

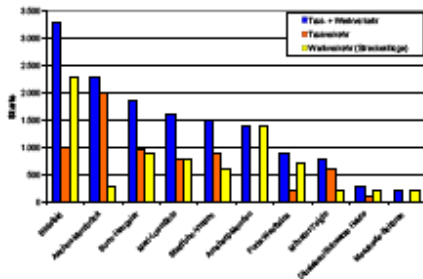


Schwerpunktverkehrslandeplätze für den Geschäftsreiseluftverkehr in NRW

Untersuchung zum Funktionserhalt der Flugplätze aufgrund der Sicherheitsanforderungen nach JAR-OPS 1

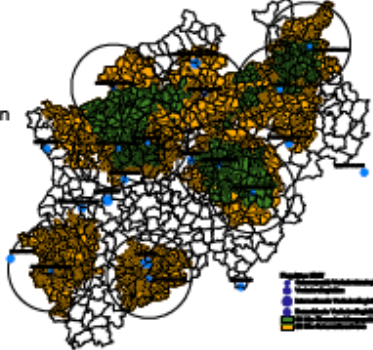


Starts im Taxi- und Werkverkehr 2010



- Harmonisierung der Sicherheitsstandards (EU)
- S/L-Bahnen für Flugzeuge von 2 - 5,7 t im gewerblichen Verkehr müssen spätestens ab 2005 Längen von 1.100 - 1.300 m aufweisen
- Eignung der Flugplätze für einen Ausbau
- Kriterien: Ergänzungsfunktion, Einzugsgebiete, Sozio-Demographische Faktoren, Verkehrsaufkommen, JAR-OPS Kompatibilität bei Ausbau

50 Minuten Reisezeit-Isochronen



Verkehrslandeplatz	Kriterium	Ergänzungsfunktion (Flugplatzlage, Einzugsgebiets- überschneidungen)	Sozio-Demographische Faktoren im 30 km-Einzugsgebiet			Geschäfts- reiseaufkommen 2010	JAR-OPS 1 Kompatibilität bei nutzbarer Ausbaulänge	
			Bevölkerung [10 ⁴]	Erwerbs- tätige [10 ³]	Großunter- nehmen		Beech 200 mit Schubleistung bei Zuladung von	100%
Aachen-Merzbrück	keine ÜS mit anderen SPVLP (im Bereich von VF Maastricht)		2,07	0,77	49	2.300	-	-
Arnberg-Menden	keine ÜS mit anderen SPVLP (im Bereich von VF Dortmund)		2,32	0,93	74	1.400	✓	✓
Bielefeld	geringe ÜS mit Porta Westfalica (im Bereich von VF Paderborn)		1,91	0,79	88	3.300	✓	✓
Bonn-Hangelar	keine ÜS mit anderen SPVLP (im Bereich von VF Köln/Bonn)		3,15	1,33	150	1.850	✓	✓
Dinslaken/Schwarze Heide	starke ÜS mit Mari, (im Bereich von VF Essen/Wülfrath)		3,69	1,55	169	300	✓	✓
Mülheim-Loemdzhe	starke ÜS mit Dinslaken, (im Bereich von VF Dortmund)		3,63	1,50	152	1.800	✓	✓
Porta Westfalica	geringe ÜS mit Bielefeld		1,58	0,65	87	900	✓	✓
Stadtlohn-Vreden	geringe ÜS mit Mari u. Dinslaken		1,61	0,55	16	1.500	✓	✓

Anmerkung: ÜS = Überschneidung, SPVLP = Schwerpunkt-Verkehrslandeplatz, VF = Verkehrsflughafen

DLR, Flughafenwesen und Luftverkehr

Bewertung und Untersuchung der Verkehrslandeplätze in NRW zum Funktionserhalt aufgrund JAR-OPS 1

Im Rahmen der Harmonisierung der unterschiedlichen nationalen flugbetrieblichen Regelungen in der EU sind die Sicherheitsstandards von Verkehrslandeplätzen mit gewerblichen Verkehr zu erhöhen. Dies betrifft primär Flüge im Geschäftsreiseluftverkehr, die typischerweise in den Flugarten des Taxi- und Werkverkehrs durchgeführt werden. Die im gewerblichen Verkehr auf den Verkehrslandeplätzen überwiegend eingesetzten Flugzeuge mit Propellerantrieb und einem Startgewicht von 2 bis 5,7 t benötigen folglich Start- bzw. Landebahnlängen, die spätestens ab dem 1.1.2005 den JAR-OPS 1 – Vorschriften entsprechen müssen, damit sie von den im Geschäftsreiseluftverkehr eingesetzten Flugzeugen angefliegen werden können. Anhand von verschiedenen Kriterien, die die Ergänzungsfunktion, die Einzugsgebiete, sozio-demografische Faktoren, das Verkehrsaufkommen und die JAR-OPS Kompatibilität berücksichtigen, werden diese Flugplätze analysiert und einem Bewertungsschema unterworfen, das es erlaubt Klassen zu bilden, nach denen ein Ausbau sinnvoll, weniger sinnvoll oder nicht sinnvoll erscheint und so eine Entscheidungsgrundlage für das Ministerium darstellen soll.

