

Volkswirtschaftliche Bedeutung des Flugplatzes Hangelar

Gutachterliche Untersuchung
für den Rhein-Sieg-Kreis

Präsentation
vor dem Planungs- und Verkehrsausschuss

Siegburg, 19. Januar 2010

**KE-CONSULT Wirtschafts- und Verkehrsberatung,
Dr. Judith Kurte Dr. Klaus Esser
Oskar-Jäger-Str. 175, 50825 Köln
Tel.: 0221 / 5503075, e-mail: kontakt@ke-consult.de**

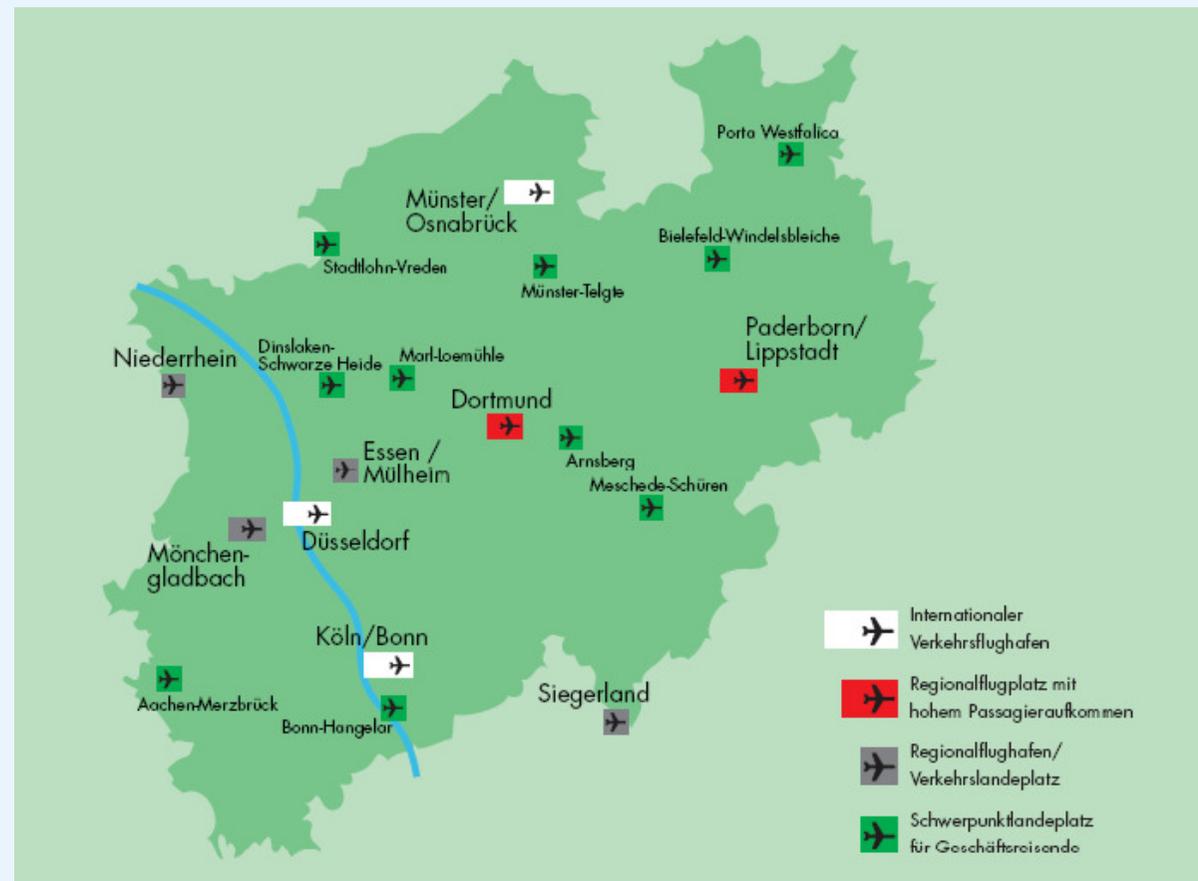
INHALT

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

Flugplatz Hangelar - Flugplatzinfrastruktur

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

Flugplatz Hangelar – Einordnung in die Luftverkehrsinfrastruktur in NRW

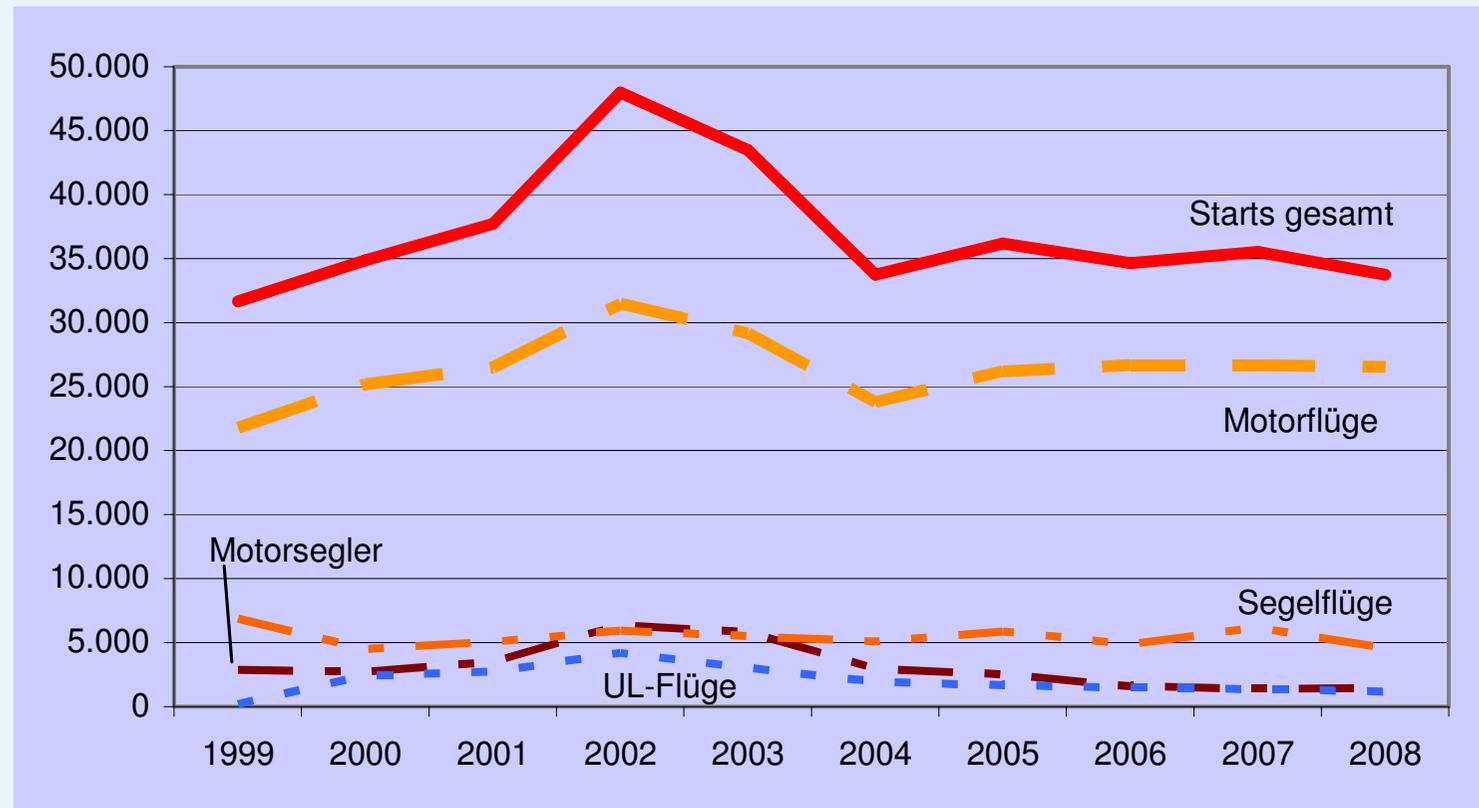


Quelle: Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen, Luftverkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen, 2003.

Starts auf den Schwerpunkt-Landeplätzen in NRW im Jahr 2008

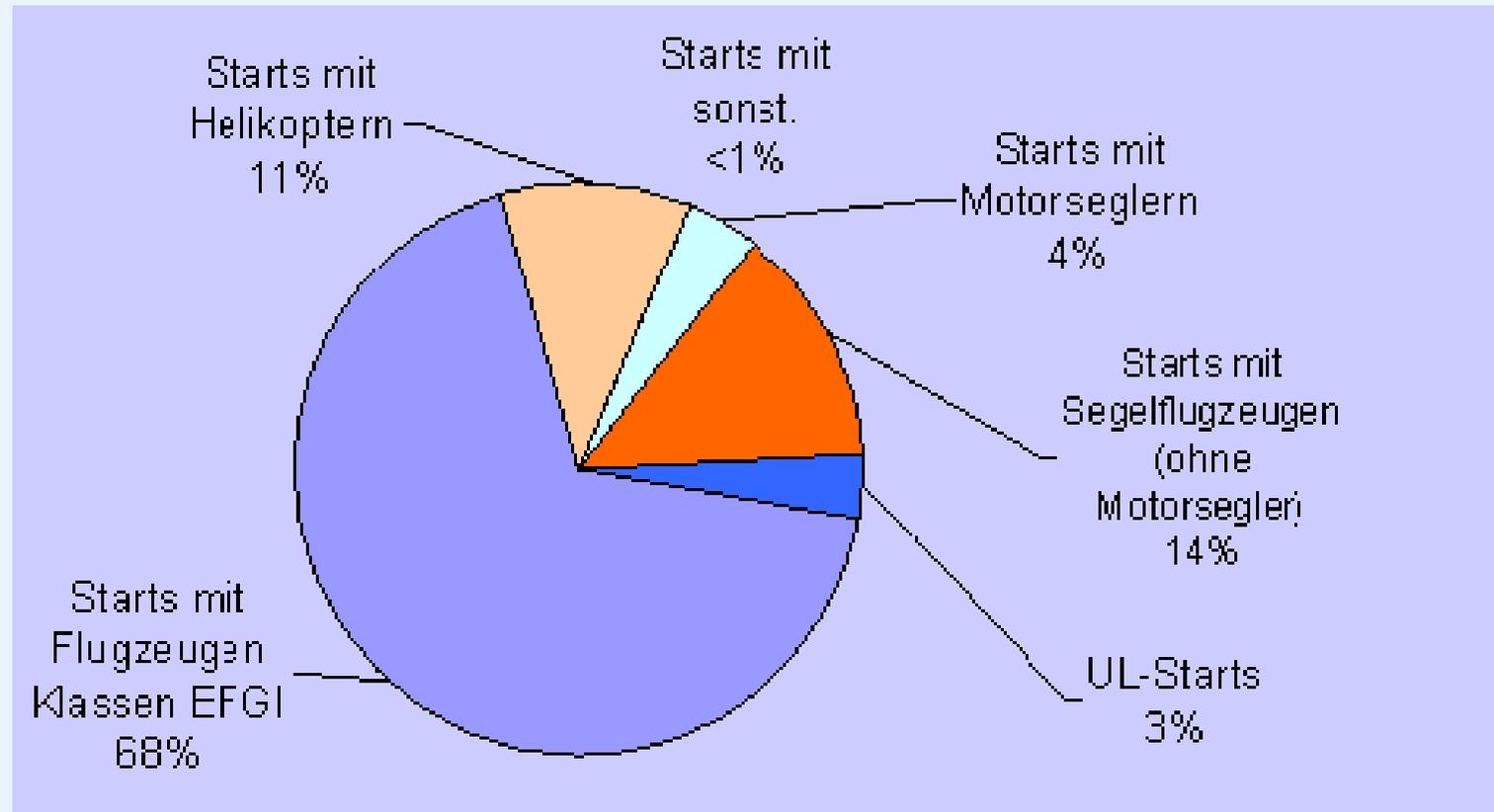
	Starts gesamt	gewerbliche Starts	nicht-gewerbliche Starts
Aachen-Merzbrück	20.831	7.138	13.693
Arnsberg-Menden	793	282	511
Bielefeld	10.100	1.209	8.891
Bonn-Handlar	33.744	8.245	25.499
Dinslaken, Schwarze Heide	24.883	8.089	16.794
Marl-Loemühle	10.387	7.249	3.138
Meschede-Schüren	6.257	4	6.253
Münster-Telgte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

Flugplatz Hangelar – Entwicklung der Starts zwischen 1999 und 2008



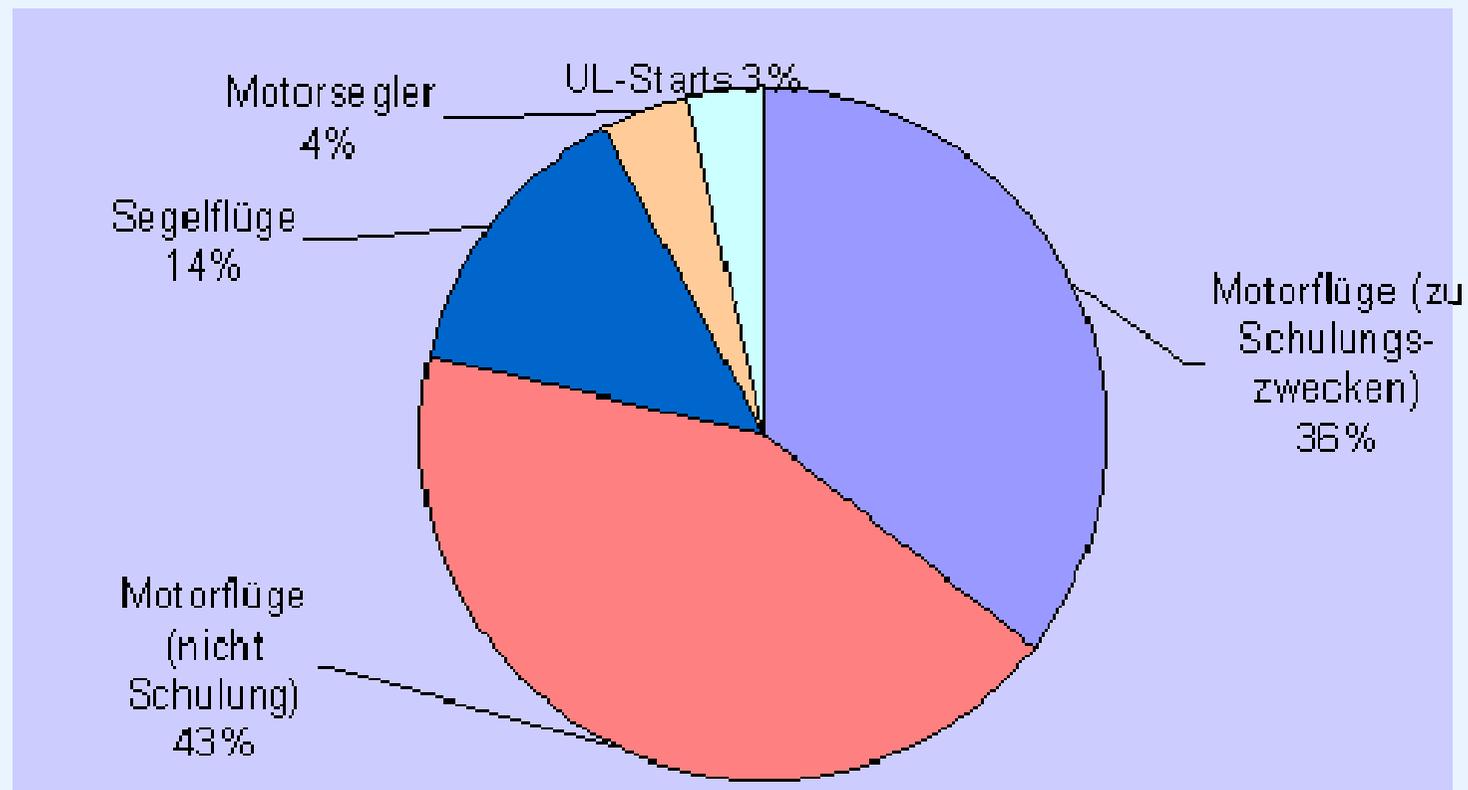
Quelle: Statistisches Bundesamt, Flugplatzgesellschaft Hangelar mbH

Flugplatz Hangelar – Anteile der Starts nach Fluggerät (2008)



Quelle: Flugplatzgesellschaft Hangelar mbH

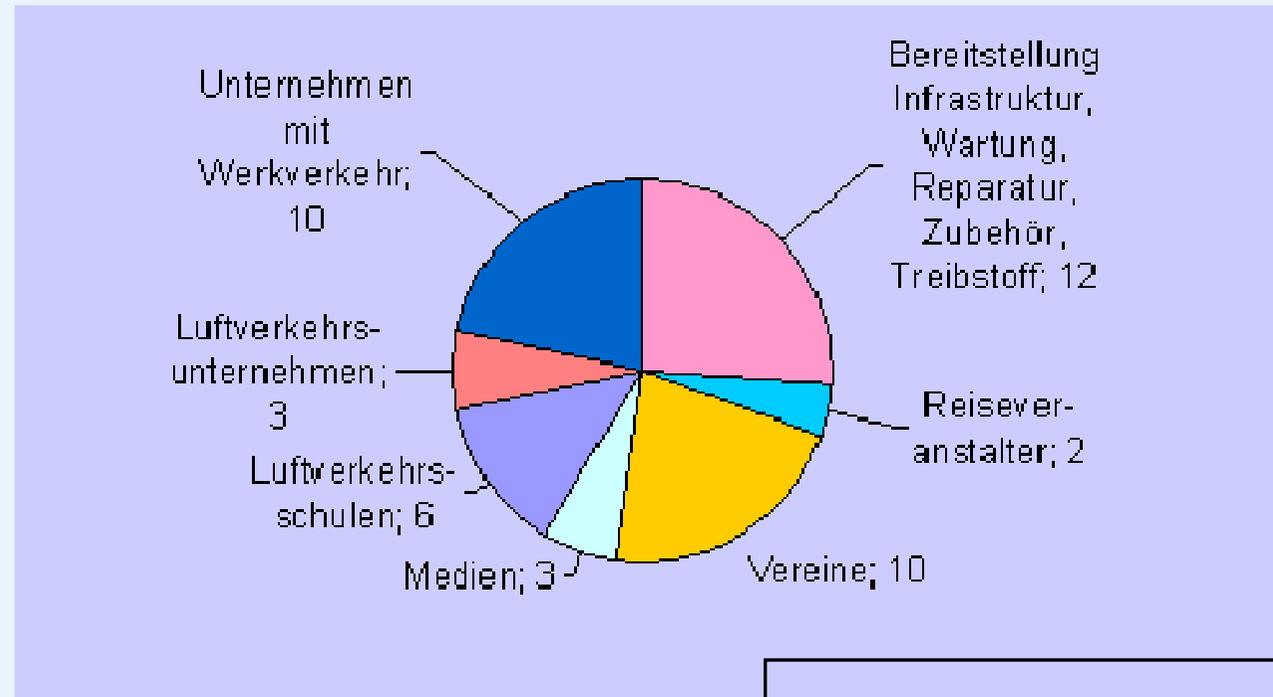
Flugplatz Hangelar – Anteil der Motorflüge zu Schulungszwecken (2008)



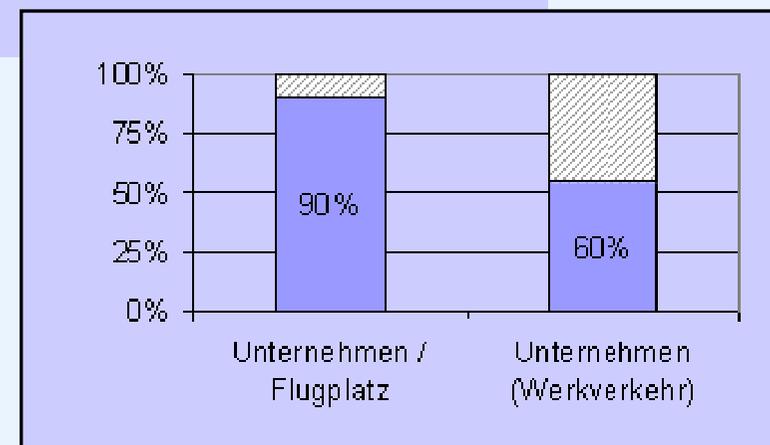
Quelle: Flugplatzgesellschaft Hangelar mbH

Flugplatz Hangelar – Volkswirtschaftliche Bedeutung Status quo

Angeschriebene Unternehmen:



Rücklauf:



Flugplatz Hangelar – Erfassungsgrad

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

Flugplatz Hangelar – Volkswirtschaftliche Bedeutung Beschäftigungseffekte

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

Flugplatz Hangelar – Volkswirtschaftliche Bedeutung des Status quo

	Beschäftigung (Erwerbstätige)	Einkommen (Mio. €)	Bruttowert- schöpfung (Mio. €)	Steuerein- nahmen (Mio. €)
Volkswirt- schaftliche Effekte	393	10,9	22,5	5,6
Effekte je 1.000 Starts	12	0,3	0,7	0,2

Flugplatz Hangelar – Auswirkungen einer Einschränkung der Betriebszeiten (Szenario)

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

Flugplatz Hangelar – Auswirkungen einer Einschränkung der Betriebszeiten (Szenario)

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

Flugplatz Hangelar – Auswirkungen einer Einschränkung der Betriebszeiten (Szenario)

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