

Informationsdienst

Editorial




Zitat:

„Um am Markt zu bestehen, brauchen wir die Anpassung der Betriebszeit.“

Zielgerichtetes Handeln

Der Aufsichtsrat der Flughafen Dortmund GmbH hat sich in seiner Sitzung am 11. Juni 2010 mehrheitlich für den Entwicklungsschritt 2010 ausgesprochen. Das Gremium ermächtigt den Flughafen, ein Änderungsgeheimungsverfahren zur Anpassung der Betriebszeit auf 23 Uhr plus Verspätungsregel bis 23.30 Uhr und ein Planfeststellungsverfahren für eine mögliche Verlängerung der Start- und Landebahn um 300 Meter einzuleiten. Die Entscheidung des Aufsichtsrats orientiert sich im Wesentlichen an den Fachgutachten. Die Entscheidung ist ein wichtiger, richtiger und ein entscheidender Schritt nach vorn, um die Wettbewerbsfähigkeit sowie die Wirtschaftlichkeit des Flughafens und damit die Arbeitsplätze am Standort nachhaltig zu sichern. Nach dem Wirtschaftskrisenjahr 2009 stehen wir insgesamt vor einer Erholung des Luftverkehrsmarktes. Damit auch der Dortmunder Flughafen davon profitieren kann, brauchen wir eine nachfragegerechte Angebotsstruktur. Nur so ist der Airport langfristig für den Wettbewerb gerüstet.


Markus Bunk
Geschäftsführer



Soll der Dortmund Airport weiterhin attraktiv für Fluggäste und -gesellschaften sein, ist die Anpassung der Betriebszeit aus Sicht der Gutachter dringend notwendig.

Gutachter legen ihre Untersuchungen vor

Entwicklungsschritt 2010 sorgt für zukunftsfähigen Airport

Noch in diesem Jahr dürfte der Rat der Stadt Dortmund darüber entscheiden, ob die Ausbauplanungen des Dortmunder Flughafens, zusammengefasst als „Entwicklungsschritt 2010“, auf den Weg gebracht werden. Die Verantwortlichen am Dortmund Airport setzen sich seit langem für den aus ihrer Sicht notwendigen Schritt ein. Sie dürfen sich darin bestätigt fühlen. Immerhin kommen vier, jüngst in Auftrag gegebene Gutachten erneut zu dem Schluss: Der Dortmund Airport muss mit Augenmaß weiter entwickelt werden, soll er langfristig wirtschaftlich überleben.

In Vorbereitung auf die bevorstehende Beschlussfassung im Dortmunder Stadtrat hat die Flughafen Dortmund GmbH vier Gutachten in Auftrag gegeben, in denen die Anpassung der Betriebszeit unter verschiedenen Aspekten untersucht wurde: Fluggäste und -bewegungen, Nachtflug, Fluglärm sowie regionalwirtschaftliche Effekte.

Planfall und Status quo

Vergleichsmaßstab für alle Studien waren der Status quo und der Planfall (Anpassung der Betriebszeit) für das Prognosejahr 2025. Insgesamt kommen die Fachleute zu dem Ergebnis, dass sich die Marktlage für den Dortmund Airport mit der Anpassung

der Betriebszeit deutlich verbessert – und dass bei einer vergleichsweise moderaten Veränderung.

Airport sieht sich bestätigt

Die Flughafen Dortmund GmbH sieht sich durch die neuesten Untersuchungen in ihrem Kurs bestätigt, die Weiterentwicklung des Standorts beharrlich voran zu treiben. „Wir haben immer damit argumentiert, dass der Druck der Airlines, ihren Maschinenpark optimal einzusetzen, ständig wächst. Um dem entgegenzuwirken, brauchen wir möglichst schnell verbesserte Betriebszeiten sowie die Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2.300 Meter“, erklärt Flughafen-Geschäftsführer Markus Bunk.

Gutachten: Bessere Verbindungen bei verlängerter Betriebszeit

Anpassung der Betriebszeit verbessert Marktsituation



Der Dortmund Airport braucht die Anbindung an internationale Drehkreuze, um wirtschaftlich bestehen zu können. Das geht allerdings nicht ohne die bedarfsgerechte Anpassung der Betriebszeit. Zu diesem Ergebnis kommt ein entsprechendes Gutachten, das die Flughafen Dortmund GmbH in Vorbereitung ihrer Ausbauplanungen „Entwicklungsschritt 2010“ in Auftrag gegeben hat.

Die Fachleute von Desel Consulting aus Niedernhausen und dem Airport Research Center aus Aachen haben eine Verkehrsprognose für den Flughafen Dortmund bis zum Jahr 2025 ausgearbeitet und den Bedarf für die Ausweitung der Flugbetriebszeit und die Durchführung von Flugbewegungen zwischen 22 und 24 Uhr am Flughafen Dortmund untersucht.

Gesellschaften wandern ab

Die derzeitige Flugbetriebszeit am Dortmund Airport (6 bis 22 Uhr) engt den Standort hinsichtlich der Angebotsqualität (Strecken, Frequenzen) ein und verschärft die wirtschaftliche Ausgangslage. Rückzüge von Fluggesellschaften in den vergangenen

Prognosefall 2025		Flugbewegungen pro Nacht an einem Durchschnittstag der verkehrsreichsten sechs Monate						
		22.00 - 22.30	22.30 - 23.00	23.00 - 23.30	23.30 - 24.00	00.00 - 05.00	05.00 - 05.30	05.30 - 06.00
Prognose Planfall	Passageverkehr	5(4,5)	4(4,0)	1(0,6)	<1(0,1)	0	0	0
	Allgem. Luftfahrt	<1(0,5)	<1(0,4)	0	0	1(0,9)	0	0
	Summe	5(5,0)	4(4,4)	1(0,6)	<1(0,1)	1(0,9)	0	0
Prognose status quo	Passageverkehr	1(0,5)	<1(0,1)	0	0	0	0	0
	Allgem. Luftfahrt	<1(0,5)	<1(0,4)	0	0	1(0,9)	0	0
	Summe	1(1,0)	1(0,5)	0	0	1(0,9)	0	0

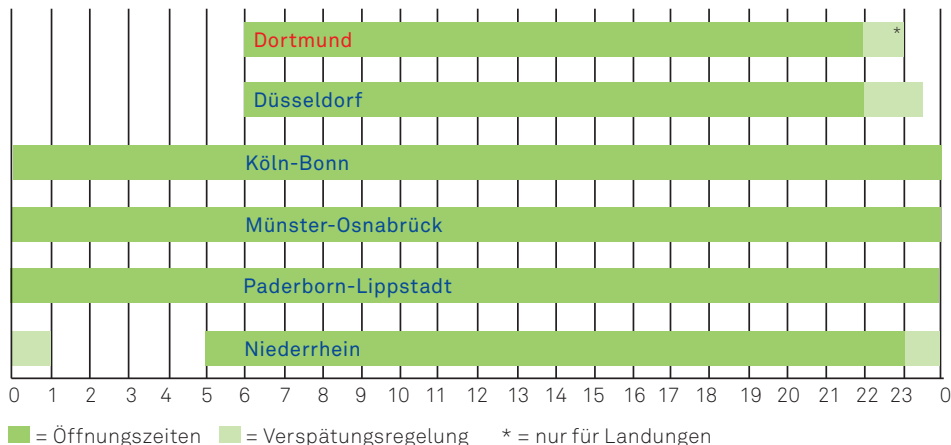
Das Schaubild zeigt die prognostizierten Flugbewegungen in der Nacht und vergleicht den Planfall 2025 mit dem Status quo 2025.

Jahren belegen, dass die Anbindung an internationale Drehkreuze aktuell schwierig ist. Diese so genannten „Hubs“ können nur früh am Morgen oder relativ spät am Abend angeboten werden, weil sonst die entsprechenden Flüge an den Drehkreuzen nicht bedient werden können. Kommt beispielsweise ein Interkontinentalflug nur um wenige Minuten zu spät am Drehkreuz an, verzögert sich der Weiterflug nach Dortmund. Liegt die Ankunft dann außerhalb der aktuellen Betriebszeit, muss der Flug zu einem

anderen Airport ausweichen mit sämtlichen negativen Folgen für Kunden und Umwelt. Darüber hinaus benötigen Fluggesellschaften mindestens drei so genannte Umläufe, um ihre Maschinen wirtschaftlich betreiben zu können. Das wird zunehmend schwieriger, wie die Beispiele von easyJet und Germanwings zeigen, die die Zahl ihrer stationierten Flugzeuge in Dortmund reduziert haben. Das wiederum hat negative Folgen für die Marktfähigkeit des Airports.

Status quo ist keine Alternative

Um im Erweiterungsfall die Betriebszeit bis 23 Uhr überhaupt effektiv nutzen zu können, braucht der Flughafen eine Verspätungsregelung bis 24 Uhr. Nur so können Verspätungen, die im planmäßigen Betrieb entstehen, kompensiert werden. Die Beibehaltung der gegenwärtigen Flugbetriebszeit ist (bezogen auf das Prognosejahr 2025) nach Meinung der Gutachter keine Alternative. Ihr Fazit: Trotz der Attraktivität des Luftverkehrsmarktes Dortmund aufgrund seiner hohen Nachfrage ist es für Fluggesellschaften unter unveränderten Rahmenbedingungen nicht möglich, ihr Fluggerät effizient und wirtschaftlich einzusetzen.



Der Vergleich der Betriebszeiten zeigt, dass der Dortmund Airport in Nordrhein-Westfalen im Vergleich zu seinen Wettbewerbern Nachteile hat.

Anpassung der Betriebszeit macht den Dortmund Airport laut Gutachter für Fluggäste und -gesellschaften attraktiver

Rund eine Million Passagierplus im Planfall 2025

Die Anpassung der Betriebszeit an die Marktsituation führt zu einem mittelfristigen Anstieg der Passagierzahl auf rund 3,4 Millionen pro Jahr. Bleiben die Rahmenbedingungen gleich, rechnen die Gutachter mit lediglich 2,3 Millionen Passagieren am Dortmunder Flughafen im Prognosejahr 2025.

Die Fachgutachter von Desel Consulting und dem Airport Research Center haben zur Vorbereitung der weiteren Planungen für das Jahr 2025 Verkehrsprognosen für zwei Szenarien erstellt: Für den Planfall 2025 wird die Anpassung der Betriebszeit von 6 bis 23 Uhr mit einer Verspätungsregelung bis 24 Uhr zugrunde gelegt. Im Fall Status quo wird die Entwicklung ohne die Anpassung der Betriebszeit untersucht. In beiden Fällen wird die Länge der Start- und Landebahn für die Berechnung beibehalten.

3,4 Millionen Passagiere im Planfall

Für den Planfall haben die Fachleute über einen Flugplanmodell bzw. den Vergleich zur Betriebsstruktur auf anderen Flughäfen ermittelt, dass sich die Anzahl der in Dortmund übernachtenden Flugzeuge bis zum Jahr 2025 auf neun erhöhen könnte. Grund dafür ist das Nachfragepotenzial, das grundsätzlich im Dortmunder Luftverkehrsmarkt steckt. Werden die Rahmenbedingungen am Dortmund Airport nicht verbessert, ist von lediglich fünf Maschinen auszugehen, die über Nacht in Dortmund bleiben. Die Gutachter prognostizieren für diesen Fall lediglich 2,3 Millionen Passagiere im Jahr 2025. Für den Planfall rechnen die Fachleute zum gleichen Zeitpunkt mit rund einer Million Passagieren mehr – unterm Strich also 3,4 Millionen Fluggäste.

Nachfragegerechtes Angebot

Nur im Planfall (Anpassung der Betriebszeit) gehen die Gutach-

Flugarten	2025	
	Szenario Status quo	Szenario Planfall
Passagiere		
Linien- und Charterverkehr	2.300.000	3.400.000
Frachtmenge		
Gesamttonnage	17.000 t	17.000 t
Davon geflogene Fracht	500 t	1.000 t
Flugbewegungen		
Linien- und Charterverkehr	18.700	29.500
Taxiflug- und Werkverkehr	6.500	6.500
Schulflugverkehr	6.000	6.000
Sonstiger gewerblicher Verkehr	800	800
Sonstiger nichtgewerbl. Verkehr	2.500	2.500
Polizei, Staatsluftfahrzeuge etc.	2.900	2.900
Frachtverkehr	150	170
Überflüge	5.500	5.500
Summe Flugbewegungen	43.050	53.870

Der Vergleich zwischen Status quo und dem Planfall 2025 macht deutlich, dass bei Anpassung der Betriebszeit im Jahr 2025 rund eine Million mehr Passagiere in Dortmund starten und landen.

ter davon aus, dass der Dortmund Airport mit seinem Angebot die bestehende Nachfrage auf dem Luftverkehrsmarkt abdecken kann. Die am Dortmund Airport tätigen Fluggesellschaften sind auf Rahmenbedingungen angewiesen, mit denen sie im Wettbewerb bestehen können. Andernfalls können sie unter heutigen und künftigen Kostenstrukturen ihr Fluggerät nicht wirtschaftlich einsetzen, weil sie im Vergleich zum Wettbewerbsumfeld nicht die erforderlichen Erlöse erzielen können. Das erhöht nach Meinung der Gutachter das wirtschaftliche Risiko für die Flughafenbetreiberin deutlich. Die Erfahrungen aus den Krisenjahren 2008 und 2009 zeigen anschaulich, dass Fluggesellschaften bestehende Linien streichen, Flugzeuge an andere Standorte verlagern oder sogar den gesamten Stützpunkt auflösen, wenn der Betrieb für sie nicht mehr wirtschaftlich ist.

Gute Rahmenbedingungen ein Muss

Die Flughafen Dortmund GmbH setzt sich aus guten Gründen für den Einsatz modernster Flugzeuge am Standort ein, sei es aus Umwelt- und Lärmschutzgründen oder um das Linien-Angebot attraktiv zu halten. Das wird zum Beispiel durch die gestaffelte Gebührenordnung gefördert. Gleichzeitig erhöht das den wirtschaftlichen Druck auf die Airlines, die ihr modernes Fluggerät nur dort einsetzen können, wo es sich tatsächlich rechnet. Das bedeutet, dass die hohen Fixkosten auf das jeweilige Flugzeug umgerechnet werden. Die Rechnung geht allerdings nur auf, wenn die Maschinen optimal ausgelastet sind. Die Fluggesellschaften brauchen daher die entsprechende Flexibilität bei der Planung ihrer Umläufe. Das gelingt jedoch nur, wenn die Betriebszeit den Anforderungen des Marktes angepasst wird.

Gutachter rechnen allein mit über 1.200 zusätzlichen Arbeitsplätzen bis ins Jahr 2025

Bei verbesserter Betriebszeit steigt Wertschöpfung

Die Erweiterung der Betriebszeit führt zu erheblichen Wertschöpfungs-, Einkommens- sowie Beschäftigungseffekten nicht nur in der Region, sondern auch im gesamten Bundesgebiet. Zu diesem Ergebnis kommen die vom Dortmund Airport beauftragten Fachgutachter. Wird die Betriebszeit angepasst, rechnen sie mit einer deutlichen Zunahme des Luftverkehrs am Flughafen Dortmund bis ins Jahr 2025. Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen führt zu zusätzlicher ökonomischer Aktivität am Dortmunder Flughafen. Die Folge sind mehr Arbeitsplätze und ein höheres Steueraufkommen in der Region.



Die Fachgutachter vom Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Münster haben die Prognose der regionalwirtschaftlichen Effekte des Dortmunder Flughafens für das Szenario Betriebszeiterweiterung im Jahr 2025 (Planfall) mit der Beibehaltung der Betriebszeit (Status quo) verglichen.

Detailliertes Untersuchungsrastrer

Begutachtet wurden die Effekte, die aufgrund der zusätzlichen Aktivitäten am Flughafen selbst und in der Volkswirtschaft insgesamt entstehen. Für die Analyse wurden sechs Teilbereiche erfasst: Direkte (wirtschaftliche Tätigkeit der am Flughafen ansässigen Unternehmen), indirekte (entstehen bei Vorleistungs- und Investitionsgüterproduzenten dank zusätzlicher Nachfrage der am Flughafen ansässigen Unternehmen), induzierte (zusätzliche Konsumgüternachfrage der Beschäftigten), Kaufkraft- (entstehen aufgrund der Reisetätigkeit und der dadurch veränderten Güternachfrage), fiskalische (die Wirkungen der vorgenannten Faktoren auf das Steueraufkommen) sowie fiskalisch-induzierte Effekte (Nachfragewirkungen durch die Verausgabung des zusätzlichen Steueraufkommens).

Gutacher: Wertschöpfung steigt

Durch die Ausweitung des Luftverkehrs, die für den Planfall prognostiziert wird, rechnen die Experten mit 2.280 Beschäftigungsverhältnissen direkt am Airport (Status Quo: 1.680) sowie einer Absicherung von 7.020 Beschäftigungsverhältnissen bundes-

weit. Das entspricht einer Steigerung von rund 37 Prozent. Der Vergleich mit dem Status Quo zeigt: Insgesamt sind es im Planfall über 1.800 Beschäftigte mehr, deren Arbeitsplätze durch die Betriebszeitenoptimierung gesichert werden. Die Gutachter erwarten darüber hinaus von der wirtschaftlichen Aktivität am Flughafen Dortmund eine bundesweite Wertschöpfung in Höhe von rund 551 Millionen Euro für das Jahr 2025 (Status Quo: 405,5). Das entspricht 7.020 (5.140) Arbeitsplätzen und einem damit verbundenen Bruttoeinkommen von 253,6 (187) Millionen Euro. Diese Beschäftigungseffekte werden zu zwei Dritteln in der Region um den Flughafen generiert. Das sind 4.610 (3.380) Arbeitsplätze, 178,9 (132,6) Millionen Euro Jahreseinkommen sowie 382,8 (282,8) Millionen Euro regionale Bruttowertschöpfung.

Planfall: Über 1.200 Jobs mehr

Das Beschäftigungsplus beträgt im Vergleich Planfall 2025 zum Status quo rund 1.230 Arbeitsplätze, die regionale Bruttowertschöpfungssumme steigt um 46,3 Millionen Euro. Damit

partizipiert die Region rund um den Dortmund Airport zu rund 69 Prozent an den Bruttowertschöpfungseffekten und zu 70 Prozent an den Einkommenseffekten.

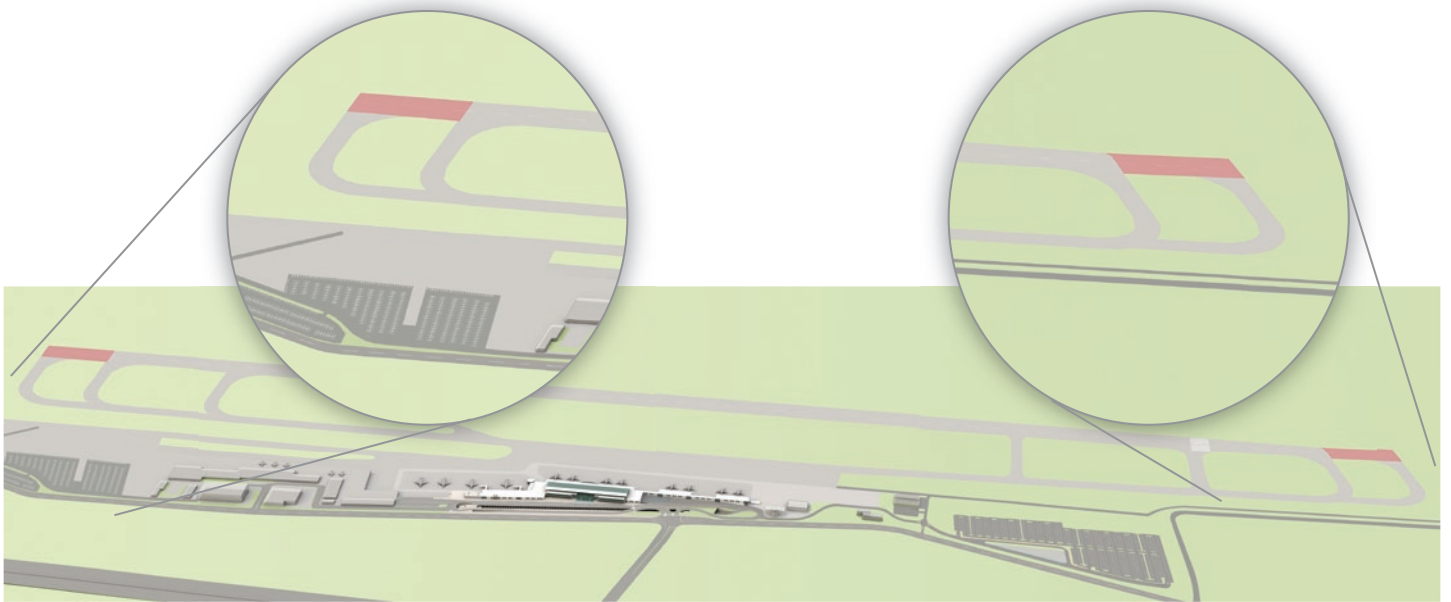
Auch die öffentlichen Haushalte werden künftig von der zusätzlichen wirtschaftlichen Aktivität profitieren. Für Bund, Länder und Gemeinden rechnen die Experten mit einem zusätzlichen Steueraufkommen von rund 24 Millionen Euro, wovon circa zwei Millionen Euro als zusätzliche Einnahmen bei den Kommunen in der Region verbucht werden können.

Zusätzliche Angebotseffekte

Ein gutes Flugangebot am Flughafen Dortmund verbessert auch die Standortqualität für Unternehmen in der Region. Das kann zu weiteren Unternehmensansiedlungen führen und die Produktivität und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in der Flughafenregion steigern. Diese so genannten Angebotseffekte werden durch die Anpassung der Betriebszeit impliziert, bleiben jedoch in der Untersuchung des Instituts für Verkehrswissenschaften unberücksichtigt.

	Beschäftigungseffekte im Jahr 2025 [Beschäftigte]		Einkommenseffekte im Jahr 2025 [Mio. € in Preisen des Jahres 2008]		Wertschöpfungseffekte im Jahr 2025 [Mio. € in Preisen des Jahres 2008]	
	bundesweit	regional	bundesweit	regional	bundesweit	regional
Status Quo	5.140	3.380	187,05	132,59	405,48	282,75
Planfall	7.020	4.610	253,56	178,91	550,94	382,81

Wird die Betriebszeit am Dortmund Airport an die Marktbedingungen angepasst, rechnen die Gutachter mit positiven Folgen für die Wertschöpfung in der Region und bundesweit.



Der Entwicklungsschritt 2010 kann weitere Markteinbrüche verhindern und die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes verbessern. Dafür ist es aus Sicht der Flughafen Dortmund GmbH unerlässlich, die Start- und Landebahn an beiden Enden um je 150 Meter zu verlängern.

Entwicklungsschritt 2010 soll Wettbewerbsfähigkeit deutlich verbessern

Verlängerung der Start- und Landebahn ist für die Airport-Entwicklung unerlässlich

Schon heute ist erkennbar, dass sich der Luftverkehr in den nächsten Jahren weiter dynamisch entwickeln wird. Lange Verfahrensdauern erfordern frühzeitige Weichenstellungen zur notwendigen Anpassung der Verkehrsinfrastruktur des Flughafens Dortmund. Nur so können nach Meinung von Experten weitere Markteinbrüche verhindert, der Flughafenstandort in seinem Bestand und aktuell 3.200 regionale Arbeitsplätze gesichert werden.

Die Flughafen Dortmund GmbH hat im September 2006 ihre Perspektiven für die Fortentwicklung des Dortmunder Flughafens vorgelegt. Daraus ist deutlich geworden, dass die bestehenden Betriebsbedingungen erhebliche Einschränkungen für die Marktfähigkeit des Flughafens bedeuten. Das gilt insbesondere für die gegenwärtige Länge der Start- und Landebahn von 2.000 Metern, von denen lediglich 1.700 Meter für Landungen freigegeben sind. Deshalb strebt die Flughafen Dortmund GmbH neben der Anpassung der Betriebszeit die Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2.300 Meter an.

Start- und Landebahn ist zu kurz

Die derzeitige Start- bzw. Landestrecke ist für gebräuchliche und

heute hauptsächlich im Kurz- und Mittelstreckenverkehr eingesetzte Flugzeugtypen, wie die Airbus-A320-Familie oder die Boeing-737-Reihe, unter bestimmten Wetterbedingungen zu kurz. Das augenblicklich häufig praktizierte Verfahren, beispielsweise den Gepäcktransport über andere Flughäfen abzuwickeln oder Zwischenlandungen zum Auftanken einzulegen, ist für die Fluggesellschaften dauerhaft nicht akzeptabel und führt schon heute zu Wettbewerbsnachteilen gegenüber anderen Flughäfen.

Genehmigungsverfahren

Für die Verlängerung der Start- und Landebahn muss der Regionalplan vorab durch den Regionalverband Ruhr (RVR) angepasst und ein Plan-

feststellungsverfahren bei der zuständigen Genehmigungsbehörde (Bezirksregierung Münster) durchgeführt werden. Die zeitnahe Einleitung dieser Verfahren ist nötig, um schnell Planungssicherheit für den Dortmunder Flugbetrieb zu erlangen.

Technisch keine Hindernisse

Die Flughafen Dortmund GmbH rechnet bis zum Abschluss der beiden Verfahren einschließlich der Genehmigung mit einem Zeitraum von bis zu zehn Jahren. Die Kosten für die anstehenden Verfahren betragen voraussichtlich zwei Millionen Euro. Die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung der nach Verfahrensabschluss anstehenden Maßnahmen wird unter Berücksichtigung der dann vorliegenden Rahmenbedingungen vor dem Antrag an den Rat der Stadt Dortmund erarbeitet. Das technische Gutachten, das bereits 2008 erstellt wurde, hat heute noch Bestand und sieht für die Verlängerung keine technischen Hindernisse.



Die Flughafengesellschaft betreibt in der Umgebung des Flughafens insgesamt drei stationäre Fluglärmmessanlagen. Aus den Messdaten werden Langzeitdokumentationen erstellt und Lärmereignisse einzelner Flugzeuge erfasst.

Neues Fluglärmgesetz sieht strengere Kriterien zum Schutz für Flughafen-Anwohner vor

Fluglärm: Mehr Anwohner profitieren künftig vom Schallschutzprogramm des Dortmunder Flughafens

Die neue Berechnungsmethode des Fluglärmgesetzes führt dazu, dass sich im Ausbaufall die Nachtschutzzone rund um den Dortmund Airport vor allem in Richtung Osten vergrößert, weil in diesem Bereich das so genannte NAT-Kriterium überschritten wird. Das ist dann der Fall, wenn mehr als sechs Maximalpegelereignisse von mindestens 72 Dezibel (dB(A)) im Außenbereich gemessen werden. Die größere Nachtschutzzone kommt vor allem den Menschen zugute, die im unmittelbaren Umfeld des Flughafens leben. Sie profitieren im Wege des Schallschutzprogramms von schallisolierten Fenstern und Fenstertüren.

Die Gutachter vom Institut für Immissionsschutz in Köln (ADU Cologne) haben auf der Basis des künftigen Fluggast- und Flugbewegungsaufkommens untersucht, wie sich die durch startende und landende Flugzeuge verursachten Lärmimmissionen in der Nachtzeit für das Szenario Planfall 2025 (Anpassung der Betriebszeit auf 6 bis 23 Uhr mit einer Verspätungsregelung bis 24 Uhr) entwickeln wird. Als Grundlage

für die Berechnungen dient das 2007 neu gefasste Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm.

Detailliertes Berechnungsverfahren

Bei der Berechnung des Fluglärms in der Nacht werden für die jeweiligen Flugzeuge neben der Anzahl der Bewegungen folgende Größen berücksichtigt: Verlauf der An- und Abflugkorridore, Breite der Korridore,

seitliche Verteilung der Flüge innerhalb der Korridore, Flughöhe, Fluggeschwindigkeit, Verkehrsmengen für die Betriebsrichtungen sowie die Schallausbreitung. Bei beiden Varianten sind die Lage der Schwellen und der Flugzeugmix identisch. Berechnet werden der Dauerschallpegel ($LA_{eq} > 55$ dB(A)) sowie die Maximalpegelhäufigkeiten ($NAT > 6 \times 72$ dB(A)) für die Nachtzeit von 22 Uhr bis 6 Uhr. Be-





Die grün schraffierten Flächen bilden die Nachtschutzzone für den Planfall 2025 ab. Das neue NAT-Kriterium führt dazu, dass sich der Schutzbereich in Richtung Osten vergrößert, was zu mehr Schallschutzmaßnahmen insbesondere im Bereich der Stadt Unna führen wird.

trachtet werden die sechs verkehrsreichsten Monate, in der Regel die Sommermonate.

Mehr Lärmschutz im Planfall 2025

Für den Planfall 2025 werden für vier von zehn Immissionsorten im Durchschnitt mehr als sechs Maximallärmereignisse in Höhe von 72 Dezibel (außen) prognostiziert. Deswegen findet das NAT-Kriterium hier Anwendung. In der Folge muss die Nachtschutzzone vor allem östlich des Flughafens weiter gefasst werden. Das führt dazu, dass im Planfall 2025 künftig sehr viel mehr Menschen vom Schallschutzprogramm des Dortmund Airport profitieren. Die Flughafen Dortmund GmbH sieht für die Verbesserung und Anpassung des Schallschutzes finanzielle Mittel in Höhe von fünf Millionen Euro vor. In Richtung Westen vergrößert sich die Nachtschutzzone kaum. Hier ergibt sich die Schutzzone aus dem gemessenen Dauerschallpegel von über 55 Dezibel in der Nacht. Hierbei spielen aber nicht nur die durch den Flugverkehr verursachten

Lärmimmissionen eine Rolle. Die Erweiterung der Nachtschutzzone entspricht der Intention des neuen Fluglärmsgesetzes, das die Menschen im Umfeld von Flughäfen insbesondere in der Nachtzeit besser schützen soll. Der Gewinn für die Anwohner liegt auf der Hand: Sie profitieren nicht nur nachts, sondern auch am Tag von den

verbesserten Schallschutzmaßnahmen.

Wird die Betriebszeit dagegen beibehalten (Status quo), würde sich die Nachtschutzzone nicht verändern und innerhalb des Flughafengeländes liegen. In diesem Fall würden keine zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen durch den Flughafen realisiert.



Im Planfall 2025 vergrößert sich die Nachtschutzzone. Dadurch werden zukünftig mehr Menschen vor dem Lärm startender und landender Maschinen geschützt.

Start-Forschungsgesellschaft legt neue Untersuchung vor

Umfrage: Dortmunder stehen mehrheitlich hinter dem Flughafen



Der Dortmund Airport kann weiterhin auf den Rückhalt in der Dortmunder Bevölkerung bauen. Zu diesem Ergebnis kommt eine Umfrage der Start-Forschungs- und Beratungsgesellschaft. Danach begrüßen knapp 62 Prozent der kommunalwahlberechtigten Bevölkerung die Einrichtung eines Flughafens in ihrer Stadt. Knapp 68 Prozent würden sich für die Realisierung des Entwicklungsschritts 2010 entscheiden.

Bereits in den Jahren 2006, 2007 und 2008 hatte Start jeweils die Bekanntheit und die Akzeptanz der Ausbaupläne des Dortmund Airport untersucht. Bisher sind alle Umfragen zu dem Ergebnis gekommen, dass die Dortmunder den Erweiterungsplänen des Airports positiv gegenüber stehen. Dieser Trend setzt sich mit der neuen Umfrage fort. Im April 2010 hat Start insgesamt 1.000 kommunalwahlberechtigte Bürgerinnen und Bürger mittels Telefoninterviews befragt. Die realisierte Stichprobe entspricht in Alter, Geschlecht und Wohnort der demografischen Beschaffenheit der Dortmunder Kommunalwahlbevölkerung und ist somit repräsentativ.

Zustimmung auf hohem Niveau

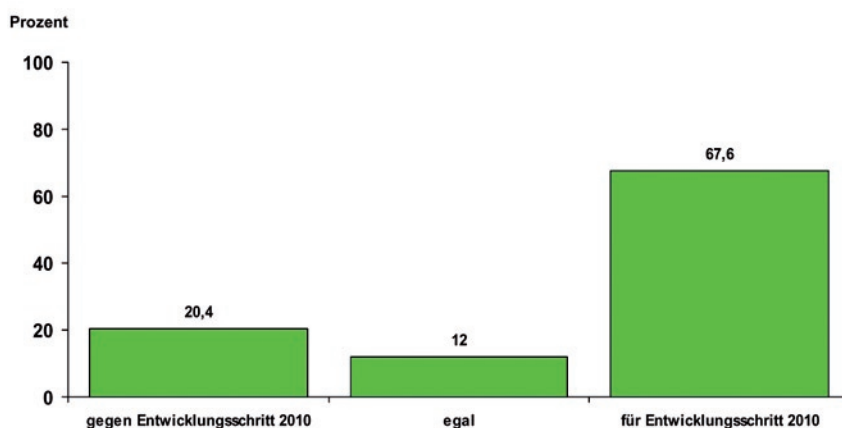
Zunächst ist immerhin rund 43 Prozent der Befragten die Thematik rund um den Flughafen-Ausbau bekannt. Lediglich knapp 28 Prozent gaben an, dass ihnen dieses Thema nicht bekannt sei. Auf die Frage, für wie akzeptabel die Verlängerung der Start- und Landebahn gehalten wird, haben etwas über 52 Prozent der Dortmunder Bürgerinnen und Bürger eine positive Antwort gegeben. 27 halten diese Planung für nicht akzeptabel. Ein ähnliches Bild ergibt sich auf die Frage nach der Anpassung der Betriebszeit am Dortmund Airport. Auch hier antworten 52 Prozent, dass sie das Vorhaben für sinnvoll halten – dagegen sind knapp 32 Prozent. 57 Prozent der Befragten sind zudem der Mei-

nung, dass sich der Dortmund Airport positiv auf den lokalen Arbeitsmarkt sowie die Entwicklung der lokalen Wirtschaft auswirkt. Zwei Drittel der Befragten wünschen sich außerdem die direkte Anbindung des Flughafens an den öffentlichen Personennah-

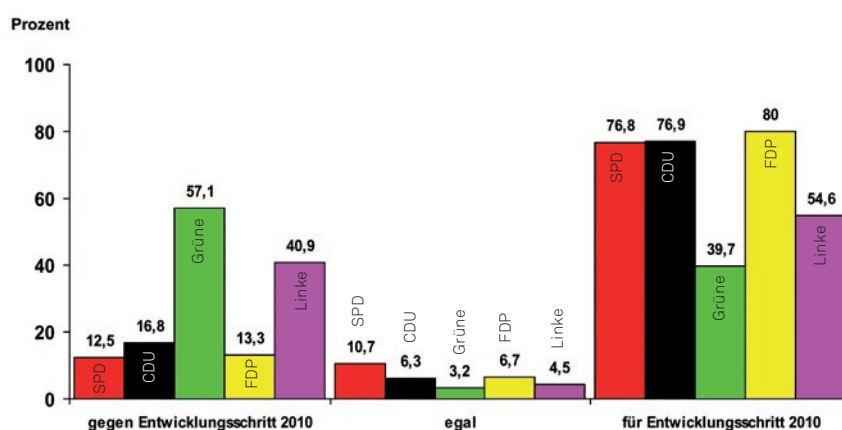
verkehr. Wären sie selbst in der Verantwortung, würden sich knapp 68 Prozent für den „Entwicklungsschritt 2010“ entscheiden.

Rot, Schwarz, Gelb pro Airport

Start fragte außerdem nach der Parteipräferenz. Heraus kam, dass insbesondere Wähler der FDP, der CDU und der SPD weit mehrheitlich für den Flughafen und seine Erweiterungspläne sind. Wähler der Grünen und der Linken sind jeweils deutlich zurückhaltender.



Wie würden Sie entscheiden? 68 Prozent sind für den Entwicklungsschritt.



Gefragt nach gewählter Partei bei der Kommunalwahl differenziert sich das Bild.

Impressum:

Flughafen Dortmund GmbH | Öffentlichkeitsarbeit | V.i.S.d.P.: Marc Schulte
 Flughafenring 11 | 44319 Dortmund | Tel.: 0231 / 92 13 01 | Fax: 0231 / 92 13 125
 E-Mail: service@dortmund-airport.de