

DVR 0000175

Luftfahrttechnische Stellungnahme zu den ergänzenden Einwendungen von Dr. Astrid Rössler und Mag. (FH) Ing. Raimund Juriga vom 31.3.2006

Zu Punkt 1. ist aus luftfahrttechnischer Sicht folgendes festzuhalten:

Obwohl in der Luftfahrt der Begriff Kapazität in vielfältiger Weise Verwendung findet, muss doch klar dargelegt werden, dass es den im Antrag der Frage an den luftfahrttechnischen Sachverständigen zugrunde gelegten Kapazitätsbegriff nicht gibt, ja auch nicht geben kann. Es wäre unmöglich, die Kapazität in der *Gesamtschau aus Luftraum, Bodeneinrichtungen, Parkplatzangebot, Gepäckabfertigungskapazität, Terminalkapazität und Abstellflächen* (wobei offensichtlich auf die Piste vergessen wurde) in einer Maßzahl darzustellen, da einerseits keine unveränderlichen Korrelationen zwischen den einzelnen Faktoren bestehen und andererseits nicht erkennbar ist, in welcher Einheit diese so zu ermittelnde Kapazität darzustellen wäre. Die üblichen Maßzahlen, wie etwa Flugbewegungen oder abgefertigte Passagiere, sind nur für Teilsysteme aussagekräftig. Gerade an diesen beiden Maßzahlen zeigt sich, dass die Entwicklung derselben keinesfalls synchron verlaufen muss. Bei steigenden Passagierzahlen etwa können größere Fluggeräte oder erhöhte Sitzladefaktoren zu einer Stagnation der Flugbewegungen führen wie auch v.v.. Deshalb darf in diesem Zusammenhang nochmals auf die Ausführungen im luftfahrttechnischen Gutachten betreffend die Kapazität der Abstellfläche bei prognostiziertem Verkehrsaufkommen und auf die Stellungnahme während der mündlichen Verhandlung betreffend Pistenkapazität verwiesen werden.

Hier wurde auch klar dargelegt, dass die Piste und der zugehörige Luftraum als limitierender Faktor angesehen wird und nicht, wie fälschlicherweise in der Stellungnahme behauptet, die Abfertigungskapazität. Bezüglich Abstellpositionen wird auf die Ausführungen im luftfahrttechnischen Gutachten verwiesen, hinsichtlich der Terminalkapazität ist anzumerken, dass – wie auch schon im luftfahrttechnischen Gutachten ausgeführt – auch der „level of service“, neben

anderen ebenfalls angeführten Faktoren, eine Rolle spielt. Allein die Angleichung der für einen Spitzenstundenpassagier zur Verfügung stehenden Fläche an internationale Standards macht eine Vergrößerung der Terminalfläche erforderlich, auch wenn die Passagierzahlen nicht wachsen würden.

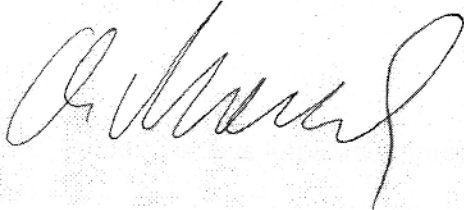
Der Einwendung, einer *differenzierten Beurteilung der gegenständlichen Maßnahmen ganz offensichtlich auszuweichen*, muss entschieden widersprochen werden. Das Beispiel „Militärflughafen“ wurde als Beispiel für die gestellte Frage angeführt, welche Maßnahmen kausal zu einer Zunahme von bestimmten Flugbewegungen führen. Dass die gegenständlichen Maßnahmen nicht kausal die Ursachen für die Zunahme der Flugbewegungen darstellen, wurde bereits im luftfahrttechnischen Gutachten und in der Stellungnahme während der mündlichen Verhandlung dargelegt. Allein die Zunahme der Flugbewegungen zwischen den Jahren 2004 und 2005 widerlegt die von der Antragstellerin aufgestellte Behauptung, dass eine *Ausweitung der Flugbewegungen ohne Adaptierung der Bodeneinrichtungen aus kapazitäts-, flug- oder sicherheitstechnischen Gründen offensichtlich nicht möglich sei*.

Dass ein Teil der gegenständlichen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem zu erwartenden Flugverkehrsaufkommen zu sehen ist, steht tatsächlich außer Zweifel. Nur wird seitens der Antragstellerin der falsche Schluss gezogen, das Erreichen des Prognosewertes 2015 sei das deklarierte Ziel der Salzburger Flughafen Gesellschaft mbH und die gegenständlichen Maßnahmen sind der Weg dorthin. Tatsächlich gilt es, die prognostizierte Nachfrage sicher und zweckmäßig - im Sinne eines bestimmten „level of service“ - abzuwickeln. Dass sich der Flugverkehr nachfrageorientiert verhält, wurde bereits im luftfahrttechnischen Gutachten dargelegt. Würde man der von der Antragstellerin vertretenen These näher treten, so würde dies ja bedeuten, man bräuchte nur eine entsprechend große Anzahl von Abstellflächen oder entsprechend große Terminalflächen errichten, um mit steigenden Bewegungszahlen oder Passagierzahlen rechnen zu können. Tatsache ist, dass eine Flugverbindung ohne entsprechende Nachfrage von Verkehrsleistungen durch Passagiere oder Fracht in einem liberalisierten und hoch kompetitiven Markt nicht bestehen kann. Die Nachfrage ist sicherlich bis zu einem bestimmten Grad beeinflussbar, jedoch sicherlich nicht durch die gegenständlichen Maßnahmen.

Zu Punkt 3. ist aus luftfahrttechnischer Sicht noch anzumerken, dass die *vor wenigen Jahren neu gewidmete Kleingartenanlage* mehr ein Problem der Raumplanung und der Flächenwidmung als

der Luftfahrt darstellt . Tatsache ist, dass der südliche Bereich in den letzten Jahren keinen Änderungen unterworfen wurde und auch nicht von den gegenständlichen Maßnahmen betroffen sein wird.

Wien, am 12. Juli 2006



Dipl.Ing. Christian Marek
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abteilung Flughäfen, Flugbetrieb und Technik
Radetzkystraße 2, 1031 Wien
Tel.: +43 (0)1 71162 9805
Fax: +43 (0)1 71162 9899
Mobil: +43 (0)664 818 89 59
christian.marek@bmvit.gv.at