DESELCONSULTING
AVIATIONMANAGEMENT

Prognose des zukünftigen Flugbewegungsaufkommens auf dem Flughafen Braunschweig-Wolfsburg bis zum Jahr 2030

Auswirkung der Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2018 auf die Prognoseergebnisse

Niedernhausen, im April 2019

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 4

2. Entwicklung des Luftverkehrs auf dem Flughafen Braunschweig-Wolfsburg 6

2.1. Entwicklung der Anzahl an Flugbewegungen nach Verkehrsarten 6

2.2. Nach Luftfahrzeugklassen (MTOM) 11

3. Flugbewegungsaufkommen für den Flughafen Braunschweig-Wolfsburg bis zum Jahr 2030 – Validierung der Ergebnisse aus [1] 16

4. Prognose der Nachtflugbewegungen im Jahr 2030 20

5. Zusammenfassung 21

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abb. 2.1.-1 Entwicklung der Flugbewegungszahlen auf dem Flughafen Braunschweig-Wolfsburg im Bereich des Geschäftsreiseverkehrs

Abb. 2.1.-2 Entwicklung der Flugaktivitäten im gewerblichen Verkehr

Abb. 2.1.-3 Entwicklung der Flugbewegungszahlen im Schulflugverkehr

Abb. 2.1.-4 Entwicklung der Flugbewegungszahlen im sonstigen nichtgewerblichen Verkehr

Abb. 2.1.-5 Entwicklung der Flugbewegungszahlen im Segelflugverkehr

Abb. 2.2.-1 Entwicklung der Flugaktivitäten der Flugzeuge mit einem MTOM von mehr als 5,7 t

Abb. 2.2.-2 Entwicklung der Flugaktivitäten der Flugzeuge mit einem MTOM von 2 t bis 5,7 t

Abb. 2.2.-3 Entwicklung der Flugaktivitäten der Flugzeuge mit einem MTOM von weniger als 2 t

Abb. 2.2.-4 Entwicklung der Flugaktivitäten von Motorseglern und Ultra-Lights

Abb. 2.2.-5 Entwicklung der Flugaktivitäten von Hubschraubern

Tab. 3.-1 Verkehrsprognose für das Jahr 2030 aus [1]

1. Einleitung

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) hatte im Jahr 2016 die Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH mit Blick auf die Nebenbestimmung Nr. 2.4.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses vom 15. Januar 2007 gebeten, auf der Grundlage der aktuellen (2016) und der zu erwartenden Flugbewegungen (2030) ein lärmphysikalisches Gutachten zu erstellen. Auf Basis der Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2016 hatte Desel Consulting im November 2017 die „Prognose des zukünftigen Flugbewegungsaufkommens auf dem Flughafen Braunschweig-Wolfsburg bis zum Jahr 2030“ [1] vorgelegt.

In der Prognose wurden alle Verkehrsbereiche mit dem Hauptfokus auf die Großluftfahrt – Linien- und Touristikverkehr sowie Tramp- und Anforderungsverkehr (T&A-Verkehr) für die Volkswagen Gruppe -, aber auch der gesamte Bereich der Allgemeinen Luftfahrt betrachtet. Neben der Prognose der Flugbewegungsvolumina wurde eine Aufteilung nach AzB Klassen vorgenommen sowie die zu erwartenden Anzahl an Nachtflügen für das Jahr 2030 zu ermitteln.

Datenstand des Analysezeitraums war das Jahr 2016. Da die Unterlagen zum Planänderungsantrag im Juni 2019 eingereicht werden soll, ist es nunmehr notwendig die Verkehrsentwicklung der Jahre 2017 und 2018 ergänzend zu betrachten und darzulegen, ob die damaligen Prognosewerte nach wie vor valide sind.

Die Volkswagengruppe ist ein wesentlicher Nutzer des Flughafens. Für die Prognose 2030 wird daher auch weiterhin die Prämisse gesetzt, dass die Unternehmensstruktur der Volkswagen Gruppe auch im Jahr 2030 vergleichbar zur heutigen Struktur sein wird – es werden weltweit verschiedene Produktionsstandorte mit einer Mehrmarken Strategie existieren, wobei Wolfsburg der Unternehmenssitz mit wesentlichen administrativen, forschenden und entwickelnden Funktionen bleibt.

Der Forschungsflugverkehr der TU Braunschweig und des DLR rechnet statistisch zum Werkverkehr. Für die Nutzer in dem Verkehrsbereich „Forschungsflugverkehr“ ist die infrastrukturelle Möglichkeit, im Bereich Forschung adäquat operieren zu können, ausschlaggebend für ihre Standortentscheidung. In Bezug auf das zukünftige

Flugbewegungsvolumen wird auf Basis der aktuellen Erkenntnisse als Prämisse unterstellt, dass der Anteil des Forschungsflugverkehrs im Wesentlichen unverändert bleibt.

Im Folgenden werden daher die verkehrsarten- sowie MTOM-bezogenen Analysewerte um die Verkehrsvolumina der beiden letzten Jahre ergänzt und die Entwicklung hinsichtlich ihrer Nachhaltigkeit interpretiert. Diese Erkenntnisse dienen im Weiteren einer Prüfung der vorhandenen Prognose auf Validität.

2. Entwicklung des Luftverkehrs auf dem Flughafen Braunschweig-Wolfsburg

2.1. Entwicklung der Anzahl an Flugbewegungen nach Verkehrsarten

Der Verkehrsflughafen Braunschweig-Wolfsburg dient sowohl der Abwicklungen von gewerblichen wie auch nichtgewerblichen Verkehren. Der gewerbliche Verkehr ist deutlich bestimmt vom Geschäftsreiseverkehr. Gemäß den Meldungen an das Statistische Bundesamt werden die folgenden Verkehrsarten zum Geschäftsreiseverkehr zusammengefasst:

- Linienverkehr, der nur aus der von Czech Airlines betriebenen Strecke BWE-PRG besteht.
- Tramp- und Anforderungsverkehr (T&A-Verkehr), zu dem alle übrigen von verschiedenen Fluggesellschaften für den Volkswagen Konzern linienähnlich beflogenen Strecken gehören und zu dem die Öffentlichkeit keinen Zugang hat.
- T&A-Verkehr im Bereich der ad-hoc Kleinfracht, ebenfalls vorrangig für den Volkswagen Konzern, aber auch in geringem Umfang einzelne öffentliche Touristikflüge.
- Taxiflugverkehr, also angecharterten Luftfahrzeugen, die zu einem gewissen Teil ebenfalls für die Volkswagen Gruppe fliegen. In den internen statistischen Aufzeichnungen werden diese Verkehre, auch wenn sie mit Luftfahrzeugen mit einem MTOM von weniger als 5,7 t durchgeführt werden und in der Terminologie des Statistischen Bundesamtes (vgl. die Definitionen im Erläuterungsteil des Erhebungsbogens des Statistischen Bundesamtes) eigentlich Taxiflugverkehr sind, dem T&A-Verkehr zugerechnet.
- Werkverkehr, also der Geschäftsreiseverkehr mit eigenen Luftfahrzeugen für die Beförderung von Unternehmensmitarbeitern.

Zusammengefasst haben sich die Aktivitäten dieser Verkehrsbereiche in der Summe in dem Zeitraum 2000 bis 2018 auf dem Flughafen Braunschweig-Wolfsburg wie in der folgenden Abbildung 2.1.-1 dargestellt, entwickelt.

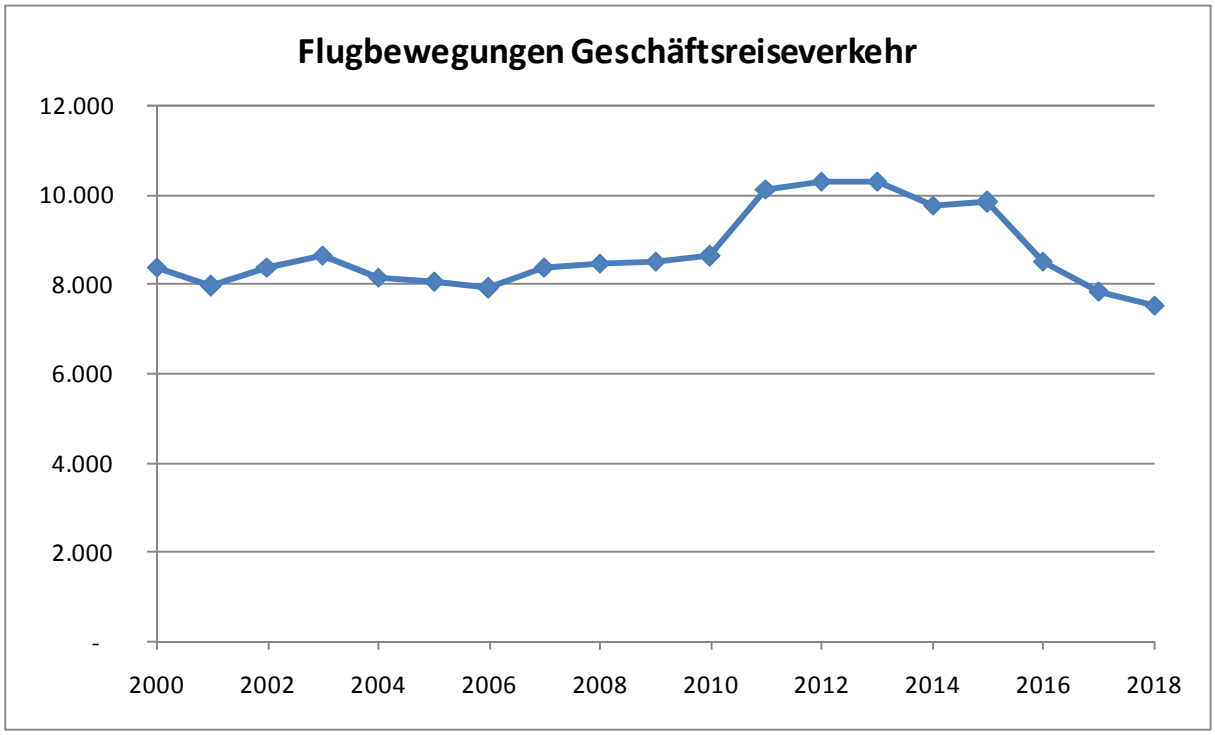

Abb. 2.1.-1: Entwicklung der Flugbewegungszahlen auf dem Flughafen Braunschweig-Wolfsburg im Bereich des Geschäftsreiseverkehrs

Seit dem Jahr 2016 ist das Verkehrsvolumen in diesem Verkehrsbereich um rund 25% von ehemals rund 10.000 Flugbewegungen auf inzwischen nur noch 7.500 Flugbewegungen zurückgegangen, was ungefähr dem Niveau in den Jahren 2000 bis 2006 entspricht.

Wie bereits zuvor erläutert ist der Geschäftsreiseverkehr in allen Unterbereichen stark von den Bedürfnissen des Volkswagen Konzerns beeinflusst. Hier wurden durch die veränderte wirtschaftliche Lage sowie durch Änderungen der Prozesse bei Volkswagen Strecken eingestellt wie zum Beispiel Turin bzw. die eigene Flotte verringert (z.B. Verkauf Airbus A 319). In wie weit diese Entwicklung der letzten drei Jahre das zukünftige Niveau repräsentiert, kann nach der vergleichsweise kurzen Zeit nicht beurteilt werden.

Im gewerblichen Bereich finden auf dem Flughafen Braunschweig-Wolfsburg darüberhinaus auch sonstiger gewerblicher Verkehr - Arbeitsluftfahrt, Werftflüge, Positionierungsflüge im T&A sowie Taxiflugverkehr etc. - statt. Einen zusammenfassenden Überblick über die Entwicklung der Flugbewegungszahlen der übrigen gewerblichen Verkehrsbereiche seit dem Jahr 2000 gibt die folgende Abbildung 2.1.-2.

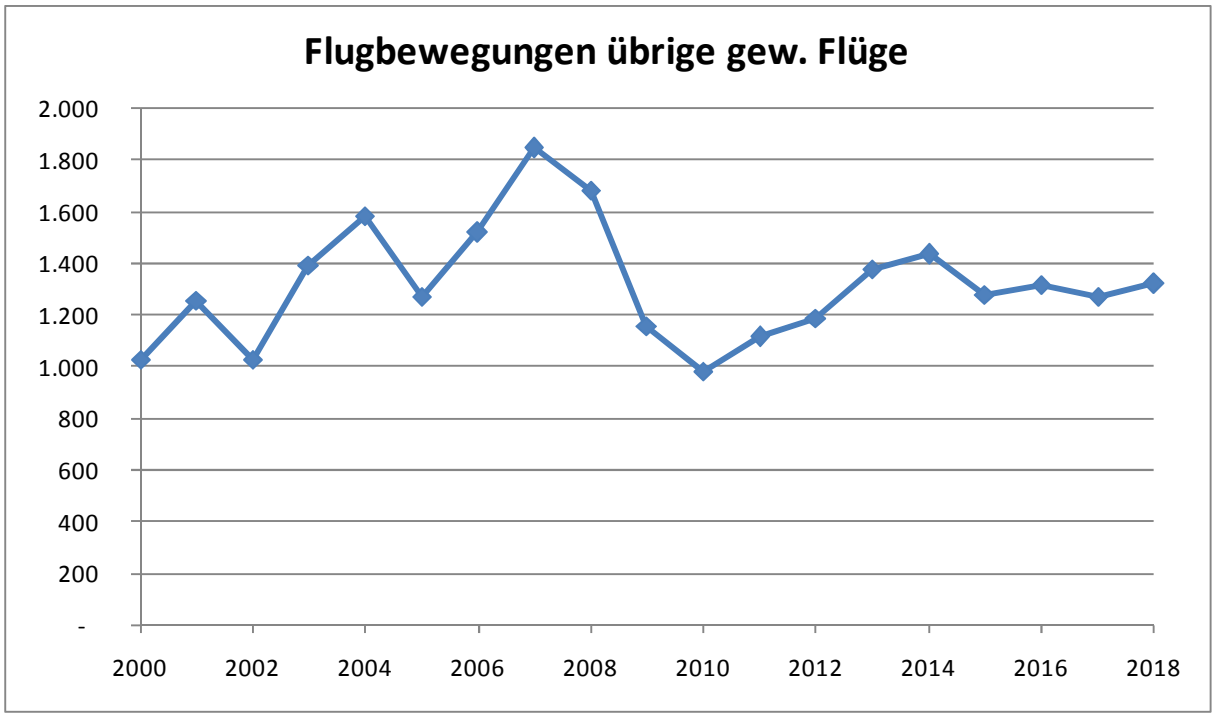

Abb. 2.1.-2: Entwicklung der Flugaktivitäten im gewerblichen Verkehr

Die Grafik zeigt, dass die übrigen gewerblichen Flüge zwischen rund 1.000 und 1.800 Flugbewegungen pro Jahr schwanken, sich aber inzwischen auf etwa 1.300 Flugbewegungen pro Jahr eingependelt haben.

Die Entwicklung im Bereich des Schulflugverkehrs – Summe aus gewerblichem und nichtgewerblichem Teil – zeigt, dass sich bis zum Jahr 2014 der Verkehrsbereich kontinuierlich positiv entwickelt hatte - von rund 6.000 Flugbewegungen auf rund 11.000 Flugbewegungen. Danach sind die Aktivitäten bis zum Jahr 2018 wieder kontinuierlich auf 6.000 Flugbewegungen gesunken.

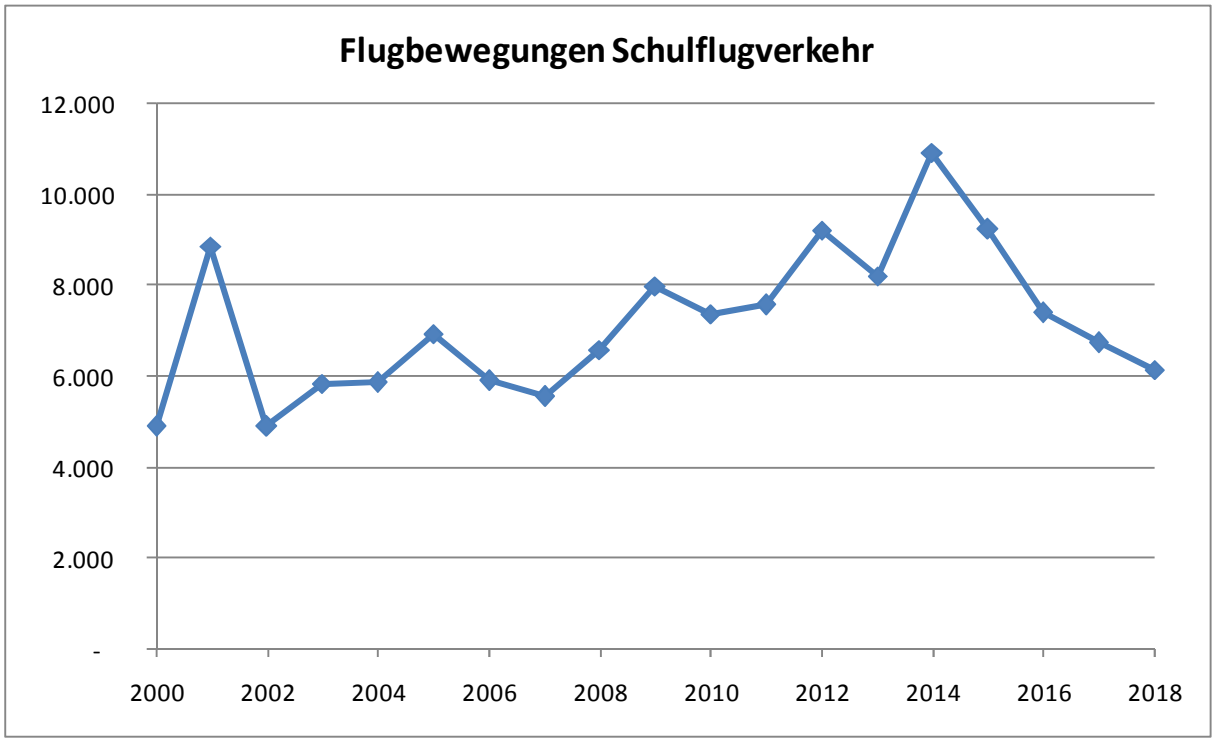

Abb. 2.1.-3: Entwicklung der Flugbewegungszahlen im Schulflugverkehr

Die Gründe für diese Entwicklung liegen zu einem erheblichen Teil in der Entgeltpolitik der Flughafengesellschaft. Nach Jahren kaum spürbarer Entgelterhöhungen wurden zum 1.6.2016 die Entgelte undifferenziert um 30% und 1.11.2017 differenziert um im Mittel 7% erhöht. Dies hat dazu geführt, dass ein Teil des Schulflugverkehrs auch von beheimateten Flugschulen und Vereinen auf anderen Verkehrslandeplätzen stattfinden.

Der sonstige nichtgewerbliche Verkehr, also die Privatfliegerei incl. Flüge mit Ultra-Leicht-Flugzeugen und Motorseglern wird in seiner Entwicklung in der Abbildung 2.1.-4 dargestellt.

Dieser Bereich erbrachte in den letzten Jahren zwischen 10.000 und 14.000 Flugbewegungen und hat seit dem Jahr 2016 eine leicht sinkende Tendenz auf rund 11.000 Flugbewegungen. Gründe können auch hier wieder in der Entgeltentwicklung liegen.

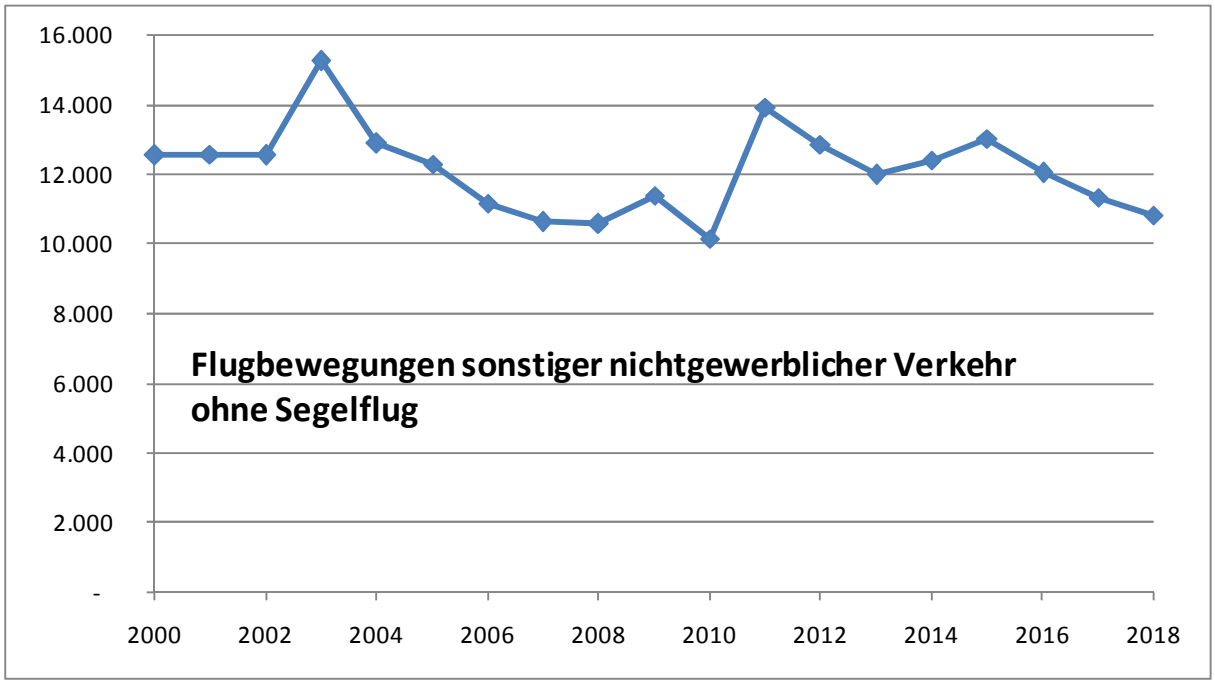

Abb. 2.1.-4: Entwicklung der Flugbewegungszahlen im sonstigen nichtgewerblichen Verkehr

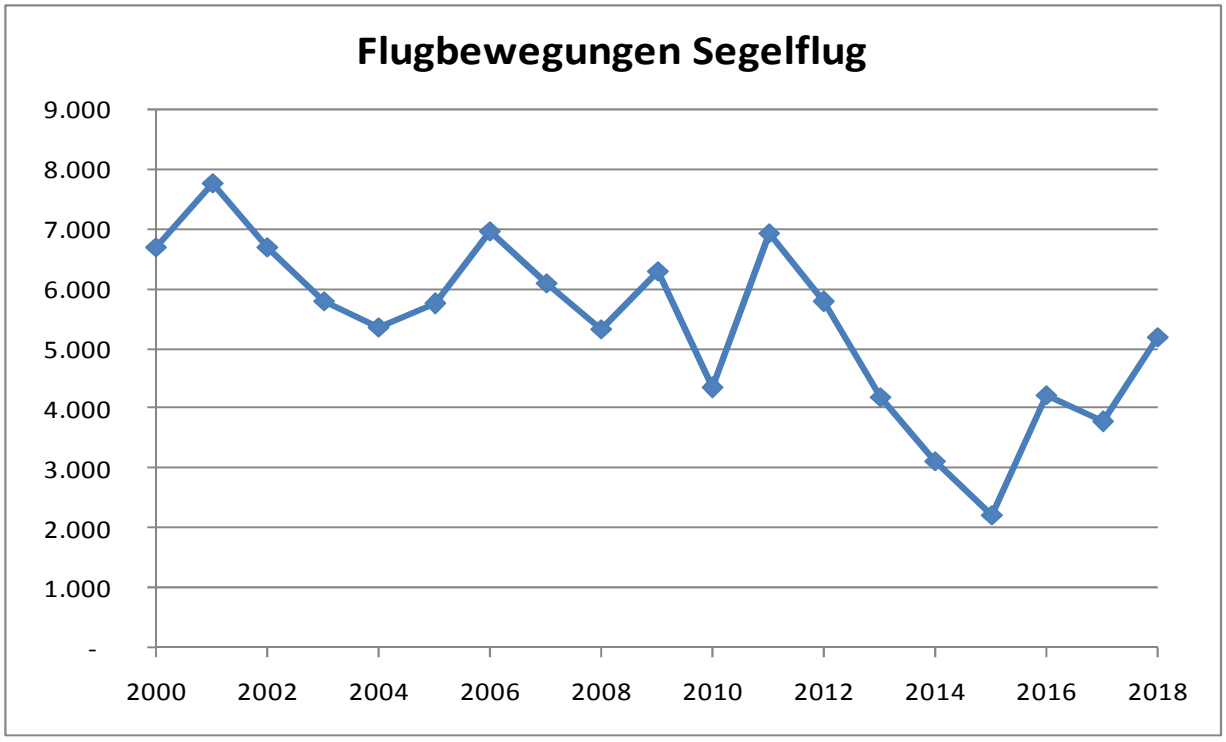

Abb. 2.1.-5: Entwicklung der Flugbewegungszahlen im Segelflugverkehr

Der Segelflugverkehr hatte seit dem Jahr 2001 in seiner Bedeutung stark abgenommen und im Jahr 2015 nur noch rund 2.200 Flugbewegungen verzeichnet. Inzwischen sind die Aktivitäten wieder auf mehr als 5.000 Flugbewegungen angestiegen.

2.2. Nach Luftfahrzeugklassen (MTOM)

Im Folgenden wird eine Unterteilung der Flugaktivitäten nach Luftfahrzeugklassen vorgenommen. In der Abbildung 2.2.-1 wird die Entwicklung bei Flugzeugen mit einem MTOM von mehr als 5,7 t dargestellt.

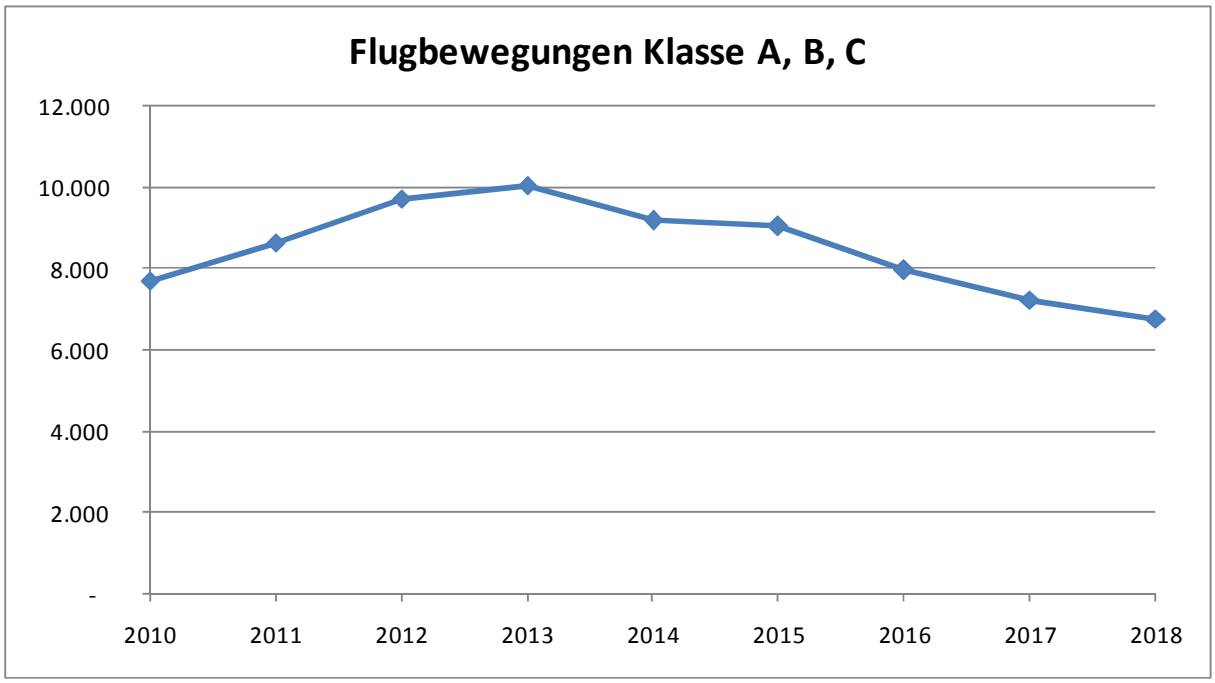

Abb. 2.2.-1: Entwicklung der Flugaktivitäten der Flugzeuge mit einem MTOM von mehr als 5,7 t

Diese Flugzeuggruppe mit mehr als 5,7t MTOM wird dominiert von den Flügen im Rahmen des T&A Verkehrs, des Linien- und Werkverkehrs sowie des Taxiflugverkehrs. Die Gewichtsklasse A (> 20 t) ist in den Aktivitäten relativ konstant. Hierbei handelt es sich um Aktivitäten der Volkswagen-Flotte (Falcon 7X, 8X), Global Express der „New Yorker“ Gruppe, A 320 des DLR, aber auch der Linienverkehr von

Czech Airlines nach Prag mit ATR 42/72, aber auch ein Teil des T&A Verkehrs für Volkswagen zum Beispiel nach Russland.

Flüge mit Luftfahrzeugen der „Bravo“ Gruppe (>14t) sind zum einen Do 328 Flüge nach Ingolstadt oder Stuttgart sowie Flugzeuge, die im allgemeinen T&A Verkehr sowie Werkverkehr genutzt werden.

Flugzeuge mit einem MTOM von 5,7 t bis 14 t „Charlie-Gruppe“ sind typische Luftfahrzeuge im Bereich des T&A sowie des Werkverkehrs.

Insgesamt verzeichnet dieser Bereich der Luftfahrzeuge auf dem Flughafen Braunschweig-Wolfsburg bereits seit dem Jahr 2014 Rückgänge in den Flugbewegungszahlen. Von ehemals 10.000 Flugbewegungen im Jahr 2013 sind im Jahr 2018 nur noch rund 6.800 Flugbewegungen geblieben. Diese Entwicklung ist vorrangig geprägt von dem zuvor erläuterten geänderten Verkehrsverhalten und Verkehrsbedürfnissen des Volkswagen Konzerns.

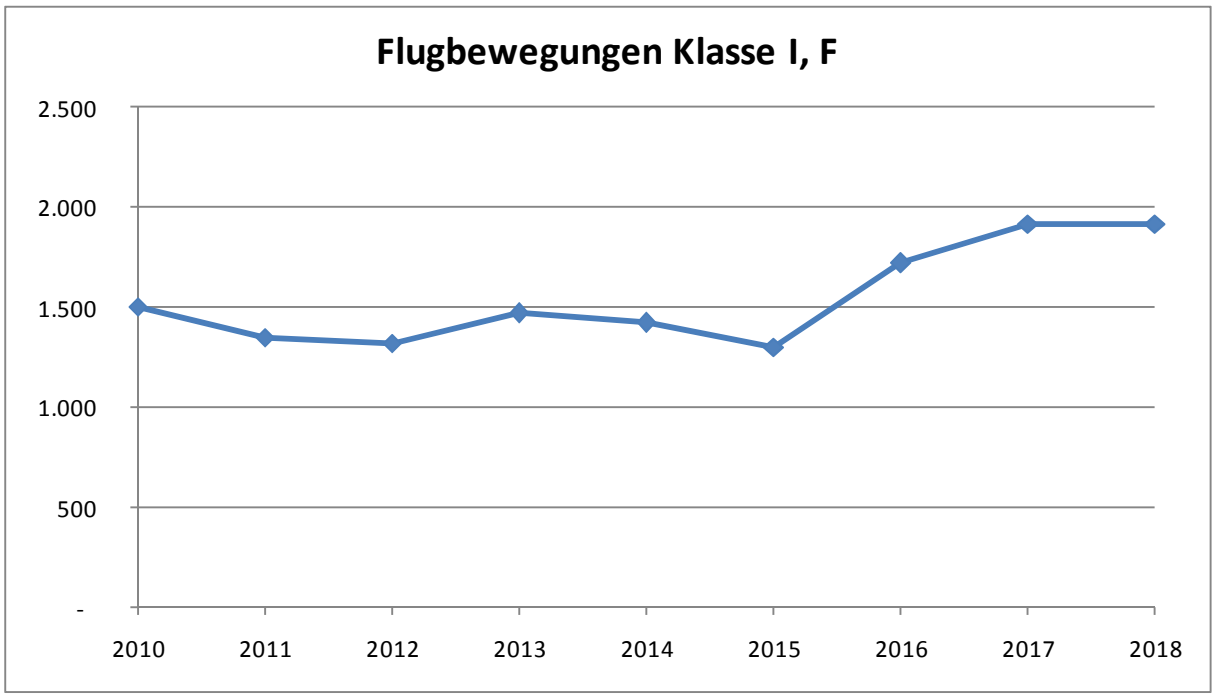

Abb. 2.2.-2: Entwicklung der Flugaktivitäten der Flugzeuge mit einem MTOM von 2 t bis 5,7 t

Die Abbildung 2.2.-2 zeigt die Entwicklung der Flugbewegungszahlen der Luftfahrzeuge mit einem MTOM zwischen 2 t und 5,7 t. Hierbei handelt es sich vorrangig um kleinere Geschäftsreiseflugzeuge. Die Aktivitäten dieser Gewichtskategorie hat nach dem Jahr 2015 spürbar zugenommen - von rund 1.300 Flugbewegungen auf etwa 1.900 Flugbewegungen. Diese Entwicklung ist vermutlich zumindest zum Teil eine Substituierung der großen Geschäftsreiseflugzeuge durch kleinere.

In der folgenden Abbildung 2.2-3 wird die Entwicklung der Flugaktivitäten mit Luftfahrzeugen mit einem MTOM von weniger als 2 t dargestellt.

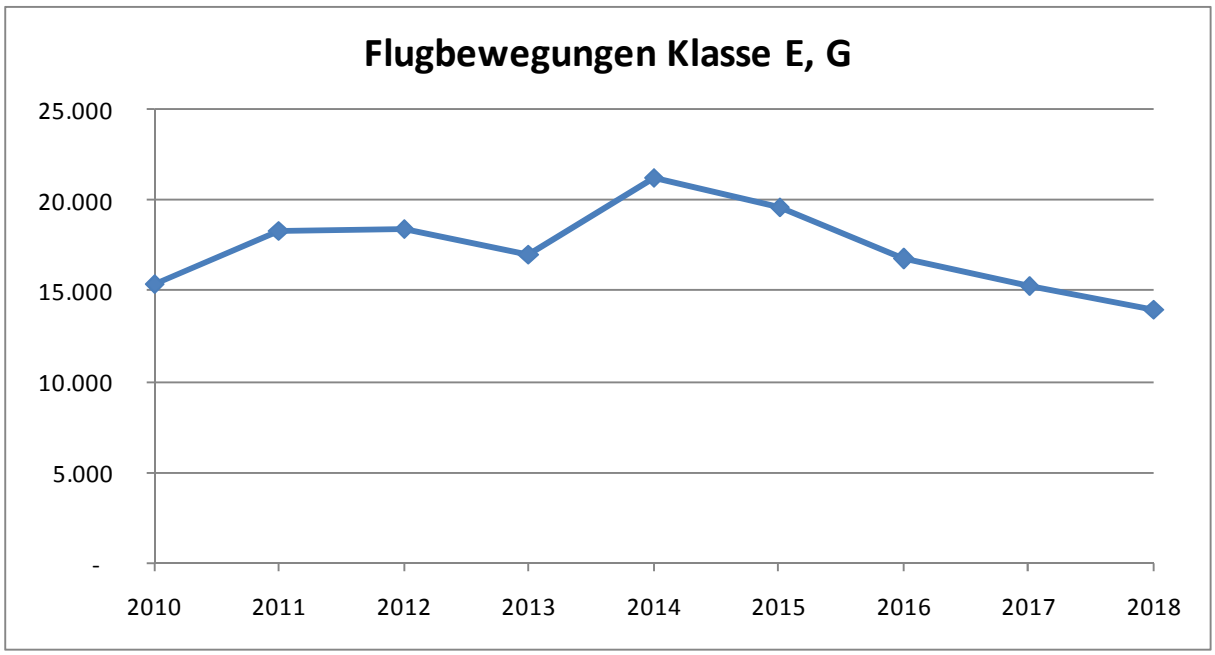

Abb. 2.2.-3: Entwicklung der Flugaktivitäten der Flugzeuge mit einem MTOM von weniger als 2 t

Die Abbildung zeigt, dass dieser Bereich, der durch Flugzeuge der Klasse E dominiert wird ebenfalls seit dem Jahr 2015 relativ kontinuierlich Rückgänge in den Aktivitäten von ehemals 21.000 auf 14.000 Flugbewegungen zu verzeichnen hat. Diese Flugzeugkategorie wird vorrangig im Bereich des nichtgewerblichen Motorflugverkehrs sowie des Schulflugverkehrs eingesetzt, der durch die Entgeltanhebungen zum Teil abgewandert ist.

Der Bereich der Flüge mit Motorseglern und Ultra-Lights ist im Gegensatz zu den Aktivitäten mit Klasse E Flugzeugen mit 2.000 bis 2.500 Flugbewegungen pro Jahr relativ konstant.

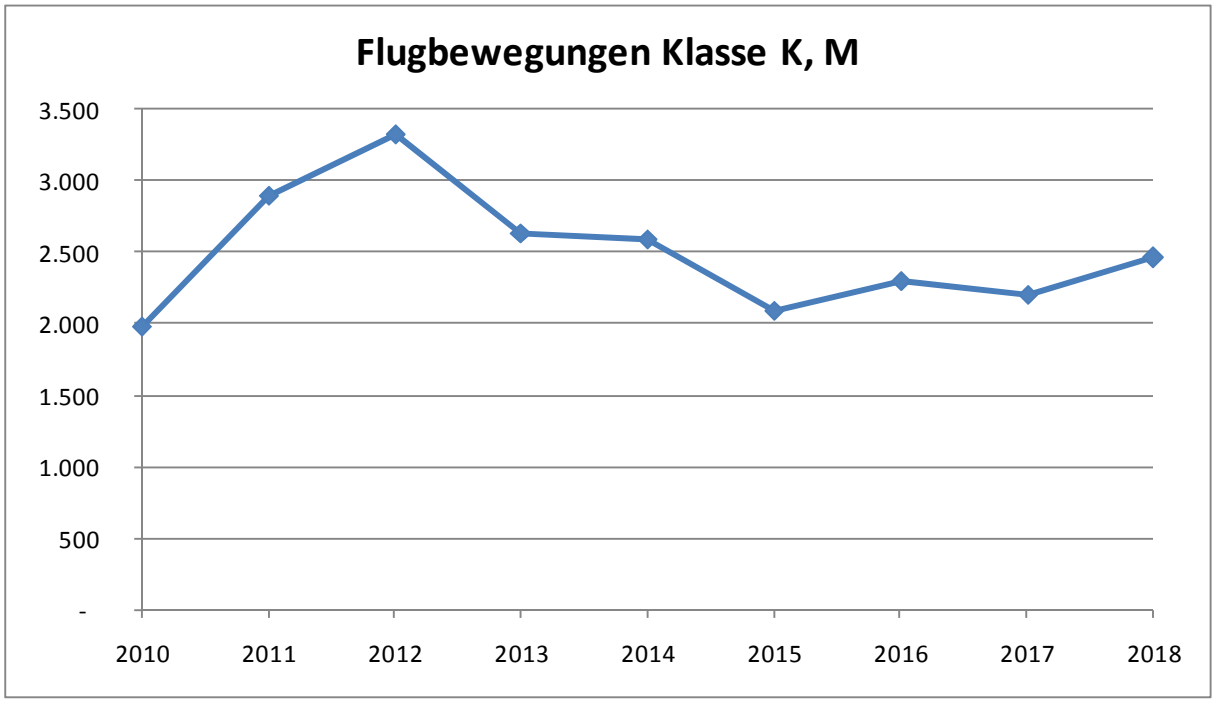

Abb. 2.2.-4: Entwicklung der Flugaktivitäten von Motorseglern und Ultra-Lights

Flüge mit Helikoptern stellen auf dem Flughafen Braunschweig-Wolfsburg mit jeweils 300 bis 700 jährlichen Flugbewegungen eine „Randerscheinung“ dar, ohne dass ein deutlicher Entwicklungstrend ablesbar ist.

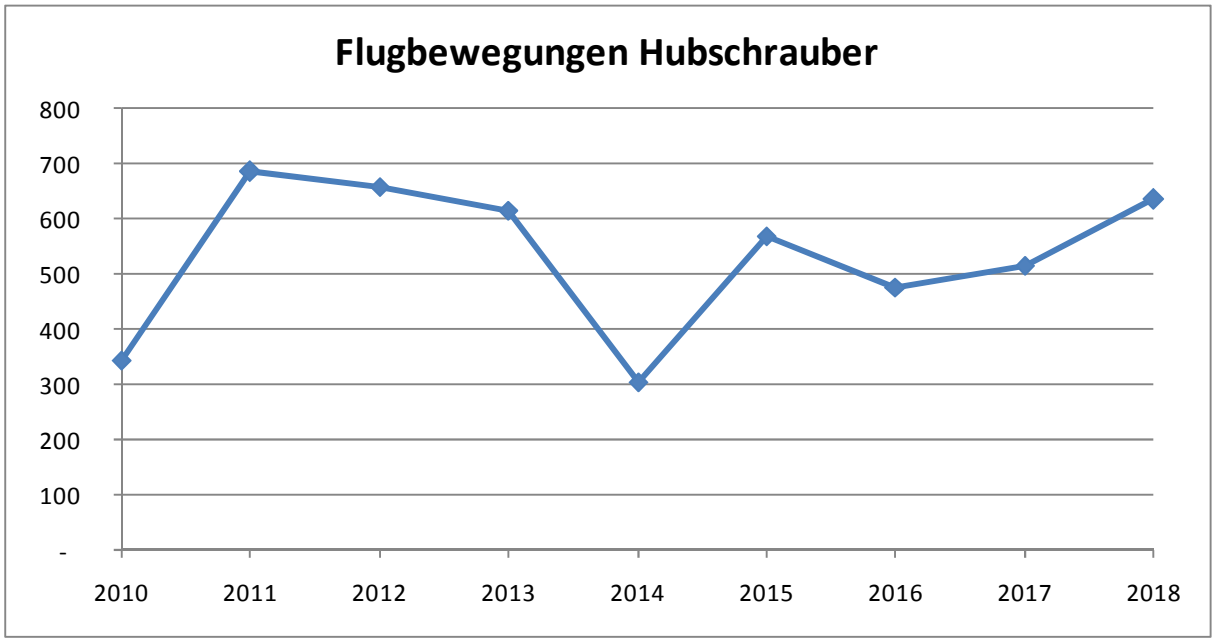

Abb. 2.2.-5: Entwicklung der Flugaktivitäten von Hubschraubern

3. Flugbewegungsaufkommen für den Flughafen Braunschweig-Wolfsburg bis zum Jahr 2030 – Validierung der Ergebnisse aus [1]

Neben den lokalen Treibern der zukünftigen Entwicklung spielen auch übergeordnete Faktoren bei der zu erwartenden Entwicklung auf einem Flughafen Braunschweig-Wolfsburg eine Rolle.

Verschiedene verkehrswissenschaftliche Untersuchungen haben gezeigt, dass die Prognose der Flugaktivität von Teilbereichen der Allgemeinen Luftfahrt für kleinräumige Prognosegebiete, also im Allgemeinen für einen Flugplatz, außerordentlich schwierig ist. Neben den großflächigen Entwicklungstrends für die Bundesrepublik Deutschland bzw. einem Bundesland greifen hier auch - manchmal vor allem - die lokalen Einflussgrößen.

Während Luftverkehrsprognosen im Bereich der Großluftfahrt anerkannterweise durch geschlossene mathematische Verfahren oder durch Verkehrsmodellbetrachtungen auch für einzelne Flughäfen zu plausiblen und nachvollziehbaren Ergebnissen führen, trifft dies für den Bereich der Allgemeinen Luftfahrt in den wenigsten Fällen zu. So lassen sich großräumige Prognosen, d.h. mit Bezug auf Bundesländer bzw. auf die gesamte Bundesrepublik Deutschland, für einzelne Segmente der Allgemeinen Luftfahrt mit vergleichbaren quantitativen Verfahren durchführen, die über geschlossene mathematische Lösungen beispielsweise durch multiple Regressionen plausible und sinnhafte Lösungen bringen. Auf der Ebene einzelner Flugplätze konnte nachgewiesen werden, dass dies im Allgemeinen nicht mehr plausibel funktioniert: „Für die Entwicklung der Allgemeinen Luftfahrt stehen mathematische Verfahren und qualifizierte Schätzmodelle zur Verfügung, die aussagefähige Prognosen indes nur für Großräume, nicht für einzelne Flugplätze, erlauben: hier bleibt nur die an örtlichen Gegebenheiten orientierte Schätzung.“

Auf Basis der zuvor gemachten allgemeinen Betrachtung von Verkehrsprognosen in der Allgemeinen Luftfahrt wird im Folgenden das Ergebnis der Prognose in [1] dargestellt und kommentiert.

Verkehrsart	Flugbewegungen				Anmerkungen zur Prognose 2030
	2016	2017	2018	Prognose 2030	
Linienverkehr	1.036			1.100	Prag Strecke, Beibehaltung Bedienungsbild
T&A Verkehr für VW	3.286			3.300	Analog den Jahren 2016/2017; Peak 2014 lt. VW Ausnahme
Sonst. T&A/Taxiverkehr	814			900	Mittelwert aus 2015 und 2016
T&A/Taxiverkehr VW Flotte	-			2.600	VW Flugbetrieb + 18% Wachstum wegen Fremdgeschäft
T&A Fracht	68			80	leichte Zunahme gegenüber Mittelwert
Werkverkehr	3.344			1.300	Mittelwert ohne VW Flugbetrieb
Summe Geschäftsreiseverkehr	**8.548**	**7.816**	**7.504**	**9.280**	
Touristik "Kurzketten"	18			60	Lt. Markteinschätzung Reisebüro Schmidt
Touristik Standkapazität	-			30	Nutzung von Flugzeugen aus dem VW Linienverkehr
München Strecke	-			1.100	Risiko der Eintrittswahrscheinlichkeit
Summe Touristik und Linie	**18**	**-**	**-**	**1.190**	Ist Werte Touristik 2017 und 2018 in Geschäftsreiseverkehr enth.
Gew. Schulflugverkehr	4.678			4.500	Mittelwert berücksichtigt Zunahme Simulatortraining
Nichtgewerbl. Schulflugverkehr	2.724			3.000	stark vereinsabhängig, leicht über Mittelwert
Summe Schulflugverkehr	**7.402**	**6.746**	**6.146**	**7.500**	
Sonst. gew. Flüge	**1.246**	**1.272**	**1.320**	**1.300**	Langjähriger Mittelwert
Sonst. nichtgew. Verkehr	9.718			9.000	leicht unter Mittelwert wegen allgemeinem Trend
UL + Motorsegler	2.306			2.500	leicht über Mittelwert wegen allgemeinem Trend
Summe sonst. Nichtgew. Verkehr	**12.024**	**11.320**	**10.810**	**11.500**	
Segelflugverkehr	**4.234**	**3.770**	**5.194**	**4.000**	stark Wetter- und Vereinsabhängig
Gesamtsumme	**33.472**	**30.924**	**30.974**	**34.770**	

Tab. 3.-1: Verkehrsprognose für das Jahr 2030 aus [1]

In Bezug auf die Bereiche Touristik und München Strecke wird auf die Ausführungen im Kapitel 3.3. in [1] verwiesen. Die Prognosewerte im T&A Verkehr berücksichtigten im Wesentlichen die Einschätzungen von Volkswagen aus [1].

Die Flugbewegungszahlen im Geschäftsreiseverkehr der Jahre 2017 und 2018 zeigen, dass inzwischen die Aktivitäten rund 1.000 Flugbewegungen unter dem Wert des Jahres 2016 liegen. In dem Prognosewert wurden in [1] die Jahre mit dem ungewöhnlich hohen Aufkommen in diesem Verkehrsbereich wie z.B. das Jahr 2014 nicht berücksichtigt. Im langjährigen Mittel (Zeitraum Jahr 2000 bis 2018) werden pro Jahr rund 8.700 Flugbewegungen verzeichnet. Rechnet man das zu erwartende Wachstum aus dem VW Flugbetrieb Fremdgeschäft hinzu, sind ohne ein weiteres Marktwachstum im Jahr 2030 etwa 9.200 Bewegungen zu erwarten, was dem Prognosewert ungefähr entspricht.

Zusammengefasst ist für diesen Verkehrsbereich also festzuhalten, dass bei der Prognose in [1] die Jahre mit überdurchschnittlichen Aktivitäten nicht eingeflossen sind. In gleicher Form ist es methodisch nicht korrekt, die Prognose auf Basis der unterdurchschnittlichen Jahre 2017 und 2018 nach untern zu korrigieren, wenn der Prognosewert über den langjährigen Mittelwert hergeleitet werden kann und es keine bekannten Gründe dafür gibt, dass sich der Verkehrsbereich nachhaltig zu geringeren Aktivitäten verändern wird. Das geplante Engagement der Flughafengesellschaft zusammen mit dem am Flugplatz ansässigen Unternehmen Take C'Air die Qualität in diesem Verkehrsbereich durch Loungenutzung und ein adäquates General Aviation Terminal (GAT) anzuheben, stützt darüberhinaus den Prognosewert aus [1].

Die Rahmenbedingungen und Chancen im Verkehrsbereich Touristik und Linienverkehr haben sich nicht verändert. Damit gelten auch weiterhin die in [1] der Prognose zugrundegelegte Fakten.

Der gesamte Schulflugverkehr hat in den beiden letzten Jahren weiterhin spürbar abgenommen. Die spürbaren Entgelterhöhungen der letzten Jahre haben dazu geführt, dass lokale Flugschulen und Vereine ihre Schulflugaktivitäten zu einem nennenswerten Teil auf umliegenden Flugplätzen durchführen. Hier erwägt die Flughafengesellschaft durch Maßnahmen wie zum Beispiel

- „Mengenrabatt" bei den Landeentgelten für lokale Flugschulen
- Landeentgelte pro Tag/Woche/Monat pro Flugzeug unabhängig von der Anzahl an Landungen („Flatrate")
- Reduzierung des Treibstoffpreises (Verbindung von Landeentgelten und Tanken)

gegenzusteuern. Das Ziel ist durch diese Maßnahmen zumindest die am Flughafen ansässigen Flugschulen/Vereine zu vermehrten Aktivitäten am Flughafen Braunschweig-Wolfsburg zu animieren.

Die sonstigen gewerblichen Flüge haben sich in ihrem Volumen kaum verändert, so dass der prognostische Mittelwert aus den historischen Daten auch weiterhin gilt.

Der sonstige nichtgewerbliche Verkehr samt Verkehr mit Motorseglern und Ultra-Lights hat sich in den beiden letzten Jahren ebenfalls leicht negativ entwickelt – von 12.000 auf 10.800 Flugbewegungen. Obwohl die Negativentwicklung wesentlich geringer ist als im Schulflugverkehr, hat auch in diesem Verkehrsbereich die Entgeltpolitik der Flughafengesellschaft Auswirkungen auf die Aktivitäten gezeigt. Der Prognosewert von 11.500 Flugbewegungen für das Jahr 2030 hat aus folgenden Gründen auch weiterhin Gültigkeit:

- Es sind insbesondere in der Klasse der Flugzeuge bis 2 t in den nächsten Jahren keine weiteren Entgelterhöhungen geplant, was das Image eines „Hochpreisflughafens“ weiter verstärken würde.
- Die Flughafengesellschaft plant sich für die Allgemeine Luftfahrt (Privatfliegerei) besser zu platzieren. Dies ist im Bereich der Qualität – Hallenkapazität, GAT etc. – aber auch im Bereich der Entgelte – Volumenrabatt, „Flatrate“ für Vereine etc. – möglich.

Der Segelflugverkehr ist wie bereits in [1] dargelegt, stark wetterabhängig. Damit deutet die Verkehrsentwicklung in diesem Bereich in den beiden letzten Jahren nicht auf ein Nichtzutreffen des Prognosewertes hin.

Zusammenfassend muss die Prognose aus [1] unter Zugrundelegung der Verkehrszahlen der Jahre 2017 und 2018 als valide bezeichnet werden.

Für die Lärmberechnungen wurden in [1] die prognostizierten Flugbewegungszahlen in die AzB Klassen aufgegliedert und eine Zuordnung zu den sechs verkehrsreichsten Monaten getroffen. Da die in [1] getroffenen Annahmen hinsichtlich der genutzten Flugzeugtypen und ihren AzB-Klassen für das Jahr 2030 für die einzelnen Verkehrsarten sich nicht geändert haben, sind auch die Flugbewegungszahlen nach AzB Klassen für das Jahr 2030 weiterhin valide.

4. Prognose der Nachtflugbewegungen im Jahr 2030

Die Prognose der im Jahr 2030 zu erwartenden nächtlichen Flugbewegungen auf dem Verkehrsflughafen Braunschweig-Wolfsburg basiert zum einen auf den prognostizierten jährlichen Gesamtbewegungen und zum anderen auf dem prozentualen Anteil der nächtlichen Bewegungen.

Bereits die Auswertungen in [1] hatten gezeigt, dass lediglich im Bereich des Geschäftsreiseverkehrs eine geringe Anzahl an Flugaktivitäten zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr erwartet werden können – 51 Starts und 104 Landungen im Prognosejahr. Da sich wie zuvor erläutert die Gesamtanzahl an Flugbewegungen in diesem Verkehrssegment gegenüber der Prognose in [1] auch bei Berücksichtigung der Analysejahre 2017 und 2018 nicht ändert und ferner kein Grund für ein geändertes Nutzerverhalten zu erkennen ist, – damit die Nachtfluganteile sich gegenüber [1] nicht verändern – sind auch keine Veränderungen in den Nachtflugaktivitäten zu erwarten.

5. Zusammenfassung

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) hatte im Jahr 2016 die Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH mit Blick auf die Nebenbestimmung Nr. 2.4.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses vom 15. Januar 2007 gebeten, auf der Grundlage der aktuellen (2016) und der zu erwartenden Flugbewegungen (2030) ein lärmphysikalisches Gutachten zu erstellen. Auf Basis der Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2016 hatte Desel Consulting im November 2017 die „Prognose des zukünftigen Flugbewegungsaufkommens auf dem Flughafen Braunschweig-Wolfsburg bis zum Jahr 2030“ [1] vorgelegt.

Datenstand des Analysezeitraums war das Jahr 2016. Da die Unterlagen zum Planänderungsantrag im Juni 2019 eingereicht werden soll, ist es nunmehr notwendig die Verkehrsentwicklung der Jahre 2017 und 2018 ergänzend zu betrachten und darzulegen, ob die damaligen Prognosewerte nach wie vor valide sind.

Die Prognose in [1] zeigt aus der historischen Entwicklung sowie derzeit bekannter Entwicklungen/Verhalten der Nutzer eine nur durchschnittliche Entwicklung der Bereiche der Allgemeinen Luftfahrt, die nicht zum Geschäftsreiseverkehr gehören. Der Geschäftsreisebereich in den verschiedenen Ausprägungen wie Werkverkehr, T&A Verkehr oder Linienverkehr wird vorrangig von Volkswagen beeinflusst. Damit fließen in diesen Verkehrsbereich derzeit bekannte Planungen der Volkswagen Gruppe in die Prognose ein. Gleiches gilt für die Marktchancen von touristischem Einzelcharter, wie er von einem Reisebüro in Braunschweig betrieben wird. Darüber hinaus haben Aufkommenszahlen und Analogievergleiche zum Flughafen Hannover gezeigt, dass eine zweimal tägliche Bedienung von München ein ausreichendes Aufkommen hätte.

Die Berücksichtigung zweier weiterer Jahre mit Ist-Verkehrsdaten zeigt, dass in einigen Verkehrsbereichen die Flugbewegungszahlen in den Jahren 2017 und 2018 gegenüber den Jahren zuvor gesunken sind. Allerdings ist die Verkehrsprognose für das Jahr 2030 aus [1] nach wie vor valide, da

- Bei der Prognose in [1] die „Peakjahre“ nicht berücksichtigt wurden und der Prognosewert ungefähr dem Mittelwert der letzten 18 Jahre incl. „Peak- und Off-Peak-Jahre“ entspricht (z.B. im Segment des Geschäftsreiseverkehrs)
- Die Gründe für den Rückgang der Aktivitäten ermittelt werden konnten wie zum Beispiel die spürbaren Entgeltanhebungen, die zu einer Verlagerung von Flugaktivitäten im Schulflugverkehr geführt haben. Hier hat die Flughafengesellschaft Pläne „gegenzusteuern“ und den Flughafen gerade für lokale Unternehmen und Vereine wieder attraktiver zu machen. Ähnliches gilt auch für den sonstigen nichtgewerblichen Verkehr, der allerdings vergleichsweise nur einen leichten Rückgang in den beiden letzten Jahren zu verzeichnen hatte.

Quellenverzeichnis

[1] **Desel Consulting:** Prognose des zukünftigen Flugbewegungsaufkommens auf dem Flughafen Braunschweig-Wolfsburg bis zum Jahr 2030, November 2017

[2] **Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH**: Verkehrsdaten der Jahre 2017 und 2018

Abkürzungsverzeichnis

AzB	Anleitung zur Berechnung von Fluglärm
BWE	Flughafen Braunschweig-Wolfsburg
DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
MTOM	Maximales Startgewicht
MUC	Flughafen München
n.V.	nicht verfügbar
PRG	Flughafen Prag
T&A	Tramp- und Anforderungsverkehr