17.00 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH/Sitzungszimmer 2. OG

	Name Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	Unterschrift
1	R. Schmuca, ASR	
2	P. Heuböck, Bspu + Blix	
3	G. OBIASSER, ASA	
4	H. Lutzenberger Anif & Grödig	
5	C. WOBORSKY, ACG	
6	L. HAGER, ACG	
7	P. Blahak Schutzverband Bg	
8	B. Versteich Schützeverband Ried Lindl	

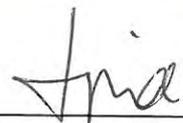
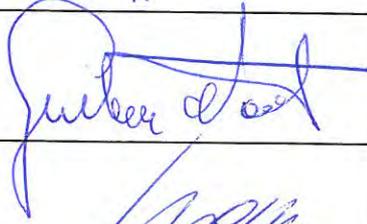
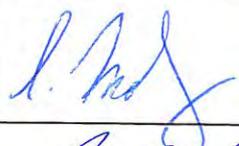
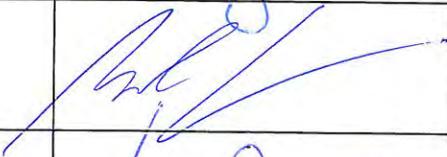
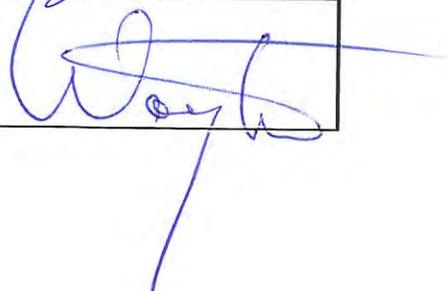
9	Kurtz Ludwig Gde. Saaldorf-Surheim	
10	Thomas Wagner Stadt Freilassing	
11	Christian Indinger Stadtgemeinde Hallein	
12	Peter Kopp Stadt Sbg.	
13	GRUBER NORBERT SFG BR	
14	CLAUDIA TYPALT SFG	
15	Rudolf LIPOLD SFG	
16	Leopold TAZREITER AUSTRIAN AIRLINES	
17	Brigitte Grill ASA	
18	^{Gasser} LUKAS GASSEK LAND	
19	^{Traxler} AXEL TRÄXLER ASA	
20	Klaus KAUER Alexenler	
21		

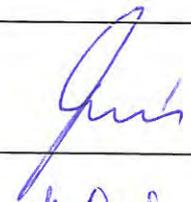
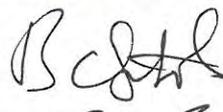
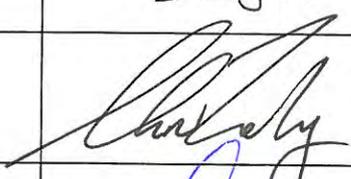
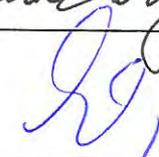
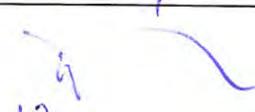
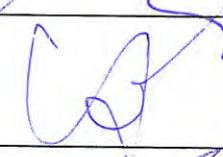
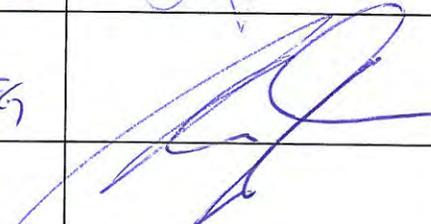
Anwesenheitsliste

8 .Sitzung BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg 2.Tag

Datum / Zeit: 16.01.2015 / 09.00 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH/Sitzungszimmer 2. OG

	Name Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	Unterschrift
1	TARNEITER LEOPOLD AUSTRIAN AIRLINES	
2	RUDOLF LIPOLD SFG	
3	CLAUDIA TYPPELT SFG	
4	GROBER NORBERT SFG SZ	
5	PETER KOPP STADT SBG	
6	Christian Indinger Hallein	
7	GASSNER LUKAS LAND SBG	
8	Thomas Wagner Stadt Freilassing	

9	Nutz Ludwig Gde. Saaldorf-Surheim	
10	Martin Häusel - - -	
11	Oestrich, Bettina Schutzverband Ruppelwiesental	
12	C. Woborsky ACG	
13	H. Lutzenberger Anif & Grödig	
14	Axel Traxler / ASA	
15	GÜNTER OBLASSER ASA	
16	BRIGITTE GRILL / ASA	
17	P. HARTBERG, Riedl + Böh	
18	Klaus Klaus Alexander, SFG	
19		
20		
21		



Dialogforum Flughafen Wien

„Flughafenregion Wien – 15 Jahre im Dialog“

„Präsentation Infoveranstaltung Freilassing“

DI Wolfgang Hesina, MSc

Geschäftsführer Verein Dialogforum Flughafen Wien

Freilassing, 4. November 2014

Wir schreiben das Jahr 1999 ...

Topstory in den Medien:

- 3. Piste für den Flughafen Wien
 - Vorfelderweiterungen
 - Verdoppelung der Flugbewegungen
 - Neue Terminals
 - Neue Jobs
 - Entwicklungsschub für die Region
 - Mehr Wohlstand
- Interesse/Position Bevölkerung:**
- strategisch wichtiges Projekt
 - Nutzung der Umsatz- & Gewinnchancen
 - Projektauswirkungen als Horrornvision
 - Lebens- und Umweltqualität
 - persönliche Sicherheit
 - persönliche Gesundheit
- Interesse/Position Politik:**

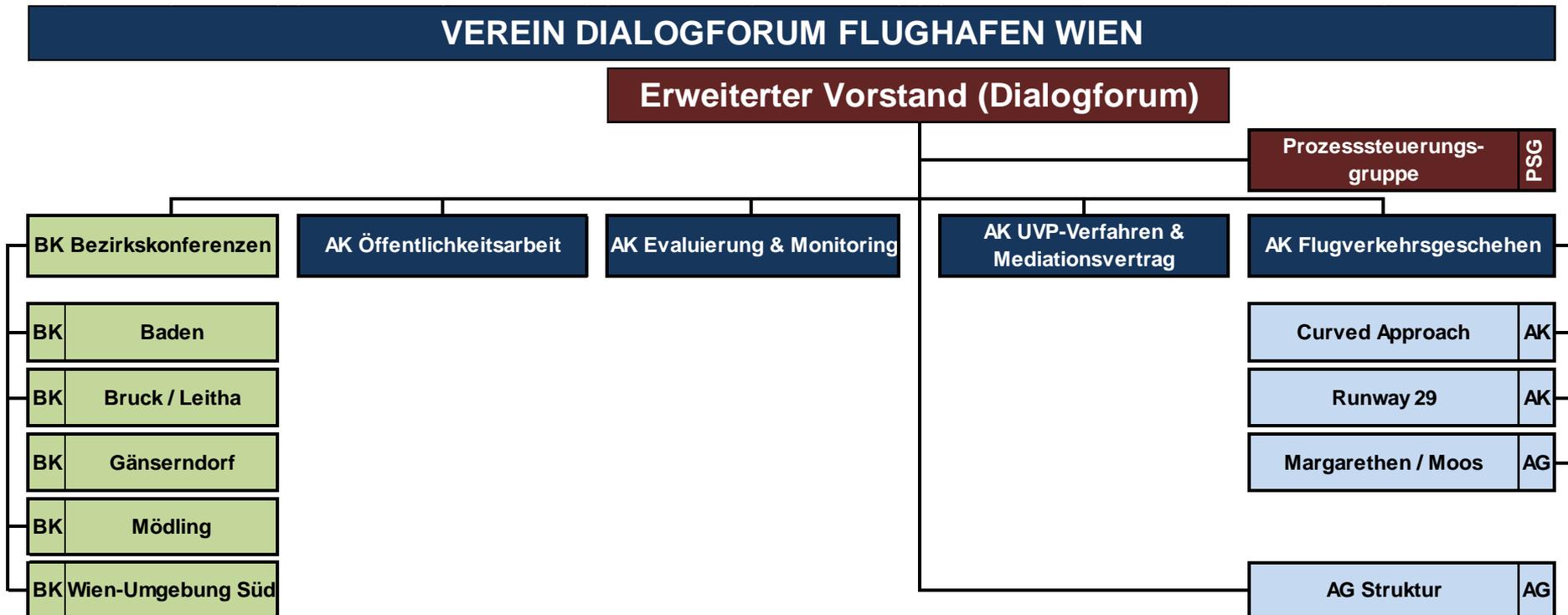
- so weit, so gut, ...
- visionäres Projekt für die Regionalentwicklung
 - Gemeinderatsbeschlüsse gegen die 3. Piste
 - Suche nach gemeinsamen Weg

Rahmenbedingungen heute

*„Damit das Mögliche entsteht, muss immer das Unmögliche versucht werden“
(Hermann Hesse)*

- Grundkonflikt & Machtasymmetrie
- Unkenntnis Parteienlandschaft & Interessenslagen
- Wissens- & Informationsgesellschaft & Wissenstransfer
- Wissensgleichstand & Entscheidungsunsicherheit
- BürgerInnen- und ExpertInnennetzwerke
- Gesetzgebung & Wissenschaft
- „Einsamkeit“ in Entscheidung & Zugeständnis

Organigramm Dialogforum (2014)



Anmerkungen: *abgebildet sind hier die Gremien, die im Auftrag der Mitglieder durch die Geschäftsführung des Dialogforums aktuell laufend einberufen werden. Mitglieder des Dialogforums nehmen auch an der Stadtkonferenz Wien teil; diese wird von der Stadt Wien einberufen*

Stand: März 2014

Bezirkskonferenzen & Stadtkonferenz Wien



130
Gemeinden

2 Mio.
Menschen

25%
der öst.
Bevölkerung

Einige Erfolgsfaktoren ...

„Mehr als die Vergangenheit interessiert mich die Zukunft, den in ihr gedenke ich zu leben“ (Albert Einstein)

- Mut & Zukunftsfokus
- Zeit & Einsatzbereitschaft
- Gestaltungsspielraum / Bewegungsbereitschaft
- Offenheit & Fairness & Freiwilligkeit & Flexibilität
- Vertrauensarbeit & Wissensbasis
- Umgang der Parteien miteinander
- Mut zur Lücke & Unterschiedsfokussierung
- Flughafen & Flugsicherung & Fluglinien als Dialogpartner

Themen im Mediationsverfahren

ÖKOLOGIE

- Abfallaufkommen
- Abwasser
- Grundwasser
- Energieverbrauch
- Flora / Fauna
- Klimabeeinflussung
- Schadstoffemissionen
- Transportbedarf
- Aufteil. Verkehrsströme
- Lärm

Quelle: Dialogforum (2012)

ÖKONOMIE

- Lärmschutz
- Entschädigungen
- Steueraufkommen
- Entwicklungsmögl. Gem.
- Einkommensentwicklung
- Bodenwert
- Tourismusentwicklung
- Standortwettbewerb
- Betriebsansiedlung
- Arbeitsplätze
- Wettbewerbsfähigk. Unt.
- Existenz landw. Betriebe

SOZIALES

- Soziale Strukturen
- Bevölkerungsentwicklung
- Siedlungsstrukturen
- Externes Risiko
- Reg. Vert. Lasten/Nutzen
- Wohn-/Erholungsqualität
- Gesundheit

Stolpersteine & Problemfelder

(1)

„Nicht alles was zählt, kann gezählt werden und nicht alles was gezählt werden kann, zählt“ (Albert Einstein)

- „Wahre“ Interessenslagen
- Belastung & Belästigung
- Gutachten & ExpertInnenwissen bzw. -aussagen
- Maßnahmen versus Prognosen
- Kommunikation und Verstehen
- Verstehen und Entscheiden

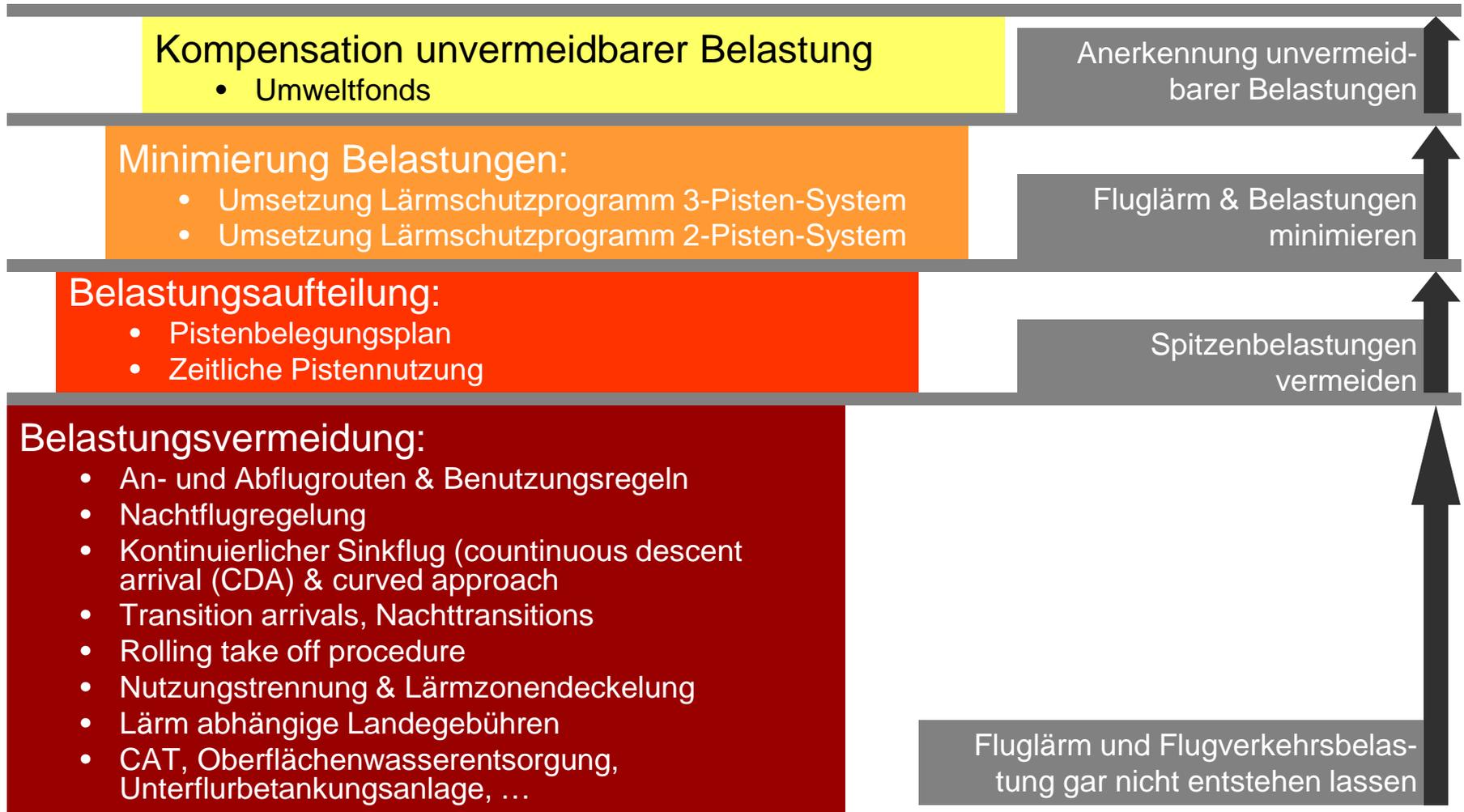
Stolpersteine & Problemfelder

(2)

„Zusammenkommen ist ein Beginn, Zusammenbleiben ein Fortschritt, Zusammenarbeiten ein Erfolg.“ (Henry Ford)

- Umgang mit Presse & Medien
- Rückbindung verdient Achtung
- Eine / mehrere Diskussions- & Verhandlungsplattformen
- Konfliktpotenziale in Problemlösungen
- Prozesssteuerung braucht Reflexion
- Vereinbarungen brauchen „Pflege“

Diskussionsinhalte & Ablauf



Erfahrungen Dialogprozess

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

*„ heißt nicht immer richtig gehört gehört heißt
nicht immer  verstanden
heißt nicht immer einverstanden,
einverstanden heißt nicht immer angewendet,*

Kontakt: Dipl. Ing. Wolfgang Hesina, MSc
Tel: + 43 1 7007 - 25251
Mobil: + 43 664 835 57 44
eMail: w.hesina@dialogforum.at

Weiters beschließt der Aufsichtsrat, folgende Passagen in der Geschäftsordnung und Geschäftsverteilung für die Geschäftsführung hinzuzufügen:

§ 8 Zusammenarbeit von Geschäftsführung und Gesellschaftern

4. *Die Geschäftsführung ist verpflichtet, Empfehlungen und Stellungnahmen des BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg (BBFS) zu beraten und die Ergebnisse zeitnah dem BBFS rück zu melden. Diese Rückmeldung beinhaltet die Meinung der Gesellschafter.*

§ 9 Zusammenarbeit mit dem Aufsichtsrat

5. *Die Geschäftsführung ist verpflichtet, Empfehlungen und Stellungnahmen des BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg (BBFS) zu beraten und die Ergebnisse zeitnah dem BBFS rück zu melden. Diese Rückmeldung beinhaltet die Meinung des Aufsichtsrates.*

VC POLICY

VERTICAL APPROACH PROFILE

Auf Grund von Forderungen nach Lärmreduzierung und Effizienzverbesserung werden Änderungen der standardisierten Anflugverfahren getestet.

Flugunfalluntersuchungen zeigen, dass die risikoreichsten Phasen eines Fluges der Anflug und die Landung sind, in der es statistisch gesehen immer noch die meisten Unfälle gibt.

Die Untersuchungsergebnisse zeigen auch, dass einer der wichtigsten Faktoren für einen sicheren Anflug und eine sichere Landung ein stabilisierter Anflug ist. Diese Notwendigkeit gilt als allgemein anerkannt.

In diesem Zusammenhang fordert die Vereinigung Cockpit im Hinblick auf das vertikale Anflugprofil:

1. Wo immer es die Hindernissituation zulässt, soll jeder Endanflug einen konstanten Anflugwinkel von idealerweise 3° ab einer Höhe von 2000ft AAL bis zum Aufsetzpunkt aufweisen. Der Anflug soll so konstruiert sein, dass ein Anschneiden dieses Winkels von unten möglich sein muss.
2. Anflüge oder Teile von Anflügen, die einen steileren Anflugwinkel als $3,5^\circ$ aufweisen oder die eine Sinkrate von mehr als 1000ft/min unterhalb einer Flughöhe von 1500ft erfordern, dürfen nur dann veröffentlicht werden, wenn dies aus Gründen der Hindernisfreiheit nötig ist.
3. Anflüge, die variierende Anflugwinkel fordern („Multi Segment Approaches“) sollten durch Anflüge mit einem über die gesamte Länge des Anfluges konstanten Anflugwinkel ersetzt werden. Dieser Anflug muss die Forderungen aus 1. und 2. erfüllen.

Es gibt mehrere Faktoren, welche die Sicherheit des Fluges mit einem steileren Anflug unterschiedlich beeinträchtigen. Diese sind u.a.:

- erhöhte Arbeitsbelastung durch das steilere Profil
- erhöhte Wahrscheinlichkeit eines unstabilisierten Anflugs
- abweichendes Landeverhalten
- geringere Triebwerksdrehzahl (und dadurch deutlich länger dauerndes Engine-Spool-Up)
- erhöhter Einfluss des Wetters auf den Anflug (Rückenwind, Temperatur, Vereisung)
- erhöhtes Risiko von harten Landungen und Tailstrike
- erhöhte Wahrscheinlichkeit von Fehlanflügen und Überschießen der Bahn

Steilere Anflüge können einen negativen Effekt auf die Kapazität des Flughafens haben, da eventuell die Geschwindigkeit früher reduziert werden muss, um den für den Anflug benötigten Widerstand zu erzeugen.

Auswirkungen eines solchen Verfahrens auf den Fluglärm müssen genau untersucht werden. Durch den steileren Anflug kann es zu Effekten kommen, welche die eigentliche Lärmentlastung konterkarieren.

Ein frühes Ausfahren des Fahrwerks oder eine höhere Landeklappenstellung zur Geschwindigkeitsreduzierung kann dazu führen, dass die Fluglärmbelastung im Anflugbereich erhöht und nicht reduziert wird.

ACG

- Lösungen müssen erfinden, die zueinander Aufgaben umzusetzen
- Flugsicherung: nicht so viel Komplexität einbauen das sie nicht mehr administriert werden kann
(Verantwortung, Fehlerquote gering)
-

Auf / Grödig

□ Wohngebiete, Erholungsgebiete ^{weniger}
als
Industrie / Gewerbezonen

□ heutige Lebensqualität nur in einem
gewissen zumutbaren Rahmen verschlechtert

□ Gesamt Lärmbelastung mit Berücksichtigung
Verkehr / Mobilität
→ Lebensqualität & Fairness

□ mögl. geringe Minderungsmaßnahmen
(Aide vs LS)

□ Nacht- und Mittagszeit / hochtönen

ASA

- Mehr positive Rückmeldungen der Anrainer zu Veränderungen am Flughafen, als negative
- positiv Lage, wenn ^{Ab- +} Anflüge weniger Betroffene schaffen -
- nach 23 Uhr besonders wichtig die Schlafzeit
- keine Grossfluggesellschaft direkt über die Dächer → Sicherheit
- Spitzenwerte zu bestimmten Tageszeiten:
Kaudzeiten sind besonders heikel
- Gesundheitsbelastung

□

AUA

SAFETY

SECURITY

QUALITY

- economy

- pax comfort

- punctuality

ENVIRONMENTAL

- Noise

- Fuel = CO₂



Bergheim / Elixhausen

- gleichmässige Verteilung der Belastungen → Schutz der Belasteten
- Ausparung dicht besiedelter Gebiete
- Entwicklungsgebiete einbeziehen
- Gesundheitsbelastung Mobilität aktuell und künftig
- Einhaltung der Flugrouten → Planbarkeit für die Gemeinden
- Richtung, Höhe
- Zeitdauer des Lärmereizes → möglichst wenig Betroffene
- Einhaltung Betriebszeiten → Tagesrandzeiten → Erholungszeiten

Flughafen

- Entlastung dicht besiedelter Gebiet (Sichtflüge usw.)
- Beschwerden geringer durch Verbesserungen
- Anzahl Betroffene (wie ASA + Injektivwinkel)
- Schonender Betrieb des Flughafens → Akzeptanz
- Safety
- Aufliedbarkeit auch bei schlechtem Wetter → Kontinuität im Betrieb
- Verlässlichkeit für Airlines als Geschäftspartner

FREILASSING

- Schmutz. / Saaldorf - Surheim
- Tagesrandzeiten
→ Nachtruhe, Wochenendruhe
- Überflughöhe → Lärm
→ Sicherheitsaspekt
- solidarische Verteilung



Hallein

- i. Vgl. Fest-Zustand → kommunizierbar an Bev.
- Anzahl d. Betroffenen möglichst gering
- bes. Gebiete: WdW- / Erholungszone wichtiger als Gau / Indetal.
- Randzeiten / Winkel
-

Land Salzburg

- Nachvollziehbarkeit der Sinnhaftigkeit i. d. Öff.
- Anzahl d. Betroffenen mögl. klein halten
- höchstmögl. Effizienz in Ab- / ~~Ab~~ Aufh.
→ Lärm + Umwelt-Emission
Emissionen
-

Saldorf - Surheim

- Anzahl Betroffene
- Verteilung der Belastung über alle Betroffene
- Sicherheit - unter Berücksichtigung der topographischen Gegebenheiten
-

Stadt Salzburg

- vorhandene Strukturen
(Zonen bereits bestehend) →
Wohnungsgebiet sehr wichtig
- Schutzobj.: Krankenhäuser
Seniorenheime, Kindergärten, Schulen
- bestehende Verkehrsbelastung i. d.
Stadtteilen nach Möglichkeit
berücksichtigen (wie Auf/Grödig)
- Bewertung der Lärmmissionen
z. B. An-/Abflug
- lieber mehr Leute mit weniger (?)
Lärm

SV Kupertliwinker

- Reduktion Gegenflugverkehr
Entlastung Einzelereignisse Lärmbelastung
Überflüge über dichtbesiedeltes Gebiet
- Sicherheit - Flugzeugabsturz
- Entlastungszeit zwischen Lärmereignissen
- Tagesruhezzeiten
- Erholungszeit → am Wochenende +
in der Nacht für Arbeitnehmer +
Kinder
- möglichst geringe Dauer des Lärmereignisses
- Schutzobjekte: Kindergärten, Schulen, Altenheim
Erholungsgebiete

Ab- und Anflugverfahren Lärm-
schonend

Gesundheit

möglichst geringe Anzahl Betroffener

Aktuell

- Musterkass
bericht

Wer ist der BBFS

- GO
- Mitgliederliste
- Zielsetzung
- Themen

Kurzberichte Ergebnisse

- Kriterienkatalog
- Beschlüsse
- Empfehlungen

Protokolle BBFS

- Protokolle
- Präsenzkassen
- Anträge

Protokolle Arbeitsgruppen

Daten

- Flugbetrieb
- Arbeitsdaten
BBFS

Glossar

Medien

- Medienmitteilung
BBFS
- Pressepiegel

Links

- SFG
- Mitglieder BBFS
- andere

Kontakt

→ e-mail
zu Web-AG

BBFS Mitglieder-

- Bereich
Passwort geschützt
- Entwürfe TO
- Vorbereitung
Unterlagen
- Entwürfe Protok

Nr. 117 der Beilagen zum stenographischen Protokoll des Salzburger
Landtages

(1. Session der 10. Gesetzgebungsperiode)

B e r i c h t

des Ausschusses für Raumordnung und Verkehr zum Antrag der Abg.
Dr. Burtscher und Dr. Hochreiter (Nr. 53 der Beilagen) betreffend
die Reduzierung der Belastungen, insbesondere der Lärmbelastungen
aus dem Betrieb des Salzburger Flughafens, den sofortigen Stopp des
Ausbauprogrammes (Masterplan), die Entsendung von Anrainervertre-
tern bzw. -vertreterinnen in den Aufsichtsrat, keine Draken-Starts
und -Landungen und des Ausschusses für Umweltschutz sowie für Raum-
ordnung und Verkehr zum Antrag der Abg. Dr. Buchner und
Dipl.-Vw. Hofer (Nr. 42 der Beilagen) betreffend den Salzburger
Flughafen.

Die Ausschüsse für Raumordnung und Verkehr sowie für Umweltschutz
haben sich in gemeinsamen Beratungen mit den dem Salzburger Landtag
vorliegenden Anträgen Nr. 53 und 42 der Beilagen in Anwesenheit von
maßgeblichen Experten befaßt. Dabei kamen alle in den Anträgen an-
gezogenen Fragen zur Behandlung. Die eingehende Diskussion war vom
Bemühen aller vier Landtagsparteien geprägt, einen gemeinsamen An-
trag zu verabschieden. Die Bürgerliste Salzburg-Land stimmte einer
Ausgliederung von Punkt 8 im Antrag Nr. 53 der Beilagen zu, welcher
auf die Starts und Landungen von Draken-Flugzeugen auf dem Salzbur-
ger Flughafen eingeht. Der Frage der Begrenzung der Betriebszeiten
wurde breiter Raum gewidmet, wobei diesbezüglich auch eine Be-
triebszeitenfestlegung von 8.00 Uhr bis 20.00 Uhr als Forderung zu
Protokoll gegeben wurde. Nach Beantwortung der von den Mitgliedern
der Ausschüsse aufgeworfenen Fragen durch das zuständige Regie-
rungsmitglied und die geladenen Experten kamen die Mitglieder der
Ausschüsse zu einem einhelligen Beratungsergebnis, welches auf
einen SPÖ-Abänderungsantrag zu beiden Initiativanträgen zurückgeht.
Abermalige Veränderungen erfolgten einvernehmlich.

„ Ausschüsse für Raumordnung und Verkehr sowie für Umweltschutz stellen sohin einstimmig den

A n t r a g ,

der Salzburger Landtag wolle beschließen:

Die Salzburger Landesregierung wird ersucht, als Gesellschafter der Salzburger Flughafenbetriebsgesellschaft folgende grundsätzliche Zielsetzungen zu verfolgen:

1. Reduzierung der Belastungen aus dem Flugbetrieb.
2. Der Masterplan wird abgelehnt, insbesondere jede Ausweitung des Flughafens über die Autobahn.
3. Eine deutliche Reduzierung der Lärm- und Abgasbelastungen aus dem Charterflugverkehr - insbesondere an Wochenenden - hat zu erfolgen.
4. Flugzeuge, welche unzumutbare Lärmbelastungen erzeugen (Flugzeuge ohne Lärmzertifikat), sind mit Landeverbot zu belegen. Anzustreben ist die ausschließliche Benützung des Salzburg-Airports durch Maschinen der Kategorie Kapitel III.
5. Für lärmintensive Flugzeuge werden die Landegebühren drastisch erhöht. Werbezuschüsse werden nur noch im Sinne des Punktes 4 ausbezahlt.
6. Die Südanflugroute wird wegen der Gefahr einer Kapazitätsausweitung und wegen mangelnder Entlastungswirkung für andere Flugrouten abgelehnt.
7. Der Salzburger Flughafen soll seine Betriebszeit zwischen 7.00 Uhr und 21.00 Uhr beschränken. Starts und Landungen zwischen 21.00 Uhr und 22.00 Uhr dürfen nur in Ausnahmefällen, z.B. für besonders leise Flugzeuge, genehmigt werden. Für Flugbewegungen in dieser Zeit sollen erhöhte Gebühren eingehoben werden.

bestehende Tagesrandverbindungen, die nach 22.00 Uhr landen, dürfen bestehen bleiben. Bei Neuverhandlungen über diese Verbindungen ist danach zu trachten, eine Landung innerhalb der Betriebszeiten zu erreichen.

8. Für den Salzburger Flughafen soll ein Umweltbeirat, zusammengesetzt aus Vertretern der Flughafenbetriebsgesellschaft, aus Flughafenanrainern und einschlägigen Experten eingerichtet werden.
9. Mit den Regierungen des Freistaates Bayern und des Bundeslandes Tirol sind Verhandlungen mit dem Ziel aufzunehmen, die Verkehrsinfrastruktur zwischen den Flughäfen München II und den angrenzenden Bundesländern zu verbessern, wobei insbesondere der Ausbau der Schnellbahn von Freilassing über Mühldorf zum Flughafen München II zu betreiben ist. Auf diesem Weg soll eine Rückverlagerung von Charterflügen vom Salzburger Flughafen zum Flughafen München II erzielt werden.

Salzburg, am 21.6.1989

Der Obmann des Ausschusses
für Raumordnung und Verkehr:
Ing. Längauer

Der Obmann des Ausschusses
für Umweltschutz:
Mag. Thaler

Der Berichterstatter:
Dr. Burtscher

Anfrage

der Abg. Dr. Reiter und Schwaighofer an die Landesregierung betreffend die Entwicklung des Flughafens Salzburg

In den letzten Jahren war die Lärmbelastung durch den Flughafen weitgehend aus den Schlagzeilen verschwunden. Dazu hat sicher beigetragen, dass lärmintensive Flugzeuge nicht landen durften, dass die Nachtruhe eingehalten wurde und mit dem Bürgerbeirat das Einvernehmen gesucht wurde. Dieses Einvernehmen ist nun empfindlich gestört, einerseits durch zahlreiche Hubschrauberflüge der Flugschule, aber auch durch die teilweise sehr lärmintensiven Maschinen der Red-Bull Flotte und Kunstflugvorführungen. Die Landesregierung schweigt bisher dazu. Offensichtlich ist es in den letzten Jahren zu einer dramatischen Veränderung im Umweltbewusstsein der politisch Handelnden in diesem Land gekommen. Im alten Landesverkehrskonzept wurden folgende Zielvorstellungen formuliert:

- Lärmbelästigungen durch den Verkehr müssen bereits beim Lärmerzeuger reduziert werden.
- Durch den Verkehr verursachte Luftverunreinigungen müssen weiter drastisch verringert werden.
- Es sind Konzepte zu erstellen, die langfristig und stufenweise eine Reduzierung des Energieverbrauches und der Emissionen (Lärm und Abgase) sicherstellen.
- Im Fernverkehr soll unter internationaler Zusammenarbeit sowohl der Reise- als auch der Güterverkehr soweit wie möglich auf die Schiene verlagert werden.
- Investitionen des Flughafens dürfen künftig nicht mehr einer Ausweitung der Frequenzen, sondern müssen vor allem der Verringerung der Lärm- und Abgasbelastung dienen (die Grundsätze des Regierungsbeschlusses vom Februar 1989 bleiben aufrecht).

Im Lichte dieser Zielformulierungen wurde im Rahmen des Maßnahmenprogramms für den Flughafen Folgendes festgelegt:

- Beschränkung des Flughafens auf seine regionale Funktion.

Maßnahmen:

- Reduzierung des Flugbetriebs: weitgehende Einschränkung des Kurzstreckenlinienverkehrs, der Sportfliegerei und der Rundflüge.
- Plafonierung der Charterflüge am Wochenende.
- Keine weiteren baulichen Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung.
- Reduktion des Fluglärms: in Salzburg gilt seit 1. Mai 1990 ein Verbot für die lauten Flugzeuge nach Kapitel 2 (der Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung BGBl 30/1990). Ab 1. Mai 1993 gilt für den Flughafen Salzburg das generelle Verbot aller Flugzeuge nach Kapitel 3.

Laut Evaluierung 2001 wurde dieses Maßnahmenpaket zu 50 % umgesetzt. Obwohl die Entwicklung des Flughafens in keiner Weise den Intentionen des alten Landesverkehrskonzeptes entspricht und obwohl es in den Problembereichen Lärm, Luftverschmutzung und Unmöglichkeit des Erreichens des Kyotoziels nicht einmal zu einer Umkehr des Negativtrends gekommen ist, ist der Flughafen in den neuen "Leitlinien zur Landesmobilitätspolitik 2002" nur insofern ein Thema, dass die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz angestrebt wird. Das überdurchschnittliche Wachstum des Flugverkehrs gegenüber allen anderen Verkehrsträgern wird offensichtlich nicht nur hingenommen, sondern positiv gesehen (Billigflieger), obwohl diese Verkehrsart in besonderem Maß zur Klimaveränderung beiträgt und Maßnahmen zB im Bereich sanfte Mobilität im Tourismus konterkariert.

In diesem Zusammenhang stellen die unterzeichneten Abgeordneten folgende

Anfrage:

1. Gibt es neuere Lärmmessungen im Bereich des Flughafens? (Wenn ja, bitte um Darstellung der Ergebnisse.)
2. Wie wurde von Seiten des Landes auf die Beschwerden der Anrainer reagiert?
3. Kann das Land als Teilhaber des Flughafens die Flugschule beschränken? Wenn ja, wird das geschehen?
4. Kann das Land den Einsatz der Maschinen der Mateschitzflotte auf ein für die Anrainer erträgliches Maß beschränken?

5. Wenn ja, welches Maß erscheint dem Land erträglich?
6. Wann und wie wurde der in der Präambel genannte Regierungsbeschluss 1989 geändert?
7. Gelten die in der Präambel zitierten Beschränkungen für laute Flugzeuge noch? Wenn nein, wann wurden sie in welcher Weise verändert? Wenn ja, warum dürfen die Flugzeuge des Herrn Mateschitz in derart hohem Maß eingesetzt werden?
8. Wie wirkt sich der verstärkte Flugverkehr auf die CO₂-Bilanz des Landes aus? (Bitte um genaue Angaben der Entwicklung der CO₂-Belastung durch den Flugverkehr in den letzten fünf Jahren.)
9. Gibt es verbilligte Landegebühren oder sonstige Vergünstigungen für die Billigfluglinien?
10. Was hält die Landesregierung von einer CO₂-Besteuerung des Flugverkehrs bzw einer Kerosinsteuer?

Salzburg, am 17. Oktober 2005

Dr. Reiter eh

Schwaighofer eh

Beantwortung der Anfrage

der Abg. Dr. Reiter und Schwaighofer an die Landesregierung (Nr 157 der Beilagen) betreffend
die Entwicklung des Flughafens Salzburg

Hohes Haus!

In Beantwortung der gegenständlichen Anfrage darf ich wie folgt Stellung nehmen:

Zu Frage 1: Gibt es neuere Lärmmessungen im Bereich des Flughafens? (Wenn ja, bitte um Darstellung der Ergebnisse.)

Die Lärmmessungen auf dem Flughafen Salzburg erfolgen kontinuierlich seit 1990 mittels der modernsten Fluglärmmess- und Flugwegaufzeichnungsanlage über 6 Messstellen (5 stationäre, 1 mobile).

Im Zuge des derzeit im Gang befindlichen Zivilflugplatz-Bewilligungsverfahrens (Ediktalverfahren) wurde auch ein schalltechnisches Amtsgutachten, erstellt durch das Amt für Stadtplanung und Verkehr der Landeshauptstadt Salzburg vorgelegt. Diesem ist zu entnehmen, dass sich im Zeitraum 1990 - 2004 trotz Zunahme der Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr der äquivalente Dauerschallpegel bei den maßgeblichen Messstellen deutlich reduziert hat. Bei der Messstelle Taxham reduzierte sich der Wert um 5 dB (das sind – 68 %), bei der Messstelle Kendlersiedlung sogar um 9 dB (das sind – 87 %).

Die gemeinsam mit der deutsch-österreichischen Fluglärmkommission erarbeitete Prognose für die schalltechnischen Bedingungen im Jahr 2015 geht davon aus, dass die Zahl der Flugbewegungen zwar weiterhin leicht zunehmen wird. Unter Berücksichtigung der positiven Entwicklungen im Flugzeugmix (mehr leisere Kapitel 4 Flugzeuge) und bei den Triebwerken (- 10 dB bei den nächsten Generationen, ab 2008 im Einsatz) werden jedoch die Fluglärmzonen (maßgeblich für die Raumordnung) deutlich kleiner.

Zu Frage 2: Wie wurde von Seiten des Landes auf die Beschwerden der Anrainer reagiert?

Es liegen beim Amt der Landesregierung (Abteilungen 5 und 16) keine Anrainerbeschwerden vor. Es ist jedoch bekannt, dass Beschwerden sowohl beim Magistrat Salzburg als auch beim

Flughafen zur Flugausbildung mit Hubschraubern und zum Alpha-Jet der Red-Bull-Flotte vorliegen.

Die für die Behandlung von Beschwerden über Fluglärm bei Flughäfen zuständige Behörde ist das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Dies resultiert insbesondere aus der Zuständigkeit des BMVIT für die Erteilung und Änderung von Zivilflugplatzbewilligungen. Angesichts der gegebenen Kompetenzlage im Hinblick auf den Gegenstand der Anfrage konnten daher seitens der Landesbehörden bzw des Magistrates Salzburg keine Veranlassungen getroffen werden.

Zu Frage 3: Kann das Land als Teilhaber des Flughafens die Flugschule beschränken? Wenn ja, wird das geschehen?

Die Zuständigkeit für derartige Einschränkungen liegt, wie bereits ausgeführt, beim Bund. Eine Einschränkung des Flugbetriebes ist grundsätzlich nur über die Änderung der Zivilflugplatzbenützungsbedingungen möglich. Eine Änderung dieser Bedingungen darf aber keine diskriminierenden Einschränkungen für ein spezifisches Flugsegment beinhalten.

Die Geschäftsführung des Salzburg Airport (SFG) hat jedoch jüngst dokumentiert, dass spezifische Einschränkungen (zB Hubschrauber – Schulungsflüge im Platzbereich) mit besonderer Begründung (Anrainerbelästigung) vom Verkehrsministerium in Form einer Änderung der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen ermöglicht werden konnten. Es bestehen daher heute bereits einige Einschränkungen für den Schulungsverkehr auf dem Flughafen Salzburg folgenden Inhaltes:

- keine Platzrundenflüge an Sonn- und Feiertagen
- Hubschrauber-Schulflüge nur von 08.00 bis 12.00 und 14.00 bis 17.00 Uhr.

Die SFG-Geschäftsführung beobachtet weiterhin mit entsprechender Sensibilität diesen heiklen Verkehrszweig und ist bereit, gegebenenfalls weitere Einschränkungen zu beantragen. Diese Vorgangsweise entspricht vollinhaltlich dem Auftrag der Gesellschafter zu dieser Thematik.

Zu Frage 4: Kann das Land den Einsatz der Maschinen der Mateschitz-Flotte auf ein für die Anrainer erträgliches Maß beschränken?

Zu Frage 5: Wenn ja, welches Maß erscheint dem Land erträglich?

Dazu wird hinsichtlich der Kompetenzfrage auf die Antwort auf Frage 2 verwiesen.

Ergänzend ist anzumerken, dass sämtliche Flugzeuge der Flying Bulls-Flotte der Lärmzulässigkeitsverordnung des Bundes entsprechen. Sie dürfen daher im Rahmen der Benützungsbedingungen des Flughafens operieren.

Die SFG ist jedoch im Sinne der Anrainerinteressen im ständigen Dialog mit den Flying Bulls, um sowohl Anzahl der Flüge, als auch Flugzeiten so zu gestalten, dass die Belastung auf einem Minimum gehalten werden kann.

Zu Frage 6: Wann und wie wurde der in der Präambel genannte Regierungsbeschluss 1989 geändert?

Der Regierungsbeschluss – hier handelt es sich offensichtlich um jenen vom 21. Februar 1989, betreffend den Flughafen Salzburg – wurde seither nicht geändert.

Zu Frage 7: Gelten die in der Präambel zitierten Beschränkungen für laute Flugzeuge noch? Wenn nein, wann wurden sie in welcher Weise verändert? Wenn ja, warum dürfen die Flugzeuge des Herrn Mateschitz in derart hohem Maß eingesetzt werden?

Die in der Präambel angeführte Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung samt den darin festgelegten Beschränkungen gilt selbstverständlich für alle Zivilflugplatzbetreiber. Daraus ergibt sich, dass nur solche Flugzeuge von Flugunternehmen eingesetzt werden dürfen, welche den gesetzlichen lärmtechnischen Anforderungen entsprechen. Darüber hinaus gibt es noch behördlich zu genehmigende Zivilflugplatzbenützungsbedingungen, in denen ua die Betriebszeiten klar festgelegt sind. Auf die Beantwortung zu Frage 5 wird verwiesen.

Zu Frage 8: Wie wirkt sich der verstärkte Flugverkehr auf die CO₂-Bilanz des Landes aus? (Bitte um genaue Angaben der Entwicklung der CO₂-Belastung durch den Flugverkehr in den letzten 5 Jahren)

Die Auswirkung des Flugverkehrs auf die CO₂-Bilanz des Landes im Sinne des Kyoto-Protokolls ist untergeordnet, weil im Rahmen des Kyoto-Protokolls nur der nationale Flugverkehr berücksichtigt wird. Dementsprechend werden für die Salzburger Bilanz die Start/Landevorgänge (LTO-Zyklen) verwendet.

Die mittels SEMIKAT (Salzburger Energie- und Emissionskataster) abgeschätzten CO₂-Emissionen aus den Starts und Landungen am Salzburger Flughafen für das Basisjahr 2002 betragen etwa 23.000 t/a (verglichen mit einer Gesamt- CO₂-Emission von etwa 3,190.000 t/a) (siehe http://www.salzburg.gv.at/pdf-semikat_2002.pdf). Die Salzburg zurechenbaren CO₂-Emissionen aus dem Flugverkehr sind in den letzten Jahren gesunken. Dies ergibt sich in ers-

ter Linie aus dem Rückgang der Linienflüge. Die Zahl der Flugbewegungen im kommerziellen Verkehr (Linie und Charter) sank von 22.151 im Jahr 2000 auf 20.423 im Jahr 2004. Der Bereich „General aviation“ ist zwar deutlich gestiegen (+ 30 % von 1998 auf 2002), allerdings ist durch das geringe Startgewicht dieser Bereich für die CO₂-Emissionen zu vernachlässigen (weniger als 2 % der Emissionen des kommerziellen Flugverkehrs).

Zu Frage 9: Gibt es verbilligte Landegebühren oder sonstige Vergünstigungen für die Billigfluglinien?

Laut Mitteilung der SFG werden grundsätzlich alle auf dem Flughafen Salzburg verkehrenden Fluggesellschaften gleich behandelt. Behördlich genehmigte Tarife sind in jedem Fall zu bezahlen. Dies gilt analog auch für die Entgelte, die auf die tatsächliche Leistungsabnahme zu justieren sind. Auch hier werden Fluggesellschaften, egal ob Liniencarrier oder Low-Cost-Carrier, entsprechend ihres Flugaufkommens gleich behandelt.

Zu Frage 10: Was hält die Landesregierung von einer CO₂-Besteuerung des Flugverkehrs, bzw einer Kerosinsteuer?

Wirksam wäre eine solche Maßnahme nur, wenn sie im Rahmen der Europäischen Union oder weltweit eingeführt würde.

Ich ersuche das Hohe Haus um Kenntnisnahme dieser Anfragebeantwortung.

Salzburg, am 1. Dezember 2005

Mag. Burgstaller eh