

Auf ein Wort

Zeit der Entscheidungen

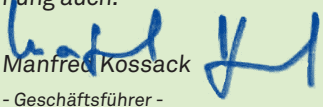


Als die Flughafen Dortmund GmbH im Sommer 2006 ihre Entwicklungsperspektiven für den Dortmund Airport präsentierte,

entbrannte eine intensive Diskussion über die Zukunft des Flughafens.

Jetzt, da erste Gutachten die Planungen eingehend beleuchten, wird klar: Die Region Dortmund wird sich entscheiden müssen, ob sie ihren Airport behalten und fortentwickeln will – oder ob sie beim jetzigen Ausbauzustand verharrt. Letzteres bedeutet in jedem Fall: Die Region schöpft ihre Potenziale im knallharten globalen Wettbewerb nicht annähernd aus.

Klar ist aber auch, dass die Flughafen Dortmund GmbH die Entwicklung mit Augenmaß vorantreibt. Wir sagen ganz deutlich: Die Menschen in der Region müssen in ihrer Mehrheit hinter einem Vorhaben stehen, das enorme Impulse für die Wirtschaft und den Arbeitsmarkt verspricht, das aber zweifellos auch Belastungen für die benachbarte Bevölkerung mit sich bringt – wie jede andere Verkehrsplanung auch.


Manfred Kossack
- Geschäftsführer -

Gutachter legen umfangreiche Expertisen vor:

Dortmund Airport: Ausbau mit Augenmaß ist erste Wahl

Die von der Flughafen Dortmund GmbH in Auftrag gegebenen Gutachten zur Ausbauforderung liegen jetzt vor. Danach steht fest: Der Ausbau der Start- und Landebahn auf 2.800 Meter und die Verlängerung der Betriebszeiten sind unter Marktgesichtspunkten absolut sinnvoll. Gleichwohl wird der Dortmund Airport die Szenarien noch einmal weitergehend prüfen. Im Herbst 2008 soll eine tragfähige Lösung vorgestellt werden.

Die Flughafen Dortmund GmbH hatte im Sommer 2006 ihre Entwicklungsperspektiven vorgelegt. Sie sehen neben der Erweiterung der Abfertigungsanlagen und der Optimierung von Straßen- und Schienenanbindungen im Kern den Ausbau der Start- und Landebahn auf 2.800 Meter sowie verlängerte Betriebszeiten vor. Der Aufsichtsrat gab grünes Licht für Untersuchungen unabhängiger Gutachter. Sie sind eine Vorstufe zu vertiefenden Expertisen, die im Ausbaufall für ein Planfeststellungsverfahren später ohnehin angestellt werden müssen. Die Fachgutachten liegen seit Anfang April vor. Allerdings veranlassen die Ergebnisse der Untersuchungen den Dortmund Airport dazu, die Ausbauszenarien noch einmal eingehend zu



Die Gutachter bestätigen die Entwicklungsperspektiven: Ohne Ausbau ist der Dortmund Airport nicht wettbewerbsfähig.

bewerten und weitere Prüfungen vorzunehmen. Ziel ist und bleibt es, die Wettbewerbsfähigkeit des Dortmund Airport mit vertretbaren Mitteln sicherzustellen.

Start-/Landebahn: Ausbau muss verhältnismäßig sein

Ein wie auch immer gearteter Ausbau muss mit den Belangen der Bevölkerung und denen des Flughafens in einem gesunden Verhältnis stehen. Gleichzeitig muss die geplante Erweiterung für den Dortmund Airport unter Abwägung der Kosten und des Nutzen leistbar erscheinen: Das scheint bei geschätzten Kosten in Höhe von 132 Millionen Euro

für den optimalen Ausbau nicht gewährleistet.

Öffentlichkeit wird weiter mit eingebunden

Der Flughafen hat sich bei den Ausbauüberlegungen zu einem transparenten Verfahren gegenüber der Öffentlichkeit verpflichtet. Deswegen steht er bei allen weiteren Planungen im Dialog mit der Öffentlichkeit und den Entscheidungsträgern. Bis zum Herbst sollen die entscheidenden Fragen geklärt sein. Planer und Gutachter sollen bis zu diesem Termin eine zukunfts-gerechte Lösung erarbeiten, die den Belangen aller Beteiligten Rechnung trägt.

Erhebliche Risiken, wenn der Ausbau ausbleibt

Die Passagierzahlen gehen weiter in die Höhe

Egal, ob der Dortmund Airport ausgebaut wird oder nicht: Die Passagierzahlen werden in den nächsten Jahren weiter steigen. Doch die Schere zwischen beiden Szenarien öffnet sich immer weiter. Und im so genannten Nullfall (Nichtausbaufall) drohen langfristig sogar erhebliche Risiken.

Zu diesem Ergebnis kommen die beiden Gutachterbüros Dessel Consulting und Airport Research Center GmbH in ihrer Verkehrsprognose für den Dortmund Airport für das Jahr 2020. Die Gutachter gehen dabei davon aus, dass sich das Marktwachstum im deutschen Luftverkehr fortsetzen wird. Sie schätzen es allerdings eher konservativ ein und beziffern es mit durchschnittlich 3,5 Prozent pro Jahr.

Dortmund Airport profitiert von seiner guten Lage

Der Dortmund Airport dürfte trotzdem ganz erheblich von den künftigen Entwicklungen profitieren – schlicht, weil er außerordentlich zentral in einem enormen Einzugsgebiet mit hoher Bevölkerungsdichte gelegen ist: Es reicht im Westen bis vor die Tore des Flughafens Düsseldorf, erstreckt sich im Norden über das Münsterland, umfasst im Osten ganz Ostwestfalen und im Süden das Sauerland.

Vor diesem Hintergrund ermitteln die Gutachter zwei Szenarien:

Im ersten Fall wird die Start- und Landebahn verlängert und die Betriebszeit ausgeweitet. Bei diesem Ausbausze-



Einzugsbereich des Dortmund-Airport.

nario erwarten die Gutachter für das Jahr 2020 rund 4,4 Millionen Passagiere und 41.400 Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr

Im Nullfall werden für 2020 nur 3,6 Mio. Passagiere und 34.000 Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr prognostiziert.

Flugzeugproduktivität deutlich eingeschränkt

Gleichzeitig beschreiben die Gutachter ein erhebliches Risiko für den Ausbau-Nullfall: Schon 2020 könnten sogar noch weniger Passagiere ab Dortmund starten: Nämlich nur 3,25 Millionen. Denn: „Insbesondere die im Vergleich mit Wettbewerbsflughäfen kurzen Betriebszeiten samt einer vergleichsweise unflexiblen Verspätungsregelung führen zu einer geringeren Flugzeugproduktivität und damit zu einem erhöhten Risiko einer teilweisen oder vollständigen Abwanderung von Fluggesellschaft mit Dortmund als Basis.“

Im Nullfall fällt Dortmund im Wettbewerb zurück

Unter Beibehaltung der bestehenden Betriebszeitenregelung als auch der Start- und Landebahnlänge bis zum Jahr 2020 reduziere sich die Standortqualität des Flughafens Dortmund (trotz der Attraktivität des Luftverkehrsmarktes) gegenüber den umliegenden Flughäfen deutlich. Während die umliegenden Wettbewerbsflughäfen schrittweise

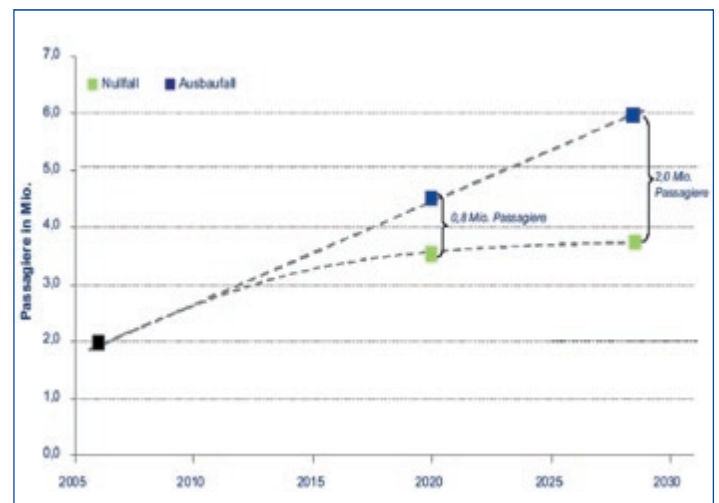
ihren Standort ausbauen, falle der Flughafen Dortmund im Flughafenwettbewerb weiter zurück.

Das sehen auch die Gutachter so: „Aufgrund der unverändert belassenen Start- und Landebahn-Länge sowie der Betriebszeiten ist der Flughafen Dortmund zunehmend beschränkt, so dass eine Verschiebung der Nachfrage zu umliegenden Wettbewerbsflughäfen zu erwarten ist.“

Schere zwischen Null- und Ausbaufall öffnet sich

Ohnehin wird über das Jahr 2020 hinaus mit einem Abflachen der Passagierkurve in Dortmund gerechnet. Wörtlich heißt es dazu: „Dabei zeigen die zunehmend abweichenden Entwicklungstrends von Ausbau- und Nullfall die Nettoeffekte in Bezug auf das Passagieraufkommen auf. Bis 2030 steigt die Differenz zwischen Prognose Null- und Ausbaufall von 0,8 Mio. im Jahr 2020 auf 2,0 Mio. Passagiere im Jahr 2030 an.“

Bei der Gesamtzahl der Flugbewegungen rechnen die Gutachter im Nullfall mit 57.350, im Ausbaufall mit 64.770 Starts und Landungen am Dortmund Airport. In diesen Zahlen sind neben den Linien- und Charterflügen unter anderem auch Werks-, Schul-, Hubschrauber- und Rettungsflüge enthalten.



Entwicklung der Passagierkurven im Vergleich.

In den gegenwärtigen Betriebszeiten des Dortmund Airports (6 bis 22 Uhr) sehen die Gutachter ein erhebliches Risiko für die Zukunft des Flughafens. Sie sprechen sich deshalb für eine Verlängerung des Tagesbetriebs bis 23.00/23.30 Uhr sowie für eine Verspätungsregelung bis 24 Uhr aus.

Diese Lösung soll ausschließlich auf den Linienverkehr beschränkt bleiben und vor allem den in Dortmund stationierten Maschinen zugute kommen.

Bisher gelten äußerst restriktive Bedingungen

Von den 19 deutschen Verkehrsflughäfen sei der Flugbetrieb nur am Flughafen Berlin-Tempelhof, der ohnehin noch 2008 geschlossen werde, und in Dortmund am weitesten eingeschränkt. In Tempelhof wie in Dortmund beständen zwar Verspätungsregelungen bis 23.00 Uhr. Doch die Beschränkung der Flugbetriebszeit schneide den Dortmund Airport von einem wesentlichen Teil seines Nachfragepotenzials ab: So erlaube die eingeschränkte Flugbetriebszeit in Dortmund den Airlines, die am Dortmunder Airport Flugzeuge stationiert haben, generell keine zu ihren anderen Heimatflughäfen vergleichbare Flugzeugnutzung.

Bislang „schwerwiegende Wettbewerbsnachteile“

„Das stellt trotz der Attraktivität des Luftverkehrsmarktes Dortmund und des stabilen Wachstums der flughafenunabhängigen Luftverkehrsnachfrage einen schwerwiegenden Wettbewerbsnachteil und ein latentes Bedingungsrisiko dar“, stellen die Gutachter fest. Denn während eben an anderen Flughäfen bis zu vier Um-

Prognosefall 2020		Flugbewegungen pro Nacht am Durchschnittstag der verkehrsreichsten sechs Monate 2020			
		22.00 - 22.59	23.00 - 23.59	0.00 - 4.59	5.00 - 5.59
Prognose Ausbaufall	Passageverkehr	11 (11,1)	4 (3,9)	0	0
	Allgemeine Luftfahrt	1 (0,7)	0 (0,2)	1 (0,8)	< 0,1
	Summe	12 (11,8)	4 (4,1)	1 (0,8)	< 0,1
Prognose Nullfall	Passageverkehr	1 (1,0)	0	0	0
	Allgemeine Luftfahrt	0 (0,2)	0 (0,2)	1 (0,8)	< 0,1
	Summe	1 (1,2)	0 (0,2)	1 (0,8)	< 0,1

Im Vergleich: nächtliche Flugbewegungen im Ausbau- und Nullfall

Tagesbetrieb um mindestens eine Stunde ausbauen:

Gutachter plädieren für längere Betriebszeiten



Airport-Öffnungszeiten im Vergleich (unten Uhrzeiten)

läufe pro Maschine und Tag möglich seien, müsse es in Dortmund in der Regel bei drei Umläufen bleiben – mit allen Konsequenzen für einen effizienten Maschineneinsatz.

Erste Gesellschaften ziehen Maschinen ab

Die eingeschränkten Betriebszeiten hatten zuletzt dazu geführt, dass der Low-Cost-Carrier easyJet seine vierte in Dortmund stationierte Maschine abzog. Gerade Billigfluggesellschaften sind darauf angewiesen, ihr Fluggerät optimiert einzusetzen.

Anbindung an den Interkont-Verkehr wackelt

Aber auch Netzwerkcarrier wie die Lufthansa stehen

in Dortmund vor erheblichen Problemen: Die Anbindung des Flughafens Dortmund an den „Hub“ in München wird von ihr seit dem Winterflugplan 2007/2008 nur noch zweimal täglich mit 50-sitzigen Turboprops bedient, weil Flüge nach Dortmund vom zeitlich letzten Knoten in München erst nach dem Beginn des Nachtflugverbotes in Dortmund ankommen würden. Damit ist auch das Angebot zum letzten interkontinentalen Drehkreuz in Gefahr. Denn, so die Gutachter: „Seit dem Wegfall der Anbindung an den Flughafen Frankfurt im Jahr 2003 verfügt der Flughafen Dortmund somit, auch aufgrund der restriktiven Betriebszeitenregelung, über eine kaum wett-

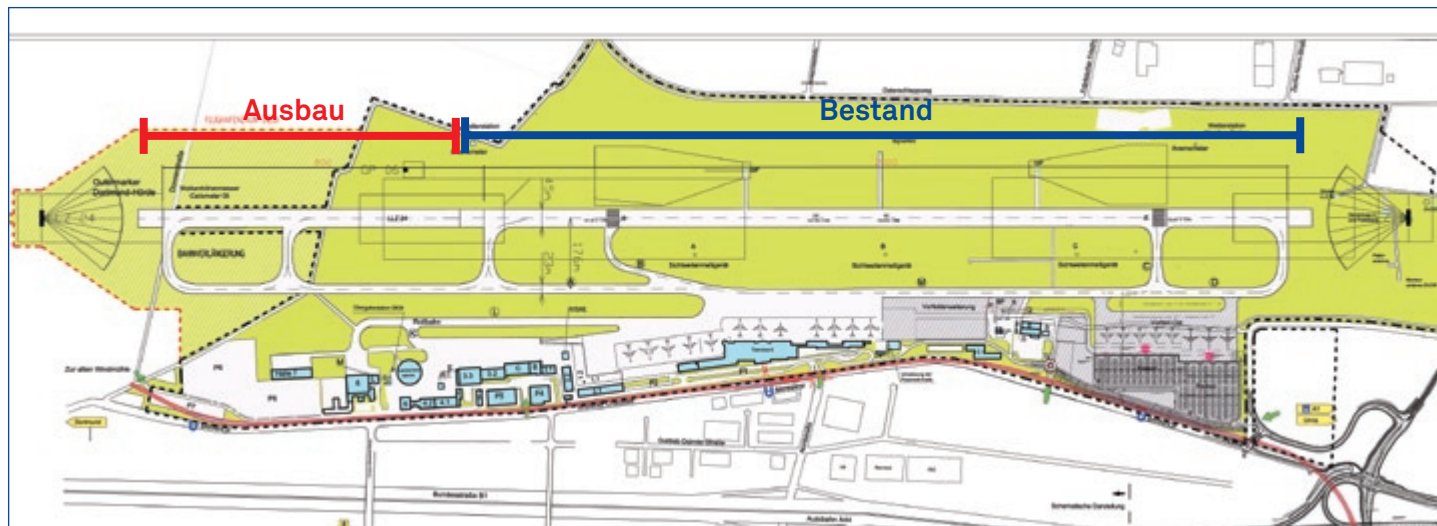
bewerbsfähige Anbindung an die deutschen Interkont- und Europadrehkreuze. Die bestehende Interkontnachfrage im Dortmunder Flughafenumland muss somit auf das Umsteiger- und Direktflugangebot auf den umliegenden Wettbewerbsflughäfen ausweichen.“

Air Berlin mit Problemen am Mallorca-Drehkreuz

Ähnliche Erfahrungen wie die Lufthansa hat auch Air Berlin machen müssen: Die Gesellschaft betreibt in Palma de Mallorca ein Drehkreuz, an dem Flüge gebündelt werden. Um eine planmäßige Ankunft in Dortmund um 21.55 Uhr sicherzustellen, kann in Palma de Mallorca nur von einem Teil der Passagiere bei einer Mindest-Umsteigezeit von 45 Minuten der Anschluss nach Dortmund erreicht werden. Die tatsächliche Ankunftszeit liegt trotzdem vielfach nach 22.00 Uhr und hat schon in der Vergangenheit zu zahlreichen Protesten der Anrainer und zeitweilig sogar zur Einstellung der wichtigen Knotenanbindung von Dortmund geführt.

Variante nach Westen wäre optimale Lösung

Experten stützen Ausbau der Start- und Landebahn auf 2.800 Meter



Die Gutachter haben insgesamt vier Ausbauvarianten untersucht und die Erweiterung nach Westen bevorzugt.

Die Gutachter unterstreichen mit ihren Untersuchungen ein marktgerechtes Ausbauszenario der Start- und Landebahn auf 2.800 Meter.

Derzeit dürfen nur 1.700 Meter bei Landungen genutzt werden, obwohl die Piste in Dortmund 2.000 Meter lang ist. Die volle Länge darf aber nur bei Starts voll ausgenutzt werden. Hintergrund: Die Flugzeuge fliegen den Airport höher an und verursachen dadurch weniger Lärm. Damit hat Dortmund die kürzeste Start- und Landebahn aller NRW-Flughäfen – ein erheblicher Wettbewerbsnachteil für den Dortmund Airport und die hier verkehrenden Fluggesellschaften.

Flugzeug-Einsatz ist nicht optimal

Denn die Flugzeugmuster im Mittelstreckenverkehr können unter diesen Bedingungen heute in Dortmund nur unter Einschränkungen fliegen. Gleiches gilt für fast alle Flugzeugtypen der langen Mittelstrecke, mit denen Zie-

le wie die Kanarischen Inseln, Ägypten, die GUS-Staaten oder die Golfregion anzufliegen sind. Das trifft insbesondere für die Flugzeugmuster der A-320-Familie von Airbus sowie für die Boeing-737-Familie zu.

Fluggesellschaften leiden unter Einschränkungen

Die Lage dürfte sich im Übrigen weiter verschärfen, wenn sich der Trend zu größeren Maschinen mit mehr Sitzplätzen fortsetzen sollte. Viele Maschinen können schon heute in Dortmund nur mit eingeschränkter Beladung starten und landen.

Das bislang in solchen Fällen praktizierte Verfahren, das Gepäck über andere Flughäfen zu transportieren oder Zwischenlandungen zum Tanken vorzunehmen, ist für die Fluggesellschaften auf Dauer nicht akzeptabel. Es erzeugt unnötige ökonomische und ökologische Belastungen.

Vier Ausbau-Varianten erarbeitet

Für eine Verlängerung der

Start- und Landebahn auf 2.800 Meter sehen die Gutachter insgesamt vier Varianten:

- ▶ **Variante 1:** Reine Osterweiterung. Bei dieser Variante wird die Start- und Landebahn um 800 Meter in Richtung Unna ausgebaut.
- ▶ **Variante 2:** Es erfolgt eine Verlängerung der bestehenden Start- und Landebahn um jeweils 400 Meter in Richtung Osten und in Richtung Westen. Diese Variante erlaubt eine Weiterführung der Kreisstraße K18 auf die Bundesstraße B1 und den Anschluss der künftigen Vorfelderweiterung Ost ohne Tunnelbaumaßnahmen.
- ▶ **Variante 3:** Verlängerung der bestehenden Start- und Landebahn um 650 Meter in Richtung Westen und um 150 Meter in Richtung Osten.
- ▶ **Variante 4:** Reine Westerweiterung. Es erfolgt eine Verlängerung der bestehenden Start- und Landebahn um 800 Meter in Richtung Westen.

West-Erweiterung ist die optimale Lösung

Im Vergleich der Varianten

sprechen sich die Experten nach Abwägung aller Kriterien für die Lösung 4, also die reine Verlängerung in Richtung Westen aus.

Ausbau 2020: Technisch machbar

Aus technischer Sicht sind für den Ausbau keine Hindernisse zu erwarten. Nötig ist allerdings für alle drei Varianten mit westlicher Verlängerung, dass eine bestehende Bahnstromleitung unter die Erde verlegt werden muss. Zugleich ist für den Ausbau der Start- und Landebahn in größerem Umfang Erde zu bewegen, weil das Gelände westlich des Flughafens geringfügig ansteigt. Beides ist nach dem gegenwärtigen Stand der Technik grundsätzlich auch gut möglich und stellt keinen Stolperstein für die Ausbauplanungen dar. Konsequenzen hat der geplante Ausbau allerdings für den Lärmschutz. In dem Bereich muss die Flughafen Dortmund GmbH ihre Anstrengungen deutlich verstärken (siehe auch Beitrag auf der folgenden Seite).

Geplante Erweiterung zieht weitere Schutzmaßnahmen nach sich

Ausbau-Pläne mit novelliertem Fluglärmschutzgesetz vereinbar

Der Lärmschutz ist kein generelles Hindernis für die Ausbauüberlegungen des Dortmund Airport. Auch die Umweltverträglichkeitsstudie sieht kein K.O.-Kriterium.

Der beauftragte Lärmgutachter liefert Prognosen für den zu erwartenden Lärm aufgrund der künftigen Entwicklung des Flugverkehrsaufkommens bis zum Jahr 2020 für den Nullfall (ohne Ausbau) sowie für die vier Ausbauvarianten. Grundlage der Berechnungen ist das neue Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm 2007. Der Gesetzgeber hat mit den neuen rechtlichen Vorgaben den Schutzanspruch der Menschen im Umfeld von Flughäfen wesentlich erweitert – insbesondere für die Nachtzeit. Der Gutachter ermittelt für 15 exemplarische Orte den rechnerischen Dauerschallpegel (L_{Aeq}) tagsüber und nachts. Außerdem werden für die Nachtzeit die Maximalschallpegelhäufigkeiten ($L_{AS,max}$) ermittelt. Betrachtet werden die sechs verkehrsreichsten Monate mit Sicherheitszuschlägen.

Größere Lärmschutzbereiche

Die für das Jahr 2020 prognostizierte Zahl der Flugbewegungen und die dafür angenommenen Flugzeugtypen führen im Ausbaufall zu größeren Schutzbereichen. Um die Lärmbelastung zu minimieren, müsste der Flughafen in weiteren Lärmschutz investieren. Dazu zählen unter anderem schallisolierte Fenster. Die Vergrößerung der Schutzzonen im Ausbaufall hängt auch mit den verschärften gesetzlichen Rahmenbedingungen

Ausbau-Variante	Variante 1 (Ausbau nach Osten)	Variante 2 (je 400 m nach Westen/Osten)	Variante 3 (650 m n. Westen, 150 m n. Osten)	Variante 4 (Ausbau nach Westen)
Schutzgut Mensch	--	o	-	+
Schutzgut Tiere, Pflanzen und biol. Vielfalt	--	-	+	o
Schutzgut Boden	-	--	o	+
Schutzgut-Bestandteil Grundwasser		o	+	o
Schutzgut-Bestandteil Oberflächengewässer		+	o	o
Schutzgut Luft		--	o	+
Schutzgut Klima		--	o	+
Schutzgut Landschaft		--	o	+
Schutzgut Kultur- und Sachgüter		++	++	++
Rang	4.	3.	2.	1.

In der Umweltverträglichkeitsstudie untersucht: Die Schutzgüter und deren Bewertung.

zusammen, die im Falle eines Ausbaus (im Unterschied zu bestehenden Flughäfen) angewendet werden müssten. Da mit den Ausbauszenarien eine Betriebszeiterweiterung einhergeht, also 2020 auch Nachtflüge planmäßig angenommen worden sind, führen die dafür geltenden Grenzwerte zu Schutzzonen, die weiter als heute in den Dortmunder Südosten und Richtung Unna reichen.

Ausbauvarianten im Vergleich

Prinzipiell sind alle Varianten unter Einhaltung der im Fluglärmschutzgesetz verankerten Ansprüche auf Schallschutz in den definierten Schutzzonen realisierbar. Der Vergleich der Prognosen der Dauerschallpegel am Tag zwischen Ausbau- und Nullfall zeigt deutlich, dass bei allen Ausbauvarianten eine Verschlechterung von bis maximal zwei Dezibel eintritt.

Umweltverträglicher Ausbau möglich

Darüber hinaus ermittelten die Gutachter die aktuelle Umweltsituation am Dortmund Airport und die Entwicklung bis ins Jahr 2020. Die vorgelegte Umweltverträglichkeitsvorstudie integriert alle Schutzgüter (vgl. Tabelle, Variante 1 nicht weiter untersucht) und bildet danach eine entsprechende Rangfolge. Dadurch wird sichtbar, welche Ausbauvarianten mit den geringsten Auswirkungen auf die Umwelt verbunden wären. Im Ausbaufall verursacht der Fluglärm die am weitesten reichenden Auswirkungen für die Menschen. Die Untersuchungsräume der Umweltverträglichkeitsstudie sind daher so gewählt, dass die durch Fluglärm hervorgerufenen Beeinträchtigungen der Wohnsituation entsprechend abgebildet werden können. In der Gesamtschau geben die Gutachter Variante 4 (800 Meter nach Westen) den Vorzug.

Gutachten im Internet verfügbar

Die Flughafen Dortmund GmbH hat sich bei ihren Ausbauüberlegungen für ein transparentes Verfahren entschieden, das auf den Dialog mit den Menschen in der Region setzt. Nachdem die beauftragten Gutachter Anfang April ihre Untersuchungen abgeschlossen haben, wurden sie am 5. April 2008 dem Aufsichtsrat des Dortmund Airport zur Verfügung gestellt. Ab dem 15. April werden die Gutachten im Internet unter www.dialog-dortmund-airport.de öffentlich abrufbar sein. Zuvor stehen für Interessierte Kurzfassungen der Gutachten als Steckbriefe im Internet. Dort sind die wesentlichen Aussagen aus den Gutachten wieder gegeben. In einem so genannten Referenzsteckbrief sind zusätzlich die Aussagen aller Gutachten und die Systematik der Untersuchungen erklärt.

Gesetzliche Vorgaben werden eingehalten

Flughafen-Ausbau belastet die Luft nicht über Gebühr

Welche Variante auch immer für den Ausbau der Start- und Landebahn gewählt wird: Die Luftschadstoffe werden sich in keinem Fall so entwickeln, dass die gesetzlichen Vorgaben überschritten werden.

Im Zuge der Voruntersuchungen zur Umweltverträglichkeit des Flughafen-Ausbau hat das renommierte Tübinger Ingenieurbüro für Technischen Umweltschutz Dr. Frank Dröscher die möglichen Auswirkungen auf die Lufthygiene für alle vier Ausbauvarianten bewertet.

Belastung nimmt mit dem Ausbau zu

Insbesondere wurden dabei Stickoxide, Benzol und Feinstaub betrachtet. Erste Feststellung: Im Vergleich des Prognose-Nullfalls mit den Ausbauvarianten nehmen die Emissionen von Stickoxiden und die Benzol-Emissionen

	Prognose-Nullfall [t/a]	Variante 1 [t/a]	Variante 2 [t/a]	Variante 3 [t/a]	Variante 4 [t/a]
Stickoxide NO _x	158	203	204	204	205
Benzol Bz	0.6	0.8	0.8	0.8	0.8
Feinstaub PM10	2.0	2.3	2.3	2.3	2.3

Prognostizierte Luftschadstoffe im Vergleich.

zu. Die Zunahme der Feinstaubemissionen ist geringer.

Ausbau nach Westen lufthygienisch günstiger

Die Experten kamen bei ihrer Untersuchung aber auch zu dem Ergebnis:

Es ergibt sich in jedem Fall für die verschiedenen Varianten an allen Immissionsorten eine Zunahme der Immissionsbeiträge im Vergleich zum Prognose-Nullfall. Das bedeutet: Bei allen Varianten könnten Entlastungen aufgrund räumlicher Verlagerungen von

Emissionsquellen eintreten, die durch die Zunahme der Emissionen insgesamt aber kompensiert wird. Die höchsten Immissionsbeiträge sind dabei in allen Varianten in der geschlossenen Wohnbebauung von Unna-Massen zu erwarten.

Grundsätzlich sind die Varianten mit einem möglichst großen Anteil an westlicher Verlängerungsstrecke lufthygienisch günstiger zu bewerten als die Varianten mit großem Anteil östlicher Verlängerung.

Voraussichtlich ist für alle Varianten der Nachweis irrelevanter Immissionsbeiträge zu erlangen, so dass unabhängig von einer Ermittlung der Grundbelastung und der Gesamtbelastung erhebliche Auswirkungen auf die Luftschadstoffsituation nicht zu erwarten sind.

Grundsätzlich belastet West-Ausbau am wenigsten

Zusammenfassend heißt es wörtlich: Für alle Ausbauvarianten - sofern sie zu relevanten Immissionsbeiträgen führen - kann auf Basis vorliegender Erkenntnisse der Nachweis der Einhaltung sämtlicher Grenzwerte erbracht werden. Schutzgut ist einerseits die menschliche Gesundheit und andererseits der Schutz vor erheblichen Nachteilen für die Vegetation und die Ökosysteme. Für die vierte Variante (800 Metern nach Westen) ist voraussichtlich der Nachweis irrelevanter Immissionsbeiträge zu erlangen, so dass im Lichte der Gutachten unabhängig von einer Ermittlung der Grundbelastung und der Gesamtbelastung in Bezug auf die Lufthygiene die Variante 4 am günstigsten erscheint.

Autos verursachen mehr Kohlendioxid als Flugverkehr rund um den Airport

Auch wenn der Kohlendioxid (CO₂)-Ausstoß mit seinen Auswirkungen auf den Treibhauseffekt und die Ozonschicht nur großräumig wirksam wird und bodennahe Auswirkungen nicht zu erwarten sind, hat im Auftrag der Flughafen Dortmund GmbH erstmals ein Gutachter Einschätzungen hierzu abgegeben.

Das Tübinger Ingenieurbüro für Technischen Umweltschutz Dr. Frank Dröscher kommt in

seinen Untersuchungen zu dem Ergebnis, dass die CO₂-Emissionen durch den Flug- und Flughafenbetrieb im Falle eines Ausbaus der Start- und Landebahn auf 2.800 Meter gegenüber dem Prognose-Nullfall um circa 20 Prozent zunehmen würden: auf 62.100 gegenüber 50.300 Tonnen pro Jahr. Das CO₂-Plus resultiert insbesondere aus der prognostizierten Zahl der Flugbewegungen.

Außerdem führt die vorhabensbedingte Vergrößerung

der Rollwegstrecken zu mehr CO₂-Emissionen.

10 km Autobahn schlimmer als Airport-Ausbau

Um einen Vergleich herstellen zu können, hat der Fachmann auch die Emissionen des Kraftfahrzeugverkehrs untersucht. Sie liegen bei einem zehn Kilometer langen Abschnitt auf der benachbarten Autobahne (B1/ A44) bei 68.031 Tonnen bzw. bei einem 27 Kilometer langen Abschnitt bei 177.710 Tonnen pro Jahr.

Diese Vergleichsabschnitte waren gewählt worden, weil sie einen engeren bzw. weiteren Einflussbereich des Flugzeugverkehrs im Raum Dortmund abbilden.

Der Vergleich mit den Emissionen des Kfz-Verkehrs zeigt, dass bereits die jährlichen CO₂-Emissionen eines circa zehn Kilometer langen Streckenabschnittes auf der B1/ A44 die Jahresemission des Flug- und Flughafenbetriebes für alle betrachteten Szenarien übersteigen.

Kein genereller Verlust - aber:

Fluglärm bremst lediglich den Wertzuwachs bei Wohnimmobilien

Fluglärm führt zu einer Minderung des Wertzuwachses bei betroffenen Immobilien, nicht aber zu einem generellen Wertverlust gegenüber dem Ist-Zustand. Zu diesem Ergebnis kommt eine Untersuchung, die sich bundesweit intensiv mit dieser Frage auseinandersetzt.

Untersucht wurde dabei vom Dortmunder Institut für Bodenmanagement die Wertentwicklung unbebauter Wohnbaulandgrundstücke (Basis: Bodenrichtwerte).

Bodenrichtwerte in der Region deutlich gestiegen

Insgesamt sind die Bodenrichtwerte von Mitte der 90er Jahre bis Anfang 2000/2002 im Raum Dortmund, Unna und Holzwickede relativ stark gestiegen. Danach gab es bis 2007 nur noch moderate Steigerungen, oder die Preise stagnierten. Allerdings, so die Gutachter wörtlich: „Die Entwicklung der Bodenrichtwerte (Wertgewinn) verläuft in Bereichen ohne Fluglärm signifikant dynamischer als in Bereichen mit Fluglärm (= Sonderentwicklung).“

Häuser und Wohnungen mit Fluglärm erfahren damit gegenüber Fluglärm unbelasteten Wohnlagen geringere Wertsteigerungen (= weniger Wertzuwachs). Fluglärm beeinflusste Wohnlagen haben somit im Vergleich zu Fluglärm unbelasteten Wohnlagen seit 1995 mit dem Bekanntwerden der Ausbauabsichten und der späteren Realisierung der Verlängerung der Start- und Landebahn (2000) eine Minderung des Wertzu-



Lediglich der Wertzuwachs von Wohnimmobilien im Umkreis des Flughafens wird im Vergleich durch den Fluglärm gebremst.

wachses je nach Lärmbelastung erfahren.

Dortmunder Stadtteile und Unna-Massen betroffen

Eine Sonderentwicklung der Bodenwerte, also eine Minderung der registrierten Wertzuwächse wurde in Teilen der Dortmunder Stadtteile Aplerbeck, Benninghofen, Berghofen, Hacheneu, Hörde, Neuaseln, Schüren, Sölde, Wellinghofen und Wickede sowie im Unnaer Stadtteil Massen ermittelt. Für die übrigen Ortsteile in Dortmund wurde keine Sonderentwicklung festgestellt.

Nur in Einzelfällen bis zu 15 Prozent Minderung

Die Sonderentwicklungen fallen unterschiedlich aus, je nachdem, in welcher Lärmzone die Wohngebiete liegen bzw. wie groß die Entfer-

nung zum Flughafen ist. Im Einzelnen zeigt: Bei einem äquivalenten Dauerschallpegel von 50 bis 55 dB(A) wurde eine Minderung des Wertzuwachses um rund fünf Prozent festgestellt, bei 55 bis 60 dB(A) rund 15 Prozent. Allerdings: Die festgestellte Sonderentwicklung gilt aber keineswegs für alle Wohnlagen in den genannten Ortsteilen gleichermaßen.

Ausbau führt nicht mehr zu zusätzlichen Verlusten

Der Werteeinfluss durch den vorhandenen Fluglärm hat sich nach Überzeugung der Gutachter bis etwa 2002 herausgebildet und ist auch kein temporärer Effekt mehr. Der Wohnimmobilienmarkt berücksichtige in den betroffenen Wohnlagen den Fluglärm seither ohne größere Schwankungen. Wenn es zum Aus-

bau des Flughafens komme, werde sich kein zusätzlicher Werteeinfluss bei den heute schon betroffenen Immobilien bemerkbar machen. Wenn es allerdings zur Verlärmung weiterer Zonen komme, werde auch da eine Reduzierung möglicher künftiger Wertzuwächse zu erwarten sein, so die Expertise.

Gewerbeimmobilien legen im Wert deutlich zu

Während bei den Wohnimmobilien also eine Wertbeeinträchtigung zu verzeichnen ist, sind die Preise für Gewerbeland im Umfeld des Dortmund Airport schon mit dem vorigen Ausbaus Schritt angehängen. Dies gilt nach den Untersuchungen der Gutachter insbesondere für den zwischen der A 44 und dem Airport gelegenen ECO-Port auf Holzwickeder Gemeindegebiet.

Deutlich mehr Wertschöpfung, Arbeitsplätze und Steuereinnahmen

Region profitiert ganz erheblich vom Ausbau

		2020			2005
		Nullfall	Nullfall (Risiko)	Ausbaufall	
	(jährlich)				
Bruttowertschöpfung	Mio. EUR	326	300	389	216
Beschäftigung	Arbeitsplätze	4.910	4.510	5.850	3.100
Einkommen	Mio. EUR	144	131	173	88
Fiskalische Effekte (Steuerzahlung an die Gemeinden in der Region)	Mio. EUR	12	11	15	8

Prognose bis 2020: Gegenüberstellung der wirtschaftlichen Effekte mit und ohne Ausbau für die Region.

Von einem Ausbau des Dortmund Airport darf sich die Region ganz erhebliche Impulse sowohl für die Wirtschaft als auch für den Arbeitsmarkt erwarten. Zu diesem Ergebnis kommt das Verkehrswirtschaftliche Institut der Universität Münster.

Im Auftrag der Flughafen Dortmund GmbH hatte es eben diese beiden Fragen in den vergangenen Wochen intensiver beleuchtet. Das erfolgte nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass in den vergangenen Jahren immer wieder öffentlich die Defizite beklagt wurden, die aus den 200 Millionen Euro schweren Investitionen der Vergangenheit resultierten. Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur bedeuten immer erhebliche Belastungen und refinanzieren sich nicht zwangsläufig aus dem laufenden Betrieb: Das gilt für den öffentlichen Nahverkehr

ebenso wie für das Straßennetz oder für Flughäfen. Weitere Investitionen in den Ausbau des Dortmund Airports führen hingegen zu erheblichen volkswirtschaftlichen Gewinnen, sind die Münsteraner Verkehrswissenschaftler überzeugt. Die Ergebnisse ihrer Expertise lassen sich in vier Kernaussagen zusammenfassen:

Ausbau: Rund 500 Millionen fließen 2020 in die Region

Erstens: Wird der Dortmund Airport nicht ausgebaut, fällt die vom Flughafen ausgehende Brutto-Wertschöpfung bereits im Jahr 2020 um 79 Millionen Euro niedriger aus als im Ausbaufall. Allein die Region verliert in diesem Fall 63 Millionen Euro. Fällt der Blick auf die Folgejahre, öffnet sich die Schere angesichts weiter zunehmender Passagierzahlen noch stärker. Im Ausbaufall dürfte die Wertschöpfung in

knapp eininhalb Jahrzehnten bei annähernd 500 Millionen Euro (Region: 390 Mio.) liegen.

Zahl der Arbeitsplätze steigt auf rund 7.700

Zweitens: Für das Jahr 2020 erwarten die Wissenschaftler insgesamt 7.700 (5.900) Arbeitsplätze, davon 3.200 unmittelbar auf dem Airport-Gelände, weitere 3.350 indirekt durch Aufträge abgesicherte sowie knapp 1.200 induzierte. Allein die vom Flughafen abhängige Beschäftigung wäre im Nullfall 1.220 Erwerbstätige niedriger als im Ausbaufall (930 Beschäftigte regional weniger). Nicht betrachtet haben die Verkehrswissenschaftler die allgemeinen Wirkungen auf den Arbeitsmarkt: Denn viele, gerade auf exzellente Verkehrsverbindungen angewiesene Unternehmen kommen nicht in die Region Dortmund oder verbleiben

hier auch nicht, wenn sie lange Anfahrtswege zum nächsten Flughafen auf sich nehmen müssen.

Allgemeinheit profitiert vom Ausbau des Airports

Viertens – und nicht zuletzt: Auch der Fiskus und damit die Allgemeinheit profitiert ganz erheblich von einem Ausbau des Dortmund Airports: Im Ausbaufall lösen die wirtschaftlichen Aktivitäten rund um den Dortmund Airport Steuerzahlungen von 75,6 Millionen Euro aus. Im Nullfall beläuft sich das Steueraufkommen lediglich auf 63,3 Millionen Euro. Wie auch immer: Die Verluste der Betreibergesellschaft fallen daneben vergleichsweise gering aus.

Unter dem Strich wird deutlich: Gerade die Arbeitsmarkteffekte sind aus Sicht der Münsteraner Wissenschaftler wichtig für eine Region wie Dortmund, die sich derzeit im Umbruch befindet. Übrigens wird deutlich mehr als die Hälfte aller Stellen bei der Flughafen Dortmund GmbH und den in Dortmund verkehrenden Fluggesellschaften entstehen. Sie gelten nicht nur als besonders zukunftsicher, sondern sind auch auf allen Qualifikationsniveaus angesiedelt.

Das Gutachten vergleicht erstens die direkten Effekte (durch die Unternehmen, die auf dem Flughafengelände ansässig sind), zweitens die indirekten Effekte (bei den Herstellern von Vorleistungen und Investitionsgütern) und drittens die induzierten Auswirkungen (zusätzliche Nachfrage bei Konsumgüterproduzenten).

Impressum:

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