



TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN

INSTITUT FÜR  
VERKEHRSPPLANUNG UND  
VERKEHRSTECHNIK

GUSSHAUSSTRASSE 30/21  
A-1040 WIEN  
TEL. 0222/588 01  
FAX 505 77 19

## Mögliche Szenarien der Entwicklung der Flugbewegungen für den Flughafen Wien-Schwechat in Abhängigkeit von der Anzahl der Pisten

### Quellen:

Die Berechnungen beruhen auf den Angaben im "Masterplan 2015" (VIE - Vienna International Airport), den "Facts & Figures 1998" (VIE) und Angaben aus den "Statistischen Nachrichten" (ÖSTAT).

### Entwicklung 1995-2015:

Die Entwicklung

- der Flugbewegungen
- des Passagieraufkommens und
- des Frachtaufkommens

wurden dem Masterplan 2015 entnommen und in drei gleichnamigen Abbildungen dargestellt. Die Angaben für das Jahr 1997 wurden dabei durch die neuesten Ergebnisse für das Jahr 1998 ersetzt.

Eine weitere Abbildung zeigt die

- Entwicklung der Flugbewegungen, des Passagier- und Frachtaufkommens auf dem Flughafen Wien-Schwechat in % bezogen auf das letzte Bilanzjahr 1998.

Die Prognosen des Masterplanes gehen bis 2015 von einer Steigerung

- der Flugbewegungen um 91,3%,
- des Passagieraufkommens um 134,9% und
- des Frachtaufkommens um 194,2%,

bezogen auf 1998, aus.

### Sättigung:

Der Masterplan nennt die Belastungen des Jahres 2010 als Grenzbelastungen für den Flughafen Wien-Schwechat auf der Basis der 2 vorhandenen Pisten bei gleichzeitiger Ausschöpfung der zusätzlichen Möglichkeiten, die eine optimale Anordnung von Schnellabrollwegen und neue Anflugverfahren bieten.

Da für die Belastung der Anrainer in erster Linie die Flugbewegungen maßgeblich sind, wurden die

- Szenarien "2 Pisten/3 Pisten"

für die Flugbewegungen dargestellt.

Als Sättigungswert für die Start-/Landekapazität wurde der aufgerundete Wert für 2010 (280.000 Bewegungen) vorgegeben. Es ist damit zu rechnen, daß beim "Szenario 2 Pisten" das Aufkommen der Flugbewegungen nach 2010 diesen Sättigungswert tangieren wird.

Durch ordnungspolitische Maßnahmen im Sinne des "Grünbuches" ist eine weitere Dämpfung des Wachstums möglich: "Szenario Grünbuch".

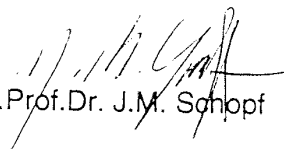
Völlig offen ist jedoch die Entwicklung des Luftverkehrsaufkommens, sollten sich die Randbedingungen grundlegend ändern: "Szenario Besteuerung" (z.B. Kerosinsteuer, kein Duty free etc.).

Da die Leistungsfähigkeit der derzeitigen Pistenkonstellation mit dem ca. 1,4-fachen Wert derjenigen einer Piste angenommen werden kann und diejenige mit drei Pisten mit dem ca. 2,3-fachen Wert, errechnet sich als Sättigungswert für drei Pisten eine Bewegungsanzahl von 460.000 - das entspricht den derzeitigen Flugbewegungen auf dem Flughafen London-Heathrow (bei einem Faktor von 1,6 derzeit und 2,4 für drei Pisten - die VIE verfügt hier naturgemäß über die aktuellsten Daten - errechnet sich die Anzahl der Flugbewegungen zu 420.000. Dies entspricht in etwa den derzeitigen Flugbewegungen von Paris-Charles de Gaulle.): "Szenario 3 Pisten". Zu beachten ist bei diesem Szenario, daß hier für die Zeit nach 2015 mit einem weiteren Ansteigen der Flugbewegungen gegenüber 2015 gerechnet werden muß. Die Leistungsfähigkeit läßt dies zu.

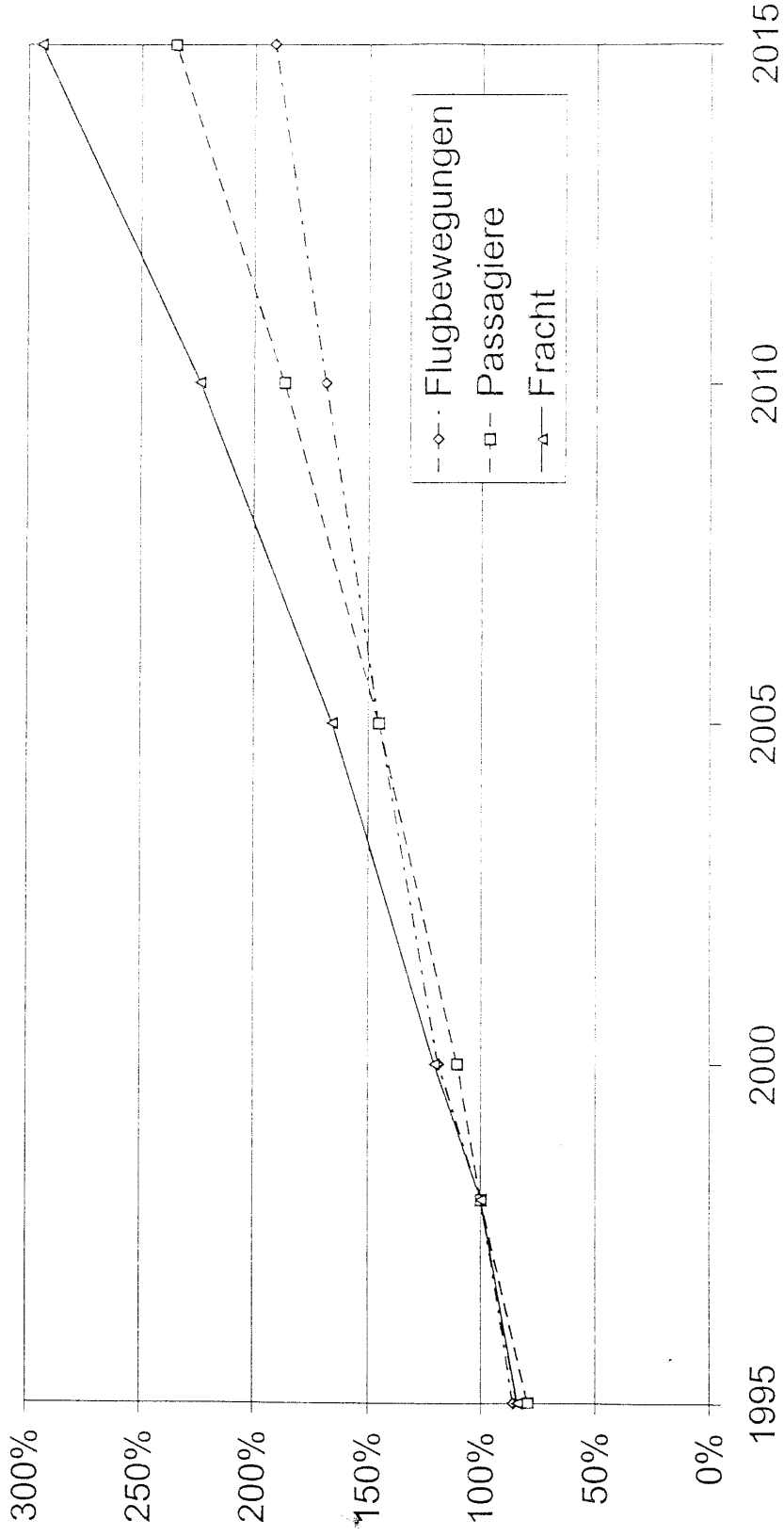
Das kräftige Wachstum des Aufkommens basiert neben der generell günstigen "Atmosphäre" für die Luftfahrt (z.B. Verhältnis Preise/Finanzkraft) auf der Forcierung des Transferaufkommens: jeder vierte Passagier ist bereits ein Transferpassagier - der Flughafen Wien-Schwechat profiliert sich immer mehr als Umsteige-Flughafen.

Die Anzahl der Transitpassagiere liegt mit 1,46% des Aufkommens (ÖSTAT) niedrig (zum Vergleich: Luftpost 2,84%; Fracht 7,46%).

Wien, 9.3.1999

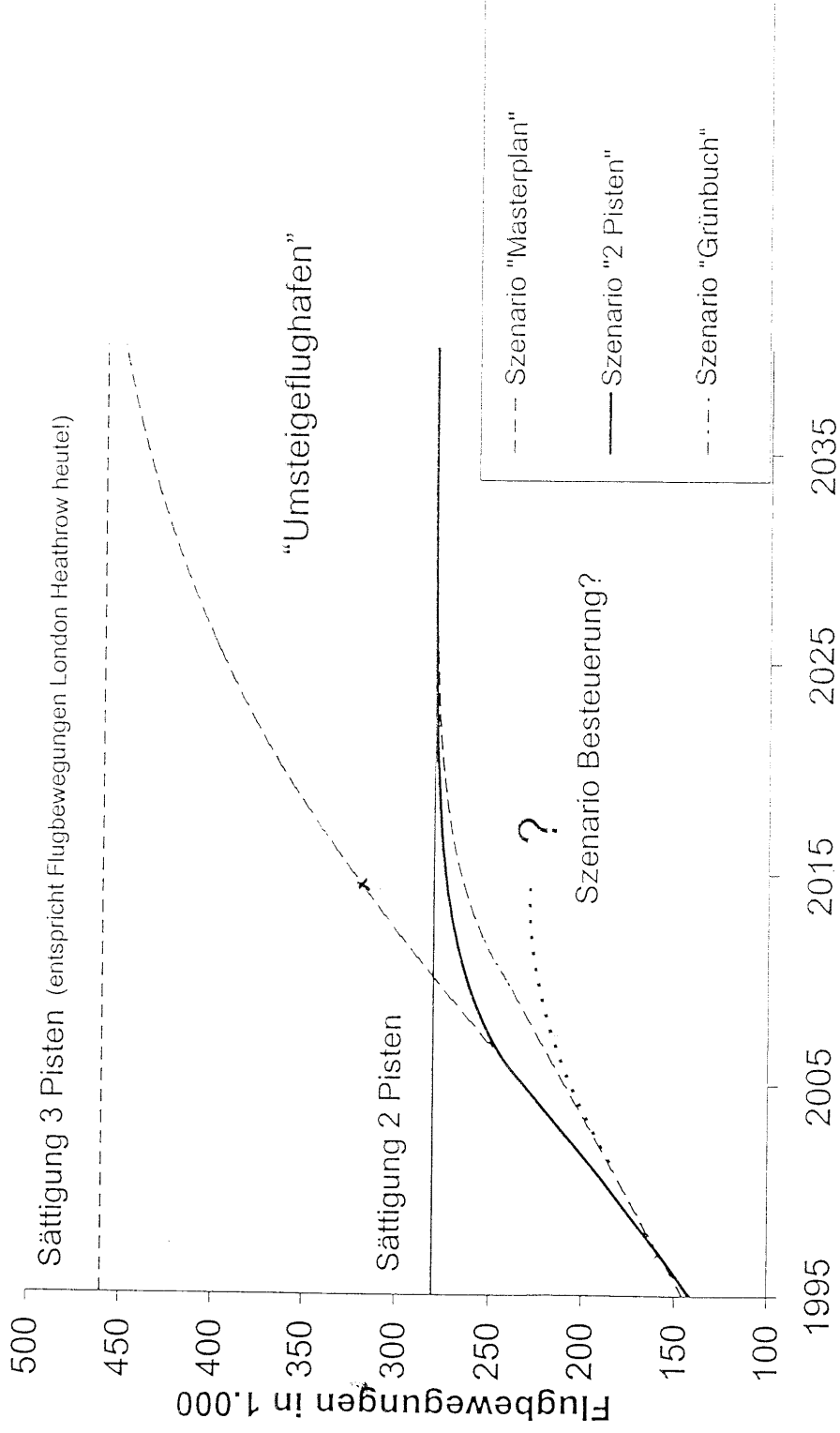
  
A. Prof. Dr. J.M. Schopf

# Masterplan 2015



Entwicklung der Flugbewegungen, des Passagier- und Frachtaufkommens auf dem Flughafen Wien Schwechat in % bezogen auf 1998 (Quelle: VIE "Masterplan 2015")

# Masterplan 2015



Mögliche Szenarien der Entwicklung der Flugbewegungen des Flughafens Wien-Schwechat in Abhängigkeit von der Anzahl der Pisten (Quelle: VIE, eigene Berechnungen TUW IVV)