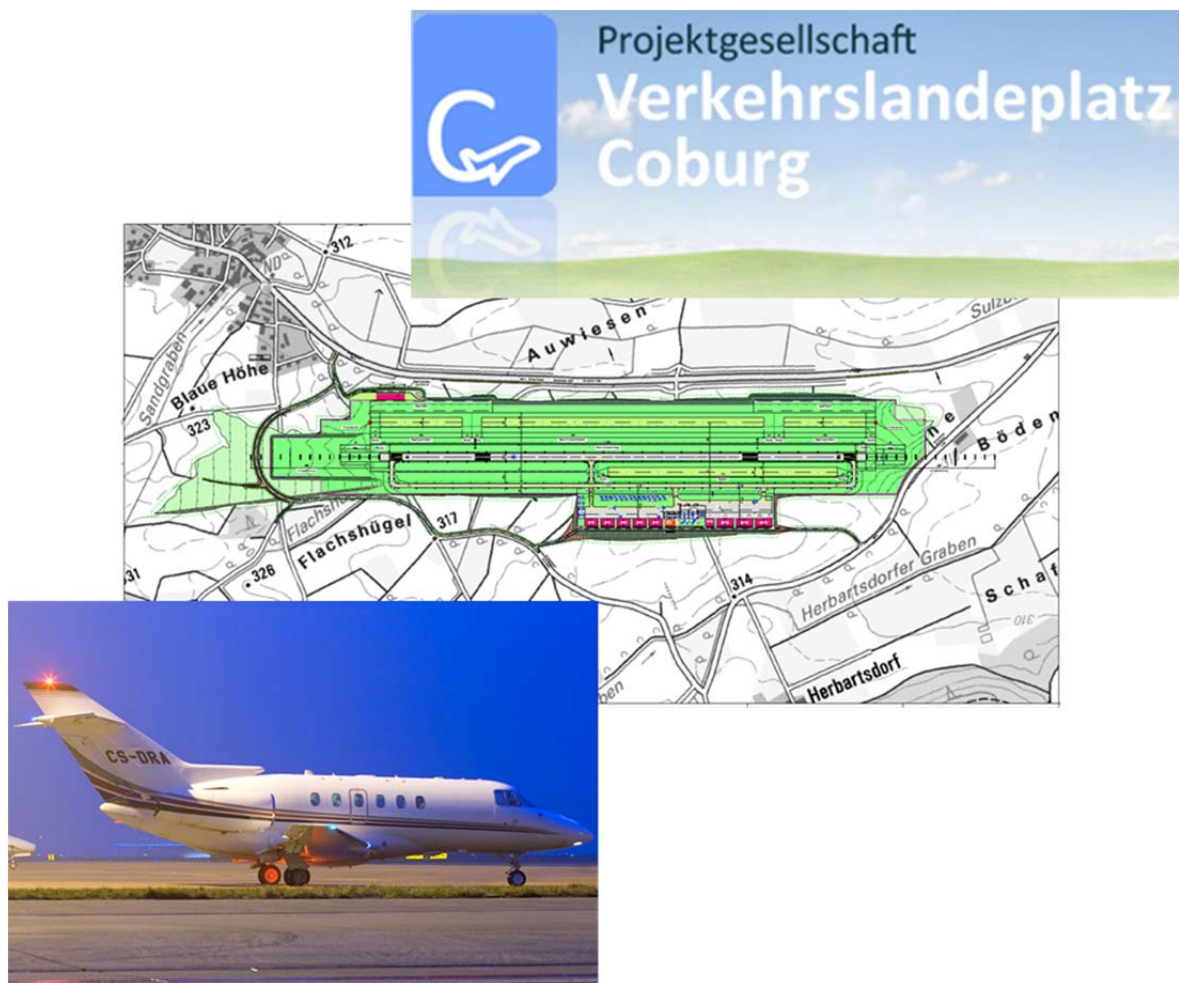


Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg mbH

Luftverkehrsprognose und Bedarfsbegründung für den Neubau des Verkehrslandeplatzes Coburg am Standort Meeder-Neida

Zusammenfassende Darstellung



Luftverkehrsprognose und Bedarfsbegründung für den Neubau des Verkehrslandeplatzes Coburg am Standort Meeder-Neida

Zusammenfassende Darstellung

Diese zusammenfassende Darstellung zur Luftverkehrsprognose und Bedarfsbegründung wurde erstellt von:

UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH
Container Terminal Burchardkai 1
21129 Hamburg
Tel.: (0 40) 74008 116
Fax: (0 40) 32 27 64
E-Mail: uniconsult@uniconsult-hamburg.de
Web: <http://www.uniconsult-hamburg.de>
Copyright © by UC
09. Oktober 2014

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. LUFTVERKEHRSPROGNOSE UND BEDARFSBEGRÜNDUNG – ZUSAMMENFASSENDER DARSTELLUNG	1
GLOSSAR	6

1. LUFTVERKEHRSPROGNOSE UND BEDARFSBEGRÜNDUNG – ZUSAMMENFASSENDE DARSTELLUNG

Vorhaben

Eine industrialisierte Region wie der Coburger Raum ist auf einen Verkehrslandeplatz angewiesen, der einerseits den gegenwärtigen Luftverkehrsbedarf befriedigt, und der andererseits für Instrumentenflugverkehr (IFR-GPS) geeignet und nachhaltig gerüstet ist. Dies ist für einen qualifizierten Geschäftsreiseflugverkehr (Werkverkehr und gewerblicher Verkehr)¹ unabdingbar, der auf Zuverlässigkeit, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Luftverkehrs angewiesen ist und die Abhängigkeit der Unternehmen vom witterungsbedingt eher unzuverlässigen Sichtflugverkehr (VFR) verringert. Ein entsprechend ausgestatteter neuer Verkehrslandeplatz Coburg kann dadurch nachhaltig die Attraktivität der gesamten Wirtschaftsregion als Industriestandort gewährleisten.

Der Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene entspricht in der derzeitigen Konfiguration mit einer Start- und Landebahnlänge (SLB) von 632 m und einem Instrumentenanflugverfahren lediglich in einer Landerichtung nicht den aktuellen Sicherheitsanforderungen und wird daher seit mehreren Jahren aufgrund von bereits mehrmals verlängerten, befristeten Ausnahmegenehmigungen für die verkürzte Anflugbefeuerung als Grundlage für den Instrumentenflugverkehr betrieben.

Die Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg mbH hat deshalb das Ziel, ein Planfeststellungsverfahren für den Neubau eines Verkehrslandeplatzes am Standort Meeder-Neida zu beantragen und durchzuführen. Ein wesentlicher Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sind die vorliegenden Dokumente Luftverkehrsprognose und Bedarfsbegründung.

Nachfragebezogene Begründung des Vorhabens

Der vorgesehene Neubau des Verkehrslandeplatzes Coburg am Standort Meeder-Neida mit einer im Vergleich zum bisherigen VLP Coburg-Brandensteinebene verlängerten Start- und Landebahn sowie einer beidseitigen Anflugbefeuerung zur Nutzung beider Start- und Landerichtungen dient nicht der Kapazitätssteigerung, sondern der nachhaltigen Sicherung des Bestands insbesondere des Werks- und Geschäftsreiseverkehrs sowie der Schaffung der notwendigen Voraussetzungen für den Instrumentenflugbetrieb. Der Bedarf für einen Neubau des Verkehrslandeplatzes resultiert im Wesentlichen aus der verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Bedeutung des von der kurzen Start- und Landebahn (SLB) des VLP Coburg-Brandensteinebene (632 m) vornehmlich negativ betroffenen Aufkommensegments, nämlich des Werk- und Geschäftsreiseverkehrs.

In den vergangenen Jahren hat der Werkverkehr in Coburg kontinuierlich zugenommen. Waren es im Jahr 1999 noch 956 Starts und Landungen, so stieg diese Zahl bis auf 1.798 Flugbewegungen im Jahr 2011. Dieses Wachstum von jährlich +5,4 % spiegelt den in die Jahre der Globalisierung fallenden, zunehmenden Bedarf an Geschäftsflügen der in Coburg angesiedelten Unternehmen wider. Die Flugart Werkverkehr bzw. Geschäftsreiseflugverkehr repräsentiert damit ca. 10 % der gesamten Flugbewegun-

¹ Erläuterungen hierzu siehe Glossar.

gen am Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene. Insbesondere die regionalen Unternehmen des Maschinenbaus und der Automobilindustrie waren im betrachteten Zeitraum durch eine Ausweitung und eine zunehmende Globalisierung ihrer Supply Chains und Vertriebsnetzwerke betroffen. Die Luftverkehrsprognose zeigt dementsprechend eine enge Korrelation zwischen regionalem Bruttoinlandsprodukt (BIP) und Flugbewegungen des Werk- bzw. Geschäftsreiseverkehrs.

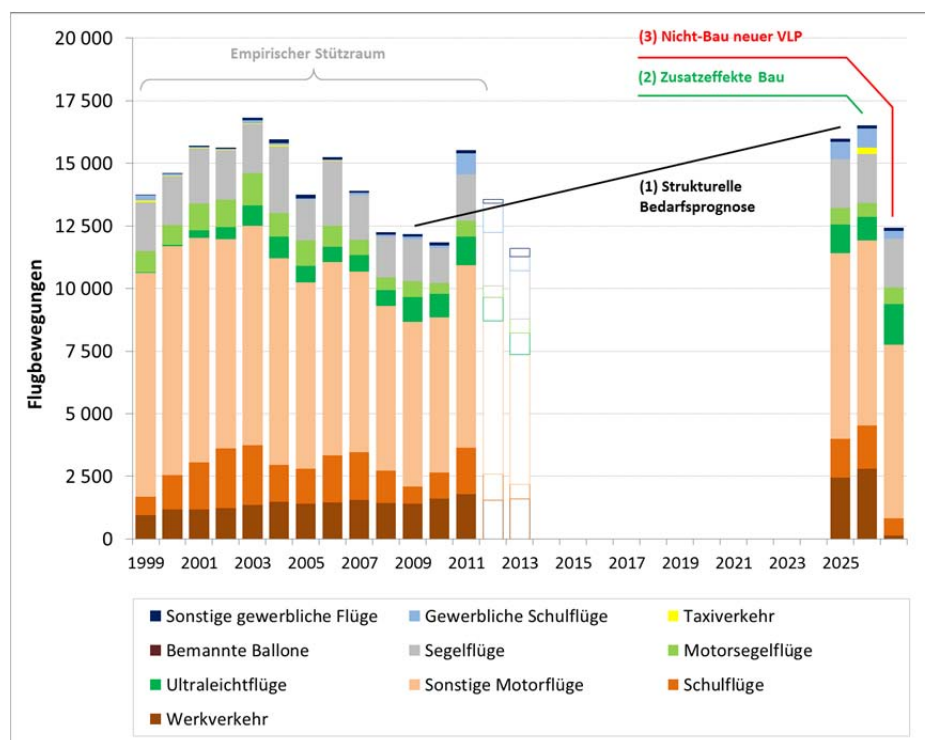
Die dadurch erzeugten Flugbewegungen wurden im Wesentlichen durch Propellerflugzeuge mit Höchstabfluggewichten von 2,0-5,7 Tonnen sowie durch Strahlflugzeuge im gleichen Gewichtssegment erzeugt. Der Luftverkehr in dieser Flugart und mit den beschriebenen Flugzeuggruppen ist in hohem Maße vom Instrumentenflugverkehr (IFR) abhängig. Für diesen Luftverkehr ist eine ausreichende Länge der Start- und Landebahn mit zugehöriger Anflugbefeuerung sowohl hinsichtlich der Genehmigungslage als auch im Hinblick auf die Sicherheit des Luftverkehrs von herausragender Bedeutung (z. B. Sicherheitszuschläge für die Startbahnlänge für etwaige Startabbrüche bei Triebwerksausfällen). Da der bestehende VLP Coburg-Brandensteinebene diesen Anforderungen dauerhaft nicht mehr gerecht werden kann, ist ein Neubau des Verkehrslandeplatzes zwingend notwendig.

Die Berechnungen der vorliegenden Luftverkehrsprognose ergeben, dass aus dem historischen und strukturellen Bedarf am Standort Coburg von insgesamt leicht steigenden Flugbewegungen ausgegangen werden kann. Nimmt man den Durchschnitt der Flugbewegungen der Jahre 1999 bis 2011 als Grundlage, so ist laut Prognose im Werkverkehr von einem **strukturellen Wachstum** in Höhe von +4,2 % p.a. bis zum Jahr 2025 auszugehen. Die absolute Anzahl an Flugbewegungen im Werk- bzw. Geschäftsreiseverkehr wird in 2025 dann 2.459 Flugbewegungen betragen (die durchschnittliche jährliche Anzahl an Flugbewegungen zwischen 1999 und 2011 betrug 1.389). Signifikante Nachfrageeffekte werden durch einen Neubau am Standort Meeder-Neida zum größten Teil im Werk- bzw. Geschäftsreiseverkehr generiert, gefolgt vom Taxiverkehr. Die folgende Abbildung verdeutlicht dieses Prognoseergebnis.

Der Bedarf eines Neubaus wird vor allem auch durch die negativen Effekte deutlich, welche im Falle eines ausbleibenden Neubaus auf die aktuelle und zukünftige Luftverkehrsnachfrage in Coburg wirken würden. Im Vergleich zu dem im **Prognoseszenario „Zusatzeffekte Bau“** ermittelten Potential von insgesamt 16.527 Flugbewegungen (Wachstum im Werkverkehr von +5,1 % p. a. (Basis: Durchschnitt der Jahre 1999-2011) auf 2.804 Flugbewegungen in 2025 und im Taxiverkehr um 19,4 % p. a. auf 250 Flugbewegungen in 2025) wird im Szenario **„Nicht-Bau neuer VLP“** die Nachfrage auf insgesamt nur noch 12.434 Flugbewegungen sinken.

Dies entspricht einem Verlust potentieller Nachfrage von knapp -25 %. Im Werkverkehr würde dies sogar einen Verlust von über -90 % der potentiellen Nachfrage bedeuten, gewerbliche Taxiverkehre würden nicht stattfinden können. Der Verlust des wirtschaftlich bedeutsamen Werk- und Geschäftsreiseverkehrs hätte nicht nur Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft und Arbeitsplätze, sondern auch auf die wirtschaftliche Situation des Verkehrslandeplatzes auf Grund ausbleibender Einnahmen (z. B. durch Lande- und Stellplatzgebühren). Des Weiteren kann von einer negativen Auswirkung auf die Zahl der Schulflüge ausgegangen werden, da durch die Abwanderung von Unternehmen und ihrer Piloten auch die Nachfrage nach Flugausbildungen oder Lizenzerneuerungen sinken würde.

Gesamtergebnis Luftverkehrsprognose inklusive Szenarien



Quelle: Luftverkehrsprognose für den Verkehrslandeplatz Coburg

Dadurch wird deutlich, dass aktuell wie auch zukünftig ein Bedarf an instrumentengestütztem und damit zuverlässig-planbarem **Werkverkehr- und Geschäftsreiseverkehr** besteht, der nach Fertigstellung der Verkürzung der Start- und Landebahn am VLP Coburg-Brandensteinebene seit Mitte 2012 nicht mehr zufriedenstellend befriedigt werden kann. Gleiches gilt für den, aufgrund luftrechtlicher Anforderungen in Coburg nicht mehr mit Flugzeugen durchführbaren **Taxiluftverkehr**.

Sicherheitsbezogene Begründung des Vorhabens

Der Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene entspricht nicht den Anforderungen, denen ein instrumentengestützter Werk- bzw. Geschäftsreiseverkehr unterworfen ist. Aufgrund der kurzen Start- und Landebahn von lediglich 632 m können aktuell nur Turboprop-Flugzeugmuster in Kurzlandausführungen verkehren. Der Entwicklungstrend im Werk- und Geschäftsreiseverkehr geht jedoch zum Strahltrieb mit den damit verbundenen größeren Bedarfen an Start- und Landestrecken. Mit Blick auf die für Coburg relevanten Flugzeugtypen (Beech 200 und Cessna B525A CJ2) und die diesbezüglichen technischen Details sehen die im Rahmen der Planfeststellung durchgeführten flugbetrieblichen Berechnungen für den Standort Meeder-Neida eine aus Sicherheitsgründen notwendige Start- und Landebahnlänge von 1.420 m vor.

In einer Vielzahl zur Ausbaufähigkeit der Brandensteinebene erstellten Gutachten wurde unter Berücksichtigung der Gegebenheiten am Standort und unter dem Aspekt der technischen Machbarkeit und Genehmigungsfähigkeit die maximal realisierbare Bahnlänge ermittelt. Die Ergebnisse aller Gutachten und Studien zeigen, dass die benötigte Start- und Landebahnlänge zuzüglich Sicherheitszonen für im Instrumentenflugverfahren in Coburg eingesetzten Flugzeugtypen nicht erreicht werden kann. Der Flugplatz Brandensteinebene ist nicht so ausbaubar, dass er dem in der Region

bestehenden Bedarf für Luftverkehr gerecht werden würde. Die derzeit bestehende Ausnahmegenehmigung für eine verkürzte Anflugbefehrerung als Voraussetzung für die Durchführung von Instrumentenflugbetrieb muss jährlich unter Nachweis der Schaffung von Alternativen verlängert werden und läuft spätestens Ende 2019 aus. Sofern darüber hinaus weiterhin Instrumentenflugbetrieb stattfinden soll, müsste in der jetzigen Konstellation die Start- und Landebahn nochmals um 270 m verkürzt werden. Die damit verbundenen weiteren Einschränkungen im Flugbetrieb führen dazu, dass die im Geschäftsreiseverkehr eingesetzten Flugzeugtypen aufgrund der dann zu kurzen Bahn nicht mehr in Coburg operieren können.

Wettbewerbsbezogene Begründung des Vorhabens

Gemäß Luftverkehrsprognose handelt es sich in Coburg um eine im Wesentlichen regionale Luftverkehrsnachfrage. Ein neuer Verkehrslandeplatz Coburg mit instrumentengestütztem Luftverkehr und einer ausreichenden Start- und Landebahnlänge kann den Bestand und die Luftverkehrsnachfrage in der Region Oberfranken langfristig sichern und befriedigen. Sollte der Verkehrslandeplatz nicht gebaut werden, würde dies den Standortnachteil Coburgs als periphere Region im Vergleich zu anderen europäischen wirtschaftlichen Ballungszentren weiter verschärfen.

Bis zur Fertigstellung eines neuen richtlinienkonformen Verkehrslandeplatzes in Coburg am Standort Meeder-Neida kann der Sonderlandeplatz Bamberg-Breitenau grundsätzlich als Ausweichflugplatz für den VLP Coburg-Brandenstenebene fungieren. Bspw. kann dort das von einem Coburger Unternehmen im Werkverkehr eingesetzte Strahlflugzeug (Cessna B525A CJ2) dort im Sichtflug (VFR-Flug) aufgrund der im Vergleich zu Coburg längeren Start- und Landebahn (1.253 m) starten und landen.

Hierzu muss jedoch aus Coburg eine ca. 40-minütige Pkw-Anreise in Kauf genommen werden. Des Weiteren wird der Sonderlandeplatz Bamberg-Breitenau aufgrund seiner wirtschaftlich-technisch nicht machbaren Aufrüstung für den Instrumentenflugverkehr langfristig nicht in der Lage sein, den in der Region Coburg existierenden strukturellen Luftverkehrsbedarf mit abzudecken. Dies ist nur durch einen neuen, richtlinienkonformen Verkehrslandeplatz in Coburg am Standort Meeder-Neida möglich.

Regionalwirtschaftliche Begründung des Vorhabens

Wie bereits dargestellt, ist die positive wirtschaftliche Entwicklung der Region Coburg in Form eines zunehmenden regionalen Bruttoinlandsprodukts (BIP) in den vergangenen Jahren direkt mit ansteigenden Flugbewegungszahlen im Werkverkehr verknüpft. Für stark national und international vernetzte Unternehmen, wie bspw. Brose, Schumacher und Kapp ist Luftverkehr am Standort von essentieller Bedeutung, da er Peripherie-Nachteile der Region mit Mobilitätsvorteilen ausgleicht. Die Unternehmen integrieren den Luftverkehr in ihre Supply Chains, um zeitlich wettbewerbsfähig und nachhaltig an ihre Kunden und Zulieferer angebunden zu sein. Ein zuverlässiger, planbarer und damit instrumentengestützter Werkverkehr ist für die erfolgreiche Abwicklung von zeitkritischen und kurzfristigen Geschäftsprozessen von hoher Bedeutung. Dies ist bspw. für die Aufrechterhaltung von zeitkritischen Ersatzteil-Supply-Chains und dementsprechend dem Verbleib zentraler Ersatzteil- und Vertriebsabteilungen für die Coburger Unternehmen von Bedeutung.

Ein Auslaufen der bereits erwähnten Ausnahmegenehmigung für die verkürzte Anflugbefehrerung als Grundlage für den instrumentengestützten Flugverkehr in Coburg

und ein etwaiger Nicht-Bau eines neuen richtlinienkonformen Verkehrslandeplatzes würden gemäß Luftverkehrsprognose zu einem einschneidenden Rückgang des Werk- und Geschäftsreiseverkehrs führen. Mittel- bis langfristig würde dies Verlagerungen jener Unternehmensbereiche Coburger Betriebe nach sich ziehen, die von einer schnellen Luftverkehrsanbindung abhängig sind, wie Ver-

triebs- und Einkaufsabteilungen sowie zentrale Servicestellen und Ersatzteillager. Auch Verlagerungen von Hauptverwaltungen wären mögliche Folgen. Diese negativen Arbeitplatzeffekte würden Gewerbe-, Lohnsteuer-, BIP- und Kaufkraftverluste in der Region Coburg nach sich ziehen. Indirekt wäre dann auch die Bevölkerung betroffen, da sinkende Steuereinnahmen negative Effekte auf den Bau oder die Instandhaltung öffentlicher Einrichtungen haben. Ein Nicht-Neubau würde deshalb auch die für die Region Coburg prognostizierte negative Bevölkerungsentwicklung weiter negativ verstärken. Der Bau des neuen Verkehrslandeplatzes Coburg würde dahingegen die Standortqualität der Wirtschaftsregion nachhaltig erhöhen und nicht nur zum Erhalt der bisherigen Wirtschaftsstruktur beitragen, sondern die Region auch für Neuansiedlungen attraktiv machen.

Planungs- und genehmigungsrechtliche Begründung des Vorhabens

Die betrieblichen Anforderungen, die aus der bestehenden und zukünftigen Nachfrage abzuleiten sind, werden auch durch die landesplanerischen Zielsetzungen bestätigt. Im Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013 wird bspw. festgestellt, dass zur Anbindung der regionalen Bevölkerungs- und Wirtschaftsschwerpunkte durch den gewerblichen Luftverkehr oder bei einem hohen Anteil an Geschäftsreise- und Werkluftverkehr Verkehrslandeplätze mit Instrumentenflugbetrieb vorzusehen sind, die über eine befestigte Start- und Landebahn von 1.200 m bis 1.600 m verfügen. Des Weiteren regelt das Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013 als Ziel der Raumordnung, dass in der Regel jede Region über mindestens einen Luftverkehrsanschluss für die Allgemeine Luftfahrt verfügen muss.

Der Regionalplan der Region 4 (Region Oberfranken-West) vom 04. Mai 2011 konkretisiert die Regelung des früheren Landesentwicklungsprogramms Bayern 2006, dass zur Anbindung insbesondere der Mittelbereiche Coburg, Kronach, Lichtenfels und Bamberg in der Region mindestens ein Verkehrslandeplatz als Schwerpunkt für die Allgemeine Luftfahrt vorgehalten werden soll. Der Regionalplan impliziert daher, weil eine Erweiterung des bestehenden Verkehrslandeplatzes aus wirtschaftlich-technischen Gründen ausscheidet, die Neuerrichtung eines Verkehrslandeplatzes für den Instrumentenflugbetrieb an einem anderen Standort im Landkreis Coburg an.

Résumé

Nicht nur vor dem Hintergrund der Befriedigung der in der Luftverkehrsprognose nachgewiesenen gegenwärtigen und zukünftig zu erwartenden Luftverkehrsnachfrage, sondern auch mit Blick auf die genannten sicherheitsrelevanten, wettbewerbsbedingten, baulichen und landesplanerischen Voraussetzungen ist ein Neubau eines Verkehrslandeplatzes im Landkreis Coburg erforderlich, der in der Lage ist, diese Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen bedarfsgerecht und unter Berücksichtigung der konkretisierten Belange der Raumordnung erfüllen zu können. Aufgrund der landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Oberfranken vom 14. August 2007 steht fest, dass ein Neubau am Standort Meeder-Neida auch den Erfordernissen der Raumordnung entspricht und die betrieblichen Anforderungen erfüllt.

GLOSSAR

Werkverkehr

Der Werkverkehr wird als nicht-gewerblicher Luftverkehr klassifiziert. Zum nicht-gewerblichen Luftverkehr zählen alle Flugarten, bei denen die Flüge nicht im Auftrag Dritter gegen Bezahlung durchgeführt werden. Hierzu zählt neben der Sport- und Hobbyfliegerei sowie Krankentransporten vor allem der Werkverkehr. Im Gegensatz zum gewerblichen Luftverkehr einer Airline ermöglicht es der Werkverkehr, schnell, flexibel und zeitsparend zu reisen. So entstehen kaum Ausfall- und Wartezeiten an Flughäfen und in der Anreise. Diese Art des Luftverkehrs gewinnt in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung, da es hierdurch für viele Unternehmen möglich ist, eine geographische Randlage, Entfernungen zu Ballungsräumen mit guter Infrastrukturanbindung oder schlechte Verkehrsinfrastruktur auszugleichen. Im Werkverkehr findet die Beförderung von Personen und Gütern im eigenen Geschäftsinteresse und mit eigenen Flugzeugen statt. Dieses kann die Lieferung von Fracht zum Kunden oder zwischen eigenen Standorten als auch den flexiblen Individualtransport umfassen.

Gewerblicher Luftverkehr

Als gewerblicher Luftverkehr wird jener Flugverkehr bezeichnet, der von Luftverkehrsunternehmen im Linienverkehr oder auf Einzelanforderung hin durchgeführt wird. Hierzu zählen Transportflüge, Taxi- und Rundflüge, aber auch der Pauschalflugreiseverkehr und natürlich der Linienverkehr der großen Fluggesellschaften.