

Flughafen Dortmund, Antrag auf Änderung der Betriebszeit

**Der besondere Bedarf für eine Ausweitung
der Flugbetriebszeit und die Durchführung
von Flugbewegungen
zwischen 22:00 und 23:30 Uhr**

Gutachterliche Stellungnahme

Im Auftrag

der Flughafen Dortmund GmbH

44319 Dortmund

DESEL CONSULTING

Germanenweg 23

65527 Niedernhausen

Telefon: 06127 – 70 47 94

Mobil: 0172 – 66 026 74

e-mail: Desel-Consulting@gmx.de

Niedernhausen, 16. Mai 2011

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung und Genehmigungsantrag
2. Zusammenfassung der Ergebnisse des Grundgutachtens [2] incl. Stellungnahme vom 12. November 2010 [3]
 - 2.1 Hub-Feeder-Verkehr
 - 2.2 Point-to-Point-Verkehr / Touristischer Verkehr
 - 2.3 Verspätungen
 - 2.4 Ergebnis
3. Der besondere Bedarf für die Durchführung von Flugbewegungen in der Zeit zwischen 22.00 bis 22.30/23:00 Uhr (allgemeine Betriebszeit) und 23.00/23.30 Uhr (Verspätungsregelung)
 - 3.1 Hub-Feeder Verkehr
 - 3.2 Point-to-Point-Verkehr / Touristischer Verkehr
 - 3.3 Nicht in Dortmund beheimatete bzw. übernachtende Flugzeuge
 - 3.4 Homebase – Klausel
 - 3.5 Verspätungen
4. Zusammenfassung

Quellenverzeichnis

1. Einleitung und Genehmigungsantrag

Die Flughafen Dortmund GmbH beabsichtigt, die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens durch eine Erweiterung der Betriebszeiten des Verkehrsflughafens Dortmund zu sichern und damit dem Flughafen neue Entwicklungsperspektiven zu bieten. Hierzu hat die Flughafen Dortmund GmbH beantragt, die luftrechtliche Genehmigung für den Verkehrsflughafen Dortmund dahingehend zu ändern, dass Flugbetrieb im allgemeinen Verkehr auch zwischen 22:00 und 22:30 Uhr und für auf dem Verkehrsflughafen Dortmund stationierte oder auf dem Verkehrsflughafen Dortmund über Nacht verbleibende Luftfahrzeuge zwischen 22:00 und 23:00 Uhr (Ortszeit) zulässig ist. Verspätete Flüge sollen bis 23:00 Uhr (allgemeiner Verkehr, Starts und Landungen) bzw. 23.30 Uhr (in Dortmund stationierte oder über Nacht verbleibende Luftfahrzeuge, nur Landungen) zulässig sein.

Die Flughafen Dortmund GmbH hat zum Nachweis des Bedarfes für den Flugbetrieb zu diesen Zeiten die „Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Dortmund bis zum Jahr 2025“, Airport Research Center GmbH / Desel Consulting [1], sowie das Gutachten „Der besondere Bedarf für eine Ausweitung der Flugbetriebszeit und die Durchführung von Flugbewegungen zwischen 22:00 und 24:00 Uhr am Flughafen Dortmund“, Airport Research Center GmbH / Desel Consulting [2] vorgelegt.

Dem Änderungsantrag ist auch eine „Stellungnahme zu den zur Abstimmung anstehenden veränderten Betriebszeitenregelungen am Flughafen Dortmund“, Desel Consulting, vom 12. November 2010, beigefügt. Diese Unterlage war Grundlage für die Entscheidung der Gesellschafterin der Flughafen Dortmund GmbH, der Stadt Dortmund, über die Notwendigkeit und das Ausmaß einer für den Flughafen Dortmund erforderlichen Betriebszeiterweiterung.

Im Folgenden wird, über die gutachterliche Stellungnahme vom 12. November 2010 hinaus, unter Berücksichtigung der „Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Dortmund bis zum Jahr 2025“, Februar 2010, [1] und der Untersuchung „Der besondere Bedarf für eine Ausweitung der Flugbetriebszeit und die Durchführung von Flugbewegung zwischen 22:00 und 24:00 Uhr am Flughafen Dortmund“, Februar 2010, [2] aufgezeigt, ob die beantragte Betriebszeitenregelung notwendig und geeignet ist, die an den Verkehrsflughafen Dortmund herangetragene Verkehrsnachfrage zu befriedigen und die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsflughafens Dortmund zu sichern.

2. Zusammenfassung der Ergebnisse des Grundgutachtens [2] incl. Stellungnahme vom 12. November 2010 [3]

2.1 Hub-Feeder-Verkehr

Eine nachfragegerechte Angebotsqualität und –breite für den Hub-Feeder-Verkehr lässt sich am Flughafen Dortmund nur über die Anbindung an Hubs / Drehkreuze erreichen. Die bestehenden Direktverbindungen binden Flüge am abendlichen Tagesrand nicht in die Knoten der Hubflughäfen ein.

Die Anbindung des Flughafens Dortmund an die Hubflughäfen ist durch die Zeitenlage der Verkehrsknoten an den deutschen und europäischen Hubflughäfen vorgegeben. Die bestehende Flugbetriebszeitenregelung des Verkehrsflughafens Dortmund entspricht deshalb nicht den Anforderungen, die von der zeitlichen Struktur der Hubs für den klassischen Linienverkehr wie München, Paris, Zürich oder Amsterdam und der Palma de Mallorca (PMI) - Drehkreuzstruktur (Air Berlin) vorgegeben werden.

Damit Reisende aus dem letzten Verkehrsknoten einer vor allem für den Europaverkehr wichtigen Drehscheibe eines Netzwerkcarriers noch nach Dortmund zurückkehren können, benötigen Abbringerflüge aus dem Hub Ankunftszeiten in Dortmund in der Stunde von 22.00 bis 23.00 Uhr. Das betrifft unmittelbar die abendliche Abbringung, mittelbar aber auch die morgendliche Zubringung: Wenn hierfür die späten Abbringer fehlen, die in Dortmund „übernachten“, kann am Morgen eine nachfragegerechte Frühverbindung – und damit eine Einbindung in das europäische und interkontinentale Streckennetz – nicht dargestellt werden. Weil das erforderliche abendliche Zeitfenster zum Beispiel für Flüge ab München bisher nicht gegeben war, wurden die Hub-Flüge von Lufthansa mit dem Winterflugplan 2008/2009 eingestellt. Dadurch entfiel die Einbindung Dortmunds in das Netz der europäischen und interkontinentalen Strecken. Für den Originärverkehr wird die Einstellung des Lufthansa Angebotes nach München zwar durch die Bedienung dieser Strecke durch Germanwings kompensiert, das Umsteigerpotenzial dagegen zu europäischen und interkontinentalen Destinationen muss sich andere Wege suchen.

Um die Nachfrage aus dem PMI Abenddrehkreuz von Air Berlin – Mallorca ist das nachfragestärkste Streckenziel – bedienen zu können sind ebenfalls Abflüge in PMI nötig, die zu Ankünften in Dortmund nach 22.00 Uhr führen.

Die Sicherstellung der Anschlüsse nach Dortmund aus einem europäischen Verkehrsknoten eines Netzwerkcarriers und der Drehscheibe Palma de Mallorca von Air Berlin erfordert somit zwingend eine Flugbetriebszeit von mindestens 6.00 bis 23.00 Uhr.

Die fehlende Anbindung zu interkontinentalen, aber auch nicht direkt bedienten europäischen Zielen durch die Nutzung deutscher und europäischer Hubs ist für die Region Dortmund ein deutlicher Standortnachteil.

2.2 Point-to-Point-Verkehr / Touristischer Verkehr

Die Fluggesellschaften des sonstigen Linienverkehrs – hier insbesondere EasyJet und Germanwings können derzeit ihre im Netzdurchschnitt angestrebten und auf den anderen Basen realisierten Flugplanstrukturen mit Flugzeugnutzungen von 12 bis 14 Blockstunden pro Tag in Dortmund nicht darstellen.

Maßgebend für diese Struktur ist die Ausrichtung der morgendlichen Abflugzeiten bei EasyJet und Germanwings an den von Geschäftsreisenden bevorzugten Zeitenlagen ab 6.30 bis nach 7.00 Uhr. Bei etwa 16 bis 16,5 Stunden täglicher Umlaufzeit der Flugzeuge von EasyJet und Germanwings an deren Basen ergibt sich daraus ein Bedarf für Landungen auch nach 22.00 Uhr bis 23.00 Uhr in Dortmund.

Im touristischen Verkehr ist ebenfalls eine Ausweitung der derzeitigen Flugbetriebszeiten unabweisbar. Der Grund hierfür liegt darin, dass die im touristischen Verkehr operierenden Luftverkehrsgesellschaften ihrer Planung Gesamt-Umlaufzeiten von 17 Stunden zugrundelegen und hiervon die Stationierung von Fluggerät auf einem Verkehrsflughafen abhängig machen. Diese Forderung der Luftverkehrsgesellschaften beruht auf folgenden Umständen:

Die Kapazitäten im Pauschalflugverkehr, also die Flugangebote der Touristik Airlines müssen mit dem Verkehrstagekonzept der Reiseveranstalter synchronisiert werden. Sie müssen den Veranstaltern entsprechend große Flugkontingente zu nachfragegerechten Preisen, zu den geforderten Zeitenlagen, Frequenzen und Abflugorten anbieten können. Angesichts des Preisdrucks bei touristischen Dienstleistungen ist dies nur bei einer entsprechend hohen Auslastung und hohen Nutzung der Flugzeuge möglich. Diese Nachfrage der Veranstalter können die Airlines nur mit *Mehrfachflügen* bzw. *Kombinationen aus einem langen Umlauf und einem weiteren kurzen Umlauf* abdecken. Die logistischen Anforderungen der Veranstalter in den Zielgebieten, die Notwendigkeit der hohen Flugzeugauslastung und -nutzung, die Streckenlängen zu den bevorzugten Urlaubsgebieten sowie das Reiseverhalten der Kunden

sind in ihrer Kombination die Ursache dafür, dass diese Flüge nur im Rahmen von Gesamtumlaufzeiten von 17 Stunden abgewickelt werden können.

Eine planbare Flugbetriebszeit von 6.00 bis 23.00 Uhr gibt den touristischen Fluggesellschaften in Dortmund die von ihnen nachgefragten und zugleich vorausgesetzten Gestaltungsmöglichkeiten zur Anpassung der Touristik - Rotationen an die Erfordernisse der touristischen Logistikkette (Veranstalter - Nachfrage) und schafft damit die Voraussetzungen für die Realisierung des prognostizierten Luftverkehrsaufkommens auf dem Verkehrsflughafen Dortmund.

2.3 Verspätungen

Verspätungen planmäßiger Flugbewegungen im Luftverkehr sind Sonderereignisse und keine planmäßigen Flugbewegungen. Auf diese muss flexibel reagiert werden können. Ohne die Möglichkeit einer solchen flexiblen Reaktion ist Flugverkehr auf einem Verkehrsflughafen nicht durchführbar, da die Festlegung zeitlicher Grenzen für die Abwicklung des Flugverkehrs dem Verkehrsbedürfnis und der Sicherung des Flugplans folgend, auch die Zulassung der Abfertigung verspäteter Flüge bedingt.

Eine Neuregelung der Flugbetriebszeit bis 22:30 / 23.00 Uhr bedarf deshalb einer entsprechenden Ergänzung durch eine Verspätungsregelung.

Die gegenwärtige Flugbetriebszeit nebst Verspätungsregelung gestattet es den Fluggesellschaften nicht, die Nachfrage nach Flugbewegungen auf dem Verkehrsflughafen Dortmund angemessen zu befriedigen; die erforderliche Flugzeug- und Crewproduktivität kann nicht erreicht werden. Eine bessere Marktausschöpfung durch die Durchführung von Tagesrandverbindungen scheidet aus, Stationierungen von Fluggerät auf dem Verkehrsflughafen Dortmund bleiben die Ausnahme.

Trotz der Attraktivität und der Notwendigkeiten des Luftverkehrsmarktes Dortmund und des stabilen Wachstums der gesamten (Flughafen – unabhängigen) Luftverkehrsnachfrage des Raumes steht zu befürchten, dass der Flughafen bei Weiterbestehen der 22.00 Uhr - Grenze auch die zwei derzeit noch in Dortmund übernachtenden Flugzeuge von EasyJet und Germanwings verlieren würde.

2.4 Ergebnis

Bei den jetzigen Betriebszeiten bzw. unter Berücksichtigung des Status-quo-Szenarios 2025 ist das Verkehrsaufkommen des Flughafens Dortmund extrem abhängig von Einzelentscheidungen der Luftverkehrsgesellschaften; die Betriebszeiten gestatten es nicht, durch das gegenwärtige Angebot an Flugbewegungen auf dem Verkehrsflughafen Dortmund das bei weitem übersteigende Nachfragepotenzial zu befriedigen. Die Beibehaltung der gegenwärtigen Betriebszeiten am Verkehrsflughafen Dortmund bliebe dann auf Dauer mit der erhöhten Gefahr des Mark Austrittes von Fluggesellschaften verbunden.

Diese Kernaussagen des Grundgutachtens [2] besitzen auch für die nunmehr beantragten Betriebszeiten bis 22:30 / 23:00 Uhr mit den Verspätungsregelungen bis 23:00 / 23:30 Uhr vollinhaltlich Gültigkeit.

3. Der besondere Bedarf für die Durchführung von Flugbewegungen in der Zeit zwischen 22.00 bis 22.30/23:00 Uhr (allgemeine Betriebszeit) und 23.00 /23.30 Uhr (Verspätungsregelung)

3.1 Hub-Feeder Verkehr

Die beantragte Betriebszeitenregelung gestattet es sowohl den Fluggesellschaften, die Verbindungen in die Drehscheiben des Luftverkehrs aufzubauen, um Europa- und weltweite Umsteigeverbindungen insbesondere für Geschäftsreisende anzubieten, als auch Fluggesellschaften im touristischen Marktsegment aus dem wichtigen Abendknoten der Hubs noch den Flughafen Dortmund zu bedienen. Diese Spätankünfte bedürfen auf dem Flughafen Dortmund basierte und übernachtende Flugzeuge, die am nächsten Tag die Frühverbindung in den wichtigen ersten Knoten eines Hubs ermöglichen. Durch die vorgegebene zeitliche Lage der Knoten auf den Hubflughäfen ist die beantragte Homepage-Klausel unabdingbar. Dies wird im Folgenden an den beiden Beispielen einer München sowie einer Palma de Mallorca Verbindung aufgezeigt.

Die bisherige Anbindung an den Knoten München ist wegen der bisherigen frühen Schließungszeit des Flughafens Dortmund aufgegeben worden. Mit der beantragten Erweiterung der Betriebszeiten ist eine Anbindung aus dem Abendknoten München möglich mit den für den Wirtschaftsraum besonders wichtigen Umsteigeverbindungen von kontinentalen und interkontinentalen Destinationen. Schaut man sich im Vergleich die Abflugzeiten zu deutschen

Destinationen aus dem letzten Knoten in München an, so stellt man fest, dass diese zwischen 21.05 Uhr (nach Paderborn) und 21.40 Uhr (nach Düsseldorf) liegen. Dies führt zu planmäßigen Landungen am Zielflughafen zwischen 22.05 Uhr und 22.50 Uhr. Dieses wäre bei einer geänderten Betriebszeitenregelung auf dem Flughafen Dortmund als Bedienungsbild möglich.

Die PMI (Palma de Mallorca) - Drehkreuzstruktur der Air Berlin zieht zum Beispiel „Dreifachumläufe“ nach sich und erfordert frühe Abflüge und späte Rückkehrflüge an der Mehrzahl der deutschen Flughäfen. Bei einer Ausweitung der Flugbetriebszeit bis 23.00 Uhr und einer Verspätungstoleranz bis 23.30 Uhr für Landungen ist der aus dem Netzzusammenhang heraus gängige Dreifachumlauf auch in Dortmund darzustellen.

Bei der nunmehr beantragten Betriebszeitenregelung in Dortmund lässt sich - bei anzusetzenden Flugzeiten zum/vom Mallorca Drehkreuz von 2h 10/15 Minuten und Bodenzeiten in Mallorca und Dortmund von 45 Minuten - eine Umlaufzeit von 17 Stunden darstellen.

	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
1	DTM - PMI			PMI - DTM			DTM - PMI			PMI - DTM			DTM - PMI			PMI - DTM		

Dieser modellhaft entwickelte Rotationsplan spiegelt die Netzstruktur des Palma - Drehkreuzes wider und überschreitet nicht den Zeitrahmen der beantragten neuen Betriebszeit. Er ermöglicht Air Berlin eine Anpassung an die Erfordernisse einer effektiven Netzstruktur im Hub Feeder Verkehr und verschafft dem Dortmunder Flughafen Wettbewerbsfähigkeit im Streckennetz von Air Berlin.

In Ausnahmefällen kann es jedoch nach wie vor aus unvorhergesehenen Gründen auch zukünftig zu zusätzlichen Verspätungen und damit zu vereinzelt Ausweichlandungen für den Zeitraum 23:30 Uhr bis 24 Uhr kommen. Vor diesem Hintergrund ist die letztlich beantragte Betriebszeit bis 23:00 Uhr für beheimatete bzw. übernachtende Flugzeuge /Starts und Landungen) bzw. die Verspätungsregelung bis 23:30 Uhr (nur Landungen) als Minimum anzusehen.

3.2 Point-to-Point-Verkehr / Touristischer Verkehr

Die Entwicklung von Hybrid/Low Cost Angeboten am Dortmunder Flughafen bis zum Jahr 2025 stellt im Planfall eine – allerdings abgeschwächte – Fortsetzung der Entwicklung der vergangenen Jahre dar. Dies beruht nicht zuletzt auf der zunehmenden Preissensitivität der Reisenden und zwar sowohl der Geschäftsreisenden wie auch der Privatreisenden. Der An-

teil der Low Cost Flüge nimmt deshalb zu, gleichzeitig aber auch die Anzahl der in Dortmund übernachtenden Flugzeuge, da eine längere Betriebszeit in Verbindung mit den neuen Verspätungstoleranzen eine Angleichung der abendlichen Rückkehrzeiten an die im Netz der Dortmund anfliegenden Linienfluggesellschaften üblichen Zeitenlagen – also **bis 23.00 Uhr** – erlauben.

Die beantragte Änderung der Betriebszeit trägt den Erfordernissen einer effektiven Netzstruktur im Touristikverkehr Rechnung. Damit werden die notwendigen Mehrfachumläufe incl. einer Ausweitung der nachfrageseitig bevorzugten Direktverbindungen zu Urlaubszielen möglich. Sie führen zu Landungen von in Dortmund übernachtenden Flugzeugen in der Zeit von 22.30 bis 23.00 Uhr.

Eine planbare Flugbetriebszeit von bis zu 17 Stunden gibt den Touristik - Airlines in Dortmund die notwendigen Gestaltungsmöglichkeiten zur Anpassung der Touristik - Rotationen an die Erfordernisse der touristischen Logistikkette (Veranstalternachfrage). Beispielsweise wären dann nach einem Fuerteventura - Umlauf nicht nur Faro noch in eine Rotation einzubinden, sondern u.a. auch die südeuropäischen Urlaubsziele Korfu und Malaga sowie Monastir.

	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00
Neu	DTM - FUE				FUE - DTM				DTM - FAO				FAO - DTM				

Denkbarer Touristik Umlauf bei Ausweitung der Betriebszeit bis 23.00 Uhr

Mit den beantragten verlängerten Flugbetriebszeiten bis 23:00 Uhr können diese Carrier daher ihre im Netzzusammenhang zu realisierenden Umlaufzeiten auch in Dortmund darstellen. Die Rotationen kommen dann auf bis zu 17 Stunden Umlaufzeit.

Vereinzelte Flüge mit Nachtumläufen könnten durch die Begrenzung der Verspätungsregelung beim Start entfallen, z.B. könnte eine verspätete Landung innerhalb der Betriebszeiten (z.B. 22:45 statt 22:00 Uhr) dazu führen, dass der Wiederstart z.B. zu einen Nachtflug in die Türkei erst am darauffolgenden Tag erfolgen kann.

	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
1	DTM - MUC	MUC - DTM	DTM - ZAG	ZAG - DTM		DTM - MUC	MUC - DTM	DTM - SPU	SPU - DTM		Nacht- umlauf							

Dies zeigt, dass die nunmehr beantragte Betriebszeitenregelung die Mindestanforderung ist, um den Flughafen Dortmund im Wettbewerb mit seinen umliegenden Flughäfen für Fluggesellschaften attraktiv zu machen.

3.3 Nicht in Dortmund beheimatete bzw. übernachtende Flugzeuge

Die gegenüber dem Status Quo verlängerte Betriebszeit erhöht auch die Attraktivität des Flughafens Dortmund für die kosteneffizienten Fluggesellschaften, die keine Homecarrier in Dortmund sind. Im Bereich der preissensiblen ethnischen Verkehre sind Rückkünfte an einem osteuropäischen Flughafen um und nach Mitternacht keine Seltenheit, da die Flughäfen in diesen Ländern häufig 24 Stunden geöffnet sind. Bei angenommenen Flugzeiten in diese Länder von 1,5 bis 2 Stunden sind Starts in Dortmund in dem Zeitraum 22.00 Uhr bis 22.30 Uhr denkbar und vom typischen Kundenkreis auch akzeptiert. Im Modellflugplan in [2] sind zwei Abflüge nach 22.00 Uhr unterstellt.

Auch in diesem Verkehrssegment führt die Ausweitung der planbaren Zeiten mit zusätzlicher Verspätungstoleranz zu einer Verbesserung der Flexibilität und damit zu einer größeren Akzeptanz für die Airlines in diesem Segment.

3.4 Homebase – Klausel

Die zuvor dargestellten Anforderungen des Hub-Feeder-Verkehrs und die im Point-to-Point Verkehr geforderte Flugzeugnutzung von bis zu 17 Stunden täglich werden nach dem gestellten Antrag für Homebase-Carrier erfüllt. Die vom Flughafen beantragte Regelung zur Ausweitung der Betriebszeiten der stationierten/übernachtenden Flugzeuge sichert nachhaltig die Etablierung eines qualitativ hochwertigen, gleichmäßigen und wirtschaftlichen Verkehrs in Dortmund. Die Stationierung von Flugzeugen verschafft dem Verkehrsflughafen Dortmund eine höhere Angebotsstabilität, ferner eine Identifizierung dieser Homebase-Carrier mit dem Flughafen mit den direkt vor Ort entstehenden wirtschaftlichen Effekten und Arbeitsplätzen. Die hieraus folgenden positiven Auswirkungen auf den Standort und die Region liegen auf der Hand.

3.5 Verspätungen

Im Jahr 2008 entfielen von den im Tagesverlauf insgesamt 12.091 verspäteten Flügen knapp 82 Prozent auf das Zeitfenster von einer Minute bis 30 Minuten:

Flughafen Dortmund – Verspätungen (tatsächliche vs. Planzeit) Jahr 2008											
Flugbewegungen absolut / relativ [%]											
Verspätet (in Minuten)											
Gesamt		1 - 15		16 - 30		31 - 60		60 - 120		> 120	
12.091	100,0	7.423	61,4	2.480	20,5	1.361	11,3	517	4,3	310	2,5

Verspätungen am Flughafen Dortmund

Die beantragte Verspätungsregelung von 30 Minuten am Abend deckt demzufolge den größten Teil der Verspätungen (82 %) ab und stellt daher für die spezielle Situation am Flughafen Dortmund das Mindestmaß dar. Ein Weiterflug zu dem Ausweichflugplatz schmälert nicht nur für die Passagiere die Bedienungsqualität des Flughafens Dortmund, sondern bringt durch Leerflüge, Bodentransporte der Passagiere sowie Änderungen in den Crewumläufen für die Fluggesellschaft erhebliche Kosten und vermeidbare ökologische Belastungen mit sich.

4. Zusammenfassung

Die Flughafen Dortmund GmbH hat beantragt, die luftrechtliche Genehmigung für den Verkehrsflughafen Dortmund dahingehend zu ändern, dass Flugbetrieb im allgemeinen Verkehr auch zwischen 22:00 und 22:30 Uhr und für auf dem Verkehrsflughafen Dortmund stationierte oder auf dem Verkehrsflughafen Dortmund über Nacht verbleibende Luftfahrzeuge zwischen 22:00 und 23:00 Uhr (Ortszeit) zulässig ist. Verspätete Flüge sollen bis 23:00 Uhr (allgemeiner Verkehr, Starts und Landungen) bzw. 23.30 Uhr (in Dortmund stationierte oder über Nacht verbleibende Luftfahrzeuge, nur Landungen) zulässig sein.

Die dem Antrag ebenfalls beigefügte Unterlage „Stellungnahme zu den zur Abstimmung anstehenden veränderten Betriebszeitenregelungen am Flughafen Dortmund“ vom 12. November 2010 war Grundlage für die Entscheidung der Gesellschafterin der Flughafen Dortmund GmbH, der Stadt Dortmund, über die Notwendigkeit und das Ausmaß einer für den Flughafen Dortmund erforderlichen Betriebszeiterweiterung.

Die hier vorgelegte gutachterliche Stellungnahme „Der besondere Bedarf für eine Ausweitung der Flugbetriebszeit und die Durchführung von Flugbewegungen zwischen 22:00 Uhr und 23:30 Uhr“ kommt zu dem Ergebnis, daß die auf der Grundlage der Beschlussfassung ihres Hauptgesellschafters von der Flughafen Dortmund GmbH beantragte Verlängerung der Betriebszeiten geeignet und in der Lage ist, den in den Gutachten „Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Dortmund bis zum Jahr 2025“, Februar 2010, und „Der besondere Bedarf für eine Ausweisung der Flugbetriebszeit und die Durchführung von Flugbewegungen zwischen 22:00 und 24:00 Uhr am Flughafen Dortmund“, Februar 2010, ermittelten Anforderungen an die Betriebszeiten auf dem Flughafen Dortmund Rechnung zu tragen.

Durch die Ausweitung der Betriebszeiten auf 22:30 / 23:00 Uhr wird ein Hub-Feeder-Verkehr mit der unabdingbaren Anbindung an den Abendknoten München oder aber an andere europäische Hubs erst möglich, was wiederum durch die übernachtenden Flugzeuge die Einbindung von Dortmund in den ersten Morgenknoten erlaubt.

Die beantragte Änderung der Betriebszeit und damit eine planbare Flugbetriebszeit von bis zu 17 Stunden trägt den Erfordernissen einer effektiven Netzstruktur im Touristikverkehr Rechnung und gibt den Touristik – Airlines in Dortmund die notwendigen Gestaltungsmöglichkeiten zur Anpassung der Touristik – Rotationen an die Erfordernisse der touristischen Logistikkette. Damit werden die notwendigen Mehrfachumläufe incl. einer Ausweitung der nachfrageseitig bevorzugten Direktverbindungen zu Urlaubszielen möglich.

Die vom Flughafen beantragte Regelung zur Ausweitung der Betriebszeiten der stationierten/übernachtenden Flugzeuge sichert nachhaltig die Etablierung eines qualitativ hochwertigen, gleichmäßigen und wirtschaftlichen Verkehrs in Dortmund. Die Stationierung von Flugzeugen verschafft dem Verkehrsflughafen Dortmund eine höhere Angebotsstabilität, ferner eine Identifizierung dieser Homebase-Carrier mit dem Flughafen mit den direkt vor Ort entstehenden wirtschaftlichen Effekten und Arbeitsplätzen.

Auch im Segment der nicht in Dortmund beheimateten bzw. übernachtenden Flugzeuge führt die Ausweitung der planbaren Zeiten mit zusätzlicher Verspätungstoleranz zu einer Verbesserung der Flexibilität und damit zu einer größeren Akzeptanz für die Airlines.

Die beantragte Verspätungsregelung von 30 Minuten deckt den größten Teil der Verspätungen (82 %) ab und stellt daher für die spezielle Situation am Flughafen Dortmund das Mindestmaß dar.

Quellenverzeichnis

- [1] Airport Research Center GmbH / Desel Consulting: Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Dortmund bis zum Jahr 2025. Aachen / Niedernhausen, Februar 2010
- [2] Airport Research Center GmbH / Desel Consulting: Der besondere Bedarf für eine Ausweitung der Flugbetriebszeit und die Durchführung von Flugbewegungen zwischen 22.00 und 24.00 Uhr am Flughafen Dortmund, Aachen / Niedernhausen, Februar 2010
- [3] Desel Consulting: Stellungnahme zu den zur Abstimmung anstehenden veränderten Betriebszeitenregelungen am Flughafen Dortmund, Niedernhausen, 12. November 2010