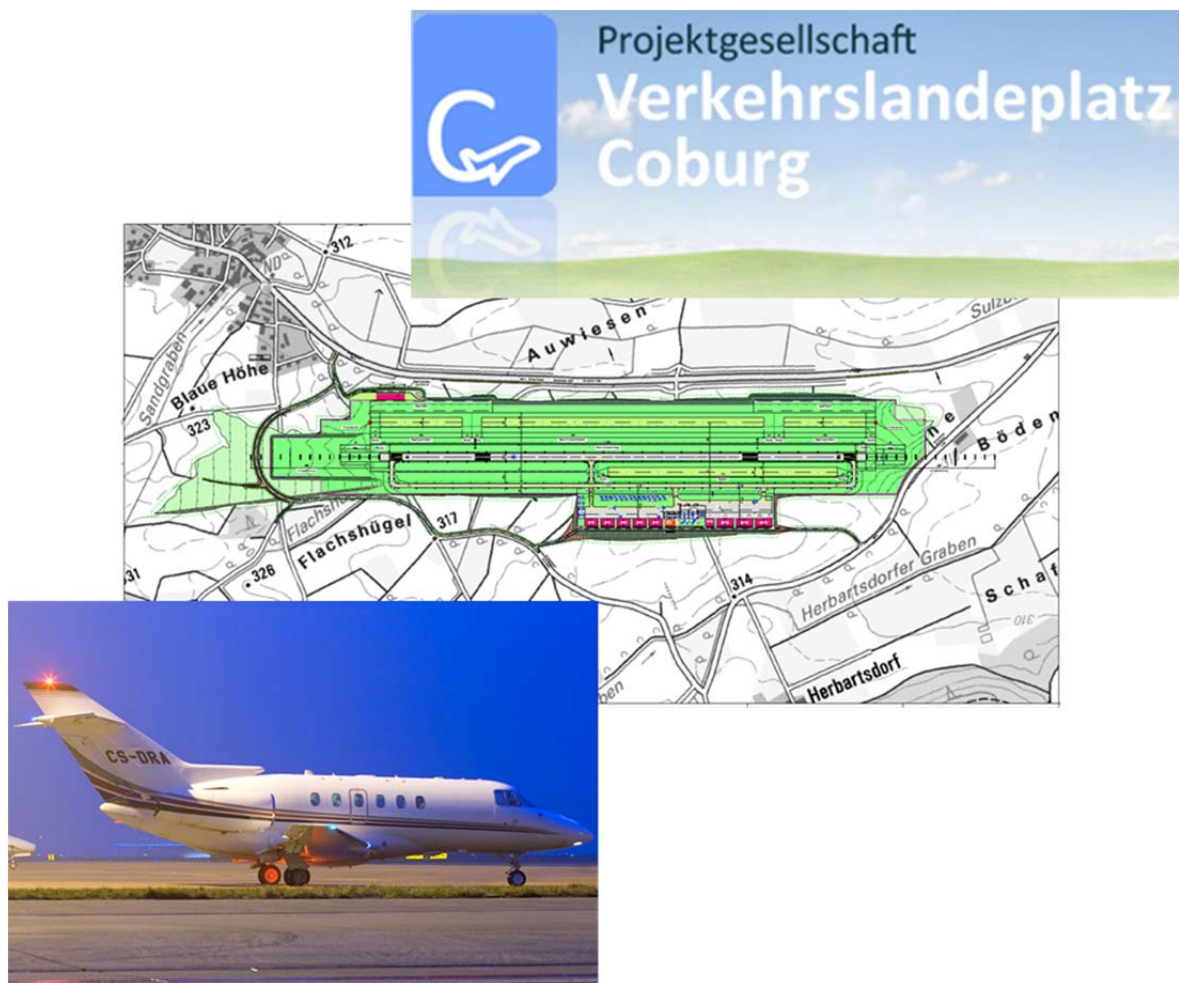


Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg mbH

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

Einleitung



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

Einleitung

Diese Einleitung 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. EINLEITUNG ZU LUFTVERKEHRSPROGNOSE UND BEDARFSBEGRÜNDUNG	1

1. EINLEITUNG ZU LUFTVERKEHRSPROGNOSE UND BEDARFSBEGRÜNDUNG

Der Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene¹ ist für die in der Wirtschaftsregion Coburg ansässigen Unternehmen, welche unter anderem der zeitkritischen Automobil- und Maschinenbauindustrie angehören, ein herausragender Standortfaktor. Die Mehrheit der in Stadt und Landkreis Coburg tätigen Unternehmen erzielen den Großteil ihrer Wertschöpfung aus globalen und europaweiten Geschäftsverbindungen (Exportquote ca. 80 %). Die zeitgenaue Verfügbarkeit von Lieferungen, Leistungen und die zuverlässige Erreichbarkeit von Geschäftspartnern in den europaweiten Unternehmens- und Zuliefernetzwerken sind für den Erfolg der Coburger Unternehmen von hoher Bedeutung. Bspw. verfügen einige Unternehmen über zentrale Ersatzteillager und Vertriebsabteilungen in der Region Coburg. Vertriebspersonal und zeitkritische Ersatzteile gilt es dementsprechend schnellstmöglich und in zuverlässiger Logistikqualität zu befördern. Dieser Trend des „just in time“ hat sich im Zuge der Globalisierung der Coburger Hersteller- wie auch Zulieferunternehmen der verarbeitenden Industrie in den vergangenen Jahren verstärkt und wird in den kommenden Jahren weiter zunehmen. Coburg hat diesbezüglich aufgrund seiner Randlage (große Entfernung zu Ballungsräumen mit guter Infrastrukturanbindung) einen grundsätzlichen Wettbewerbsnachteil gegenüber anderen deutschen bzw. europäischen Standorten.²

Dieser Nachteil kann nur durch eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, sowohl im Flugverkehr als auch im Straßen- und Schienenverkehr ausgeglichen werden. Eine funktionsfähige Flugplatzinfrastruktur ist somit für den europaweit und global vernetzten Wirtschaftsstandort Coburg von hoher Relevanz. Allerdings ist der Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene für den qualifizierten Geschäftsreiseverkehr (nicht gewerblicher Werkverkehr und gewerblicher Verkehr) durch zahlreiche luftverkehrsrechtliche und betriebliche Restriktionen aktuell nur eingeschränkt nutzbar.

Ein Ausbau des Verkehrslandeplatzes Coburg-Brandensteinebene wurde bereits im Juni 2008 vom Coburger Stadtrat abgelehnt. Durch den Ausbau hätte die im Landesentwicklungsprogramm Bayern angestrebte Start- und Landebahnlänge von 1.200-1.600 Metern (m) aus wirtschaftlich-technischen Gründen mit Blick auf die am Verkehrslandeplatz vorhandene Topographie nicht erreicht werden können.³ Vorausset-

¹ Neben dem Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene existiert noch der Flugplatz Coburg-Steinrücken, der im Wesentlichen für Schulflüge und für den sonstigen Privatflugverkehr genutzt wird. Siehe Destatis, Fachserie 8, Reihe 6.2, 2011, S. 480ff.

² Vgl. hierzu IHK zu Coburg „Argumentationspapier zur Sicherung der Flugverkehrsinfrastruktur im Wirtschaftsraum Coburg“ (2010), S. 5.

³ Gemäß des aktuell gültigen Landesentwicklungsprogramms Bayern sollen „...Verkehrslandeplätze zur Anbindung von regionalen Bevölkerungs- und Wirtschaftsschwerpunkten durch den gewerblichen Linienverkehr oder bei einem hohen Anteil an Geschäftsreise- und Werkluftverkehr mit Instrumentenflugbetrieb vorgesehen werden. Sie sollen eine befestigte Start- und Landebahn von 1.200 bis 1.600 m haben.“ Coburg zählt hierbei zu den ausgewählten Schwerpunktlandeplätzen in Bayern, welche durch einen hohen Anteil an gewerblichem Geschäftsreiseverkehr und Werkluftverkehr, soweit möglich, „für den Instrumentenanflug unter Einbindung in einen Luftraum F ausgestattet sein“ (Auszug LEP) sollen. Siehe <http://www.landesentwicklung.bayern.de/>. Auch der Gesamtverkehrsplan Bayern 2002 des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie stellt unter der Ziffer 6.7.3.2 fest, dass Verkehrslandeplätze für Instrumentenflugbetrieb grundsätzlich eine befestigte Start- und Landebahn von 1.200-1.600 m haben sollten. Der Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene wird dabei als ausgewählter Verkehrslandeplatz mit hohem Anteil

zung für eine sichere Abwicklung des internationalen und nationalen Luftverkehrs ist vor allem die Durchführung des Instrumentenflugs vom Abflug bis zum Zielort. Hierfür wurde in Coburg mit Genehmigung vom 11.07.2001 der Luftraum F eingerichtet. Dieser Luftraum F wird im Wesentlichen von Flugzeugen im Werk- und Geschäftsreiseverkehr genutzt, die zum Zeitpunkt der Erstellung der Luftverkehrsprognose und Bedarfsbegründung ca. 10 % des Luftverkehrsaufkommens ausmachen. Mit dem Plan genehmigungsbescheid des Luftamtes Nordbayern vom 26.08.2011 wurde die nutzbare Bahnlänge auf der Brandensteinsebene auf 632 m festgelegt⁴ sowie Sicherheitsflächen um diese Bahnlänge definiert.⁵ Zusätzlich wurde eine einseitige Anflugbefeu erung von 150 m genehmigt und mittlerweile auch gebaut. Diese Verkürzung sorgt seit dem dafür, dass Flugverkehr (insbesondere der Werk- und Geschäftsreiseverkehr) in Coburg nur noch mit erheblichen Einschränkungen möglich ist.

Vor diesem Hintergrund gilt es zum einen zu klären, wie sich die Verkehrsnachfrage in der Region Coburg insbesondere bezugnehmend auf den Bestand des Werk- und Geschäftsreiseverkehrs in der Gewichtsklasse von 2,0-5,7 Tonnen (t) zukünftig art- und mengenmäßig mit Blick auf einen leistungsfähigen Instrumentenflugbetrieb entwickeln wird. Damit befasst sich die **Luftverkehrsprognose**. Darüber hinaus ist es im Rahmen der Planfeststellung unabdingbar, basierend auf den Ergebnissen der Luftverkehrsprognose und relevanter planungs- und genehmigungsrechtlicher Gegebenheiten einen Neubau des Verkehrslandeplatzes am Standort Meeder-Neida zu begründen. Dies ist Bestandteil der **Bedarfsbegründung**.

an Geschäftsreiseluftverkehr angesehen und soll deshalb Nichtpräzisions-Instrumentenanflüge ermöglichen. Vgl. hierzu Gesamtverkehrsplan Bayern (2002), S. 99.

⁴ Derzeit ist der Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinsebene aufgrund der Bahnlänge (nach Plan genehmigungsbescheid vom 26.08.2011) in die Code-Zahl 1 eingestuft. Die vor diesem Plangenehmigungsbescheid nutzbare Bahnlänge betrug 860 m.

⁵ Der Flugplatz Brandensteinsebene in Coburg musste ausgebaut werden, damit dort für eine Übergangszeit – bis zur Inbetriebnahme des avisierten Neubaus und somit längstens bis 2019 – Geschäftsflugzeuge im Instrumentenflugbetrieb starten und landen können. Dabei wurden die beidseitigen Sicherheitsstreifen auf 60 m und die Sicherheitszone am Ende der Start- und Landebahn auf jeweils 90 m erweitert. Damit wurde die Start- und Landebahn verkürzt, die vorher 860 m lang war.