

Rechtsanwalt
Dr. Gerhard Lebitsch
Verteidiger in Strafsachen

ZI. US 6B/2006/21
(Feststellungsverfahren Flughafen Salzburg)

Umweltsenat
Stubenbastei 5
1010 Wien
per E-Mail: post@umweltsenat.gv.at

Salzburg, 19.02.2009
Salzge2/Erweiterung/Dr. LG/BL 267.RTF

Berufungswerberin: Salzburger Landesumwelthanwaltschaft
Membergerstraße 42, 5020 Salzburg

Berufungsgegnerin: Salzburger Flughafen GmbH
Innsbrucker Bundesstraße 95, 5020 Salzburg

vertreten durch:

Rechtsanwalt
Dr. Gerhard Lebitsch 
Verteidiger in Strafsachen
Rudolfskai 48, 5020 Salzburg, Tel. 0662/84 08 11-0, Fax 84 08 11-21
Salzburger Sparkasse Bank AG, BLZ: 20404, Kto.Nr. 2608982647
AEV PSK 92.097.306 - R 596022
Vollmacht erteilt

WEITERE STELLUNGNAHME

einfach

In außen bezeichneter Verwaltungssache wird im Hinblick auf die immer wiederkehrenden Behauptungen der Berufungswerberin, wonach die „Kopfbahnhofsituation“ des Flughafens Salzburg beliebig veränderbar ist und somit die Richtungsverteilung (Abflüge Piste 16/Abflüge Piste 34) jederzeit beliebig geändert werden könnte, ergänzend (zur Stellungnahme SZ 127 vom 16.12.2008) ausgeführt wie folgt:

1. Anflüge Piste 16:

Sämtliche der regelmäßig den Flughafen Salzburg anfliegenden Fluggesellschaften haben Sonderbewilligungen für das Instrumentenlandeverfahren Piste 16 (ILS-Verfahren). Dieses Instrumentenlandeverfahren ist von den Piloten auch regelmäßig zu trainieren. Auf Grund der Kundenanforderungen (Stabilized Approach, Wettersicherheit, Escape Procedures, Sicherheitsverfahren der Fluggesellschaften, Gewichtslimitierung) wird sowohl von den Fluggesellschaften als auch von den Piloten dieses ILS-Verfahren (über Piste 16) bevorzugt. Dies gilt noch viel mehr für Fluggesellschaften und deren Piloten, die nur fallweise für Einzelcharter nach Salzburg kommen.

Da vom Standpunkt der Sicherheit der Anflug auf Piste 16 in jedem Fall zu bevorzugen ist, wird bis zu einer Windgeschwindigkeit von 10 Knoten dieser ILS-Anflug auf Piste 16 von den Piloten auch ausdrücklich gewünscht. Daraus resultieren dann die in der Stellungnahme SZ 127 statistisch nachgewiesenen 90% aller Landungen auf Piste 16.

Dies gilt besonders für verkehrsstarke Tage, da für das schwächste Glied in der Kundenkette, nämlich die selten Salzburg anfliegenden Piloten, der sicherste und einfachste Anflug zur Verfügung stehen muß, das ist aber der ILS-Anflug auf Piste 16.

2. Abflüge Piste 16, Abflüge Piste 34:

Das Gutachten der TU Wien mutmaßt (vgl. insbes. SZ 106, Stellungnahme TU Wien S, 7 f.), daß an verkehrsstarken Tagen verstärkt diese Pistenrichtung für Abflüge

verwendet wird. Dies entspricht aber nicht der Realität: Mehrere Fluggesellschaften (dies wurde bereits ausgeführt) haben ein striktes Verbot, auf Piste 16 (also Richtung Süden) zu starten. Viele Piloten bevorzugen aus Sicherheits- und Gewichtsgründen einen Abflug auf Piste 34 (Richtung Norden). Das heißt, auch wenn von zehn Abflügen pro Stunde sechs die Piste 16 akzeptierten, ist die Flugverkehrskontrolle dennoch gezwungen, vier Luftfahrzeuge so in den Verkehr einzupassen, daß diese ohne wesentliche Verzögerung auf Piste 34 im Gegenverkehr – also kapazitätsmindernd – starten können. Diese Situation wird bei Schlechtwetter enorm verstärkt, weil bei Schlechtwetter praktisch 100 % der Kunden, also der startenden und landenden Luftfahrzeuge die Piste 34 verlangen. Bei Schlechtwetter ist vom Standpunkt der Sicherheit dieser Abflug in jedem Fall zu bevorzugen und somit der praktisch einzig mögliche Abflug!

3. Zusammenhang mit dem gesamteuropäischen Luftraum:

Die Abwicklung des Instrumentenflugverkehrs in Salzburg findet eingebettet im internationalen Luftraum statt. Deshalb gibt es mehrmals jährlich von Eurocontrol Brüssel einberufene Konferenzen, in denen die Kapazitäten der einzelnen Flughäfen bekanntgegeben werden müssen. Um Warterunden („Warteschleifen“) und große operationelle Probleme für angrenzende Sektoren des gesamteuropäischen Luftraumes zu verhindern, muß die Anflugkontrollstelle Salzburg bekanntgeben, wie viele Luftfahrzeuge pro Stunde in Salzburg ohne größere Verzögerungen landen können, es könnten sich ansonsten Stauwellen über ganz Europa ausbreiten und andere Flugverkehrskontrollstellen überlasten. Hinzu kämen große Kosten für die Fluggesellschaften.

Aus diesem Grund muß auch die Anflugkontrollstelle des Flughafens Salzburg ein für alle Wetterlagen gültiges Kapazitätsmanagement vorlegen und Kapazitätswahlen verlautbaren. Daß bei bestem Wetter und dem zufälligen Zusammenkommen mehrerer Piloten, die uneingeschränkt die Piste 16 für den Abflug akzeptieren, die verlautbarten Kapazitätswahlen theoretisch für kurze Zeiträume überschritten werden könnten, mag sein, es ist aber nicht zulässig darauf aufzubauen, da sie „zufällig“ und keinesfalls

nachhaltig wären. Da der Flughafen Salzburg die Kapazitäten auch gegenüber seinen Kunden garantieren muß, dabei nicht von durchgehendem Schönwetter ausgegangen werden kann, ist dies überdies, das sei nochmals betont, nur eine theoretische Möglichkeit, und ist ohne kapazitative Auswirkung.

Aus diesen Gründen gibt die Anflugkontrollstelle Salzburg (Austrocontrol) bei Eurocontrol in Brüssel auch an, daß 20 Instrumentenflüge pro Stunde in Salzburg starten oder landen können. Diese Zahl wird sich auch über die nächsten Jahre sicher nicht ändern. Diese Zahlen sind auch keineswegs beliebig oder gewillkürte Zahlen, da sie, wie dargelegt, einerseits gegenüber Eurocontrol Brüssel zu melden sind und auch im Hinblick auf die Kapazitäten und Anforderungen des gesamteuropäischen Luftraumes einzuhalten sind.

4. Sichtflüge:

Die Stellungnahme der TU Wien vermeint, daß die Pistenverteilung (16/34) für Sichtflüge im Gutachten Aachen nicht berücksichtigt würde. Dazu ist aber festzuhalten, daß bei starken Verkehrstagen die Sichtflüge und deren Pistenaufteilung völlig in den Hintergrund treten, da sie aus Kapazitätsgründen von seiten der Flugverkehrskontrolle, also auch der Abfertigungsmöglichkeiten auf eine geringe, abarbeitbare Zahl eingeschränkt werden müssen. Auch hier sind sowohl der Flughafen als auch die Austrocontrol in der Pflicht, die internationale kommerzielle Luftfahrt so zu bedienen, daß nicht Kosten verursachende Verspätungen und Behinderungen wegen Sichtflügen ohne kommerziellen Hintergrund auftreten.

Beweis: Vorzulegende Bestätigung der Austrocontrol Salzburg, daß maximal 20 Instrumentenflüge pro Stunde in Salzburg starten oder landen können.