

Volkswirtschaftliche Bedeutung des Flugplatzes Hangelar

Gutachterliche Untersuchung
für den Rhein-Sieg-Kreis

Gutachtenstand Januar 2010

Rahmenplanung Verkehrslandeplatz Hangelar

Moderiertes Werkstattverfahren

Sankt Augustin, 21. Mai 2013

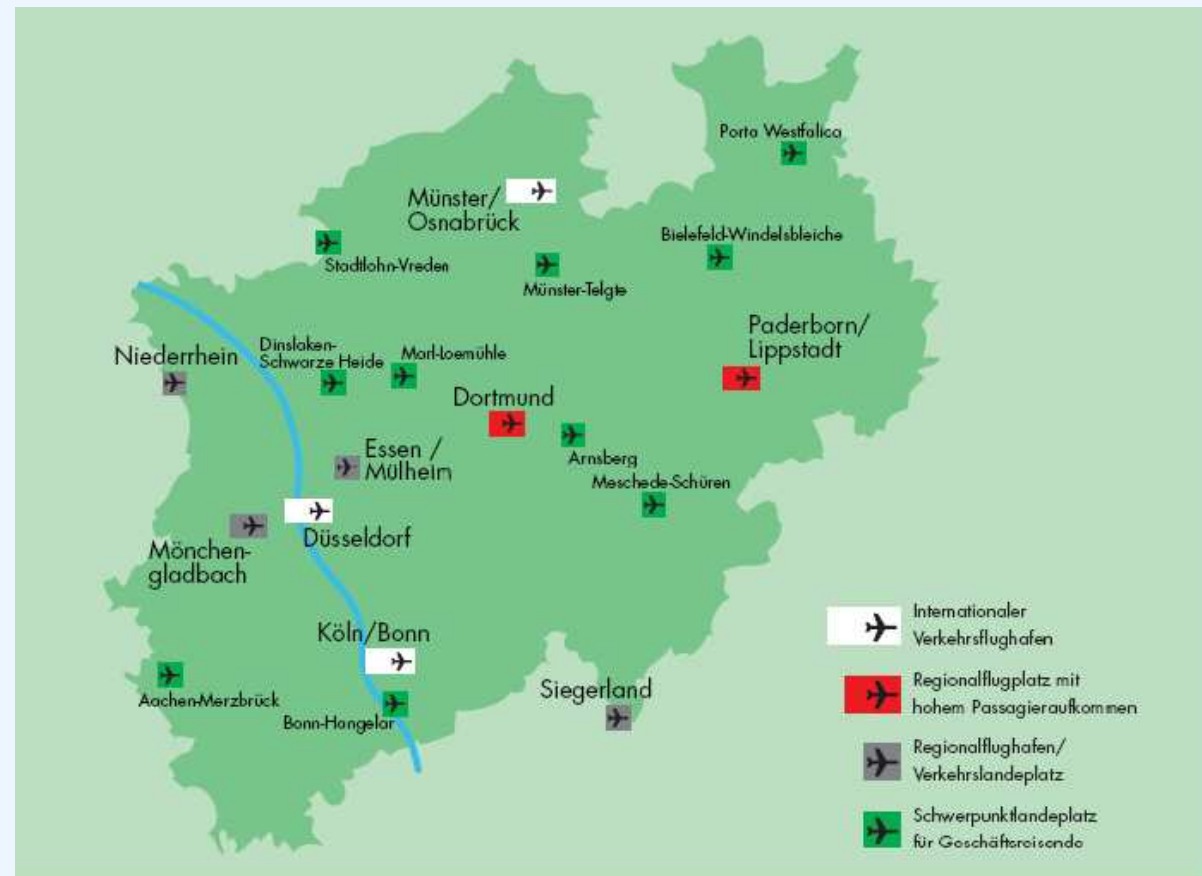
Inhalt und Zielsetzung

1. Ist-Analyse: Infrastruktur und Verkehrsentwicklung des Flugplatzes Hangelar
2. Volkswirtschaftliche Bedeutung des Flugplatzes Hangelar (Status quo)
3. Auswirkungen einer Einschränkung der Betriebszeiten (Szenario)

Flugplatz Hangelar - Flugplatzinfrastruktur

- Einordnung als (einer von zehn) Schwerpunkt-Verkehrslandeplatz in der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010
- Zugelassen für selbststartende Motorsegler, Segelflugzeuge und nicht selbststartende Motorsegler bei Durchführung von Winden- und Flugzeugschlepp, dreiachsgesteuerte Ultraleichtflugzeuge (PPR), Motorflugzeuge und Drehflügler bis zu 5.700 kg zul. Höchstgewicht (MTOW)
- 800 m lange und 30 m breite asphaltierte Start- und Landebahn
- Die Betriebszeiten des Flugplatzes liegen im Winter (1.11. – 28.2.) von 9.00 Uhr (zwischen 8.00 – 9.00 Uhr O/R) bis 30 Minuten nach Sonnenuntergang und im Sommer (1.03. – 31.10.) von 8.00 Uhr bis maximal 20.30 Uhr
- Betriebspflicht besteht an 360 Tagen im Jahr

Flugplatz Hangelar – Einordnung in die Luftverkehrsinfrastruktur in NRW



Quelle: Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen, Luftverkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen, 2003.

Starts auf den Schwerpunkt-Landeplätzen in NRW im Jahr 2008

	Starts gesamt	gewerbliche Starts	nicht-gewerbliche Starts
Aachen-Merzbrück	20.831	7.138	13.693
Arnsberg-Menden	793	282	511
Bielefeld	10.100	1.209	8.891
Bonn-Hangelar	33.744	8.245	25.499
Dinslaken, Schwarze Heide	24.883	8.089	16.794
Marl-Loemühle	10.387	7.249	3.138
Meschede- Schüren	6.257	4	6.253
Münster-Telgte	16.235	1.395	14.840
Porta	11.994	182	11.812
Stadtlohn- Wenningfeld	17.161	5.375	11.786

Gewerbliche Starts auf den Schwerpunkt- Landeplätzen in NRW im Jahr 2008

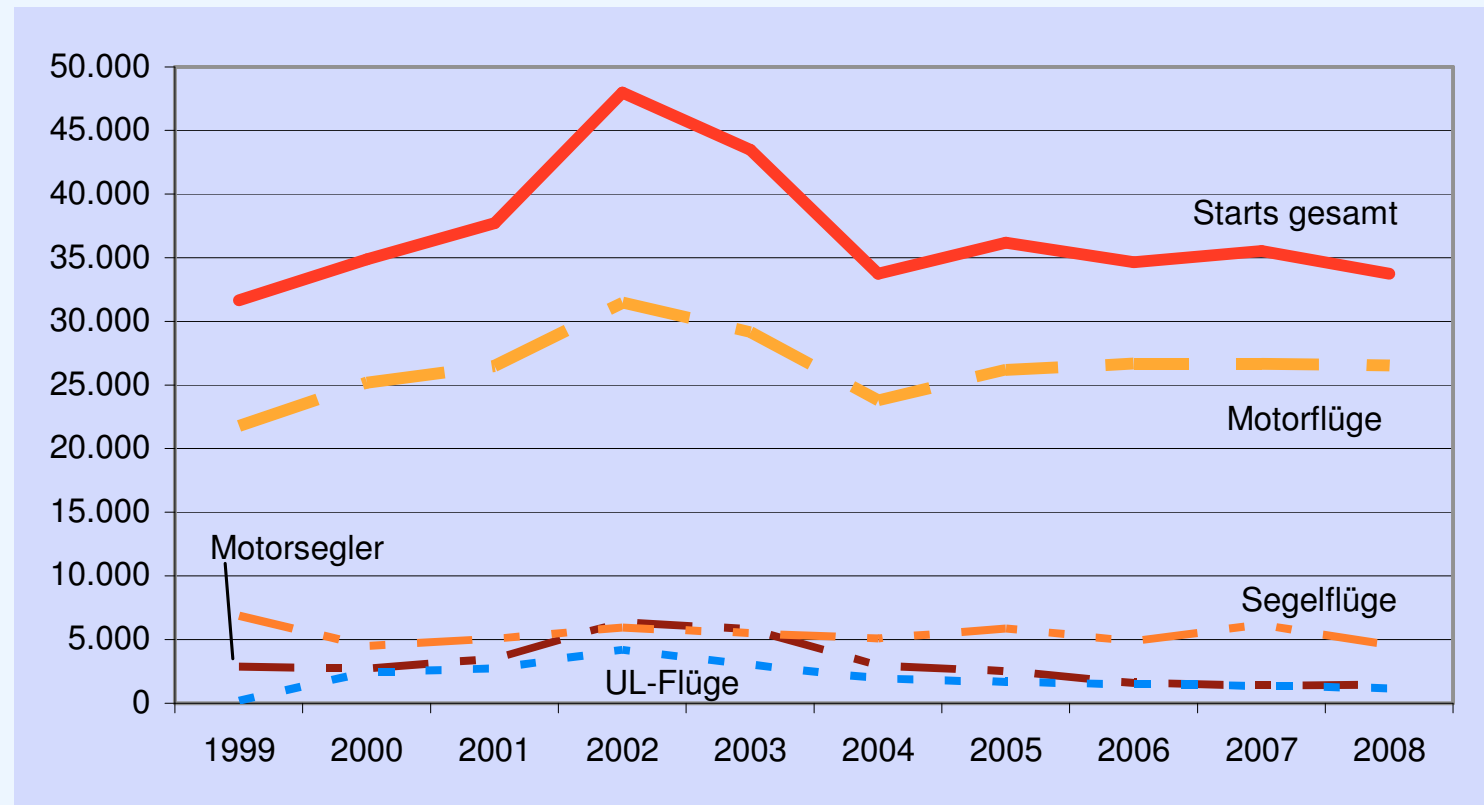
	Gesamt	Pauschalreise-, Tramp-, Anforderungs- und Taxiverkehr	Gewerbliche Schulflüge	Rundflüge/ sonst. gewerbliche Flüge
Aachen-Merzbrück	7.138	1.562	5.073	503
Arnsberg-Menden	282	0	157	125
Bielefeld	1.209	590	599	20
Bonn-Hangelar	8.245	70	5.950	2.225
Dinslaken, Schwarze Heide	8.089	19	7.805	265
Marl-Loemühle	7.249	82	3.091	4.076
Meschede-Schüren	4	0	0	4
Münster-Telgte	1.395	0	683	712
Porta	182	19	1	162
Stadtlohn- Wenningfeld	5.375	0	4.749	626

Quelle: Statistisches Bundesamt

Gewerbliche Starts auf den Schwerpunkt- Landeplätzen in NRW im Jahr 2008

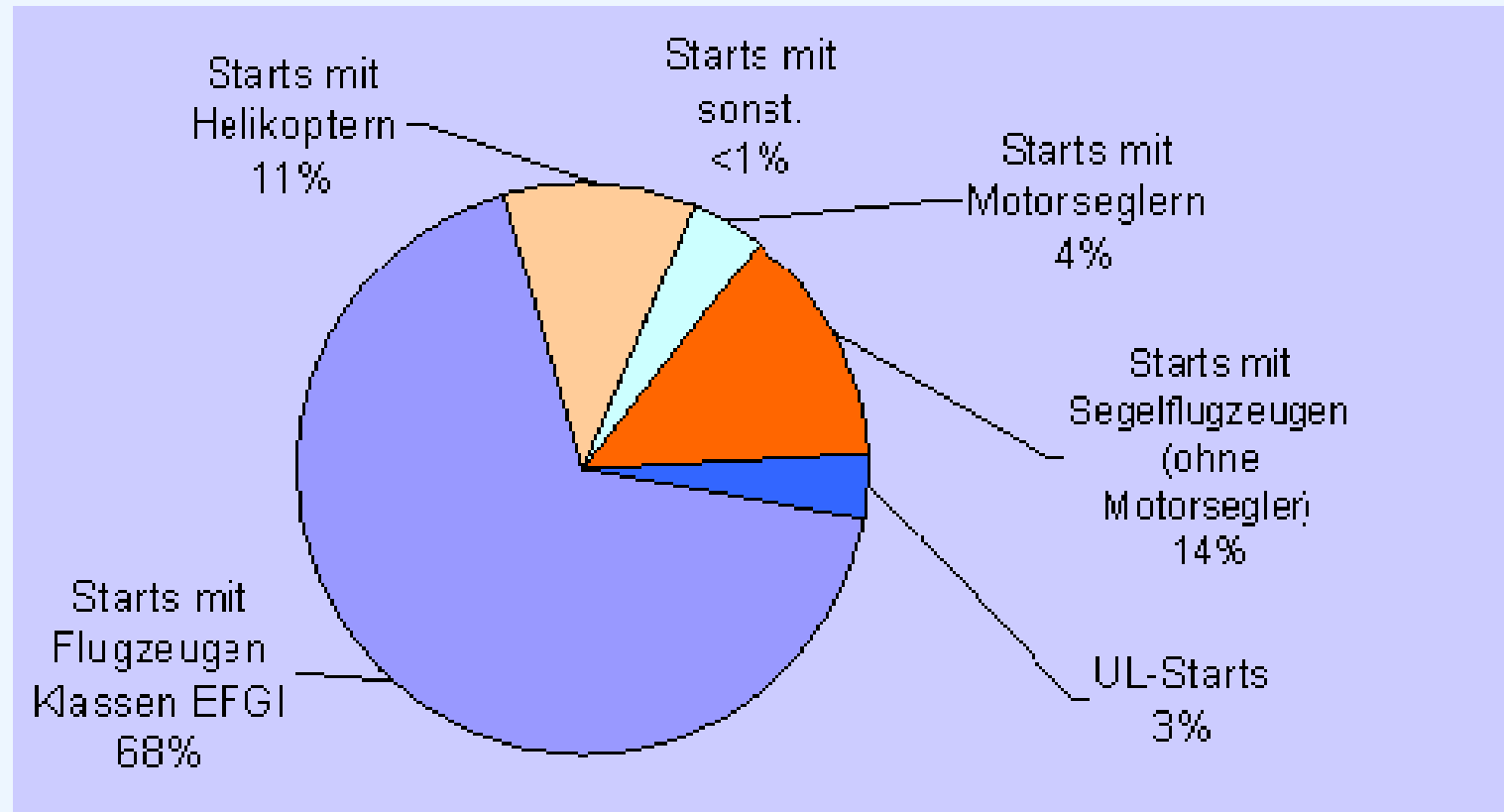
	Gesamt	Überföhrungs- und Werkverkehrsflüge	Schulflüge	sonstige nichtgewerbliche Flüge	Segelflüge	Ultra- leichtflüge	Bemann- te Ballone
Aachen-Merzbrück	13.693	209	0	9.421	1.928	2.082	53
Arnsberg-Menden	511	0	0	0	511	0	0
Bielefeld	8.891	2.582	2.772	2.611	590	225	111
Bonn-Hangelar	25.499	1.163	6.085	11.035	6.032	1.180	4
Dinslaken, Schwarze Heide	16.794	1.691	380	5.659	4.978	3.999	2
Marl-Loemühle	3.138	1.822	1	1.315	0	0	0
Meschede-Schüren	6.253	162	1.268	3.198	1.266	358	1
Münster-Telgte	14.840	633	4.620	3.560	1.823	4.203	1
Porta	11.812	354	1.278	4.120	5.186	802	3
Stadtlohn-Wenningfeld	11.786	323	0	6.258	1.307	3.838	17

Flugplatz Hangelar – Entwicklung der Starts zwischen 1999 und 2008



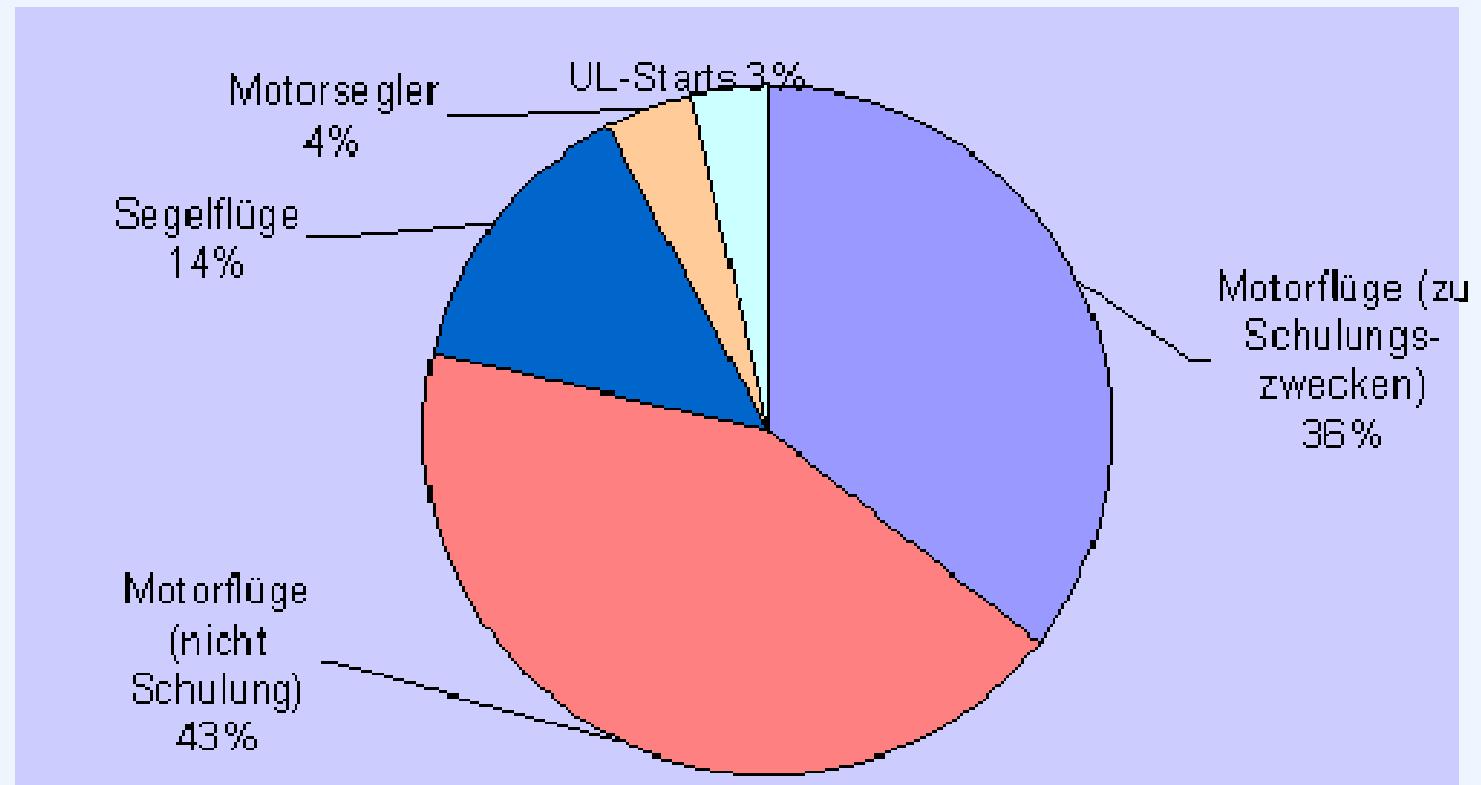
Quelle: Statistisches Bundesamt, Flugplatzgesellschaft Hangelar mbH

Flugplatz Hangelar – Anteile der Starts nach Fluggerät (2008)



Quelle: Flugplatzgesellschaft Hangelar mbH

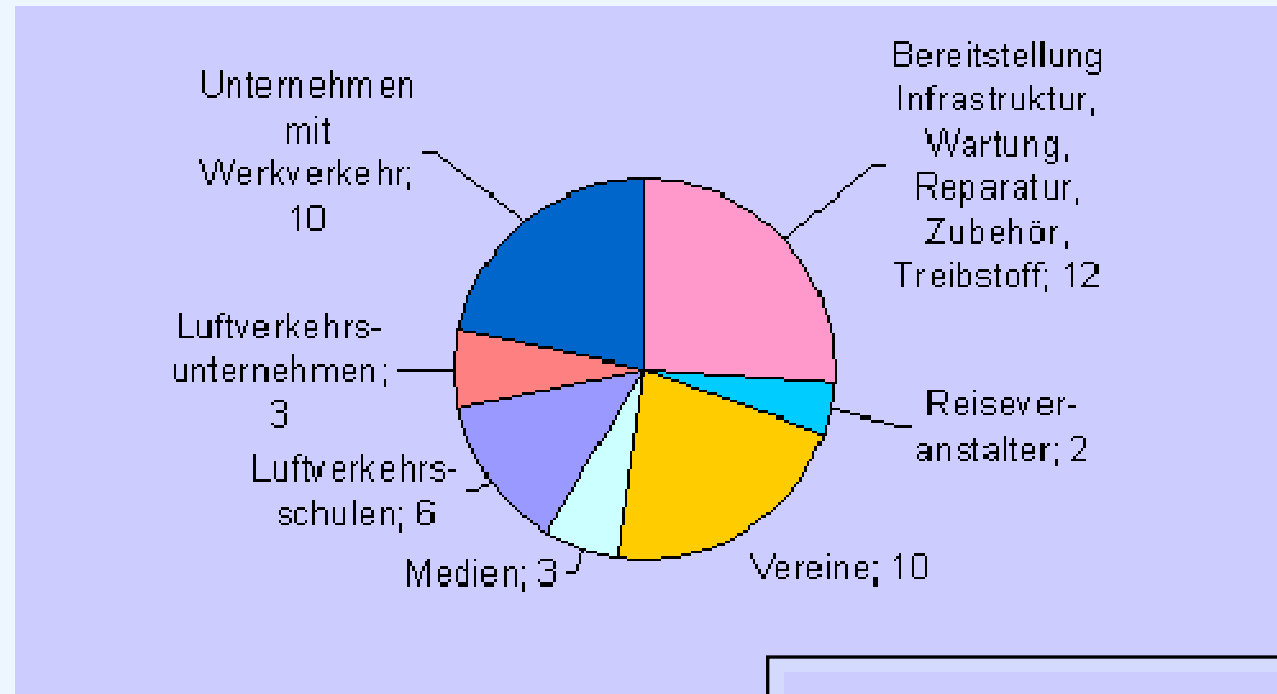
Flugplatz Hangelar – Anteil der Motorflüge zu Schulungszwecken (2008)



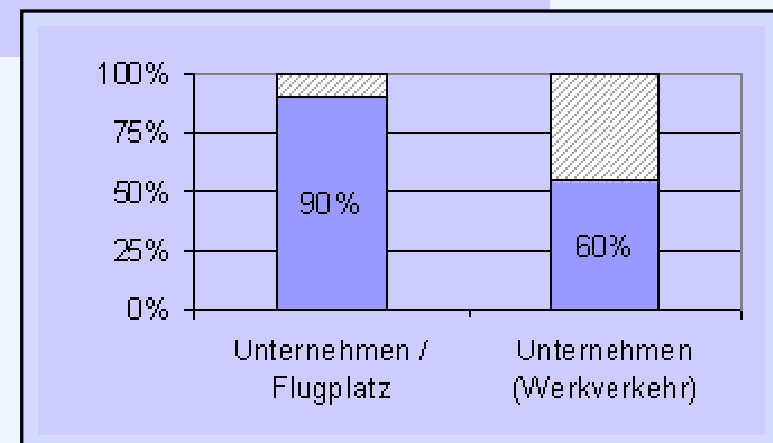
Quelle: Flugplatzgesellschaft Hangelar mbH

Flugplatz Hangelar – Volkswirtschaftliche Bedeutung Status quo

Angeschriebene Unternehmen:



Rücklauf:



Flugplatz Hangelar – Erfassungsgrad der Befragung

Starts	Erhebung	2008 (Statistik)	Anteil
Motorflüge	24.508	27.966	88%
Segelflüge	3.860	5.775	67%
Gesamt	28.368	33.741	84%

Flugplatz Hangelar – Volkswirtschaftliche Bedeutung Beschäftigungseffekte

	direkt	indirekt	gesamt
Beschäftigte gesamt	261	132	393
Beschäftigte je 1.000 Starts	7,7	3,9	11,6

Flugplatz Hangelar – Volkswirtschaftliche Bedeutung des Status quo

	Beschäftigung (Erwerbstätige)	Ein- kommen (Mio. €)	Bruttowert- schöpfung (Mio. €)	Steuer- einnah- meneffekt (Mio. €)
Volkswirt- schaftliche Effekte	393	10,9	22,5	5,6
Effekte je 1.000 Starts	12	0,3	0,7	0,2

Flugplatz Hangelar – Auswirkungen einer Einschränkung der Betriebszeiten (Szenario)

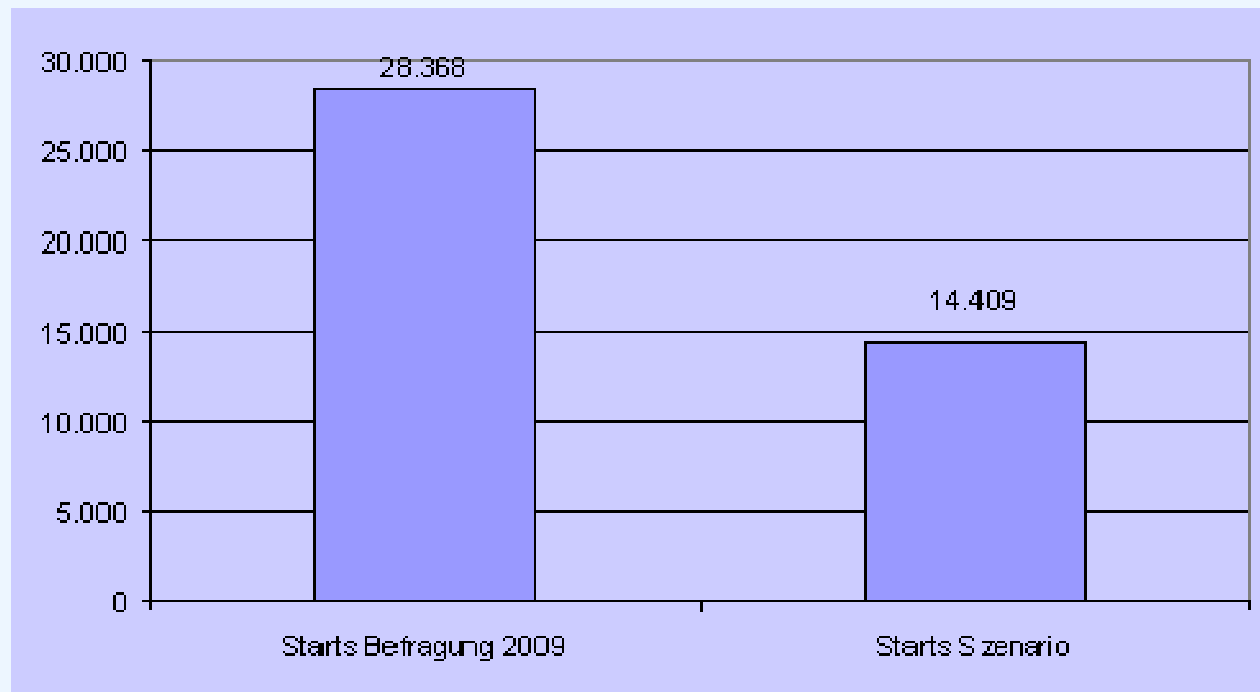
*„Begrenzung der Betriebszeiten für „alleinige
Platzrundenflüge“ (keine Starts an Samstagen,
Sonntagen und Feiertagen) sowie für alle
Motorflugzeuge und Motorsegler (keine Starts an
Sonn- und Feiertagen)“*

Flugplatz Hangelar – Auswirkungen einer Einschränkung der Betriebszeiten (Szenario)

	Erhebung 2009	Anteil
Motorflüge (incl. Motorsegler)	24.508	88%
lokale Flüge	15.979	65%
Samstags, Sonn- und Feiertags	7.044	44%
Streckenflüge	8.529	35%
Sonn- und Feiertags	3.505	41%
Segelflüge (ohne Motorsegler) und UL	3.860	14%
alle STARTS	28.368	100%

Flugplatz Hangelar – Auswirkungen einer Einschränkung der Betriebszeiten (Szenario)

Auswirkungen einer Einschränkung der Betriebszeiten auf die Anzahl der Starts



Flugplatz Hangelar – Auswirkungen einer Einschränkung der Betriebszeiten (Szenario)

	Beschäftigungseffekt (Erwerbstätige)	Einkommen (Mio. €)	Bruttowertschöpfung (Mio. €)	Fiskalische Effekte (Mio. €)
Status Quo	393	10,9	22,5	5,6
Szenario	256	7,1	14,6	3,7
Differenz	-137	-3,8	-7,8	-2,0

Unternehmen

Adresse: **KE-CONSULT Kurte & Esser GbR**
Wirtschafts- und Verkehrsberatung,
Oskar-Jäger-Str. 175,
50825 Köln
Tel.: 0221 / 5503075,
E-Mail: kontakt@ke-consult.de

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit