

Informationsdienst

Editorial



Zitat:

„Umweltgerechtes und gut-nachbarschaftliches Handeln ist für uns ein Muss.“

Gegen alle Vorurteile

Nichts ist so hartnäckig wie Vorurteile – das gilt insbesondere für den Luftverkehr. Auch die Flughafen Dortmund GmbH bekommt das entsprechend zu spüren, seit sie im Jahr 2006 ihre „Entwicklungsperspektiven 2020“ für die Entwicklung des Dortmund Airport vorgelegt hat – als Reaktion auf neue Anforderungen der Luftverkehrsmärkte. Um dauerhaft marktfähig zu bleiben, braucht der Dortmund Airport eine bedarfsgerechte Anpassung der Betriebszeit und eine Verlängerung der Start- und Landebahn um mindestens 300 Meter. Das alles nicht zuletzt mit Blick auf den Wettbewerb: Denn alle anderen Flughäfen in Deutschland sind in beiden Punkten deutlich besser aufgestellt.

Kritikern der Entwicklungsvorhaben ist jedes Argument recht, um gegen die Planung Stimmung zu machen – auch an Stellen, wo sich der Flughafen bereits seit Jahren ausgesprochen intensiv für einen umweltgerechten und gleichzeitig gut nachbarschaftlichen Betrieb engagiert. Im Wissen darum, dass Luftverkehr Belastungen auslöst wie jeder andere Verkehrsträger auch, setzt der Flughafen da klare Akzente und will vorbildlich handeln.


Markus Bunk
Geschäftsführer



Die Belastungen aus dem Flugbetrieb sollen in Dortmund auf ein Mindestmaß reduziert und zugleich der Umwelt- und Naturschutz verbessert werden.

Klares Ziel: Belastungen auf ein Minimum reduzieren

Fraunhofer-Institut hilft weiter auf dem Weg zum Öko-Airport

Der Dortmund Airport schöpft alle Möglichkeiten aus, einen zukunftsweisenden Kurs beim Natur- und Umweltschutz zu steuern. Auf dem Weg zum Öko-Airport ist die Flughafen Dortmund GmbH jetzt in den Dialog mit dem Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik eingetreten. Klares Ziel: Alle Möglichkeiten sollen ausgeschöpft werden, um einen möglichst belastungsarmen Betrieb dauerhaft sicher zu stellen.

In ersten Gesprächen ist ein Weg ausgetlotet worden, wie der Airport seine bisherigen Anstrengungen vertiefen kann. Und dafür ist das Institut ein hervorragender Partner: Beraten die Wissenschaftler auch schon andere Flughäfen bei der Frage, wie verkehrslogistische Systeme optimiert und zugleich Belastungen auf ein Minimum reduziert werden können.

Umweltschutz als zentrales Ziel

Genau da hat der Dortmund Airport in den vergangenen Jahren auch schon erhebliche Anstrengungen unternommen, unterstreicht Prokurist Dietmar Krohne: „Nachhaltiger Umwelt- und Klimaschutz ist eines unserer zentralen Unternehmensziele.“

Zugleich sieht sich das Unternehmen unter anderem dem vom Rat der Stadt Dortmund verabschiedeten Handlungs-

programm zum kommunalen Klimaschutz verpflichtet. Eine Verbesserung der Leistungen auf diesem Gebiet auch über die gesetzlichen Anforderungen, Beispiel Fluglärmschutz, hinaus bei gleichzeitiger Vermeidung und Verminderung von Umwelt- und Klimabelastungen sei deshalb das Ziel.

Ganzheitlichen Ansatz verfolgt

Schon heute wird der Schutz von Umwelt und Klima ganzheitlich gesehen, bei allen Prozessen regelmäßig kritisch überprüft und auf den neuesten Stand gebracht. Das gilt nicht nur bei Investitionen, bei denen mögliche Auswirkungen für die Umwelt beachtet werden, sondern auch für den laufenden Betrieb. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind ständig in diese Überlegungen mit eingebunden und können eigene Verbesserungsvorschläge anbringen.

Vorurteile und Wirklichkeit auf einen Blick



Die Flughafen Dortmund GmbH unternimmt erhebliche Anstrengungen auf dem Weg zum ökologischen Airport und zu einem gut nachbarschaftlichen Verhältnis. Trotzdem wird der Dortmund Airport in der öffentlichen Diskussion immer wieder mit Vorurteilen konfrontiert, die der sachlichen Überprüfung nicht standhalten. Wir veröffentlichen an dieser Stelle die zentralen Thesen der Kritiker und konfrontieren sie mit der Wirklichkeit.

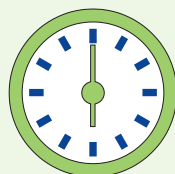
Vorurteil: Der Dortmund Airport verfolgt eine Salamitaktik.

Richtig ist: Die Gesellschafter der Flughafen Dortmund GmbH legen großen Wert darauf, dass der Flugverkehr in Dortmund nicht künstlich aufgebläht wird. Die Anpassung der Betriebsbedingungen ist deshalb in den vergangenen Jahren stets an konkreten Marktanforderungen orientiert worden. Zwangsläufig resultieren daraus einzelne Entwicklungsschritte, die in einem eng beschriebenen Rahmen im Zuge einer transparenten Planung vollzogen worden sind. So ist stets klar gewesen, dass der Standort Dortmund nur für den europäischen Flugverkehr geeignet ist und interkontinentale Verbindungen strikt ausgeschlossen bleiben. Auch eine Verlängerung der Start- und Landebahn um 300 Meter ändert daran nichts. Großraumflugzeuge werden auch künftig in Dortmund nicht verkehren können.



Vorurteil: Der Dortmund Airport kommt mit der aktuellen Betriebszeit aus.

Richtig ist: Die Luftfahrtmärkte haben sich grundlegend gewandelt, der weltweite Preisverfall zwingt die Airlines, ihr Fluggerät optimal einzusetzen. Das ist nur möglich bei Betriebszeiten von 6 bis 23 Uhr (plus Verspätungsregelung) – ein Zeitfenster, über das die anderen Flughäfen in NRW schon verfügen. Der Verzicht auf diese Lösung führt zwangsläufig zum Rückzug von Fluggesellschaften, weil sie an anderen Airports zwar noch starten, in den Abendstunden aber in Dortmund nicht mehr landen können. Nach neuem Lärmschutzgesetz kommen die betroffenen Wohngebiete automatisch in den Genuss eines entsprechenden passiven Lärmschutzes (Dämmung, Fenster, Rollladenkästen), auf den sie bei einer Beibehaltung des status quo verzichten müssten.



Vorurteil: Dortmund hat Nachholbedarf beim Natur- und Umweltschutz.

Richtig ist: Die Flughafen Dortmund GmbH verfolgt beim Natur- und Umweltschutz ehrgeizige Ziele. Dortmund ist der „Flughafen der kurzen Wege“ und reduziert unnötige Fahrzeug- und Flugzeugbewegungen und setzt ein Schallschutzprogramm über die gesetzlichen Anforderungen hinaus um. Auch die zukunftsweisende Gebäudeleittechnik schont Ressourcen. Darüber hinaus sind zwei Blockheizkraftwerke realisiert worden. Der Dortmund Airport nutzt Regenwasser, optimiert den Winterdienst durch Feuchtsalz-Einsatz, bewirtschaftet naturnahe Grünflächen, setzt auf ein konsequentes Abfallreduzierungskonzept, überwacht regelmäßig die Luftqualität etc.. Dortmund ist führend und Vorbild im Bereich des Natur- und Umweltschutzes.



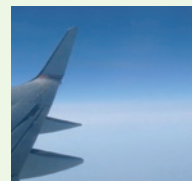
Vorurteil: Die Verlängerung der Start- und Landebahn ist unnötig.

Richtig ist: Schon heute verfügt der Dortmund Airport mit 2.000 Metern (davon nur 1.700 Meter für Landungen uneingeschränkt nutzbar) über die kürzeste Bahn in NRW. Die geplante Verlängerung trägt dem Einsatz von modernen Standard-Flugzeugmustern auf der Kurz- und Mittelstrecke Rechnung, die wegen der fortschreitenden Lärmschutztechnik auch entsprechend umweltfreundlich sind und mehr Passagiere als ältere Flugzeuge befördern können. Heute können in Dortmund eingesetzte Flugzeugtypen nur unter eingeschränkten Bedingungen verkehren. Eine Verlängerung der Start- und Landebahn führt nicht zwangsläufig zu einer Verstärkung der Lärmemissionen, sondern kann sogar zu einer Entlastung beitragen. In jedem Fall führt sie zu einer Verbesserung der Betriebssicherheit.



Vorurteil: Der Dortmund Airport könnte mehr für den Lärmschutz tun.

Richtig ist: Für Dortmund gilt – ebenso wie für andere Flughäfen – das neue Fluglärmschutzgesetz mit einheitlich scharfen Grenzwerten. Die Flughafen Dortmund GmbH führt dazu seit vielen Jahren ein Schallschutzprogramm durch. Die Schallschutzmaßnahmen gewährleisten, dass in betroffenen Wohnhäusern durch den Flugverkehr bei geschlossenen Fenstern keine höheren Einzelschallpegel als 55 Dezibel (dB(A)) auftreten. Anspruchsberechtigt sind derzeit insgesamt 280 Eigentümer im Umfeld des Flughafens. Zudem sind über den gesetzlichen Rahmen hinausgehende freiwillige Schallschutzmaßnahmen vorgenommen worden. Bis heute hat der Flughafen insgesamt rund vier Millionen Euro für den Schallschutz von Immobilien rund um den Airport investiert.



Vorurteil: Flugverkehr in Dortmund führt zu unnötigen Belastungen.

Richtig ist: Die Menschen nutzen weltweit immer häufiger das Flugzeug als Verkehrsmittel. Luftverkehr löst Belastungen aus – wie jeder andere Verkehrsträger auch. Fakt ist: Die Gebührenordnung der Flughafen Dortmund GmbH fördert den Einsatz von modernen und leisen Maschinen. Das schont nicht nur Umwelt und Nachbarschaft. Denn entsprechend moderne technische Standards helfen zum Beispiel, Kerosin einzusparen und damit die Flugzeuge wirtschaftlicher zu betreiben. Würde der Luftverkehr in Dortmund indessen zurückgedrängt, führt das zwangsläufig zu Lärm- und Umweltbelastungen an anderer Stelle – beispielsweise auf der Straße, weil die Fluggäste dann zu anderen, weit entfernten Flughäfen in NRW reisen müssten.



Vorurteil: Der Dortmund Airport kann – wie in früheren Zeiten – als reiner Geschäftsflughafen existieren.

Richtig ist: Für den Dortmund Airport besteht Verkehrspflicht; er kann sich also keine Marktsegmente aussuchen. Ohnedies besteht die klassische Trennung zwischen Privat- und Geschäftsreiseverkehren in der Praxis längst nicht mehr. Beispielsweise werden heute große Teile der geschäftlichen Flüge über den Linienverkehr abgewickelt. Im Übrigen liegt der Geschäftsreiseanteil mit rund 20 Prozent auf dem Niveau von anderen Flughäfen. Geschäftsreisende nutzen zunehmend die in Dortmund angebotenen Verbindungen von Low-cost-Airlines, wenn sie ihre Ziele im europäischen Raum erreichen wollen. Die Fachwelt geht im Übrigen davon aus, dass sich die Geschäftsmodelle der klassischen Netzwerk-Carrier und des Low-Cost-Marktsegments künftig weiter annähern werden.



Vorurteil: Die Aufgaben des Dortmund Airport kann auch der Flughafen Düsseldorf übernehmen.

Richtig ist: Der Flughafen Düsseldorf übernimmt vermehrt Drehkreuz-Funktionen (wie Frankfurt und München) und stößt schon jetzt an Kapazitätsgrenzen. Zur Entlastung wird im Ballungsraum Ruhrgebiet ein zweiter Flughafen benötigt. Schon heute deckt der Dortmund Airport deshalb bestimmte Marktsegmente im Linien und Charterverkehr schwerpunktartig ab, etwa bei den Verbindungen nach Osteuropa. Auch im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt wird Dortmund zunehmende Verkehrsströme aufnehmen müssen – zumal, wenn die angestrebte Schließung des Flughafens Essen/Mühlheim erfolgt. Die Allgemeine Luftfahrt (General Aviation) spielt für die Region unter (volks-) wirtschaftlicher Sicht allerdings eine untergeordnete Rolle (vgl. Bericht auf Seite 4).



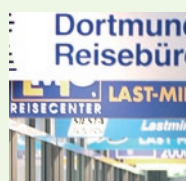
Vorurteil: Der Dortmund Airport kann ohne Subventionen nicht existieren.

Richtig ist: Verkehrsinfrastruktur-Einrichtungen von der Straße bis zur Straßenbahn sind ohne öffentliche Vorleistungen nicht denkbar. Auch Flughäfen nicht. Dabei sind die Betreiber an das EU-Wettbewerbsrecht gebunden. Die Flughafen Dortmund GmbH finanziert die Fortentwicklung des Airports (im Gegensatz zu vielen anderen Flughäfen) allerdings aus eigener Kraft – unterstützt von ihren Gesellschaftern, die gegenwärtig noch Verluste übernehmen. Grundsätzlich verfolgt sie aber das Ziel, ein ausgeglichenes Geschäftsergebnis zu erzielen. Dazu muss der Dortmund Airport aber in die Lage versetzt werden, sein Marktpotenzial auszuschöpfen. Ohne die Erweiterung der Betriebszeit und der Start- und Landebahn ist dieses Ziel nicht erreichbar.



Vorurteil: Der Dortmund Airport vernachlässigt zusätzliche Einnahmequellen zur Verbesserung seiner Betriebsergebnisse.

Richtig ist: Die Marktbedingungen verlangen von allen Flughäfen, neben den Erlösen aus dem klassischen Aviation-Geschäft auch Erträge auf Non-Aviation-Geschäftsfeldern zu erzielen: aus Shops, Gastronomie, Parkflächen, diversen (Abfertigungs-) Dienstleistungen, Vermarktung von Werbeflächen, Zubringerverkehren oder Gewerbeflächen-Vermietung. Das passiert in zunehmendem Maße auch in Dortmund. Ziel ist dabei, den Charakter des Standorts als „Erlebnisswelt Flughafen“ auszubauen, in der die Erwartungen der Passagiere nach Leistungen rund um die Reise befriedigt werden. Dies ist zu Teilen (so etwa durch den Ausbau des größten Reiseverkehrsmarktes in Westfalen) auch bereits gelungen.



Vorurteil: Der Dortmund Airport „spielt mit verdeckten Karten“.

Richtig ist: An kaum einem anderen Flughafen-Standort sind die Entwicklungsschritte so transparent und im Dialog mit der Bevölkerung abgelaufen wie in Dortmund. So hat die Flughafen Dortmund GmbH den jeweiligen Verfahrensstand stets zum frühest möglichen Planungszeitpunkt veröffentlicht. Diesem Ziel dienen unter anderem eine intensive Öffentlichkeitsarbeit, Informationsveranstaltungen des Dortmund Airport, Dialogveranstaltungen unter Einbeziehung der breiten Öffentlichkeit sowie die eigens geschaffene Internet-Plattform: www.dialog-dortmund-airport.de. Die Resonanz ist positiv. Diese Transparenz trägt zu einer Versachlichung der Diskussion bei und unterstützt die Flughafen Dortmund GmbH in dem Bemühen, jeweils auch kritische Argumente in der weiteren Planung zu würdigen.





WMR und IHK Dortmund legen internationale Vergleichsstudie vor

Die Metropole Ruhr braucht mehr Wachstum im Luftverkehr

Die Wirtschaftsregion Ruhr hängt beim Luftverkehr hinterher: Die Verbesserung der Wettbewerbssituation würde Arbeitsplätze in der Region sichern.

Einschränkungen bei Betriebszeiten und Infrastruktur haben in den vergangenen Jahren als Wachstumsbremsen für den Luftverkehr in der Rhein-Ruhr-Region und insbesondere in Dortmund gewirkt – trotz hoher Nachfrage. Zu diesem ernüchternden Ergebnis kommt ein internationaler Vergleich von Metropolregionen.

Die Wirtschaftsförderung metropole-ruhr GmbH (WMR) sowie die Industrie- und Handelskammer zu Dortmund (IHK) hatten die Studie in Auftrag gegeben, um zu ermitteln, ob die Region Ruhrgebiet von der Wachstumsdynamik auf dem internationalen Luftverkehrsmarkt profitieren kann. Die Fachleute, Prof. Dr. Richard Klophaus vom Zentrum für Recht und Wirtschaft des Luftverkehrs (ZLV) der FH Worms sowie Dr. Ulrich Desel und Dr. Karsten Leibold von der Internationalen Fachhochschule Bad Honnef, haben dazu internationale Metropolregionen unter die Lupe genommen und die Luftverkehrsinfrastruktur untersucht. Neben den Aspekten Erreichbarkeit und Ausstattung wurde dabei vor allem Wert auf Rahmenbedingungen wie Betriebszeiten und Infrastruktur gelegt. Das Ergebnis: Die Nachfrage ist da,

angebotsseitig gibt es allerdings Nachbesserungsbedarf. Grund dafür seien, so die Verkehrsfachleute, restriktive Regelungen bei den Betriebszeiten sowie bei der Infrastruktur. Die Folge: Gegenüber anderen Metropolregionen – wie beispielsweise London, Moskau, Ile-de-France (Paris) – geraten das Ruhrgebiet und damit auch Dortmund deutlich ins Hintertreffen.

Ruhr-Region wird abgehängt

Dieter Funke, Geschäftsführer der WMR, zieht als Fazit: „Die Ergebnisse zeigen, dass zwar der Rhein-Ruhr-Raum über alle Indikatoren hinweg im Mittelfeld liegt, die Region Ruhr aber eher schlecht abschneidet. Bei einem zu erwartenden steigenden Bedarf an Flugmobilität und einer ebenfalls sich

abzeichnenden Überlastung von Düsseldorf wird sich die Situation in den kommenden Jahren weiter verschlechtern.“ WMR und IHK werden die Ergebnisse der Studie der nordrhein-westfälischen Landesregierung zur Verfügung stellen und dafür werben, diese Erkenntnisse in das Luftverkehrskonzept NRW einzuarbeiten.

Arbeitsplätze langfristig sichern

„Ich hoffe, dass die Landesregierung diese Standortnachteile schnell angehen wird. Wir brauchen internationale Drehkreuzanbindungen, damit die Wirtschaft ihre Wachstumschancen voll ausschöpfen kann. Langfristig würden dadurch viele Arbeitsplätze in der gesamten Region gesichert“, sagt Flughafen-Chef Markus Bunk.

Viele Studien – ein Ergebnis

Die Themen Wettbewerbssituation und regionale Wertschöpfung waren bereits Gegenstand diverser Studien und Gutachten. Einig sind sich alle Fachleute im Ergebnis: Der Dortmund Airport bleibt hinter seinen Möglichkeiten zurück. Die Nachfrage in der gesamten Region ist höher als das Angebot. Allerdings führen die in Dortmund vorherrschenden Rahmenbedingungen mit eingeschränkter Betriebszeit und kurzer Start- und Landebahn dazu, dass sich Fluggesellschaften gegen den Standort entscheiden.

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