

---

# Bericht Kapazitäten

zum Luftverkehrsstandort Österreich

---

bmvit IV/L3  
Road Map Luftfahrt 2020, Arbeitsgruppe „Infrastruktur“  
Oktober 2014

## 1. Einleitung

Eines der wesentlichen Ziele der österreichischen Luftfahrtstrategie ist es, den Luftfahrtstandort Österreich zu stärken. Um die Umsetzung der in der Road Map Luftfahrt 2020 genannten Ziele zu unterstützen, wurde im Herbst 2012 die Arbeitsgruppe Infrastruktur, bestehend aus Vertretern mehrerer Ministerien und Vertretern der österreichischen Luftfahrtbranche, eingesetzt.

Ein Ziel der Arbeitsgruppe war es zu diskutieren und darzustellen, welche Entwicklungen und Faktoren im Bereich Kapazitäten die Standortentwicklung wesentlich beeinflussen.

Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse der umfassenden Auseinandersetzung mit dem Thema Kapazitäten seitens der Mitglieder der Arbeitsgruppe zusammen. Am 21. Oktober 2014 wurde der Bericht dem Road Map Luftfahrt Ausschuss vorgelegt.

## 2. Ausgangslage

Wissenschaftliche Studien<sup>1</sup> wie auch die Roadmap Luftfahrt 2020 unterstreichen die Bedeutung einer leistungsfähigen und nachhaltigen Infrastruktur als Basisvoraussetzung für luftverkehrswirtschaftlichen Erfolg.

So empfiehlt auch die vom bmvit in Auftrag gegebene Studie „The Austrian Aviation Sector in the Context of the Business Location“ von *Steer, Davies und Gleave* zur Unterstützung der nachhaltigen Entwicklung der Flughafeninfrastruktur die Bereitstellung einer dritten Piste am Flughafen Wien, die Erweiterung der Flughafenkapazitäten, die Beibehaltung von Anreizsystemen, sowie die Erhöhung der Flugsicherungskapazitäten.

Auf Basis der vorliegenden wissenschaftlichen Studien sowie der Präsentationen von Flughafen Wien, Austrian Airlines und Austro Control zu den gegenwärtigen und zukünftigen Anforderungen von Infrastrukturkapazitäten sowie deren Einbindung in ein integriertes Gesamtverkehrssystem zeigt sich folgendes Bild:

Zu den Kapazitäten am *Flughafen Wien* wurde dargestellt, dass derzeit im 2-Pisten System maximal 68 Bewegungen/je 60 Min (Kapazitätsparameter) möglich sind. Die Bewegungen waren im Vergleich 2008 – 2013 zwar rückläufig, jedoch kam es in Spitzenstunden zu kapazitätsbedingten Engpässen im Pistensystem. Zur avisierten 3. Piste läuft ein Rechtsmittelverfahren vor dem BVwG gegen den UVP-Bescheid der NÖ LR für die „Parallelpiste 11R/29L“ und für die „Verlegung der Landesstraße B 10“. Wann mit einer Entscheidung gerechnet werden kann, ist derzeit nicht absehbar.

Die *Flughäfen Innsbruck und Salzburg* sind während der Wintersaison aufgrund des Urlauberwechsels an Wochenenden mit Spitzenbelastungen konfrontiert. Temporäre, kapazitative Engpässe ergeben sich dadurch bei LFZ-Abstellpositionen und Terminalflächen.

Untersuchungen der *WKO* haben ergeben, dass die Kunden am Samstag als dem bevorzugten An- und Abreisetag unverändert festhalten. Aus Bestrebungen eines veränderten Urlauberwechsels ist daher – wie auch die Erfahrungen aus Salzburg und Innsbruck zeigen - kaum Potential für Spitzenverlagerung zu erwarten.

Die *Flughäfen Linz, Graz und Klagenfurt* verfügen über ausreichende Kapazitäten. Masterpläne zur überregionalen Verkehrssteuerung zwischen den Flughäfen wurden am Beispiel Niederlande, wo staatliches Eigentum an Flughäfen besteht, diskutiert. Aufgrund der unterschiedlichen Ausgangsbasis in Österreich (Eigentümer der österreichischen Flughafengesellschaften sind Stadt, Land bzw. Aktionäre) sieht die Arbeitsgruppe keine verbindliche Umsetzungs- und Durchsetzungsmöglichkeit eines österreichischen Masterplans.

<sup>1</sup> Steer Davies Gleave :The Austrian Aviation Sector in the Context of the Business Location, 2014  
 OECD: Expanding Airport Capacity in Large Urban Areas, 2014  
 EUROCONTROL: Challenges of Growth, 2013  
 Europäische Kommission: Flightpath 2050, 2012; An aviation stakeholder's view on intermodality, 2014

Die *österreichischen Luftfahrtunternehmen* verfügen über hohes Ansehen als serviceorientierte Dienstleister. Der Hauptcarrier des Drehkreuzes Flughafen Wien agiert wie andere Airlines im Regional-, Mittel- und Langstreckensegment. Austrian Airlines betont, dass um die in der Studie „*Challenges of Growth*“ von Eurocontrol prognostizierten Wachstumschancen - insbesondere im Langstreckensegment – zu nutzen, die Drehkreuzfunktion im Hinblick auf die Transferkonnektivität und die Pistenkapazität am Flughafen Wien zu verbessern wäre.

*Austro Control* ist es aus derzeitiger Sicht möglich, die bis 2030+ benötigten flugsicherungsseitigen Kapazitäten zur Verfügung zu stellen. Die Flugsicherungskapazitäten und ihre Entwicklung sind Teil der Regulierung im Rahmen des sog. Performance Schemes. Über die dort implementierten Prozesse ist eine enge Abstimmung der vorzuhaltenden Kapazitäten mit den Servicenutzern vorgesehen und ist bis inklusive 2019 im Detail durchgeplant und damit sichergestellt. Für den Zeitraum nach 2019 sind die Flugsicherungskapazitäten bedarfsgerecht weiter zu entwickeln, wobei dies auch im gesamteuropäischen Zusammenhang über einschlägige Regulative im Sinne der SESAR Ziele vorangetrieben wird. Lokale ATM Kapazitäten werden - wie im Falle der dritten Piste am Flughafen Wien - in Abstimmung mit dem Airport rechtzeitig angepasst.

Die Attraktivität der Flughäfen wird auch an ihrer Erreichbarkeit gemessen. *Intermodale Anbindungen* sind deshalb von besonderer Bedeutung. Reisen zum bzw. vom Flughafen Wien erfolgen auf Basis der Modalsplitdaten aus 2014 zu 44 % öffentlich, 28 % mittels motorisierten Individualverkehr und zu 28 % mit Taxi o.ä. Der Anschluss des Flughafen Wien an den Hauptbahnhof im Dezember 2014 schafft neue Möglichkeiten und Anreize öffentliche Transportmittel zu nutzen. Das osteuropäische Einzugsgebiet verfügt derzeit über keine direkte Anbindung an das höherrangige Schienennetz und Einbindung in die Transeuropäische Netze.

Die Regionalflughäfen verfügen über vielfältige lokale, regionale und überregionale Anbindungen und Integrationen in unterschiedliche Verkehrssysteme in ihrer „catchment area“.

Im Hinblick auf die Realisierung von künftigen Infrastrukturprojekten erachten die *Stakeholder* eine intensive Auseinandersetzung mit den Themen Fluglärm und Anrainerkommunikation, Raumordnung sowie verfahrensrechtliche Vereinfachungen in der UVP-Gesetzgebung für als eine wichtige Voraussetzung.

### 3. Prioritäten

Auf Basis der vorliegenden Erkenntnisse sowie den Diskussionen in der Arbeitsgruppe können folgende zu priorisierende Schwerpunktthemen hervorgehoben werden, die den politischen Entscheidungsträgern und Stakeholdern die Fokussierung auf die maßgeblichen, die Entwicklung einer leistungsfähigen und konkurrenzfähigen Luftverkehrsinfrastruktur beeinflussenden Faktoren ermöglichen sollen:

#### ➤ Dritte Piste Flughafen Wien

Die Bereitstellung einer dritten Piste am Flughafen Wien wird für die weitere erfolgreiche Entwicklung des Flughafens Wien als Hub-Standort und für den Wirtschaftsstandort Österreich als wesentlich angesehen. Aus heutiger Sicht wird diese je nach Szenario 2024/2028 notwendig. Die Planungs- und Bauzeit beträgt voraussichtlich 7 Jahre. Für eine Inbetriebnahme 2024 müsste demnach im Jahre 2017 mit den Vorbereitungsarbeiten begonnen werden. Moderne Infrastrukturvorhaben bedürfen UVP Erleichterungen wie beschleunigte und vereinfachte Verfahren zur effizienten, marktgerechten Projektrealisierung.

Aus Sicht der Arbeitsgruppe ist die Konnektivität für die Hub-Funktion des Flughafens Wien wesentlich. Aus Infrastruktursicht müssen die entsprechenden Kapazitäten zu Verfügung stehen.

➤ Flugsicherungskapazitäten

Im Bereich der Flugsicherungskapazitäten wurden bereits Fortschritte im Rahmen des europäischen SES Leistungsschemas erzielt. Konkrete Leistungsziele wurden nun für RP2 festgelegt und diese sind konsequent einzuhalten.

➤ Regionalf Flughäfen

Die Anbindung der Flughäfen in den Bundesländern an das Drehkreuz Wien ist im Sinne der regionalen Standortsicherung wichtig.

➤ Optimierte Nutzung bestehender Kapazitäten

Vor Infrastrukturerweiterungen sind jedenfalls Optimierungen im Sinne von Mitigationsmaßnahmen zu prüfen.

Die in der Road Map Luftfahrt 2020 empfohlene optimierte Nutzung der bestehenden Kapazitäten mittels A-CDM (Airport Collaborative Decision Making) wurde am Flughafen Wien umgesetzt. A-CDM optimiert durch umfassenden Informationsaustausch zwischen den Beteiligten die bodenseitigen Prozesse am Flughafen.

➤ Intermodalität

Mit Dezember 2014 wird der Flughafen Wien an den Wiener Hauptbahnhof und damit an das Fernverkehrsnetz der Schiene angebunden. Um insbesondere das für den Flughafen Wien bedeutende osteuropäische Einzugsgebiet künftig optimal nutzen zu können, ist eine Einbindung in gesamteuropäische intermodale Verkehrskonzepte, und da insbesondere eine Anbindung an das hochrangige transeuropäische Schienennetz (TEN) anzustreben.

➤ Lärm

In der Arbeitsgruppe wurde das Thema Lärm als sehr wichtig erachtet. Im Rahmen einer Benchmarkstudie werden deshalb „best practices“ im europäischen Vergleich untersucht und Optionen sowie Handlungsempfehlungen ausgearbeitet werden. Die Studie soll 2015 vorliegen.

➤ Monitoring von Regulativen mit Kapazitätsauswirkung

Bei geplanten Neuregelungen im Safety, aber vor allem auch im Security Bereich ist auf mögliche negative Kapazitätsauswirkungen rechtzeitig hinzuweisen.