

# Informationsdienst

## Editorial



### Zitat:

„Der Dortmund Airport lässt die Region Ruhr durchstarten.“

### Willkommen in Dortmund

Wenn dieser Tage auf dem Berliner Parkett über den Solidaripakt, das heißt über die Bedeutung und Finanzierung von (Verkehrs-) Infrastruktur diskutiert wird, geht es zumeist nicht um das Ruhrgebiet. Dabei steht gerade unsere Region immer noch vor großen strukturellen Herausforderungen. Das Ruhrgebiet braucht für den Wandel zu einer modern aufgestellten Industrie- und Dienstleistungsregion mitten in Europa leistungsfähige Flughäfen – das sagen uns die Experten.

Diese wissenschaftlich fundierten Expertisen lassen uns selbstbewusst ins neue Jahr gehen – bescheinigen sie uns doch, den richtigen Weg zu gehen. Von dem, was der Dortmund Airport nicht nur in der Luft, sondern auch am Boden bewegt, profitiert schließlich die gesamte Region.

In diesem Jahr wird der Dortmunder Flughafen die Visitenkarte für viele tausend Gäste der Kulturhauptstadt RUHR.2010 sein. Ich denke, der Flughafen wird dieser Rolle hervorragend gerecht. Ein Grund mehr, im Jahr 2010 die für den Flughafen so wichtigen Zukunftsentscheidungen auf den Weg zu bringen.

Markus Bunk  
Geschäftsführer



Experten beleuchteten die Zukunft der Luftverkehrsmärkte im Ruhrgebiet in der IHK Dortmund und machten deutlich: Die Flughäfen bleiben ein volkswirtschaftlich wichtiger Wachstumsfaktor.

Luffahrtexperten diskutierten auf Einladung der IHK Dortmund

## Die Bedeutung des Flugverkehrs für das Ruhrgebiet wächst weiter

In der Luftfahrt werden die Verkehrszahlen wieder anziehen. Dafür braucht es leistungsfähige Flughäfen, die Motoren für die wirtschaftliche Entwicklung der jeweiligen Airport-Region bleiben. So das Fazit eines Expertenforums unter dem Titel „Luftverkehr im Ruhrgebiet – Wachstumsfaktor oder Engpassfaktor?“ in der Industrie- und Handelskammer zu Dortmund.

„Die Wirtschaft der Region braucht und will einen funktionsfähigen Flughafen ohne Wenn und Aber“, sagte Hauptgeschäftsführer Reinhard Schulz vor 160 Gästen. „Wer den Flughafen nicht fördert, gefährdet nicht nur Arbeitsplätze, sondern auch die wirtschaftliche Weiterentwicklung der gesamten Region“, ergänzte Peter Lampe, Geschäftsführer des Initiativkreises Ruhr.

Die IHKs im Ruhrgebiet und der Initiativkreis hatten zu der Veranstaltung nicht zuletzt mit Blick auf die Ausbauplanungen des Dortmund Airport eingeladen, die eine Erweiterung der Betriebszeiten wenigstens bis 23 Uhr und eine Verlängerung der Start- und Landebahn auf bis zu 2.800 Meter vorsehen.

Tatsächlich, so machten vor allem die geladenen Luftfahrt-Experten deutlich, folgt der Flughafen damit dem Markt. Denn: Der Druck der Airlines, ihren teuren Maschinenpark optimal einzuset-

zen, wächst zunehmend. Deswegen, so Markus Bunk, Geschäftsführer des Dortmund Airport, bedürfe es für die positive Entwicklung des Standortes einer raschen Entscheidung.

Einen Nachholbedarf bei der Ausgestaltung der Flughafenlandschaft in NRW und besonders im Ruhrgebiet sah Günter Kozłowski, Staatssekretär im Ministerium für Bauen und Wohnen NRW. Er forderte die Kommunen auf, eindeutige Signale zu geben: „Bevor man etwas genehmigen kann, muss erstmal ein Antrag gestellt werden.“

Das ist dringend nötig, so die Ergebnisse des Experten-Podiums – darunter auch Vertreter der Fluggesellschaften Air Berlin und Germanwings sowie der Flughäfen Essen-Mülheim und Düsseldorf. Denn die Bedeutung des Flugverkehrs für das Ruhrgebiet werde weiter wachsen – und der Düsseldorfer Großflughafen stoße an Grenzen.

## Airport-News

### Jahresergebnis 2009 eingetrübt

Der Dortmund Airport hat 2009 insgesamt gut 1,7 Millionen Passagiere abgefertigt. Das ist ein Rückgang im Vergleich zum Vorjahr um rund 28 Prozent. Dadurch trübt sich auch das wirtschaftliche Ergebnis ein, so dass das Defizit in 2009 um vier Millionen auf nun knapp 25 Millionen Euro steigt. Diese Zahlen präsentierte der Dortmund Airport dem Aufsichtsrat.

„Das Jahr 2009 wird überschattet durch Streckenstreichungen einiger Airlines, deren Hauptursache unsere schlechten Rahmenbedingungen sind“, sagt Flughafengeschäftsführer Markus Bunk. Im knallharten Luftverkehrsmarkt hat der Flughafen Dortmund in Bezug auf Betriebszeit und Bahnlänge im Vergleich zu anderen Airports einen deutlichen Wettbewerbsnachteil. Hinzu kommen die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise.

### Bessere Zahlen im November

Im November haben insgesamt 116.366 Passagiere die Kontrollen am Dortmund Airport passiert. Das sind gut zwei Prozent mehr als im Vergleichszeitraum im Jahr 2008. Damit kann der Dortmund Airport zum ersten Mal in den vergangenen zwölf Monaten ein Passagierplus verbuchen.

Die aktuellen Verkehrszahlen zeigen, dass sich der Aufwärtstrend fortsetzt. Grund für den Anstieg: Einige Fluggesellschaften erweitern ihr Angebot, bauen Kapazitäten wieder aus. Dennoch besteht für den Flughafenbetreiber mit Blick auf die Zahlen kein Grund abzuheben. Der Markt zieht an und die Starbahn Ruhrgebiet kann nur mit Mühe vom Wachstum profitieren, da die restriktiven Rahmenbedingungen den Flughafen für viele Airlines weniger interessant macht.

Die Nachfrage im Luftverkehr, eingebrochen im Zuge der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise, wird sich kurz- bis mittelfristig auch in Deutschland erholen. Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) rechnet wieder mit höheren Wachstumsraten.

Zwischen 1978 und 2008 hat sich die Nachfrage im Luftverkehr mehr als vervierfacht – gespeist zuletzt vornehmlich aus der Nachfrage nach privaten Flugreisen. Sie entwickelte sich dabei in den verschiedenen Weltregionen unterschiedlich:

Low-Cost-Carrier profitieren von Wirtschaftskrise

## DLR rechnet mit einer Rückkehr auf den Wachstumspfad

▶ In den 1970'er und 80'er Jahren war ein überdurchschnittliches Wachstum in Nordamerika zu beobachten.

▶ In den 90'ern und in den letzten Jahren gab es in Europa aufgrund der Liberalisierung des Luftverkehrsmarktes sowie des dadurch angeschobenen Auftauchens der Low-Cost-Carrier ein überdurchschnittliches Wachstum.

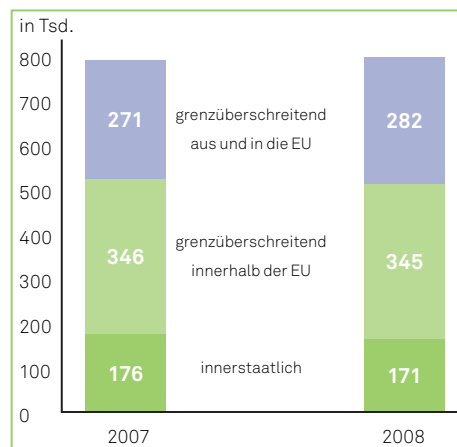
▶ Als Wachstumsmarkt der Zukunft wird vor allem Asien gesehen.

Im Zuge der Konjunkturkrise sank dann in den vergangenen Monaten an zahlreichen europäischen Flughäfen die Zahl der Flugbewegungen zum Teil stark.

Einen starken Einbruch verzeichneten insbesondere Netzwerk-Carrier, während zugleich weiterhin ein leichtes Wachstum im Low-Cost-Segment zu verzeichnen ist. Inzwischen zeigen die ersten Flughäfen Erholungstendenzen – so der Dortmund Airport, wo nach Monaten permanenter Passagier-Rückgänge im November 2009 Dank des verstärkten Einsatzes von Billig-Airlines erstmals wieder ein Wachstum von 2,2 Prozent verzeichnet wurde. Dabei kommt ihm vermutlich auch seine Lage im Ballungsraum Ruhrgebiet zugute: Denn erfahrungs-

gemäß wählen zwei Drittel der Passagiere bei entsprechenden Angeboten den nächstgelegenen Flughafen.

Weltweit rechnet das DLR in den nächsten Monaten wieder mit einem Wachstum in einer Größenordnung von drei bis fünf Prozent. Bei dieser Prognose stützt es sich nicht zuletzt auf Erfahrungen aus der Vergangenheit: So erholten sich die damals ebenfalls eingebrochenen Luftverkehrsmärkte nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 innerhalb von zwei Jahren. Sollte sich die Weltwirtschaft erwartungsgemäß erholen, sei deshalb auch jetzt mit



Entwicklung des Passagierverkehrs in der EU

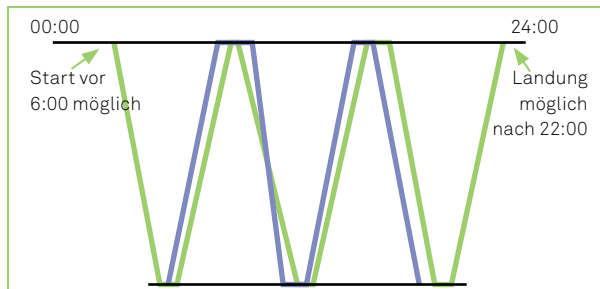
einer Rückkehr auf den ursprünglichen Wachstumspfad (vier bis fünf Prozent pro Jahr) zu rechnen.

Dabei dürften innerhalb Europas vor allem die Passagierströme von und zu touristisch interessanten Zielen weiter ein hohes Aufkommen aufweisen. Indessen dürfte der innerstaatliche Verkehr, wo bereits eine hohe Bedarfsdeckung erreicht ist, an Grenzen stoßen. Im Interkontinentalverkehr von und nach Europa hält das DLR vor allem den Nordatlantikkorridor für bedeutend. Hohe Wachstumsraten seien zudem auf Verbindungen von und nach Asien zu beobachten.

Experte sieht erhebliche volkswirtschaftliche Effekte

## Flughafen hat zentrale Bedeutung für regionale Wettbewerbsfähigkeit

„Wir sollten die Bedeutung von Flughäfen nicht alleine über Passagierzahlen messen“, mahnt Prof. Dr. Richard Klophaus vom Fachbereich Touristik/Verkehrswesen der Fachhochschule Worms.



Bei verlängerten Öffnungszeiten sind mehr Flugzeug-Umläufe möglich, der Maschineneinsatz wird wirtschaftlicher.

Denn die Flughafeninfrastruktur beeinflusst, wie sich im Ruhrgebiet zeigen, die Wettbewerbsfähigkeit und das Wachstum von ganzen Wirtschaftsregionen: „Eine bedarfsgerechte Flughafeninfrastruktur trägt zur Zukunftsfähigkeit des Ruhrgebiets bei: Dabei bedeuten die Flughäfen nicht nur einen unmittelbaren Wirtschaftsfaktor, sondern bringen auch katalytische Effekte als Standortfaktor mit sich.“ Als Trends sieht Klophaus für die Flughäfen vor allem voraus:

- ▶ ein weiteres Wachstum des Luftverkehrs bei zunehmenden Kapazitätsengpässen an großen Flughäfen (so etwa die Kapazitätsengpässe durch die beschränkten Slots am Flughafen Düsseldorf);
- ▶ einen verschärften Flughafenwettbewerb um die Stationierung von Flugzeugen – unter anderem über die Zahl möglicher Umläufe. Zentrale Bedeutung haben dabei die Flughafenbetriebszeiten, die bekanntlich auch die Flughafen Dortmund GmbH erweitern will, um überhaupt konkurrenzfähig zu bleiben;
- ▶ eine wachsende Bedeutung der Business Aviation und Notwendigkeit von Flughäfen mit entsprechendem Angebot;
- ▶ sowie der Trend weg von kleineren Regionalmaschinen hin zu den heute üblicherweise verkehrenden 120 bis 180-sitzigen Maschinen (z.B. Airbus A319/320, Boeing 737).

Vor diesem Hintergrund erwartet Klophaus eine größere Konzentration des Flughafens Düsseldorf auf kon-

tinentalen Verkehre: Der Airport habe das Potenzial, sich als internationales Drehkreuz neben Frankfurt und München zu entwickeln. Das verlange aber auch, dass kleinere Flughäfen in der Region wie eben Dortmund Entlastungsfunktionen übernehmen müssten. Dazu sei es allerdings zwingend nötig, in Dortmund die Betriebszeiten zu erweitern und den Fluggesellschaften so einen optimierten und damit wirtschaftlichen Maschineneinsatz zu ermöglichen.

Heute zählt Dortmund neben Friedrichshafen und Saarbrücken zu den drei deutschen Flughäfen, die angesichts der eingeschränkten Betriebszeiten die schlechtesten Betriebsbedingungen bieten.

Investitionen am Dortmund Airport, die die Privatwirtschaft kaum vornehmen könne, lohnen sich nach Auffassung des Experten auch und nicht zuletzt für die öffentliche Hand, wie eine Untersuchung aus dem Jahr 2005 zeige. Denn schon da habe der Flughafen nicht nur 3.100 Arbeitsplätze gesichert und zu einer Brutto-Wertschöpfung von 216 Millionen Euro geführt, sondern auch ein zusätzliches Steueraufkommen für die Gemeinden in der Region in Höhe von acht Millionen Euro ausgelöst. Daran zeige sich nicht zuletzt, welche zentrale Rolle die Flughäfen für die Zukunftsfähigkeit des Ruhrgebiets spielten und dass die Ausweitung der Betriebszeiten am Dortmund Airport unabdingbar seien.

Knallharter Verdrängungswettbewerb

## Nötig: Regionale Versorgung

Die Luftverkehrsgesellschaften stehen in einem knallharten Wettbewerb, der schon in wirtschaftlich guten Zeiten kaum ausreichende Gewinne verspricht. Elementar seien sie deshalb auf exzellente Betriebsbedingungen auf den Flughäfen angewiesen, so Dirk Albrecht von Roland Berger Strategy Consultants.

Der Luftverkehr kämpft ständig mit strukturellen Herausforderungen, dazu zählen:

- ▶ der hohe Kapitalbedarf und das vergleichsweise schlechte Management der Industriezyklen,
- ▶ die mangelnde (internationale) Konsolidierung und Aufrechterhaltung von nicht wettbewerbsfähigen Strukturen durch staatliche Unterstützung nicht rentabler Airlines sowie
- ▶ ein „Wachstum über die Verhältnisse“: steigende Kapazitäten und fallende Preise führen zu unprofitablen Zusatzgeschäften.

Seit 2001 wurde das Marktwachstum nur durch Low-Cost-Gesellschaften getrieben. Gleichzeitig sanken die Preise schneller als die Kosten.

Für die Zukunft sagt Albrecht nicht nur ein Abflauen des Wachstums der Low-Cost-Fluggesellschaften voraus, sondern auch eine weitere Annäherung der Geschäftsmodelle. Dabei stehe die Airline-Konsolidierung erst am Anfang, sei aber unvermeidbar. Die richtigen Antworten böten weder Mega-Airports noch Kleinflughäfen – „nur regional sinnvolle Flughafenkonzepte, wie sie im Ruhrgebiet durchaus möglich seien, werden dem veränderten Marktumfeld am besten gerecht“. In diesem Zusammenhang mahnt Dirk Albrecht die Airports, ausreichend lange Start- und Landebahnen bereitzustellen: Denn rückläufige Stückerlöse machen altbekannte Regionaljets unprofitabel und führen zum Einsatz immer modernerer Maschinentypen.



Immer mehr Besucher kommen über den Luftweg

# Westfalenhallen und Airport ergänzen sich gegenseitig

Die Westfalenhallen aus der Vogelperspektive: Rund 60.000 Quadratmeter Fläche stehen für Veranstaltungen und Messen zur Verfügung.

An dieser Stelle werden in loser Reihenfolge Unternehmen vorgestellt, die vom Airport profitieren. Dr. Ludwig Jörder, Hauptgeschäftsführer der Westfalenhallen, erklärt die Vorteile.

**Frage:** Wie viele Veranstaltungen führen Sie pro Jahr durch?

**Dr. Ludwig Jörder:** Wir zählen über 60 Messen, bis zu 1.500 Kongresse sowie mehr als 200 Unterhaltungsveranstaltungen pro Jahr. Es gibt wohl nur wenige internationale Größen im Musikgeschäft, die noch nicht auf der Bühne der Halle 1 gestanden haben. 2009 konnten wir den 100-millionsten Besucher seit 1952 begrüßen. Man wird lange suchen müssen, um ein deutsches Messe-, Kongress und Veranstaltungszentrum mit vergleichbarer Historie zu finden.

**Frage:** Wie viele Menschen arbeiten am Standort?

**Dr. Ludwig Jörder:** Umgerechnet auf Vollzeitstellen beschäftigt die Westfalenhallen Dortmund GmbH mehr als 400 Menschen. Darüber hinaus aber lösen die Hallen auch erhebliche Sekundäreffekte

aus, die zur Arbeitsplatzsicherung im Hotel- und Gaststättengewerbe und in Zulieferbranchen beitragen.

**Frage:** Wie kann sich der Standort gegenüber der Konkurrenz behaupten?

**Dr. Ludwig Jörder:** Die Messe Westfalenhallen ist ein Messeplatz der kurzen Wege und unbürokratischen Lösungen. Die Westfalenhallen erhalten keine öffentliche Unterstützung – obwohl ansonsten bei unseren Wettbewerbern Subventionen die Regel sind. Trotz des verzerrten Wettbewerbs setzen wir uns häufig genug auf dem Markt durch, wie zum Beispiel bei der Gewinnung der Branchen-Leitmesse „Best of Events“. Im kommenden Jahr stehen sieben neue Messen auf dem Programm, so viele wie seit Jahrzehnten nicht mehr. Die Themen reichen von Fairem Handel („FA!R“), Outdoor und Reisen („UNTERWEGS“) bis

Event-Wirtschaft („Best of Events“).

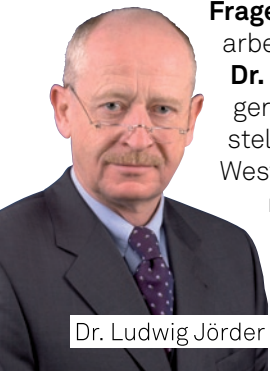
**Frage:** In welcher Weise profitieren die Westfalenhallen vom Airport?

**Dr. Ludwig Jörder:** Erstens betreiben wir Gastronomie und Kongressräume am Airport. Zweitens reisen unsere Aussteller und Besucher mit dem Flieger an. Die Messe Westfalenhallen Dortmund GmbH betreibt zur Aussteller-Akquise inzwischen Auslandsvertretungen für 28 Länder. Der Anteil der ausländischen Aussteller bei den Eigenveranstaltungen stieg 2009 im Vergleich zum Vorjahr von 13,9 auf 15,5 Prozent. Auf Besucherseite lockt die Messe viele internationale Gäste an. 28 Prozent der Besucher kamen beispielsweise anlässlich der Inter-tabac 2009 aus dem Ausland. Inzwischen gibt es auch einen Shuttle vom Flughafen zu unserem Gelände. Insgesamt profitieren die Messe vom Airport und der Airport von der Messe.

## Westfalenhallen prägen das Bild der Stadt

Das denkmalgeschützte Veranstaltungsrund der Halle 1 prägt in dieser Form seit über 50 Jahren das Bild der Stadt. 1952 eröffnete Bundespräsident Theodor Heuss die nach dem Krieg neu errichtete Halle. Das meter-

hohe U auf dem Dach der Halle 1 – das Markenzeichen der Union-Brauerei – erinnert an die „Bierstadt“ Dortmund. Heute besteht das Messe, Kongress- und Veranstaltungszentrum aus neun modernen Hallen.



Dr. Ludwig Jörder

### 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