

Landeshauptstadt Magdeburg

Dezernat für Wirtschaft, Tourismus
und regionale Zusammenarbeit

Verkehrslandeplatz Magdeburg

Auswertung der Befragungen von Unternehmen der regionalen Wirtschaft sowie von Luftfahrtunternehmen zur Bedeutung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg

12.04.2013

Inhalt

VORWORT	2
TEIL I - AUSWERTUNG DER ANONYMEN UNTERNEHMENSBEFRAGUNG.....	3
Zusammenfassung.....	4
1. Charakterisierung der Auslandsaktivitäten.....	5
Fragen 1.1 und 1.2.....	6
Fragen 1.3 und 1.4.....	7
2. Angaben zur Verkehrsanbindung des Wirtschaftsstandortes Magdeburg.....	8
Frage 2.1.....	9
Frage 2.2.....	11
3. Angaben zur Bewertung der Wichtigkeit der Verkehrsanbindung für den Geschäftsreiseverkehr der Unternehmen.....	12
Frage 3.1.....	13
Frage 3.2.....	14
Frage 3.3.....	15
Frage 3.4.....	16
4. Angaben zur Bedeutung der Luftverkehrsanbindung für den Geschäftsreiseverkehr der Unternehmen.....	16
Frage 4.1.....	18
Frage 4.2.....	19
Frage 4.3.....	21
Frage 4.4.....	21
Frage 4.5.....	22
5. Angaben zur Bedeutung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg für den Geschäftsreiseverkehr der Unternehmen und für die regionale Wirtschaft.....	24
Frage 5.1.....	25
Frage 5.2.....	26
Frage 5.3.....	27
6. Eigene Anmerkungen der befragten Unternehmen.....	28
TEIL II – ERGÄNZENDE UNTERNEHMENSBEFRAGUNGEN	31
Tab. 1: Unternehmensübersicht zur Anzahl der Nutzung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg 2011-2012.....	32
Tab. 2: Interesse an zukünftiger Nutzung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg.....	33
TEIL III – AUSWERTUNG DER BEFRAGUNG VON LUFTFAHRTUNTERNEHMEN ZU AUSWIRKUNGEN BEI BEIBEHALTUNG DER DERZEITIGEN START- UND LANDEBAHNLÄNGE	34
Tab. 3 Ergebnisse der Befragung von Luftfahrtunternehmen zum Verkehrslandeplatz Magdeburg.....	34
ANLAGEN	36

VORWORT

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.“

Das Dezernat für Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit wurde vom Oberbürgermeister 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.

Um die unternehmerischen Belange und Interessen der Wirtschaftsakteure vor Ort zur Bedeutung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg 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 war es, aktuelle Nutzer des Verkehrslandeplatzes zu identifizieren sowie Angaben zur derzeitigen und 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 (vgl. **Teil I**).

Weiterhin wurden vom Dezernat für Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit zeitversetzt Magdeburger Unternehmen und Unternehmen des näheren Umlandes ergänzend zur Anzahl der gegenwärtigen bzw. zukünftigen Nutzung sowie zu den verwendeten Flugzeugmustern befragt (vgl. **Teil II**). Im **Teil III** erfolgt die Zusammenfassung der Ergebnisse der Befragung von Luftfahrtunternehmen zu Auswirkungen der Beibehaltung der aktuellen Start- und Landebahnlänge am Verkehrslandeplatz Magdeburg. Hierbei handelt es sich zum einen um ortsansässige luftverkehrsaffine Unternehmen und zum anderen um standortfremde Luftfahrtunternehmen.

TEIL I - AUSWERTUNG DER ANONYMEN UNTERNEHMENSBEFRAGUNG

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 ausgewählt, die die Schwerpunktbranchen der Landeshauptstadt Magdeburg repräsentieren. Bspw. gehört ca. ein Drittel der befragten Unternehmen dem Branchenschwerpunkt des Maschinen- und Anlagenbaus an.

Die Unternehmensumfrage wurde als anonyme schriftliche Befragung durchgeführt. Hierzu wurde an 140 Unternehmen des Wirtschaftsstandortes Magdeburg ein dreiseitiger Fragebogen versandt ([s. Anlage](#)). Bis Ende Januar 2013 gingen 76 Fragebögen auf dem Postweg, per Email oder 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. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Umfrage zusammenfassend dargestellt. Neben einer bündigen Beschreibung der Ergebnisse erfolgt die Auswertung in tabellarischer Form bzw. in Form von Diagrammen und wird entsprechend der Chronologie des Fragebogens vorgestellt. Der Auswertung vorangestellt, ist die Zusammenfassung der wichtigsten Kernaussagen der Unternehmensbefragung.

Zusammenfassung

Im Ergebnis der Evaluation der Unternehmensbefragung können nachfolgende Kernaussagen festgehalten werden:

- 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.

1. Charakterisierung der Auslandsaktivitäten

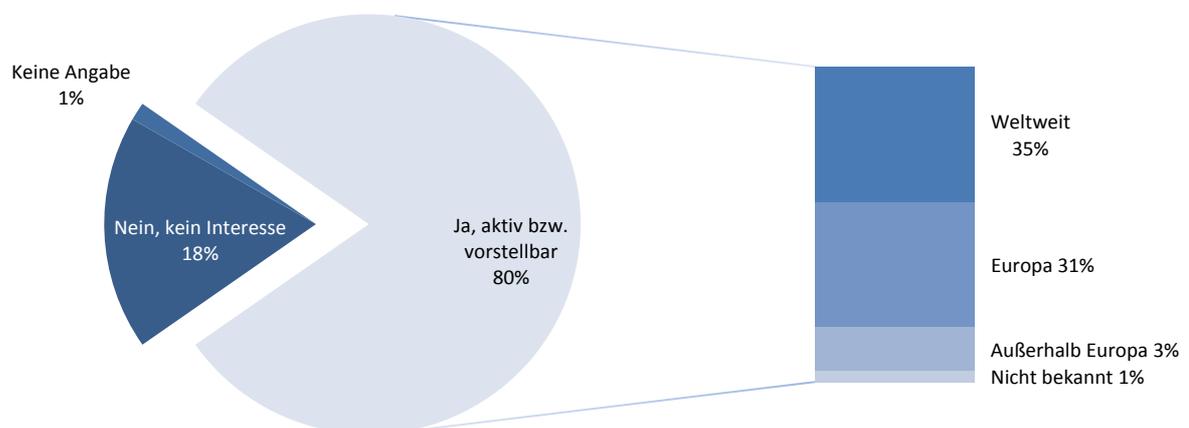
Aufgrund der für die Befragung getroffenen Auswahl von strukturbestimmenden Unternehmen der regionalen Wirtschaft insbesondere auch aus dem Bereich Maschinen- und Anlagenbau ist der Anteil der Unternehmen mit Export- bzw. Importaktivitäten sehr hoch. Insgesamt 80 Prozent (71 Prozent) der Unternehmen sind im Export (Import) aktiv oder können sich zukünftige Aktivitäten vorstellen (s. **Fragen 1.1-1.4**). Beinahe zwei Drittel (bzw. die Hälfte) der Unternehmen exportieren (bzw. importieren) bereits heute Güter. Zur Feststellung des geografischen Tätigkeitsradius der Unternehmen wurde ergänzend nach den Zielregionen der Exporte (Importe) gefragt. Hierbei kristallisiert sich heraus, dass 43 Prozent (35 Prozent) der Unternehmen sowohl innerhalb als auch außerhalb Europas Exportgeschäfte (Importgeschäfte) tätigen. Auf Europa beschränkte Auslandsaktivitäten herrschen für rund 40 Prozent der Unternehmen vor. Damit stellen die Länder des europäischen Kontinents die wichtigsten Handelspartner für die ansässigen Unternehmen dar. Gerade für diese Distanzen innerhalb Europas eignen sich die Flugzeuge der Business Aviation, die ohne Zwischenlandung eine Vielzahl von Destinationen innerhalb Europas anfliegen können. Moderne Flugzeuge des individuellen Geschäftsreiseverkehrs erreichen ohne Zwischenlandung ein engmaschiges Netz von über 1.000 europäischen Zielen. Gleichwohl sei erwähnt, dass in Magdeburg eine Reihe von Unternehmen existent sind, deren Geschäftspartner außerhalb Europas (bspw. Südamerika) verortet sind.

In der Gesamtschau kann festgestellt werden, dass die Exportaffinität von Unternehmen in hohem Maße mit der Inanspruchnahme des Luftverkehrs in Verbindung steht. Von den 45 im Export tätigen Unternehmen haben in den letzten drei Jahren 41 Unternehmen für Geschäftsreisen das Flugzeug als Transportmittel gewählt. Insgesamt nutzen knapp $\frac{3}{4}$ der befragten Unternehmen den Luftverkehr zur Abwicklung der Geschäftstätigkeiten (s. **Frage 3.4**). Hieraus lässt sich unabhängig von der Art und Weise der Bereitstellung der Luftverkehrsinfrastruktur sowie des Standortes ein genereller Bedarf an einer effizienten Luftverkehrsanbindung des Wirtschaftsstandortes ableiten.

Fragen 1.1 und 1.2

Ist Ihr Unternehmen im Jahr 2011 im Export aktiv gewesen oder sind zukünftig Aktivitäten im Export grundsätzlich vorstellbar? (n = 72)

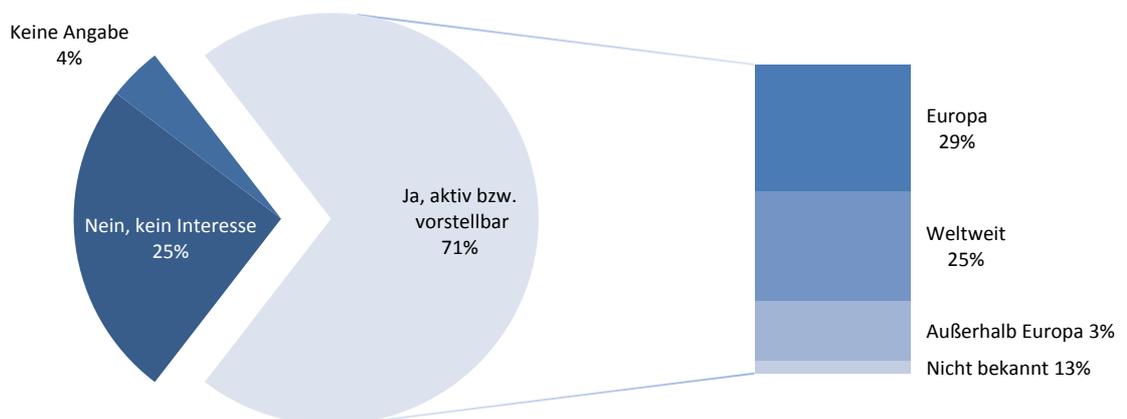
	Anzahl	Anteil in %
Ja, aktiv	45	63%
Nein, aber vorstellbar	13	18%
Nein, kein Interesse	13	18%
keine Angabe	1	1%
Gesamt	72	100%
<i>von denen, die im Export tätig sind bzw. Interesse haben ...</i>		
Weltweit	25	43%
Europa	23	40%
Außerhalb Europa	2	3%
Nicht bekannt	1	2%
Keine Angabe	7	12%
Gesamt	58	100%



Fragen 1.3 und 1.4

Ist Ihr Unternehmen im Jahr 2011 im Import aktiv gewesen oder sind zukünftig Aktivitäten im Import grundsätzlich vorstellbar? (n = 72)

	Anzahl	prozentualer Anteil
Ja, aktiv	36	50%
Nein, aber vorstellbar	15	21%
Nein, kein Interesse	18	25%
keine Angabe	3	4%
Gesamt	72	100%
<i>von denen, die im Import tätig sind bzw. Interesse haben ...</i>		
Weltweit	18	35%
Europa	21	41%
Außerhalb Europa	2	4%
Nicht bekannt	2	4%
Keine Angabe	8	16%
Gesamt	51	100%



2. Angaben zur Verkehrsanbindung des Wirtschaftsstandortes Magdeburg

Die Fragestellung zielt auf die Bewertung des Wirtschaftsstandortes hinsichtlich seiner Anbindung durch die Verkehrsträger Straße, Schiene, Schifffahrt und Luftverkehr ab. Um der Bewertung der Luftverkehrsanbindung des Wirtschaftsstandortes durch die Unternehmen Plausibilität zu verleihen, wurde nicht ausschließlich die Bewertung der Luftverkehrsanbindung abgefragt, sondern ebenso die weiteren Verkehrsträger berücksichtigt. So dass im Ergebnis die Bewertung der Luftverkehrsanbindung Magdeburgs im Verhältnis zur Qualität der anderen Verkehrsanbindungen betrachtet werden kann.

Auf einer Skala von eins bis sechs wird die Qualität der Straßenverkehrsanbindung von 92 Prozent der Unternehmen mit gut bis sehr gut bewertet (**s. Frage 2.1**). Im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern ist das mit Abstand der beste Wert. Dies ist insbesondere der verkehrsgünstigen Lage Magdeburgs an den Bundesautobahnen A 2 und A 14 geschuldet. Nur die Anbindung des Standortes durch die Wasserstraßen kann mit 60 Prozent über die Hälfte der Unternehmen zu einer guten bis sehr guten Bewertung verleiten. Infrastrukturelle Voraussetzungen für die Anbindung des Schiffsverkehrs sind hierbei durch den Binnenhafen Magdeburg, die Bundeswasserstraßen Elbe, Mittellandkanal und Elbe-Havel-Kanal sowie den baulichen Anlagen im Rahmen des Verkehrsprojekt deutsche Einheit Nr. 17 (u. a. Trogbücke) gegeben. Zwanzig der 72 Befragten Unternehmen beurteilen die Anbindungsqualität durch den Schienenverkehr als schlecht bis ungenügend. 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 (**vgl. 6. Eigene Anmerkungen der Befragten**). In den persönlichen Gesprächen 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. Die Anbindungsqualität Magdeburgs an den Luftverkehr wird im Vergleich der Verkehrsträger am schlechtesten bewertet. Nur 11 Prozent bescheinigen der Landeshauptstadt eine sehr gute bis hervorragende Verkehrsanbindung an den Luftverkehr. Knapp die Hälfte hingegen stuft die Luftverkehrsanbindung als schlecht bis ungenügend ein.

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 (**s. Frage 4.1**) 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 Unternehmern 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. 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.

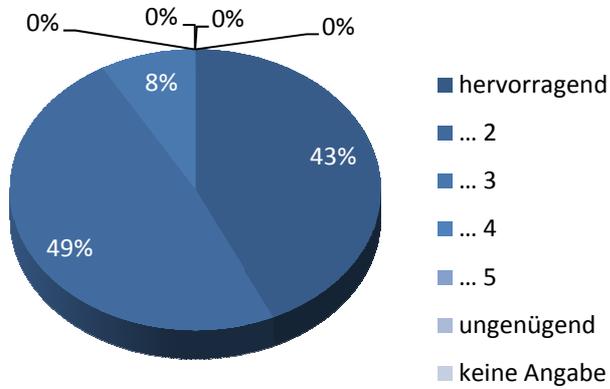
Für die Wahl der Unternehmensstandorte spielt bzw. spielte der Verkehrslandeplatz Magdeburg eine untergeordnete Rolle. Rund 2/3 der befragten Unternehmen bewerten die Luftverkehrsanbindung durch den Verkehrslandeplatz Magdeburg als unwichtig für die Standortentscheidung (s. [Frage 2.2](#)). Das Ergebnis korrespondiert mit der überwiegenden Nutzung des Linienverkehrs für die Geschäftsflüge der Unternehmen. Darüber hinaus wurden die Standortentscheidungen von der Mehrzahl der befragten Unternehmen bereits vor längerer Zeit getroffen. Seitdem hat sich die Bedeutung des Luftverkehrs insbesondere des Geschäftsflugverkehrs gegenüber dem damaligen Status Quo aufgrund der gewachsenen Außenhandelsverflechtungen der Unternehmen erheblich erhöht.

Frage 2.1

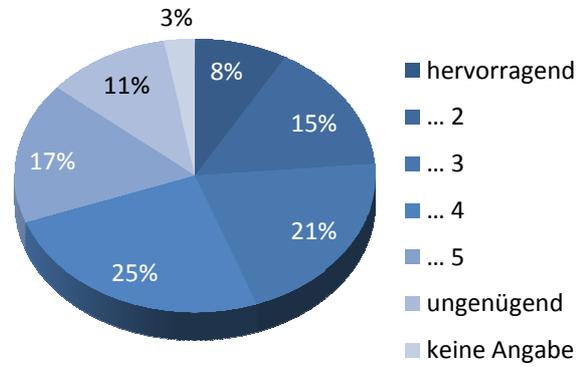
Wie bewerten Sie die Verkehrsanbindung des Wirtschaftsstandortes Magdeburg? (n = 72)

	hervorragend		...		ungenügend		keine Angabe	Gesamt
	1	2	3	4	5	6		
... Straße	31	35	6	0	0	0	0	72
	43%	49%	8%	0%	0%	0%	0%	100%
... Schiene	6	11	15	18	12	8	2	72
	8%	15%	21%	25%	17%	11%	3%	100%
... Schifffahrt	17	26	14	3	2	2	8	72
	24%	36%	19%	4%	3%	3%	11%	100%
... Luftverkehr	2	6	7	19	15	20	3	72
	3%	8%	10%	26%	21%	28%	4%	100%

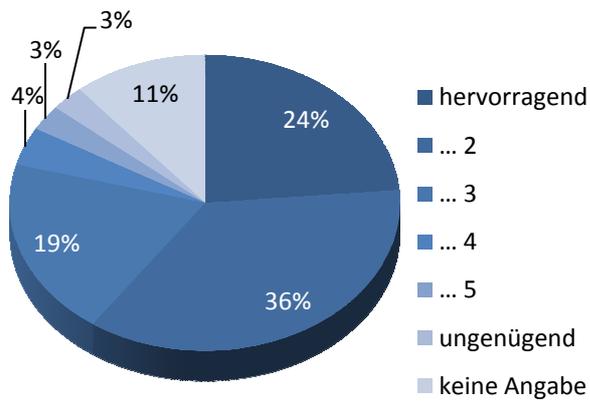
... Verkehrsanbindung durch Straße



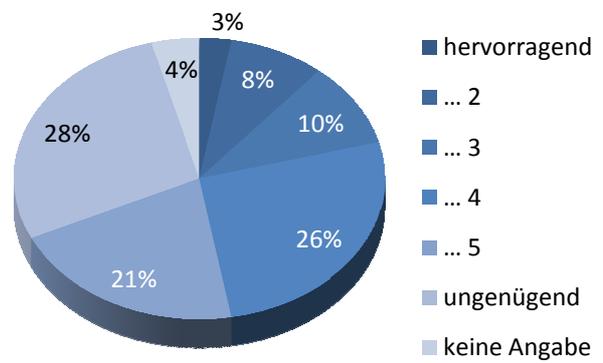
... Verkehrsanbindung durch Schiene



... Verkehrsanbindung durch Schifffahrt



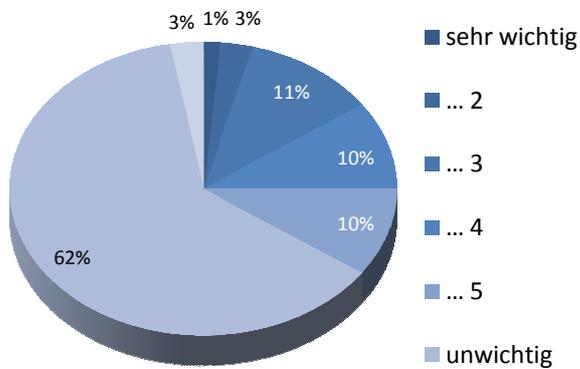
... Verkehrsanbindung durch Luftverkehr



Frage 2.2

Wie wichtig war die Luftverkehrsankbindung durch den Verkehrslandeplatz Magdeburg für die Standortentscheidung Ihrer Betriebsstätte in Magdeburg? (n = 72)

	sehr wichtig		...			unwichtig	keine Angabe	Gesamt
	1	2	3	4	5	6		
Anzahl	1	2	8	7	7	45	2	72
Anteil in %	1%	3%	11%	10%	10%	62%	3%	100%



3. Angaben zur Bewertung der Wichtigkeit der Verkehrsanbindung für den Geschäftsreiseverkehr der Unternehmen

Auf die Beschreibung der Ergebnisse zur Bewertung der Verkehrsanbindung der verschiedenen Verkehrsträger im vorherigen Abschnitt folgen nun die Resultate der Bewertung der Verkehrsträger nach der Wichtigkeit für den Geschäftsreiseverkehr der Unternehmen. Erwartungsgemäß wird im Vergleich der Verkehrsträger dem Straßenverkehr die größte Bedeutsamkeit beigemessen. 93 Prozent messen der Bedeutung des Straßenverkehrs für die eigene Unternehmertätigkeit eine hohe bis sehr hohe Wichtigkeit bei ([s. Frage 3.1](#)). Danach reiht sich der Schienenverkehr mit knapp über die Hälfte der befragten Unternehmen ein. Immerhin knapp ein Drittel bewerten den Luftverkehr für die Geschäftsreisetätigkeiten mit wichtig bis sehr wichtig.

Die Bedeutung der Schifffahrt für den Geschäftsreiseverkehr der Unternehmen kann vernachlässigt werden. Bei der Bewertung des Verkehrsträgers Wasserstraße mit wichtig bzw. sehr wichtig wird davon ausgegangen, dass sich diese, obwohl von der Fragestellung nicht berücksichtigt, auf den Frachtverkehr bezieht. Die hohe Bedeutung von Geschäftsreiseverkehr ist ansonsten nicht plausibel darstellbar.

In den zurückliegenden drei Jahren haben rd. $\frac{3}{4}$ der befragten Unternehmen den Luftverkehr für die eigene Geschäftsreisetätigkeit genutzt ([s. Frage 3.4](#)).

Knapp die Hälfte der befragten Unternehmen (nämlich 32) haben im Jahr 2011 sowohl mehr als 100 eigene Geschäftsreisen getätigt als auch mehr als 100 Besuche von Geschäftspartnern in Ihren Betriebsstätten erhalten. 68 Prozent aller befragten Unternehmen wickelten ihren Geschäftsreiseverkehr auch auf dem Luftweg ab ([s. Frage 3.2](#)). Mit 58 Prozent liegt der Anteil der auf dem Luftweg empfangenen Geschäftspartner geringfügig darunter ([s. Frage 3.3](#)). In den Diagrammen zu den Fragen 3.2 und 3.3 kann ablesen werden, wie hoch der Anteil der Geschäftsflugreisen am Gesamtreiseaufkommen der Unternehmen bzw. der Geschäftspartner, von denen die den Luftverkehr als Transportweg in Anspruch nehmen, ist. Die Verteilung des Geschäftsreiseaufkommens auf die anderen Verkehrsträger ist nicht Bestandteil dieser Unternehmensbefragung. Annähernd $\frac{1}{4}$ aller befragten Unternehmen nutzen das Flugzeug für mehr als 25 Prozent ihrer Geschäftsreisen. Im Jahr 2011 tätigten damit 16 der befragten Unternehmen mehr als $\frac{1}{4}$ ihrer Geschäftsreisen per Luftverkehr. Für die Besuche von Geschäftspartner gilt dieses Verhältnis sogar für 17 Unternehmen.

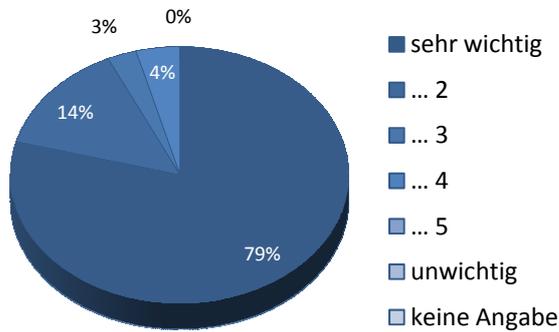
In Anbetracht der vorgenannten Verhältnisse des Geschäftsflugverkehrs zum Gesamtreiseaufkommen ist die Bewertung der Wichtigkeit des Luftverkehrs für den Geschäftsreiseverkehr der Unternehmen plausibel. Ca. einem Drittel der Unternehmen, die den Luftverkehr als wichtig bis sehr wichtig für die Geschäftsreisetätigkeiten bewerten, steht rd. $\frac{1}{4}$ der Unternehmen gegenüber, die mehr als 25 Prozent Ihrer Geschäftsreisen mit dem Flugzeug abwickeln.

Frage 3.1

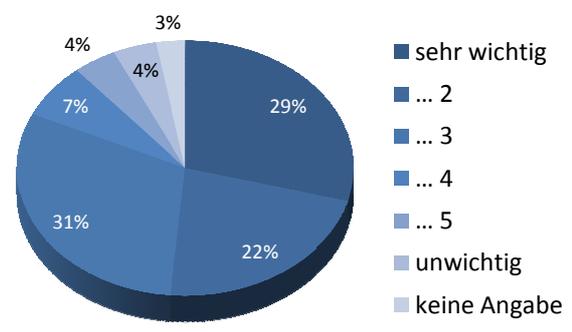
Wie bewerten Sie die Wichtigkeit der nachfolgenden Verkehrsträger für den Geschäftsreiseverkehr Ihrer Betriebsstätte? (n = 72)

	sehr wichtig		...			unwichtig	keine Angabe	Gesamt
	1	2	3	4	5	6		
... Straße	57	10	2	3	0	0	0	72
	79%	14%	3%	4%	0%	0%	0%	100%
... Schiene	21	16	22	5	3	3	2	72
	29%	22%	31%	7%	4%	4%	3%	100%
... Schifffahrt	6	3	10	7	6	38	2	72
	8%	4%	14%	10%	8%	53%	3%	100%
... Luftverkehr	9	13	11	9	7	21	2	72
	13%	18%	15%	13%	10%	29%	3%	100%

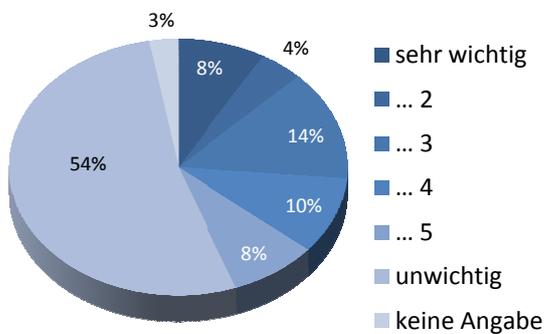
... Straßenverkehr



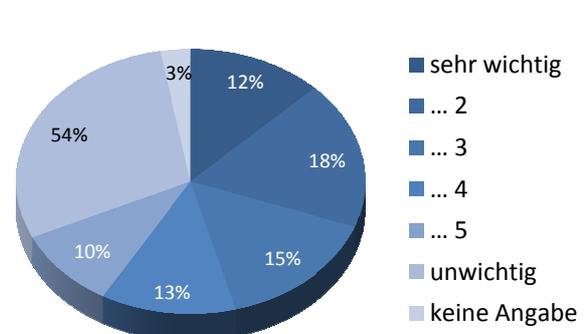
... Schienenverkehr



... Schiffsverkehr



... Luftverkehr

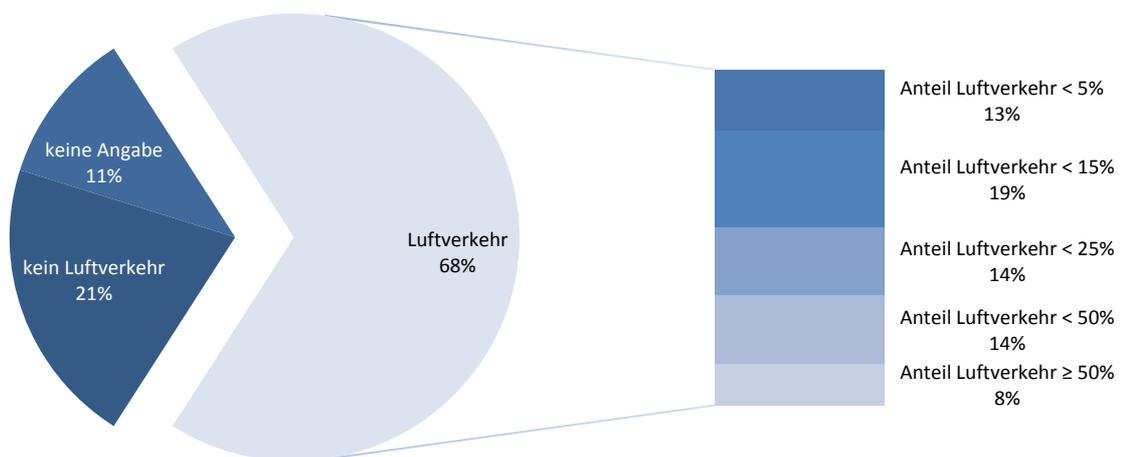


Frage 3.2

Anteil des Luftverkehrs am Geschäftsreiseaufkommen der Mitarbeiter im Jahr 2011 (n = 72)

	Anzahl	Anteil in %
kein Luftverkehr	15	21%
per Luftverkehr	49	68%
keine Angabe	8	11%
Gesamt	72	100%

<i>Anteil der Geschäftsflugreisen am Geschäftsverkehrsaufkommen ...</i>		
Anteil Luftverkehr < 5%	9	18%
Anteil Luftverkehr < 15%	14	29%
Anteil Luftverkehr < 25%	10	20%
Anteil Luftverkehr < 50%	10	20%
Anteil Luftverkehr ≥ 50%	6	12%
Gesamt	49	100%

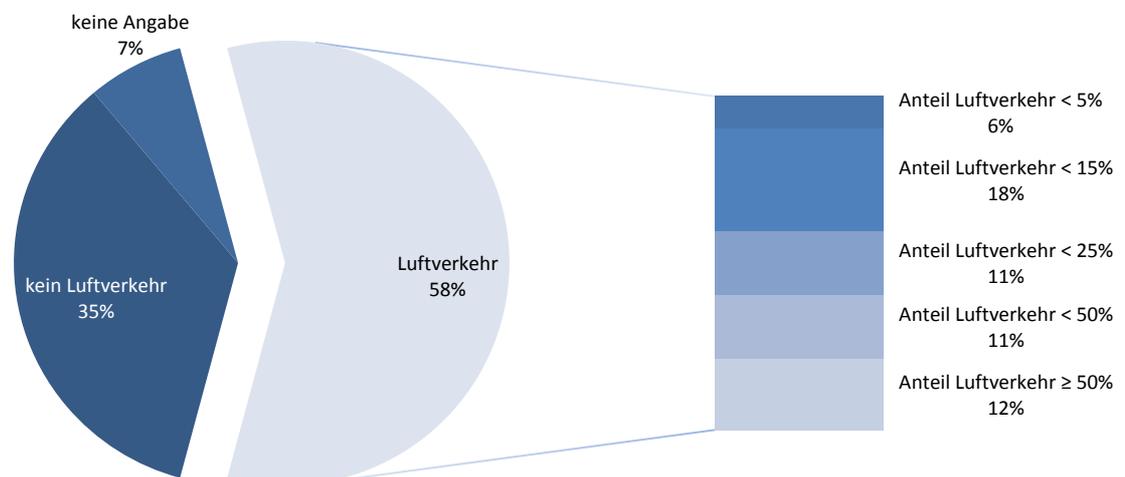


Frage 3.3

Anteil des Flugverkehrs am Geschäftsreiseaufkommen bei Besuche der Betriebsstätte durch Geschäftspartner im Jahr 2011 (n = 72)

	Anzahl	Anteil in %
kein Luftverkehr	25	35%
per Luftverkehr	42	58%
keine Angabe	5	7%
Gesamt	72	100%

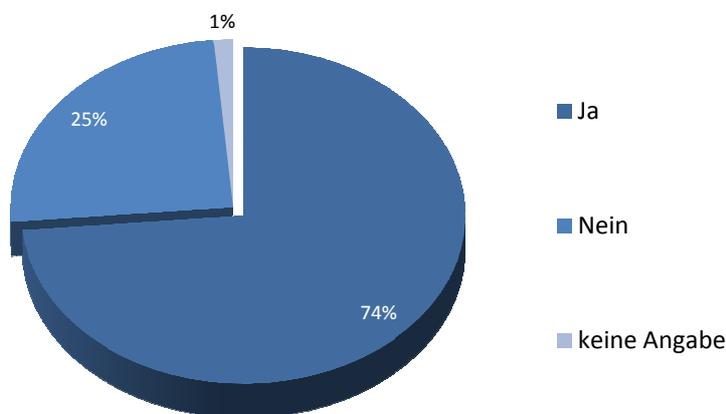
<i>Anteil der Geschäftsflugreisen am Geschäftsverkehrsaufkommen ...</i>		
Anteil Luftverkehr < 5%	4	10%
Anteil Luftverkehr < 15%	13	31%
Anteil Luftverkehr < 25%	8	19%
Anteil Luftverkehr < 50%	8	19%
Anteil Luftverkehr ≥ 50%	9	21%
Gesamt	42	100%



Frage 3.4

Wurde in den letzten drei Jahren für den Geschäftsreiseverkehr Ihrer Betriebsstätte der Luftverkehr genutzt? (n = 72)

	Ja	Nein	keine Angabe	Gesamt
Anzahl	53	18	1	72
Anteil in %	74%	25%	1%	100%



4. Angaben zur Bedeutung der Luftverkehrsanbindung für den Geschäftsreiseverkehr der Unternehmen

Der Fragebogen war so angelegt, dass in diesem Abschnitt nur die Beantwortung der Fragen durch Unternehmen erfolgte, die für ihre Geschäftsreisetätigkeiten den Luftweg nutzen. Im Ergebnis können 54 Fragebögen zur Auswertung dieses Abschnitts herangezogen werden.

Mit über 2/3 stellt der Linienverkehr die maßgeblich genutzte Verkehrsart dar. Hierbei sind nur die Antworten der Unternehmen berücksichtigt, die ausschließlich den Linienverkehr nutzen (s. Frage 4.1). Aufgrund der Möglichkeit zur Mehrfachnennung durch die Befragten kommt bei weiteren 11 Prozent neben dem Linienverkehr auch der Nicht-Linienverkehr und Werkverkehr zum Einsatz. Eine alleinige Nutzung von Nicht-Linienverkehr bzw. Werkverkehr ist nicht evident. Konkret wird von 6 Unternehmen ergänzend zum Linienflugangebot der Nicht-Linien bzw. Werkverkehr genutzt. Dies entspricht in etwa der Zahl der befragten Unternehmen, die den Verkehrslandeplatz Magdeburg in den zurückliegenden drei Jahren genutzt haben (s. Frage 5.1).

Aufgrund des sehr hohen Anteils von Linienverkehren kristallisieren sich als die hauptsächlich genutzten Startflughäfen für die Geschäftsreisen die Verkehrsflughäfen des näheren Umkreises heraus. Aufgrund der geografischen Lage, verbunden mit der guten Erreichbarkeit, stellen die Verkehrsflughäfen in Berlin, Hannover und Leipzig/Halle erwartungsgemäß

die für den Geschäftsflugverkehr überwiegend genutzten Startflughäfen dar (**s. Frage 4.2**). Hierbei belegen die Flughäfen Berlins mit insgesamt 54 Benennungen unangefochten den vordersten Rang und stellen die Destination für Geschäftsflugreisen der Magdeburger Unternehmen dar. Abgeschlagen mit insgesamt 28 und 27 Stimmen landen die Verkehrsflughäfen Leipzig und Hannover auf den nachfolgenden Rängen.

Zu diesem Ergebnis bleibt anzumerken, dass in den persönlichen Interviews mit den Unternehmen (**vgl. Teil II**) wiederholt das Linienflugangebot der Flughäfen Berlins als auch Leipzig/Halle und Hannover als nicht ausreichend bewertet wurde. Oftmals kann erst von den Flughäfen München und Frankfurt am Main ein den Anforderungen entsprechendes Angebot bereit gestellt werden und die Zielregion angefliegen werden.

Die überwiegende Nutzung der Flughäfen Berlins, Hannover und Leipzig/Halle spiegelt sich in der Beantwortung zur Frage nach der Fahrzeit von der Betriebsstätte zu dem hauptsächlich genutzten Startflughafen wider. Knapp 90 Prozent der befragten Unternehmen benötigen zu Ihrem Startflughafen 60 Minuten und mehr (**s. Frage 4.3**).

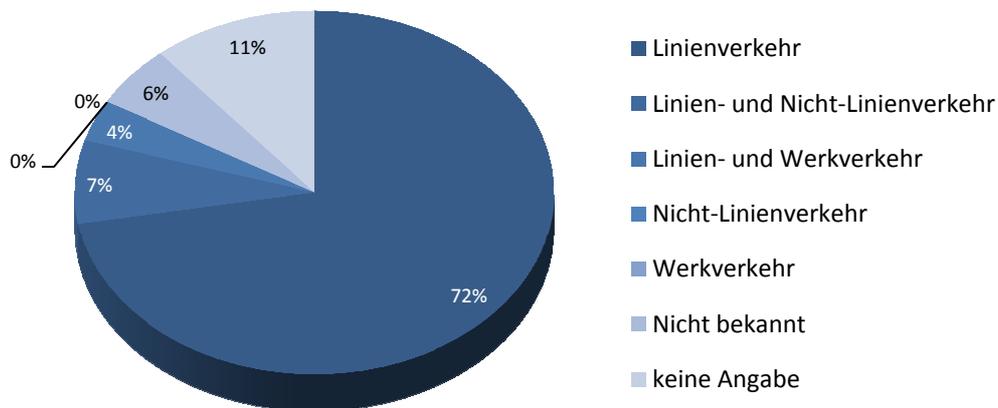
Wurde im ersten Abschnitt nach den Zielregionen der Export- und Importaktivitäten gefragt, zielt nun die Befragung auf die Zielregionen des Geschäftsflugverkehrs ab (**s. Frage 4.4**). Nahezu ein Drittel der Unternehmen tätigt ausschließlich Geschäftsflugreisen zu Destinationen innerhalb Europas. Das Ergebnis korrespondiert mit der Anzahl der Unternehmen, die ausschließlich innerhalb Europas im Bereich des Außenhandels aktiv sind. Werden darüber hinaus die Unternehmen zugerechnet, die über 90 Prozent Ihrer Geschäftsflüge zu europäischen Partnern vollziehen, erhöht sich der Anteil auf über die Hälfte der befragten Unternehmen (57 Prozent). Hieraus kann abgeleitet werden, dass sich der Großteil der Geschäftsflugreisen der Untersuchungsgruppe auf europäische Destinationen konzentriert.

In der letzten Frage des Abschnitts soll der zukünftigen Entwicklung zur Nutzung des Luftverkehrs, sowohl für die eigenen Geschäftsreisen als auch für die ankommenden Besucher, nachgegangen werden (**s. Frage 4.5**). Ca. die Hälfte der Unternehmen geht von einer steigenden Anzahl der eigenen Geschäftsreisen per Luftverkehr aus. Weitere 41 Prozent bewerten die zukünftige Entwicklung als gleichbleibend ein. Darüber hinaus schätzt über ein Drittel die zukünftige Anzahl der ankommenden Besucher per Luftverkehr als steigend ein. Inwieweit die Geschäftsreisen auf dem Luftweg die Reiseaktivitäten der anderen Verkehrsträger kompensieren, geht aus diesen Ergebnissen nicht hervor. Ob es sich um eine Erhöhung der absoluten Anzahl des Geschäftsreiseaufkommens handelt oder einer Verschiebung der Anteile zwischen den Verkehrsträgern und damit einem Bedeutungsgewinn des Luftverkehrs hervorgeht, ist nicht auszumachen. Es kann nur aufgrund der fortwährenden Globalisierung der Wirtschaftsverflechtungen auf einen nicht nur in absoluten Zahlen sondern auch im Verhältnis zu den anderen Verkehrsträgern ansteigenden Geschäftsflugverkehr geschlossen werden. Insgesamt liegt der Schluss nahe, bei einer steigenden Nutzungshäufigkeit des Luftverkehrs von einer positiven Einschätzung der befragten Unternehmen für die zukünftige Geschäftslage auszugehen.

Frage 4.1

Welche Luftverkehrsart wurde von Ihnen überwiegend zur Abwicklung des Geschäftsreiseverkehrs im Jahr 2011 genutzt? (Mehrfachnennungen möglich) (n = 54)

	Anzahl	Anteil in %
Linienverkehr	39	72%
Linien- und Nicht-Linienverkehr	4	7%
Linien- und Werkverkehr	2	4%
Nicht-Linienverkehr	0	0%
Werkverkehr	0	0%
Nicht bekannt	3	6%
keine Angabe	6	11%
Gesamt	54	100%

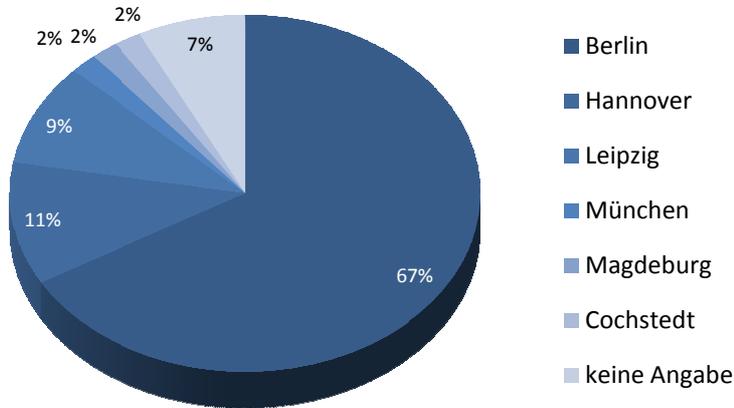


Frage 4.2

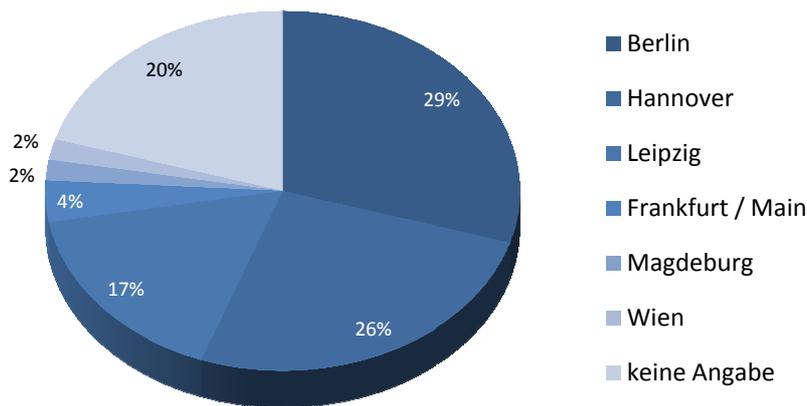
Welche waren die hauptsächlich genutzten Startflughäfen für Ihren Geschäftsflugverkehr im Jahr 2011? (n = 54)

Flughäfen	Pos. 1	Anteil in %	Pos. 2	Anteil in %	Pos. 3	Anteil in %
Berlin	36	67%	16	30%	2	4%
Hannover	6	11%	14	26%	7	13%
Leipzig	5	9%	9	17%	14	26%
keine Angabe	4	7%	11	20%	24	44%
München	1	2%	0	0%	0	0%
Magdeburg	1	2%	1	2%	0	0%
Cochstedt	1	2%	0	0%	0	0%
Frankfurt / Main	0	0%	2	4%	2	4%
Prag	0	0%	0	0%	1	2%
Bremen	0	0%	0	0%	1	2%
Dresden	0	0%	0	0%	1	2%
Paris	0	0%	0	0%	1	2%
Wien	0	0%	1	2%	0	0%
Hamburg	0	0%	0	0%	1	2%
Gesamt	54	100%	54	100%	54	100%

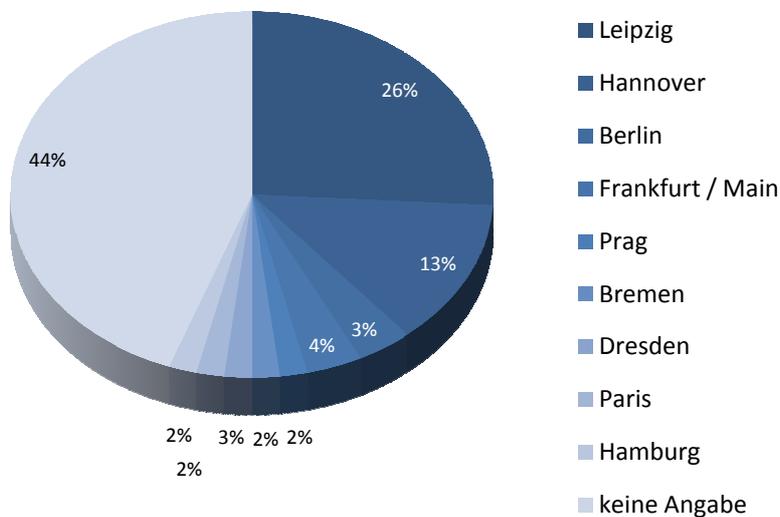
... Verteilung der erstgenannten Startflughäfen



... Verteilung der zweitgenannten Startflughäfen



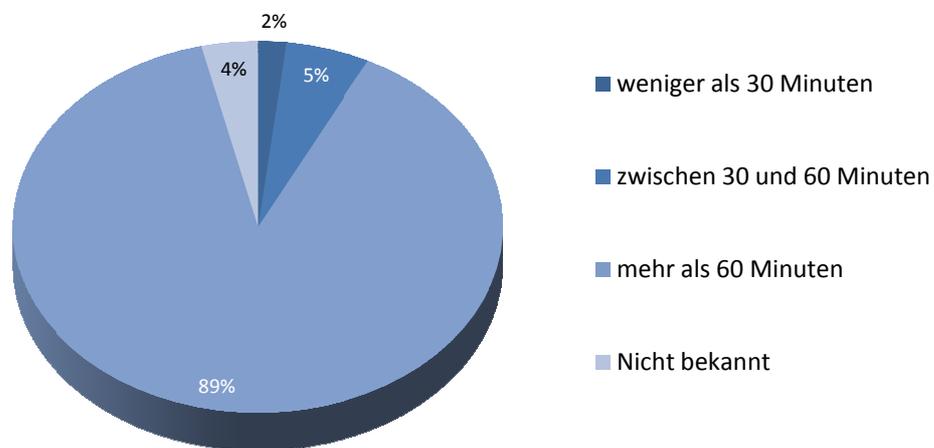
... Verteilung der drittgenannten Startflughäfen



Frage 4.3

Welche Fahrzeit benötigen Sie durchschnittlich für eine Fahrt von Ihrer Betriebsstätte zu dem von Ihnen hauptsächlich genutzten Startflughafen für den Geschäftsreiseverkehr? (n = 54)

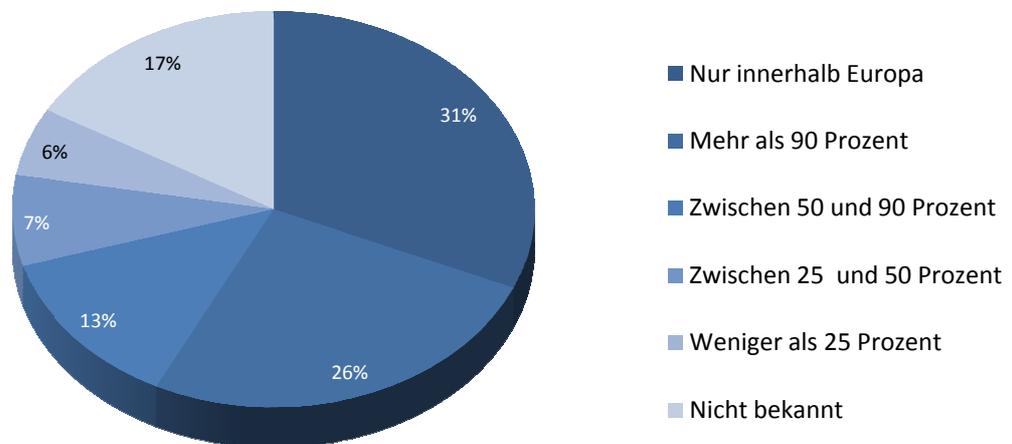
Fahrzeit	Anzahl	Anteil in %
mehr als 60 Minuten	48	89%
zwischen 30 und 60 Minuten	3	6%
weniger als 30 Minuten	1	2%
Nicht bekannt	2	4%
Gesamt	54	100%



Frage 4.4

Zu welchen Anteilen erfolgten im Jahr 2011 die Geschäftsflugreisen der Betriebsstätten innerhalb (bzw. außerhalb) Europas? (n = 54)

Zielregionen	Anzahl	Anteil in %
Nur innerhalb Europas	17	31%
Mehr als 90 Prozent innerhalb Europas	14	26%
Zwischen 50 und 90 Prozent innerhalb Europas	7	13%
Zwischen 25 und 50 Prozent innerhalb Europas	4	7%
Weniger als 25 Prozent innerhalb Europas	3	6%
Nicht bekannt	9	17%
Gesamt	54	100%



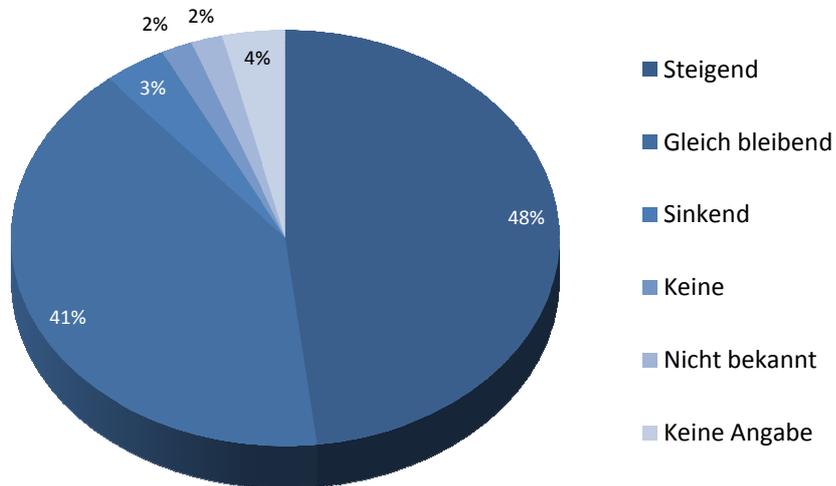
Frage 4.5

Wie schätzen Sie die zukünftige Nutzung des Luftverkehrs durch Ihre Betriebsstätte innerhalb der nächsten fünf Jahre ein? (n = 54)

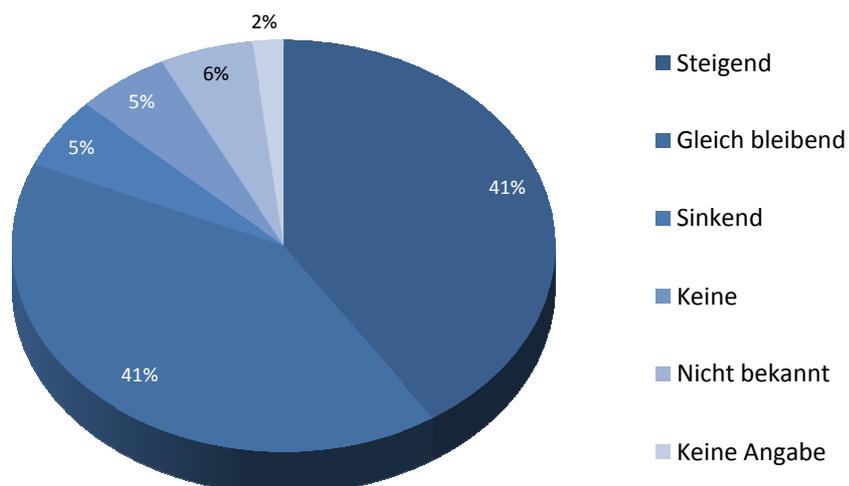
<i>eigene Geschäftsreisen per Luftverkehr ...</i>	Anzahl	Anteil in %
Steigend	26	48%
Gleich bleibend	22	41%
Sinkend	2	4%
Keine	1	2%
Nicht bekannt	3	6%
Gesamt	54	100%

<i>ankommende Besucher per Luftverkehr ...</i>	Anzahl	Anteil in %
Steigend	22	41%
Gleich bleibend	22	41%
Sinkend	3	6%
Keine	3	6%
Nicht bekannt	4	7%
Gesamt	54	100%

... Anzahl der eigenen Geschäftsreisen per Luftverkehr?



... Anzahl der ankommenden Besucher per Luftverkehr?



5. Angaben zur Bedeutung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg für den Geschäftsreiseverkehr der Unternehmen und für die regionale Wirtschaft

Im folgenden Abschnitt werden die Antworten zu Fragen der bisherigen und zukünftigen Nutzung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg und dessen Bedeutung für die regionale Wirtschaft ausgewertet. Hierbei fließen wiederum alle 72 Fragebögen in die Analyse mit ein.

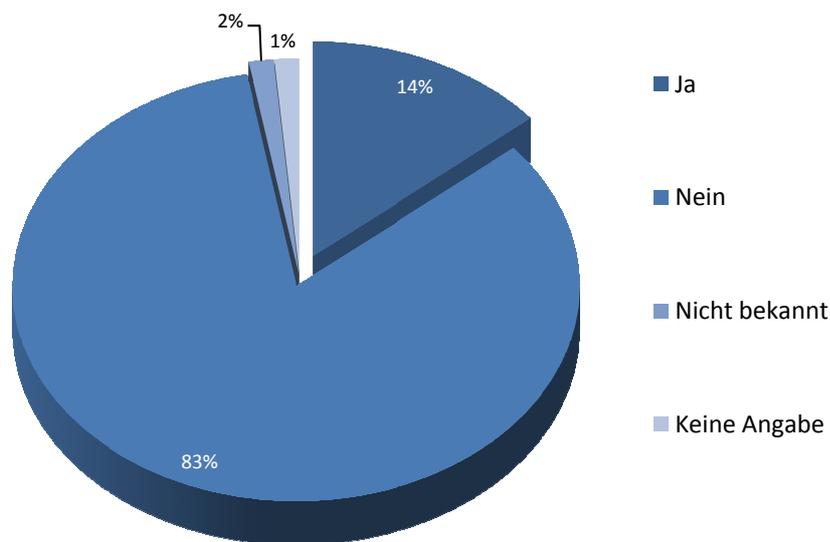
Der Verkehrslandeplatz Magdeburg wurde in den zurückliegenden drei Jahren von 10 Unternehmen für Geschäftsflüge und/oder Luftfrachttransporte genutzt (s. [Frage 5.1](#)). Für den Zeitraum der nächsten fünf Jahre spricht sich jedoch $\frac{1}{4}$ der befragten Unternehmen für eine steigende Frequentierung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg im Rahmen des Geschäftsflugverkehrs und/oder der Luftfrachttransporte aus (s. [Frage 5.3](#)).

Nahezu jedes dritte befragte Unternehmen misst dem Erhalt des Verkehrslandeplatzes Magdeburg bzw. einem an den Sicherheitsanforderungen der EASA orientierten Ausbau eine wichtige bis sehr wichtige Bedeutung für die eigene Geschäftstätigkeit bei (s. [Frage 5.2](#)). Im Bezug auf die Bedeutung für die Entwicklung der regionalen Wirtschaft erhöht sich dieser Anteil auf annähernd die Hälfte der befragten Unternehmen. Dahingegen bewerten rd. ein Drittel der befragten Unternehmen die Bedeutung für das eigene Unternehmen als unwichtig. Dieser Anteil reduziert sich jedoch bei der Bewertung bezogen auf die Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft um fast die Hälfte auf 18 Prozent. Damit ist aus Sicht der Hälfte der befragten Unternehmen die Bereitstellung einer an den Erfordernissen der europäischen Sicherheitsbestimmungen ausgerichteten Luftverkehrsinfrastruktur zur Abwicklung des Geschäftsverkehrs ein wichtiger Faktor für die Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Magdeburg und der Region.

Frage 5.1

Wurde in den zurückliegenden drei Jahren der Verkehrslandeplatz Magdeburg für Geschäftsflüge und/oder Luftfrachttransporte Ihrer Betriebsstätte genutzt? (n = 72)

	Anzahl	Anteil in %
Ja	10	14%
Nein	60	83%
Nicht bekannt	1	1%
Keine Angabe	1	1%
Gesamt	72	100%



Frage 5.2

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? (n = 72)

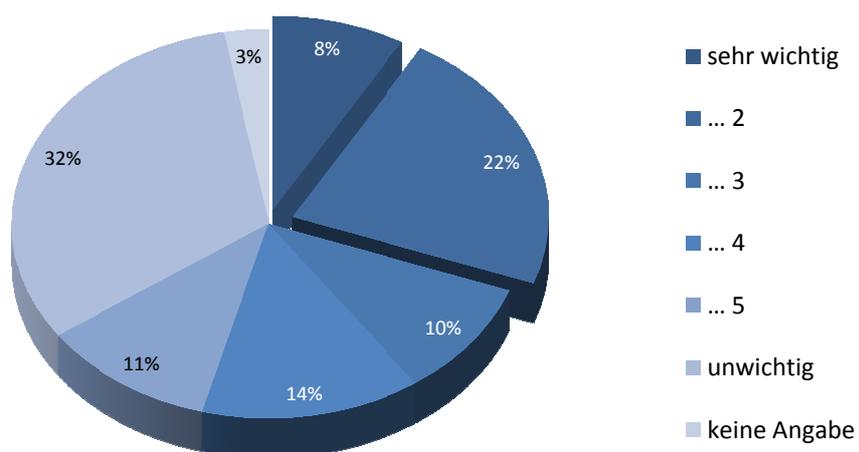
für die eigene Geschäftstätigkeit Ihrer Betriebsstätte ...

	sehr wichtig		...			unwichtig	keine Angabe	Gesamt
	1	2	3	4	5	6		
Anzahl	6	16	7	10	8	23	2	72
Anteil in %	8%	22%	10%	14%	11%	32%	3%	100%

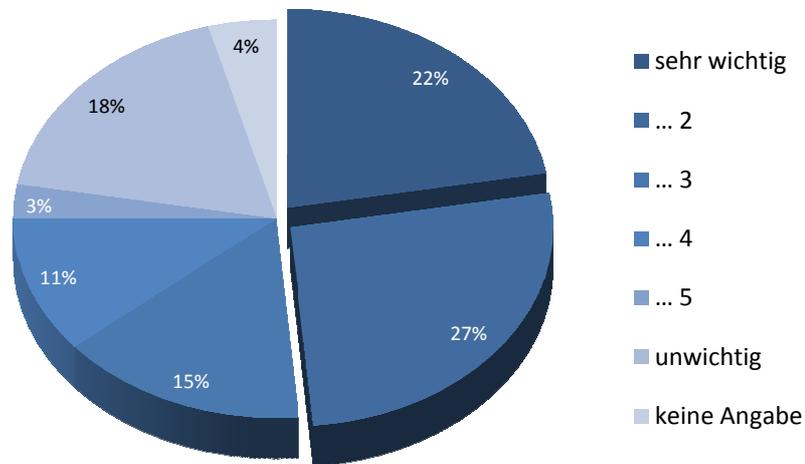
für die Entwicklung der regionalen Wirtschaft ...

	sehr wichtig		...			unwichtig	keine Angabe	Gesamt
	1	2	3	4	5	6		
Anzahl	16	19	11	8	2	13	3	72
Anteil in %	22%	26%	15%	11%	3%	18%	4%	100%

... für die Geschäftstätigkeit Ihrer Betriebsstätte



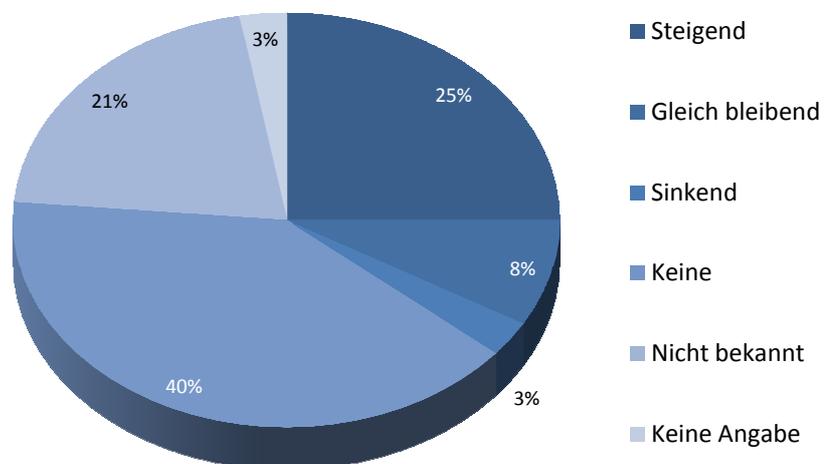
... für die Entwicklung der regionalen Wirtschaft



Frage 5.3

Wie schätzen Sie die zukünftige Nutzung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg durch Ihren Geschäftsflugverkehr und /oder Ihre Luftfrachttransporte in den nächsten fünf Jahren ein? (n = 72)

	Anzahl	Anteil in %
Steigend	18	25%
Gleich bleibend	6	8%
Sinkend	2	3%
Keine	29	40%
Nicht bekannt	17	24%
Gesamt	72	100%



6. Eigene Anmerkungen der befragten Unternehmen

Im Folgenden werden die im Fragebogen aufgenommenen eigenen Anmerkungen der Befragten wortwörtlich wiedergegeben:

Anmerkung 1

Die Verkehrsanbindung von Magdeburg sowohl durch Bahn als auch durch Flieger ist ungenügend! Wir sind oft gezwungen, Geschäftstermine nach Hannover oder Berlin zu legen, um mit ausländischen Partnern zu reden. Dabei ist zugleich die Zugverbindung von und nach MD zu bemängeln! Das Abhängen von MD vom schnellen Intercity-Verkehr ist nicht nachvollziehbar und für die regionale Wirtschaft unverständlich. Ich vermisse hier auch die Einflußnahme des Wirtschaftsministeriums! Zugleich sei der Hinweis gestattet, daß die Einrichtung von 1-2 Intercity-Zügen das Problem nicht löst.

Anmerkung 2

Einige Besucher können Magdeburg nicht anfliegen. Insbesondere gewerblich genutzte Charterverkehre sind in Magdeburg ausgeschlossen.

Anmerkung 3

Magdeburg liegt im günstigen Flughafendreieck Berlin-Leipzig-Hannover. Die Entfernungen sind durchaus zumutbar. Cochstedt eignet sich für Fracht- und Geschäftsflüge. Hier ist schon genug Steuergeld „verbraten“ wurden. Die Auslastung sollte vorangetrieben werden. Es muß nicht noch zusätzliches Geld in den Magdeburger Flughafen gesteckt werden, zumal hier die Lärmbelästigung für die Anwohner unzumutbar ein dürfte.

Anmerkung 4

Magdeburg ist Landeshauptstadt! Keine IC mehr, also auch kein Flughafen? Investoren sind nicht arm und haben wenig Zeit. Da bietet sich das Flugzeug an.

Anmerkung 5

Unser Land hat mit Cochstedt eine ausreichende Luftanbindung. Mit diesem Schreiben möchten einige ihre ganz persönlichen Interessen nutzen. Der Flugplatz ist schon für Magdeburg eine zu große finanzielle Belastung. Außerdem haben wir auch noch Halle/Leipzig. Für mich ist das überhaupt nicht nachzuvollziehen.

Anmerkung 6

die Flughäfen in Leipzig, Hannover, Berlin sind ausreichend

Anmerkung 7

Man sollte sich dringender um den Bahnhof als um den Flugplatz kümmern. Keine ICE's mehr und der Kaiser-Otto-Express wird schon wieder abgeschafft. Dagegen muss etwas getan werden!

Anmerkung 8

In den letzten 8 Jahren waren wir über Indien / Canada sowie in Europa mit Planungsaktivitäten unterwegs. Im nächsten Jahr haben wir nur ein Bauvorhaben in Fertigstellung, deshalb die sinkende Nachfrage!

Anmerkung 9

Nach unserer Einschätzung ist ein Ausbau des Flugplatzes Magdeburgs wenig sinnvoll. Magdeburg hat eine gute Anbindung an die Flughäfen Berlin, Leipzig/Halle und Hannover – mehr Fluganbindungen braucht Magdeburg nicht. Zu erwähnen ist hierbei der Flughafen Cochstedt, der lange Zeit nicht betrieben wurde und auch noch zum aktuellen Zeitpunkt um eine effektive Auslastung bemüht ist. In der unmittelbaren Umgebung des Magdeburger Flugplatzes befinden sich alte wie auch von der Stadt Magdeburg geförderte neugebaute Wohnsiedlungen. Gerade im Süden der Stadt wurden vom Magistrat Baugebiete erschlossen. Somit konnte die Landflucht gestoppt werden und die Einwohnerzahl hat sich wieder erhöht. Die Lärmbelästigungen durch Übungen der Polizeistaffel in der Woche, Starts und Landungen der Flugzeuge am Wochenende sind schon jetzt eine starke Beeinträchtigung der Bürger in den angrenzenden Wohngebieten. Nicht auszudenken, was eine Zunahme der Flugaktivitäten für die Bürger im Süden Magdeburgs bedeutet. Man sollte hierbei nicht auf die Stimmen der Lobbyisten hören, sondern vielmehr erkennen, dass die oben genannten Flughäfen noch viele Kapazitätsreserven haben und Steuergelder sinnvoller eingesetzt werden können.

Anmerkung 10

Magdeburg wurde jüngst in einer Studie als dynamischste Stadt der Republik ermittelt, wenn wir diese Entwicklung dauerhaft aufrecht erhalten wollen, müssen wir etwas für unsere Verkehrsanbindung tun – nur eine gute Autobahnanbindung wird auf Dauer nicht reichen. Magdeburg wurde vom ICE-Netz abgehängt, der Flughafen Leipzig ist zwar gut erreichbar, kann vom Angebot mit Berlin und Hannover aber nicht mithalten. Die Bahnverbindung nach Berlin besteht aus dem, was früher „Bummelzug“ genannt wurde. Wer öfter mit der Bahn in Richtung Westen fährt weiß, dass Anschlusszüge regelmäßig verpasst werden – auf den unwichtigen nicht-ICE-Verkehr aus Magdeburg wartet eben kein ICE. Cochstedt ist ein dauerhafter Wackelkandidat, auf dessen Angebot man sich nicht verlassen kann.

Fazit:

- Wir brauchen den ICE zurück
- Ein kleines aber stabiles Luftverkehrsangebot wäre höchst sinnvoll.

Anmerkung 11

Anbindungen sind durch die Flughäfen Leipzig, Berlin, Hannover abgesichert

Anmerkung 12

Viel wichtiger als ein Flughafenausbau ist eine bessere ICE-Anbindung der Stadt in alle Richtungen!

Bevor die Stadt Anstrengungen zum Flughafenausbau unternimmt, sollten Anstrengungen in die ICE- und Bahnanbindung unternommen werden.

Die Verkehrsanbindung durch Schifffahrt kann ich nicht gut einschätzen. Ich bin für eine bessere Anbindung OHNE weiteren Elbausbau.

Anmerkung 13

Ein Ausbau des Verkehrslandeplatz Magdeburg halten wir nicht für nötig. Der Flugplatz Cochstedt steht zur Verfügung und könnte noch mehr genutzt werden. Sollte der Flugplatz Magdeburg ausgebaut werden, so halten wir es für Verschwendung von Geldern. Bei Steuergeldern wäre es sehr verwerflich.

Anmerkung 14

Der Verkehrslandeplatz Magdeburg ist Unfug!

TEIL II – ERGÄNZENDE UNTERNEHMENSBEFRAGUNGEN

In Ergänzung zur anonymen Unternehmensbefragung (**vgl. Teil I**) wurden zeitversetzt 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. 39 Unternehmen aus Magdeburg und dem näheren Umkreis wurden zur Befragung angeschrieben. Im Ergebnis liegen dem Dezernat für Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit 33 Stellungnahmen (Antwortschreiben, Gesprächs- / Telefonvermerke und Emails) von Unternehmen vor.

In der nachfolgenden Tabelle sind 13 Unternehmen anonymisiert aufgeführt, die in den vergangenen zwei Jahren den Verkehrslandeplatz Magdeburg genutzt haben (**s. Tabelle 1**). 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 und Reisegeschwindigkeit 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. Betrachtet man die Entwicklung der Verkaufszahlen und Herstellerprognosen für die typischen Geschäftsflugzeugmuster, so werden bereits bei Streckenlängen bis etwa 1.000 Kilometern aufgrund der beschränkten Geschwindigkeit und Reichweite kleinere ein- oder zweimotorige Flugzeuge durch Turbopropflugzeuge und Jets ersetzt.

Die Einschränkungen beziehen sich hierbei auf Wetterabhängigkeiten und der maximalen Zuladung der Maschinen. Zur Berechnung der 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 und die 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 die 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.

Tab. 1: 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.

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 Geschäftsreise- und Werkverkehr die Vorhaltung einer ausreichenden Start- und Landebahnlänge.

In der **Tabelle 2** sind weitere 11 Unternehmen anonymisiert dargestellt, die perspektivisch die Nutzung des Verkehrslandeplatzes gern in Anspruch nehmen möchten. Hierbei besteht für eine Vielzahl der aufgeführten Unternehmen neben dem Bedarf am individuellen Geschäftsreiseverkehr der Wunsch nach der Einrichtung eines Zubringerverkehrs zu internationalen Flughäfen mit Ihrem vielfältigen Linienflugangebot (insbesondere Berlin, München und Frankfurt am Main) für die Abwicklung der internationalen Geschäftsflüge im Linienverkehr. 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. 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 Straßennetz wird hierbei insbesondere für international tätige Unternehmen als nicht ausreichend beurteilt.

Tab. 2: 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.

TEIL III – AUSWERTUNG DER BEFRAGUNG VON LUFTFAHRTUNTERNEHMEN ZU AUSWIRKUNGEN BEI BEIBEHALTUNG DER DERZEITIGEN START- UND LANDEBAHNLÄNGE

Die Auswertung der Befragung von Luftfahrtunternehmen erfolgt zweigeteilt. Im ersten Schritt erfolgt die Zusammenfassung der Umfrageergebnisse standortfremder Luftfahrtunternehmen. Anschließend werden die Stellungnahmen des ansässigen Luftfahrtunternehmens sowie des Luftbildunternehmens ausgewertet.

Im Jahr 2012 wurden von der FMB Flugplatz Magdeburg Betriebsgesellschaft mbH anhand eines einseitigen Fragebogens Luftfahrtunternehmen zum Anflug auf den Verkehrslandeplatz Magdeburg bzgl. eingeschränkter Landebahnlänge befragt (s. **Tabelle 3**). Zeitversetzt wurde ein weiteres Luftfahrtunternehmen vom Dezernat für Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit um eine Stellungnahme gebeten. So dass im Ergebnis Stellungnahmen von 10 Luftfahrtunternehmen zur Auswertung vorlagen. Die Fragebögen und Stellungnahmen der Luftfahrtunternehmen liegen dem Dezernat für Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit vor. Überwiegend wird durch die aufgeführten Luftfahrtunternehmen nicht gewerblicher bzw. Werkverkehr abgewickelt.

Tab. 3 Ergebnisse der Befragung von Luftfahrtunternehmen zum Verkehrslandeplatz Magdeburg

Luftfahrtunternehmen	gewerblich	nicht gewerblich, Werkverkehr	war, wäre Magdeburg eine Destination	Start-/ Landebahn ausreichend		Einhaltung EASA-Sicherheitsvorschriften		Start-/ Landebahnlänge in Meter	
				ja	nein	ja	nein	mind.	wünschenswert
Luftfahrtunternehmen 1		X							
Luftfahrtunternehmen 2		X	X		X		X	1.600	1.600
Luftfahrtunternehmen 3					X		X	1.100	1.500+
Luftfahrtunternehmen 4			X		X		X	1.400	1.500
Luftfahrtunternehmen 5	X		X		X		X	1.700	1.700
Luftfahrtunternehmen 6		X	X		X		X	1.250	1.400
Luftfahrtunternehmen 7	X	X	X	X ¹			X	1.300	1.800
Luftfahrtunternehmen 8		X	X		X		X	1.700	1.700
Luftfahrtunternehmen 9		X	X	X ¹			X		
Luftfahrtunternehmen 10		X	X	X ¹			X ¹	1.500	1.500

¹ nur eingeschränkt

Im Ergebnis kann der Verkehrslandeplatz Magdeburg von den oben genannten Luftfahrtunternehmen nur eingeschränkt bzw. überhaupt nicht angefliegen werden. Aus der **Tabelle 3** wird ersichtlich, dass die erforderlichen Mindestlängen für die Start- und Landebahn deutlich

über der gegenwärtigen Bahnlänge des Verkehrslandeplatzes von 1.000 m liegen. Das Interesse an einer perspektivischen Nutzung der Destination wird von 8 der 10 Befragten bekundet. Nach Auskunft der Befragten müssen im Rahmen des gewerblichen Luftverkehrs teilweise Nachfragen von Kunden für Geschäftsflüge nach Magdeburg aufgrund der hiesigen Landebahnlänge von den Luftfahrtunternehmen abgelehnt werden.

Die FMB Flugplatz Magdeburg Betriebsgesellschaft mbH hat im Rahmen der Befragung von Luftfahrtunternehmen im Jahr 2012 ebenso Stellungnahmen der am Verkehrslandeplatz Magdeburg ansässigen Luftfahrtunternehmen eingeholt.

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. Das Charterunternehmen operiert mit einer Beechcraft 90 King Air und einer Beechcraft 200 Super King Air im Geschäfts- und Ambulanzflugverkehr vom Verkehrslandeplatz Magdeburg. Zu den Kunden zählen Politiker, Wirtschaftsvertreter und Personen des öffentlichen Lebens. Neben diesen Geschäftsflügen führt das Unternehmen im Auftrag der Deutschen Stiftung Organtransplantation 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 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 gestiegenen 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.

ANLAGEN

Anlage Fragebogen zur Unternehmensbefragung

UNTERNEHMENSBEFRAGUNG ZUR BEDEUTUNG DES VERKEHRSLANDEPLATZES MAGDEBURG FÜR DIE REGIONALE WIRTSCHAFT

Fragebogen (Bitte Ausfüllen!)

1. Charakterisierung der Auslandsaktivitäten

1.1 Ist Ihr Unternehmen im Jahr 2011 im Export aktiv gewesen oder sind für Sie zukünftig Aktivitäten im Export grundsätzlich vorstellbar?

Ja, aktiv Nein, aber vorstellbar Nein, kein Interesse

1.2 Auf welche Regionen entfielen Ihre Exporte? (Mehrfachnennungen möglich)

Europa Außerhalb Europa Nicht bekannt

1.3 Ist Ihr Unternehmen im Jahr 2011 im Import aktiv gewesen oder sind für Sie zukünftig Aktivitäten im Import grundsätzlich vorstellbar?

Ja, aktiv Nein, aber vorstellbar Nein, kein Interesse

1.4 Aus welchen Regionen stammten Ihre Importe? (Mehrfachnennungen möglich)

Europa Außerhalb Europa Nicht bekannt

2. Angaben Verkehrsanbindung des Wirtschaftsstandortes Magdeburg

2.1 Wie bewerten Sie die Verkehrsanbindung des Wirtschaftsstandortes Magdeburg?

	hervorragend		...	ungenügend		
	1	2	3	4	5	6
... Verkehrsanbindung durch Straße	<input type="checkbox"/>					
... Verkehrsanbindung durch Schiene	<input type="checkbox"/>					
... Verkehrsanbindung durch Schifffahrt	<input type="checkbox"/>					
... Verkehrsanbindung durch Luftverkehr	<input type="checkbox"/>					

2.2 Wie wichtig war die Luftverkehrsanbindung durch den Verkehrslandeplatz Magdeburg für die Standortentscheidung Ihrer Betriebsstätte in Magdeburg?

	sehr wichtig		...	unwichtig		
	1	2	3	4	5	6
	<input type="checkbox"/>					

3. Angaben zur Bedeutung der Verkehrsanbindung für Ihre Betriebsstätte

3.1 Wie bewerten Sie die Wichtigkeit der nachfolgenden Verkehrsträger für den Geschäftsreiserverkehr Ihrer Betriebsstätte?

	sehr wichtig		...	unwichtig		
	1	2	3	4	5	6
... Straßenverkehr	<input type="checkbox"/>					
... Schienenverkehr	<input type="checkbox"/>					
... Schiffsverkehr	<input type="checkbox"/>					
... Luftverkehr	<input type="checkbox"/>					

... Bitte umblättern!

