
Prognose des Verkehrsaufkommens für den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach

Ergänzung des Gutachten zur Berücksichtigung des Flughafens Niederrhein



Airport Research Center

Im Auftrag der
Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH

Aachen, November 2004

Airport Research Center GmbH
Technologiezentrum am Europaplatz
Dennewartstraße 27
52068 Aachen
Tel.: 0241 – 963 28 60
Fax.: 0241 – 963 28 69
e-mail: mail@arc-aachen.de

Ansprechpartner:

Prof. Dr.-Ing. Peter Wolf
Dipl.-Ing. Raimo Jacobson

1 Seiten

Gliederung

1.	Einleitung	4
2.	Evaluierung der Prognose Mönchengladbach unter Berücksichtigung des Flughafens Niederrhein	5
2.1.	Vorgehensweise.....	6
2.2.	Ergebnisse der Modellrechnungen	7
2.3.	Zusammenfassung der Ergebnisse	9

1. Einleitung

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau des Regionalflyghafens Mönchengladbach wurde durch die Airport Research Center GmbH (ARC) im Jahr 2002 eine Prognose über das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen erstellt. In der Prognose wurde ein Ausbau des bestehenden Bahnsystems unterstellt, das den Betrieb größerer Flugzeugmuster ermöglichen würde.

Nach Fertigstellung der Prognose nahm am nördlich von Mönchengladbach gelegenen Flughafen Niederrhein die Airline V-Bird ihren Flugbetrieb auf. Das Streckennetz der V-Bird umfasste Ziele in Deutschland und Europa (u.a. München, Berlin, Kopenhagen, Helsinki, Stockholm, Manchester, Nizza, Palma, Rom und Wien). Weiterhin nutzt Ryanair den Flughafen Niederrhein. Zunächst wurde nur das Ziel London-Stansted angefliegen.

Im Oktober 2004 hat V-Bird auf Grund finanzieller Schwierigkeiten den Flugbetrieb eingestellt. Seitdem hat Ryanair das Angebot ab Niederrhein erweitert. Derzeit wird neben London-Stansted auch Glasgow angeboten. Weitere Ziele sollen 2004 und 2005 folgen (Rom, Girona, Stockholm, Shannon).

In der ursprünglichen Prognose wurde der Flughafen Niederrhein nicht berücksichtigt, da während der Bearbeitung der Prognose die Entwicklung am Standort Niederrhein nicht absehbar war. Nach Vorlage der Prognose im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurden Aussagen zu den möglichen Auswirkungen des Angebotes ab dem Flughafen Niederrhein auf die Ergebnisse der Prognose für den Flughafen Mönchengladbach gewünscht. Aus diesem Grund wurden die im folgenden erläuterten zusätzlichen Auswertungen der Prognoseberechnungen erstellt.

2. Evaluierung der Prognose Mönchengladbach unter Berücksichtigung des Flughafens Niederrhein

Für eine Aktualisierung der Ausgangsprognose Mönchengladbach (MGL) aus dem Jahr 2002 wurden unter Verwendung des Flughafenwahlmodells des ARC zusätzliche Berechnungen durchgeführt, welche Aufkommen und Marktanteile des seit 2003 etablierten Verkehrsflughafen Niederrhein (NRN) für die hier zu aktualisierende Prognose MGL berücksichtigen.

Die mit dem Flughafenwahlmodell durchgeführten Berechnungen orientieren sich an einer Beispielrechnung, um die Auswirkungen des Angebotes am Flughafen Niederrhein auf die Ergebnisse des Flughafenwahlmodells exemplarisch darstellen zu können.

Um Auswirkungen des Markteintritts NRN auf die Prognose MGL realitätsnah beziffern zu können, wurde im folgenden zunächst der Luftverkehrsmarkt NRW näher untersucht. Abbildung 1 zeigt hierzu einerseits das Aufkommen Quell – Ziel Verkehr nach Kreisen/ NRW, abgeleitet aus der Fluggastbefragung 1998. Hier kann neben den Marktanteilen der einzelnen Kreise auch das absolute Aufkommen entnommen werden.

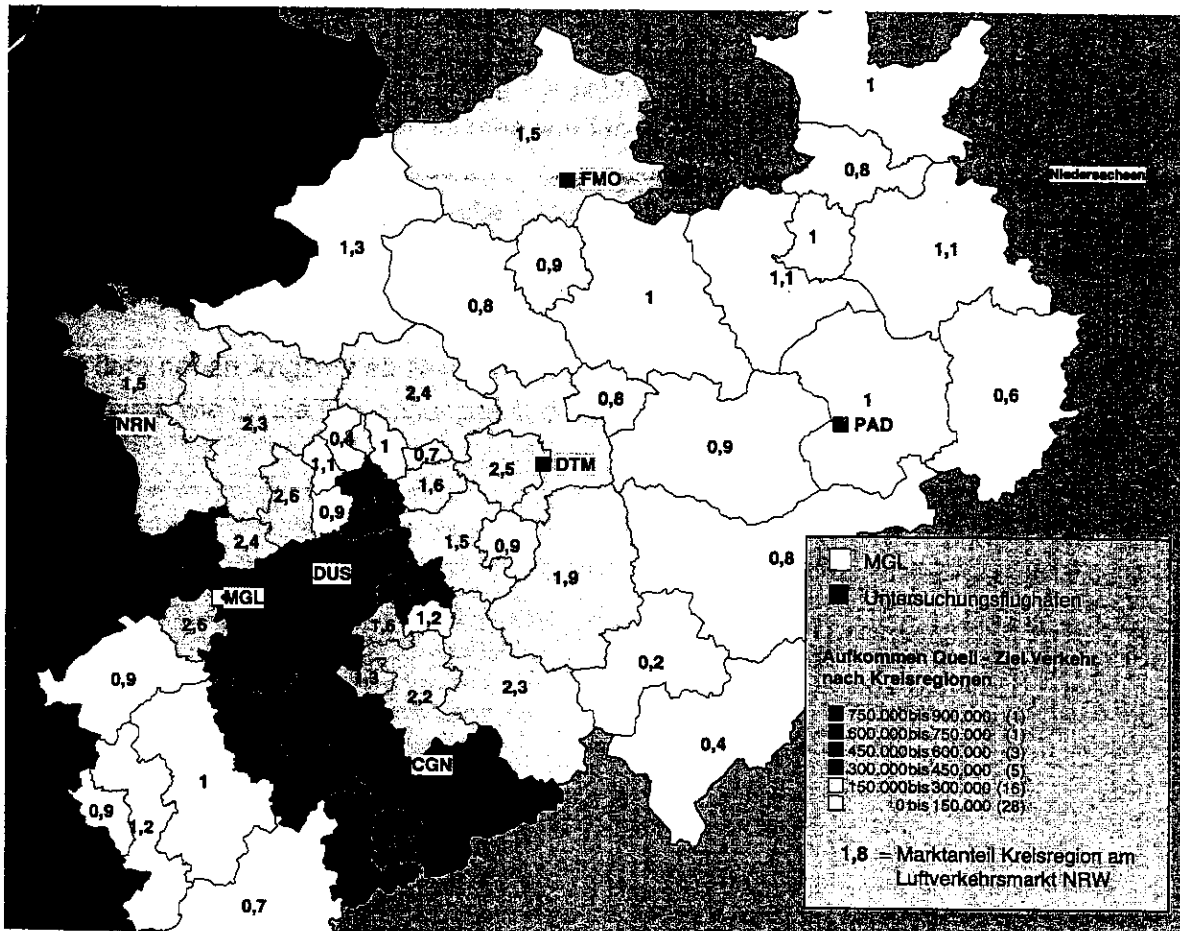


Abbildung 1: Luftverkehrsmarkt NRW - Aufkommen und Marktanteile nach Kreisregionen

2.1. Vorgehensweise

Die qualitative Ermittlung der Auswirkungen des Angebotes am Flughafen Niederrhein erfolgt an hand exemplarischer Rechnungen, die einen Vergleich zwischen der ursprünglichen Prognose („ohne NRN“) und dem Szenario „mit NRN“ darstellt. Als Exemplarisches Szenario wird hier das Angebot nach London (alle Flughäfen) untersucht. Ein Angebot nach London ist derzeit an nahezu allen Untersuchungsflughäfen vorhanden. Auch besteht die Verbindung weiterhin in Niederrhein.

Das neue Szenario kann wie folgt zusammengefasst werden:

Markteintritt Niederrhein (NRN) mit Angeboten gegenüber den Wettbewerbern Düsseldorf (DUS), Köln/Bonn (CGN), Münster/Osnabrück (FMO), Paderborn (PAD), Mönchengladbach (MGL) und Dortmund (DTM).

In den Berechnungen wird die Verteilung der Marktanteile für die Szenarien „Heute, mit NRN“ und „Heute, ohne NRN“ festgestellt und die Differenz in Prozentpunkten ermittelt. So kann die Verlagerung der Marktanteile (in Prozentpunkten) des Marktes NRW dargestellt werden. Für die Differenz in Prozentpunkten kann unter Berücksichtigung der Ausgangsprognose MGL eine absolute Veränderung des Aufkommens zu ungunsten MGL ermittelt werden.

Für die Szenarien 1 und 2 wird analog vorgegangen. Gemäß den in den Szenarien vorgenommenen Frequenzwachstumsannahmen werden jeweils die Marktanteile mit und ohne NRN ermittelt. Die Differenz, ausgedrückt in Prozentpunkten, geht dann in die Evaluierung der Prognose MGL ein. Dabei wird für alle Untersuchungsflughäfen das gleiche zukünftige Frequenzangebot zu den Londoner Flughäfen angenommen, welches bereits in der ursprünglichen Prognose MGL angewendet wurde.

Außer dem neuen Angebot ab Niederrhein gelten für die Berechnungen die gleichen Randbedingungen wie für die Berechnungen in der ursprünglichen Prognose aus dem Jahr 2002.

Für das Szenario 2 sind qualitativ vergleichbare Ergebnisse festzustellen (siehe Abbildung 3). Allerdings sind die absoluten Verluste des Marktanteils Mönchengladbach größer. Für den Kreis Kleve ist eine Anteilsdifferenz von -22 Prozentpunkten festzustellen. Dies entspricht einem Verlust der Marktanteile von 88% im Kreis Kleve. Auch hier können die Veränderungen in den anderen Kreisregionen vernachlässigt werden, da nur marginale Veränderungen der Anteile zu verzeichnen sind.

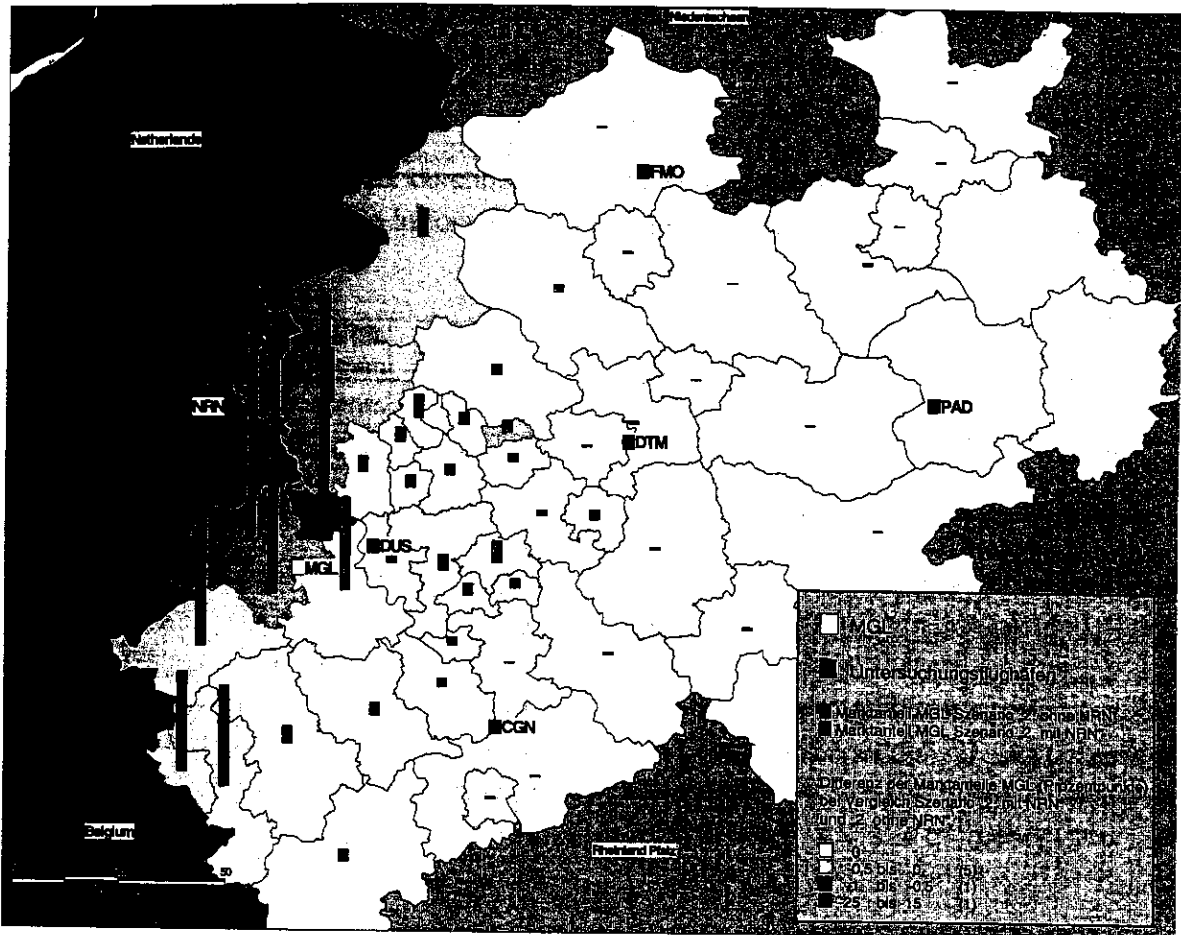


Abbildung 3: Differenz der Marktanteil beim Vergleich der Fälle „ohne“ und „mit“ NRN (Szenario 2)

2.3. Zusammenfassung der Ergebnisse

Für MGL ergeben sich nach diesen Berechnungen Verlagerungen der Marktanteile insbesondere aus dem Kreis Kleve. Mit einem Verlust von 22 Punkten gegenüber den Fall „ohne NRN“ (Szenario 2) erscheint der Verlust hoch. Es muss jedoch beachtet werden, dass bis auf den Kreis Kleve bei den Modellrechnungen ansonsten keine signifikanten Veränderungen festgestellt werden konnten. Wird das Aufkommen aus dem Kreis Kleve mit dem Gesamtaufkommen in Relation gesetzt, so zeigt sich, dass diese Kreisregion für das Prognostizierte Aufkommen ab Mönchengladbach nur eine untergeordnete Rolle spielt. Der Anteil der Kreisregion Kleve liegt je nach Szenario bei 2,2 bzw. 2,5 % vom Gesamtaufkommen.

Wird unterstellt, dass die zuvor durchgeführte exemplarische Rechnung auch für alle andere Ziele gültig wäre, könnte das in folgender Tabelle zusammengefasste Ergebnis festgestellt werden.

Szenario	Anteil Kreis Kleve am Gesamtaufkommen	Absolut	Verlust Aufkommen Kr. Kleve im Fall „mit NRN“	Resultierender abs. Verlust	Verlust gegenüber „ohne Fall“
Szenario 1	2,20%	60.808	89,00%	54.119	2,0%
Szenario 2	2,50%	28.525	88,00%	25.102	2,2%

Demnach wäre in beiden Szenarien ein Verlust von gut 2 % des Gesamtaufkommens festzustellen, wenn der Flughafen Niederrhein im Rahmen der Prognose mit berücksichtigt wird. Es ist allerdings zu beachten, dass bei einer aufwendigeren und detaillierteren Berechnung für alle Untersuchungsziele abweichende Ergebnisse festgestellt werden können. Allerdings ist das hier ausgewählte Ziel London durchaus als „Negativ Szenario“ für den Flughafen Mönchengladbach zu sehen, da dieses Ziel aus allen Kreisen ein relativ hohes Aufkommen generiert und mit hoher Wahrscheinlichkeit auch ab NRN ein Angebot zu diesem Ziel vorhanden sein wird.

Abschließend ist nochmals festzustellen, dass das prognostizierte Aufkommen ab Mönchengladbach im wesentlichen von den Situation in Düsseldorf abhängig ist, da das Aufkommen aus der Kreisregion Düsseldorf mit seinem hohen absoluten Wert bestimmend ist. Dies zeigt allein der Unterschied zwischen den im ursprünglichen Gutachten beschriebenen Szenarien 1 und 2.