

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
BMVIT – II/PMV Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen  
Postfach 3000  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien  
email: [pmv@bmvit.gv.at](mailto:pmv@bmvit.gv.at)

Herrn MR Dr. Rolf A. Neidhart, [rolf.neidhart@bmvit.gv.at](mailto:rolf.neidhart@bmvit.gv.at)  
Herrn Mag. Martin Strobel, [martin.strobel@bmvit.gv.at](mailto:martin.strobel@bmvit.gv.at)

Salzburg, 01.07.2007

**EDIKTALVERFAHREN Salzburger Flughafen GmbH;  
Stellungnahme und Anträge;**

Sehr geehrter Herr MR Dr. Neidhart,  
Sehr geehrter Herr Mag. Strobel,

aufgrund neuer Kenntnisse und Tatsachen im laufenden Ediktalverfahren zur Erweiterung des Salzburger Flughafens übermittle ich Ihnen einen weiteren Schriftsatz mit Anträgen zur Ergänzung der Sachverhaltsfeststellungen in entscheidungswesentlichen Punkten dieses Verfahrens.

Im Ediktalverfahren zur Erweiterung des Salzburger Flughafens wurde mehrmals die Frage nach der bestehenden Flughafenkapazität und nach den limitierenden Faktoren gestellt, u.a. auch von mir in der mündlichen Verhandlung am 21. und 22. Februar 2006, Verhandlungsschrift Seite 23 ff, sowie in meiner Stellungnahme vom 09.03.2006 zu ergänzenden Amtsgutachten, Seite 2: Anträge zu den Passagierkapazitäten; Seite 4: Anträge zu den Abstellpositionen; Seite 5: Anträge zu Kapazitäten der Piste und des Luftraumes.

Der luftfahrttechnische Amtssachverständige, DI Marek, beantwortete die Frage nach der Kapazität, dass *„die technischen Kapazitätsgrenzen bei 98 Flugbewegungen im Sichtflug und 59 Flugbewegungen im Instrumentenflug liegen und als limitierender Faktor die Piste und der zugehörige Luftraum anzusehen ist. Aus den beantragten Maßnahmen ergeben sich keine Veränderungen dieser theoretisch maximalen Kapazitäten.* (Verhandlungsschrift S 40).

Dem Sachverständigen muss ohne jeden Zweifel bewusst gewesen sein, dass er mit seinen Antworten nicht auf die gestellten Fragen eingegangen ist und dass er **wesentliche Kenntnisse und Fakten zur Bewertung der Flughafenkapazität verschwiegen** hat. Es ging bei meiner Frage nach den Kapazitätsgrenzen nicht um einen theoretischen Wert nach ICAO Airport Planning Manual, sondern um die tatsächlichen Kapazitäten am Flughafen Salzburg.

## I. Rechtliche Grundlagen zum Kapazitätsbegriff von Flughäfen

Die zentrale Frage der FLUGHAFENKAPAZITÄTEN im Rahmen des UVP-Feststellungsverfahrens wie auch des Ediktalverfahrens zur Genehmigung von umfangreichen Änderungen und Erweiterungen, diese sind auszugsweise u. a.

- Erweiterung der Grundfläche um 21 ha, des Terminals 2, der Hauptabstellflächen
- Errichtung eines Gerätezentrums und einer Winterdienstzentrale,
- Errichtung eines General Aviation Terminals mit Parkplätzen
- Errichtung von mehreren Hangars für Kleinflugzeuge und Errichtung von zusätzlichen Abstellflächen für die Allgemeine Luftfahrt,

wurde vom luftfahrttechnischen Amtssachverständigen (ASV) wiederholt so dargestellt, *„dass die Piste und der zugehörige Luftraum als limitierender Faktor angesehen wird und nicht ... die Abfertigungskapazität.“* (Beilage 1, Seite 1)

Diesen sachverständigen Feststellungen wird entgegen gehalten, dass der ASV von einem willkürlich verengten, völlig anderen Kapazitätsbegriff ausgeht, als dies für die Regelung der Slotvergabe erforderlich und rechtlich vorgeschrieben ist. Der Regelungsbedarf für die Slotzuweisung auf einem Flughafen setzt grundsätzlich das Vorhandensein von Unterkapazitäten voraus, die im bisherigen Verfahren nicht näher dargelegt worden sind.

Es wird dabei im Besonderen auf drei Verordnungen verwiesen,

1. **Verordnung EWG 95/93 vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen der Gemeinschaft** (Beilage 2)
2. **Verordnung 793/2004 der EU vom 21. April 2004 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen der Gemeinschaft,** (Beilage 3)
3. **Österr. BGBl. II 131/2003 Slotkoordinationsverordnung – SlotKV** (Beilage 4)

Die europaweite Regelung der Zuweisung von Zeitnischen erfolgt vor dem Hintergrund, dass das Ungleichgewicht zwischen dem expandierenden Luftverkehr einerseits und der geeignete Flughafeninfrastruktur zur Deckung des Bedarfs andererseits zunimmt und ebenso die daraus resultierende Zahl überlasteter Flughäfen in der Gemeinschaft zunimmt. Es ist daher – schon aus Gründen des Wettbewerbs und Diskriminierungsverbots - erforderlich, die Zuweisung von Zeitnischen für Start- und Landezeiten nach neutralen, transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien zu regeln.

Als koordinierter Flughafen gilt demnach, wenn ein Flughafen zu bestimmten Tageszeiten oder an bestimmten Wochentagen oder in bestimmten Jahreszeiten zu Überlastung neigt.

*Anmerkung zur Terminologie: Im Sinne einer Übereinstimmung mit der internationalen Terminologie werden in der EU-VO 793/2004 die Begriffe „flugplanvermittelter Flughafen“ und „koordinierter Flughafen“ verwendet. In der österreichischen SlotKV 2003 werden noch die Begriffe „koordinierter Flughafen“ (entspricht dem „flugplanvermittelten“) und „vollständig koordinierter Flughafen“(entspricht dem „koordinierten“ Flughafen) verwendet.*

*Der Flughafen Salzburg ist derzeit in der Winterperiode (Ende Oktober bis Ende März) ein koordinierter (=flugplanvermittelt nach EU-Terminologie) Flughafen.*

Nach den geltenden Verordnungen wird die **Flughafenkapazität zweimal jährlich vom Halter des Flughafens ermittelt**. Von besonderer Bedeutung sind dabei die jeweiligen Koordinierungsparameter, die für die Ermittlung der Flughafenkapazität heranzuziehen sind. Als **Koordinierungsparameter** werden alle für die Zuweisung von Zeitnischen zur Verfügung stehenden Kapazitäten **unter Einbeziehung aller technischen, betrieblichen und umweltrelevanten Faktoren** verstanden, welche die Leistung der Flughafeninfrastruktur und ihrer verschiedenen Elemente beeinflussen. (Art. 2 lit. m 793/2004 EU)

Der zuständige Mitgliedsstaat gewährleistet bei einem flugplanvermittelten Flughafen eine sorgfältige Kapazitätsanalyse, in welcher nach allgemein anerkannten Methoden und unter Berücksichtigung der **umweltschutzbedingten Einschränkungen** für den betreffenden Flughafen die Unterkapazitäten festgestellt werden. Dabei wird geprüft, ob sich die Unterkapazitäten durch eine **neue oder geänderte Infrastruktur** oder **durch betriebliche oder sonstige Veränderungen** beseitigen lassen, und der zeitliche Rahmen für die Lösung der Probleme bestimmt. .... Sowohl die Analyse selbst als auch Angaben über die angewandte Methode werden den Parteien, die die Analyse angefordert haben, zur Verfügung gestellt, sowie anderen interessierten Parteien auf Anfrage. Die Analyse ist gleichzeitig der Kommission zu übermitteln. (Art. 3 Absatz 3 VO 793/2004 EU)

Festzustellen ist, dass die österreichische SlotKV2003 nur auf die EU-VO 1993 verweist und auf die Änderungen bzw. Ergänzungen der EU-VO 2004 nicht Bezug nimmt. Das betrifft z. B. die Bestimmungen über die explizit angeführte Berücksichtigung von umweltschutzbedingten Einschränkungen bei der Erstellung der Kapazitätsanalysen.

In Österreich werden die Aufgaben der Slotvergabe seit Februar 2003 von der **Schedule Coordination Austria – SCA** <http://www.slots-austria.com> wahrgenommen.

Als Koordinierungsparameter werden dabei von der SCA angeführt:

### **Coordination Parameters**

- Operating hours (night curfew) of the airport
- Runway capacity
- Apron capacity (number of parking stands on the apron – parking allocation)
- Terminal capacity
  - passenger flow parameter and gate allocation
  - check in - number of check in counters
  - security control
  - Immigration and Customs (i.e. schengen : non-schengen)
  - number of gates
- Noise restrictions
- Time interval of parameters

Bereits aus dieser Liste der Parameter ist einfach zu erkennen, dass keineswegs nur „**Piste und Luftraum**“ als Faktoren der Kapazität anzusehen sind. Ebenso unschwer ist zu

erkennen, dass eine ganze Reihe von Maßnahmen des laufenden Ediktalverfahrens als unmittelbare Koordinierungsparameter zu bezeichnen sind, u. a. die Anzahl der Abstellflächen, Terminalkapazitäten, Anzahl der Check-in-Counters, Umweltauflagen.

Für den Flughafen Salzburg sind die aktuellen Parameter der SCA in Beilage 5 angeschlossen. Darin ist auch für einen Laien erkennbar, dass bei der Slotvergabe eine Vielfalt von Parametern für die Bewertung der Kapazitäten heranzuziehen ist.

In diesem Zusammenhang wird auch angemerkt, dass die vom ASV verwendeten Bodenzeiten zur Berechnung der Anzahl von Abstellpositionen von der sitzplatzabhängigen (!) MGT-Minimum Ground Time ein gutes Stück abweichen und nach seinen eigenen Angaben nur auf Durchschnittswerten des Sommers, KW 23 (2004) beruhen. Die Repräsentativität dieser Bodenzeiten wird deshalb für die slot-koordinierte Winter-Charterseason an 14 Wochenenden ausdrücklich bezweifelt.

## II. Bestehende Unterkapazitäten am Flughafen Salzburg

Als weitere Indizien dafür, dass die antragsgegenständlichen Bauvorhaben zur Verringerung von bestehenden und vorhersehbaren Kapazitätsengpässen auf dem Flughafen Salzburg dienen, sei auf drei aktuelle Meldungen in den Medien verwiesen:

### 1. Hangarkapazität muss dem Bedarf angepasst werden

In einem Bericht in der Zeitung „Salzburger Wirtschaft“<sup>1</sup> vom 22.06.2007 (Beilage 6) wird auf eine **Warteliste für 26 Hangarplätze der Allgemeinen Luftfahrt** Bezug genommen und dem Bestand von 43 Stellplätzen gegenübergestellt. Es sind demnach *„fast drei große Einstellhallen“* nötig, um die derzeitige (!) Nachfrage decken zu können. Das entspricht einem Zuwachs von 60% gegenüber dem Bestand.

Die Bildunterschrift des Artikels bestätigt den Bedarf an neuen Hangars: *„... überzeugten sich auf dem Vorfeld bei den Flugzeughallen im Norden der Innsbrucker Bundesstraße von den fehlenden Hangarkapazitäten.“*

Weiters wird in diesem Bericht festgestellt, dass der Aufsichtsrat das Airport-Management beauftragt hat, *„sofort mit Planungen und Zeitplänen zu beginnen, um die Engpässe abzubauen“*. (Beilage 6)

Die räumliche Entflechtung von General Aviation und Kommerzieller Luftfahrt (nördlich und südlich der Innsbrucker Bundesstraße) – wie auch in den Unterlagen zum Ediktalverfahren beschrieben - wird ebenfalls angeführt und auf die **Vereinfachung der logistischen Abläufe** hingewiesen. Nach den Erfahrungen der allgemeinen Lebenserfahrung dient eine „Vereinfachung der logistischen Abläufe“ in erster Linie zur Produktivitätssteigerung, im Falle des Salzburger Flughafens somit zur Kapazitätssteigerung.

---

<sup>1</sup> Salzburger Wirtschaft, Wochenzeitung der Wirtschaftskammer Salzburg

## 2. Billigflieger kurbeln Autoverleih kräftig an

In den ORF-Online-Nachrichten vom 19.06.2007 (Beilage 7) wird über die wirtschaftliche Bedeutung des Autoverleihs auf dem Salzburger Flughafen berichtet. Danach ist die Anzahl der ankommenden Passagiere in den letzten sechs Jahren um ein Drittel gestiegen, die Anzahl der gemieteten Leihwägen hat sich jedoch verdoppelt. Die Einnahmen aus den Mieten der Autoverleiher betragen bereits 10 Prozent der Flughafen-Einnahmen.

Seit einem halben Jahr gibt es eine eigene Halle für die Autoverleiher auf dem Flughafen. – Nicht bekannt ist, ob es sich dabei um eine neu errichtete Halle handelt und ob diese Halle Bestandteil der Maßnahmen des Ediktverfahrens war.

## 3. Erster BFS-Charterflieger

Die Firma Businessflight Salzburg (BFS), die bisher in den Bereichen Bedarfsflug, Pilotenausbildung und Charter tätig war, hat kürzlich mit der Stationierung und dem Betrieb von mehreren Bombardier DHC 8-100 begonnen, eine DHC 8-300 soll 2008 folgen. (Beilage 8)

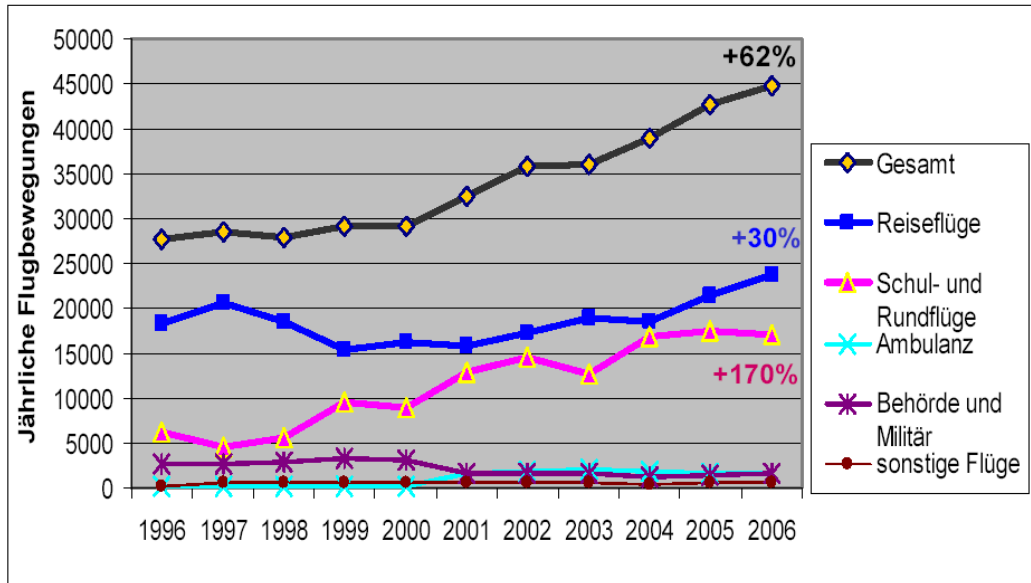
Sämtliche Berichte legen die erfolgreiche Expansionsstrategie auf unterschiedlichen Ebenen offen, die den Salzburger Flughafen in den letzten Jahren zu einem attraktiven und boomenden Standort für Linie, Charter, General Aviation und vermehrt auch Flugschul-Unternehmen gemacht hat.

So ist die zitierte Beauftragung des Airport-Managements durch den Aufsichtsrat, sofort mit Planungen und Zeitplänen zu beginnen, aus dem Blickwinkel der bestehenden Kapazitätsengpässe und Nachfragesituation verständlich und nachvollziehbar.

Folgt man hingegen der bisherigen Argumentation des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen, so sind nach seinen Ausführungen die Prognosewerte 2015 und eine entsprechende Nachfrage „**bis zu einem bestimmten Grad beeinflussbar, jedoch sicherlich nicht durch die gegenständlichen Maßnahmen**“ (siehe Beilage 1, GA Marek, Seite 2). Der ASV lässt dabei außer Acht, dass die Prognosewerte 2000-2015 bisher von den tatsächlichen Bewegungszahlen übertroffen worden sind. Bei der kommerziellen Luftfahrt bezieht sich der ASV auf den ungünstigen Referenzwert des Jahres 2006, obwohl der Rückgang zum größten Teil auf den Wegfall einer Linie (Styrian-Flüge) zurückzuführen ist. Demgegenüber lag 2005 mit 24.554 kommerziellen Flugbewegungen exakt am Prognosewert.

**In der allgemeinen Luftfahrt hingegen sind seit 10 Jahren ungebremste Zuwächse zu verzeichnen:**

## 62% Zunahme der Allgemeinen Luftfahrt seit 1996 am Flughafen Salzburg



Quelle: Salzburg Airport; Grafik: A. Rössler, Anrainerschutzverband

### III. Zusammenfassende Fragen und Anträge

Aufgrund dieser neuen Erkenntnisse zur rechtlichen und faktischen Beurteilung der Unterkapazitäten am Salzburger Flughafen, müssen offensichtlich umfangreiche und aussagekräftige Unterlagen zur Kapazitätsanalyse am Flughafen Salzburg vorliegen. Für die Beurteilung der Auswirkungen auf die Flughafenkapazität ergeben sich daraus die nachfolgenden neuen Fragen:

1. Welche Kapazitätsanalyse (incl. der Angaben über die angewandte Methode) gemäß SlotKV und EU-Recht zur Slotkoordinierung liegt den derzeit von der SCA veröffentlichten Coordination Parameters zugrunde?
2. Von wem werden diese halbjährlichen Kapazitätsanalysen erstellt?
3. Wodurch konkret (technische, betriebliche, umweltschutzbedingte Faktoren) werden derzeit die Unterkapazitäten am Flughafen Salzburg ausgelöst?
4. In welchem Ausmaß (zeitlich, quantitativ, qualitativ) bewegen sich die Unterkapazitäten zur Zeit?
5. Welche konkreten Maßnahmen und Möglichkeiten empfiehlt der Koordinierungsausschuss zur Steigerung der Kapazität am Flughafen Salzburg?
6. Welchen Stellenwert haben die beantragten Erweiterungen bei der Behebung von Unterkapazitäten?
7. Welche Kapazitätssteigerung ist nach Umsetzung der beantragten Erweiterungen möglich?
8. Welche umweltschutzbezogenen Einschränkungen werden derzeit in die Kapazitätsanalyse einbezogen?

9. Auf welchen fachlichen und rechtlichen Grundlagen basieren derzeit die umweltschutzbedingten Einschränkungen?
10. Gibt es aufgrund der Kapazitätsanalyse eine Verpflichtung des Flughafens, eine Mindestanzahl von Slots an die SCA zu melden?
11. Unter welchen Randbedingungen kann die Anzahl von gemeldeten Slots vom Flughafeneigentümer in den Randstunden reduziert werden?
12. Kann die Anzahl der gemeldeten Slots vom Flughafen Salzburg ohne Angabe von Gründen freiwillig reduziert werden?

**Anträge:**

- I. Ich beantrage die Beantwortung der oben angeführten Fragen Nr. 1. bis 12. und eine entsprechende Ergänzung des Gutachtens des Luftfahrttechnischen Sachverständigen.
- II. Ich beantrage die Einholung einer Stellungnahme der Schedule Coordination Austria zu den oben angeführten Fragen 1. bis 12.
- II. Ich beantrage die Vorlage und Akteneinsicht in die Kapazitätsanalysen des Flughafens Salzburg.
- III. Ich beantrage zur Wahrung meines Rechtes auf Parteiengehör die Übermittlung der Ergebnisse der beantragten ergänzenden Sachverhaltsermittlungen und die Einräumung einer angemessenen Frist zur Abgabe einer Stellungnahme zum Verhandlungsergebnis.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Astrid Rössler

**PDF-Attachments**

Beilage 1: Gutachten BMVIT, DI Marek, 12.07.2006  
Beilage 2: Verordnung EWG 95/93  
Beilage 3: Verordnung EU 793/2004  
Beilage 4: Österr. Slotkoordinationsverordnung 2003  
Beilage 5: SCA-Parameter für Salzburg  
Beilage 6: Salzburger Wirtschaft, 22.06.2007  
Beilage 7: ORF-Online, 19.06.2007  
Beilage 8: Salzburger Wirtschaft, 22.06.2007

**Dateiname:**

B1-BMVIT-Marek.pdf  
B2-EU-VO95-1993.pdf  
B3-EU-VO793-2004.pdf  
B4-SlotKV2003.pdf  
B5-SZG-Slotcoordination.pdf  
B6-Hangarkapazitaet.pdf  
B7-Airport-Autoverleih.pdf  
B8-BFS-Charter.pdf