



Auf ein Wort

Viel für die Umwelt getan

Durchweg lösen die modernen Verkehrsträger Emissionen aus. Ob Auto, Zug oder Flugzeug: Heutzutage läuft keine Reise ohne Belastung für die Umwelt ab.

Auf diese Verkehrsträger zu verzichten, ist in Zeiten großräumiger, ja globaler (Wirtschafts-) Zusammenhänge undenkbar. Sich mit den Belastungen einfach abzufinden, wäre aber ebenso fahrlässig. Der Dortmund Airport arbeitet deshalb seit Jahren intensiv daran, für eine Einschränkung jeglicher Emissionen überall dort zu sorgen, wo es in seinen Kräften steht. Einen Teil dieser Anstrengungen stellen wir in dieser Ausgabe des Newsletters vor.

Wir stellen fest: Leider wird der Flugverkehr gerade von seinen Gegnern gerne einseitig in seinen Belastungen vorgestellt. Tatsache ist aber: Er hat auf jeden Fall der Straße, häufig aber auch der Schiene in Puncto Umweltschutz viel voraus.

Manfred Kossack
- Geschäftsführer -

Dortmund Airport zieht mit Airlines an einem Strang:

Mit geballter Kraft für den Umwelt- und Klimaschutz

Die größten Emissionen im Luftverkehr gehen von den Flugzeugen selbst aus. Die gesamte Luftfahrt-Branche unternimmt enorme Anstrengungen, sie zu reduzieren. Auch der Dortmund Airport: Seit Jahren verfügt er über eine gestaffelte Gebührenordnung. Damit wird der Airport für umweltbelastende Maschinen zunehmend unattraktiver.

Mit hohen Gebühren gegen Stinker und Krachmacher

Die Gebührenordnung, auf deren Grundlage die Start- und Landegebühren abgerechnet werden, begünstigt emissionsarme Maschinen. Wer also mit moderner Triebwerkstechnik fliegt, die deutlich leiser, treibstoff- und damit emissionsärmer ist als ältere Maschinen, zahlt auch entsprechend geringere Gebühren. Das führt zum Einsatz vornehmlich neuer und neuester Flugzeugtypen am Standort.

Mit geballter Kraft für den Umwelt- und Klimaschutz: Da treffen sich durchaus die Interessen der Flughafen-Betreiberin und der Fluggesellschaften. Denn gerade sie haben den Umweltschutz an erster Stelle mit im Auge. Denn: Schadstoffreiche Kerosinschlucker kosten viel Geld. Gerade die in Dortmund häufig verkehrenden und leider häufig zu Un-



Am Dortmund Airport verkehren beinahe ausschließlich Maschinen mit modernster Umwelttechnik, die die Umwelt deutlich geringer belasten als frühere Typen. Im Pro-Kopf-Vergleich schneidet der Luftverkehr gegenüber den Verkehrsträgern Auto und Bahn ohnehin gut ab.

recht gescholtene Günstig-Airlines schauen aber auf jeden Cent und setzen deshalb modernste Maschinen mit entsprechend sparsamen Triebwerken ein.

Im Pro-Kopf-Verbrauch hängt das Flugzeug den Pkw ab

Vergleiche beweisen, dass die Anstrengungen der Luftverkehrsgesellschaften schon heute durchgreifende Wirkung zeigen: Der Treibstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen im Autoverkehr sind inzwischen etwa doppelt so hoch wie im Luftverkehr. Einige Beispiele: In 2002 hat die gesamte Lufthansa-Flotte 4,5 Liter

pro hundert Personenkilometer (Pkm) verbraucht (andere Gesellschaften liegen sogar schon deutlich unter diesem Schnitt und erreichen wie Condor, Thomas Cook oder Hapag Lloyd nur noch 2,5 bis 3 Liter), während der Schnitt beim Pkw bei einer durchschnittlichen Besetzung von 1,2 Personen bei 8,5 Litern liegt. easyJet rechnet vor, dass der CO₂-Ausstoß der in Dortmund verkehrenden Maschinen lediglich bei 95,7 g pro Passagierkilometer und damit noch deutlich unter den EU-Richtwerten für die Automobilindustrie (130g) liegt. Nur die Deutsche Bahn

Fortsetzung auf Seite 2

CO2 ist kein lokal eingrenzbares Thema

Fortsetzung von Seite 1

AG kann eine geringere CO2-Belastung darstellen – allerdings nur durch den Rückgriff auf Strom aus Atomkraft und bei Außerachtlassen der CO2-Erzeugung bei Urangewinnung, -aufbereitung und Lagerung bzw. Entsorgung.

Der CO2-Ausstoß sinkt weiter drastisch

Nach einem Gutachten zur Bundesverkehrswegeplanung wird der Luftverkehr bis 2015 seinen spezifischen CO2-Ausstoß um 21,35 Prozent weiter senken, wenn man vom Eintreten des prognostizierten Trendszenarios ausgeht. Nachdem die Flugzeughersteller in den beiden zurückliegenden Jahrzehnten bereits den Kraftstoffverbrauch pro Sitzplatz um ca. 38 Prozent gesenkt haben, erscheint damit mehr als eine Halbierung des Kerosinverbrauchs und des Kohlendioxidausstoßes gegenüber dem Stand von 1995 möglich. Das sind Ergebnisse, wie sie bislang kein anderer Verkehrsträger liefert.

Um zukunftsweisende Technik im Sinne eines niedrigen Energieverbrauchs optimal einsetzen zu können, braucht es einen nachfragegerechten Ausbau der bundesweiten Flughafeninfrastrukturen. Bereits heute operieren die großen deutschen Flughäfen an ihrer Kapazitätsgrenze bzw. haben diese überschritten. Prognosen gehen davon aus, dass sich die Nachfrage bereits bis 2015 verdoppeln wird. Um heutige und zukünftig vermehrte Warteschleifen über den Flughäfen sowie Wartezeiten mit laufenden Triebwerken auf den Flughäfen zu reduzieren, ist der Infrastrukturausbau das einzig geeignete Mittel.



Moderne Triebwerke: Verbrauchsarm und umweltfreundlich.

Airport der kurzen Wege verhindert Emissionen

Der Dortmund Airport ist nicht nur für die Passagiere ein Flughafen der kurzen Wege. Von vornherein ist er mit diesem Ziel geplant worden. Auch die Flugzeuge haben außerordentlich kurze Rollwege von der Landebahn zur Abfertigung auf dem Vorfeld und umgekehrt. Das trägt dazu bei, unnötige Rollbewegungen zu vermeiden. Auch bei der Länge der Start- und Landebahn legt der Flughafen großen Wert darauf, dass sie den Einsatz der modernsten Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge möglich macht. damit sie keine Tank-Zwischenstopps einlefen müssen, ist eine Verlängerung der Start- und Landebahn sinnvoll.

Unter dem Strich bleibt festzustellen, dass die Luftfahrtbranche erhebliche Anstrengungen unternimmt, die letztlich der globalen Situation zugute kommt. Allerdings: Die CO2-Belastung ist kein lokal oder regional eingrenzbares Thema – und auch die Klimaentwicklung ist von einer ganzen Reihe komplex ineinander verwobener Faktoren abhängig.

Verspätungsregelung:

Umleitungen schaden der Umwelt doppelt

Erfreulich: Die Zahl der Flugbewegungen steigt am Dortmund Airport zwar über die Jahre an – doch der Anteil der verspäteten Landungen sinkt dagegen sogar noch.

Dortmund Airport verfügt zwar über eine Verspätungsregelung, doch die ist so restriktiv ausgelegt wie an keinem anderen Flughafen im weiten Umfeld. Außerhalb der regulären Betriebszeiten zwischen 6 und 22 Uhr dürfen danach monatlich 20 Maschinen zwischen 22 und 23 Uhr in Dortmund landen, ohne dass dafür gesonderte Genehmigungsverfahren durch die Luftaufsicht bei der Bezirksregierung in Münster notwendig werden. Und das auch nur, wenn die Maschinen normalerweise nach dem Flugplan pünktlich eingetroffen wären.

Verspätungen sind nie völlig auszuschalten

Von der Einführung der Verspätungsregelung 2003 an (damals waren es 109 Verspätungen), stieg die Zahl zunächst auf einen Höhepunkt von 195 im Jahr 2005, um 2006 bereits wieder auf 188 zu sinken – die meisten davon bis 22.30 Uhr. Die Reduzierung hält auch im laufenden Jahr 2007 an: 72 waren es bis Ende Juli. Zu vermeiden sind sie grundsätzlich nicht: Denn allein schon durch das Wetter oder die überfüllten Lufträume lassen sich Verspätungen nie gänzlich ausschalten.

Nachruhe gewährleisten – mehr Flexibilität schaffen

Aus Sicht der Flughafen Dortmund GmbH ist eine klare Regelung von Betriebszeiten und Verspätungsausnahmen zu-

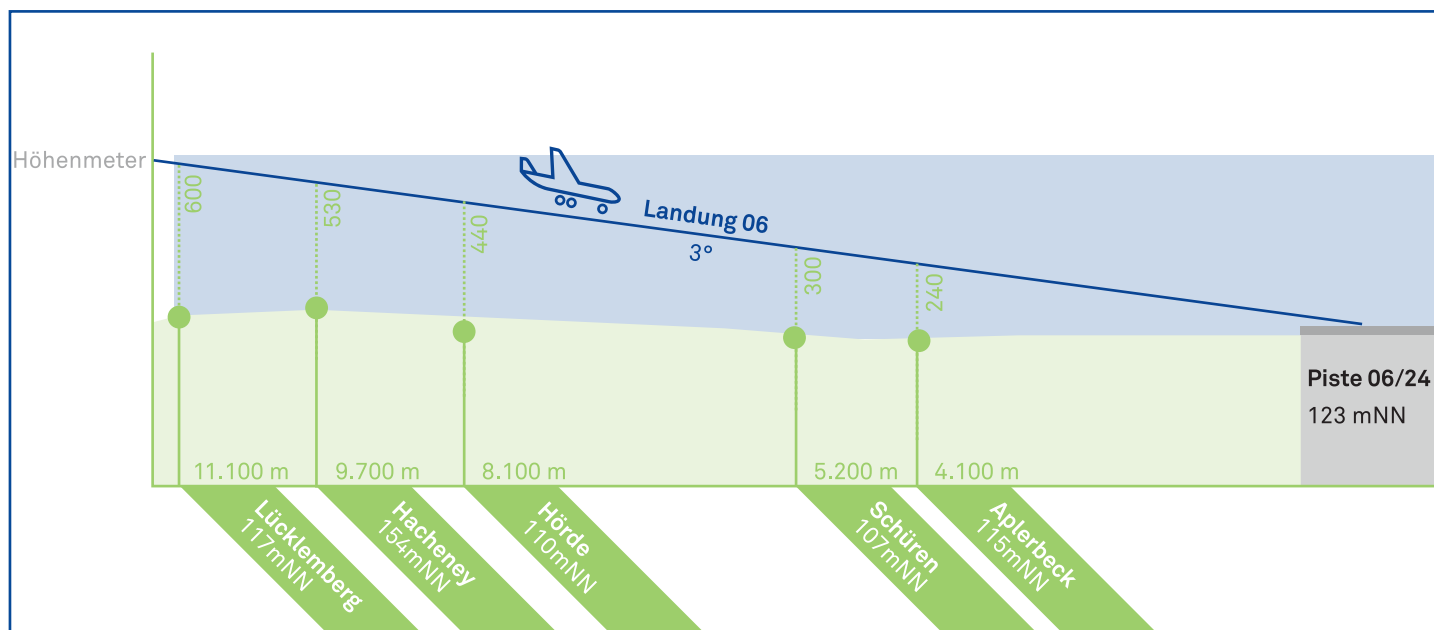
nächst einmal sinnvoll: Sie trägt dazu bei, die Nachruhe zu gewährleisten. Trotzdem stellt sich der Airport der Aufgabe, den Lärmschutz auch mit anderen Gütern wie beispielsweise Abgasemissionen abzugleichen.

Ausweichlandungen sind teuer und belastend

Und da wird es schwierig: Denn in der Vergangenheit kam es immer wieder vor, dass Maschinen nach 22 Uhr abgewiesen werden mussten und dann auf Ausweichflughäfen landeten. Die Folge: Die Passagiere mussten dann nachts per Bus nach Dortmund gebracht, die jeweiligen Maschinen zur Wiederaufnahme des regulären Flugplanes von eben dem jeweiligen Ausweichflughafen nach Dortmund umgesetzt werden. Dadurch schossen nicht nur die Kosten in die Höhe, sondern auch der Schadstoffausstoß – und Lärm fiel gleich an zwei Standorten an.

Optimierter Einsatz emissionsarmer Maschinen

Grund genug für den Dortmund Airport, auf eine erweiterte Verspätungsregelung zu drängen. Denn auch die Fluggesellschaften sind daran interessiert, ihre modernen und vergleichsweise emissionsarmen Maschinen optimiert einzusetzen. Kann das in Dortmund nicht geschehen – dann weichen sie im Zweifelsfall zu anderen Flughäfen aus. Und das um den Preis von verlängerten Anfahrten, die die Passagiere aus dem Großraum Dortmund dann in aller Regel mit dem Auto vornehmen – mit entsprechend erhöhten Lärm- und Abgasbelastungen.



Die Maschinen des Linienverkehrs schweben im Drei-Grad-Winkel zum Dortmund Airport ein – auf dem kürzesten Weg auf einer Trasse in Verlängerung der Start- und Landebahn. Damit können sie sicher aufsetzen – und bleiben vom Erdboden aus

Lärmschutzgründen doch soweit wie möglich entfernt. Über der Start- und Landebahn ist in unserer Skizze (in hellblauer Farbe) die Kontrollzone angedeutet – ein streng kontrollierter Luftraum rund um den Flughafen.

Streng festgelegte Verfahren sollen Belastungen auf Mindestmaß einschränken:

An- und Abflug so lärmarm wie nur möglich

Das kommt einer Gratwanderung gleich: Beim Anflug auf einen Airport soll eine Maschine sicher landen können – und trotzdem mit ihrer Geräuschentwicklung die Menschen am Boden nicht über Gebühr belasten.

Spezielle Korridore für den An- und Abflug festgelegt

Um die Lärmbelastung auf ein Minimum reduzieren und speziell auf festgelegte Korridore in der Luft konzentrieren zu können, existieren für alle größeren Flughäfen wie den Dortmund Airport spezielle An- und Abflugverfahren. Sie legen exakt fest, wo sich Maschinen überhaupt bewegen dürfen.

Um den Airport werden alle Flüge streng kontrolliert

Dazu ist rund um die „Startbahn Ruhrgebiet“ eine Kontrollzone eingerichtet worden, die sich der Laie noch am besten wie einen großen imagi-

nären „Kasten“ rund um den Flughafen vorstellen kann. In diesem Bereich werden alle Verkehre streng vom Tower überwacht.

Anflug im Drei-Grad-Winkel auch für den Lärmschutz

Alle größeren Maschinen, die nach Instrumentenflugregeln fliegen, dürfen sich auf die Landebahn nur in einem Korridor zubewegen, der genau in ihrer Verlängerung nach Südwesten bzw. Nordosten führt. Dabei müssen sie sich beim Anflug auf einer Drei-Grad-Linie bewegen – unterstützt werden die Piloten dabei noch von einem sogenannten Landekursender, der auf jede Abweichung mit einem Alarm reagiert. Dieser Drei-Grad-Winkel führt dazu, dass die Maschinen meist noch beträchtlichen Abstand vom Erdboden haben, wenn sie über die Nachbarschaft zum Flughafen einschweben – über dem Dortmunder Stadt-

teil Hörde etwa noch 400 Meter. Umgekehrt sind die Piloten gehalten, beim Start mit ihren Maschinen sofort so schnell wie möglich an Höhe zu gewinnen.

Nur 1.700 Meter auf der Piste für die Landung

Der Drei-Grad-Winkel ist absolut notwendig, damit die Maschinen mit einem möglichst geringen Tempo auf der Dortmunder Piste aufsetzen können. Da verhält es sich zwar grundsätzlich ähnlich wie an anderen Flughäfen – in Dortmund ist es aber besonders wichtig: Denn hier darf – obwohl die Start- und Landebahn grundsätzlich 2.000 Meter lang ist – nur ein Abschnitt von 1.700 Metern für die Landung genutzt werden. Auch das ist eine Vorkehrung, die eben aus Lärmschutzgründen insbesondere die unmittelbar angrenzenden Wohnlagen schützen soll. Die Regelung kommt so auch dem Un-

naer Stadtteil Massen zugute. Andere Anflugregeln als für die großen Linienmaschinen gelten für kleinere, nach Sichtflugregeln fliegende Maschinen. In der Regel kommen sie nicht auf den Korridoren der Linienmaschinen zum Boden, sondern steuern die Piste über die sogenannte Platzrunde mit einem deutlich verkürzten Endanflug an. Diese Platzrunde ist eigens so angelegt, dass sie nicht direkt über Siedlungen führt.

Sicherheit geht am Flughafen immer vor

Trotzdem kann es möglich sein, dass im Einzelfall Maschinen trotz anderslautender Anflugkorridore einmal über dichter besiedeltes Gelände geraten – immer dann nämlich, wenn es die Tower-Besatzung aus Sicherheitsgründen ausdrücklich fordert. Denn an jedem Flughafen geht grundsätzlich die Sicherheit vor.

Steigende Passagierzahl: Terminalumbau geplant

Um die sich anbahnenden Passagierzuwächse weiterhin bewältigen zu können, plant der Dortmund Airport eine Reihe von Erweiterungs- und Umbaumaßnahmen: 2007 werden rund 2,1 Millionen Passagiere erwartet, für das Jahr 2008 ist durch den Einstieg neuer Airlines (Germanwings und Sterling) sowie dem Ausbau des Streckennetzes schon mit bis zu 2,5 Millionen Passagiere zu rechnen. Die mittelfristige Prognose sieht für 2011 bereits 2,7 Millionen Fluggäste vor.

Zu den geplanten Maßnahmen zählen die Schaffung von rund 900 Quadratmetern neuen Warteraum-, Gastronomie- und Einzelhandelsflächen sowie die Realisierung von zusätzlichen Parkplätzen auf dem Airportgelände. Die Arbeiten sollen voraussichtlich während werden voraussichtlich rund zwei Jahre in Anspruch nehmen.

Germanwings hat Betrieb erfolgreich aufgenommen

Germanwings hat den Flugbetrieb am Dortmund Airport aufgenommen und findet gute Resonanz. „Ein großer Tag für uns, ein großer Tag für Dortmund“, sagte Vorstandssprecher Thomas Winkelmann zum Start. Mit einer ersten Airbus-Maschine steuert die Günstig-Airline Wien, Istanbul, Ibiza, Faro oder Palma de Mallorca an. Ein zweites Flugzeug wird mit dem Winterflugplan dazukommen. Dieser zweite Airbus steuert die Ziele München sowie Split und Zagreb in Kroatien an. Damit starten dann von Germanwings und Lufthansa insgesamt fünf

tägliche Flüge nach München. Zug um Zug soll das Germanwings-Angebot zu weiteren attraktiven Zielen ausgebaut werden: Die Gesellschaft will bereits 2008 in der Ruhrmetropole etwa 600.000 Passagiere befördern.

Mit Wizz Air von Dortmund nach Sofia

Die Fluggesellschaft Wizz Air will mit dem Winterflugplan auch die bulgarische Hauptstadt Sofia und damit das siebte Ziel ab Dortmund anfliegen. Seit 2004 hatte die Gesellschaft die Strecken nach Kattowitz, Danzig, Warschau, Breslau und Bukarest aufgenommen.

Neuer Informationsstand im Terminal

Im Terminal A gibt es einen neuen Informationsschalter auf der Abflugebene. Die Verlegung des Schalters ermöglicht einen neuen und deutlich besseren Zugang über die Sicherheitskontrollen zu den Gates – und damit einen noch besseren Überblick für den Fluggast. Am Informationsstand beantworten die Mitarbeiter des Airports alle Fragen zum Flug, zur Weiterreise oder Unterkunft. Darüber hinaus können Interessenten auch Prepaid-Karten für die WLAN-Nutzung im Terminal kaufen.

Dortmund in Rail&Fly-Angebot integriert

Seit dem Sommer ist der Dortmund Airport Teil des Rail&Fly-Angebotes der Deutschen Bahn AG. Die Tickets enthalten die Bahnreise von jedem DB-Bahnhof zum Dortmund Airport oder zurück. Buchung über Reisebüros.

Auf gute Nachbarschaft:

Millionen fließen in den Lärmschutz

Erhebliche Anstrengungen hat Dortmund Airport in den vergangenen Jahren in den Schallschutz investiert – im Zeichen der guten Nachbarschaft.

Für die Menschen in der direkten Einflugschneise

Denn das Schallschutzprogramm kommt unmittelbar den Menschen zugute, die in der Einflugschneise wohnen. Im Jahr 2000 aufgelegt und drei Jahre später noch einmal erweitert, greift es eine Schutzzone rund um den Flughafen ab, in der besondere Belastungen auftreten. Betroffen sind davon insgesamt 269 Häuser, davon 237 in Unna, 16 in Dortmund und 16 in Holzwickede.

Über vier Millionen Euro bislang investiert

Die Eigentümer erhalten beim Einbau von passiven Lärmschutz-Maßnahmen in ihre Häuser – speziell bei neuen Lärmschutzfenstern und speziell isolierten Rollanlagen – die Investition vom Dortmund Airport ersetzt. Bislang haben 260 Eigentümer einen Antrag auf die Mittel gestellt, 237 Maßnahmen (das entspricht 88 Prozent) sind auch umgesetzt. Insgesamt hat der Dortmund Airport für das Programm 4,1 Millionen Euro ausgegeben. Darin sind auch Mittel für den Einbau von Schallschutzfenstern in der Sonnenschule, im Evangelischen Kindergarten



sowie in einer Senioren-Pflegeeinrichtung in Unna-Massen enthalten. Die Gesamtsumme geht weit über den gesetzlich vorgeschriebenen Ausgleichsrahmen, der bei 50 Prozent liegt, hinaus.

Erhebliche Anstrengungen auch auf Airport-Gelände

Für den Lärmschutz tut die Flughafen Dortmund GmbH übrigens auch eine ganze Menge auf dem eigenen Gelände – und damit an der Quelle. So sind die Piloten der Fluggesellschaften durch die Airport-Betriebsordnung gehalten, die Triebwerke nicht unnötig laufen zu lassen. Selbst für Triebwerk-Tests ist vorgesorgt: Insbesondere nach Checks und speziellen Wartungsarbeiten sind sie vorgeschrieben. Dafür steht auf dem Airport-Gelände die sogenannte Lärmschutz-Kabine zur Verfügung, in die gleich eine komplette Mittelstreckenmaschine gerollt werden kann – eine Einrichtung, die an vielen anderen Flughäfen fehlt.