

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Datum 05.06.2013 Öffentlichkeitsstatus öffentlich
Dezernat III	Amt Team 5	

INFORMATION

I0142/13

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	18.06.2013	nicht öffentlich
Ausschuss für Regionalentwicklung, Wirtschaftsförderung und kommunale Beschäftigungspolitik	27.06.2013	öffentlich
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	27.06.2013	öffentlich
Finanz- und Grundstücksausschuss	03.07.2013	öffentlich
Stadtrat	04.07.2013	öffentlich

Thema: Qualifizierung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg

Am 06.09.2012 wurde vom Stadtrat der Landeshauptstadt Magdeburg zum interfraktionellen Antrag „Qualifizierung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg“ vom 16.08.2012 der **Beschluss-Nr. 1446-52(V)12** gefasst:

„Der Oberbürgermeister wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Flughafen Magdeburg GmbH und der FMB Flugplatz Magdeburg Betriebsgesellschaft mbH, zu prüfen, ob und unter welchen Rahmenbedingungen die Verlängerung der Start- und Landebahn entsprechend den geltenden Vorgaben der EU-Richtlinie JAROPS 1 erfolgen kann bzw. notwendig ist. Das entsprechende Konzept bzw. das Ergebnis ist dem Stadtrat, möglichst noch im Jahr 2012, zur Beschlussfassung vorzulegen. Bei der Prüfung sollen beteiligte Dritte sowie potenzielle Fördermittelgeber mit einbezogen werden.“

Mit der vorliegenden Information werden die Ergebnisse der Untersuchungen des Dezernats für Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit zur Notwendigkeit einer Verlängerung der Start- und Landebahn am Verkehrslandeplatz Magdeburg sowie zu den planungsrechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen eines Ausbaus der Öffentlichkeit vorgestellt.

I. Zusammenfassung der Ergebnisse

Vor der ausführlichen Darstellung der Ergebnisse der Untersuchungen zum interfraktionellen Antrag (A0090/12) „Qualifizierung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg“ vom 16.08.2012 werden die Resultate in Kurzform zusammengetragen:

Planfeststellungsbeschluss vom 10.02.2000

Im Ergebnis der Prüfung zur Fortgeltung des Planfeststellungsbeschlusses wird davon ausgegangen, dass der Planfeststellungsbeschluss Fortgeltung hat. Zur Fristwahrung des PFB im Sinne des § 45 Abs. 4 VwVfG LSA sind die Durchführung planfestgestellter Baumaßnahmen sowie die diversen Grundstücksankäufe der Flughafen Magdeburg GmbH geeignet und stellen eine nach außen erkennbare Tätigkeit zur planmäßigen Verwirklichung des Vorhabens dar.

Investitionskosten für die Verlängerung der Start- und Landebahn

Die Investitionskosten für die aktuell geplante Minimalausbauvariante (Verlängerung Start- und Landebahn auf 1.800 Meter unter Beibehaltung der Breite von 30 Metern und ohne zusätzlichen Taxiway) betragen inkl. Grunderwerb **3,98 Mio. EUR**. Wird eine von der FMB Flugplatz Magdeburg GmbH für ausreichend erachtete Verlängerung der Start- und Landebahn auf nur 1.400 Metern realisiert, führt das zu einer Reduzierung der Investitionskosten um rd. 360 TEUR. Für die Verlegung der B 71/L 50 fallen unabhängig von den Varianten Kosten inkl. Grunderwerb in Höhe von **4,34 Mio. EUR** an.

Finanzierungsquellen für den Ausbau des Verkehrslandeplatzes

Der Bedarf für eine Verlängerung der Start- und Landebahn eines Verkehrslandeplatzes wird durch das **Luftverkehrskonzept** des Landes insoweit anerkannt, als das die Notwendigkeit einer solchen Maßnahme auf die Änderung rechtlicher Grundlagen wie die europäischen Flugbetriebsvorschriften für den gewerblichen und nichtgewerblichen Verkehr zurückzuführen ist. Diese Voraussetzung ist für den Verkehrslandeplatz Magdeburg erfüllt, da die europäischen Flugbetriebsvorschriften dazu führen, dass die vorhandene Start- und Landebahnlänge von 1.000 m für die gängigen Flugzeugtypen des Geschäftsflugverkehrs nicht ausreichend ist. Darüber hinaus hat die Landesregierung im **Koalitionsvertrag** zum Ausdruck gebracht, dass sie die Weiterentwicklung des Magdeburger Verkehrslandeplatzes nach europäischen Richtlinien für den qualifizierten Geschäftsflugverkehr unterstützt. Jedoch wird diese Unterstützung mit Fördergeldern gemäß der **Kabinettsvorlage vom 07.10.2012** aufgrund derzeit nicht erkennbaren verkehrlichen und wirtschaftlichen Nutzen eines Ausbaus für die Landesregierung nicht zugestimmt. Gelingt es der Landeshauptstadt Magdeburg die regionalökonomische Bedeutung eines Ausbaus des Verkehrslandeplatzes Magdeburg darzustellen und einen eindeutigen Standpunkt zum Ausbau gegenüber der Landespolitik zu beziehen, sind nach derzeitiger Einschätzung, Potenziale für eine politischen Entscheidung zur finanziellen Förderung des Ausbaus durch Landesmittel vorhanden.

EU-Sicherheitsvorschriften für den Luftverkehr

Gegenwärtig kann der Verkehrslandeplatz Magdeburg durch den gewerblichen Geschäftsflugverkehr aufgrund der EU-Verordnung Nr. 859/2008 von einer Vielzahl gängiger Geschäftsflugzeugtypen nur eingeschränkt bzw. nicht angeflogen werden. Des Weiteren wird von der EASA angestrebt, die gültigen Sicherheitsbestimmungen für den gewerblichen Luftverkehr auch auf den nichtgewerblichen Luftverkehr auszuweiten. Infolgedessen könnte der Verkehrslandeplatz Magdeburg durch den nichtgewerblichen Geschäftsflug- und Werkverkehr ebenfalls nur noch eingeschränkt bzw. nicht mehr genutzt werden. Gemäß einer vorliegenden Stellungnahme des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr vom 16.11.2012 sollen die Sicherheitsbestimmungen für den nichtgewerblichen Geschäftsflugverkehr voraussichtlich 2013/2014 in Kraft treten.

Bedeutung des Verkehrslandeplatzes für den Wirtschaftsstandort Magdeburg

- Eine Reihe von Magdeburger Unternehmen einschließlich des nahen Umfelds nutzen den Verkehrslandeplatz Magdeburg für den Geschäftsflugverkehr und eine Anzahl weiterer Unternehmen hat ein deutliches Interesse an einer zukünftigen Nutzung des Verkehrslandeplatzes formuliert.
- Perspektivisch sehen nahezu $\frac{1}{4}$ der befragten Unternehmen Potenziale für eine steigende Nutzung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg.
- Adäquate infrastrukturelle Voraussetzungen für den Geschäftsflugverkehr am Verkehrslandeplatz Magdeburg sehen ca. ein Drittel der befragten Unternehmen als wichtig bis sehr wichtig für die zukünftige Entwicklung des eigenen Unternehmens an.
- Annähernd jedes zweite befragte Unternehmen misst dem Erhalt bzw. einem an den Sicherheitsvorschriften der EU orientierten Ausbau des Verkehrslandeplatzes Magdeburg eine wichtige bis sehr wichtige Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Region bei.
- Bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist der Anflug des Verkehrslandeplatzes Magdeburg mit gängigen Flugzeugmustern im Rahmen der gewerblichen Geschäftsflüge der Unternehmen aufgrund der EU-Flugbetriebsvorschriften nur eingeschränkt bzw. nicht möglich.
- Eine Reihe der gegenwärtig von den Unternehmen verwendeten Geschäftsfieger im nichtgewerblichen Geschäftsflugverkehrs (Werkverkehr) könnten aufgrund der zukünftigen EU-Richtlinie nur eingeschränkt bzw. nicht mehr eingesetzt werden.
- Anfragen ansässiger Unternehmen für Geschäftsflüge vom Verkehrslandeplatz Magdeburg aus können von gewerblichen Luftfahrtunternehmen aufgrund der Sicherheitsbestimmungen zur erforderlichen Landebahnlänge vielfach nicht bedient werden.

Auswirkungen der Lärmbeeinträchtigungen auf die Wohnbevölkerung

Lärmbeeinträchtigungen für die Wohnbevölkerung in den südlichen Stadtteilen Westerhüsen und Salbke können durch eine Verlängerung der Start- und Landebahn deutlich reduziert werden. Dies wird durch eine Verlegung der Platzrunde um 1.000 m in Richtung Westen über nichtbewohntes Gebiet erreicht. Durch die geänderte Platzrunde sowie größere Überflughöhen im Rahmen der Start- und Landeanflüge ergibt sich eine Reduzierung der Lärmbeeinträchtigungen für die ansässige Bevölkerung. Dieser positive Effekt kann insbesondere im nichtgewerblichen Luftverkehr (Sport, Freizeitflüge) und damit für den Großteil der Flugbewegungen (ca. 90 Prozent) und den damit einhergehenden Lärmbelastungen erzielt werden. Der Ausbau des Verkehrslandeplatzes zielt auf die Erhaltung des Status Quo ab. Die Verlängerung der Landebahn soll dazu dienen, dass die Flugzeuge des Geschäftsflugverkehrs auch weiterhin Magdeburg anfliegen können. Insofern wird auch weiterhin kein Linienverkehr bzw. Charterverkehr zu einer steigenden Lärmbelastung führen, so dass die Verlängerung der Start- und Landebahn im Ergebnis zur Entlastung der anliegenden Wohngebiete betragen kann.

II. Hintergrund und Aufgabenstellung

Das Dezernat für Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit wurde vom Oberbürgermeister auf der Grundlage des Beschlusses des Stadtrates vom 06.09.2012 (s. o.) federführend unter Beteiligung der Flughafen Magdeburg GmbH und der FMB

Flugplatz Magdeburg Betriebsgesellschaft mbH sowie weiterer beteiligter Stellen der Stadtverwaltung mit der Erarbeitung einer gemeinsamen Stellungnahme zur Entwicklung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg beauftragt.

Ziel der Stellungnahme soll sein, eine Aussage zur Notwendigkeit einer Verlängerung der Start- und Landebahn aufgrund des Europäischen Gemeinschaftsrechts und den daraus resultierenden Sicherheitsvorschriften zu treffen und die derzeitigen Rahmenbedingungen (Finanzierung, Kosten und Fortbestand Planfeststellungsbeschlusses vom 10.02.2000) für eine Realisierung des Vorhabens zu prüfen.

Zusammenfassend wurden nachfolgende Arbeitsfelder für die Erarbeitung der Stellungnahme definiert:

1. Prüfung zum Fortbestand des Planfeststellungsbeschlusses vom 10.02.2000 zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Magdeburg sowie Verlegung der B 71/L 50.
2. Erarbeitung einer aktualisierten Kostenschätzung für die Verlängerung der Start- und Landebahn inkl. Verlegung der B 71/L 50.
3. Erörterung potenzieller Finanzierungsquellen für den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Magdeburg.
4. Prüfung der Auswirkungen der EU-Verordnung Nr. 859/2008 sowie der in Erarbeitung befindlichen EASA-OPS auf den Geschäfts- und Werkflugverkehr am Verkehrslandeplatz Magdeburg.
5. Evaluation der Bedeutung des Verkehrslandeplatzes für die Magdeburger Unternehmerschaft sowie für den Wirtschaftsstandort Magdeburg.
6. Erläuterungen zu den Auswirkungen des Ausbaus des Verkehrslandeplatzes Magdeburg auf die Wohnbevölkerung.

Nachfolgend werden beginnend mit der Prüfung des Fortbestandes des Planfeststellungsbeschlusses die Ergebnisse des Arbeitsprozesses entsprechend den definierten Arbeitsfeldern chronologisch dargestellt.

1. Prüfung Fortbestand Planfeststellungsbeschluss vom 10.02.2000

Auf Antrag der Flughafen Magdeburg GmbH vom 20.01.1998 erging am 10.02.2000 durch das Regierungspräsidium Magdeburg als zuständige Luftverkehrsbehörde der Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Magdeburg mit Verlegung der B 71/L 50. Planfestgestellt wurden die Verlängerung der Start- und Landebahn nach Westen auf eine Gesamtlänge von 1.800 m, die Verbreiterung der Start- und Landebahn von 30 m auf 45 m, der Ausbau der flugplatzspezifischen Anlagen und Ausstattungen sowie die Verlegung der B 71/L 50.

Zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses galt nach § 75 Abs. 4 VwVfG LSA, dass der Planfeststellungsbeschluss außer Kraft tritt, wenn mit seiner Durchführung nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen wurde. Mit dem Ziel, zu prüfen, ob der Planfeststellungsbeschluss vom 10.02.2000 mit Ablauf der Fünf-Jahres-Frist des § 75 Abs. 4 VwVfG LSA am 10.06.2005 außer Kraft getreten ist, wurden die Rechtsanwälte Dolde & Partner mit der Erstellung einer gutachterlichen Stellungnahme beauftragt. Im Ergebnis des Gutachtens der Rechtsanwälte Dolde &

Partner vom 02. Februar 2007 wurde der Fortbestand des Planfeststellungsschlusses insbesondere aufgrund der bereits durchgeführten Baumaßnahmen und des realisierten Grunderwerbs bestätigt.

Im Rahmen der aktuellen Prüfung des Planfeststellungsbeschlusses wurde der Landeshauptstadt Magdeburg am 25.10.2012 auf Nachfrage vom Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt mitgeteilt, dass der Fortbestand des Planfeststellungsbeschlusses summarisch geprüft wurde und nunmehr insbesondere auch vor dem Hintergrund des Gutachtens der Rechtsanwälte Dolde & Partner (02/2007) von einer Fortgeltung ausgegangen werde. Das Ergebnis bei einer offiziellen Prüfung sei allerdings offen. Für den Fall, dass die Landeshauptstadt Magdeburg eine Prüfung durch das Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt beantrage, solle eine eigene Prüfung der Landeshauptstadt Magdeburg vorgelegt und um Bestätigung des Ergebnisses durch das Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt gebeten werden.

Zur Prüfung der Fortgeltung des Planfeststellungsbeschlusses wurde von der Stadtverwaltung (FB 62.32) eine aktuelle Stellungnahme erarbeitet (Stand 22.11.2012). Im Ergebnis der Prüfung wird davon ausgegangen, dass der Planfeststellungsbeschluss Fortgeltung hat. Zur Fristwahrung des PFB im Sinne des § 45 Abs. 4 VwVfG LSA sind die Durchführung planfestgestellter Baumaßnahmen sowie die diversen Grundstücksankäufe der Flughafen Magdeburg GmbH geeignet und stellen eine nach außen erkennbare Tätigkeit zur planmäßigen Verwirklichung des Vorhabens dar. Folgende Baumaßnahmen wurden bisher zur Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses realisiert:

- Ausweisung einer Freifläche in der Abmessung 150 m X 300 m am Bahnende Piste 09 (01/2001-02/2002),
- Errichtung einer Feuerwehrezufahrt mit Schiebetor als direkte Zufahrt zu den Flugbetriebsflächen (02/2001-09/2001),
- Bau der Kontroll- und Wartungsstraße Anflug 27 (08/2004-11/2004),
- Neubau eines Hubschrauberhangars mit sich anschließendem Büro- und Werkstattkomplex für die Polizeihubschrauberstaffel des Landes Sachsen-Anhalt (07/2010-01/2011),
- Neubau einer Feuerwehrgarage (11/2011-12/2011).

Im Zuge des Neubaus der Polizeihubschrauberstaffel wurde von der Flugplatz Magdeburg Betriebsgesellschaft mbH beim Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt ein Antrag auf Genehmigung des Neubaus gem. § 76 Abs. 2 VwVfG i. V. m. § 8 Abs. 3 LuftVG gestellt. Mit Bescheid vom 29.05.2009 erteilte das Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt die Genehmigung für den beantragten Neubau. Da mit dem Vorhaben nur eine unwesentliche Änderung i. S. d. § 8 Abs. 3 LuftVG des Planfeststellungsbeschlusses vom 10.02.2000 bestand, war eine Änderung des vorgenannten Beschlusses nicht notwendig. Durch den Bescheid wird ebenfalls bestätigt, dass das Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt zum Zeitpunkt der Genehmigung von einem Fortbestand des Planfeststellungsbeschlusses ausging.

Darüber hinaus wurden seit Übergabe des Planfeststellungsbeschlusses durch die Flughafen Magdeburg GmbH kontinuierlich Grundstücke mit einer Gesamtfläche von nunmehr 312.603 m² erworben (Schreiben Flugplatz Magdeburg GmbH vom 15.10.2012). Damit hat die Flughafen Magdeburg GmbH zur Fristwahrung des Planfeststellungsbeschlusses sowohl Baumaßnahmen zur Umsetzung der

planfestgestellten Maßnahmen durchgeführt, als auch in erheblichen Umfang Grunderwerb getätigt.

Die Rechtsfolge des Unterbrechens der Durchführungsmaßnahmen für mehr als fünf Jahre ist in der Rechtsprechung umstritten. Teilweise wird die Auffassung vertreten, dass mit Einstellung der Arbeiten an einem Vorhaben die Fünf-Jahres-Frist erneut zu laufen beginne. Da der Grunderwerb durch die Flughafen Magdeburg GmbH bis in das Jahr 2012 hinein laufend fortgesetzt wurde, kommen die Rechtsfolgen einer Unterbrechung der Durchführungsmaßnahmen nicht zum Tragen. Werden zukünftig die Bemühungen um den Grunderwerb eingestellt und keine weiteren Bauarbeiten durchgeführt, könnte die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis kommen, dass die Voraussetzungen für die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses nach § 77 Satz 1 VwVfG LSA vorliegen.

Eine Bestätigung des Prüfungsergebnisses der Landeshauptstadt Magdeburg (FB 62.32) vom 22.11.2012 durch das Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt wird zum aktuellen Zeitpunkt als nicht zweckführend erachtet und bleibt damit dem weiteren Projektfortschritt vorbehalten.

2. Investitionskosten

Ausgangspunkt der Betrachtung zur Aktualisierung der Investitionskosten für das Gesamtvorhaben bildet die Drucksache 0582/01 „Ausbau des Verkehrslandeplatzes Magdeburg“ der Landeshauptstadt Magdeburg vom 22. Oktober 2001. Hiernach belaufen sich die Gesamtkosten inkl. der Verlegung der B 71/L 50 auf rd. 13,3 Mio. EUR. Die Kosten setzen sich aus den Baukosten für den Ausbau des Verkehrslandeplatzes, der Verlegung der B 71/L 50 sowie den erforderlichen Grunderwerb zusammen. Kosten für Planungsleistungen sowie sonstige Baunebenkosten sind in der vorgenannten Investitionssumme nicht enthalten. Zur Erläuterung des erforderlichen Flächenerwerbs ist als Anlage der Grunderwerbsplan zum Zeitpunkt des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses beigelegt (s. Anlage 1, Grunderwerbsplan).

Grundlage für die **aktualisierte Kostenschätzung (11/2012)** bildet das Kurzgutachten der Stadtverwaltung (FB 62.23) zur Ermittlung des Entschädigungswertes von Ankaufsflächen zur Verlegung der B 71/L 50 vom 14.11.2012. Hiernach belaufen sich die Grunderwerbskosten für die von der Landeshauptstadt Magdeburg noch zu erwerbenden Flächen auf 75,43 TEUR (inkl. 5 Prozent Grunderwerbsteuer). Die Ermittlung der Grunderwerbskosten basiert auf dem Entschädigungsgutachten, dass zur Kostenermittlung auf den Flächenbedarf entsprechend des geplanten Straßenverlaufs abstellt (s. Anlage 2, Streckenverlauf Umverlegung B 71/L 50).

Mit dem Ausbau bzw. der Verlängerung der Start- und Landebahn ist keine Einführung von Linien- bzw. Charterverkehr mit kostenintensiven Safety- und Security-Maßnahmen geplant. Daher ist der Umfang der Baumaßnahmen des aktuell angestrebten Ausbaustandes nicht mit den planfestgestellten Baumaßnahmen gleich zu stellen. Die Maßnahmen der aktualisierten Kostenschätzung stellen eine Minimalausbauvariante dar, um den gewerblichen und nichtgewerblichen Geschäftsflugverkehr am Verkehrslandeplatz Magdeburg entsprechend der geltenden Flugbetriebsvorschriften der EU weiterhin abwickeln zu können. Mit der Umsetzung der Verlängerung der Start- und Landebahn auf 1.800 m unter Beibehaltung der Breite von 30 m sollen die Voraussetzungen für den qualifizierten Geschäftsreiseflugverkehr geschaffen werden. Aus diesem Grund beauftragte die FMB Flugplatz Magdeburg Betriebsgesellschaft mbH

die Airport Consulting Engineers GmbH mit der Erstellung einer Kostenschätzung für eine Minimalausbauvariante zur Verlängerung der Start- und Landebahn auf 1.800 m, unter Beibehaltung der Breite von 30 m sowie ohne Errichtung eines zusätzlichen Taxiways (s. Anlage 3, Übersichtsplan Minimalausbauvariante 1.800 m).

Im Ergebnis belaufen sich die ermittelten Kosten der Airport Consulting Engineers GmbH für den Tiefbau mit Flächenbefestigung, Markierung, Entwässerung, Errichtung Zaunanlage und Befeuerung auf rd. 3,3 Mio. EUR.

Die aktualisierten Baukosten für die Verlegung der B 71/L 50 basieren auf der DS 0582/01 unter Hinzurechnung von Planungskosten (12 % der Baukosten) und sonstigen Baunebenkosten (5 % der Baukosten) sowie der Fortschreibung der Baukosten anhand des kumulierten Baupreisindizes (2001 bis 2011 = 16,9 %). Kostenreduzierungen für die Verlegung der B 71/L 50 aufgrund der Herabstufung der B 71 zur L 50 sind nicht zu erwarten, da sich die für die Kostenermittlung verwendeten Planungsparameter (Breite, Deckenaufbau etc.) nach der prognostizierten Verkehrsbelastung richten.

Insgesamt belaufen sich die Kosten der aktuellen Schätzung für die Minimalausbauvariante sowie die Verlegung der B 71/L 50 auf rd. **8,32 Mio. EUR** (s. Tabelle 1).

Die **Kostenschätzung (01/2013)** basiert auf die vorhergehenden Erläuterungen zur Minimalausbauvariante, stellt aber auf eine Verlängerung der Start- und Landebahnlänge von nur 1.400 m ab (s. Anlage 5, Übersichtsplan Minimalausbauvariante 1.400 m). Grunderwerbskosten und die Kosten für die Umverlegung der B 71/L 50 fallen in gleicher Höhe an. Im Ergebnis betragen die Investitionskosten für diese Variante rd. **7,96 Mio. EUR** (s. Tabelle 1). Nach Aussage der FMB Flugplatz Magdeburg Betriebsgesellschaft mbH würde eine Verlängerung der Start- und Landebahn auf 1.400 m genügen, um den erhöhten Sicherheitsvorschriften der Europäischen Gemeinschaft im Rahmen der Start- und Landeanflüge des gewerblichen Verkehrs sowie zukünftig des Werkverkehrs Rechnung zu tragen. Mit einer Start- und Landebahnlänge von 1.400 m wären die infrastrukturellen Voraussetzungen für die Starts- bzw. Landungen der einschlägigen Flugzeugtypen des Geschäftsflugverkehrs am Verkehrslandeplatz Magdeburg geschaffen.

In der Tabelle 1 sind zum Vergleich die **fortgeschriebenen Kosten der DS 0582/01** dargestellt. Hierbei wurden die Baukosten anhand der kumulierten Baupreisindizes (2001 bis 2011 = 16,9 %) fortgeschrieben und die bisher nicht berücksichtigten Planungskosten (12 % der Baukosten) sowie sonstige Baunebenkosten (5 % der Baukosten) hinzugerechnet. Daraus ergibt sich für den Ausbau des Verkehrslandeplatzes inkl. der Verlegung der B 71/L 50 ein Investitionsaufwand von rd. 16,9 Mio. EUR.

Tab. 1: Kostenschätzung	DS 0582/01 (10/2001) ³	S/L-Bahn 1.800m (11/2012)	S/L-Bahn 1.400m (01/2013)
Verlängerung Start-und Landebahn	in Tsd. Euro	in Tsd. Euro	in Tsd. Euro
Grunderwerb ¹	3.068,00	301,67	301,67
Baukosten	7.836,98	3.345,00	3.017,11
Baunebenkosten	1.332,29	334,50	301,71
Zwischensumme	12.237,27	3.981,17	3.620,49
Verlegung B 71/ L 50			
Grunderwerb ²	425,00	75,43	75,43
Baukosten	3.645,88	3.645,88	3.645,88
Baunebenkosten	619,80	619,80	619,80
Zwischensumme	4.690,68	4.341,11	4.341,11
<u>Gesamtkosten</u>	<u>16.927,95</u>	<u>8.322,28</u>	<u>7.961,60</u>

¹ Grunderwerb ohne Anwalts- und Notarkosten, Gebühren und Vermessungskosten.

² Grunderwerb ohne Notarkosten, Gebühren und Vermessungskosten.

³ Hierbei wurden die Baukosten anhand der kumulierten Baupreisindizes (2001 bis 2011 = 16,9 %) fortgeschrieben und die bisher nicht berücksichtigten Planungskosten (12 % der Baukosten) sowie sonstige Baunebenkosten (5 % der Baukosten) hinzugerechnet.

Quellen: FMG Flugplatz Magdeburg GmbH, FMB Flugplatz Magdeburg Betriebsgesellschaft mbH; eigene Berechnungen und Darstellung

Die Differenz zwischen den in der Tabelle 1 dargestellten Kostenschätzungen resultiert zum Großteil aus der aktuell geplanten Reduzierung der für den Ausbau des Verkehrslandeplatzes geplanten Baumaßnahmen gegenüber des Gesamtumfangs gemäß Planfeststellungsbeschluss. Die Baumaßnahme der aktuell vorliegenden Kostenschätzungen für die Verlängerung der Start- und Landebahn auf 1.800 m (bzw. 1.400 m) stellt eine Minimalvariante der planfestgestellten Baumaßnahme dar, um die durch die Sicherheitsbestimmungen der Europäischen Gemeinschaft bedingten Nachteile für den Geschäftsflugverkehr auszugleichen. Darüber hinaus sind in den Kostenschätzungen der Varianten 1.800 m und 1.400 m nur die Grunderwerbskosten für die noch durch die Landeshauptstadt Magdeburg zu erwerbenden Flächen und der Grunderwerb der Flughafen Magdeburg GmbH im Rahmen der Minimalausbauvariante dargestellt, wohingegen in der Kostenschätzung DS 0582/01 der Kostenaufwand für den gesamten Grunderwerb aufgeführt wird.

3. Finanzierung

Unter diesem Abschnitt soll herausgearbeitet werden, welche Position die Politik auf der Landesebene Sachsen-Anhalt zur Förderung eines Ausbaus des Verkehrslandeplatzes Magdeburg mit Landesmitteln derzeit bezieht.

Die finanzielle Unterstützung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg durch das Land Sachsen-Anhalt beruht aktuell auf die Gewährung von Fördermitteln des Landes aus dem Förderprogramm „Grundsätze für die Gewährung von Zuschüssen für Investitionen an öffentliche Unternehmen (Flugplätze) in Sachsen-Anhalt“. Im Jahr 2011 wurden die

Maßnahmen Neuanschaffung eines Traktors mit Anbaugeräten, Neubau einer beheizbaren Garage für Rettungsfahrzeuge sowie die Anschaffung einer Böschungsmähereinheit mit Mitteln des Landes von insgesamt 54.275,17 EUR gefördert. Für das Jahr 2012 wurden die Maßnahmen Anschaffung einer Bodenfunkstation sowie die Anschaffung eines Sprachaufzeichnungsgerätes durch die Flugplatz Magdeburg Betriebsgesellschaft mbH angemeldet. Darüber hinaus wurden von der Flugplatz Magdeburg Betriebsgesellschaft mbH im Jahr 2012 Zuwendungen aus dem Förderprogramm „Grundsätze für die Gewährung von Zuschüssen für Investitionen an öffentliche Unternehmen (Flugplätze) für Luftsicherheitsmaßnahmen in Sachsen-Anhalt“ für die Erneuerung der Flugplatzeinfriedung in Höhe von 17.091,00 EUR beantragt. Hierbei handelt es sich um Zuwendungen des Landes unterhalb von 100.000 EUR. Eine Finanzierung der geplanten Verlängerung der Start- und Landebahn ist aus diesen Förderprogrammen nicht abzuleiten.

Das Luftverkehrskonzept (2004) des Landes Sachsen-Anhalt als Bestandteil der Landesentwicklungsplanung weist die Notwendigkeit eines Flugplatzes mit entsprechender Funktion zur Stärkung der Stellung der Landeshauptstadt und der umliegenden Wirtschaftsregion aus. Hierbei gilt die Konzentration auf einen landesbedeutsamen Flugplatz im Großraum Magdeburg dem Standort Cochstedt. Gleichzeitig wird die Notwendigkeit einer Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Magdeburg aufgrund der „Anforderungen der europäischen Flugbetriebsvorschrift für zweimotorige Propellerflugzeuge im gewerblichen Verkehr mit der Größenordnung bis 5.700 kg / 9 Passagiersitze“ anerkannt (Luftverkehrskonzept, S. 11). Unter Ziel 2 des Luftverkehrskonzeptes wird ausgeführt: „Der Neubau bzw. wesentliche Ausbau von Flugplätzen ist nur auf der Basis sorgfältiger Potentialanalysen durchzuführen, es sei denn, dass die Änderung rechtlicher Grundlagen wie z.B. die Einführung neuer Betriebsvorschriften (JAR OPS 1) eine solche Maßnahme erforderlich macht.“ Diese Voraussetzung ist für den Verkehrslandeplatz Magdeburg erfüllt, da die europäischen Flugbetriebsvorschriften dazu führen, dass die vorhandene Start- und Landebahnlänge von 1.000 m für zweimotorige Propellerflugzeuge im gewerblichen Verkehr mit der Größenordnung bis 5.700 kg und 9 Passagiersitze (s. Pkt. 4) nicht ausreichend ist. Dabei ist zu beachten, dass bei Startvorgängen in Richtung Westen (bzw. Landungen aus westlicher Richtung) aufgrund der Mindestüberflughöhe im Bereich der B 71/L 50 ohnehin nur eine Start- und Landebahnlänge von ca. 850 m zur Verfügung steht.

Im Luftverkehrskonzept für Mitteldeutschland aus dem Jahr 2006 wird unter der Leitlinie 4 Verkehrslandeplätze erhalten, ebenfalls der Verkehrslandeplatz Magdeburg als Teil der Daseinsvorsorge zur Absicherung der allgemeinen Luftfahrt und zur Erschließung der Region für den Geschäfts- und Werkverkehr aufgeführt (Luftverkehrskonzept für Mitteldeutschland, S. 15f).

Im Koalitionsvertrag der Landesregierung vom 13.04.2011 wird ebenfalls Stellung zum Verkehrslandeplatz Magdeburg bezogen (Koalitionsvertrag, S. 57): „Das mitteldeutsche Luftverkehrskonzept wird auch vor dem Hintergrund der Entwicklung in der Luftsicherheit überarbeitet. Die Landesregierung unterstützt die Weiterentwicklung des Magdeburger Verkehrslandeplatzes nach europäischen Richtlinien für den qualifizierten Geschäftsflugverkehr.“ In der Kabinettsvorlage vom 07.10.2012 zur auswärtigen Kabinettsitzung der Landesregierung im Rathaus der Landeshauptstadt Magdeburg am 23.10.2012 wird eine Unterstützung der Weiterentwicklung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg nach europäischen Richtlinien für den qualifizierten Geschäftsflugverkehr zugesagt, jedoch die Finanzierung eines Ausbaus mit staatlichen Fördermitteln derzeit abgelehnt. Fördermittel werden nur für Vorhaben bereit gestellt, die einen

nachweisbaren verkehrlichen und wirtschaftlichen Nutzen gewährleisten und dies ist derzeit für den Verkehrslandeplatz Magdeburg nicht erkennbar (Kabinettsvorlage, S. 13).

Im Rahmen von informellen Gesprächen der Geschäftsführer der FMB Flugplatz Magdeburg Betriebsgesellschaft mbH mit verschiedenen Vertretern der Landesregierung Sachsen-Anhalts wurde eine Förderung mit Landesmitteln für den Ausbau des Verkehrslandeplatzes unter der Bedingung in Aussicht gestellt, dass sich die Landeshauptstadt Magdeburg zu dem Ausbau des Verkehrslandeplatzes deutlich positioniert.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass von der Landesregierung der grundsätzliche Bedarf für eine Weiterentwicklung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg aufgrund der europäischen Flugbetriebsvorschriften anerkannt wird. Da derzeit der verkehrliche und wirtschaftliche Nutzen eines Ausbaus für die Landesregierung nicht erkennbar ist, wird einer Unterstützung mit staatlichen Fördergeldern nicht zugestimmt. Gelingt es der Landeshauptstadt Magdeburg den gesamtwirtschaftlichen Nutzen eines Ausbaus des Verkehrslandeplatzes Magdeburg darzustellen und eine eindeutige Position zum Ausbau gegenüber der Landespolitik zu beziehen, erscheinen nach derzeitiger Einschätzung Potenziale für eine politischen Entscheidung zur finanziellen Förderung des Ausbaus des Verkehrslandeplatzes Magdeburg durch Landesmittel vorhanden zu sein. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt werden weitere Initiativen der Landeshauptstadt Magdeburg zur Finanzierung des Ausbaus des Verkehrslandeplatzes Magdeburg gegenüber potenziellen Fördermittelgebern als nicht zweckmäßig erachtet. Im Rahmen der Erarbeitung der Stellungnahme werden die Aktivitäten zur Akquise von Fördermitteln nicht forciert. Infolge des zu erarbeitenden abschließenden Konzeptes muss die Landeshauptstadt Magdeburg einen Standpunkt zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Magdeburg beziehen, um diesen ggf. gegenüber der Landespolitik deutlich zu vertreten.

4. Europäisches Gemeinschaftsrecht für den Luftverkehr

Ausgangspunkt für die geplante Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Magdeburg ist die europäische Flugbetriebsvorschrift **JAR-OPS 1**, die am 01.04.1998 (Luftfahrtunternehmen mit Flugzeugen schwerer als 10.000 kg) bzw. 01.10.1999 (für alle anderen Luftfahrtunternehmen) in Kraft getreten ist. Die Bundesrepublik Deutschland erklärte eine Ausnahmeregelung für die erforderlichen Start- und Landestrecken von Flugzeugen der so genannten Leistungsklasse B (bis 5.700 kg und 9 Passagiersitze). Danach traten die erhöhten Anforderungen erst zum 01. Januar 2005 in Kraft. Der Geltungsbereich für diese Flugbetriebsvorschrift beschränkt sich auf den Betrieb von Zivilflugzeugen zum Zwecke der gewerbsmäßigen Beförderung der Luftfahrtunternehmen mit Hauptniederlassung in einem JAA-Mitgliedsland.

Die **Joint Aviation Authorities (JAA)** waren ein Zusammenschluss der zivilen Luftfahrtbehörden von 34 europäischen Ländern und ein technisches Gremium innerhalb der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz. Sie wurden zum 30. Juni 2009 aufgelöst, wobei die meisten ihrer Aufgaben von der **Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA)** übernommen wurden. Die Länder hatten mit den **Joint Aviation Requirements (JAR)** Vorschriften zur Regelung der Luftfahrt mit dem Ziel hoher Sicherheitsstandards und harmonisierter Regelungen in Europa festgelegt, die von den nationalen Luftfahrtbehörden in innerstaatliches Recht umgesetzt und überwacht

wurden. Bestandteil der JAR waren die Betriebsvorschriften für den gewerblichen Verkehr mit Flugzeugen (JAR-OPS 1). Die JAR-OPS 1 wurde durch die **Verordnung (EG) Nr. 859/2008** vom 20. August 2008 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates in Bezug auf gemeinsame technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den gewerblichen Luftverkehr mit Flächenflugzeugen ersetzt.

Die Erstellung einer Sicherheitsrichtlinie **JAR-OPS II** mit Betriebsvorschriften für den nichtgewerblichen Verkehr mit Flugzeugen ist nicht über den Entwurfsstatus hinaus erfolgt. Die Arbeiten daran sind im Jahr 2004 im Hinblick auf neue Durchführungsbestimmungen im Verantwortungsbereich der EASA ab dem Jahr 2009 eingestellt worden.

Die **Europäische Agentur für Flugsicherheit** (European Aviation Safety Agency, EASA) ist die Flugsicherheitsbehörde der Europäischen Union für die zivile Luftfahrt und wurde am 15. Juli 2002 auf Beschluss (Verordnung (EG) Nr. 1592/2002, Verordnung (EG) Nr. 216/2008) des Europäischen Parlaments und des Rats der Europäischen Union gegründet. Die EASA wird durch einen Exekutivdirektor geleitet, der die Sicherheitsentscheidungen der Behörde trifft. Er wird vom Verwaltungsrat (alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union, die Europäische Kommission sowie Norwegen, Island, Liechtenstein und die Schweiz) unterstützt. Dem Verwaltungsrat ist ein beratendes Gremium („EASA Advisory Board“) beigeordnet, das sich aus Organisationen zusammensetzt, die die Interessen des Flugpersonals, der Hersteller, von gewerblichen und allgemeinen Flugdienstbetreibern, von Schulungsorganisationen und flugbasierenden Sportarten vertreten. Zu den Aufgaben der EASA zählen u. a. die fachliche Beratung der Europäischen Union bei der Erarbeitung neuer Rechtsvorschriften, sowie Umsetzung und Überwachung der Sicherheitsvorschriften in den Mitgliedsstaaten.

Im Rahmen der JAR-OPS 1 bzw. der Verordnung (EG) 859/2008 sind Sicherheitszuschläge für Flugzeuge der Flugleistungsklasse B (Flugzeuge mit Propellerantrieb, max. Fluggastsitzanzahl 9 und höchstzulässige Startmasse max. 5.700 kg) bei der Berechnung der notwendigen Start- und Landebahnlängen zu berücksichtigen. Soweit es sich um Start- und Landevorgänge handelt sind hierdurch die Verkehrslandeplätze als Anbieter der Verkehrsinfrastruktur durch die Vorhaltung ausreichend langer Pisten direkt betroffen. Flugzeuge der Flugleistungsklasse B werden häufig im gewerblichen Taxiverkehr (Geschäftsverkehr) sowie Werkverkehr eingesetzt.

Die vorgenannte Verordnung zielt auf den gewerblichen Luftverkehr ab und führt insoweit zu höheren Sicherheitsbestimmungen für den gewerblichen Geschäftsflugverkehr am Verkehrslandeplatz Magdeburg. Hierzu liegen der Landeshauptstadt Magdeburg Schreiben der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen ADV sowie der FMB Flugplatz Magdeburg Betriebsgesellschaft mbH vor, aus denen hervorgeht, dass aufgrund der vorhandenen Start- und Landebahnlänge von 1.000 m die für den Geschäftsverkehr charakteristischen Flugzeugtypen nicht mehr den Verkehrslandeplatz Magdeburg anfliegen können. Im Schreiben der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) vom 07.06.2000 an die Flughafen Magdeburg GmbH wird festgehalten: „Soweit es sich um Start- und Landevorgänge handelt, sind von den JAR-OPS-Bestimmungen mittelbar auch Flugplätze betroffen, die ja ausreichend lange Pisten vorhalten müssen. ADV-Analysen haben in diesem Zusammenhang eine Problemgruppe von Flugzeugmustern ausgemacht, die gegenüber in Deutschland bislang geltendem Recht längere Start- und Landestrecken benötigen. Es handelt sich dabei um zweimotorige Flugzeuge mit Propellerantrieb und zulässigen Startmassen von höchstens 5.700 kg, wie sie im Taxiverkehr häufig eingesetzt werden. Ohne Einbußen an Belastung und/oder

Reichweite benötigen gängige Muster dieser Gruppe je nach Witterungsbedingungen Pistenlängen bis zu etwa 1.700 m.“

Des Weiteren gibt es Bestrebungen der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA), wonach weitere Sicherheitsbestimmungen für den nichtgewerblichen Luftverkehr geplant sind, welche wie schon für den gewerblichen Luftverkehr zur Verlängerung der erforderlichen Start- und Landestrecken für Flugzeuge der Flugleistungsklasse B führen sollen. Zusätzlich zu dem gewerblichen Geschäftsflugverkehr könnte dann der nichtgewerbliche Werkflugverkehr ebenfalls nur noch eingeschränkt den Verkehrslandeplatz Magdeburg anfliegen.

Zur Erarbeitung des vorliegenden Berichts wurde ein Fragenkatalog zum Thema Auswirkungen des Europäischen Gemeinschaftsrechts auf den Luftverkehr bzw. auf die Luftverkehrsinfrastruktur an das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt mit der Bitte um Stellungnahme übermittelt. In der schriftlichen Stellungnahme des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt vom 16.11.2012 werden die höheren Sicherheitsanforderungen und die damit einhergehenden längeren Start- und Landebahnstrecken für den gewerblichen Verkehr grundsätzlich bestätigt. Hinsichtlich der Anforderungen an den nichtgewerblichen Verkehr wird darauf verwiesen, dass diese in den zukünftigen EASA-Regularien unter Regulation (EC) 216/2008 festgeschrieben werden. Dieser untergeordnet ist die EASA „Air-Operations-Regulation“ (Regulation (EU) 965/2012) mit den relevanten Annexen VI, VII und VIII, den Part-NCC (Non-Commercial Operations with Complex Motor-Powered Aircraft), Part-NCO (Non-Commercial Operations with Other-Than-Complex Motor-Powered-Aircraft) und Part-SPO (Specialised Operations). Die Verordnung (EU) 965/2012 der Kommission vom 05.10.2012 ist am 28. Oktober 2012 nur für die Annexe I bis IV, d.h. Part-ARO (Authority Requirements for Air Operations), Part-ORO (Organisation Requirements for Air Operations), Part-CAT (Commercial Air Transport Operations) und Part-SPA (Operations Requiring Specific Approvals) in Kraft getreten. Um den Luftfahrtunternehmen die Möglichkeit zu geben in einem angemessenen Zeitrahmen die neuen Vorschriften zu implementieren, hat Deutschland die Option ausgeübt, die Einführung der Regularien um zwei Jahre zu verschieben. Damit tritt die Verordnung (EU) 965/2012 in Deutschland erst zum 28.10.2014 in Kraft. Die für den nichtgewerblichen Luftverkehr relevanten Annexe VI, VII und VIII werden voraussichtlich erst in 2 bis 2½ Jahren in Kraft treten. Die Sicherheitszuschläge für die Start- und Landebahnstrecken des nichtgewerblichen Luftverkehrs werden sich hierbei an denen des gewerblichen Luftverkehrs orientieren.

Abschließend ist festzustellen, dass sich die bereits in Kraft getretenen sowie die unmittelbar vor der Einführung befindenden Flugbetriebsvorschriften der Europäischen Union, soweit es sich um die Start- und Landevorgänge der Luftfahrtunternehmen handelt, auf die Anbieter der Luftverkehrsinfrastruktur (Verkehrslandeplatz) auswirken. Die bereits gültigen Sicherheitsbestimmungen des gewerblichen Luftverkehrs werden voraussichtlich auch für den nichtgewerblichen eintreten. Hieraus resultiert für die gängigen Flugzeugmuster des Geschäftsreise- und Werkverkehrs der Bedarf an längeren Start- und Landebahnen (s.o.). Aufgrund der vorgenannten rechtlichen Rahmenbedingungen für den Luftverkehr haben die in der Tabelle 2 aufgeführten Verkehrslandeplätze (Flughäfen) in Deutschland eine Verlängerung der Start- und Landebahnen realisiert.

Eine Notwendigkeit zur Verlängerung der Start- und Landebahn lässt sich jedoch nur anhand des tatsächlichen Bedarfs, der derzeitigen sowie prognostizierten Inanspruchnahme durch die Unternehmen der Region sowie des gegenwärtigen und

zukünftig zu erwartenden Flugzeugmixes am Verkehrslandeplatz Magdeburg begründen. Dies ist Gegenstand der Auswertungen zur Bedeutung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg für die regionale Wirtschaft im nächsten Abschnitt.

Tab. 2: Ausbau von Verkehrslandeplätzen/Flughäfen in Deutschland

Verkehrslandeplatz/Flughafen	Bundesland	Maße SLB in Meter (neu) ¹
Flughafen Braunschweig	Niedersachsen	2.300x45
VLP Schwäbisch-Hall	Baden-Württemberg	1.540x30
VLP Allendorf-Eder	Hessen	1.240x30
VLP Stadtlohn-Vreden	Nordrhein Westfalen	1.240x30
VLP Bielefeld	Nordrhein Westfalen	1.256x20
VLP Donaueschingen-Villingen	Baden-Württemberg	1.290x30
VLP Freiburg	Baden-Württemberg	1.400x30
VLP Schönhagen	Brandenburg	1.510x23
VLP Reichelsheim	Hessen	1.300x23
VLP Frankfurt-Egelsbach	Hessen	1.400x25
VLP Hassfurt-Schweinfurt	Bayern	1.100x20
VLP Niederstetten	Baden-Württemberg	1.012x30
VLP Siegerland	Nordrhein Westfalen	1.620x30
VLP Speyer	Rheinland-Pfalz	1.677x30
VLP Augsburg	Bayern	1.594x30

¹ Länge x Breite der Start- und Landebahnen nach realisiertem Ausbau.

Quelle: FMB Flugplatz Magdeburg Betriebsgesellschaft mbH; eigene Darstellung

5. Bedeutung des Verkehrslandeplatzes für die Magdeburger Unternehmen sowie für den Wirtschaftsstandort Magdeburg

In den vergangenen Jahrzehnten konnte eine fortwährende Internationalisierung der Handelsverflechtungen festgestellt werden. Diese Zunahme internationaler Wirtschaftsaktivitäten kann auch für die Unternehmen des Wirtschaftsstandortes Magdeburg konstatiert werden. Die zunehmenden Außenhandelsaktivitäten implizieren eine stark steigende internationale Mobilität im Personen- und im Frachtverkehr. Ein wachsender Teil dieser internationalen Mobilität wird auf dem Luftweg abgewickelt. Infolgedessen hat das weltweite Luftverkehrsaufkommen in den zurückliegenden Jahren stark zugenommen, was sich in ähnlich positiver Tendenz auch in Zukunft fortsetzen wird. International ausgerichtete Unternehmen wickeln überwiegend Geschäftsreisen sowie den Frachtverkehr aufgrund der schnellen Erreichbarkeit europäischer und interkontinentaler Ziele über den Luftweg ab. Trotz der gegebenen Möglichkeiten moderner Informations- und Kommunikationstechnologien kann im Kontext der fortschreitenden Internationalisierung von einer zunehmenden Wichtigkeit,

Termine mit Interaktionspartnern entfernter Wirtschaftsstandorte unverzüglich realisieren zu können, ausgegangen werden. Genau diesen Anforderungen international tätiger Unternehmen an den Wirtschaftsstandort kann durch die Bereitstellung einer geeigneten Luftverkehrsanbindung entsprochen werden.

Daher ist die Luftverkehrsanbindung einer Region von regionalökonomischer Bedeutung. Hierbei spielt die Bereitstellung einer geeigneten Infrastrukturanlage für den Luftverkehr zum einen als Wirtschaftsfaktor (Produktion) für ansässige Unternehmen und zum anderen als Standortfaktor zur Unternehmenssicherung, Erweiterung und – neuansiedlung eine wichtige Rolle. Neben den regionalen Luftverkehrsbedürfnissen aus den Bereichen Freizeit/Sport, hoheitliche Aufgaben und Ambulanz muss der Luftverkehrsbedarf der regionalen Wirtschaft (Business Aviation) im Sinne der regionalen Daseinsvorsorge befriedigt werden. Für den Verkehrslandeplatz Magdeburg bedeutet das, eine ausreichende Luftverkehrsinfrastrukturanlage zur Verfügung zu stellen, die den zukünftigen Anforderungen des Geschäftsreise- und Werkverkehrs gerecht wird.

Die Bedeutung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg für die regionale Wirtschaft wird im Folgenden analog der o. g. regionalökonomischen Bedeutung durch die Betrachtung des Verkehrslandeplatzes als Wirtschaftsfaktor (Produktionsstandort) sowie als Standortfaktor analysiert. Als Wirtschaftsfaktor ist der Verkehrslandeplatz Magdeburg u. a. für die am Standort ansässigen Unternehmen von besonderer Bedeutung. Hierzu wird analysiert, wie sich die Beibehaltung der jetzigen Start- und Landebahnlänge auf die vom Verkehrslandeplatz Magdeburg aus operierenden Unternehmen auswirkt. Dies betrifft neben den bereits genannten Unternehmen die nicht am Verkehrslandeplatz stationierten Luftfahrtunternehmen. Hierzu wurden der Landeshauptstadt Magdeburg Stellungnahmen der Unternehmen zum Flugbetrieb, Flugzeugmuster und benötigten Landebahnlängen sowie Flugstatistiken zu den Flugbewegungen in den Jahren 2009-2012 durch die FMB Flugplatz Magdeburg Betriebsgesellschaft mbH zur Verfügung gestellt.

Zur Bedeutung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg als Standortfaktor der regionalen Wirtschaft wurde vom Dezernat für Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit weiterhin untersucht, wie die Magdeburger Unternehmen die Luftverkehrsanbindung und deren Bedeutung für die eigene Geschäftstätigkeit sowie für den Wirtschaftsstandort bewerten und inwieweit der Verkehrslandeplatz Magdeburg gegenwärtig bzw. zukünftig zur Abwicklung des Geschäftsreiseverkehrs genutzt wird. Hierzu wurden Unternehmen schriftlich befragt und ergänzende Gespräche geführt.

Im ersten Unterabschnitt erfolgt die Zusammenfassung der Ergebnisse der Unternehmensbefragungen. Insbesondere werden in tabellarischer Form die derzeitigen Nutzer des Verkehrslandeplatzes Magdeburg mit Darstellung der Häufigkeit der Nutzungen dargestellt. Ergänzend werden Unternehmen aufgeführt, die aktuell den Verkehrslandeplatz nicht für den Geschäftsflugverkehr nutzen, jedoch perspektivisch eine Verbesserung der Anbindung des Standortes durch den Luftverkehr befürworten. Des Weiteren werden unter Punkt 5.2 die Ergebnisse der Befragung von Luftfahrtunternehmen bzgl. der Auswirkungen der Beibehaltung der derzeitigen Start- und Landebahnlängen vorgestellt. Anschließend wird im Unterabschnitt 5.3 die Flugstatistik der FMB Flugplatz Magdeburg Betriebsgesellschaft mbH für die Jahre 2009 bis 2012 ausgewertet. Abschließend wird kurz auf die Alternative Airport Magdeburg Cochstedt International eingegangen.

5.1 Unternehmensbefragung zur Bedeutung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg für die regionale Wirtschaft

Um die unternehmerischen Belange und Interessen zur Bedeutung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg für die Wirtschaftsakteure vor Ort im richtigen Maße einschätzen zu können, wurde vom Dezernat für Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit eine schriftliche Unternehmensbefragung durchgeführt. Ziel der Befragung von Magdeburger Unternehmen (einschließlich Unternehmen mit Standorten in Barleben und Osterweddingen/Sülzetal) war es, aktuelle Nutzer des Verkehrslandeplatzes zu identifizieren sowie Bewertungen zur zukünftigen Nutzung der Unternehmen und damit zu den Potenzialen des Verkehrslandeplatzes als Start- und Landeplatz für den Geschäftsflugverkehr zu erhalten. Des Weiteren wurde um die Einschätzung der Bedeutung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg für die eigene Geschäftstätigkeit sowie für den Wirtschaftsstandort als Ganzes gebeten. Daraus ableitend soll ein grundsätzlicher Bedarf für eine Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Magdeburg geprüft bzw. die Bedeutung der Luftverkehrsanbindung durch den Verkehrslandeplatz Magdeburg als Standortfaktor für den Wirtschaftsraum Magdeburg bewertet werden. Die Unternehmensbefragung stellt keine repräsentative Umfrage im Sinne der methodischen Vorgehensweise bei statistischen Erhebungen dar. Bei den befragten Unternehmen handelt es sich nicht um eine Zufallsstichprobe aus der Grundgesamtheit der Magdeburger Unternehmerschaft. Zur Befragung wurden zum Großteil Unternehmen angeschrieben, die aufgrund ihrer geschäftlichen Ausrichtung bzw. Branche einen hohen Exportanteil und damit einen großen geografischen Tätigkeitsradius aufweisen. Darüber hinaus wurden überwiegend Unternehmen angeschrieben, die die Schwerpunktbranchen der Landeshauptstadt Magdeburg repräsentieren. Bspw. können rd. ein Drittel der befragten Unternehmen dem Maschinen- und Anlagenbau zugeordnet werden.

Die Unternehmensumfrage wurde als anonyme schriftliche Befragung durchgeführt (s. Anlage 6, Auswertung Unternehmensbefragungen). Hierzu wurde an 140 Unternehmen des Wirtschaftsstandortes Magdeburg ein dreiseitiger Fragebogen versandt. Bis Ende Januar 2013 gingen 76 Fragebögen auf dem Postweg oder per Email bzw. Fax beim Dezernat für Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit ein. Dies stellt eine für schriftliche Umfragen außergewöhnlich hohe Rücklaufquote von 54 Prozent dar. Allein die Tatsache, dass sich über die Hälfte der angeschriebenen Unternehmen die Zeit für die Beantwortung und Rücksendung des Fragebogens genommen haben, spiegelt unabhängig von den jeweils eingenommenen Positionen die Aktualität des Themas bei der Magdeburger Unternehmerschaft wieder. Nach Plausibilitätsprüfung konnten schließlich 72 Fragebögen aus dem Rücklauf zur Auswertung herangezogen werden. Die zentralen Punkte der Auswertung der Unternehmensbefragung sind im anschließenden Textfeld dargestellt.

Kernaussagen der Unternehmensbefragung

- Eine Vielzahl Magdeburger Unternehmen ist im Export- und Importgeschäft aktiv. Beinahe zwei Drittel der befragten Unternehmen geben Aktivitäten im Außenhandel an. Die Handelsverflechtungen konzentrieren sich hierbei schwerpunktmäßig auf den europäischen Raum.
- Im Gegensatz zu den Verkehrsträgern Straße und Schifffahrt wird die Anbindung der Landeshauptstadt Magdeburg durch den Schiene- und Luftverkehr von annähernd der Hälfte der befragten Unternehmen als stark verbesserungswürdig beurteilt.

- Der Luftweg ist für den Geschäftsreiseverkehr der ansässigen Unternehmen neben den Verkehrsträgern Straße und Schiene von großer Bedeutung. Immerhin ein Drittel der befragten Unternehmen wickeln per Flugzeug mehr als $\frac{1}{4}$ ihres Geschäftsreiseaufkommens ab. Insgesamt nutzen im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit $\frac{3}{4}$ der befragten Unternehmen den Luftverkehr.
- Die Nutzung des Linienflugangebots der Verkehrsflughäfen Berlin, Hannover und Leipzig/Halle stellt das mehrheitliche Charakteristikum für den Geschäftsflugverkehr der Magdeburger Unternehmen dar.
- Zielregionen für die Geschäftsflüge der befragten Unternehmen sind in Übereinstimmung mit den Handelsverflechtungen überwiegend innerhalb Europas zu finden.
- In den zurückliegenden drei Jahren wurde der Verkehrslandeplatz Magdeburg von 10 der befragten Unternehmen genutzt.
- Perspektivisch sehen nahezu $\frac{1}{4}$ der befragten Unternehmen Potenziale für eine steigende Nutzung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg.
- Adäquate infrastrukturelle Voraussetzungen für den Geschäftsflugverkehr am Verkehrslandeplatz Magdeburg sehen ca. ein Drittel der befragten Unternehmen als wichtig bis sehr wichtig für die zukünftige Entwicklung des Unternehmens an.
- Annähernd jedes zweite befragte Unternehmen misst dem Erhalt bzw. einem an den Sicherheitsvorschriften der EASA orientierten Ausbau des Verkehrslandeplatzes Magdeburg eine wichtige bis sehr wichtige Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Region bei.

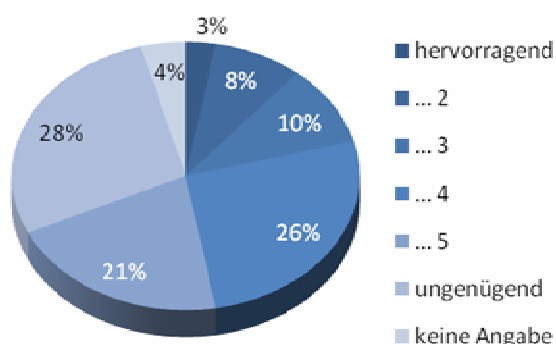
Im Folgenden werden die Ergebnisse der Umfrage kurz erläutert sowie die prägnantesten Aussagen zur Veranschaulichung grafisch dargestellt. Die ausführliche Auswertung zu den einzelnen Fragen der Umfrage in tabellarischer Form sowie anhand von Diagrammen ist der Anlage zu entnehmen (s. Anlage 6, Auswertung Unternehmensbefragungen).

Die Konzentration der Befragung auf europaweit bzw. weltweit tätige Unternehmen spiegelt sich in der erheblichen Exportorientierung der befragten Unternehmen wieder. Über $\frac{3}{4}$ der antwortenden Unternehmen sind im Export tätig oder können sich zukünftig Exportaktivitäten vorstellen. Etwa $\frac{3}{4}$ der befragten Unternehmen gaben an, in den letzten drei Jahren für den Geschäftsreiseverkehr der Betriebsstätte den Luftverkehr genutzt zu haben. Da die international verflochtenen Unternehmen für ihre Geschäftsreisen auf den Luftverkehr angewiesen sind, wird von knapp einem Drittel der Unternehmen die Bedeutung des Luftverkehrs für den Geschäftsreiseverkehr als wichtig bzw. sehr wichtig bewertet. Gleichzeitig wird die Qualität der Verkehrsanbindung Magdeburgs durch den Luftverkehr von der Hälfte der Unternehmen als schlecht bzw. ungenügend eingestuft (s. Abbildung 1). In der Abbildung 1 wird anhand der Diagramme dargestellt, wie die Unternehmen die Qualität der Verkehrsanbindung (Luftverkehr/ Schienenverkehr) bewerten und von welcher Wichtigkeit der Verkehrsträger für den eigenen Geschäftsverkehr ist. Die Diagramme verdeutlichen die Diskrepanz zwischen der qualitativen Einschätzung der Verkehrsanbindung und der Bedeutung des Verkehrsträgers für die Geschäftstätigkeit des Unternehmens sowohl für den Luft- als auch für den Schienenverkehr.

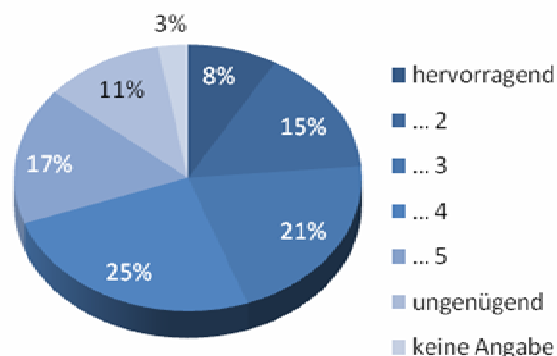
Abb. 1: Gegenüberstellung der Bewertung der vorhandenen Verkehrsanbindungen zur Bedeutung des Verkehrsträgers für den Geschäftsverkehr der Unternehmen (n = 72)

Bewertung ...

Verkehrsanbindung durch Luftverkehr

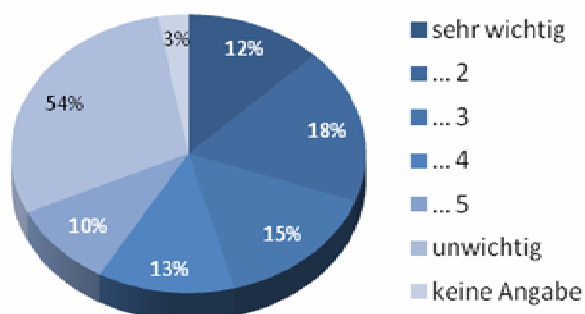


Verkehrsanbindung durch Schienenverkehr

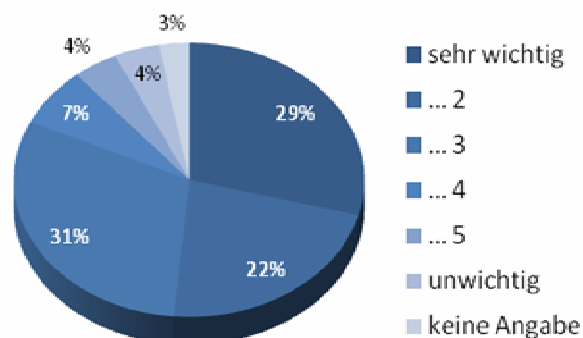


Wichtigkeit für den Geschäftsreiseverkehr ...

Luftverkehr



Schienenverkehr



Quelle: Unternehmensbefragung Dezernat für Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit

Die Verkehrsanbindung durch das Straßennetz des Wirtschaftsstandortes wird von 92 Prozent der Unternehmen als sehr gut bis hervorragend eingeschätzt. Die gleiche Bewertung für die Schienenanbindung fällt mit knapp einem Viertel deutlich niedriger aus. Hierbei ist insbesondere die Abkopplung der Landeshauptstadt Magdeburg vom ICE-Netz von Bedeutung. Dies ist auch einer Reihe von schriftlichen Anmerkungen der Befragten auf den zurückgesendeten Fragebögen zu entnehmen. In den persönlichen Gesprächen mit den Unternehmen kam wiederholt zum Ausdruck, dass nicht allein die Abkopplung des Standortes aufgrund der geringeren Reisegeschwindigkeiten ein Problem darstellt, sondern auch die ICE-Anbindung als Imagefaktor für einen modernen Wirtschaftsstandort hierbei eine große Rolle spielt. Für den Geschäftsreiseverkehr der Unternehmen wird der Straßenverkehr mit 93 Prozent und der Schienenverkehr mit 51 Prozent als wichtig bis sehr wichtig benannt. Ausgehend von dieser Betrachtung wird deutlich, dass eine Verbesserung der Anbindung des Wirtschaftsstandortes an den Schienenverkehr als auch an den Luftverkehr im Interesse der Unternehmen liegt.

Hinsichtlich der Bewertung der Luftverkehrsanbindung ist zu beachten, dass es sich hierbei nicht allein um die Anbindung Magdeburgs durch den Verkehrslandeplatz Magdeburg handelt. Vielmehr werden implizit aufgrund der überwiegenden Nutzung des Linienverkehrs für die Geschäftsreisen die Erreichbarkeit und das Angebot der umliegenden Verkehrsflughäfen bewertet. Die Erreichbarkeit der Verkehrsflughäfen ist wiederum von der Verbindungsqualität der Verkehrsträger Schiene und Straße abhängig, wodurch eine Verbesserung der Anbindung des einen Verkehrsträgers (Schiene) unmittelbar Auswirkungen auf die Anbindungsqualität eines anderen Verkehrsträgers (Luftverkehr) beinhaltet. Darüber hinaus konnte in den persönlichen Gesprächen mit Unternehmen entnommen werden, dass das Linienflugangebot der umliegenden Verkehrsflughäfen (Berlin, Hannover und Leipzig/Halle) als ungenügend bewertet wird und daher u. a. die Verkehrsflughäfen in München und Frankfurt am Main in Anspruch genommen werden müssen. Aufgrund der nicht vorhandenen Direktflugangebote der umliegenden Verkehrsflughäfen (Berlin, Hannover, Leipzig/Halle) können die international bedeutsamen Destinationen für Geschäftsflugreisen nur in Verbindung mit aufwendigen Umsteigeprozessen erreicht werden. Dies wiederum unter dem Gesichtspunkt der Erreichbarkeit betrachtet, lässt auf einen weiteren Faktor für die schlechte Bewertung der Luftverkehrsanbindung Magdeburgs durch die Unternehmen schließen. Müssen für internationale Geschäftsflugreisen erst die weiter entfernten Verkehrsflughäfen (bspw. München) mit entsprechenden Angeboten für internationale Linienflüge angeflogen werden, ist dies für die Unternehmen nur unter hohem Zeit- und Organisationsaufwand möglich. Genau dieser enorme Zeit- und Organisationsaufwandes ist ausschlaggebend für die Unternehmen Geschäftsflugreisen im Taxiverkehr bzw. Werkverkehr zu tätigen, denn die Nutzung des individuellen Geschäftsflugverkehrs ist mit einer deutlich geringeren Inanspruchnahme des unternehmerischen Zeitbudgets verbunden. Durch welche Maßnahmen aus Sicht der Unternehmen eine Verbesserung der Luftverkehrsanbindung des Standortes realisiert werden kann, wurde nicht erfasst und kann daher nicht beantwortet werden. Als Startflughäfen für die Geschäftsflüge des Linienverkehrs werden überwiegend die Flughäfen Berlin, Hannover und Leipzig/Halle genutzt, wobei der Linienverkehr für knapp $\frac{3}{4}$ der Unternehmen, die Geschäftsflüge absolvieren, die ausschließlich in Anspruch genommene Luftverkehrsart darstellt.

Die Bedeutsamkeit des Luftverkehrs für den Geschäftsreiseverkehr lässt sich aus der Beantwortung der Fragen zur Anzahl der Geschäftsreisen insgesamt und den Geschäftsreisen per Luftverkehr ablesen. 21 Prozent (bzw. 8 Prozent) der antwortenden Unternehmen nutzen den Luftverkehr für mehr als $\frac{1}{4}$ (bzw. $\frac{1}{2}$) für die Abwicklung des Gesamtaufkommens an Geschäftsreisen. Bezogen auf die Besuche der Betriebsstätten durch Geschäftspartner erhöht sich dieser Anteil leicht auf 22 Prozent (bzw. 11 Prozent). Konkret betrifft das bei einem Gesamtrücklauf von 72 Fragebögen 15 Unternehmen, die mehr als 25 Prozent ihrer Geschäftsreisen auf dem Luftweg tätigen. Geografischer Schwerpunkt der Geschäftsreisetätigkeiten auf dem Luftweg bildet Europa. 69 Prozent der Unternehmen führten im Jahr 2011 zu über 50 Prozent Geschäftsreisen innerhalb dieses Kontinents durch. Wobei die Geschäftsflüge innerhalb Deutschlands ebenfalls berücksichtigt sind. Gleichzeitig beträgt der Anteil der Unternehmen, die mehr als die Hälfte ihrer Geschäftsflüge weltweit tätigen 14 Prozent.

Der Verkehrslandeplatz Magdeburg wurde in den letzten drei Jahren von 10 Unternehmen für Geschäftsflüge/Frachtt Transporte in Anspruch genommen. Hierbei wird von ca. der Hälfte von einer zukünftig steigenden Nutzung des Verkehrslandeplatzes ausgegangen. Von den 60 Unternehmen, die bisher ihre Geschäftsreisen/Frachtt Transporte anderweitig getätigt haben, schätzen 23 Prozent für die Zukunft eine steigende Nachfrage zur Nutzung des Verkehrslandeplatzes

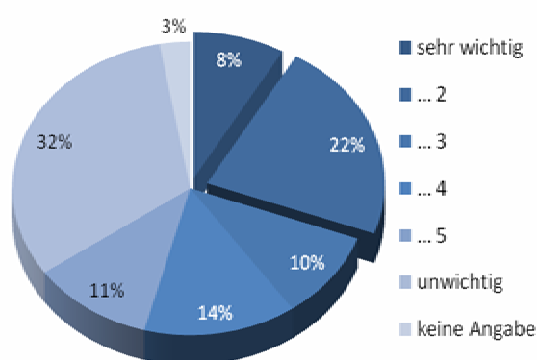
Magdeburg ein. Unabhängig vom Standort der Luftverkehrsanbindung und der gewählten Luftverkehrsart geht beinahe die Hälfte der Unternehmen, die Geschäftsflüge tätigen, von einer perspektivisch ansteigenden Inanspruchnahme des Luftverkehrs aus.

Die Bedeutung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg für die zukünftige Nutzung durch Unternehmen für den Geschäfts- und Werkverkehr zu erhalten bzw. entsprechend der aus der Europäischen Gesetzgebung resultierenden Sicherheitsbestimmungen auszubauen, wurde im Rahmen der Umfrage zweistufig beantwortet. Zum einen richteten sich die Fragen nach der Bedeutung für die eigene Geschäftstätigkeit der Betriebsstätte und zum anderen nach der Bedeutung für die Entwicklung der regionalen Wirtschaft als Ganzes. Ersteres wurde von 30 Prozent und letzteres von knapp der Hälfte der Unternehmen als wichtig bis sehr wichtig beurteilt.

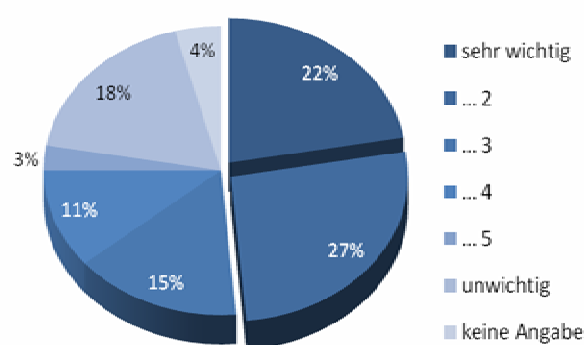
Abbildung 2 gibt die Ergebnisse zu dieser Fragestellung wieder. Gleichwohl die Nutzung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg in den zurückliegenden drei Jahren nur von 10 der befragten Unternehmen bestätigt wird, messen beinahe ein Drittel der Unternehmen dem Verkehrslandeplatz Magdeburg eine wichtige bis sehr wichtige Bedeutung für die Geschäftstätigkeit ihrer Betriebsstätte bei. Als Standortfaktor für die wirtschaftliche Entwicklung der regionalen Wirtschaft ist sogar für nahezu jedes Zweite der befragten Unternehmen die Erhaltung des Verkehrslandeplatzes für den Geschäftsflugverkehr von wichtiger bis sehr wichtiger Bedeutung.

Abb. 2: Wie bewerten Sie die Wichtigkeit, den Verkehrslandeplatz Magdeburg für die zukünftige Nutzung durch den Geschäfts- und Werkverkehr zu erhalten bzw. entsprechend der aus der Europäischen Gesetzgebung resultierenden Sicherheitsbestimmungen auszubauen?

... für die Geschäftstätigkeit Ihrer Betriebsstätte
regionalen Wirtschaft



... für die Entwicklung der
regionalen Wirtschaft



Quelle: Unternehmensbefragung Dezernat für Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit

In Ergänzung zur anonymen Unternehmensbefragung wurden Unternehmen angeschrieben, Einzelgespräche und Telefoninterviews geführt, um konkrete Antworten zur bisherigen sowie perspektivischen Art der Nutzung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg sowie zu den verwendeten Flugzeugmustern zu erhalten. Hierbei wurden nach Rücksprache mit der FMB Flugplatz Magdeburg Betriebsgesellschaft mbH auch

Unternehmen, die bisher nicht bei der Unternehmensbefragung teilgenommen haben, zu ihren aktuellen und zukünftigen Aktivitäten im Zusammenhang mit der Nutzung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg interviewt. Im Ergebnis liegen dem Dezernat für Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit 33 Stellungnahmen (Antwortschreiben der Unternehmen, Gesprächs- / Telefonvermerke und Emails) von Unternehmen vor.

In der Tabelle 3 sind 13 Unternehmen anonymisiert aufgeführt, die in den vergangenen zwei Jahren den Verkehrslandeplatz Magdeburg genutzt haben. Die Anzahl der Nutzungen enthält die eigenen Geschäftsflüge der Unternehmen sowie die Flugbewegungen der Geschäftspartner und Kunden. Fünf der Unternehmen verwenden aktuell einmotorige Flugzeugtypen der F-Klasse (bspw. Pilatus PC 12, Cirrus SR22) die von der neuen EASA-Richtlinie nicht betroffen sind. Davon streben perspektivisch drei Unternehmen aufgrund der größeren Reichweite der Flugzeuge die Anschaffung zweimotoriger bzw. turbinengetriebener Maschinen an, welche nach in Kraft treten der EASA-Richtlinie den Verkehrslandeplatz Magdeburg nicht bzw. nur eingeschränkt nutzen könnten. Für fünf der aufgelisteten Unternehmen würde die Einführung der EASA-Richtlinie bereits jetzt zu Einschränkungen der im Werkverkehr verwendeten Flugzeugtypen (bspw. Cessna Citation, Beechcraft 90 King Air) führen bzw. den Anflug des Verkehrslandeplatzes nicht mehr zulassen.

Tab. 3: Unternehmensübersicht zur Anzahl der Nutzung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg 2011-2012

Unternehmen	Nutzungen (N) Flugbewegungen (F) ¹
Unternehmen A	200 (N)
Unternehmen B	160 (F)
Unternehmen C	150 (N)
Unternehmen D	150 (N)
Unternehmen E	150 (F)
Unternehmen F	120 (N)
Unternehmen G	42 (F)
Unternehmen H	30 (N)
Unternehmen I	25 (N)
Unternehmen J	8 (N)
Unternehmen K	4 (N)
Unternehmen L	1 (N)
Unternehmen M	k. A.

¹ Die Anzahl der Nutzungen bzw. Flugbewegungen bezieht sich auf den Zeitraum 2011-2012. Die Unternehmen differenzierten in der Beantwortung der Frage zur derzeitigen Nutzung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg nach Nutzung und nach der Anzahl von Flugbewegungen. Im Rahmen der statistischen Erfassung wird bei zwei Flugbewegungen (Start-/Landevorgang) von einer Nutzung gesprochen. Die Anzahl der Nutzungen bzw. Flugbewegungen werden in der Tabelle entsprechend der Aussagen der Unternehmen wiedergegeben.

Quelle: Unternehmensbefragung Dezernat für Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit

Die Einschränkungen beziehen sich hierbei auf Wetterabhängigkeiten und der maximalen Zuladung der Maschinen. Zur Berechnung der erforderlichen Start- und Landebahnlänge, die mit der tatsächlich zur Verfügung stehenden Bahnlänge abgeglichen werden muss, werden die Wetterfaktoren (Temperatur, Wind, Luftdruck, etc.) und das Abfluggewicht herangezogen. Dazu kommen noch weitere technische Faktoren. Es kann also sein, dass ein Flugzeugtyp bei günstigen Bedingungen (Wetterfaktoren, Zuladung) starten bzw. landen darf, der Start/Landung bei sich ändernden Witterungsbedingungen oder maximale Auslastung des Flugzeugs jedoch nicht zulässig ist. Für einen wirtschaftlichen Einsatz des Geschäftsflugverkehrs ist von großer Bedeutung, diese Unwägbarkeiten zu vermeiden. Für den gewerblich betriebenen Luftverkehr ist die Nutzung des Verkehrslandeplatzes für verschiedene Flugzeugtypen (bspw. Cessna Citation, Beechcraft 90 King Air) bereits jetzt nur eingeschränkt bzw. nicht möglich. Wollen Magdeburger Unternehmen für Geschäftsflüge im Rahmen des gewerblichen Verkehrs Flugzeuge von Luftfahrtunternehmen chartern, ist die Verfügbarkeit für die vorgenannten Flugzeugtypen aufgrund der kurzen Bahnlänge nicht gegeben.

Unabhängig von der eigenen Nutzung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg für Geschäftsflüge betonen die Unternehmen ihr Interesse, dass Geschäftspartner/Kunden den Verkehrslandeplatz Magdeburg uneingeschränkt nutzen können. Dies bedeutet für den qualifizierten Geschäftsflug- und Werkverkehr die Notwendigkeit zur Vorhaltung einer Luftverkehrsinfrastruktur mit hinreichender Länge der Start- und Landebahn am Standort.

In der Tabelle 4 sind weitere 11 Unternehmen anonymisiert dargestellt, die perspektivisch den Verkehrslandeplatz in Anspruch nehmen möchten. Hierbei besteht neben der uneingeschränkten Nutzung für Taxiflüge der Wunsch nach der Einrichtung eines Zubringerverkehrs zu internationalen Flughäfen mit ihrem vielfältigen Angebot an Linienflügen (insbesondere München und Frankfurt am Main) für die Abwicklung der internationalen Geschäftsflüge. Darüber hinaus besteht das Interesse, durch Linienflugverbindungen vor allem deutsche Großstädte kostengünstig zu erreichen. Der Bedarf zur Nutzung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg mit gecharterten Geschäftsflugzeugen wird aufgrund der deutlich höheren Kosten gegenüber dem Linienverkehr überwiegend als latent eingestuft.

Tab. 4: Interesse an zukünftiger Nutzung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg

Unternehmen	Linienverkehre (L) Taxiflüge (T) ¹
Unternehmen N	L
Unternehmen O	L T
Unternehmen P	L T
Unternehmen Q	L
Unternehmen R	L T
Unternehmen S	L T
Unternehmen T	T
Unternehmen U	T

Unternehmen V	T
Unternehmen W	L
Unternehmen X	L T

- 1 Die Darstellung bezieht sich auf das Interesse der aufgelisteten Unternehmen an der Einrichtung eines Linienverkehrs als Zubringerverkehr zu ausgewählten Flughäfen bzw. deutschen Großstädten oder die Nutzung des Verkehrslandeplatzes für Taxiflüge mit gecharterten Flugzeugen bzw. im Rahmen des Werkverkehrs mit eigenen Flugzeugen.

Quelle: Unternehmensbefragung des Dezernates für Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit

Gleichwohl wird von den Unternehmen politisches Engagement für eine verbesserte Luftverkehrsanbindung des Standortes als ein positives Signal an die regionale Wirtschaft bewertet. Wiederholt wurden im Zusammenhang mit der Anbindung Magdeburgs an den Luftverkehr (aber auch Schienenverkehr) in den Gesprächen auf zukünftige standortpolitische Entscheidungen verwiesen. Für die Entscheidungsfindung spielt die Anbindung des Standortes an die verschiedenen Verkehrsträger eine bedeutende Rolle. Eine sehr gute Anbindung an das überregionale Straßenverkehrsnetz wird hierbei insbesondere für international tätige Unternehmen als nicht ausreichend beurteilt.

5.2 Befragung von ansässigen Unternehmen des luftfahrtaffinen Gewerbes sowie von Luftfahrtunternehmen zu Auswirkungen bei Beibehaltung der derzeitigen Start- und Landebahnlänge

Am Verkehrslandeplatz Magdeburg haben ein Luftfahrtunternehmen sowie ein international operierende Luftbildunternehmen Flugzeuge stationiert. Von diesen Unternehmen liegen dem Dezernat für Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit schriftliche Stellungnahmen vor. Nachfolgend werden die Positionen der vorgenannten Unternehmen erläutert.

Das Luftfahrtunternehmen operiert im Geschäfts- und Ambulanzflugverkehr vom Verkehrslandeplatz Magdeburg aus mit einer Beechcraft 90 King Air und einer Beechcraft 200 Super King Air. Zu den Kunden zählen Politiker, Wirtschaftsvertreter und Personen des öffentlichen Lebens. Neben diesen Geschäftsflügen führt das Unternehmen im Auftrag der Deutschen Stiftung Organtransplantation (DSO) Ambulanzflüge europaweit durch. Diese europaweiten Flüge werden mit Turboprop-Flugzeugen bzw. mit kleinen bis mittleren Jets abgewickelt, da Organe nur sehr begrenzte Zeit transportiert werden dürfen. Für diese Flugzeugtypen ist die aktuelle Start- und Landebahnlänge nicht ausreichend. Die DSO ist von der Bundesärztekammer, der Deutschen Krankenhausgesellschaft und dem GKV-Spitzenverband nach dem Transplantationsgesetz als Koordinierungsstelle beauftragt. Mit Schreiben vom 07.05.2013 unterstützt die DSO ausdrücklich die Ausbaupläne zur Verlängerung der Landebahn am Verkehrslandeplatz Magdeburg. Um zu jedem Zeitpunkt Organ- und Teamtransporte national und internationale durchführen zu können, arbeitet die DSO in der Region Ost mit der dem Luftfahrtunternehmen zusammen. Entnommene Organe können nur eine begrenzte Zeit konserviert werden (z. B. Herz 4 Std., Lunge 6 Std.), daher ist es bei längeren Strecken erforderlich einen Jet einzusetzen. Die Flottenplanung des Unternehmens sieht aufgrund der vorgenannten Nachfrage im Ambulanzflugsegment vor, die Kapazitäten durch die Anschaffung einer Cessna Citation Jet CJ2+ zu vergrößern. Der Betrieb dieser Jets ist momentan in Magdeburg nicht möglich. Durch die Beschränkungen der EASA-Richtlinie würde der Betrieb der Beechcraft 200 Super King Air erheblich eingeschränkt werden, so dass ein neuer Standort gefunden werden müsste. Ebenfalls wäre der Flugbetrieb der

Beechcraft 90 King Air nur noch sehr eingeschränkt möglich. Unter diesen Umständen ist das Unternehmen in der zukünftigen wirtschaftlichen Entwicklung stark eingeschränkt.

Aktuell werden im Rahmen der Bildflüge des international operierenden Luftbildunternehmens Flugzeuge eingesetzt, bei denen die derzeit verfügbare Landestrecke nur begrenzt den Anforderungen entspricht. Aufgrund der gegenwärtigen Start- und Landebahnlänge ist die Erweiterung des Unternehmens mit technisch hochwertig ausgestatteten Flugzeugen nicht möglich. Nach Inkrafttreten der EASA-Richtlinie wird sich diese Situation für das Unternehmen weiter verschärfen.

Die Entwicklung der Flugbewegungen der vorgenannten Unternehmen ist in der Tabelle 5 dargestellt. Im Zeitraum von 2009-2012 wurden insgesamt 1.370 Flugbewegungen durchgeführt. Somit wurden ohne Berücksichtigung der Flugbewegungen durch die Fallschirmspringer (Flugzeugtyp Antonov An-28) und der Ultraleicht- und Segelflüge von den ansässigen Unternehmen rd. 62 Prozent der Flugaktivitäten am Verkehrslandeplatz Magdeburg getätigt.

Tab. 5: Anzahl Flugbewegungen der am Verkehrslandeplatz Magdeburg operierenden Unternehmen 2009-2012

Jahr	Luftfahrtunternehmen	Luftbildunternehmen
2009	130	-
2010	171	18
2011	292	185
2012	403	171
Gesamt	996	374

Quelle: FMB Flugplatz Magdeburg Betriebsgesellschaft mbH; eigene Darstellung

Neben den zwei vorgenannten Unternehmen unterhält darüber hinaus ein Unternehmen einen Werftbetrieb auf dem Verkehrslandeplatz Magdeburg. In Zukunft wird der Kundenkreis für die zweimotorigen Flugzeuge durch die Verschärfung der Flugbetriebsvorschriften weiter eingeschränkt, da der Verkehrslandeplatz nicht angeflogen werden kann. Dies hat unmittelbar negative Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens an diesem Standort.

Im Jahr 2012 wurden von der FMB Flugplatz Magdeburg Betriebsgesellschaft mbH Luftfahrtunternehmen zum Anflug auf den Verkehrslandeplatz Magdeburg bzgl. eingeschränkter Landebahnlänge befragt (s. Tabelle 6). Überwiegend wird durch die aufgeführten Luftfahrtunternehmen der Werkverkehr abgewickelt.

Tab. 6: Ergebnisse zur Umfrage der FMB Flugplatz Magdeburg Betriebsgesellschaft mbH zum Anflug des Verkehrslandeplatzes Magdeburg

Luftfahrtunternehmen	Nutzung bisher bzw. perspektivisch	S-/L-Bahnlänge (min.)
Luftfahrtunternehmen 1	nein	k. A.
Luftfahrtunternehmen 2	ja	1.600 m
Luftfahrtunternehmen 3	nein	1.100 m
Luftfahrtunternehmen 4	ja	1.400 m

Luftfahrtunternehmen 5	ja	1.700 m
Luftfahrtunternehmen 6	ja	1.250 m
Luftfahrtunternehmen 7	ja	1.300 m
Luftfahrtunternehmen 8	ja	1.700 m
Luftfahrtunternehmen 9	ja	k. A.
Luftfahrtunternehmen 10	ja	1.500 m

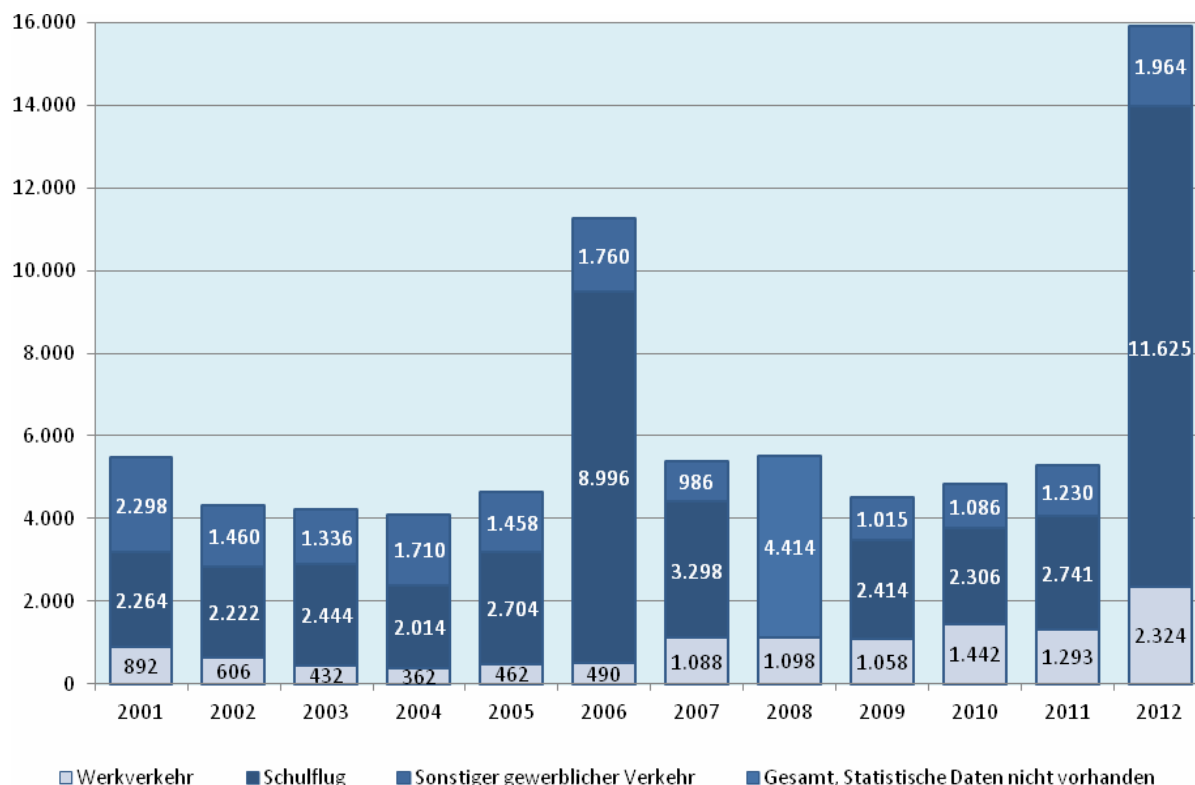
Quelle: FMB Flugplatz Magdeburg Betriebsgesellschaft mbH; eigene Darstellung

Im Ergebnis kann der Verkehrslandeplatz Magdeburg von den genannten Luftfahrtunternehmen nur eingeschränkt bzw. überhaupt nicht angeflogen werden. Aus der Tabelle 6 wird ersichtlich, dass die erforderlichen Mindestlängen für die Start- und Landebahn deutlich über der gegenwärtigen Bahnlänge von 1.000 m liegen. Das Interesse an einer perspektivischen Nutzung der Destination wird jedoch von 8 der 10 Befragten bekundet. Im Rahmen des gewerblichen Luftverkehrs müssen teilweise Nachfragen von Kunden für Geschäftsflüge nach Magdeburg aufgrund der hiesigen Landebahnlänge von den Luftfahrtunternehmen abgelehnt werden.

5.3 Auswertung der Flugstatistik zu den Flugbewegungen am Verkehrslandeplatz Magdeburg

Ausgehend von 26.386 Flugbewegungen im Jahr 2001 hat sich die Anzahl der Flugbewegungen am Verkehrslandeplatz Magdeburg nach zuerst leichtem Rückgang bei ca. 30.000 Flugbewegungen in den Jahren 2009-2011 eingependelt und im Jahr 2012 auf 47.899 gestiegen (s. Anlage 7, Auswertung der Flugstatistik des Verkehrslandeplatzes Magdeburg). Dabei setzt sich die Anzahl der Flugbewegungen aus dem gewerblichen und nichtgewerblichen Motorflug sowie dem Segel- und Ultraleichtflug zusammen. Der *gewerbliche Motorflug* schwankte im Betrachtungszeitraum 2001 und 2012 zwischen rd. 3.500 und 4.500 Flugbewegungen. Ausreißer stellen die Jahre 2006 sowie das zurückliegende Jahr 2012 mit 10.756 bzw. 13.589 Flugbewegungen dar. Ursächlich für diese Zunahme sind die Flugbewegungen des gewerblichen Schulflugs. Ausgehend von 15.338 Flugbewegungen im Jahr 2001 hat sich der *nichtgewerbliche Motorflug* in den Jahren 2009-2011 auf ca. 8.000-9.000 Flugbewegungen stabilisiert. Ausschlaggebend für diese Entwicklung ist der Rückgang der Flugbewegungen des nichtkommerziellen Verkehrs. Jedoch kann für das zurückliegende Jahr eine deutliche Zunahme konstatiert werden. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum haben sich die Flugbewegungen des nichtkommerziellen Verkehrs im Jahr 2012 auf 15.809 nahezu verdoppelt. Im Betrachtungszeitraum sind die Flugbewegungen des Werkverkehrs als Bestandteil des nichtgewerblichen Motorflugverkehrs von 892 Flugbewegungen im Jahr 2001 auf 2.324 im Jahr 2012 deutlich gestiegen. Neben dem Motorflugverkehr sind die Flugbewegungen des Ultraleicht- sowie des Segelflugs von Bedeutung am Verkehrslandeplatz Magdeburg. Im Betrachtungszeitraum haben die Flugbewegungen stark zugenommen und sich im Vergleich zum Ausgangsjahr 2001 bis zum Jahr 2012 beinahe verdreifacht.

Abb. 3: Entwicklung der Flugbewegungen des kommerziellen Luftverkehrs¹ am Verkehrslandeplatz Magdeburg im Zeitraum 2001-2012



1 Unter Flugbewegungen des kommerziellen Luftverkehrs werden alle Start- und Landevorgänge des Werkverkehr, des gewerblichen Schulflugverkehrs sowie des sonstigen gewerblichen Verkehrs (darunter Taxiflüge des Geschäftsflugverkehrs) zusammengefasst.

Quellen:

Im Folgenden werden nur die für den Geschäftsflugverkehr relevanten Flugbewegungen des kommerziellen Flugverkehrs betrachtet. Die Entwicklung der Flugbewegungen des Werkverkehrs, des Schulflugs und des sonstigen gewerblichen Verkehrs, die den kommerziellen Flugverkehr darstellen, kann der Abbildung 3 entnommen werden. Wie bereits ausgeführt wird ersichtlich, dass der *Werkverkehr* im Zeitverlauf an Bedeutung zugenommen hat. Die Flugbewegungen des *sonstigen gewerblichen Verkehrs*, wozu auch die *Taxiflüge des Geschäftsreiseverkehrs* gezählt werden, stiegen seit 2007 sukzessiv auf 1.964 im Jahr 2012 an, konnten jedoch den Ausgangswert des Jahres 2001 von 2.298 nicht erreichen. Ausgehend von der vorangegangenen allgemeinen Betrachtung der Flugbewegungen am Verkehrslandeplatz Magdeburg wird nun im Folgenden auf die von den Flugbetriebsvorschriften der EU betroffenen Flugbewegungen des Geschäftsflugverkehrs und Werkverkehrs vertiefend eingegangen.

Im Rahmen der Zusammenarbeit der FMB Flugplatz Magdeburg Betriebsgesellschaft mbH zur Erstellung der Stellungnahme wurde dem Dezernat für Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit die Flugstatistik des Verkehrslandeplatzes übergeben. Die Daten zu den Flugbewegungen umfassen den Zeitraum vom 01.01.2009 bis zum 31.12.2012 (s. Anlage 7, Auswertung der Flugstatistik des Verkehrslandeplatzes Magdeburg). In der Flugstatistik wurden Flugbewegungen von Luftfahrzeugen ab einem Abfluggewicht von über 2 t erfasst. Hierbei handelt es sich um Luftfahrzeuge der

Kategorien der F-Klasse (einmotorisch von 2,0-5,7 t), I-Klasse (mehrmotorisch von 2,0-5,7 t) und C-Klasse (mehrmotorisch von 5,7-9,0 t). Flugbewegungen von Ultraleicht- und Segelflugzeuge wurden nicht berücksichtigt. Ebenfalls sind die Bewegungen der Polizeihubschrauberstaffel, Rettungshubschrauber sowie anderer Hubschrauberunternehmen nicht erfasst. Von der künftigen EASA-Richtlinie für den nichtgewerblichen Luftverkehr sind die zweimotorigen Flugzeuge und Jets (z. B. I- und C-Klasse) betroffen. Die einmotorigen Flugzeuge der F-Klasse werden von der neuen Regelung nicht erfasst, können im gewerblichen Flugverkehr jedoch nicht eingesetzt werden. Zugelassen für den Betrieb von gewerblichem Flugverkehr für in der EU angemeldete Luftfahrtunternehmen sind nur zweimotorige Luftfahrzeuge.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass im Untersuchungszeitraum 2009-2012 die Anzahl der Flugbewegungen von Luftfahrzeugen der F-Klasse um 56 Prozent und der C-Klasse um 30 Prozent im Jahresvergleich zurückgegangen sind. Dahingegen erhöhten sich die Flugbewegungen der Luftfahrzeuge der I-Klasse um über das Dreifache des Ausgangswertes von 177 im Jahr 2009 auf 632 Flugbewegungen im Jahr 2012 (s. Tabelle 7).

Tab. 7: Entwicklung der Flugbewegungen am Verkehrslandeplatz Magdeburg

Jahr	F-Klasse	I-Klasse ¹	C-Klasse ¹
2009	272	177	33
2010	231	158	36
2011	133	377	79
2012	118	632	23
Gesamt	754	1.344	171

¹ Ohne Flugbewegungen des Flugzeugtyps Antonov AN-28, da überwiegend für die Fallschirmspringer im Einsatz.

Quelle: FMB Flugplatz Magdeburg Betriebsgesellschaft mbH; eigene Berechnungen und Darstellung

Da für die Betrachtung des Geschäftsflugverkehrs nicht relevant, wurden die Flugbewegungen für die Fallschirmspringer (Flugzeugtyp Antonov AN-28) herausgerechnet. Einschränkungen durch das Inkrafttreten der EASA-Regularien sind für diesen Flugzeugtyp nicht vorhanden. Anhand der Tabelle wird die Entwicklung der Flugbewegungen der einzelnen Flugzeugklassen ersichtlich.

Ausgehend vom Jahr 2009 verlagerte sich der Schwerpunkt der Flugbewegungen von Luftfahrzeugen der F-Klasse zu denen der I-Klasse. Ausschlaggebend für diese Verschiebung ist der Rückgang der Flugbewegungen der einmotorigen Cessna 208 Caravan, der vom gleichzeitigen Anstieg der Flugbewegungen der zweimotorigen Beechcraft 90 King Air mehr als kompensiert wurde. Vorteilhaft für die Nutzung der Beechcraft 90 King Air gegenüber der Cessna 208 Caravan ist die höhere max. Zuladung, schnellere Reisegeschwindigkeit und eine wesentlich größere Reichweite. Dies entspricht dem allgemeinen Trend im Bereich des Geschäftsflugverkehrs. Betrachtet man die Entwicklung der Verkaufszahlen und Herstellerprognosen für typische Flugzeugmuster im Geschäftsreiseverkehr, so werden bereits bei Streckenlängen bis etwa 1.000 km aufgrund der beschränkten Geschwindigkeit und Reichweite kleinere ein- oder zweimotorige Flugzeuge durch Turbopropflugzeuge und Jets ersetzt. Moderne Flugzeuge des individuellen Geschäftsreiseverkehrs erreichen ohne Zwischenlandung ein engmaschiges Netz von über 1.000 europäischen Zielen. In Abbildung 3 ist der Aktionsradius bei Verwendung der verschiedenen Flugzeugtypen

dargestellt. Innerhalb von zwei Stunden können vom Verkehrslandeplatz Magdeburg mit einem ein- bzw. zweimotorigen Propellerflugzeug Destinationen innerhalb des engsten Kreises angefliegen werden. Durch die Nutzung eines Turboprop bzw. Strahlflugzeugs kann der Aktionsradius wesentlich ausgedehnt werden. Für zweimotorige Turbopropflugzeuge bzw. zweistrahlige Flugzeugtypen (bspw. Cessna 525 Citation Jet) ist die Einführung der EASA-Richtlinie mit Einschränkungen der Nutzbarkeit des Verkehrslandeplatzes Magdeburg für den Werkverkehr verbunden. Gewerbliche Flüge im Rahmen von Geschäftsreisen sind für diese Flugzeugtypen bereits heute nur eingeschränkt möglich (s. o. Wetterabhängigkeit und max. Abfluggewicht).

Abb. 4: Erreichbarkeit europäischer Zielorte vom Verkehrslandeplatz Magdeburg

innerhalb von zwei Stunden mit ...

- 2-motoriges
Propellerflugzeug
- - - - -
Turbopropflugzeug
- Strahlflugzeug (z.B.
Learjet)



Quelle: Volkswirtschaftliche Bedeutung von Regionalflynhäfen und Verkehrslandeplätzen, R. Klophaus, 2006; eigene Darstellung

In den Tabellen 8 und 9 sind die von der Verschärfung der Sicherheitsbestimmungen der EASA für den nicht-gewerblichen Luftverkehr betroffenen Flugzeugtypen mit jeweiliger Anzahl der Flugbewegungen am Verkehrslandeplatz Magdeburg im Zeitraum vom 01.01.2009 bis 31.12.2012 aufgeführt. In den Zahlenwerten bereits enthalten, sind die Flugbewegungen des gewerblichen Luftverkehrs, der bereits gegenwärtig nur eingeschränkt operieren kann. Insgesamt beläuft sich die Anzahl der Flugbewegungen für die betroffenen Flugzeugtypen auf 1.410.

Tab. 8: Liste Flugzeugtypen mit Einschränkungen bei der Nutzung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg ¹ (I-Klasse ²)

Flugzeugbezeichnung	Anzahl Flugbewegungen (01.01.2009-31.10.2012)
Beechcraft 90 King Air	624

Beechcraft 200 Super King Air	183
Aero Commander 680 F	120
Cessna 525 Citation Jet	108
Cessna T303 Crusader	54
Cessna 340	44
Piper PA-31 Navajo	32
Beechcraft 90 (F90) King Air	26
Piper PA-42 Cheyenne	22
Cessna 404	13
Piper PA-31T Cheyenne	10
Gesamt	1.246

- 1 Die eingeschränkte Nutzbarkeit des Verkehrslandeplatzes Magdeburg für die aufgeführten Flugzeugtypen bezieht sich auf die bereits vorhandenen Einschränkungen durch die gültigen EU-Richtlinien für den gewerblichen Verkehr als auch auf die zukünftigen Einschränkungen durch das Inkrafttreten der EASA-Richtlinie für den nichtgewerblichen Luftverkehr und Werkverkehr.
- 2 I-Klasse: Luftfahrzeuge mehrmotorig mit 2,0-5,7 Tonnen Abfluggewicht.

Quelle: FMB Flugplatz Magdeburg Betriebsgesellschaft mbH; eigene Berechnungen und Darstellung

Mit Blick auf die Tabelle 6 im Abschnitt 5.2 wird jedoch deutlich, dass sich eine Reihe der genannten Luftfahrtunternehmen für eine mögliche Nutzung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg als Destination für Charterflüge sowie für Werkverkehre im Geschäftsflugbereich aussprechen. Grundlage für die Planungssicherheit und damit der Wirtschaftlichkeit der Nutzung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg durch die Luftfahrtunternehmen bildet eine an den Sicherheitsbestimmungen orientierte Start- und Landebahnlänge.

Tab. 9: Liste Flugzeugtypen mit Einschränkungen bei der Nutzung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg ¹ (C-Klasse ²)

Flugzeugbezeichnung	Anzahl Flugbewegungen (01.01.2009-31.12.2012)
Let L-410 Turbolet	45
Beechcraft 200 Super King Air	30
Cessna 550 Citation II	16
Beechcraft 300 Super King Air	16
Cessna 525 Citation	15
Dornier 228	13
Gesamt	135

- 1 Die eingeschränkte Nutzbarkeit des Verkehrslandeplatzes Magdeburg für die aufgeführten Flugzeugtypen bezieht sich auf die bereits vorhandenen Einschränkungen durch die gültigen EU-Richtlinien für den gewerblichen Verkehr als auch auf die zukünftigen Einschränkungen durch das Inkrafttreten der EASA-Richtlinie für den nichtgewerblichen Luftverkehr und Werkverkehr.
- 2 C-Klasse: Luftfahrzeuge mehrmotorig mit 5,7-9,0 Tonnen Abfluggewicht.

Quelle: FMB Flugplatz Magdeburg Betriebsgesellschaft mbH; eigene Berechnungen und Darstellung

Die Anzahl der Flugbewegungen des Werkverkehrs, die unmittelbar vom Inkrafttreten der EASA-Richtlinie betroffen wären, betrug im gleichen Betrachtungszeitraum 341 (s. Anlage 7, Auswertung Flugstatistik des Verkehrslandeplatzes Magdeburg). Die Flüge des Flugzeugtyps Antonov AN-28 sind aus dem bereits genannten Grund nicht mit inbegriffen.

5.4 Alternative Airport Magdeburg Cochstedt International

In der Diskussion um die Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Magdeburger wird als Alternative zum Ausbau auf den Verkehrsflughafen Airport Magdeburg Cochstedt International verwiesen. Das Betriebskonzept des Verkehrsflughafens ist vordergründig auf den Linien- und Charterverkehr sowie auf den Luftfrachttransport ausgerichtet. Linienflüge werden zu beliebten Urlaubsreisezielen wie Palma de Mallorca, Girona/Barcelona, Marokko (RAK) oder Dubai angeboten (Flugangebot Sommer 2013, Airport Magdeburg Cochstedt International). Dieses Linienflugangebot entspricht nicht den Luftverkehrsbedürfnissen der Unternehmen für den Geschäftsverkehr. In der Unternehmensbefragung gab lediglich ein Unternehmen den Flughafen Airport Magdeburg Cochstedt International als hauptsächlich genutzten Startflughafen für den eigenen Geschäftsflugverkehr an. Insofern stellt der Airport Magdeburg Cochstedt International mit seinen Linienflugangeboten keine Alternative zu den Verkehrsflughäfen in Berlin, Leipzig/Halle und Hannover für den Geschäftsflugverkehr hiesiger Unternehmen dar. Gleichfalls wurde in den Gesprächen mit den Unternehmen wiederholt darauf hingewiesen, dass der Airport Magdeburg Cochstedt International keine Alternative für den individuellen Geschäftsflugverkehr darstellt. Die Vorteile des Verkehrslandeplatzes Magdeburg für diese Luftverkehrsart

- hohe zeitliche Flexibilität und Spontanität,
- hohe Mobilität durch engmaschiges Netz von Verkehrslandeplätzen,
- Nähe zum Unternehmens- und Wohnsitz,
- Erreichbarkeit innerhalb weniger Minuten aus dem gesamten Stadtgebiet,
- kurze Abfertigungszeiten und niedrige Abfertigungskosten,
- Exklusivität, Komfort und Privatsphäre,

gleichen die höheren Flugkosten gegenüber den Linienflügen von den Verkehrsflughäfen aus der Sicht einer Reihe befragter Unternehmen aus. Diese Vorteile kommen bei der Nutzung des Airport Magdeburg Cochstedt International für Geschäftsflugreisen nur noch teilweise zum Tragen, so dass die Akzeptanz der Unternehmen zur Nutzung des Verkehrsflughafens für den individuellen Geschäftsflugverkehr, aufgrund eines schlechteren Kosten-Nutzen-Verhältnisses gegenüber der Nutzung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg nicht gegeben ist. Ausschlaggebend ist hierbei insbesondere der Zeitfaktor, denn die Dauer einer Pkw-Fahrt zum Flughafen Cochstedt aus dem Stadtgebiet beträgt gegenwärtig zwischen 30 und 40 Minuten. Hinzu kommen durch die notwendigen Safety- und Security-Maßnahmen die wesentlich längeren Durchlaufzeiten für die Geschäftsreisenden am Verkehrsflughafen als auf dem Verkehrslandeplatz Magdeburg. Darüber hinaus kann der Verkehrsflughafen aufgrund der vorzuhaltenden Sicherheitsmaßnahmen nicht die zeitliche Flexibilität und Spontanität eines Verkehrslandeplatzes bieten, die gerade bei der kurzfristigen Wahrnehmung von Geschäftsterminen von besonderer Bedeutung für die Unternehmen sind.

Die für einen Verkehrsflughafen erforderlichen infrastrukturellen Voraussetzungen sowie die notwendige technischen Ausstattungen des Airport Magdeburg Cochstedt International sind vorhanden. Allein die Zulassung als Flughafen gegenüber der eines Verkehrslandeplatzes geht mit entsprechenden Auflagen im Bereich der Safety- und Security-Maßnahmen einher. Die Vorhaltung der entsprechenden Infrastruktur und der flugplatzspezifischen Ausstattung eines Verkehrsflughafens ist mit entsprechend höheren Kosten verbunden, die sich in höheren Gebühren (Start- und Landegebühen etc.) für die Luftfahrtunternehmen niederschlagen. In der Gesamtschau sprechen die gute Erreichbarkeit durch die ansässigen Unternehmen sowie die kürzeren Durchlaufzeiten für den Verkehrslandeplatz Magdeburg. Letztendlich stellt der Verkehrsflughafen Cochstedt im engeren Sinne keine Alternative für den Geschäftsreise- und Werkverkehr der Magdeburger Unternehmen dar und wird derzeit auch nicht von den Magdeburger Unternehmen als solcher genutzt. Des Weiteren sind die zukünftige betriebswirtschaftliche Entwicklung und damit der Flugbetrieb am Verkehrsflughafen Cochstedt mit Unwägbarkeiten verbunden. Für den Fall, dass der Betrieb des Flughafens mittel- bis langfristig nicht den betriebswirtschaftlichen Erwartungen des Investors entspricht, ist die Weiterführung des Betriebes in der jetzigen Form nicht garantiert und somit die Möglichkeit zur standortnahen Abwicklung des Geschäftsflug- bzw. Werkverkehr in der Region nicht mehr gegeben.

Die Luftverkehrsverbindung stellt jedoch einen wesentlichen Faktor bei der Bewertung der Standortqualität der Wirtschaftsregion dar. So dass gerade für international tätige Unternehmen die hochwertige Mobilität des Luftverkehrs von besonderer Bedeutung ist. Als Schnittstelle zwischen Luft- und Bodenverkehr verbessert eine effiziente Luftanbindung die Erreichbarkeit der Region für die Geschäftsreisenden (bzw. Luftfrachtgüter) und ermöglicht eine effektive Geschäftsreisegestaltung und den Versand zeitkritischer Güter. Diese zeitliche und räumliche Mobilität des individuellen Geschäftsflugverkehrs wird von keinem anderen Verkehrsmittel erreicht. Für den Fall, dass der private Investor den Flugbetrieb am Flughafen Cochstedt einstellt und von einer Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Magdeburg abgesehen wird, steht der regionalen Wirtschaft keine effiziente Luftverkehrsanbindung für die Abwicklung des gewerblichen Geschäftsreise- und Werkverkehrs mehr zur Verfügung.

6. Auswirkungen des Ausbaus des Verkehrslandeplatzes Magdeburg auf die Wohnbevölkerung

Hinsichtlich der Lärmbeeinträchtigungen für die Wohnbevölkerung wird nach Gesprächen mit der FMB Flugplatz Magdeburg Betriebsgesellschaft davon ausgegangen, dass mit der Verlängerung der Start- und Landebahn nach Westen auf 1.800 m die Geräuschbelastung der Stadtteile im Süden reduziert werden kann. Dies soll durch die Verlegung der Platzrunde um 1.000 m in Richtung Westen erreicht werden, da die Platzrunde dann über nichtbewohntes Gebiet verläuft (s. Abbildung 5). Aktuell verläuft die Runde über Teile von Westerhüsen und Salbke.

Abb. 5: Verlauf der Platzrunde am Verkehrslandeplatz Magdeburg zum gegenwärtigen Zeitpunkt und nach Realisierung der Start- und Landebahnverlängerung auf 1.800 Meter



- Verlängerung der Start- und Landebahn auf 1.800 m in westliche Richtung
- aktueller Verlauf der Platzrunde am Verkehrslandeplatz Magdeburg
- Platzrundenvariante nach Realisierung des Ausbaus der Start- und Landebahn auf 1.800 m

Quelle: FMB Flugplatz Magdeburg Betriebsgesellschaft Magdeburg mbH; eigene Darstellung

Durch die in westliche Richtung verlängerte Start- und Landebahn können sich geänderte Platzrunden sowie größere Überflughöhen im Rahmen der Start- und Landeanflüge insbesondere im Bereich Spionskopf positiv auf die Lärmbeeinträchtigungen der ansässigen Bevölkerung auswirken. Dieser positive Effekt für die betroffenen Anwohner kann insbesondere im nichtgewerblichen Luftverkehr (Sport, Freizeitflüge) erzielt werden, der für den Großteil der Flugzeugbewegungen (ca. 90 Prozent) am Verkehrslandeplatz Magdeburg ursächlich ist und immer wieder Anlass zu Beschwerden wegen Lärmbelästigungen führt. Die möglicherweise zusätzlichen Flugbewegungen des Geschäftsflugverkehrs nach der Realisierung der Verlängerung der Start- und Landebahn tragen darüber hinaus nicht zu einem steigenden Platzrundenverkehr am Verkehrslandeplatz bei, der überwiegend zu Lärmbeschwerden der Anwohner führt, sondern sind nur im Rahmen des An- und Abflugverkehrs ursächlich für Lärmemissionen. Im Abschnitt 2 wird die Variante einer Verlängerung der Start- und Landebahn auf 1.400 m erläutert. Im Falle der Realisierung dieser Variante würde die Geräuschbelastung für die Wohnbevölkerung der Stadtteile Westerhüsen und Salbke nicht in dem o. g. Umfang Wirkung zeigen.

Anlagen

- (1) Grunderwerbsplan Planfeststellungsbeschluss
- (2) Streckenverlauf Verlegung B 71 / L 50
- (3) Übersichtsplan Minimalausbauvariante 1.800 m
- (4) Grunderwerb FMG Flugplatz Magdeburg GmbH
- (5) Übersichtsplan Minimalausbauvariante 1.400 m
- (6) Auswertung der Befragungen von Unternehmen der regionalen Wirtschaft sowie von Luftfahrtunternehmen zur Bedeutung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg
- (7) Auswertung der Flugstatistik des Verkehrslandeplatzes Magdeburg