

12.11.2014

Protokoll 7. Sitzung des „BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“

Datum: 10. November 2014 / 17.00 Uhr bis 22.00 Uhr
11. November 2014 / 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). Es wird um eine fokussierte Arbeitsweise ersucht.

Anwesende (o.T.):

Lukas Gasser / Land Salzburg (10.und 11.)
Peter Kopp / Stadt Salzburg (10.und 11.)
Hermann Lutzenberger / Gemeinden Anif und Grödig (10.und 11.)
Michael Becker / Gemeinden Anif und Grödig (10.)
Axel Traxler / ASA (10.und 11.)
Günter Oblasser / ASA (10.und 11.)
Reinhold Schmuck / ASA (10.und 11.)
Brigitte Grill / ASA (10.und 11.)
Stefan Brugger / Anrainer Wals - Siezenheim (10.)
Peter Huber / Gemeinden Bergheim und Elixhausen (10.und 11.)
Christian Indinger / Gemeinde Hallein (10.und 11.)
Gabriele Noreisch / Gemeinde Ainring (10.und 11.)
Ludwig Nutz / Gemeinde Saaldorf-Surheim (10.)
Martin Häusl / Gemeinde Saaldorf-Surheim (10.und 11.)
Bettina Oestreich / Schutzverband Rupertiwinkel (10.)
Peter Blahak / Schutzverband Rupertiwinkel (10.)
Thomas Wagner / Gemeinde Freilassing (10.und 11.)
Walter Hager / Austro Control Salzburg (10.)
Leopold Tazreiter / Repräsentant Fluglinien (10.und 11.)
Rudolf Lipold / SFG (10.und 11.)
Claudia Typelt / SFG (10.und 11.)
Norbert Gruber / SFG (10.und 11.)
Alexander Klaus / SFG (10.und 11.)
Claudia Schneeweiß/ SFG Protokoll (10.und 11.)
Ursula König / Moderation (10.und 11.)
Wolfgang Wörnhard / Moderation (10.und 11.)

Nicht anwesend (entschuldigt):

Reinhard Gassner / Stadt Salzburg (10.und 11.)
Daniela Beck / Land Salzburg (10.und 11.)
Christian Woborsky / Austro Control Wien (10.und 11.)
Robert Semm / Repräsentant Fluglinien (10.und 11.)
Beda Percht / Gemeinde Hallein (10.und 11.)
Michael Becker / Gemeinden Anif und Grödig (11.)
Stefan Brugger / Anrainer Wals - Siezenheim (11.)

Ludwig Nutz / Gemeinde Saaldorf-Surheim (11.)
Bettina Oestreich / Schutzverband Rupertiwinkel (11.)
Peter Blahak / Schutzverband Rupertiwinkel (11.)
Walter Hager / Austro Control Salzburg (11.)

Gäste:

10.11.2014 zu TOP 6: Carl-Herbert Rokitansky / Universität Salzburg
11.11.2014 zu TOP 7: Wolfgang Wiener / LUA

TOP 2: Tagesordnung, Protokollführung

Die folgende Tagesordnung war vorgeschlagen:

1. Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit
2. Tagesordnung
3. Protokoll der 6. Sitzung vom 21. Oktober 2014
4. Informationsaustausch
5. Präsentation der ACG (10. abends)
6. Präsentation Projekt EuRegio « Innovative An- und Abflugverfahren (10.abends)
7. Dialog mit LUA Dr. Wiener (11. vormittags)
8. Themenvertiefung / Arbeitsgruppen
9. Webpage BBFS
10. Rückbindung, DVO-Treffen, Öffentlichkeitsarbeit,
11. Organisatorisches
12. Allfälliges

Die vorgeschlagene Tagesordnung wird mit folgenden Abweichungen angenommen
TOP 5 wird auf 18.00 Uhr gelegt.
TOP 4 über Gespräch Wiener, Veranstaltung 4.Nov.2014: warten auf Oestreich und Gasser

TOP 3: Protokoll der 6. Sitzung vom 21.Oktober 2014

Änderungswünsche Lutzenberger werden im Protokoll der 6. Sitzung eingearbeitet. Fragen, die im Protokoll nicht ausreichend beantwortet werden konnten, werden von den Mitgliedern für die nächste Sitzung vorgemerkt. Es wird ein detailliertes Verlaufs/Ergebnisprotokoll mit Zusammenfassungen, die den Sinn der Diskussion erfassen sollen, erstellt. Beiträge, die im Protokoll wörtlich wiedergegeben werden sollen, werden von den Mitgliedern während der Sitzung möglichst schon vor der Wortmeldung bekannt gegeben. Das Protokoll dient zur Sicherung des Verständnisses und der Rückbindung der Mitglieder an ihre entsendenden Organisationen.

TOP 4: Informationsaustausch

Kontakt Moderatoren mit Landrichter/Reichle:

Reichle wird sich lt. Landrichter mit Bürgermeister Flatscher austauschen. Mit dem BBFS wünscht er einen Austausch, sobald konkrete Ergebnisse vorliegen.

Oestreich berichtet über die 51. Fluglärmkommission, die am 30.10.2014 stattgefunden hat. In einem offenen Klima wurde die fixe Agenda (u.a. Bericht SFG, Bericht ACG) abgehandelt. Der Bericht SFG wurde auf Grund einiger Verbesserungen positiv

aufgenommen. Die Themen sind deckungsgleich mit den im BBFS behandelten Themen. Auf die Frage an Papesch über ein Treffen bezüglich DVO informierte dieser Oestreich, dass der Termin verschoben wurde. Die Zusendung der Unterlagen sei vorerst ausreichend gewesen. Diese Aussage deckt sich mit den Informationen, die die Moderation von Reichle erhalten hat. In der FLK hat der DFS ein Bewertungsprogramm für Flugrouten vorgestellt (System Niros – verschieden Bewertungskriterien wie z.B. die Siedlungsdichte werden dafür herangezogen). Die Daten sollen dem BBFS zur Verfügung gestellt werden.

Diverse Treffen:

Die **Moderation** berichtet über ein Treffen mit LH-Stv. Stöckl, Gasser und Hermann am 22.10.2014. Herr Stöckl und Herr Hermann haben in diesem Gespräch betont, dass nach einer Beginn- und Übergangsphase 4 Sitzungen pro Jahr stattfinden sollen. Diese Übergangsphase soll im Juni 2015 abgeschlossen sein. Arbeitsgruppen werden ohne Moderation abgehalten. Ein quartalsmäßiges Treffen der Moderatoren mit Stöckl zum Feedback wurde vereinbart. Stöckl bedankt sich bei allen Mitgliedern für ihre ehrenamtliche Arbeit, die nicht selbstverständlich ist. Die Moderation betrachtet den BBFS als ihren Auftraggeber.

Dazu wird angemerkt, dass im Wiener Mediationsverfahren erst nach 4 Jahren brauchbare Ergebnisse vorzuweisen waren. Ein moderiertes Gremium wie in Salzburg ist nur beratend und daher wird es noch schwieriger sein, für die Anrainer befriedigende Ergebnisse zu erzielen. Es wird vorgeschlagen, ein Mitglied aus dem BBFS zu den quartalsmäßigen Feedback-Treffen der Moderation mit dem LH-Stv. zu entsenden.

Bericht der **AG LUA/Wiener** (Oblasser, Lipold, Oestreich, Gasser) über ein Treffen mit LUA Wiener. Bei diesem Treffen wurde ausführlich über das Schreiben Wiener insbesondere über den Umweltfonds diskutiert. Es wurde von Seiten der LUA und der Schutzverbände kritisiert, dass die GF der SFG auf den Brief nicht reagiert hat. Man hätte sich ein bereits fertiges Konzept der SFG erwartet. Lipold überbringt dazu die Haltung der SFG-Geschäftsführung, dass die Forderungen aus dem Brief, die sich mit den Forderungen der Schutzverbände decken (Strafzahlungen, Betriebszeiten) zunächst in der AR-Sitzung vorgestellt werden. Die Bearbeitung der gestellten Forderungen soll dem BBFS vorbehalten sein, damit auch tragfähige Ergebnisse erzielt werden. Der Vorschlag der SFG an Wiener die Kosten, die ein UVP-Verfahren verursachen würde, in einen Umweltfonds zu investieren, wenn der Antrag auf Feststellung der UVP-Pflicht des T2 zurückgezogen werden würde, wurde ebenfalls diskutiert. Da von Wiener dazu keine klaren Äußerungen gemacht werden konnten, schwebt das Damoklesschwert eines UVP-Verfahrens noch immer über dem Flughafen. **Kopp** berichtet dazu über ein Gespräch mit der UVP-Behörde. Die Anzeige der Schutzverbände liegt nach wie vor im Aufgabenbereich der Baudirektion/Abt.6). In den beiden von der LUA angestrebten Verfahren (P3A und T2) wird in den nächsten Wochen (Ende November/Anfang Dezember) ein Bescheid der UVP-Behörde ergehen. Die verwaltungsrechtlichen Vorschriften sehen dafür Fristen vor, die im gegenständlichen Fall bereits überschritten wurden. Wie dieser Bescheid ausfällt ist offen. Gegen diesen Bescheid können Rechtsmittel ergriffen werden. Wenn im BBFS auf konsensualer Ebene weitergearbeitet wird, wäre aber ein Verzicht auf ein Rechtsmittel lt. UVP-Behörde auch möglich, um den Druck aus der Angelegenheit zu nehmen. Grundsätzlich wäre ein Konsens vor Bescheidausfertigung gut. Das wiederum erzeugt aber einen Zeitdruck für den BBFS. Die Diskussion soll in einer Arbeitsgruppe „Umweltfonds“ fortgeführt werden.

Veranstaltung 04.11.2014

Oestreich berichtet über die Veranstaltung „40 Jahre Staatsvertrag, 40 Jahre Gesundheitsbelastung durch den Flughafen Salzburg“ in Freilassing und die positiven Rückmeldungen an Sie. **Gasser** erwähnt die interessanten Vorträge, in denen einige Tipps für den BBFS dabei waren. Die Wortwahl einiger weniger und das Widerstandslied lösten allerdings eine gewisse Irritation aus.

Die Frage, ob solche Veranstaltungen in Zukunft für die Arbeit im BBFS förderlich sind und wie in Zukunft damit umgegangen wird, bleibt ebenso offen, wie die Frage, wie die Aussagen von Stöckl und Hermann in der Kronenzeitung zu dieser Veranstaltung zustande gekommen sind.

TOP 5: Präsentation ACG

(Beilage 2 Präsentation ACG, versendet am 19.11.2014)

Anmerkungen: ACG

- Die ACG wurde im Auftrag des BMVIT ersucht, eine Stellungnahme zu den Entwürfen der DVO abzugeben. Dies in flugbetrieblicher und flugsicherungstechnischer Hinsicht. Die politischen Diskussionen bezüglich Verteilung der Flugrouten sind nicht Sache der ACG.
- Die DVO behandelt nur die Anflüge, keine Abflüge.
- Die DVO zwingt Airlines Nicht-Präzisionsanflüge zu fliegen. Diese Nicht-Präzisionsanflüge sollten aber in Salzburg auf Grund der Topographie nur freiwillig geflogen werden. Safety steht an oberster Stelle.
- Falls eine DVO in der Form erlassen werden sollte, hat die ACG auf die Problematik der Nichtpräzisionsanflugverfahren jedenfalls aufmerksam gemacht.
- Der ILS Anflug von Norden (ILS RWY15) ist der einzige Anflug mit Präzisionsanflugverfahren am Flughafen Salzburg und daher von den Piloten, die den sichersten Anflug wählen müssen, zu fliegen. Die Nicht-Präzisionsanflugverfahren sind bei den Airlines nachrangige Verfahren. NDB RWY15 und RNAV GNSS RWY15 sind nur ein back up für ILS RWY15 (können nicht viele fliegen). RNAV RNP RWY 33 („Tauernanflug“ von Süden) ist kein Ersatz für den ILS Anflug (viel zu speziell, kann keiner fliegen). RNAV GNSS RWY33 seit 19.September 2013: Wird nur von einigen wenigen Piloten angenommen, die Salzburg sehr oft anfliegen, da es sich um einen Anflug mit hohem Sichtanteil handelt.
- Zu jedem Anflugverfahren gehört auch ein Fehlanflugverfahren. Für ein solches Verfahren müssen viele Voraussetzungen erfüllt werden (z.B. climbing-Verhalten des LFZ). Im AIP sind diese Verfahren für jeden Flughafen aufgelistet, die Airline muss sich aber selbst errechnen, wie diese zu fliegen sind.

Fragen, Antworten und Anmerkungen zur Präsentation:

Lutzenberger stellt klar fest, dass die Gemeinden Anif und Grödig die derzeitigen Flugrouten über dem Gemeindegebiet nicht akzeptieren.

TOP 6: Präsentation EuRegio

(Beilage 3 Präsentation EuRegio)

Die Präsentation ist die Zusammenfassung der Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie aus den Jahren 2011/2012. (Die Pistenbezeichnungen haben sich in der Zwischenzeit auf RWY33 und RWY15 geändert).

Rokitansky, leitet eine Forschungsgruppe an der Universität Salzburg (Fachbereich Computerwissenschaften-Angewandte Informatik), die sich mit den Möglichkeiten

Fluglärm zu minimieren, befasst (satellitengestützte Systeme und daraus resultierende Flugrouten). Die Arbeit ist rein wissenschaftlich zu sehen und soll in keinen politischen Kontext gebracht werden.

Fragen, Antworten und Anmerkungen zur Präsentation:

- Die Bereitschaft der SFG an einer Weiterführung des Projektes mitzuwirken wird bekundet.
- Die Erwartungshaltungen sollen jedoch nicht zu hoch sein. Der Flughafen definiert nicht die gesamte Luftfahrt. Das GBAS Projekt – es wird derzeit europaweit getestet – steckt noch in den Anfängen. Es laufen Testbetriebe in Frankfurt, Bremen und Zürich. In Zürich befindet sich der gekrümmte Anflug sehr weit draußen.
- Ob dieses GBAS Verfahren auch in Salzburg angewendet werden kann, muss geprüft werden. Erfahrungen müssen gesammelt werden.
- Die Airlines können diese An- und Abflugverfahren auf Grund fehlender bordseitiger Ausrüstung derzeit nicht fliegen (nur B777) und es wird daher ein Einführungszeitraum von bis zu 10 Jahren erwartet. Es ist auch eine Kostenfrage.
- Die ACG ist in eine Weiterführung des Projektes prinzipiell eingebunden. Wenn es de-facto eine Weiterführung des Projektes geben sollte, wird die Arbeitsgruppe Flugrouten in die Diskussion eingebunden.
- Jeder Flughafen, der die Möglichkeit eines geraden Anfluges mit ILS hat, wird diesen als den sichersten vorrangig anbieten. Ein Sichtanflugverfahren am Ende eines Fluges ist immer Pilotensache.

Wie werden wesentlich schwierigere Flughäfen (z.B. Katmandu) angefliegen?

Welche Systeme gibt es dort?

Alle technisch möglichen An- und Abflugverfahren sind nicht auf jedem Flughafen vorhanden und auch das Sicherheitsbewusstsein ist unterschiedlich.

Seitens der ACG wird nach der Diskussion über die Sicherheit der Anflüge festgestellt, dass **alle** Anflüge, inklusive der GNSS Anflüge, am Flughafen Salzburg sicher sind. Das ILS ist das sicherste Anflugverfahren.

Wo ist das Potenzial in Salzburg, wenn die Grundroute verändert wird?

Lt. Rokitansky wird sich an der Grundroute nicht viel ändern, aber an der Entscheidungshöhe. Der Anflug bleibt der gleiche, GBAS macht das Verfahren nur so genau, dass aus einem Nicht-Präzisionsanflug/visual Anflug ein Präzisionsanflug werden kann. Wo die SIDs liegen muss anhand von Kriterien geklärt werden.

Wo wird GBAS Verwendung finden?

GBAS wird nur in der kommerziellen Luftfahrt Verwendung finden. Für kleinere LfZ (allgemeine Luftfahrt) wird das nicht sehr präzise EGNOS-Verfahren verwendet. Beim Start bringt GBAS keine Vorteile.

Wie wird den Forderungen aus dem Staatsvertrag Rechnung getragen, wenn es von vornherein heißt, es geht nicht oder es dauert?

Diese Aussagen lösen bei den Schutzverbänden Frustration aus. Eine Fortführung des GBAS-Projektes wäre zumindest ein Zeichen, dass eine Verbesserung konkret angegangen wird.

Die Weiterführungsmöglichkeit und die Umsetzung von GBAS soll im AR behandelt werden, daher fasst der BBFS den Beschluss:

Der BBFS empfiehlt der Geschäftsführung des Flughafens in Zusammenarbeit mit der ACG die Eignung von GBAS am Flughafen Salzburg zu untersuchen.

In der ausführlichen Diskussion wird deutlich, dass das Vertrauen in die getätigten Aussagen der ACG, Airlines und SFG von Seiten der Anrainer noch wachsen muss. Die Diskussion soll in der AG Flugrouten vertieft werden.

10.11.2014, 21.40 Uhr wird die Sitzung des ersten Tages geschlossen.

11.11.2014, 09.00 Uhr wird die Sitzung des zweiten Tages eröffnet.

TOP 8: Themenvertiefung / Arbeitsgruppen

Im Anschluss an den Vortrag Rokitansky und die Diskussion über die Flugrouten wird versucht einen Auftrag an die AG Flugrouten zu formulieren.

- Welche technischen Möglichkeiten gibt es? Was können wir mit den heutigen Methoden erreichen?
- Wie sollte eine Lärmverteilung ausschauen? Welche Kriterien gibt es?
- Können die heutigen Flugrouten optimiert werden, auch für die allgemeine Luftfahrt?
- Die vorhandenen Routen sind Realität und Ausfluss dessen, was machbar ist. Sind neue Routen überhaupt machbar? Wurden alle möglichen Routen geprüft?

Die Moderation stellt einen möglichen Fahrplan für die Arbeit in der AG Flugrouten und im BBFS auf.

Es werden in der AG Optionen entwickelt

- bestehende Routen prüfen
- neue Routen prüfen
- dann Frage der Benutzung stellen (Unterscheidung Linie/Charter/allgem. Luftfahrt; zeitliche Entwicklung und Möglichkeiten)

Die Optionen und Kriterien haben wiederum einen Rahmen den AG klärt:

- Topographie
- Gesetze und Sicherheitsvorschriften
- Technische Ausrüstung der Airlines

Die Frage, die in der AG vorbereitet werden soll ist: Was kann man verrücken?

Die Auswahl der Flugrouten selber wird eine zentrale Diskussion im gesamten BBFS sein. Diese Auswahl wird nach Kriterien (Anrainer, SFG, Airlines, erste Beispiele aus den bisherigen Diskussionen siehe unten stehend) erfolgen:

- Siedlungsdichte
- $L_{eq} \rightarrow dB$
- Gesamtbelastung einer Gemeinde
- Entwicklungsgebiet für eine Gemeinde
- Wirtschaftlichkeit Flughafen
- Airlines die diese Routen auch fliegen können

Der BBFS beschließt die AG Flugrouten:

Teilnehmer der AG Flugrouten sind: Lutzenberger (Federführung), Typelt, Huber, Indinger, Schmuck, Oestreich, Häusl, ACG.

Bis zur nächsten Sitzung soll sich die AG 2-3 mal treffen. Es soll ein Vertrauen in die Aussagen der ACG aufgebaut werden.

Aktionsplan aus der 6. Sitzung

- Fehlerquote/Zuordnung der Lärmereignisse(Typelt)
Messstelle 5 wird zu 50% manuell zugeordnet, Messstelle Lieferung zu 30%, Messstelle Freilassing wird kaum manuell zugeordnet, Fehlerquote bei der gesamten technischen und manuellen Zuordnung ist vernachlässigbar.

Fragen aus der 6.Sitzung

Transponderpflicht?

Transponderpflicht besteht in der Kernzone des Flughafens für alle LFZ. Auf Grund verschiedenster Umstände (Antenne sieht den Radarschirm nicht, Abschattung, Pilot vergisst Transponder einzuschalten...) ist das LFZ nicht sichtbar. Im Gegensatz zu flightradar24 sind die Radardaten der ACG sehr gut und genau und es sollten nur diese Daten für die weitere Arbeit herangezogen werden.

Es ergeht der Auftrag an die AG Flugrouten die verschiedenen Flugspurenaufzeichnungen zu vergleichen (DFLD, flightradar24, Radar Flughafen).

Daten?

Alle offenen Fragen bezüglich Daten wurden geklärt. Die AG Daten überschneidet sich mit der AG Flugrouten.

Berechnung Dauerschallpegel?

Da die Daten für die Berechnung des Dauerschallpegels von der Stadt Salzburg kommen, soll der zuständige Beamte in den BBFS eingeladen werden. Typelt übernimmt die Einladung.

Rynesch/ Österreich Plattform Fluglärm und Röhner, Lärmexperte des Flughafens Wien, sollen in die AG Fluglärm bzw. in den BBFS eingeladen werden. Der BBFS stimmt zu. Oblasser übernimmt die Einladung in Abstimmung mit Typelt.

Das Thema Flugrouten wird am 15.01.2014 auf die TO genommen.

Das Thema Fluglärm wird am 19.02.2014 auf die TO genommen.

TOP 7: Dialog mit LUA Dr. Wiener

Wiener stellt sich als Umweltschutzanwalt des Bundeslandes Salzburg vor und erläutert kurz die Aufgaben der LUA. Negative Belastungen (Lärm, Schmutz, Schadstoffe etc.) auf die Bevölkerung und die Umwelt sollen vermieden oder verringert werden. Die LUA erarbeitet Vorschläge dazu und gibt Ratschläge, was möglich wäre. Mit dem Flughafen ist Wiener schon seit vielen Jahren beschäftigt, da es viele Ausbaupläne am Flughafen gab. Die größeren Ausbaupläne wurden allerdings wieder verworfen. Jetzt befindet man sich in einer Konsolidierungsphase, in der versucht wird, den Flughafen an die neuen Anforderungen anzupassen, aber auch die Anrainer zu unterstützen und Erleichterungen anzubieten bzw. mit den betroffenen Bürgern Erleichterungen auszuarbeiten. Parallel dazu läuft ein UVP-Feststellungsverfahren. Dies ist ein ganz einfacher Vorgang. Es geht darum, festzustellen, welche Rechtsmaterien in bestimmten Bewilligungsverfahren anzuwenden sind und damit die Fragen zu klären: "Ist für den Flughafen eine UVP nötig? Ja oder nein, und wenn ja, für welche Materien". Diese Rechtsfragen hängen natürlich von den zukünftigen Ausbauplänen des Flughafens ab und sind kompliziert mit der europäischen Rechtsmaterie verbunden. Das heißt, die EU gibt den Mitgliedsstaaten Vorgaben. Die Umsetzung der Vorgaben ist nicht immer einfach, weil es regional große Unterschiede gibt. In diesem Spannungsfeld gibt es

dann natürlich noch mehr oder weniger betroffenen Anrainer, die auf Grund der langen Dauer der Diskussionen ungeduldig werden. Aus diesem Grund hat Wiener in seinem Brief Vorschläge für aus seiner Sicht rasch umsetzbare Umweltentlastungsmaßnahmen gemacht.

Zum UVP-Verfahren äußert sich Wiener wie folgt:

Der Umweltsachverständige ist Partei im UVP-Verfahren und hat daher gewisse Rechte und Möglichkeiten. Bei der Verfahrensdauer geht es um die Frage, was muss im Rahmen des Verfahrens geprüft werden. Der Fristenlauf ist theoretisch 6 Wochen, in der Praxis kann es viele Monate dauern, bis eine Entscheidung fällt. Dies nicht wegen Untätigkeit der Behörde, sondern weil es Rahmenbedingungen bzw. Detailfragen – (Experten, Gutachten etc.) zu klären gibt. Es ist daher nicht so, dass nichts passiert, es dauert nur manchmal sehr lange bis alle Detailfragen geklärt sind. Wiener kann daher nicht sagen, wann eine Entscheidung fallen wird. Es hängt davon ab, welche Fragen von der Behörde noch zu klären sind. Wiener bekommt erst wieder die Möglichkeit zur Stellungnahme wenn ein entscheidendes Gutachten einlangt oder eine Stellungnahme von einem Mitbewerber vorliegt. Das ist derzeit nicht der Fall.

Fragen, Antworten und Anmerkungen zum Vortrag Wiener:

Die Frage nach einer zeitl. Prognose, wie lange ein derartiger Bescheid dauern kann, kann von Wiener nicht beantwortet werden. In einem Zeitrahmen von 14 Tagen bis 3 Jahren ist alles möglich. Ein Zeitdruck wäre somit nicht gegeben.

Die von Kopp überbrachte Information der Behörde bis Ende November/Anfang Dezember zu entscheiden wird eingeworfen.

Welche rechtlichen Möglichkeiten hat Wiener die Forderungen durchzusetzen?

Wiener kann die Forderungen zwar aufstellen, hat aber keine rechtlichen Durchsetzungsmöglichkeiten. Um aufgestellte Forderungen auch rechtlich durchsetzen zu können, muss ein Kausalzusammenhang zwischen diesen und einem UVP-Verfahren bestehen. Diese Zusammenhänge sind bei einem bestehenden Flughafen im Gegensatz zu einem neuzubauenden Flughafen nicht leicht herzustellen, da nur Teile des Flughafens betroffen sind. Breit gefächerte Umweltentlastungsmaßnahmen durchzusetzen ist daher eher eine Verhandlungssache od. politische Entscheidung denn ein Sachzwang. Als Beispiel bringt Wiener, dass es schwierig ist, einen Kausalzusammenhang zwischen der Forderung „Anflugroutenoptimierung“ und UVP-Verfahren P3A herzustellen. Dem Vorwurf Umweltpolitik zu betreiben, begegnet Wiener mit der Aussage, dass das das Einzige sei, dass die betroffenen Menschen verstehen. Diesen Menschen hilft nur eine Reduzierung der Belastung, eine Beschränkung oder eine Kontrolle. In seinem Brief wollte Wiener nur die rechtlichen bzw. verhandlungstechnischen Möglichkeiten aufzeigen. Politische Entscheidungen alleine reichen nicht aus. Es muss Druck von den betroffenen Bürgern gemacht werden.

Wann muss die Behörde entscheiden?

Kann man das Verfahren sistieren, bis die Themen aus dem Brief Wiener im BBFS behandelt wurden? Wie kann der zeitliche Druck reduziert werden? Kann man mit der Behörde reden, den Akt noch liegen zu lassen?

Wiener erklärt das wechselseitige Verhältnis zwischen den Parteien eines UVP-Verfahrens. Auf der einen Seite gibt es einen Antragsteller, der den Antrag auf Feststellung einer UVP-Pflicht stellt. Im Fall des P3A war das der Flughafen. Auf der anderen Seite gibt es die Behörde, die prüfen muss, was alles in einem Verfahren zu berücksichtigen ist (Sachverständige, Gutachten), deswegen kann ein Verfahren bis zu einem gewissen Grad verlängert werden. Wenn z.B. der Flughafen oder die Bürger eine Entscheidung haben wollen, wird die Behörde unter zeitlichen Druck geraten, wenn aber niemand eine Entscheidung haben will, kann ein UVP-Verfahren sehr lange

dauern. Die Frage der Dauer ist aber lt. Wiener nicht nur ein Verhandlungsthema mit der Behörde, sondern auch eine Frage, wie lange die Behörde braucht, um alle relevanten Grundlagen für eine Entscheidung zu erheben.

Zur Ergänzung/Erklärung: Bei P3A hat der Flughafen einen Antrag auf Feststellung einer möglichen UVP-Pflicht gestellt. Die LUA als Partei in diesem Verfahren wurde um eine Stellungnahme ersucht. Die LUA hat in ihrer Stellungnahme eine UVP-Pflicht des P3A bejaht. Gleichzeitig hat sie in derselben Stellungnahme einen Antrag auf Feststellung der UVP-Pflicht des T2 gestellt. Die LUA selbst ist hier der Antragsteller und um diesen Verfahren T2 geht es in den gegenständlichen Diskussionen. Der P3A ist nur die Rahmenhandlung. Beide Entscheidungen unterliegen grundsätzlich der 6 Wochen Frist.

Hat der Flughafen Druck auf die Behörde gemacht eine Entscheidung zu treffen bzw. einen Bescheid zu erlassen?

Nein.

Der Eigentümer Stadt weist auf die Entscheidungspflicht der Behörde hin, um nicht mit dem Vorwurf des Amtsmissbrauches konfrontiert zu werden. Von der Behörde ist das Signal gekommen, dass es Ende November/Anfang Dezember eine Entscheidung über P3A und T2 geben muss. Die Verfahren haben die 6-wöchige Entscheidungsfrist schon überschritten. Die Partei, hier die LUA, die den Antrag gestellt hat, muss doch ein rechtliches Interesse an einer Entscheidung haben. Sonst würde man ja keinen Antrag stellen.

Hat die LUA ein Interesse an einer Entscheidung?

Von Seiten LUA wurde kein Druck auf die Behörden gemacht, weil sehr viele Grundlagen für eine Entscheidung erhoben werden mussten und ein UVP-Verfahren in der derzeitigen Situation – d.h. solange im BBFS gut und positiv gearbeitet wird – nicht förderlich ist.

Kann der BBFS auf die Entscheidung ob und wann ein Bescheid der Behörde ergeht Einfluss nehmen, obwohl ein rechtlicher Rahmen (Entscheidungspflicht und Entscheidungsfrist) vorgegeben ist? Bleibt offen.

Was kann ein Bescheid beinhalten?

UVP-Pflicht wird bejaht → dann muss die Behörde etwas unternehmen, SFG kann Bescheid anfechten; UVP-Pflicht wird verneint → dann können LUA oder andere diesen Bescheid anfechten.

Wie konkret müssen die Forderungen aus dem Brief Wiener (zB. Umweltfonds und Dotierung) an die SFG herangetragen werden bzw. behandelt werden, damit der Antrag auf Feststellung der UVP-Pflicht des T2 von der LUA zurückgezogen wird?

Der Umweltfonds wird am 09.12.2014 in der AR-Sitzung der SFG behandelt, es wird wahrscheinlich eine Wohlmeinung des AR geben und die Geschäftsführung wird den Auftrag erhalten, einen derartigen Fonds einzurichten. Da die Forderungen von Wiener keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben, ist daher auch bei einem Erfüllen aller aufgezählten Forderungen ein Zurückziehen des Antrages nicht automatisch gegeben. Lt. Wiener sollten die UVP-Frage und die Forderung nach einem Umweltfonds nicht verknüpft werden. In Vorgesprächen der LUA mit den Schutzverbänden wurden die nun vorgeschlagenen Forderungen/Sofortmaßnahmen diskutiert und daher ist lt. Wiener inhaltlich alles geklärt. Fragen wie z.B.: "Was will/kann man sofort umsetzen? Wie sehr kann/will man den Handlungsspielraum des Flughafens einschränken? Was kostet

wieviel? Was bringt eine Maßnahme? Welche Beteiligten (ACG; Airlines) müssen mit diesen Fragen befasst werden?“ liegen nicht in seinem Einflussbereich. Letztendlich ist alles eine politische Entscheidung? Will man etwas ändern oder nicht. Die zeitliche Komponente wurde noch gar nicht besprochen.

Ob ein Umweltfonds gegründet wird ist daher zuallererst eine politische Entscheidung, dann kann erst der BBFS damit befasst werden und sich über die Speisung des Fonds und die Mittelverteilung Gedanken machen.

Welche „politische Entscheidung“ wünscht Wiener?

Da die Eigentümer Land und Stadt letztendlich die Entscheidung über die Schaffung eines Umweltfonds treffen werden und diese die Politiker in der Landes- und Stadtregierung stellen, nennt es Wiener eine politische Entscheidung.

Wenn es zu einem UVP-Verfahren kommen sollte, bleiben dann noch Mittel für den Umweltfonds? Wie hoch ist die Erstdotierung?

Die Dotierung des Fonds hängt nicht von einem UVP-Verfahren ab.

Die SFG hat angeboten einen Teil der Kosten eines UVP-Verfahrens (Rechtshilfe, Gutachten) in den Umweltfonds zu investieren. In der Sitzung vom 23.09.2014 hat Bohl einen Betrag von 200.000 bis 300.000€ erwähnt. Falls es zu einem UVP-Verfahren kommen sollte, könnte die Entscheidung der Eigentümer auch sein, derzeit keinen Umweltfonds zu speisen, weil sich eine derartige Investition direkt auf das wirtschaftliche Ergebnis des Flughafens niederschlägt.

Der Zeitdruck steht noch immer im Raum?

Wie sehen die Eigentümervertreter ein mögliches UVP-Verfahren?

Wie lautet die Rückbindung der Eigentümervertreter an Landeshauptmann-Stellvertreter und Bürgermeister?

Der Grundgedanke einer Anrainerentlastung ist auf jeden Fall positiv zu sehen und Maßnahmen zur Lärmreduzierung sind zu fördern. Die rechtlichen Möglichkeiten, die gestellten Forderungen auch zu erfüllen, muss aber geprüft werden. Der Aufsichtsrat ist mit diesen Forderungen zu befassen. Der LH.-Stv. wird am 09.12.2014 seine Meinung zu diesem Thema dem AR präsentieren.

Inwieweit nimmt der Brief Wiener bzw. die darin aufgestellten Forderungen, den Flughafen in die Pflicht? Welche Aufgaben sollen an den BBFS delegiert werden?

Wie von manchen Teilnehmern kritisiert soll nicht alles auf den BBFS abgeschoben werden. Wie soll man aber mit einer Entscheidung umgehen, die nicht der Erwartungshaltung einiger BBFS-Mitglieder entspricht?

Wenn die Lösungskompetenz an den Flughafen delegiert wird, wird auch die Lösungsgestaltungskompetenz vom BBFS weg an den Flughafen delegiert.

Aufgabe des BBFS sollte sein, gemeinsam Ideen zu entwickeln und selbst Themen zu priorisieren. Der Flughafen ist im BBFS als Mitglied vertreten und daher ist auch ein gemeinsames und geplantes Arbeiten und ein flexibles Miteinander gegeben. Der Flughafen selbst bzw. die Geschäftsführung wird keine ausgearbeiteten Konzepte vorlegen. Das Missverständnis „Wiener hat einen Brief geschrieben und der Flughafen muss darauf reagieren“ wurde ausgeräumt.

Was versteht Wiener unter dem Begriff „Deckelung“?

Hat Wiener eine Deckelung oder ein Einfrieren des Flugbetriebes in seine Überlegungen einbezogen? Gibt es einen Masterplan oder Zukunftsperspektiven des Flughafens?

Vereinbarungen gelten nur solange wie sich alle Beteiligten daran halten oder etwas anderes verhandelt wird. Eine Deckelung kann unter den jetzigen Rahmenbedingungen für z.B. die nächsten 20-25 Jahre vereinbart werden und ist nicht als immerwährende Forderung zu sehen, die den Flughafen für die Zukunft wirtschaftlich ruiniert. Die derzeitigen Rahmenbedingungen sind besorgte Bürger. Eine Deckelung kann rasch eine Entlastung für die betroffenen Anrainer bringen. Wiener hat daher den Vorschlag einer Deckelung gemacht, die Umsetzung ist nicht mehr sein Job. Der Flughafen sollte dieses Signal setzen.

Es wird festgestellt, dass die Bürger als eigentlicher Eigentümer des Flughafens nicht im Mittelpunkt stehen und dass es keine Unterstützung für die Anrainer von Seiten der Politik gibt. Es ergeht daher der Apell an die Politik, die betroffenen Anrainer als Menschen wahr- und ernst zunehmen. Die Lebensqualität rund um den Flughafen ist enorm eingeschränkt und betrifft vor allem die neu zugezogenen, jungen Familien.

Es wird die pragmatische Einschätzung diskutiert, dass ein UVP-Bescheid, wie auch immer er ausfällt, erstellt wird/werden muss. Dass es zeitlich nicht möglich sein wird, die Forderungen Wiener zu erfüllen oder zu behandeln. Daher stellt sich die Frage: "Geben sich die Anrainervertreter mit einer Einigung/Empfehlung über einen Umweltfonds und einer Absichtserklärung des Flughafens, einen solchen einzurichten zufrieden? Der Vertreter Land zieht einen Vergleich zwischen den beiden Prozessen UVP-Umweltfonds und fragt nach dem Ziel und dem Sinn eines UVP-Verfahrens. Werden die Flieger leiser oder weniger durch ein UVP-Verfahren? Welche positiven Auswirkungen hätte eine UVP und welche positiven Auswirkungen hätte ein Umweltfonds? Wenn es eine andere, gute Lösung gibt, will niemand ein UVP-Verfahren durchsetzen. Ein Umweltfonds ist Steuerungsinstrument (wohin wandern die Mittel aus dem Fonds) und Lenkungsinstrument (Oldtimer, die aus idealistischen Gründen betrieben werden, sollen eine höhere Landegebühr zahlen, Landungen/Starts außerhalb der Betriebszeiten von z.B.: Fußballmannschaften sollen mit Pönalen belegt werden etc.....) und es kann aktiv eine Verbesserung der Lärmsituation erreicht werden. Daher soll die Arbeitsgruppe in diesem Sinn weiterarbeiten und bis 25.11.2014 (Versand der AR Unterlagen) eine Empfehlung (Rahmenkonzept) für den Aufsichtsrat erstellen.

Der BBFS empfiehlt dem AR des Flughafens Salzburg die Einrichtung eines Umweltfonds in Betracht zu ziehen. In einer AG wird ein Konzept (Ziele, Speisung, Vergabe, Verwaltung etc.) erarbeitet. Dieses Konzept soll dem AR in der Sitzung am 09.12.2014 vorgestellt werden. Da in dieser AG auch die SFG vertreten ist, ist ein gemeinsames Erarbeiten der Erfordernisse, die an einen Umweltfonds gestellt werden, gewährleistet. Auch die Meinung der Eigentümervetreter wird in diese AG einfließen.

TOP 9: Webpage BBFS

Vorschlag Flughafen:

Die Domain bbfs@bbfs.at wurde vom Flughafen gekauft. Diese ist mit der Flughafenhomepage verlinkt, die Seite des BBFS ist sofort offen. Diese Seite ist je nach den Wünschen des BBFS ausbaufähig und gestaltbar (geschützter Bereich für die Mitglieder mit Login etc.). Hintergrund für diese Variante: Hoher Anspruch der SFG an die Sicherheit einer Homepage, kostengünstigste Variante.

Vorschlag Anrainer:

Direkte Homepage mit einem eigenen Erscheinungsbild, die nicht mit dem Flughafen verlinkt ist. Der Eindruck, eine Unterabteilung des Flughafens zu sein oder vom

Flughafen abhängig zu sein, soll nicht entstehen. Wenn Entscheidungen im BBFS getroffen werden, die nicht von allen Mitgliedern der Anrainerverbände mitgetragen werden, kann das zu einer Stigmatisierung führen und Probleme bereiten.

Vorschlag Moderation:

Typo3 System (System zum Erstellen und Verwalten eigener Webseite). Kostengünstig

Bei einer eigenen Homepage ist Folgendes zu beachten:
Kostenfaktor, Pflegefaktor, Datenschutzfaktor.

Die Mitglieder bevorzugen eine eigene Homepage, auf die man direkt Zugriff haben soll. Der BBFS soll sich vom Flughafen absetzen. Das Thema wird in der nächsten Sitzung auf die Tagesordnung gestellt. Bis dahin klärt die Arbeitsgruppe „Webpage“ (Oblasser, Typelt, Wörnhard) die offenen Fragen.

Was wird von einer Webpage erwartet? →internes Arbeitsmittel oder Mittel die Öffentlichkeit über den BBFS zu informieren. Wie soll mit Transparenz nach außen umgegangen werden? Sollen die Protokolle öffentlich sein?

Nach eingehender Diskussion wird beschlossen, dass Protokolle öffentlich gestellt werden sollen.

- die Vertreter haben eine Basis für ihre Rückbindung, Sicherheit für die BBFS Mitglieder
- es kann jederzeit auf die Fülle an Informationen zurückgegriffen werden
- der Vorwurf der Intransparenz kann nicht erhoben werden

Es wird beschlossen eine Zusammenfassung der jeweiligen Sitzung zu erstellen. Diese Aufgabe übernimmt die Moderation. Im Idealfall soll diese Zusammenfassung einen Tag später an die Mitglieder versendet und auf die Homepage gestellt werden.

- wichtigste behandelte TOPs, Präsentationen und Gespräche
- Beschlüsse und Empfehlungen
- Gründung/Mitglieder/Aufträge von Arbeitsgruppen
- Datum der nächsten Sitzung

Wie soll mit der Nennung von Namen im Protokoll umgegangen werden?

Grundsätzlich werden bei zukünftigen Protokollen keine Namen genannt, außer es wird der ausdrückliche Wunsch geäußert, eine Wortmeldung/Frage ins Protokoll aufzunehmen. Unter TOP Informationsaustausch können Namen genannt werden.

Die Protokolle 1-6 werden von den Mitgliedern überprüft und Wünsche nach einer Anonymisierung an Schneeweiss bekannt gegeben. Die Protokolle 1-6 werden dahingehend geändert und die korrigierte Form wird nochmals versendet.

Wie soll mit der Veröffentlichung von Beilagen zu den Protokollen 1-6 umgegangen werden? Wer die Erlaubnis zur Veröffentlichung der Beilagen einholt bleibt offen.

Vorschlag der Moderation nach der Sitzung: Aufgabe wird von der Protokollführung resp. der Moderation bis zur nächsten Sitzung übernommen.

Die Frage nach den Teilnehmern des Presseteams bleibt offen, da aus Zeitgründen kein Auftrag definiert werden konnte.

TOP 10 Öffentlichkeitsarbeit wird auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung gestellt.

TOP 11: Organisatorisches

Es gibt derzeit 4 Arbeitsgruppen bei denen die Teilnehmer bestimmt und die Aufträge formuliert sind.

- 1.AG Flugrouten, Federführung Lutzenberger,
- 2.AG Datenaufbereitung / Lärm Federführung Oblasser - Vorschlag Frau Rynesch und Herrn Röhrer einzuladen wird angenommen.
- 3.AG Umweltfonds Federführung Gasser
- 4.Ad hoc AG Webpage, Federführung Typelt

Das Thema Parallelverfahren wird auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung gestellt.

Am 15.12.2014 15.00 Uhr findet ein Treffen des BBFS ohne Moderation statt. Es ist ein Informationsaustausch mit den Arbeitsgruppen, der im Rahmen einer kleinen Adventfeier stattfinden soll.

Als Tagungsort für die nächste Sitzung am 15.01.2015 von 17.00 bis 21.00 Uhr und am 16.01.2015 von 09.00 bis 12.00 Uhr wird das Sitzungszimmer/2.OG, der Salzburger Flughafen GmbH, festgelegt.

TOP 12: Allfälliges entfällt

Das Moderationsteam bedankt sich bei allen Teilnehmern für die konstruktive Arbeit. Die Sitzung wird um 12.15 Uhr beendet.

Aktionsplan:

MT	Zusammenfassung der Sitzung	laufend
MT / Protokollführung	ok zur Veröffentlichung der Beilagen	laufend
alle	Protokolle 1-6 auf die eigene Namensnennung prüfen wegen Veröffentlichung	bis 8. Sitzung 15./16.1.15
Oblasser	Einladung Rynesch	15.12.2014
Typelt	Einladung Röhrer	15.12.2014
Teilnehmer FLK	Daten Niros aus FLK	Termin?
Typelt	Einladung zuständiger Beamte Stadt Salzburg Lärmmessung	Termin nach Konsens mit BBFS
Typelt	AG Webpage/Klärung offener Fragen	8.Sitzung 15./16.1.15
Lutzenberger	AG Flugrouten/ 2-3 Sitzungen der AG	bis zur 8.Sitzung 15./16.1.15
Gasser	AG „Umweltfonds“ Konzept	bis 25.11.2014

Glossar – Abkürzungen

AR	Aufsichtsrat
DVO	Durchführungsverordnung
Green Approach	Begriff, kein Fachausdruck
ILS	instrument landing system
NDB	Non-Directional Beacon – ungerichtetes Funkfeuer
RNAV	Flächennavigation
GNSS	globales Navigationssatellitensystem (<i>Global Navigation Satellite System</i>), System zur Positionsbestimmung und Navigation auf der Erde und in der Luft durch den Empfang der Signale von Navigationssatelliten GNSS ist ein Sammelbegriff für die Verwendung bestehender und künftiger globaler Satellitensysteme wie <ul style="list-style-type: none">• GPS (Global Positioning System) der Vereinigten Staaten von Amerika• GLONASS (GLObal NAVigation Satellite System) der Russischen Föderation• Galileo der Europäischen Union• Beidou (China)
RWY	Runway/Piste
VOR/DME	Drehfunkfeuer (englische Abkürzung: VOR ist ein Funkfeuer für die Luftfahrtnavigation. Funkfeuer steht in St.Pantaleon
RNP	Required Navigation Performance
GBAS	Ground Based Augmentation System Satellitengestütztes Landesystem mit zugehörigen Bodeneinrichtungen
SBAS	Satellite Based Augmentation System – Satellitengestütztes Landesystem unter Verwendung von GPS oder GNSS – ohne Bodeneinrichtungen
EGNOS	European Geostationary Navigation Overlay Service

Beilagen:

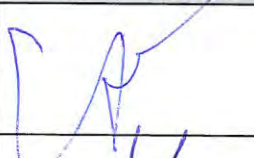
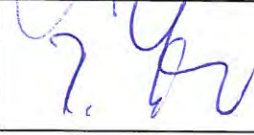
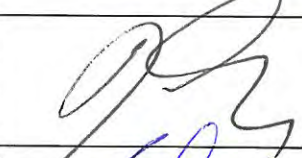



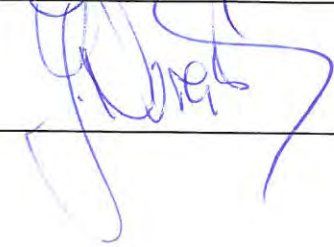
1. Anwesenheitsliste
2. Präsentation ACG (versendet am 19.11.2014)
3. Präsentation Rokitansky (versendet am 26.11.2014)

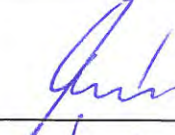


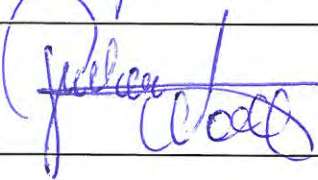
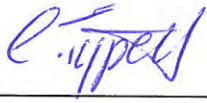
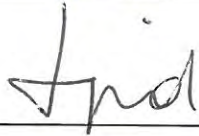


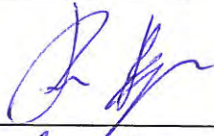
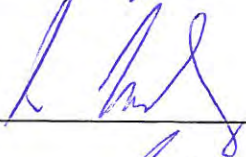
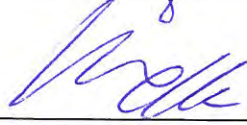

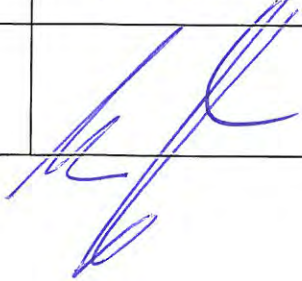
Anwesenheitsliste


7.Sitzung BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg 1.Tag

Datum / Zeit: 10.11.2014 / 17.00 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH/Sitzungszimmer 2. OG

	Name Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	Unterschrift
1	HUBER Peter Geden-Bergl + Bixler	
2	Schmuck Reinhold ASA	
3	Axel Traxler ASA	
4	Brigitte Grill ASA	
5	Intenberger Meunier Becken Michael ^{Aud + Groot}	
6	OBLASSER Günter	
7	Blahak Peter Schutzverband Rupertswinkel	
8	Noreisch Gabriele Gemeinde Ainring	

9	Nutz Ludwig Ode, Saaldorf-Surheim	
10	Thomas Wagnert - Stadt Freilassing -	
11	WALTER HAGER ACG-ATM SALZBURG	
12	GROBEN NORBERT SFG 1 BR	
13	CLAUDIA TYPPELT SFG	
14	RUDOLF LIPOLD SFG	
15	Martin Häusel - Saaldorf	
16	Erzsebet Uher - Land Steyr	
17	Brugges Stefan - Wals-Siezenheim	
18	Christian Indinger Hallein	
19	PETER KOPP	
20	Ostreich, Beetha SV Rupertinmühl	
21	Klaus Alexander SFG	

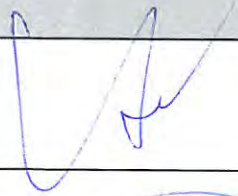

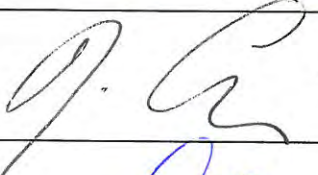



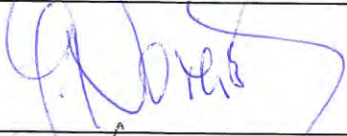
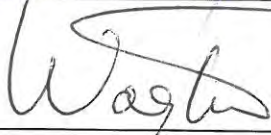
22	TARREITER LEOPOLD, AUSTRIAN	
23		
24		
25		
26		
27		
28		
29		
30		
31		
32		
33		
34		


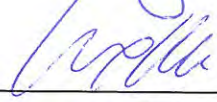

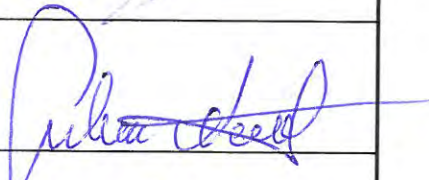
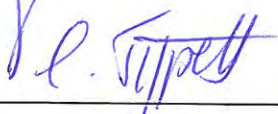
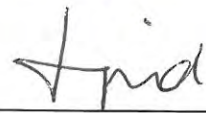
Anwesenheitsliste

7.Sitzung BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg 2.Tag

Datum / Zeit: 11.11.2014 / 09.00 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH/Sitzungszimmer 2. OG

	Name Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	Unterschrift
1	HUBER Peter (Edue. Bergh + Büxh)	
2	Axel Traxler ASA	
3	B. Grill ASA	
4	H. Lutzenberger Anif + Grödig	
5	G. OBLASSER ASA	
6	M. Häusl, Saaldorf-Surheim	
7	Gabriele Nörisch Gemeinde Ainring	
8	Thomas Wagner, Stadt Freiassing	

9	Christian Indinger Hallein	
10	Peter Kopp St. Jakob Sbg	
11	Lukas Gasser Lind Sbg	
12	GRUBER ROBERT SFG / BR	
13	TYPELT CLAUDIA SFG	
14	RUDOLF LIPOLD SFG	
15		
16		
17		
18		
19		
20		
21		



BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg, 10. Nov. 2014

Wesentliche Ergebnisse des Euregio-Kleinprojektes „Innovative An- und Abflugverfahren zur Erhöhung der Lebensqualität (Lärm und Umwelt) am Flughafen Salzburg“

Prof. Carl-Herbert Rokitansky, Dr. Thomas Birner, Lars Holstein



© Wirtschaftsförderungsgesellschaft Berchtesgadener Land mbH, 2012



Wirtschaftsförderungsgesellschaft Berchtesgadener Land mbH

- Landkreiseigenes Unternehmen
- Zentrale Anlaufstelle und Unterstützer für regionale Unternehmen
- Unterstützung von Unternehmensgründungen und Unternehmenserweiterungen
- Technologietransfer zwischen Wissenschaft und Industrie
- Entwicklung und Durchführung von Projekten



www.wfg-bgl.info



© Wirtschaftsförderungsgesellschaft Berchtesgadener Land mbH, 2012



Euregio-Kleinprojekt „Innovative An- und Abflugverfahren am Flughafen Salzburg“

Projektbeginn: 01.10.2011
Projektende: 31.10.2012
Budget: 25.000 Euro



© Wirtschaftsförderungsgesellschaft Berchtesgadener Land mbH, 2012



Allgemeines – Vorbemerkungen

Erarbeitung von Lösungen für bestehende und neue Kapazitäten an Flughäfen:

- Bis 2025 ist ein Anstieg auf 300 Mio. PAX (an+ab; heute ~200 Mio. PAX) in Deutschland zu erwarten. (ADV 2011)
- Mit dem aktuellen Stand der geplante Erweiterungskapazitäten können nur ca. 200 Mio. Passagiere „abgefertigt“ werden (ADV 2011) = Delta von ca. 100 Mio. Passagieren bis 2025.
- Die Flotte an Passagiermaschinen wird sich bis 2030 von derzeit rund 15.000 auf mehr als 31.500 verdoppeln. (Global Market Forecast Airbus 2011)

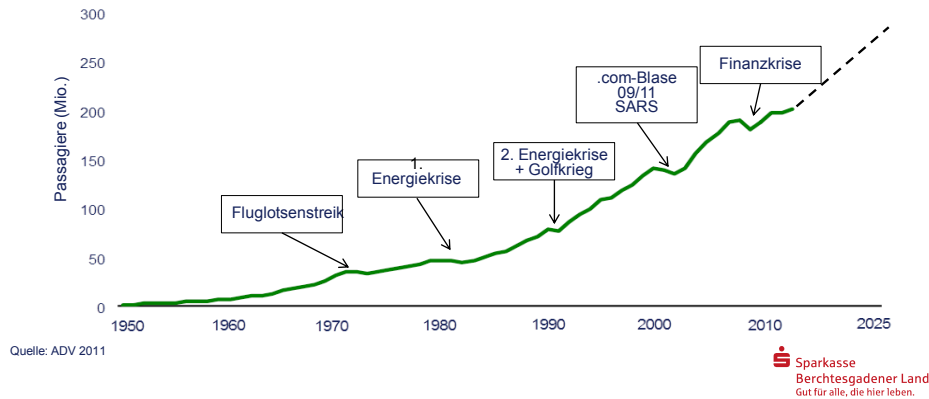
Technik und Umwelt stehen im Vordergrund

- Neue SatNav-Technologien, neue Routen sowie alternative Kraftstoffe und Antriebe beeinflussen die nachhaltige Entwicklung positiv (CO₂ Senkungen)
- Lärmschutz: Verschärfung der Standards (für Flugzeuge und Flughäfen): Triebwerke müssen in Hinsicht auf Lärmschutz weiter optimiert werden



Ausgangslage Wachstum

- Weltweiter Luftverkehr ist seit 1977 um Ø +5,0% pro Jahr gewachsen
- bis 2025 werden in Deutschland über 300 Mio. Passagiere erwartet



Ziele des Euregio-Kleinprojektes

- **Übersichtliche Darstellung** der aktuellen An- und Abflugrouten inkl. Verfahren sowie derzeit verfügbaren und für die kommenden Jahre verwertbare Technologien (bis 2025, mit Zwischenmeilenstein 2017).
- **Nutzung der Verkehrsprognose** für den Salzburger Flugbetrieb im Jahr 2025.
- Darstellung der sich ableitenden **Herausforderung** speziell zu den Themen **Fluglärm und Umweltbelastung** im größeren Umfeld des Flughafens Salzburg.
- Konzeption, Entwicklung und inhaltliche Abstimmung eines **Projektes für innovative An- und Abflugverfahren** am Flughafen Salzburg unter Berücksichtigung von Galileo/ EGNOS.
- **Ergebnis: Machbarkeitsuntersuchung** inkl. Darstellung der dafür erforderlichen Ressourcen sowie Screening der Möglichkeiten, diese bereitzustellen.



Arbeitspakete

AP100: Projektmanagement – WFG & SZG

AP200: Potentialanalyse und Prognose – AN (SZG/ AC)

AP300: Analyse und Bewertung der bestehenden und zukünftigen Technologien für An- und Abflugverfahren in Europa – AN (SZG/ AC)

AP400: Experteninterviews & Anwenderworkshops – AN (SZG/ WFG)

AP500: Skizzierung möglicher Technologieanwendungen (Synthese der Projektideen der Workshops) – AN (WFG)

AP600: Projektinformation und -kommunikation – WFG (SZG/ AN)

 Sparkasse
Berchtesgadener Land
Gut für alle, die hier leben.

© Wirtschaftsförderungsgesellschaft Berchtesgadener Land mbH, 2012



Auftragnehmer

Universität Salzburg – Lead
Fachbereich Computerwissenschaften – Angewandte Informatik



TU München, Lehrstuhl für Flugsystemdynamik



DLR, Institut für Kommunikation und Navigation



 Sparkasse
Berchtesgadener Land
Gut für alle, die hier leben.

© Wirtschaftsförderungsgesellschaft Berchtesgadener Land mbH, 2012

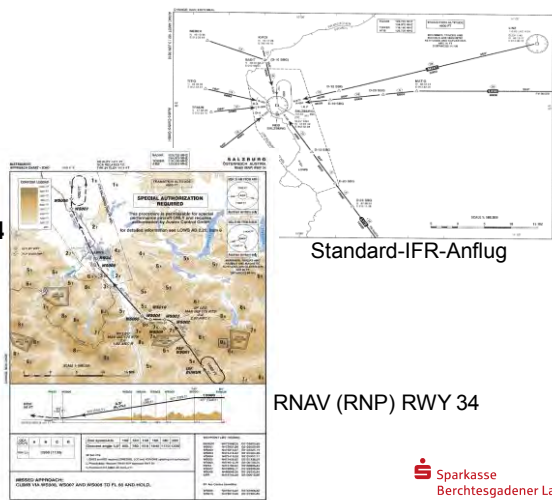
Ist-Situation der An- und Abflugrouten am SFG

Folgende Anflüge stehen zur Verfügung:

- ILS R16 Cat I
- ILS R16 Special Cat I
- ILS R16 Special Cat II/III
- NDB 16
- ILS R16 followed circling 34
- „offset“ VOR/DME 34

In Erprobung:

- RNAV (RNP) RWY 34 (seit Mai 2012)



Sparkasse
Berchtesgadener Land
Gut für alle, die hier leben.

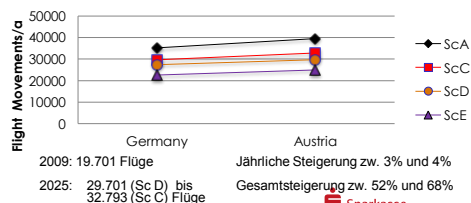
Zu erwartende Bedingungen am SFG

Eurocontrol Prognosen

- **Szenario A (Global Growth):** Starkes wirtschaftl. Wachstum in einer globalisierten Welt.
- **Szenario C (Regulated Growth):** Mäßiges wirtschaftl. Wachstum - Soziale, wirtschaftliche und umweltverträgliche Nachhaltigkeit durch Regulierung
- **Szenario D (Fragmenting World):** Steigende internat. Spannungen vermindern den weltweiten Personentransport und Handel in einer geschwächten globalen Wirtschaft.
- **Szenario E (Resource Limits – Peak Oil):** Erschöpfte Öl-Ressourcen



Prognose Flughafen Salzburg 2025 (Vergl. Prognose DE und AT)



Sparkasse
Berchtesgadener Land
Gut für alle, die hier leben.

Bewertung der bestehenden und zukünftigen Technologien am Flughafen Salzburg

Bereits im Einsatz befindliche Systeme am Flughafen SZG:

- ILS (localizer LLZ)
- GP (Gleitpfad)
- DME
- NDB-Anflug
- VOR/DME 34 – Anflug

Im Probetrieb befindliche Systeme in Europa:

- GBAS (Ground Based Augmentation System)

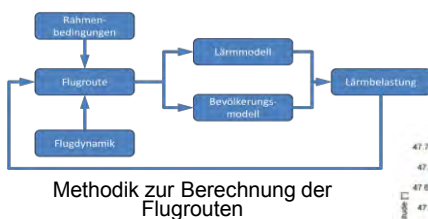
In Einführung befindliche Systeme:

- SBAS (Satellite Based Augmentation System)

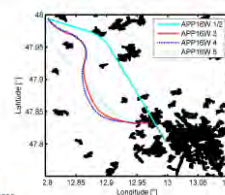
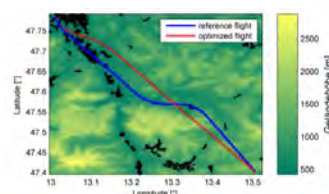
	ILS	EGNOS	GBAS
Ermöglicht innovative An- und Abflüge	Nein	Ja	Ja
Für LPV zertifiziert	Ja	Ja	Ja
Für CAT-I zertifiziert	Ja	Nein	Ja
Für CAT-II/III zertifiziert	Ja	Nein	Zertifizierung findet gerade statt.
Aktuell verfügbar	Ja	Ja	Ja

Bewertung verschiedener neuer An- und Abflugverfahren unter Lärm- und Umweltaspekten

Die Methodik zur Berechnung von Flugrouten berücksichtigt die gegebenen regionalen und rechtlichen Rahmenbedingungen. Mittels mathematischer Verfahren werden An- und Abflüge so optimiert, dass sich eine minimale Lärmbelastung für die Bevölkerung im Flughafenumfeld ergibt.



Referenztrajektorie und optimierte Trajektorien für den Flughafen Salzburg



RW16

RW34



Vorteile von GBAS (Stand Nov. 2014):

- für jede Pistenrichtung können mit einem einzigen System Präzisionsanflüge realisiert werden
- Anflüge werden nach Cat II/III möglich sein (wichtig bei Schlechtwetter)
- GBAS unterstützt Anflüge mit gekrümmtem Verlauf ("Curved Approaches") – wichtig im Hinblick auf eine signifikante Verbesserung der Lärmsituation (d.h. Anflug über Gebiete mit geringer Bevölkerungsdichte)
- GBAS unterstützt Anflüge mit (etwas) steilerem Anflugwinkel - wichtig im Hinblick auf eine Verbesserung der Lärmsituation
- GBAS unterstützt sowohl Anflüge als auch Abflüge
- Betriebskosten geringer als ILS-System (u.a. geringere Wartungskosten, seltener sind Kalibrierungsflüge erforderlich)
- GBAS Stationen werden derzeit in Europa eingeführt (z.B. Frankfurt / FraPort (03.Sept.2014): "In der Vielfalt der Anflugmöglichkeiten liegen Chancen zur Entwicklung von neuen Anflugrouten, welche die Anwohner entlasten.")

 Sparkasse
Berchtesgadener Land
Gut für alle, die hier leben.



Empfehlungen/ Ergebnisse

- Im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie wurden innovative An- und Abflugverfahren zur Erhöhung der Lebensqualität für die Bevölkerung untersucht.
- Die bestehenden und zukünftigen Technologien für An- und Abflugverfahren in Europa wurden speziell für den Flughafen Salzburg dargestellt.
- Dabei wurden sowohl satellitengestützte als auch bodengestützte Augmentierungssysteme in der Studie betrachtet und mit dem derzeit verfügbaren Instrumentenlandesystem ILS verglichen.
- Die schematischen Möglichkeiten für alternative An- und Abflugrouten hinsichtlich der Lärmbelastung für die Bevölkerung im Umfeld des Flughafens wurden mittels mathematischer Verfahren optimiert, um eine minimale Lärmbelastung für die Bevölkerung zu erzielen.

 Sparkasse
Berchtesgadener Land
Gut für alle, die hier leben.



Empfehlungen/ Ergebnisse

- Um eine weitere Lärmentlastung zu bieten wird vorgeschlagen in einem festgelegten Rotationsprinzip tageweise – falls es die Wind- und Wetterbedingungen zulassen – spezielle vorweg festgelegte Flugrouten auszuwählen, um eine Planbarkeit der Be- / Entlastung für die Bevölkerung zu gewährleisten.
- Bei all diesen absehbaren, durch moderne Navigationssysteme unterstützten Vorteilen sollte aber nicht vergessen werden, dass der Flughafen Salzburg von Bergen umgeben ist und die An- und Abflugrouten auch von den gegebenen Wetterbedingungen abhängig sind um die Sicherheit zu gewährleisten.
- Europaweit sind neue Systeme bereits im Probetrieb und werden für den täglichen Flugbetrieb getestet. Erst nach erfolgter Zertifizierung, ist es möglich neue Systeme in den Flugbetrieb zu integrieren.
- Die Ergebnisse des Projektes wurden in einem Anwenderworkshop am 28.Juni 2012 einem Fachpublikum vorgestellt und diskutiert.
- In Folge-Projekten soll die konkrete Anwendung der oben genannten Verfahren getestet und erprobt werden.

 Sparkasse
Berchtesgadener Land
Gut für alle, die hier leben.

© Wirtschaftsförderungsgesellschaft Berchtesgadener Land mbH, 2012



Kontakt

Dr. Thomas Birner / Lars Holstein

Wirtschaftsförderungsgesellschaft Berchtesgadener Land mbH
Sägewerkstr. 3 | im Techno-Z
D-83395 Freilassing

Tel.: +49 (0) 86 54 / 77 50-14 (Sekt. -0)
Fax: +49 (0) 86 54 / 77 50-15
www.wfg-bgl.info

holstein@wfg-bgl.info; birner@wfg-bgl.info

Prof. Dr. Carl-Herbert Rokitansky

Universität Salzburg / FB Computerwissenschaften
A-5020 SALZBURG, Jakob Haringerstraße 2

Tel: +43 664 85 25 347; Email: roki@cosy.sbg.ac.at
Web: www.aero.sbg.ac.at

 Sparkasse
Berchtesgadener Land
Gut für alle, die hier leben.

© Wirtschaftsförderungsgesellschaft Berchtesgadener Land mbH, 2012