

**Exposé**

Potenziale des Flughafens Dortmund  
und  
Möglichkeiten eines kostendeckenden Flugbetriebs  
Revision A

Auftraggeber: Fraktion Die Linken im Rat der Stadt Dortmund

Erstellt am: 19. Mai 2009

Erstellt durch: fdc Airport Consulting  
Tulpenhofstr. 1  
63067 Offenbach am Main  
Tel.: 069-8002623  
Fax: 069-8001877  
Email: [dieter.faulenbach@fdc-airport.de](mailto:dieter.faulenbach@fdc-airport.de)  
[www.fdc-airport.de](http://www.fdc-airport.de)



Verfasser: Dieter Faulenbach da Costa  
Dipl.-Ing. Freier Architekt (AKH)

## Dipl.-Ing. Freier Architekt (AKH) Dieter Faulenbach da Costa



Dieter Faulenbach da Costa - Stadt- und Regionalplaner - hat im Bereich der Flughafenplanung mehr als 24 Jahre nationale und internationale Berufserfahrung, insbesondere in den Bereichen der **Flughafenentwicklungsplanung**, der **Dimensionierung** der flugbetrieblichen Anlagen, der **Kapazitätsanalysen**, der **Simulationen** mit SIMMOD Plus, der **Funktionsplanung** von Flugbetriebsflächen, von Passagier- und Frachtabfertigungsanlagen und als **Projektleiter, Gutachter und Berater** in Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren.

Dieter Faulenbach da Costa war Berater und Bereichsleiter für Master Planning bei der Hochtief AG und Hochtief AirPort GmbH (1998 – 2000) und als Projektleiter der Berlin Brandenburg Partner verantwortlich für den Generalausbauplan und den Planfeststellungsantrag für den Flughafen Berlin Brandenburg International. Als weitere Beispiele seiner nationalen und internationalen Erfahrungen können die Konzeptplanungen, Machbarkeitsstudien oder Generalausbaupläne für die Flughäfen Berlin, Karachi, Breslau, Dakar, Düsseldorf, Kansai, Lahore, Macao, Male, Meteora, New York JFK, New York LGA, Rostock, Sofia, Yaounde, Machbarkeitsstudien für Passagiertransportsysteme (Frankfurt), nationale Luftverkehrsstudien (Äquatorial Guinea), u.a.m. aufgeführt werden. Dieter Faulenbach da Costa war in der Entwicklungsplanung, Ausbauplanung oder der Realisierung von 44 Flughäfen und 45 Passagierterminals weltweit beteiligt und dort als Projektmitarbeiter oder als Projektleiter tätig.

Dieter Faulenbach da Costa ist seit 1985 als Berater für Flughafenplanung für deutsche und ausländische Flughäfen, Baufirmen, Ingenieurbüros, Investitions- und Finanzierungsinstitute und Entwicklungshilfeorganisationen tätig und war in der Zeit von 1985 bis 1992 Senior Architekt der Abteilung Airconsult der Flughafen Frankfurt Main AG (heute Fraport AG).

### Countries of work experience:

- Albania
- Angola
- Austria
- Barbados
- Bulgaria
- Cambodia
- Cameroon
- Cape Verde
- Chile
- China
- Croatia
- Gaza
- Germany
- Ghana
- Great Britain
- Greece
- Guinea Equatorial
- Hungary
- Island
- Japan
- Kuwait
- Malaysia
- Maldives
- Nigeria
- Malta
- Norway
- Pakistan
- Philippines
- Poland
- Portugal
- Rumanian
- Russia
- Senegal
- Singapore
- South Africa
- St. Vincent and the Grenadines
- Ukraine
- United Arabian Emirates
- USA
- Zambia
- and others.

## Inhaltsverzeichnis

<b>Abbildungsverzeichnis.....</b>	<b>5</b>
<b>Tabellenverzeichnis.....</b>	<b>6</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis.....</b>	<b>7</b>
<b>Anlass und Aufgabenstellung .....</b>	<b>10</b>
<b>Vorbemerkung.....</b>	<b>10</b>
<b>Zwischenbemerkung .....</b>	<b>13</b>
<b>I. Ausgangsbedingungen.....</b>	<b>16</b>
<b>1. Bisherige Ausbaumaßnahmen am Flughafen Dortmund.....</b>	<b>16</b>
1.1 Allgemein.....	16
1.2 Folgen der bisherigen Ausbaumaßnahmen .....	17
<b>2. Die Folgen der bisherigen Ausbaumaßnahmen für den Flughafen Dortmund.....</b>	<b>19</b>
2.1 Verkehrsergebnis versus Geschäftsergebnis.....	19
2.2 Verkehrsergebnis versus Arbeitsplätze am Flughafen Dortmund.....	20
2.3 Ergebnis .....	23
<b>3. Geplante Ausbaumaßnahmen am Flughafen Dortmund.....</b>	<b>24</b>
3.1 Passagierprognose / Prognosekritik .....	24
3.2 Auswertung des aktuellen Flugplans 2009 .....	29
<b>4. Die Bedeutung des Nachtflugbetriebs / Nachtflugverbots .....</b>	<b>30</b>
<b>5 Die Bedeutung des Frachtverkehrs, der Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) und des Luftpostverkehrs .....</b>	<b>32</b>
<b>6. Erforderlichkeit der Ausbaumaßnahmen des Flughafens Dortmund und deren planungsrechtlichen Folgen .....</b>	<b>33</b>
6.1 Verlängerung der Start- und Landebahn.....	33
6.1.1 Begründung .....	33
6.1.2 Ergebnis .....	34
6.1.3 Empfehlung .....	36
6.2 Ausweitung des Nachtflugbetriebs.....	36
6.2.1 Begründung .....	36

6.2.2 Ergebnis .....	37
6.2.3 Empfehlung.....	37
6.3 Schlussbemerkung zu den vorgesehenen Ausbauszenarien.....	38
<b>II. Mögliche Szenarien für die zukünftige Entwicklung des Flughafens Dortmund.....</b>	<b>40</b>
<b>7. Liquidation .....</b>	<b>40</b>
<b>8. Insolvenz .....</b>	<b>41</b>
<b>9. Aufteilung in Grundbesitz- und Betriebsgesellschaft.....</b>	<b>41</b>
<b>10. Privatisierung.....</b>	<b>42</b>
<b>11. Kooperation mit anderen Flughäfen .....</b>	<b>43</b>
<b>12. Spezialisierung auf attraktive und einkommensstarke Verkehrsegmente.....</b>	<b>44</b>
<b>13. Bildung eines Flughafensystems mit den Flughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt.....</b>	<b>46</b>
<b>III. Zusammenfassende Empfehlung .....</b>	<b>48</b>
<b>14. Konklusion .....</b>	<b>48</b>
14.1 Steigendes Verkehrsaufkommen vergrößert das negative betriebswirtschaftliche Ergebnis des Flughafens Dortmund.....	48
14.2 Die geplanten Ausbaukosten können mit dem prognostizierten Verkehrsaufkommen nicht refinanziert werden.....	48
14.3 Ein Stadtflughafen sollte seine Grenzen kennen.....	49
14.4 Die Kosten des Nachtflugbetriebs sprechen gegen eine Erweiterung der Betriebszeiten.....	49
14.5 Statt quantitativem Wachstum ist qualitatives Wachstum das Gebot der Stunde für den Flughafen Dortmund .....	50
14.6 Mögliche aber bisher nicht untersuchte Modelle können einen Weg in eine positive betriebswirtschaftliche Zukunft des Flughafens Dortmund aufzeigen.....	50
14.7 Der beabsichtigte Ausbau des Flughafens wird nicht mit öffentlichem Bedarf sondern ausschließlich mit privatwirtschaftlichen Interessen der Luftverkehrslinien begründet.....	51
<b>Quellenverzeichnis .....</b>	<b>52</b>

## Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1.1-1 Flughafen Dortmund, Layout 1993
- Abb. 1.1-2 Flughafen Dortmund, Layout 2008
- Abb. 1.1-3 Lage des Flughafens Dortmund im Siedlungsverbund
- Abb. 1.2-1 Entwicklung der Flugbewegungen am Flughafen Dortmund
- Abb. 1.2-2 Entwicklung des Passagieraufkommens am Flughafen Dortmund
- Abb. 2.1-1 Vergleich Verkehrsentwicklung / Geschäftsergebnis Flughafen Dortmund
- Abb. 2.2-1 Entwicklung der direkten Beschäftigungsverhältnisse je eine Mio. Verkehrseinheiten (VE) und der Gesamtbeschäftigten am Flughafen Dortmund
- Abb. 2.2-2 Beschäftigungsverhältnisse pro 1 Mio. VE an deutschen Flughäfen
- Abb. 2.2-3 Entwicklung des Passagieraufkommens im Vergleich zur Entwicklung der direkten Beschäftigungsverhältnisse
- Abb. 2.2-4 Entwicklung des Passagieraufkommens im Vergleich zur Entwicklung der Arbeitsplätze pro 1 Mio. VE
- Abb. 2.2-5 Wahrscheinliche Entwicklung der Beschäftigungsverhältnisse am Flughafen Dortmund und Beschäftigte pro 1 Mio. VE Flughafen Dortmund bis 2020
- Abb. 3.1-1 Vergleich der Flugzeuggewichte zur Zuladung
- Abb. 6.1-1 Maximal zu erwartendes Startgewicht für eine B737-800 am Flughafen Dortmund

## Tabellenverzeichnis

Tab. 1.2-1 Verkehrsentwicklung am Flughafen Dortmund

## Abkürzungsverzeichnis

(A)	Halbierungsparameter bei Lärmberechnungen
a	Jahr
Abb.	Abbildung
Abs.	Absatz
AG	Aktengesellschaft
AKH	Architektenkammer Hessen
ARC	Airport Research Center GmbH
B738	Boeing 737-800
B744	Boeing 747-400
B764	Boeing 767-400
BBI	IATA drei letter code für den Flughafen Berlin Brandenburg Internationale
Beifr.	Beifracht
BMVBW	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
C	Celsius
CGN	IATA drei letter code für den Flughafen Köln/Bonn
D	Deutschland
dB	Dezibel
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
Dipl.-Ing.	Diplomingenieur
DTM	IATA drei letter code für den Flughafen Dortmund
DUS	IATA drei letter code für den Flughafen Düsseldorf
EDEF	ICAO vier letter Code für den Flugplatz Frankfurt-Egelsbach
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EW	Einwohner
Fbw	Flugbewegung
fdc	Faulenbach da Costa
FluglärmG	Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flughäfen
FMO	IATA drei letter code für den Flughafen Münster/Osnabrück
FRA	IATA drei letter code für den Flughafen Frankfurt am Main

Gep.	Gepäck
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
ha	Hektar
HAM	IATA drei letter code für den Flughafen Hamburg
HAJ	IATA drei letter code für den Flughafen Frankfurt-Hahn
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICE	InterCityExpress
inkl.	inklusive
JAR	Joint Aviation Requirements
JFK	IATA drei letter code für den Flughafen New York John-F-Kennedy
KEP	Kurier-, Express- und Paketdienst
kg	Kilogramm
km	Kilometer
L <sub>Amax</sub>	A-bewerteter Maximalpegel
L <sub>aeq Nacht</sub>	A-bewerteter Energieäquivalenterdauerschallpegel in der Nacht
LCC	Low-Cost-Carrier
LDA	Landing Distance Available (verfügbare Landestrecke)
LF	Ladefaktor
LGA	IATA drei letter code für den Flughafen New York LaGuardia
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
LuftVO	Luftverkehrsordnung
LuftVZO	Luftverkehrszulassungsordnung
m	Meter
m <sup>2</sup>	Quadratmeter
Mio.	Million
MTOW	Maximum Take off Weight (maximales Startgewicht)
MUC	IATA drei letter code für den Flughafen München
NfL	Nachrichten für Luffahrer
Nr.	Nummer
NUE	IATA drei letter code für den Flughafen Nürnberg
OEW	Operationale Empty Weight (startbereites Leergewicht)
OLW	Operational Landing Weight (aktuelles Landegewicht)
OPS	Operations (Betrieb)

OTOW	Operational Take off Weight (aktuelles Startgewicht)
PAD	IATA drei letter code für den Flughafen Paderborn/Lippstadt
Pax	Passagier
PF	Planfall
PNF	Planungsnullfall
rd.	rund
RFS	Road Feeder Service (Frachtersatzverkehr = Frachtflug auf der Ebene Null)
S.	Seite
SLF	Sitzladefaktor
STOL-Arcraft	Short Take off and Landing Aircraft (Flugzeug mit Kurzstart- und Landeeigenschaften)
STR	IATA drei letter code für den Flughafen Stuttgart
t	Tonne
Tab.	Tabelle
TORA	Take off Runway Available
Tel.	Telefon
u.a.m.	und anderes mehr
VE	Verkehrseinheit
WE	Wohneinheiten
z.B.	zum Beispiel
zzgl.	zuzüglich

## **Anlass und Aufgabenstellung**

Die Fraktion Die Linken im Rat der Stadt Dortmund hat fdc Airport Consulting beauftragt, in einem Exposé die Möglichkeiten einer positiven betriebswirtschaftlichen Entwicklung des Flughafens Dortmund zu diskutieren. Weitere Vorgaben wurden nicht gemacht. Seitens des Autors werden Abwicklung oder Insolvenz des Flughafens als denkbare Modelle der zukünftigen Entwicklung ausgeschlossen. Im nachfolgenden Exposé werden folgende denkbaren Entwicklungsmodelle diskutiert:

- Ausbau des Flughafens mit Pistenverlängerung und weitgehende Aufhebung der Nachtflugbeschränkungen, wie von der Flughafengesellschaft vorgesehen
- Keine Veränderung der bestehenden Flughafeninfrastruktur und der geltenden Nachtflugbeschränkungen
- Bildung eines Flughafensystems mit benachbarten Flughäfen
- Reduzierung des Verkehrsaufkommens und Spezialisierung auf ertragsstarke Verkehrssegmente.

## **Vorbemerkung**

Das nachfolgende Exposé stützt sich ausschließlich auf öffentlich zugängliche Quellen oder eigene Erkenntnisse aus anderen Verfahren. Interne Quellen und Erkenntnisse der Flughafengesellschaft standen nicht zur Verfügung.

Deutschland ist das Land mit der dichtesten Flughafeninfrastruktur. 20 internationale Flughäfen und 37 Regionale Flughäfen und Verkehrslandeplätze standen im Jahr 2006 den rd. 140 Mio. originären Passagieren (Pax) und rd. 3.0 Mio. Flugbewegungen (Fbw) für Linien-, Pauschal-, Tramp-, Anforderungs-, Taxi-, Schulflug-, Segelflugverkehr, etc. zur Verfügung. Dies bedeutet, dass auf jedem deutschen Flughafen im Jahr 2006 durchschnittlich 2,4 Mio. Originär-Pax und 52.631 Fbw abgefertigt

wurden<sup>1</sup>. Für 2020 wäre nach der Prognose der Initiative Luftverkehr mit durchschnittlich 3,8 Mio. Pax und 67.000 Fbw auf jedem Flugplatz zu rechnen. Werden aber die fünf größten Flughäfen in Deutschland mit ihren Prognosen berücksichtigt, verbleiben für die restlichen 52 Flugplätze noch durchschnittlich 2,7 Mio. Pax und 31.600 Fbw<sup>2</sup>. Werden die zehn größten Flughäfen berücksichtigt (FRA, MUC, BBI, DUS, HAM, CGN, STR, HAJ, NUE, HHN), verbleiben für die restlichen 47 Flugplätze nur noch rd. 750.000 Passagiere pro Flugplatz und Jahr und nur noch 15.500 Flugbewegungen pro Flugplatz und Jahr.

Durchschnittlich gerechnet hat es kein Passagier in Deutschland weiter als 45 km zum nächsten Flughafen/Flugplatz mit Flugverkehrsangeboten mindestens auf der Mittelstrecke (bis 3.500 km). Diesen 45 km Anfahrtsstrecken stehen durchschnittliche Reisewege (einfacher Weg) von durchschnittlich mehr als 1.500 km pro Passagier gegenüber. Zum Vergleich: Der Nutzer eines ICE hat durchschnittlich eine Anfahrtsstrecke zu einem ICE-Haltepunkt von 27 km bei einem durchschnittlichen Reiseweg von 200 bis 300 km. Damit wird deutlich, dass im Verhältnis zum Reiseweg entweder eine Unterversorgung mit ICE-Haltepunkten oder eine Überversorgung mit Flughäfen/Flugplätzen in Deutschland vorhanden ist. In der Vergangenheit hat die bundesdeutsche Politik die Forderung erhoben, dass die Bahn betriebswirtschaftlich rentabel arbeiten soll. Dies hat dazu geführt, dass bestimmte Angebote der Bahn, unter Vernachlässigung der Fläche, eingestellt – z.B. InterRegio – und das Fernverkehrsangebot auf aufkommensstarke Strecken konzentriert wurde: Die Einstellung erfolgte ohne eine Nachfrage ob es nicht doch einen öffentlichen Bedarf<sup>3</sup> gibt?

<sup>1</sup> Davon fertigen allein die fünf größten deutschen Flughäfen 91 Mio. Pax = 65% und 1,5 Mio. Fbw = 50% im Jahr 2006 ab. Verbleiben somit durchschnittlich noch rund 960.000 Pax und 29.500 Fbw für die anderen 52 Flughäfen/Flugplätze übrig. Im Jahr 2020 sieht dies nicht anders aus- Die 5 größten Flughäfen (FRA, MUC, BBI, DUS, HAM) werden laut Prognose weiterhin über 60% des originären Luftverkehrsaufkommens abfertigen.

<sup>2</sup> Werden die zehn größten deutschen Flughäfen genommen, verbleiben für die restlichen Flughäfen durchschnittlich weniger als 0,45 Mio. Pax/a.

<sup>3</sup> Der Widerspruch ist evident: Während im Bahnverkehr betriebswirtschaftliche Interessen zur Stilllegung ganzer Strecken und Einstellung von Angeboten zu Lasten regionalwirtschaftlicher Effekte führt, wird im Luftverkehr umgekehrt argumentiert. Die betriebswirtschaftlichen Interessen der Airlines verlangen nach mehr Strecken, mehr Flughäfen und längeren Betriebszeiten. In beiden Fällen wird die öffentliche Daseinsvorsorge betriebswirtschaftlichen Interessen mit entgegengesetzten Ergebnissen untergeordnet. Die betriebswirtschaftlichen Interessen der Flughäfen bleiben dabei unberücksichtigt. Die privatwirtschaftlichen

Regionalwirtschaftliche Effekte sind, wenn es denn solche gibt, von beiden Verkehrsträgern zu erwarten. Sollte aber der Luftverkehr „besondere“ regionalwirtschaftliche Effekte, wie von der Luftverkehrswirtschaft behauptet, aufweisen, müsste jede kreisfreie Kommune oder jeder Landkreis in Deutschland den Bau und Betrieb eines Regionalflughafens anstreben. Zweifellos dienen Flughäfen und der Luftverkehr, wie andere Verkehrsträger, der Daseinsvorsorge. Zu Fragen ist, warum in der Argumentation für die Erweiterung der Flughäfen und die Aufhebung von Nachtflugbeschränkungen, immer und ausschließlich die betriebswirtschaftlichen Aspekte der Luftverkehrsgesellschaften (restriktionsfreier Verkehr an jedem Standort, wirtschaftlicher Betrieb der Flotte durch lange Umlaufzeiten, etc.) in den Vordergrund gestellt, nicht aber die betriebswirtschaftlichen Aspekte der Flughäfen diskutiert werden? Zu fragen ist, ob der Nachtflugbetrieb zur Bedarfsdeckung – also Daseinsvorsorge - erforderlich ist, oder ob der öffentliche Bedarf nach Luftverkehrstransportleistungen auch ohne Nachtflugbetrieb befriedigt werden kann? Die Rücksichtnahme auf die betriebswirtschaftlichen Bedürfnisse der Luftverkehrslinien zählt sicher nicht zum öffentlichen Bedarf.

Soweit planungstechnische Anforderungen für die Planung von Flughäfen diskutiert werden, wird immer Bezug auf die dafür geltenden internationalen oder nationalen Gesetze, Verordnungen, Normen und Regelungen genommen. Besonders zu erwähnen sind dabei ICAO Annex 14, ICAO Airport Master Planning Manual 1, Luftverkehrsgesetz (LuftVG), Luftverkehrszulassungsordnung (LuftVZO, Nachrichten für Luftfahrer (NfL), etc.. Normen und Verordnung für die Regelungen des Flugbetriebs, z.B. Luftverkehrsordnung (LuftVO) und Joint Aviation Requirements for Operations (JAR OPS – aktuell EU-OPS) wenden sich ausschließlich an Betreiber von Luftverkehrsgesellschaften und Piloten, für die Flughafenplanung sind diese Betriebsregelungen ohne Bedeutung.

---

Interessen der Luftverkehrslinien werden zum öffentlichen Bedarf erklärt, dem sich alle ihm entgegenstehenden Interessen unterzuordnen haben.

## Zwischenbemerkung

Nicht Teil dieses Exposés sind Ausweich-, Notfall-, Rettungs- und Hilfsflüge, Verfrühungen und Verspätungen. Jeder Flughafen in Deutschland macht solche Flüge für die Abweichungen und Ausnahmen vom Nachtflugverbot geltend, um daraus den Schluss zu ziehen, dass ein Nachtflugverbot generell nicht zulässig sei. Fraglos ist, dass für diese Art der Flüge Ausnahmen von Nachtflugbeschränkungen geboten sind. Sind sie aber auch an jedem Flughafen geboten? Hierzu einige Erläuterungen:

- **Ausweichflüge**

Ausweichflüge werden dann erforderlich, wenn der Flug wegen Wetter, Sperrung des Flughafens oder Überschreitung der Betriebszeiten nicht am vorgesehenen Zielflughafen landen kann. Eine für Luftverkehrsgesellschaften unangenehme aber manchmal nicht vermeidbare Tatsache. Da für jeden Flug sogenanntes „Alternate Fuel“ vorgehalten werden muss, kann jeder Flug etwa 30 Minuten Warte-schleifen fliegen und hat immer noch genug Flugbenzin um rund 350 km zu einem Ausweichflughafen zu fliegen. Es muss nicht zwingend der am nächsten gelegene Flughafen sein.

- **Notfallflüge**

Häufiges Argument ist, dass einem Flug der sich in einem Notfall befindet, die Landung nicht verweigert werden kann. Auch das ist zweifellos richtig, muss aber wiederum nicht an jedem Flughafen praktiziert werden. In einem Notfall kann der Flughafen nur zur Verfügung stehen wenn er geöffnet ist. In der Regel ist ein Flughafen mit Nachtflugverbot aber geschlossen, die Lichter sind ausgeschaltet und es befindet sich kein Personal am Flughafen. Um Notfälle aufnehmen zu können, müsste der Flughafen betriebsbereit und mit einem Minimum an Personal besetzt sein. Ein derartiger Aufwand für nur wenige Ausnahmen im Jahr? Außerdem muss ein in Notfall geratener Flug noch mindestens zwei Stunden oder 300NM (was immer kürzer ist) in der Luft bleiben können<sup>4</sup>. In Deutschland gibt

---

<sup>4</sup> EU-OPS (früher JAR-OPS), 1-245(a)

diese Regelung genügend Zeit einen beliebigen Flughafen anzufliegen, der keine Nachtflugbeschränkungen hat.

- **Rettungsflüge**

Rettungsflüge sind keine Spontanflüge. Sie müssen vorher angemeldet werden. In der Regel wird sich der Pilot für einen benachbarten Flughafen ohne Nachtflugbeschränkungen (im Fall Dortmund: Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt) entscheiden, oder den Flughafenbetreiber bitten, den Flughafen in einer bestimmten Zeit betriebsbereit zu halten. Auch für solche Flüge ist ein ständiges Offenhalten des Flughafens nicht erforderlich.

- **Hilfsflüge**

Hilfsflüge sind ebenfalls keine Spontanflüge. Sie müssen vorher angemeldet werden. Ob sie dringend in der Nacht stattfinden müssen kann dahin gestellt bleiben. Dahin gestellt bleiben kann auch, ob sie vom nächsten Flughafen aus stattfinden müssen oder aber auch von einem benachbarten Flughafen stattfinden können. Auch für solche Flüge ist ein ständiges Offenhalten des Flughafens nicht erforderlich.

- **Verfrühte Flüge**

Verfrühte Flüge können durch Rückenwind oder durch unterschiedliches Fluggerät (Boeing-Flugzeuge fliegen schneller als Airbus-Flugzeuge) auftreten. Im Kurz- und Mittelstreckenverkehr sind dies in der Regel wenige Minuten. Im interkontinentalen können durchaus Verfrühungen von mehr als 30 Minuten (z.B. durch unterschiedliches Fluggerät) auftreten. Generell ist es möglich, und damit umweltschonend, diese Verfrühungen durch langsames Fliegen zu vermeiden. Verfrühte Landungen in Zeiten eines Nachtflugverbots sind daher unbegründet.

- **Verspätete Flüge**

Verspätungen sind laut Statistik der deutschen und europäischen Flugsicherung zu mehr als 80% durch die Luftverkehrsgesellschaften zu verantworten (knappe Umlaufplanungen, geringer Personaleinsatz, Umwegflüge, etc.). Weitere Ursachen sind Wetterbedin-

gungen an den Flughäfen oder während des Flugs, Überfüllung des Luftraums oder Streiks, Umwegflügen, etc. Diese Liste macht deutlich, dass auch der Zielflughafen betroffen sein und Verspätungen oder Ausweichflüge auslösen kann. Es ist deshalb unbegründet, für verspätete Flüge Ausnahmen vom Nachtflugverbot vorzusehen.

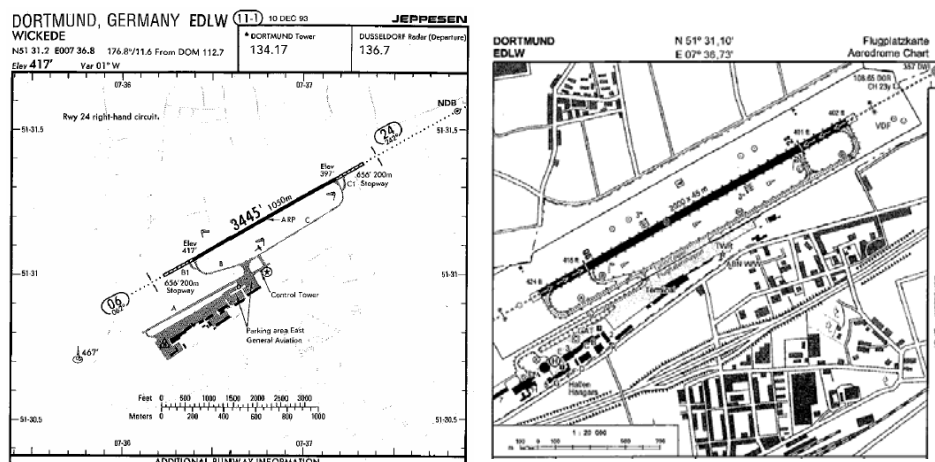
## I. Ausgangsbedingungen

### 1. Bisherige Ausbaumaßnahmen am Flughafen Dortmund

#### 1.1 Allgemein

Bis Mitte der 90er Jahre verfügte der Flugplatz Dortmund über eine 1.050 m lange Start- und Landebahn (siehe Abb. 1.1-1). Nach 1993 fanden Ausbaumaßnahmen statt, die zum heutigen Layout führten (siehe Abb. 1.1-2). Nach Kenntnissen des Autors waren die Betriebsergebnisse des Flughafens Dortmund bis zum ersten Ausbau positiv und das Beschäftigungsverhältnis in Relation zu den Verkehrseinheiten (VE<sup>5</sup>) überdurchschnittlich hoch. Beide positive Elemente haben sich mit den ersten Ausbaumaßnahmen, die in 1993 genehmigt wurden und den folgenden Verkehrszunahmen, dramatisch negativ verändert. Zwar nahmen die Passagierzahlen deutlich zu - statistische Daten liegen aber erst seit 1997 vor (siehe Tab. 1.2-1), die Zunahme der betriebswirtschaftlichen Ergebnisse war hingegen deutlich negativ.

Abb. 1.1-1 und 1.1-2 Flughafen Dortmund, Layout 1993/2008



<sup>5</sup> Eine VE entspricht einem Passagier inkl. Gepäck oder 100 kg Fracht.

Festzuhalten bleibt, dass der Flughafen Dortmund, wenn auch nicht als solcher definiert, ein Stadtflughafen ist. Wie die folgende Abbildung 1.1-3 zeigt, ist der Flughafen von Siedlungsflächen umgeben.

Abb. 1.1-3 Lage des Flughafens Dortmund im Siedlungsverbund



## 1.2 Folgen der bisherigen Ausbaumaßnahmen

Der Flughafen Dortmund weist zwar bei den Passagieren und der Zuladung pro Flugzeug (Passagiere pro Flugzeug) eine zunehmende Tendenz auf. Umgekehrt sieht es jedoch bei den Flugbewegungen aus. Danach nahmen die Flugbewegungen von 1997 bis 2008 kontinuierlich ab (siehe Abb. 1.2-1), die Sitzplatzkapazität je Flugzeug nahm vermutlich zu (siehe Abb. 1.2-2). Trotz der deutlichen Verkehrszunahmen wurde aus einem betriebswirtschaftlich kostendeckenden Flughafenbetrieb, ein hoch defizitärer.

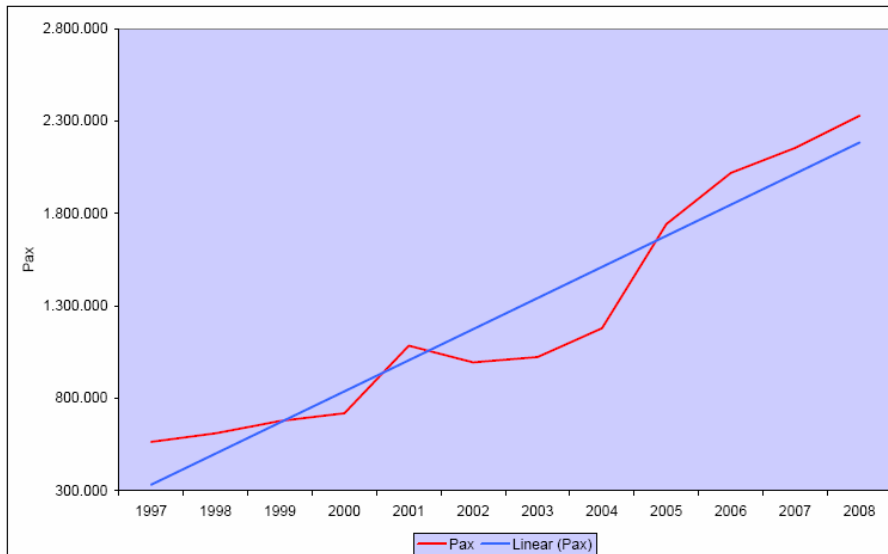
Tab. 1.2-1 Verkehrsentwicklung am Flughafen Dortmund

Jahr	Fbw	Pax
1997	47.233	564.422
1998	44.221	610.640
1999	45.184	677.400
2000	45.131	719.365
2001	46.153	1.084.831
2002	41.690	994.478
2003	37.450	1.023.329
2004	33.367	1.179.028
2005	38.918	1.742.911
2006	43.706	2.019.651
2007	40.440	2.155.057
2008	38.103	2.329.440

Abb. 1.2-1 Entwicklung der Flugbewegungen am Flughafen Dortmund



Abb. 1.2-2 Entwicklung des Passagieraufkommens am Flughafen Dortmund



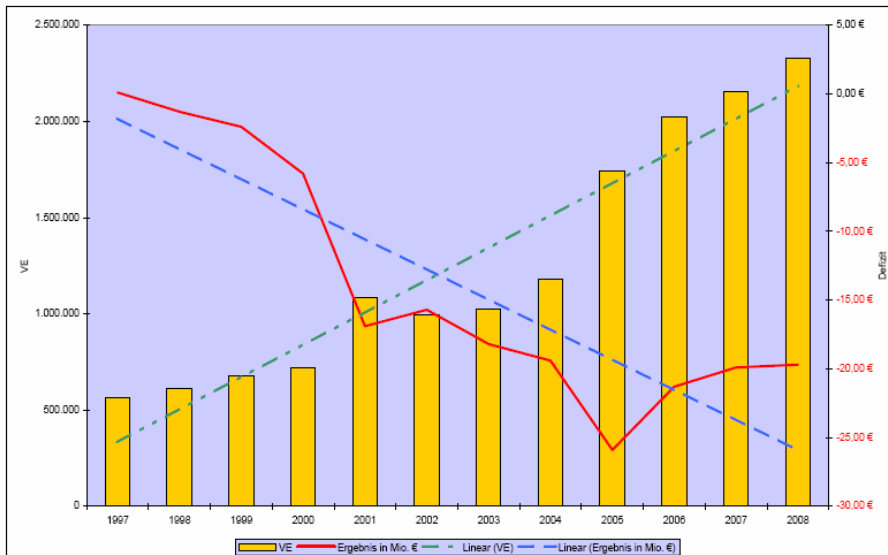
## 2. Die Folgen der bisherigen Ausbaumaßnahmen für den Flughafen Dortmund

### 2.1 Verkehrsergebnis versus Geschäftsergebnis

In den Geschäftsberichten der Dortmunder Stadtwerke und des Dortmunder Flughafens von 1997 bis 2008 ist die Ergebnisentwicklung angegeben. Beim Vergleich der Verkehrsentwicklung mit der Ergebnisentwicklung fällt auf, dass die Trends beider Entwicklungen konträr verlaufen. Während es bei der Entwicklung bei den Verkehrseinheiten (VE)<sup>6</sup> einen positiven linearen Anstieg zu verzeichnen gibt, gibt es beim Geschäftsergebnis einen linear negativen Anstieg (siehe Abb. 2.1-1).

<sup>6</sup> Eine Verkehrseinheit ist ein Passagier, oder 100 kg Fracht.

Abb. 2.1-1 Vergleich Verkehrsentwicklung / Geschäftsergebnis Flughafen Dortmund



## 2.2 Verkehrsergebnis versus Arbeitsplätze am Flughafen Dortmund

Ebenso wie beim Geschäftsergebnis verzeichnet die Entwicklung bei den direkten Arbeitsplätzen einen weitgehend linearen negativen Anstieg. Gab es 2001 bei rund einer Mio. VE noch 1.494 Arbeitsplätze sank dieser Koeffizient bis 2008 dramatisch auf nur noch 693 Beschäftigte pro eine Mio. VE ab (siehe Abb. 2.2-1). In einer Trendprognose wird sich diese Entwicklung bei weiter vorherrschendem LCC fortsetzen und kaum noch Beschäftigungserfolge generieren. Das Verhältnis Beschäftigte pro einer Million Verkehrseinheiten wird sich von 1.494 in 2001 auf schließlich nur noch 391 im Jahr 2020 reduzieren (siehe Abb. 2.2-5).

Ein Vergleich mit den Beschäftigungsverhältnissen auf den anderen deutschen internationalen Flughäfen und den regionalen Flughäfen zeigt auf, dass sich der Flughafen Dortmund innerhalb kürzester Zeit von einer arbeitsplatzintensiven Arbeitsstätte zu einer Arbeitsstätte mit nur noch geringen Arbeitsplatzeffekten entwickelt hat und sich damit bei der Ar-

beitsplatzwirksamkeit in der Reihe der Flughäfen mit über-  
wiegendem Low-Cost-Verkehr (LCC) zukünftig am unteren  
Ende der Skala ansiedeln wird (siehe Abb. 2.2-2).

Abb. 2.2-1 Entwicklung der direkten Beschäftigungsverhältnisse je  
1 Mio. Verkehrseinheiten (VE) und der Gesamtbe-  
schäftigten am Flughafen Dortmund

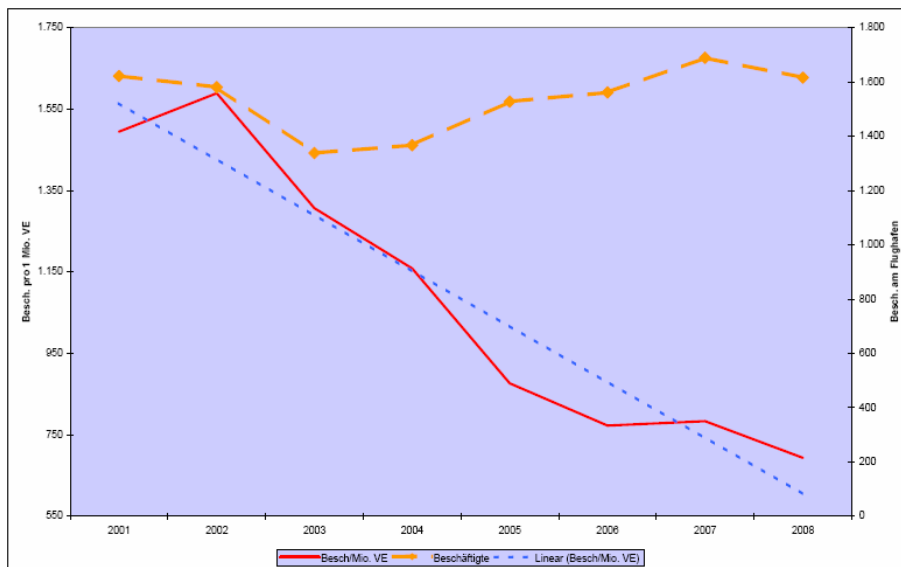
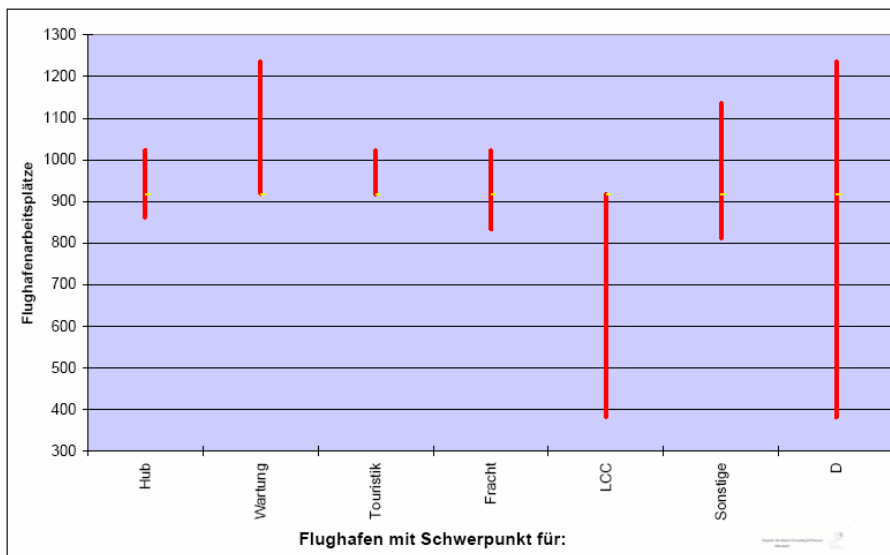


Abb. 2.2-2 Beschäftigungsverhältnisse pro 1 Mio. VE an deut-  
schen Flughäfen



Ein Vergleich der Passagierentwicklung mit der Arbeitsplatzentwicklung am Flughafen Dortmund verdeutlicht, dass zunehmender Verkehr nicht zwangsläufig zu höheren Beschäftigungseffekten führt (siehe Abb. 2.2-3). In Abb. 2.2-4 wird die gegenläufige Entwicklung der VE und der Beschäftigten pro 1 Mio. VE deutlich. Diese Entwicklung hat auch Folgen für die regionalwirtschaftlichen Effekte.

Abb. 2.2-3 Entwicklung des Passagieraufkommens im Vergleich zur Entwicklung der direkten Beschäftigungsverhältnisse

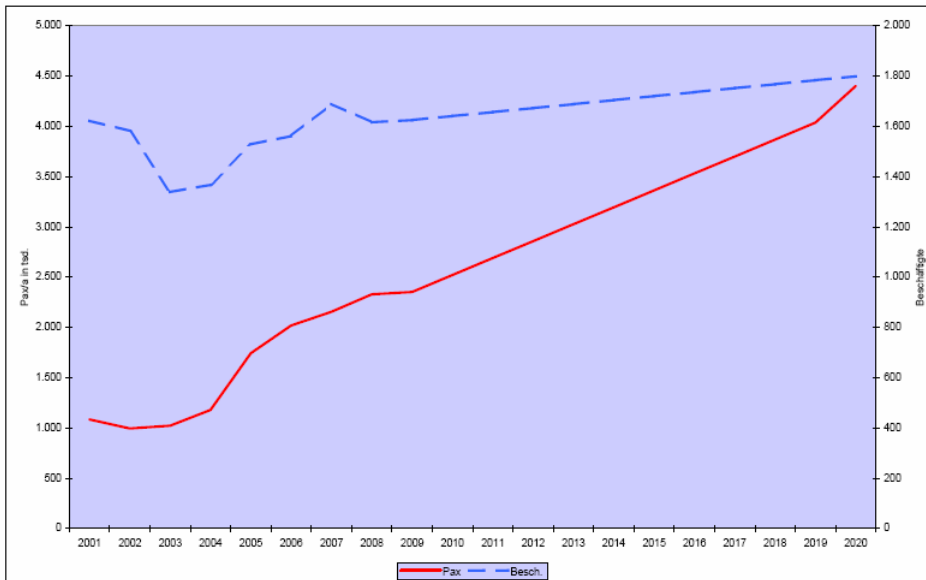
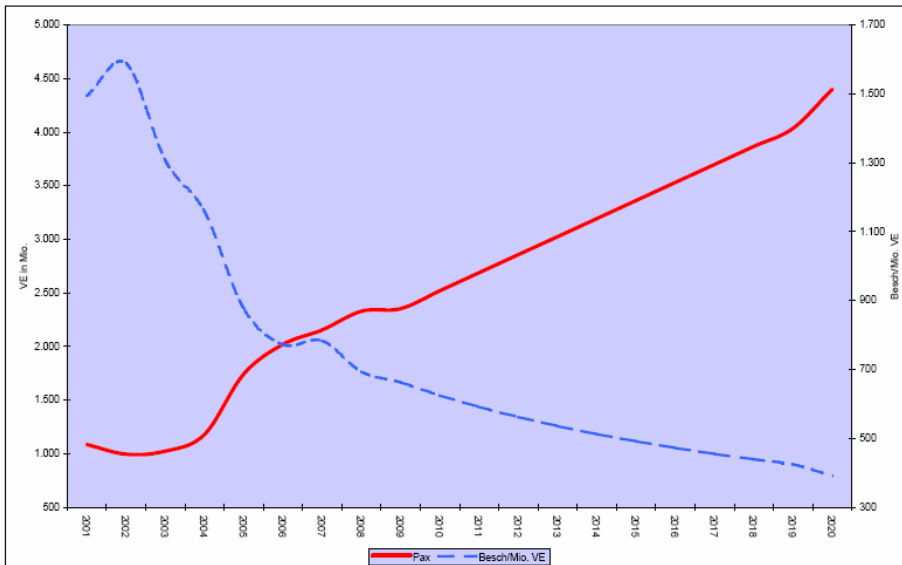


Abb. 2.2-4 Entwicklung des Passagieraufkommens im Vergleich zur Entwicklung der Arbeitsplätze pro 1 Mio. VE

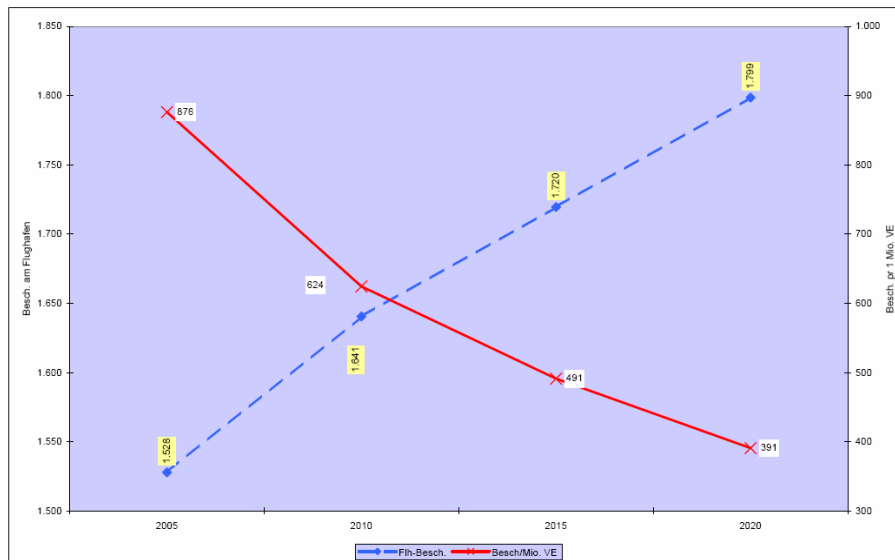


## 2.3 Ergebnis

Zusammengefasst lässt sich feststellen, dass mit den ersten Ausbaumaßnahmen (Verlängerung der Piste, Bau des Passagierterminals, etc.) und den erheblichen Investitionen die finanzielle Malaise des Flughafens Dortmund begonnen hat und ein Ende nicht absehbar ist. Während üblicherweise bei Flughafeninvestitionen spätestens nach 8 bis 10 Jahren der Breakeven Point erreicht werden sollte, ist am Flughafen Dortmund eine positive finanzielle Entwicklung und Erreichung des Breakeven Points nicht erkennbar. Es besteht vielmehr die Wahrscheinlichkeit, dass das derzeit schon hohe Defizit durch weitere beabsichtigte und nicht amortisierbare Investitionen nochmals deutlich steigen wird. Bei den direkten Beschäftigungsverhältnissen kann nur noch mit geringen Zunahmen gerechnet werden. Da die indirekten, induzierten und katalytischen Effekte bei den regionalökonomischen Betrachtungen immer eng mit der Arbeitsplatzentwicklung am Flughafen korrelieren, erscheint es notwendig eine

neue Betrachtung über die regionalökonomischen Effekte zu erstellen.

Abb. 2.2-5 Wahrscheinliche Entwicklung der Beschäftigungsverhältnisse am Flughafen Dortmund und Beschäftigte pro 1 Mio. VE Flughafen Dortmund bis 2020



### 3. Geplante Ausbaumaßnahmen am Flughafen Dortmund

#### 3.1 Passagierprognose / Prognosekritik

Der Flughafen Dortmund plant, aufbauend auf einer Luftverkehrsprognose 2020, eine Steigerung des Passagieraufkommens auf 4,4 Mio. Passagiere pro Jahr (Pax/a). In der dafür vorgelegten Luftverkehrsprognose von Airport Research Center und Desel Consulting (ARC) werden ein Nichtausbauszenario (PNF) und ein Ausbauszenario (PF) miteinander verglichen. Dabei kommen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass eine Prognose Unsicherheiten beinhalte. Diese Unsicherheiten sehen die Gutachter jedoch nur im PNF (3,6 Mio. Pax/a), während sie im PF (4,4 Mio. Pax/a) den Eindruck einer sicher zu erwartenden Entwicklung zu vermitteln versuchen.

Die von ARC vorgelegte Prognose basiert auf einem mathematischen Nachfragemodell mit einer hohen Abstraktionsebene, einem hohen Datenbedarf, dem nur wenige vorhandene synthetische Daten gegenüberstehen. Im Ergebnis heißt dies, dass der Prognosegutachter alle Freiheiten besitzt, das Prognoseergebnis zu beeinflussen, ohne dass dies nachvollziehbar oder kontrollierbar ist. Während das Prognosemodell noch auf einer hohen nationalen Abstraktionsebene als durchaus interessantes und möglicherweise auch zuverlässiges Modell angesehen werden könnte<sup>7</sup>, ist eine sinnvolle, valide und nachvollziehbare Anwendung dieses Prognosemodells auf der niedrigen Abstraktionsebene des Flughafens Dortmund zweifelhaft<sup>8</sup>. Zur Validierung des Prognoseergebnisses hätten andere Prognosemethoden herangezogen und obere und untere Prognosewerte ermittelt werden müssen. Mit dem Prognosemodell selbst ist nur eine nicht nachvollziehbare Punktprognose möglich. Die eingestellten Sensitivitätsanalysen vermögen die Defizite der Prognosemethodik auf niedrigem Abstraktionsniveau nicht auszugleichen (siehe hierzu auch Aussagen des Gutachters Desel in der Luftverkehrsprognose für den Flugplatz Egelsbach).

Zwar beschreibt der Gutachter, dass er das Prognoseergebnis in iterativen Schritten ermittelt, lässt die Leser aber an diesen Schritten nicht teilhaben. Der Weg zum Ergebnis bleibt im Dunklen.

Die Prognosegutachter benutzen für die Begründung des Ausbaubedarfs unterschiedliche, widersprüchliche und in der Prognose nicht quantifizierte Verkehrssegmente. Einerseits wird der Ausbaubedarf (Verlängerung der Piste) mit entfern-

---

<sup>7</sup> Dabei bleiben der hohe Datenbedarf und der geringe Datenbestand unberücksichtigt. Das Prognosemodell wurde aus Modellen der Straßenverkehrsprognose entwickelt. Nicht offen gelegt werden zentrale Bestandteile des Modells (Verkehrsmatrix). Damit aber hat der Gutachter alle Freiheitsgrade den Prognoseverlauf zu bestimmen und eine Kontrolle auszuschließen. Wenn die Anwendung einer Methode nicht kontrollierbar ist, sind jegliche Aussagen über Plausibilitäten von Ergebnissen unbrauchbar.

<sup>8</sup> Für 2020 werden für Deutschland 307 Mio. Pax/a prognostiziert, davon soll der Flughafen Dortmund einen Anteil von max. 1,2% haben.

teren Flugzielen, nasser Piste und hohen Temperaturen begründet. Andererseits begründen die Prognosegutachter den Nachtflugbedarf mit Feeder-Flügen von/zu den Hub-Flughäfen, insbesondere von und zum Hub der Air Berlin auf Palma de Mallorca. Wenn aber der Feeder-Verkehr eine wesentliche Begründung für die Verlängerung der Betriebszeiten ist, können entfernt liegende Flugziele über diese Umsteigeknoten (Hubs) erreicht werden und damit keinen Ausbaubedarf der Piste begründen. Destinationen die eine Verlängerung der Piste begründen könnten, sehen die Gutachter auf den Balearen und dem spanischen Festland (damit bleibt Portugal außen vor). Diese Entfernungen sind aber mit den bestehenden Pistenlängen erreichbar.

Im Hinblick auf den potenziellen Luftverkehrsmarkt Dortmund und das Flughafenwahlmodell für die Luftverkehrsnachfrage wird in der Prognose ein Bild gezeichnet, das zur falschen Einschätzung (S. 51) der Passagierpotenziale des Flughafens führen dürfte, zumal im Jahr 2020 innerhalb des Einzugsbereichs (S. 9) neun und am Rande des Einzugsbereichs weitere sieben Flughäfen liegen, deren Potenziale gleichwertig oder deutlich höherwertig (Düsseldorf, Hannover, Köln, Frankfurt) sind.

Spekulativ äußert sich der Gutachter zum Fluggerät. Weil Luftverkehrslinien, insbesondere LCC, eine möglichst homogene Flotte einsetzen, könne dies, so der Gutachter, zum Einsatz eines weniger optimalen Fluggeräts in Dortmund führen. Wie er zu dieser Erkenntnis kommt, teilt er nicht mit.

Welches Chartergeschäft mit Großraumgerät abgewickelt werden soll bleibt ebenfalls im Dunkeln (S. 77). Dass Großraumgerät im Mittelstreckenverkehr eingesetzt werden sollte ist äußerst unwahrscheinlich, weil unwirtschaftlich (siehe Abb. 3.1-1). Außerdem würde ein solcher Einsatz von Großraumgerät eine Pistenverlängerung nicht nur nicht begründen

sondern ausschließen, weil nicht mehr erforderlich<sup>9</sup>. Es steht vielmehr zu vermuten, dass mit diesen Aussagen der spätere Einsatz von Flugzeugen der ICAO Buchstaben D für Langstreckenflüge vorbereitet werden soll (S. 78). Welchen Sinn diese Annahme noch macht, wenn gleichzeitig der Flughafen Münster/Osnabrück (FMO) dieses Segment bedienen will – übrigens vom Gutachter ARC in einem qualitätssichernden Gutachten für den Flughafen FMO bestätigt – erschließt sich dem Leser nicht.

Während der Gutachter für den Prognosenullfall (kein Ausbau) eine „Risikoanalyse“ einstellt, wird eine ähnliche Analyse für den Ausbaufall vergeblich gesucht.

Der Gutachter untersucht zwei Planfälle:

a) Planungsnullfall

Im Planungsnullfall erfolgen keine Ausbaumaßnahmen und erfolgt keine Veränderung der geltenden Nachtflugrestriktionen.

Prognostiziert werden für 2020:

Pax	3,6 Mio.
Fracht	20.000 t
Flugbewegungen	57.350

b) Planungsfall

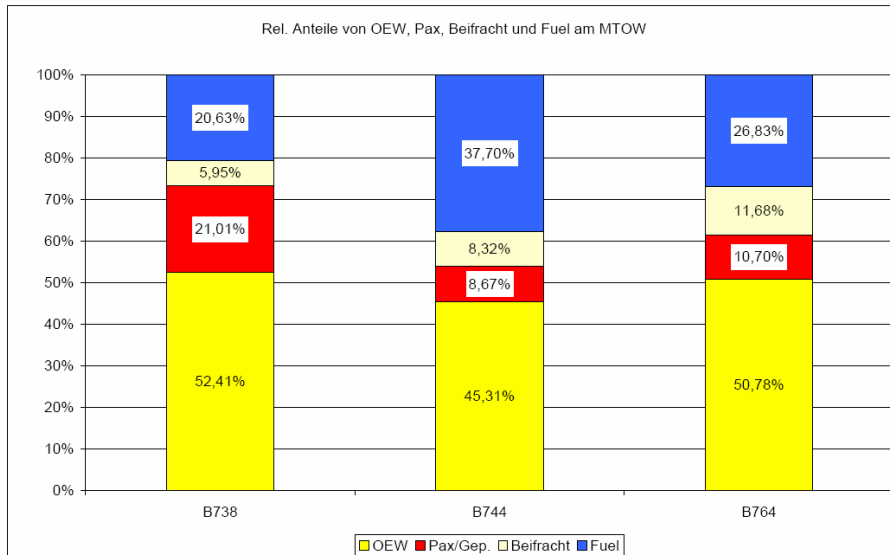
Im Planungsfall erfolgen Ausbaumaßnahmen und erfolgt Veränderung der geltenden Nachtflugrestriktionen.

Prognostiziert werden für 2020:

Pax	4,4 Mio.
Fracht	20.000 t
Flugbewegungen	64.770

<sup>9</sup> Bei einem Einsatz von Langstreckenflugzeugen auf der Mittelstrecke wird die gute Performance dieser Flugzeuge durch geringere Zuladung (keine Beifracht und wenig Fuel) wirksam. Diese Flugzeuge benötigen dann geringere Startstecken als die typischen Mittelstreckenflugzeuge.

Abb. 3.1-1 Vergleich der Flugzeuggewichte zur Zuladung



Im Planungsfall sollen die Piste von 2.000 m auf 2.800 m, sowie die Betriebszeiten des Flughafens von 6.00 bis 22.00 Uhr mit einer Verspätungsregelung bis 23.00 Uhr auf Zeiten von 6 bis 23.00 bis 23.30 Uhr mit Verfrühungsregelungen von 5 bis 6 Uhr, sowie einer Verspätungsregelung von bisher 23.00 auf 23.30 oder 24 Uhr verlängert bzw. ausgeweitet werden.

In seiner Prognose für den Nachtflugbedarf am Flughafen Lübeck stellt der Gutachter ARC fest, dass ausländische Luftverkehrsgesellschaften auf deren Heimatflughäfen keine Nachtflugrestriktionen bestehen, also einen beschränkungs-freien Flugbetrieb rund um die Uhr darstellen können, am Flughafen Lübeck in den Betriebszeiten von 6.00 bis 22.00 Uhr die Nachfrage bedienen können. Damit wird deutlich, dass zur Bedienung der Nachfrage (öffentlicher Bedarf) ein Nachtflugbedarf nicht begründet werden kann (siehe auch Kap. 4).

### 3.2 Auswertung des aktuellen Flugplans 2009

Von 52 Flugzielen im Sommerflugplan 2009 am Flughafen Dortmund werden nur 20 Flugziele direkt und 32 Flugziele über die Knoten Nürnberg und Palma de Mallorca angeflogen. Das Entfernteste und direkt angeflogene Flugziel war mit Antalya 2.450 km entfernt. Gleichzeitig wurden aber auch nahe gelegene Flugziele wie Budapest, Mailand oder Wien<sup>10</sup> nicht direkt sondern über den Knoten Nürnberg angeflogen. Auch Flugziele auf der Iberischen Halbinsel (der Gutacher schreibt „spanisches Festland“) werden nicht direkt sondern ausschließlich über den Knoten Palma de Mallorca angeflogen. Damit wird deutlich, dass die Aussage des Prognosegutachters falsch ist, dass Zwischenlandungen oder Umsteigerwege über Knoten unwirtschaftlich seien.

Ebenso falsch ist die Aussage des Gutachters über die Notwendigkeit Flugziele aus wirtschaftlichen Gründen direkt anzufliegen.

Ein Flughafenausbau kann nur mit dem öffentlichen Bedarf der Versorgung mit Verkehrsinfrastruktur begründet werden. Die Argumentation des Gutachters ARC ist aber ausschließlich an den betriebswirtschaftlichen Interessen der Luftverkehrsgesellschaften und nicht den betriebswirtschaftlichen Interessen des Flughafens und der Bedienung des öffentlichen Bedarfs ausgerichtet. Diese offensichtlich eingeschränkte Betrachtungsweise der betriebswirtschaftlichen Interessen der Luftverkehrsgesellschaften, unter Vernachlässigung der betriebswirtschaftlichen Interessen des Flughafens und der öffentlichen Daseinsvorsorge, hat zu den finanziellen Folgen und der Kumulation von hohen Defiziten bei der Flughafengesellschaft Dortmund geführt.

---

<sup>10</sup> Auf Seite 64 teilt der Prognosegutachter mit (2008), dass German Wings beschlossen habe einen täglichen Tagesrandflug von Dortmund nach Wien anzubieten. Im Sommerflugplan 2009 ist dieser Direktflug nicht mehr enthalten, dafür aber immer noch zwei tägliche Verbindungen via Nürnberg.

#### 4. Die Bedeutung des Nachtflugbetriebs / Nachtflugverbots

Nach dem Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flughäfen (FluglärmG) müssen an Flughäfen Lärmschutzbereiche eingerichtet werden (§ 2). Dabei wird unterschieden zwischen bestehenden zivilen Flugplätzen (Abs. 2) und neuen oder wesentlich baulich erweiterten zivilen Flugplätzen (Abs. 1). Folgende Schutzzonen sind durch eine Verordnung des Landes festzulegen:

	Bestand	Erweitert
Tag-Schutzzone 1	65 dB(A)	60 dB(A)
Tag-Schutzzone 2	60 db(A)	55 dB(A)
Nacht-Schutzzone		
$L_{Aeq}$ Nacht	55 dB(A)	50 dB(A)
$L_{Amax}$	6 x 57 dB(A)	6 x 53 dB(A)

In den Schutzzonen dürfen Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und ähnliche im gleichen Maße schutzwürdige Einrichtungen (Kindergärten, Schulen, etc.) nicht errichtet werden<sup>11</sup>. Die nach Landesrecht zuständige Behörde darf Ausnahmen erteilen, wenn dies im öffentlichen Interesse dringend geboten ist. In der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone dürfen Wohnungen nicht errichtet werden (§ 5,1). Die Kosten des Schallschutzes in der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone hat der Flughafenbetreiber zu tragen. Die Kosten des gesetzlich bestimmten Schallschutzes in der Tag-Schutzzone 2 haben die Grundstückseigentümer / Betreiber zu tragen.

<sup>11</sup> Das FluglärmG geht von dem idealtypischen Fall aus, dass sich in den festzulegenden Schutzzonen keine schutzbedürftigen Einrichtungen befinden. Geregelt wird in diesem Gesetz, dass solche Einrichtungen nur dann errichtet werden dürfen, wenn ein dringender öffentlicher Bedarf vorliegt, ob dies der Fall ist entscheidet die zuständige Landesbehörde. Gegen einen Zulassungsbescheid kann der Flughafen eine Normenkontrollklage einreichen. Im Gesetz ist nicht geregelt wie mit bestehenden Einrichtungen umzugehen ist, wenn die Schutzzonen des Flughafens über bestehende Siedlungsbereiche und schutzbedürftige Einrichtungen hinaus wachsen.

Die Regelungen des FluglärmG machen zweierlei deutlich:

1. Die durch den Flughafen Dortmund zu tragenden Kosten des passiven Schallschutzes können im Ausbaufall und dem beabsichtigten Nachtflugbetrieb erhebliche finanzielle Mittel binden.
2. Die Kosten des gesetzlich bestimmten passiven Schallschutzes an Wohnungen und schutzbedürftigen Einrichtungen in der Tag-Schutzzone 2 tragen bei bestehenden Einrichtungen, abweichend vom Verursacherprinzip, die Grundstückseigentümer oder Betreiber der schutzbedürftigen Einrichtung. Geschätzte Kosten je m<sup>2</sup> Gebäudefläche bei den schutzbedürftigen Einrichtungen etwa 100 € bis 150 € pro m<sup>2</sup>.

Laut ARC-Prognose wird im Ausbaufall mit einem Nachtfluganteil<sup>12</sup> am gesamten Bewegungsaufkommen von etwa zehn bis zwölf Prozent gerechnet (S. 120). Erfahrungsgemäß müssen auch für einen begrenzten Nachtflugbetrieb etwa 20% des Personals<sup>13</sup> zuzüglich der höheren nächtlichen Betriebskosten (Energie, etc.) bereitgehalten werden. Da die nicht flughafenbezogenen Einnahmen des Flughafens Dortmund am Tage schon äußerst gering sind, werden diese in der Nacht eher gegen Null tendieren. Deshalb muss die Frage gestellt werden: ob die betriebswirtschaftlichen Kosten

<sup>12</sup> Die Siedlungsbereiche innerhalb der vermutlichen Nacht-Schutzzone (siehe Fluglärmgutachten) betragen in Dortmund etwa 1.120 ha in Unna etwa 450 ha. Bei einer angenommenen Bevölkerungsdichte von 21 EW/ha wären 32.970 EW oder 15.700 WE betroffen. Die Kosten für passiven Lärmschutz betragen derzeit durchschnittlich etwa 6.000 €/WE. Dies bedeutet, dass nach Fluglärmenschutzgesetz der Flughafen allein für den passiven Schallschutz an Wohngebäuden 94,2 Mio. € zu zahlen hätte. Hinzu kämen noch unbekannte Kosten für schutzbedürftige Einrichtungen in der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone. Für einen kleinen Flughafen eine ungewöhnlich hohe Aufwendung, die sich aber aus der Lage des Flughafens in unmittelbarer Nachbarschaft zu bestehenden Siedlungsflächen erklärt. Zu beachten sind weiterhin die sich aus den Schutzzonen nach FluglärmG ergebenden Bauverbote für schutzbedürftige Einrichtungen.

<sup>13</sup> Erfahrungsgemäß sieht die Verteilung des Personals an Flughäfen wie folgt aus: Bürobeschäftigte ca. 20%, Sonstiges Personal: 1. Schicht 30%, 2. Schicht 30%, Nachtschicht 20%. Die Verteilung der Passagiere kann pro Tag grob wie folgt angenommen werden: Tag (6 bis 22 Uhr) >90%, Nacht (22 bis 6 Uhr) <10%. Damit ist der Personalaufwand berechnet je VE in der Nacht deutlich höher als am Tage. Die Nachtzuschläge bei den Landentgelten gleichen diesen höheren Personalaufwand nicht aus, und sollen eigentlich aus Gründen des Lärmschutzes erhoben werden.

des Nachtflugbetriebs und die Folgekosten für den passiven Lärmschutz für den Flughafen vertretbar sind? Weiterhin muss gefragt werden, ob die entstehenden zusätzlichen Betriebskosten durch die Betriebszeiten von 6 bis 22 Uhr ausgeglichen werden können? Die betriebswirtschaftlichen Ergebnisse des Flughafens Dortmund belegen, dass selbst geringe Nachtfluganteile durch Ergebnisse während der Tageszeit nicht ausgeglichen werden, da auch der Flugbetrieb derzeit während der Tageszeit offensichtlich nicht profitabel betrieben werden kann.

Für ein dauerhaft ausgeglichenes Ergebnis des Flughafens, ist die Ausweitung der Betriebszeiten kein geeignetes Instrument. Vielmehr bietet sich eine weitere Einschränkung der Betriebszeiten für die Zeit von 7 bis 21 Uhr mit jeweils einstündiger Verfrühungs- oder Verspätungsregel an, so dass am Flughafen Dortmund ein Zweischichtbetrieb organisiert werden und ein Nachtflugbetrieb unterbleiben kann. Neben den Betriebszeiten müssen aber auch die Verkehrsanteile des LCC deutlich reduziert und die offensichtlich daran orientierten Flughafenentgelte überprüft und angehoben werden.

## **5 Die Bedeutung des Frachtverkehrs, der Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) und des Luftpostverkehrs**

Die vorstehend benannten Dienste werden zwar am Flughafen Dortmund vorkommen (S. 92), jedoch in einer Größenordnung, die weder einen Ausbau der Flugbetriebsflächen, noch einen Nachtflugbedarf begründen. Der innerdeutsche und innereuropäische Luftfrachtverkehr wird selbst von den Frachtknoten, überwiegend (von Helsinki bis Lissabon) per Luftfrachtersatzverkehr (RFS) abgewickelt und von den anderen internationalen Flughäfen nur in Ausnahmefällen per Flugzeug transportiert; in Dortmund sind dies laut Gutachter

1 bis 2% des Aufkommens (S. 95). Dieses Aufkommen kann restriktionsfrei auch während der eingeschränkten Betriebszeiten auf dem bestehenden Pistensystem abgewickelt werden. Die Forderung, dass es für Integratoren keine Nachtflugbeschränkungen geben dürfe (S. 101) verkennt die Fakten. In Deutschland sind die Flughäfen Köln/Bonn und Leipzig/Halle Knotenflughäfen für so genannte Integratoren. Die für diese Flughäfen erforderlichen „Feeder-Flüge“ erfolgen auch von Dortmund per RFS und nicht per Flugzeug. Insofern bedarf es für diese „Feeder“ keiner Ausnahmegenehmigung in der Zeit von 22 bis 6 Uhr.

## **6. Erforderlichkeit der Ausbaumaßnahmen des Flughafens Dortmund und deren planungsrechtlichen Folgen**

### **6.1 Verlängerung der Start- und Landebahn**

#### **6.1.1 Begründung**

Begründet wird die geplante Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2.800 m mit ungewöhnlich extrem hohen Temperaturen ( $35^{\circ}$  C), mit extremen Reichweiten, mit voller Zuladung, mit nasser Piste und schwachen Triebwerken<sup>14</sup>. Hier werden extreme und unwahrscheinliche Annahmen getroffen, deren gleichzeitiges Eintreffen einen Hauptgewinn im Lotto zum alltäglichen Ereignis werden lässt:

- Eine nasse Piste ist in Dortmund nicht zu berücksichtigen, da die bestehende Piste über einen Anti-Skid-Belag verfügt.
- Laut Richtlinien des Bundesministers für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW) und der ICAO sollen die Pistenlängen über Korrekturfaktoren des Flughafens (Höhenlage, Bezugstemperatur, Pistenneigung) für das

---

<sup>14</sup> Das Zusammentreffen dieser Extreme – hohe Temperatur, nasse Piste, volle Beladung, maximale Reichweite, schwache Triebwerke – liegt in vernachlässigbarer Größenordnung, dagegen mutiert ein Hauptgewinn im Lotto zum alltäglichen Ereignis.

Bemessungsflugzeug bezogen auf den Standardtag und die Bezugsstartbahnlänge ermittelt werden.

- Die Flughafenbezugstemperatur beträgt  $22,2^{\circ}$  C, die Höhenlage des Flughafens beträgt 130 m und die Bahnneigung beträgt 1 %.
- Als Bemessungsflugzeug nimmt der Verfasser die B737-800 an.
- Da keine Beifracht zu erwarten ist, reduziert sich das maximal zu erwartende Startgewicht bei dem Bemessungsflugzeug B737-800 um rd. 5,8 t (siehe Abb. 6.1-1).
- Es kann anhand des bestehenden Flugplans und der prognostizierten Entwicklung angenommen werden, dass Strecken über 2.800 km zukünftig nur in extremen Ausnahmefällen geflogen werden.

Unter Berücksichtigung der Richtlinien des BMVBW ergeben sich für Dortmund, unter Berücksichtigung der flugplatzbezogenen Daten folgende erforderlichen Längen für die B737-800, CFM56-7B26:

Startstrecke	OTOW	TORA
• 3.500 km Flugstrecke	72,6 t	2.066 m
• 2.800 km Flugstrecke	70,3 t	1.965 m

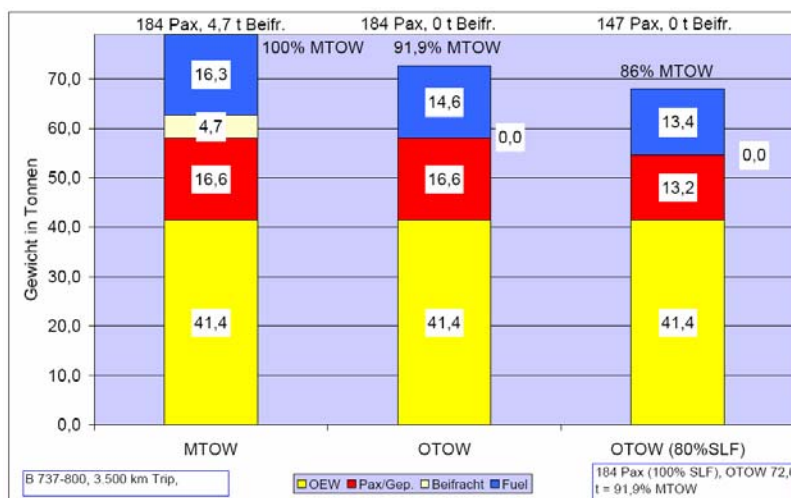
Landestrecke	OLW	LDA
• B737-800	60,0 t	1.545 m

### 6.1.2 Ergebnis

Wird die für die Bestimmung der Pistenlängen maßgebliche Richtlinie des BMVBW zugrunde gelegt, sind die verfügbaren Strecken TORA 2.000 m und LDA 1.700 m am Flughafen Dortmund für den prognostizierten Normalbetrieb unter den typischen Flugplatzbedingungen ausreichend vorhanden, eine Verlängerung der Piste kann mit dem prognostizierten

Bewegungsaufkommen oder extremen Flugweiten nicht begründet werden.

Abb. 6.1-1 Maximal zu erwartendes Startgewicht für eine B737-800 am Flughafen Dortmund



Tatsächlich wird die vorgesehene Pistenverlängerung nicht mit dem öffentlichen Bedarf, sondern mit betriebswirtschaftlichen Erwägungen der Luftverkehrslinien, zu jeder Zeit und unter allen Bedingungen restriktionsfrei fliegen zu können, begründet. Diese privatwirtschaftlichen Interessen können aber eine Pistenverlängerung nicht begründen. Weiterhin stehen den hohen erforderlichen Investitionen durch den Flughafen (Pistenverlängerung, Erneuerung der Anflug- und Pistenbefahrung, Erneuerung der elektronischen und optischen Landehilfen, etc., in der Folge Ausweitung der Schutzzonen nach FluglärmG und den Kosten für passiven Schallschutz, etc.), keine adäquaten Einnahmen aus diesem zusätzlich möglichen Flugbetrieb, soweit er überhaupt stattfinden wird, gegenüber. Eine betriebswirtschaftliche Folgekostenberechnung wird einen weiteren dauerhaften defizitären Betrieb des Flughafens durch die geplanten Ausbaumaßnahmen aufzeigen.

### 6.1.3 Empfehlung

Es wird empfohlen den Ausbau des bestehenden Pistensystem wegen zu erwartender steigender betriebswirtschaftlicher Defizite nicht weiter zu verfolgen.

## 6.2 Ausweitung des Nachtflugbetriebs

### 6.2.1 Begründung

Vorgesehen ist eine Ausweitung des Nachtflugbetriebs von bisher 22.00 Uhr auf 23.30 Uhr, sowie die Veränderung der Verspätungsregel von bisher 23.00 Uhr auf 24.00 Uhr. Zusätzlich soll eine Verfrühungsregel für verfrühte Landungen vor 6.00 Uhr erfolgen. Verfrühte Landungen sollen schon ab 5.00 Uhr zulässig sein.

Begründet wird die Veränderung einerseits mit dem Rotationsbedarf der Luftverkehrslinien (Umläufe der Flugzeuge) zur optimalen wirtschaftlichen Nutzung des Fluggeräts. Andererseits werden die Veränderungen mit dem Anschluss an den abendlichen Knoten des Flughafens Dortmund an die Knoten München und Palma de Mallorca begründet.

Zwar werden in den Gutachten idealtypische „Rotationsplanungen“ der Gutachter abgebildet die einen Nachtflugbedarf belegen sollen, dass auch andere „Rotationen“ unter Berücksichtigung von Nachtflugbeschränkungen möglich sind, wird nicht erwähnt.

Ebenso bleibt der Anschluss an die Knoten im Ungefähren. Mit den eingestellten Flugplänen des Knotens Palma de Mallorca und der Unterschreitung der Transferzeiten unter 45 Minuten wird nicht belegt, dass dieser Anschlussflug nicht erreicht werden kann und weiterhin wird der Bedarf nicht belegt. Nicht jeder mögliche Anschlussflug generiert einen oder

mehrere Umsteigepassagiere, oder gar einen Bedarf zur Aufhebung von Nachtflugbeschränkungen.

### 6.2.2 Ergebnis

Die Aufweichung der bisherigen Nachtflugregelungen wird ausschließlich mit privaten betriebswirtschaftlichen Interessen der Luftverkehrslinien und nicht mit einem öffentlichen Bedarf begründet. An keiner Stelle des Gutachtens der Flughafengesellschaft wird der Nachweis erbracht, dass die Nachfrage am Flughafen Dortmund nur mit einem Flugbetrieb während der Nachtzeit befriedigt werden könne.

Im ungünstigsten Fall (es kann aber auch anders kommen) könnten die den Nachtflugbetrieb auslösenden Passagier- (10 bis 12% des Jahresaufkommens) und Bewegungsaufkommen (9% des Jahresaufkommens) nicht realisiert werden. Um aber die prognostizierten Aufkommen in den vorgesehenen Nachtrandstunden abfertigen zu können, muss am Flughafen eine Nachtschicht mit entsprechendem personellem Aufwand (20% des Personals) den dafür erforderlichen Nachtzuschlägen und den sonstigen Betriebskosten des Flughafens gegenübergestellt werden. Eine betriebswirtschaftliche Folgekostenrechnung des Flughafens wird belegen, dass ein erweiterter Nachtflugbetrieb mit dem prognostizierten Nachtflugaufkommen das bestehende betriebswirtschaftliche Defizit des Flughafens weiter vergrößern wird.

### 6.2.3 Empfehlung

Beispiele (Flughafen Innsbruck) machen deutlich, dass ein Nachtflugverbot weder zur Abkoppelung des Flughafens vom Markt noch zu wirtschaftlichen Einbußen führen muss. Statt einer Ausweitung des Nachtflugbetriebs sollte alternativ überlegt werden, ob ein Nachtflugverbot von 21.00 bis 7.00 Uhr mit Ausnahmen von Verfrühungen und Verspätungen ab 6.00

Uhr und bis 22.00 Uhr zum Abbau des betrieblichen Defizits und Stärkung der Position des Flughafens am Markt beitragen könnte. Von 22.00 bis 6.00 Uhr sollte der Flughafen geschlossen sein. Somit würden weder Personalkosten, Kosten für die Betriebsbereitschaft des Flughafens noch Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen anfallen.

Die Hubschrauberstaffel kann durch die Implementierung eigenständiger Strukturen und Verfahren unabhängig vom Flughafen in der Nacht betrieben werden, damit würden auch die möglichen Kosten des passiven Lärmschutzes in der Nacht eindeutig zugeordnet werden können.

### 6.3 Schlussbemerkung zu den vorgesehenen Ausbauszenarien

Laut ARC-Prognose (S. 31) wurde im Jahr 2006 der überwiegende Teil des Bewegungsaufkommens (mehr als 70%) durch Low-Cost-Carrier (LCC) erbracht. Dies ist generell eine ungesunde Struktur und führt in der Regel zu nicht kostendeckenden Entgelten am jeweiligen Flughafen. In deren Folge dann die neu am Flughafen angebotenen Arbeitsplätze in der Regel „Aufstocker“ sind. Ziel einer Flughafenentwicklungsplanung muss die Begrenzung des LCC-Segments auf maximal 20% des Verkehrsaufkommens sein. Andernfalls ist nicht nur mit einem dauerhaften betrieblichen Defizit des Flughafens zu rechnen, sondern bei zunehmendem Verkehrsaufkommen mit einem weiter wachsenden Defizit. Dabei bleiben dann die vom Flughafenbetreiber apostrophierten regionalwirtschaftlichen Effekte endgültig auf der Strecke.

Die bisher genannten Investitionen in Höhe von 130 Mio. € im Wesentlichen für die Pistenverlängerung und die betrieblichen Kosten durch die Verlängerung der Betriebszeiten, stehen in keinem Verhältnis zu dem dadurch erwarteten zusätzlichen Verkehrsaufkommen (rund 800.000 Pax/a und 7.000 Fbw/a). Das jährliche Defizit des Flughafens würde sich mit den vorgesehenen Maßnahmen nochmals deutlich erhöhen.

Seit 2003 wurde ein durchschnittliches Defizit von 22,7 Mio. € ausgewiesen. In diesem Zeitraum beschäftigte die Flughafengesellschaft durchschnittlich 275 Mitarbeiter. Damit wurde von 2003 bis 2007 jeder Arbeitsplatz der Flughafengesellschaft durchschnittlich mit 82.701 € jährlich subventioniert.

Auffällig auch, die geringe Tiefe des Passagierterminals. Eine funktionale Lösung und wirtschaftlicher Betrieb der Passagier- und Gepäckabfertigung ist mit dieser geringen Tiefe nicht möglich und kann nur über ein höheres Flächenangebot (Baukosten) und vermehrten Personaleinsatz (Personalkosten) kompensiert werden.

## II. Mögliche Szenarien für die zukünftige Entwicklung des Flughafens Dortmund

In der nachfolgenden Diskussion sollen mögliche Alternativen zur bisherigen Entwicklung des Flughafens und zur vorgestellten Erweiterung beschrieben werden. Dabei sollen keine endgültigen Lösungen angeboten, sondern ausschließlich alternative Modelle zur vertiefenden Diskussion vorgestellt werden. Im Rahmen dieses Exposés, des beauftragten Umfangs und der verfügbaren Daten ist es nicht möglich abschließende gutachterliche Empfehlungen zu geben.

Bei allen Entwicklungsstrategien ist die Lage des Flughafens Dortmund innerhalb von Siedlungsflächen zu beachten. Diese Lage bietet einerseits Vorteile, schränkt aber gleichzeitig objektiv die Entwicklungspotenziale raumordnerisch ein und begrenzt die möglichen Betriebszeiten erheblich.

### 7. Liquidation

Die Liquidation des Flughafens Dortmund stellt, für eine Verkehrsinfrastruktur, keine reale Strategie dar. Es wird empfohlen, eine Liquidation nicht in Betracht zu ziehen. Bei einer Liquidation sind alle laufenden Verträge, mit vermutlich zum Teil langen Laufzeiten, mit den Fluggesellschaften und anderen Nutzern des Flughafens bei abnehmendem Verkehr zu erfüllen. Da die Betriebspflicht des Flughafens aufgehoben werden müsste, muss mit Klagen der Nutzer gegen diese Entwidmung gerechnet werden. Neben den bestehenden Verbindlichkeiten, muss mit weiteren Verbindlichkeiten und weiteren Kosten (Abbruch der Anlagen, Entsiegelung versiegelter Flächen, Beseitigung von Altlasten, etc.) gerechnet werden. Ob eine spätere Verwertung der Fläche für andere

Nutzungen die entstandenen Kosten kompensieren wird, kann berechtigt bezweifelt werden.

Ob allerdings der Flughafen weiter aufrechterhalten werden kann, wenn sich die Luftverkehrsströme und die –nachfrage wegen veränderter Marktbedingungen an anderen Standorten konzentrieren, oder wegen verschärfter Umweltbedingungen Stadtflughäfen nicht sinnvoll weiter betrieben werden können, könnte in einer Szenarioanalyse bewertet werden.

## **8. Insolvenz**

Die bisherigen, die derzeitigen und die zukünftig absehbaren Defizite des Flughafens Dortmund würden dann zur Insolvenz führen, wenn die Gesellschafter eine dauerhafte Nachschusspflicht verneinen und auch andere Maßnahmen – siehe nachfolgende Kapitel – nicht dazu führen ein betriebswirtschaftlich ausgeglichenes Ergebnis zu erwirtschaften. Eine Insolvenz als Handlungsalternative sollte nicht in Betracht gezogen werden.

## **9. Aufteilung in Grundbesitz- und Betriebsgesellschaft**

Eine Aufteilung des Flugplatzes in eine verschuldete Grundbesitz- und eine schuldenfreie Betriebsgesellschaft ändert nichts an dem grundsätzlichen strukturellen Defizit, den hohen betrieblichen Aufwendungen und dazu den im Verhältnis zu geringen Einnahmen durch unzureichende Entgelte. Selbst bei einer Betriebsgesellschaft der auch Pachten, Mieten, Konzessionen zufließen würden, wäre bei den vorliegenden Zahlen des Geschäftsberichts und einem unverändert hohen Anteil des LCC mit einem jährlichen Defizit im einstelligen Millionenbereich zu rechnen. Bei unveränderten Rahmenbedingungen müsste damit auch weiterhin ein Defizitausgleich erfolgen und gleichzeitig die Grundbesitzgesellschaft durch die Anteilseigner entschuldet werden.

Weiterhin würden durch die geplanten Ausbaumaßnahmen die Verbindlichkeiten aus Krediten beträchtlich zunehmen, ohne dass andererseits ein Rückfluss der Mittel aus Überschüssen aus dem Flugbetrieb zu erwarten wäre. Ein dauerhafter kostendeckender Flugbetrieb ist bei unverändert hohen Anteilen des LCC-Segments nicht zu erwarten.

## 10. Privatisierung

Vor einer Entscheidung zur Privatisierung sollte die grundsätzliche Frage beantwortet werden, ob der Verkäufer bereit ist im Fall der Insolvenz des privatisierten Flughafens nicht zu intervenieren, um den Flughafen wieder in öffentliches Eigentum zu überführen und den Betrieb sicher zu stellen. Dies bedeutet, dass die jetzigen Eigentümer eine mögliche Schließung des Flughafens und damit Einstellung des Flugbetriebs hinzunehmen bereit sein müssen.

Eine erfolgreiche Privatisierung – durch öffentliche Ausschreibung – setzt voraus, dass die zu verkaufende Flughafengesellschaft möglichst schuldenfrei ist und der für erforderlich erachtete und publizierte Ausbau genehmigt ist, sonst wird der zu erlösende Verkaufspreis dramatisch sinken.

Alternativ wäre ein Betreibermodell für einen definierten Zeitraum möglich. Nach der vereinbarten Betreiberzeit würde der Flughafen an den alten Eigentümer zurückfallen. Bei diesem Modell sollte der Bieter die geplanten Investitionen zum Ausbau des Flughafens und damit auch das Risiko des Scheiterns im Genehmigungsverfahren auf sich nehmen. Erfahrungsgemäß sind die privaten Investoren in der Regel nur bereit maximal 10% der absehbaren Investitionssumme für den Kauf aufzubringen und sich durch die öffentliche Hand Kredite durch Bürgschaften oder direkte Übernahme oder Absicherung der Verzinsung des gesamten Anlagekapitals (15% bis 25%) absichern zu lassen. Die bisherigen Schulden des

Unternehmens müssten die alten Gesellschafter übernehmen.

## 11. Kooperation mit anderen Flughäfen

Kooperationen mit benachbarten Flughäfen werden in der Regel dann erwogen, wenn Kapazitätsengpässe vorliegen und eine kurzfristige Beseitigung nicht möglich ist. Der Flughafen Dortmund weist aber keine Kapazitätsengpässe auf. Auch die etwa 80 km entfernten Flughäfen Münster / Osnabrück und Paderborn / Lippstadt weisen keine Kapazitätsengpässe auf. Der etwa 90 km entfernte Flughafen Düsseldorf weist zwar Kapazitätsengpässe auf, hat es bisher aber nicht verstanden eine Kooperation (z.B. im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt<sup>15</sup>) mit dem nur etwa 30 km entfernten Flugplatz Mönchengladbach herzustellen – der außerdem dem Flughafen Düsseldorf mehrheitlich gehört. Der Flughafen Düsseldorf hat ebenfalls Nachtflugbeschränkungen, so dass der angemeldete Bedarf der Luftverkehrsgesellschaften nach Nachtflügen am Flughafen Dortmund nicht durch den Flughafen Düsseldorf befriedigt werden kann. Hierzu bieten sich jedoch die beiden Flughäfen Münster / Osnabrück und Paderborn / Lippstadt an, die jeweils eine geringe Besiedlungsdichte in ihrem näheren Umfeld und den relevanten Lärmbereichen aufweisen.

Da alle drei Flughäfen - Münster / Osnabrück, Paderborn / Lippstadt und Dortmund – weitgehend gemeinsame Einzugsbereiche haben und weitgehend gemeinsame Destinationen – rund ums Mittelmeer – aufweisen, würde sich eine Kooperation zumindest im Bereich des Nachtflugbedarfs anbieten. Ob diese Kooperation realistisch ist und bei allen Flughäfen zur Einsparung von Investitionen und Verbesserung der betriebswirtschaftlichen Ergebnisse führen würde,

---

<sup>15</sup> Dieser Verkehr hat am Flughafen Düsseldorf einen Anteil von etwa 8%, dies entspricht etwa 18.000 Fbw/a.

bedarf einer eingehenden Beurteilung durch ein entsprechendes Gutachten.

## **12. Spezialisierung auf attraktive und einkommensstarke Verkehrssegmente**

Die bisherigen Geschäftsergebnisse des Flughafens Dortmund, aber auch anderer Flughäfen in Deutschland, belegen, dass ein Flughafen dessen Flugbetrieb durch LCC dominiert wird, dauerhaft negative Betriebsergebnisse aufweist und aufweisen wird. Unzweifelhaft führt jedes Verkehrsaufkommen auch zu Beschäftigungsverhältnissen. Während die Luftverkehrswirtschaft diese Arbeitsplätze als Erfolg beschreibt, sind die Beschäftigungsverhältnisse im LCC-Segment mit Fragezeichen zu versehen. Überwiegend handelt es sich um Niedriglohn-Jobs oder geringe Beschäftigungsverhältnisse, deren Inhaber dazu noch äußerst flexibel auch zu ungewöhnlichen Zeiten zur Verfügung stehen müssen. Es erscheint deshalb angebracht für den Flughafen Dortmund darüber nachzudenken, ob eine Konzentration auf bestimmte Verkehrssegmente ohne Nachtflugbedarf zu besseren betriebswirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Ergebnissen führt. Verkehr der Nachtflugbedarf generiert bzw. erforderlich macht sollte aus folgenden Gründen nicht in Betracht gezogen werden:

- Räumliche Lage des Flughafens innerhalb von bestehenden Siedlungsbereichen (der Flughafen ist als Stadtflughafen zu bezeichnen).
- Hohe Betriebskosten bei geringen Betriebseinnahmen aus dem dominierenden Verkehrssegment.
- Zunehmende Verlärmung der den Flughafen umgebenden Besiedlungen, mit den Folgen möglicher Gesundheitsbeeinträchtigungen (siehe Gesundheitsstudie am Flughafen Köln/Bonn).

- Ungewöhnlich hohe Aufwendungen des Flughafens für passive Schallschutzmaßnahmen in der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone nach FluglärmG, bedingt durch seine innerstädtische Lage. Diese Summe wäre im Ausbaufall und bei Aufweichung der Nachtflugbeschränkungen zu der Investitionssumme hinzuzurechnen.

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Anmerkungen wäre zu prüfen, ob der Flughafen Dortmund den Low-Cost-Carrier Verkehr zurückdrängen und nur noch auf hochpreisige oder auf premium Verkehrsegmente, welche dazu mit einem Nachtflugverbot ohne Ausnahmen von 22.00 bis 6 Uhr auskommen können<sup>16</sup> setzen sollte. Hierzu bieten sich an:

- im Bereich individueller Reiseverkehr / Allgemeine Luftfahrt das Geschäftsmodell „fractional Leasing“.
- Taxiverkehr.
- Tramp- und Anforderungsverkehr.
- Hochpreisiger Kurz-, Mittelstrecken- und Linien-/ Geschäftsreiseverkehr mit STOL-Aircrafts<sup>17</sup>.

Da seitens der Kammern und berufsständischer Verbände die regionalökonomische Bedeutung von Flugplätzen sowie deren Ausbau immer und an jedem Standort grundsätzlich begrüßt wird, sollte überlegt werden, diese als Gesellschafter – nicht nur durch Aufsichtsratsmandate - am Flughafen zu beteiligen, um die angeführten regionalökonomische Effekte zu verstärken und die betriebswirtschaftlichen Ergebnisse zu verbessern.

Eine Studie zur Marktanalyse könnte dazu beitragen die Kammern oder berufsständischen Verbände zu motivieren die Entwicklung von Luftverkehrssegmenten die besonders nah an den Betrieben und deren Bedürfnissen der Nutzer (Betrie-

<sup>16</sup> Ausgenommen die Polizeihubschrauberstaffel.

<sup>17</sup> STOL-Aircrafts (z.B. A318) haben folgende Vorteile: kurze Landestrecken, kurze Startstrecken, steiler Anflugwinkel (bis 6 Grad) und steile Abfluggradienten.

be, Manager) operieren zu unterstützen. Der prognostizierte LCC Verkehr und dessen hoher Anteil am Verkehrsaufkommen des Flughafens Dortmund dient mit Sicherheit nicht den regionalökonomischen Effekten, die bei einem Flughafen unterstellt werden. Im Fall der Verkehrsprognose des Gutachters ARC muss für den Flughafen Dortmund eher damit gerechnet werden, dass durch das prognostizierte Verkehrsaufkommen Kaufkraftabflüsse und nicht Kaufkraftzuflüsse eintreten werden. Die Ausrichtung des Flughafens auf bestimmte und kundennahe Verkehrssegmente könnte diese negative Entwicklung umdrehen.

### **13. Bildung eines Flughafensystems mit den Flughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt**

Die drei Flughäfen Dortmund, Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt liegen jeweils etwa 80 km voneinander entfernt. Die drei Einzugsbereiche (innere und äußere) überschneiden sich, sodass festgestellt werden kann, dass von den drei Flughäfen nicht nur gleiche Ziele (bis auf einige Spezialmärkte) bedient werden, sondern auch identische Einzugsbereiche vorhanden sind; sie also einen gemeinsamen Raum bedienen. Die Bedienung eines gemeinsamen Raums ist eine Voraussetzung dafür, eine Genehmigung der EU zur Einrichtung eines Flughafensystems zu erhalten. Innerhalb eines Flughafensystems ist es möglich, die Verkehre diskriminierungsfrei aufzuteilen und mit den drei Flughäfen einen Luftverkehrsknoten in Konkurrenz / Ergänzung zu Frankfurt, München und Amsterdam zu entwickeln. Die Kapazitäten der drei Flughäfen betragen etwa 400.000 bis 500.000 jährliche Flugbewegungen und 30 bis 45 Mio. Pax/a. Es könnten folgende Verkehrsaufteilungen angedacht werden:

- Interkontinental Verkehr und Fracht in Münster / Osnabrück, ohne Nachtflugbeschränkungen,

- Europaverkehre in Paderborn/Lippstadt,
- Kurzstrecken-, Business- und Spezialverkehre Dortmund, mit Nachtflugbeschränkungen von 22 bis 6 Uhr.

In der ersten Phase werden die Umsteigebeziehungen zwischen den Flughäfen über einen regelmäßigen Busshuttle-Verkehr sichergestellt, in der zweiten Ausbauphase werden die Flughäfen untereinander im Pendelverkehr durch eine Magnetbahn (auch Beispiel einer Hochtechnologie) verbunden und so die Attraktivität des neuen Knotens gesteigert. Über die Magnetbahn könnte auch die Anbindung an den ICE-Verkehr erreicht werden. Als Umsteigeknoten über die Magnetbahn mit dem ICE-Verkehr bietet sich Hamm an.

Die Umsteigezeiten mit dem Busshuttle innerhalb des Flughafensystems können mit dem funktionierenden Flughafensystem in London verglichen werden (1,5 bis 2,5 Stunden<sup>18</sup>). Die Umsteigezeit auf den jeweiligen Flughäfen können segmentspezifisch angeboten werden. Durch den Einsatz einer Magnetbahn könnten die kürzest möglichen Umsteigezeiten zwischen den Flughäfen auf 60 Minuten reduziert werden.

Eine vertiefende Studie über Marktpotenziale und Perspektiven eines weiteren Luftverkehrsknotens in Deutschland wird empfohlen.

---

<sup>18</sup> Die durchschnittliche Umsteigezeit je Umsteigepassagier beträgt am Flughafen Frankfurt 2 Stunden und 5 Minuten.

### **III. Zusammenfassende Empfehlung**

#### **14. Konklusion**

##### **14.1 Steigendes Verkehrsaufkommen vergrößert das negative betriebswirtschaftliche Ergebnis des Flughafens Dortmund**

Insgesamt kann festgehalten werden, dass alle bisherigen Ausbauten des Flughafens Dortmund für den Flughafen und seine Anteilseigner keine positiven Effekte hervorgebracht haben. Die Zunahme des Verkehrsaufkommens war mit wachsenden betriebswirtschaftlichen Defiziten verbunden. Gleichzeitig wurde ein guter Koeffizient zwischen Verkehrsaufkommen und direkten Beschäftigungsverhältnissen binnen kürzester Zeit von einer Spitzenposition in Deutschland (mit einem positiven betriebswirtschaftlichen Ergebnis. Einfacher formuliert: mit Gewinn) auf einen hinteren Platz verdrängt. Bei einem, wie prognostiziert, weiter dominierenden LCC-Verkehr wird sich diese negative Entwicklung fortsetzen und keine wesentlichen Beschäftigungseffekte mehr, trotz steigenden Verkehrsaufkommens, auslösen.

##### **14.2 Die geplanten Ausbaurkosten können mit dem prognostizierten Verkehrsaufkommen nicht refinanziert werden**

Zu fragen ist auch, ob ein Ausbau der Flughafeninfrastruktur betriebswirtschaftlich vertretbar ist. Der Prognosegutachter geht von einem Nachtfluganteil von etwa 8% des Bewegungsaufkommens aus. Für den Nachtflugbetrieb sind die angeführten Investitionen (bspw. Pistenverlängerung) nicht erforderlich. Werden die 8% Nachtfluganteil von den prognostizierten 64.750 Fbw/a abgezogen, soll eine Investition von 130 Mio. € durch gerade Mal am Tage 2.200 zusätzliche jährliche Bewegungen amortisiert werden (Differenz zwi-

schen dem Planungsnullfall und dem Tagesaufkommen des Planfalls),<sup>19</sup>.

### 14.3 Ein Stadtflughafen sollte seine Grenzen kennen

In Bezug auf die Verlängerung der Start- und Landebahn ist zuerst darauf hinzuweisen, dass der Flughafen Dortmund ein Stadtflughafen ist, der von dichter Bebauung, mit entsprechender wohnortnaher Versorgungsinfrastruktur<sup>20</sup>, umgeben ist. Weiterhin ist daran zu erinnern, dass vorgeschlagene und um 300 m nach innen versetzte Landeswellen eine Anhebung der Überflughöhe um 15 m bewirken. Diese Anhebung der Überflughöhe mag zwar rechnerisch wenige zehntel Dezibel bewirken, ist aber für den Betroffenen nicht wahrnehmbar. Für den laufenden und den prognostizierten Flugbetrieb des Mittelstreckenverkehrs (bis 3.500 km) kann eine Verlängerung der Piste mit öffentlicher Daseinsvorsorge nicht begründet werden. Alle vorgebrachten Argumente für eine Pistenverlängerung sind ausschließlich privatwirtschaftliche Belange der Luftverkehrsgesellschaften.

### 14.4 Die Kosten des Nachtflugbetriebs sprechen gegen eine Erweiterung der Betriebszeiten

Der Nachtflugbetrieb wird durch die erforderlichen hohen Personalaufwendungen, bei relativ geringem Verkehrsaufkommen, immer unwirtschaftlich sein. Die Unwirtschaftlichkeit des Nachtflugbetriebs wird weiter potenziert durch die Regelungen des FluglärmG. Für den Flughafen Dortmund werden, aufgrund dieses Gesetzes bei einem Ausbau, voraussichtlich mehr als 94 Mio. € Kosten für den passiven Schallschutz, zusätzlich zu den Ausbaurkosten, erforderlich. Damit wird deutlich, dass ein Nachtflugbetrieb im vorgesehe-

---

<sup>19</sup> Dies würde bedeuten, dass in einem Zeitraum von acht Jahren jede dieser Flugbewegung netto 7.400 € Einnahmen erbringen müsste.

<sup>20</sup> Kinderhorte, Kindergärten, Schulen, Senioreneinrichtungen.

nen Umfang wirtschaftlich unsinnig ist; außerdem zu möglichen gesundheitlichen Schäden bei den betroffenen Flughafennachbarn führen kann. Statt der Ausweitung des Nachtflugbetriebs sollte untersucht werden, wie die heute geltenden Verspätungsregelungen so gestaltet werden können, dass nach 22 Uhr kein Flugzeug mehr landet. Ein Nachtflugbetrieb am Flughafen Dortmund kann mit einem öffentlichen Bedarf nicht begründet werden. Alle vorgebrachten Argumente für einen Nachtflugbedarf dienen ausschließlich den privatwirtschaftlichen Belangen der Luftverkehrsgesellschaften.

#### 14.5 Statt quantitativem Wachstum ist qualitatives Wachstum das Gebot der Stunde für den Flughafen Dortmund

Das in der Luftverkehrswirtschaft immer wieder anzutreffende Prinzip, dass nur quantitatives Wachstum die Zukunft des Flughafens sicherstelle, wurde schon in den vergangenen Jahren am Beispiel des Flughafens Dortmund ad absurdum geführt. Wenn quantitatives Wachstum mit immer höherer Verschuldung einhergeht, ist das Ende absehbar und für alle Beteiligten ernüchternd. Eine beständige Subventionierung von Arbeitsplätzen in dem sonst hochprofitablen Marktsegment Luftverkehr, kann wirtschaftlich und politisch dauerhaft nicht begründet werden.

#### 14.6 Mögliche aber bisher nicht untersuchte Modelle können einen Weg in eine positive betriebswirtschaftliche Zukunft des Flughafens Dortmund aufzeigen

Unter der Maßgabe, dass die Luftverkehrsinfrastruktur Bestandteil eines intermodalen Verkehrssystems ist, sollte geprüft werden, in welchen Marktsegmenten der Flughafen Dortmund eine wirtschaftliche Zukunft hat. Eine Zukunft die, unter Berücksichtigung der das Flughafengelände umgebenden Besiedlung, auch von den Flughafennachbarn akzeptiert werden kann. Verschiedene mögliche Modelle (Kooperation,

Spezialisierung oder Flughafensystem) sind möglich und sollten aber durch entsprechende Studien auf ihre Plausibilität und Machbarkeit unter dem Gesichtspunkt des qualitativen Wachstums untersucht werden. Eine Aufteilung in eine Grundbesitz- und Betriebsgesellschaft oder eine Privatisierung werden keine dauerhafte Konfliktlösung, keine betriebswirtschaftliche Erholung und keine volkswirtschaftlich positive Entwicklung bewirken.

- 14.7 Der beabsichtigte Ausbau des Flughafens wird nicht mit öffentlichem Bedarf sondern ausschließlich mit privatwirtschaftlichen Interessen der Luftverkehrslinien begründet

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Flughafengesellschaft mit den vorgelegten Gutachten und Unterlagen keinen Nachweis des öffentlichen Bedarfs für den Ausbau oder die Veränderungen der bestehenden Nachtflugregelungen vorgelegt hat. Die gelieferten Begründungen sind ausschließlich privatwirtschaftliche Gründe der Luftverkehrsgesellschaften. Der öffentliche Bedarf des Luftverkehrs in Dortmund und im Einzugsbereich des Flughafens Dortmund kann mit den bestehenden Anlagen und Betriebsregelungen gedeckt werden. Die vorgeschlagenen Investitionen dienen nicht dem öffentlichen Bedarf, erhöhen aber die betriebswirtschaftlichen Defizite des Flughafens und zementieren damit einen dauerhaften Defizitenausgleich der Gesellschafter.



(Dieter Faulenbach da Costa)

## Quellenverzeichnis

- [1] ADU Colonge Institut für Immissionsschutz GmbH, Prognose über die Lärmimmissionen aus dem Flugverkehr des Flughafens Dortmund im Jahr 2020 für verschiedene Szenarien (Prognose-Nullfall, Prognose-Ausbaufall, Köln, 08.06.2007.
- [2] Airport Research Center GmbH, Desel Consulting, Luftverkehrsprognose für den Flughafen Lübeck – Bedarf an der Durchführung von Flugbewegungen während der Nachtzeit, Aachen, Juli 2007.
- [3] Bundesgesetzblatt Jahrgang 2007 Teil I Nr. 56, Bekanntmachung der Neufassung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm, vom 31.Oktober 2007, Bonn, 09.01.2007.
- [4] Desel Consulting, Airport Research Center GmbH, Der besondere Bedarf für eine Ausweitung der Flugbetriebszeit und die Durchführung von Flugbewegungen während der Nachtzeit am Flughafen Dortmund, Niedernhausen/Aachen, März 2008.
- [5] Desel Consulting, Airport Research Center GmbH, Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Dortmund bis zum Jahr 2020, Niedernhausen/Aachen, März 2008.
- [6] Desel Consulting, Prognose der Flugbewegungszahlen auf dem Verkehrslandeplatz Frankfurt-Egelsbach (EDEF= für das Jahr 2023, Niedernhausen, Mai 2008.
- [7] DFS, Deutsche Flugsicherung GmbH, Bundesminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen: Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen Nachrichten für Luftfahrer Teil I NfL I 328/01, Offenbach, 29.11.2001.
- [8] Dortmund Airport, Geschäftsbericht 2007.
- [9] Google Earth.

- [10] Planungsbüro Drecker, Erweiterung des Flughafens Dortmund - Vorstudie zur Umweltverträglichkeitsstudie, Bottrop, April 2008. (Bezugstemperatur S. 168).
  
- [11] Project: airport GmbH, Dr. Leßmann Planungsgruppe, Verlängerung der S/L-Bahn auf 2.800 m, Stuttgart.
  
- [12] <http://www.dortmund-airport.de/geschaeftsbericht0.html?&L=0>.
  
- [13] Boeing Commercial Airplanes, 737 Airplane Characteristics for Airport Planning, October 2005.