

WIE VIEL LUFTVERKEHR BRAUCHT DIE METROPOLE RUHR?

Wissenschaftliche Vergleichsstudie international führender Metropolregionen

Kurzfassung



1. Ziel und Inhalt

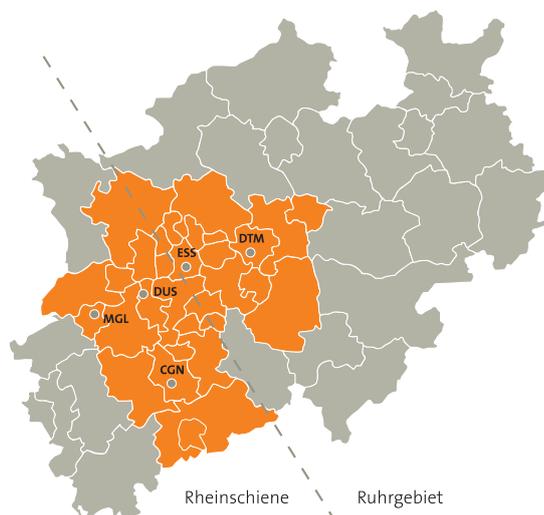
Flugplätze gehören wie andere Infrastruktureinrichtungen für den Personen- und Güterverkehr zu den klassischen Verkehrsinfrastrukturanlagen. Sie haben eine erhebliche ökonomische Bedeutung, da die Mobilität einer Region wesentlicher Standort- und Wirtschaftsfaktor für die nationale und internationale Wettbewerbsfähigkeit ist.

Wirtschaft und Politik in NRW diskutieren seit Jahren bedarfsgerechte Handlungsoptionen zum Erhalt und Ausbau der bestehenden Luftverkehrsinfrastruktur, um die künftigen Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Unternehmen zu befriedigen und zusätzliche Arbeitsplätze zu schaffen – konkrete Maßnahmen sind jedoch bisher kaum ersichtlich.

Ziel dieser Studie ist es, für politische Entscheidungen zur künftigen Weiterentwicklung der Luftverkehrsinfrastruktur im Metropolraum Rhein-Ruhr eine Datengrundlage zur Verfügung zu stellen, die sich nicht nur an den kommunalen Anforderungen und Gegebenheiten ausrichtet, sondern die Bedeutung des Luftverkehrs für die internationale Wettbewerbsfähigkeit einer gesamten Region abbildet.

Anhand verschiedener Kriterien werden die Leistungsfähigkeit der Luftverkehrsinfrastruktur der Metropolregion Rhein-Ruhr gemessen und die wesentlichen Bedarfsindikatoren herausgearbeitet. Die Ergebnisse zeigen die Handlungsbedarfe auf und sollen Impulsgeber für die weitere Entwicklung sein.

Die Metropolregion Rhein-Ruhr



- 3 Internationale Verkehrsflughäfen
 - Düsseldorf (DUS)
 - Köln/Bonn (CGN)
 - Dortmund (DTM)
- 2 Flugplätze für Business Aviation
 - Mönchengladbach (MGL)
 - Essen/Mülheim (ESS)
- 3 nicht EU-OPS-taugliche Schwerpunkt-Verkehrslandeplätze (S/L-Bahn < 1.200 m)
 - Bonn Hangelar
 - Dinslaken-Schwarze-Heide
 - Marl-Loemühle



Verortung der 10 Metropolregionen

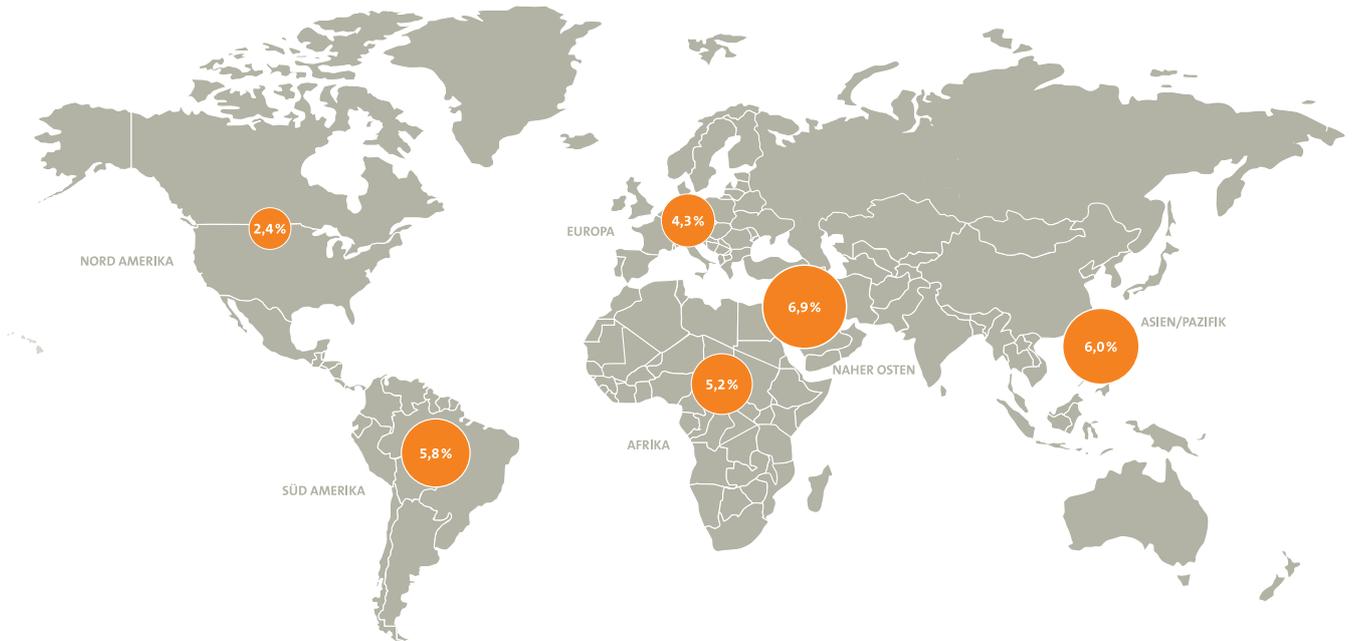
Aus diesem Grund vergleicht die vorliegende Studie die Flugplatzausstattung der Metropolregion Rhein-Ruhr mit 9 internationalen Metropolregionen:

1. London,
2. île-de-France (Paris),
3. Lombardei (Mailand),
4. Randstadt (Amsterdam, Den Haag, Rotterdam),
5. Madrid,
6. Moskau,
7. Istanbul,
8. New York und
9. Tokio.

Es werden Flugplätze für die Großluftfahrt und für qualifizierte Verkehre der Business Aviation (Geschäftsreiseverkehr mit firmeneigenen Flugzeugen bzw. kleinen gecharterten Maschinen) betrachtet. Damit wird eine Datenbasis bereitgestellt, die Vergleichsperspektiven auf internationaler Ebene zur heutigen und geplanten Flugplatzausstattung in der Metropolregion Rhein-Ruhr eröffnet.

Das Gutachten beinhaltet eine Darstellung der Flughafen-ausstattung unter quantitativen sowie qualitativen Aspekten. Der vorhandenen und geplanten Flughafen-ausstattung werden die heutige Luftverkehrsnachfrage und regionalisierte Prognosen der Luftverkehrsentwicklung gegenübergestellt. Dabei werden auch die politischen Rahmenbedingungen berücksichtigt.

2. Ergebnisse



Durchschnittliches jährliches Wachstum des Personenluftverkehrs in den Weltregionen 2009-2028 (Quelle: Airbus)

Verdopplung des Luftverkehrs in weniger als 20 Jahren

Für Verkehre von und innerhalb Europas erwartet Airbus¹ bis zum Jahr 2028 ein Wachstum des Passagieraufkommens von durchschnittlich ca. 4,3 Prozent pro Jahr. Damit liegt die Wachstumsrate in Europa deutlich über der in Nordamerika. Eine jährliche Wachstumsrate in dieser Höhe impliziert zudem, dass sich das Passagieraufkommen in weniger als 20 Jahren mehr als verdoppeln wird. Ein ähnliches Wachstum

wird auch im Bereich der Business Aviation erwartet. So stieg die Zahl der Flugbewegungen der Business Aviation im Zeitraum von 2002 bis 2007 um 49 Prozent. Mit einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von fast 7 Prozent ist die Business Aviation einerseits ein starker Wachstumsmarkt und andererseits trotz der geringen Anzahl der beförderten Personen ein wichtiger Teil des Geschäftsreiseverkehrs.

Business Aviation benötigt besondere Bedingungen

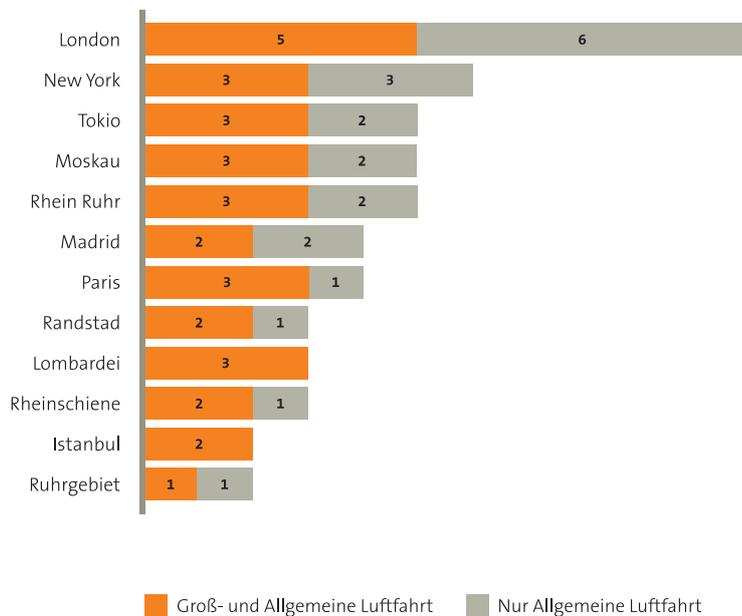
Sind die Start- und Landekapazitäten an Flughäfen beschränkt, ist die Mischung von Linienverkehr und Business Aviation an einem Flugplatz problematisch. Die Bedürfnisse der beiden Zielgruppen sind insbesondere in den Tagesrandzeiten auf Grund einer festgelegten Zahl von möglichen Starts und Landungen oft nicht kompatibel. In Deutschland stößt insbesondere die Mitnutzung der Großflughäfen durch den Geschäftsreiseverkehr an technische und operative Grenzen. In den internationalen Vergleichsmetropolen stehen dagegen oftmals eine oder sogar mehrere Business-Airports zur Verfügung, die hinsichtlich des Infrastruktur- und Leistungsspektrums auf die Bedürfnisse des individuellen Geschäftsreiseflugverkehrs ausgerichtet sind und damit die Großflughäfen entlasten.

Geringe Anzahl relevanter Flugplätze in der Metropolregion Rhein-Ruhr

Die vermeintliche und in der öffentlichen Diskussion häufig behauptete Flugplatzdichte in NRW besteht nicht. Von den rund 50 Flugplätzen in NRW sind nur 5 Flugplätze in der Metropolregion Rhein-Ruhr für den Linienverkehr und qualifizierte Verkehre der Business Aviation nutzbar. Entsprechend der europäischen Betriebsvorschriften für den gewerblichen Verkehr (EU-OPS) wurde in der vorliegenden Studie als Relevanzkriterium für einen Flugplatz eine Mindeststart- und Landebahnlänge von 1.200 m zugrunde gelegt, außerdem mindestens 15.000 jährliche Flugbewegungen.

Für die oben genannten Verkehre tatsächlich nutzbar sind drei Internationale Verkehrsflughäfen (Düsseldorf, Köln-Bonn, Dortmund), der Flughafen Essen/Mülheim und der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach.

Anzahl an Flughäfen je Metropolregion



Wirtschaftsfaktor Luftverkehr schafft 100.000 Arbeitsplätze in NRW

Als Infrastruktureinrichtung tragen Flugplätze zur Sicherung, Erweiterung und Neuansiedlung von Betrieben in der Region bei. Sie eröffnen außerdem Tourismuspoteziale. Für Regionen mit hochwertiger Luftverkehrsanbindung ist eine bessere soziale und wirtschaftliche Entwicklung empirisch belegbar. Die Gesamtbeschäftigungswirkung der 8 großen Flugplätze in NRW beträgt über 100.000 Beschäftigte. Diese Zahl verdeutlicht die Bedeutung des Luftverkehrs als Wirtschaftsfaktor. Auf das Ruhrgebiet entfallen allerdings nur 5 Prozent der Arbeitsplätze, so dass hier noch Nachholpotenzial besteht.

Ziele der NRW-Luftverkehrspolitik nicht verwirklicht

Die derzeit gültige Grundlage für das luftverkehrspolitische Handeln der Landesregierung ist die „NRW-Luftverkehrskonzeption 2010“ aus dem Jahr 2000. Hier heißt es, „Ziel der Luftverkehrspolitik ist es, den Luftverkehr so zu organisieren, dass lange Anfahrten vermieden werden. Dazu gehört auch, dass das NRW-Luftverkehrsaufkommen in NRW abgewickelt wird.“ Auch bei einer aktuellen Anfrage an die Landesregierung wurde bestätigt, dass eine aufkommensnahe Befriedigung der Luftverkehrsnachfrage gewährleistet sein soll³. Weiterhin sei es Aufgabe der Luftverkehrspolitik des Landes, für eine ausreichende Flughafenkapazität zu sorgen, um im Wettbewerb der europäischen Metropolregionen bestehen

zu können. Für das Ruhrgebiet als Teilraum Nordrhein-Westfalens wurde das politische Ziel einer aufkommensnahen Anbindung an das Luftverkehrsnetz insbesondere bei der schnellen Erreichbarkeit durch Zubringerflüge an Luftverkehrshubs oder an den interkontinentalen Flugverkehr bislang nicht umgesetzt.

Infrastruktur und Angebotslage bremsen Wachstum

Die Flughäfen der Metropolregion Rhein-Ruhr haben in den letzten 10 Jahren ein starkes Wachstum verzeichnen können, im Gegensatz zu Flughäfen der ländlichen Regionen wie Paderborn oder Münster. Die hohe Wachstumsdynamik belegt die starke Binnennachfrage des Einzugsgebietes. Dagegen stehen bei den Flughäfen der Metropolregion Rhein-Ruhr zum Teil erhebliche angebotsseitige Restriktionen. So kann der Flughafen Düsseldorf aus genehmigungsrechtlichen Gründen ca. 25% seiner möglichen Start- und Landekapazitäten nicht ausschöpfen. Auch auf dem Flughafen Dortmund können insbesondere die Low-Cost-Carrier nur noch eingeschränkt wirtschaftlich arbeiten, da die bestehenden Betriebszeiten einen vierten Flugzeugumlauf am Tag nicht ermöglichen. Diese Einschränkungen bei der Nutzung technischer vorhandener Infrastruktur haben sich für den Luftverkehr der Metropolregion Rhein-Ruhr in den letzten Jahren als Wachstumsbremse mit negativen Effekten für die Beschäftigung und im Standortwettbewerb mit anderen Regionen erwiesen.

Flughafen	Flugbewegungen (Tsd.)		Passagiere (Mio.)		Luftfracht (Tsd. t)	
	1999	2009	1999	2009	1999	2009
Düsseldorf	194,1	214,0	15,9	17,8	62,0	65,6
Köln/Bonn	151,3	132,2	6,0	9,7	394,9	562,0
Dortmund	45,2	31,9	0,7	1,7	0,1	-
Münster/Osnabrück	58,5	38,7	1,6	1,4	0,7	0,3
Niederrhein (Weeze)	-	24,0	-	2,4	-	-
Paderborn	55,1	39,4	1,2	1,0	-	-
Insgesamt	504,2	480,2	25,4	34,0	457,7	627,9

Verkehrsentwicklung der Internationalen Verkehrsflughäfen in NRW

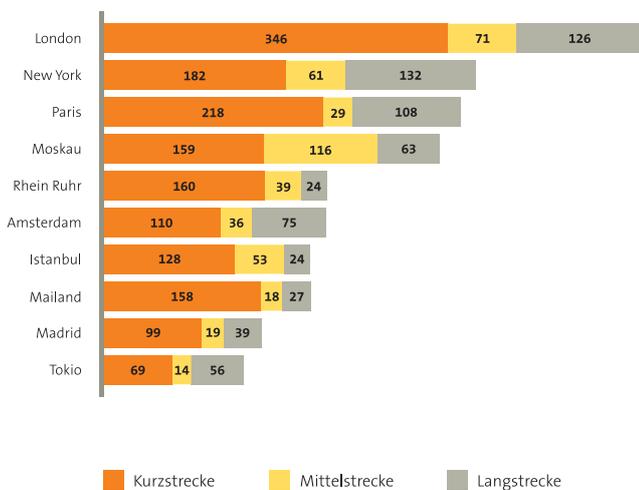
3. Ministerium für Bauen und Verkehr (MBV 2009: Antwort der Landesregierung auf die große Anfrage 28 der Fraktion BÜDNIS 90 / DIE GRÜNEN, Umweltfolgen des Flugverkehrs reduzieren – Anwohnerinnen und Anwohner besser schützen – Subventionierung des Flugverkehrs beenden, Drucksache 14/8594, Düsseldorf)

Luftverkehrsangebot der Metropolregion Rhein-Ruhr unterdurchschnittlich

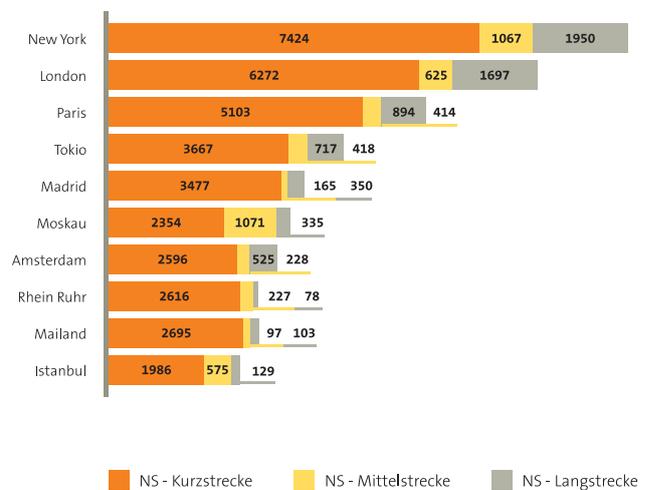
Bei der Angebotsbreite möglicher Flugziele die ohne Zwischenlandung erreicht werden können, ist die Metropolregion

on Rhein-Ruhr im Mittelfeld mit Amsterdam, Istanbul und Mailand. Von der Unterteilung hinsichtlich einzelner Streckentypen nach Kurz-, Mittel- oder Langstrecken ähnelt die Metropolregion Rhein-Ruhr der Region Mailand.

Anzahl bedienter Nonstop-Strecken pro Metropolregion (Quelle: airconomyBrowser)



Anzahl wöchentlicher Outbound-Flüge pro Metropolregion (Quelle: airconomyBrowser)



Sobald die Angebotstiefe in die Betrachtung eingeschlossen wird, rutscht die Metropolregion Rhein-Ruhr deutlich ab. Mit 2.921 Outbound-Flügen (abgehende Flüge) pro Woche liegt die Metropolregion Rhein-Ruhr knapp vor Mailand und Istanbul im letzten Drittel. Auffällig ist ebenso, dass fast 90 Prozent aller Flüge Kurzstreckenflüge sind. Der Anteil an Mittel- und Langstreckenflügen ist mit knapp 8 Prozent bzw. 3 Prozent unterdurchschnittlich entwickelt. Was insbesondere daran liegt, dass vom Flughafen Düsseldorf zwar einige Langstreckenziele bedient werden, aber viele Passagiere von hier zu weiteren Hub-Flughäfen wie Frankfurt, München, Paris oder London aufbrechen. Der größte Flughafen der Region ist kein

klassischer Hub-Flughafen. Für Passagiere aus der Rhein-Ruhr-Region bedeutet dies, dass sie relativ lange Anreisen in Kauf nehmen müssen, um Anschluss an ein interkontinentales Netzwerk zu erhalten.

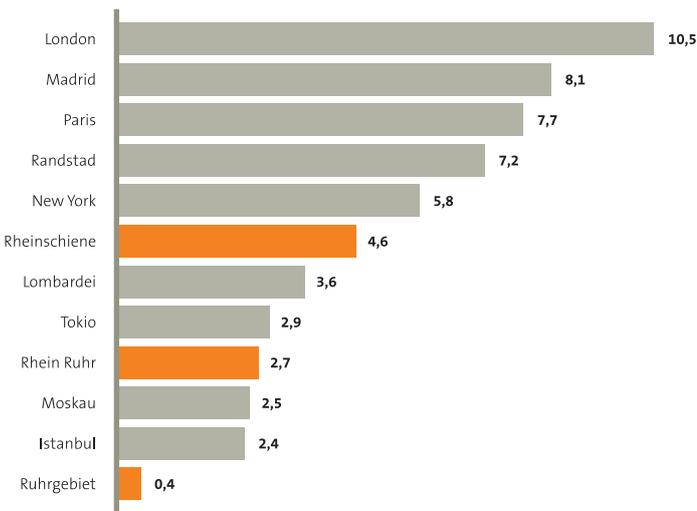
Die Metropolregion Rhein-Ruhr gerät noch weiter ins Hintertreffen, wenn die wöchentliche Flugfrequenz mit in die Betrachtung einbezogen wird. Mit 13,1 wöchentlichen Flügen pro angebotener Route weist die Metropolregion Rhein-Ruhr eine deutlich geringere Bedienhäufigkeit auf als z.B. Paris mit 18,1 oder New York mit 27,8 wöchentlichen Flügen.

Nichtausschöpfung des Nachfragepotenzials für Luftverkehr im Ruhrgebiet

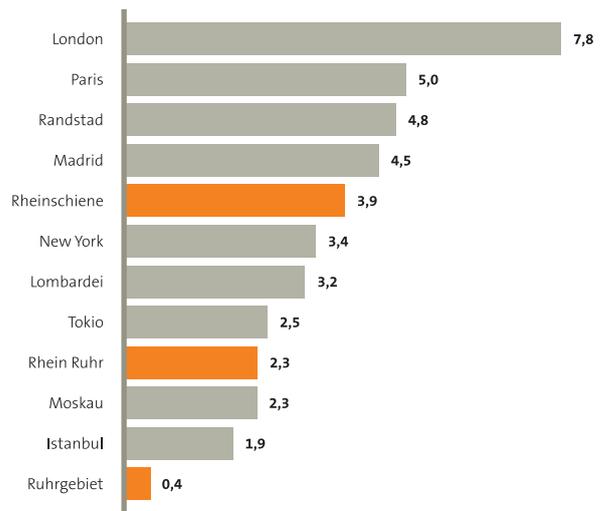
Gemessen an der Zahl der Passagiere pro Einwohner liegt die Metropolregion Rhein-Ruhr auf Rang 8 unter den

10 betrachteten Metropolregionen. Der Teilraum Ruhrgebiet hat hier den mit Abstand geringsten Wert. Der Luftverkehrsnachfrage im Ruhrgebiet steht also kein adäquates Luftverkehrsangebot gegenüber.

Passagiere pro Einwohner



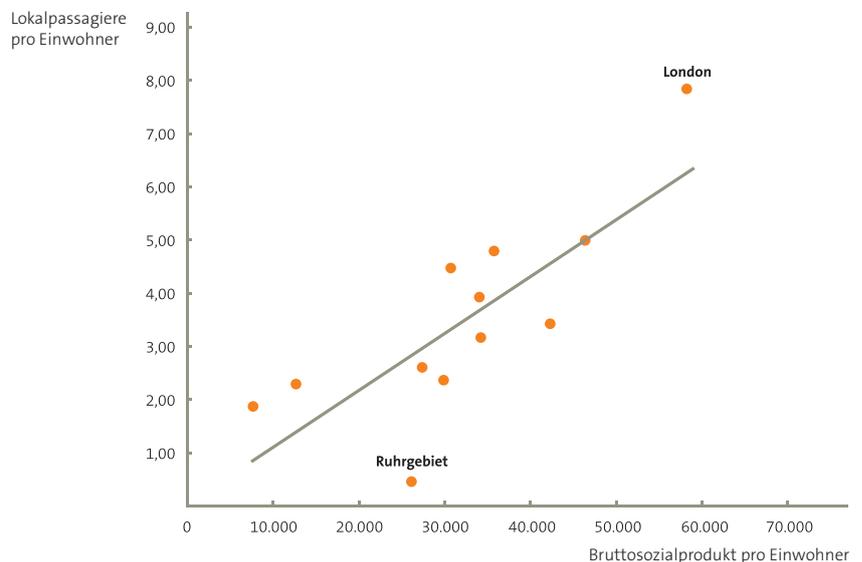
Lokalpassagiere pro Einwohner



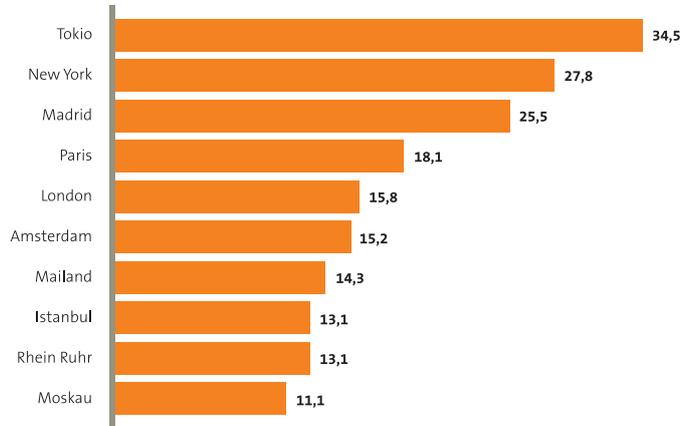
Die Metropolregion London hat gemessen an der Wirtschaftskraft das höchste Aufkommen an Lokalpassagieren. Die Metropolregion Rhein-Ruhr als Ganzes nimmt hier nur Rang 8 ein. Das Ruhrgebiet hat dabei ein besonders niedriges Aufkommen, auch im Vergleich zum Teilraum Rheinschiene. Der Hauptgrund hierfür liegt in der im Vergleich zur Wirtschaftskraft unzureichenden Ausstattung des Ruhrge-

biets mit Luftverkehrsinfrastruktur und damit einem fehlenden adäquaten Luftverkehrsangebot. Die Luftverkehrsnachfrage des Ruhrgebiets wird heute häufig von Flughäfen außerhalb dieses Teilraums bedient, obwohl die Bedienung der Luftverkehrsnachfrage durch Flughäfen am Ort ihres Entstehens ökologisch und ökonomisch sinnvoll ist.

Lokalpassagiere pro Einwohner im Verhältnis zum Brutto sozialprodukt pro Einwohner



Durchschnittliche wöchentliche Frequenz pro angebotener Route
(Quelle: airconomyBrowser)

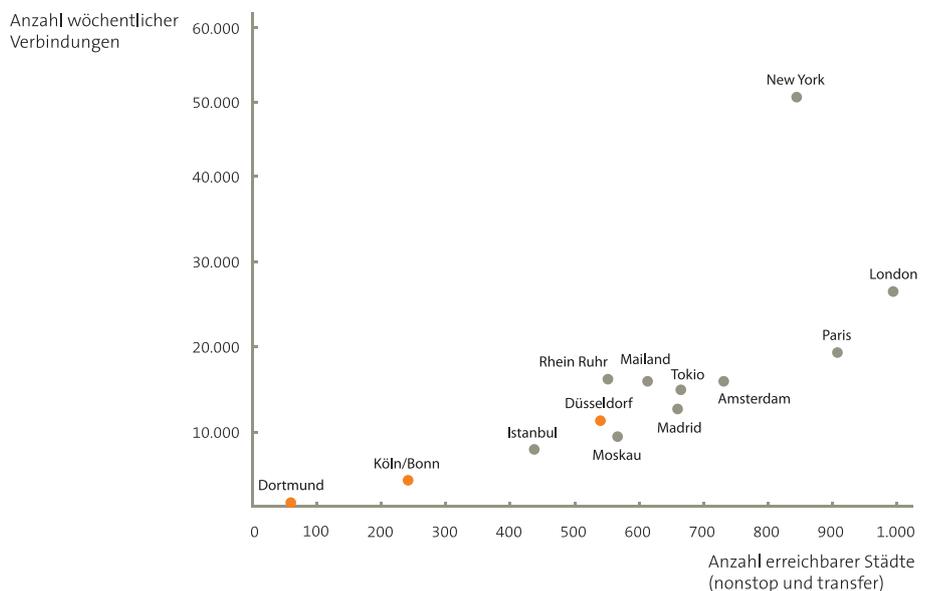


Dem Ruhrgebiet fehlen Drehkreuzanbindungen

Die unzureichenden Direktflugangebote werden durch Umsteigeangebote über Hub-Anbindungen nur zum Teil ausgeglichen. Während sich im Teilraum Rheinschiene die Anzahl der Reisemöglichkeiten durch Hub-Anbindungen spürbar erhöht, bleibt für den Teilraum Ruhrgebiet das Luft-

verkehrsangebot durch komplett fehlende Anbindungen an Drehkreuze niedrig. Damit ist sowohl die Anzahl erreichbarer Städte bei Mittel- und Langstreckendestinationen als auch die Anzahl der wöchentlichen Verbindungen äußerst gering. Dies ist ein erheblicher Nachteil für das Ruhrgebiet im Standortwettbewerb.

Luftverkehrsangebot der Metropolregionen im Vergleich
(Quelle: airconomyBrowser)

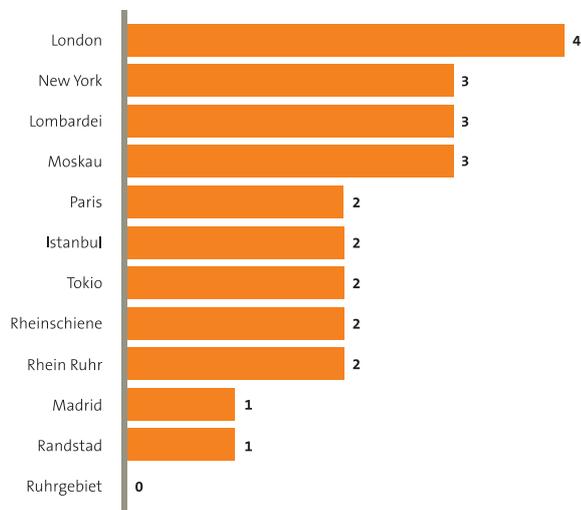


Betriebszeiten der Flughäfen nicht wettbewerbsfähig

Ein wesentliches Kriterium für die Bewertung der Angebotsqualität von Flughäfen sind deren Betriebszeiten. In allen internationalen Metropolregionen gibt es zumindest einen Flughafen, der länger als 22:00 Uhr geöffnet ist. Dieser Zeitraum gilt als Mindestöffnungszeit eines Flughafens – im

Allgemeinen mit einer zusätzlichen Verspätungstoleranz von 30 bis 60 Minuten versehen -, um von Fluggesellschaften als attraktiv empfunden zu werden. Im Ruhrgebiet gibt es keinen Flughafen, der diese Möglichkeit insbesondere für das stark wachsende Segment der Low-Cost-Carrier bietet.

Anzahl Flughäfen mit Betriebszeiten von mindestens 6:00 – 23:00 Uhr



Auftraggeber:

wirtschaftsförderung  metropoleruhr

Wirtschaftsförderung metropoleruhr GmbH
Ruhrstraße 1
45468 Mülheim an der Ruhr

Ihre Ansprechpartnerin:

Dr. Andrea Hoppe
Tel: 0208 305529 33
hoppe@wfgmetropoleruhr.de



Industrie- und Handelskammer zu Dortmund
Märkische Straße 120
44141 Dortmund

Ihr Ansprechpartner:

Stefan Schreiber
Tel: 0231 5417 289
s.schreiber@dortmund.ihk.de

Stefan Peltzer
Tel: 0231 5417 146
s.peltzer@dortmund.ihk.de

Auftragnehmer:

ZENTRUM FÜR
RECHT UND WIRTSCHAFT
DES LUFTVERKEHRS (ZFL)


CENTRE FOR
AVIATION LAW AND BUSINESS

Zentrum für Recht und Wirtschaft
des Luftverkehrs (ZFL)

Prof. Dr. Richard Klophaus



Internationale Fachhochschule
Bad Honnef Bonn

Prof. Dr. Ulrich Desel
Prof. Dr. Karsten Leibold