

Presse-Information

Seite
1/3

Dortmund Airport kritisiert Studie zu Regionalflughäfen - Betreiber und Gesellschafter handeln verantwortungsbewusst

Dortmund, 19. August 2020. Am heutigen Mittwoch wurde die Studie „**Regionalflughäfen – Ökonomisch und klimapolitisch unverantwortliche Subventionen**“ vom Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) und dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) vorgestellt. Sieben von 14 Regionalflughäfen wird in der Studie die „rote Karte“ gezeigt, da sie von staatlichen Subventionen abhängig seien, rückläufige Fluggastzahlen hätten und keinen Beitrag zur Konnektivität leisten. Der Dortmunder Flughafen bekam als einer von fünf Flughäfen „nur“ die orangefarbene Karte. Die Verfasser bemängeln auch hier die Subventionen und den vermeintlich mangelnden Beitrag zur Konnektivität der Region. Kein Flughafen konnte danach in allen drei Kategorien punkten.

Flughafen-Geschäftsführer Udo Mager konstatiert in einer ersten Einschätzung, dass „die Ablehnung des dezentralen und polyzentrischen Flughafensystems die Arbeit und Argumentation der Verfasser bestimmt. Vor dem Hintergrund verwundern die Ergebnisse, besser gesagt die formulierten Meinungen der Studie nicht. Die Haltung des FÖS und des BUND ist bekannt und bereits im NGO-Luftverkehrskonzept aus dem Jahr 2015 – das von beiden Verfassern mitgetragen wurde – ähnlich beschrieben.“

„Allerdings müssten die Verfasser wegen verschiedener Mängel, Falschaussagen und der Ignoranz gegenüber bekannten Erkenntnissen die rote Karte erhalten“, so Mager weiter. Die verschiedenen Aussagen der Studie zur Konnektivität, Wirtschaftlichkeit und Klimawirkung – den drei Hauptkritikpunkten am Dortmunder Flughafen – werden deshalb nachfolgend genauer beleuchtet.

Konnektivität

Laut Aussage der Studie leistet der Dortmund Airport „keinen relevanten Beitrag zur Konnektivität“ der Region. Begründet wird dies zum einen mit der Nähe zum Flughafen Düsseldorf und zum anderen damit, dass „Regionalflughäfen wie (...) Dortmund fast nur von Urlaubs- und Freizeitflügen leben“ und diese Ziele sich mit den internationalen Verkehrsflughäfen decken.

Das letztgenannte Argument kann durch einen Blick auf den Flugplan schnell widerlegt werden. Der Dortmunder Flughafen hat mit einem Schwerpunkt auf Destinationen in Osteuropa ein Alleinstellungsmerkmal. Viele Ziele werden hauptsächlich von Reisenden genutzt, die Familien und Freunde besuchen oder geschäftlich unterwegs sind. Allein die Gruppe der familiär Reisenden machte 2019 einen Anteil von knapp 50 Prozent aus. Der Dortmund Airport hat sich mit seinen Destinationen als „Tor zum Osten“ etabliert. Laut EU-Kommission verfolgt der Flughafen damit ein anderes Geschäftsmodell als die Nachbarflughäfen. Sie bestätigt: „Keiner der benachbarten Flughäfen bietet diese Strecken so regelmäßig an wie der Flughafen Dortmund.“

Zur Konnektivität führt die EU-Kommission in zwei richtungsweisenden Entscheidungen aus den Jahren 2014 und 2019 explizit aus: „Die Betriebsbeihilfe [für den Dortmund Airport] leistet zudem einen Beitrag zur Anbindung der Region. Der Flughafen Dortmund liegt in der Metropolregion Rhein-Ruhr, die mit über 10 Millionen Einwohnern die größte Metropolregion Deutschlands ist und zu den dicht besiedeltesten Gebieten in Europa zählt.“ Und weiter: „Die Kommission stellt (...) fest, dass der Flughafen die Mobilität der EU-Bürger erhöht.“

Dortmund Airport **21**

Seite
2/3

Ferner wird in der Studie ausgeführt, dass nur in wenigen Fällen Regionalflughäfen als Ausweichgelegenheit zu benachbarten Großflughäfen gesehen werden können. Auch hier verkennen die Verfasser die Realität in Dortmund. Die EU-Kommission stellt fest: „Der Betrieb des Flughafens Dortmund [wirkt] der Überlastung des Flughafens Düsseldorf entgegen“. Darüber hinaus hat die Kommission die Beihilfen für den Dortmund Airport unter anderem genehmigt, weil dadurch „die Mobilität der Bürger der Union und die Anbindung des Gebiets erhöht, der Überlastung des Luftraums an einem großen Drehkreuz-Flughafen entgegenwirkt und die regionale Entwicklung erleichtert [werden].“

Die Zeitdauer zur Überwindung der Entfernungen vom Dortmund Airport zu benachbarten Flughäfen ist in der Studie ebenfalls nicht richtig dargestellt. Die EU-Kommission bestätigte bei der Genehmigung des Zukunftskonzeptes im vergangenen Jahr, dass die PKW-Reisezeit vom Dortmunder Flughafen zum Düsseldorfer Flughafen deutlich über einer Stunde liegt. In der Studie wird von 50 Minuten gesprochen, ohne eine genaue Berechnung zugrunde zu legen bzw. die vorhandenen und weiter absehbaren Verkehrsverhältnisse einzubeziehen. Das gilt im übrigen auch für die Erreichbarkeit der Flughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt und wird durch ein Gutachten der Bergischen Universität Wuppertal aus dem Jahr 2017 bestätigt.

Wirtschaftlichkeit

In der Studie werden nur die Jahresergebnisse der Flughäfen bis 2018 vorgestellt, obwohl gleichzeitig ganz aktuelle Aspekte wie die Corona-Pandemie einfließen und auch die Passagierzahlen bis 2019 betrachtet werden. „Dies ist bemerkenswert, denn von 2018 auf 2019 konnten wir unser Jahresergebnis um 3,8 Mio. Euro auf minus 10,36 Mio. Euro verbessern“, so Mager. Auch das wird ausgeblendet.

„Aber auch diese Zahl allein ist nicht aussagekräftig. Die regionalwirtschaftlichen Effekte des Flughafens übersteigen diesen Betrag um ein Vielfaches“, so Mager weiter. Eine neue Studie der Universität Münster zu den regionalwirtschaftlichen Effekten des Dortmund Airport wird dem Aufsichtsrat und danach der Öffentlichkeit am 4. September vorgestellt. Auch ver.di erkennt in ihrem Luftverkehrskonzept: „Mit ihrer infrastrukturellen Bedeutung in diesen Regionen können sie [die Regionalflughäfen] für Kommunen, Landkreise und Bundesländer jenseits ihrer konkreten betriebswirtschaftlichen Ergebnisse einen wichtigen volkswirtschaftlichen Mehrwert erzielen.“ Arbeitsplatzeffekte und die Interessen der Beschäftigten der Regionalflughäfen scheinen für die Verfasser der Studie aber nicht von Belang zu sein.

Im Rahmen von Subventionen spricht die Studie auch das Thema Übernahme der Flugsicherungskosten an. „Der Bundesregierung wird „fundamentale Unkenntnis“ vorgeworfen. Allerdings scheint dieser Befund eher auf die Verfasser der Studie zuzutreffen“, so Mager. „Es wird nämlich behauptet, dass die DFS den großen Flughäfen ihre Kosten in Rechnung stellt. Das ist schlichtweg falsch. Die DFS stellt den Airlines ihre Kosten in Rechnung. Lediglich sechs Flughäfen in Deutschland – darunter auch Dortmund, zahlen die Kosten für die Flugsicherung selbst. Im Falle des Dortmund Airport sind das Zusatzbelastungen von 1,6 Mio. Euro pro Jahr. Bei der Übernahme diese Kosten würde es sich deshalb nicht um Subventionen handeln. Im Gegenteil - Ein Wettbewerbsnachteil gegenüber den 16 anderen Flughäfen würde ausgeräumt.“

Klimawirkung

Und schließlich werden die Beiträge der Flughäfen zur CO₂-Reduzierung ignoriert. Die gemeinsame Zielsetzung der Flughäfen in Deutschland ist es, die CO₂-Emissionen bis 2050 auf null herunterzufahren. Der Dortmund Airport ist auf dem Weg dorthin bereits überdurchschnittlich weit: „Wir haben die in unserem Einfluss liegenden CO₂-Emissionen bezogen auf 2010 bereits um 85 Prozent gesenkt“, stellt Mager fest.

Dortmund Airport **21**

Seite
3/3

An der Darstellung der Klimawirkung der Flughäfen in der Studie ist zu kritisieren, dass Grundlage für die Berechnungen in der Studie die Flugrouten waren und nicht die CO₂-Emissionen aufgeführt werden, die die Flughäfen selbst zu verantworten haben. Darüber hinaus werden keine Vergleichszahlen genannt, sodass der Luftverkehr als Klimasünder dargestellt wird, ohne zu erwähnen, dass der Anteil des globalen Luftverkehrs an der weltweiten energiebedingten CO₂-Emission aktuell nur 2,8 Prozent beträgt. „Nichts desto trotz sind sich die Verkehrsflughäfen in Deutschland ihrer Verantwortung bewusst, die ambitionierten Klimaziele und die konsequente Umsetzung von Maßnahmen zur Erreichung der Ziele zeigt dies“, so Udo Mager in seiner Funktion als Vorsitzender des Fachausschusses Umwelt der ADV.

Das abschließende Fazit von Udo Mager lautet: „Insgesamt wird deutlich, dass die Studie auf einfache Effekte abzielt und rein interessengeleitet ist. Sie lässt wichtige Aspekte, wie regionalwirtschaftliche Effekte, Arbeitsplätze und Anbindung von Regionen sowie die Bedeutung der Flughäfen zur Daseinsvorsorge außen vor und wartet dagegen mit zweifelhaften Behauptungen und Ungenauigkeiten auf. Der Eindruck dürfte nicht falsch sein, dass die schwierige wirtschaftliche Lage der von den Folgen der Pandemie besonders betroffenen Flughäfen genutzt werden soll, um deren Marktaustritt zu bewirken und im Vorfeld der Kommunalwahlen in Nordrhein-Westfalen damit sympathisierende Kräfte zu unterstützen. In die gleiche Richtung zielt die Klage des BUND NRW gegen den Landesentwicklungsplan NRW. Dies alles auf dem Rücken der Beschäftigten, die um ihre Arbeitsplätze und Existenzgrundlage bangen. Das ist zynisch und entlarvend zugleich.“

Für weitere Informationen:

Davina Ungruhe, davina.ungruhe@dortmund-airport.de, Tel.: 0231 9213-518,
www.dortmund-airport.de/presse