



PROGNOSE DER REGIONALWIRTSCHAFTLICHEN EFFEKTE DES FLUGHAFENS DORTMUND FÜR DAS JAHR 2025

-

Ergänzende Stellungnahme zur Auswirkung der Betriebszeitenregelung
gemäß des Beschlusses des Rates der Stadt Dortmund vom 18. November 2010
auf die regionalwirtschaftlichen Effekte

Dr. Robert Malina

Florian Allroggen, BSc

Institut für Verkehrswissenschaft

der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster

Am Stadtgraben 9

48143 Münster

Münster, im November 2010

Einleitung

In der „*Prognose der regionalwirtschaftlichen Effekte des Flughafens Dortmund für das Jahr 2025*“ (IVM (2010)) hat das Institut für Verkehrswissenschaft (IVM) eine Abschätzung der regionalwirtschaftlichen Effekte des Flughafens Dortmund im Status-Quo-Fall ohne Veränderung der Betriebszeiten und im Planfall mit einer Ausweitung der Betriebszeiten für das Jahr 2025 vorgelegt. Das Entwicklungsszenario im Planfall sah dabei einen flugplanmäßigen Betrieb des Flughafens in der Zeit von 6 bis 23 Uhr vor, wobei Flugverkehr bis 24 Uhr im Rahmen einer Verspätungsregelung für Flüge, die planmäßig bis 23 Uhr durchgeführt werden sollen, vorgesehen war.

Gemäß Ratsbeschluss der Stadt Dortmund vom 18. November 2010 soll nun die folgende Betriebszeitenregelung für den Flughafen Dortmund beantragt werden:

- Die allgemeine Betriebszeit wird auf die Zeit von 6 bis 22.30 Uhr festgesetzt, wobei eine Verspätungstoleranz für Starts und Landungen bis 23.00 Uhr zugelassen wird.
- Von Flugzeugen, die in Dortmund stationiert sind und dort über Nacht bleiben, kann der Flughafen flugplanmäßig in der Zeit von 6.00 bis 23.00 Uhr mit Verspätungstoleranz für Landungen bis 23.30 Uhr genutzt werden.

Da die Annahmen der Verkehrsprognosen (ARC (2010a) und ARC (2010b)) und der Prognose der regionalwirtschaftlichen Effekte (IVM (2010)) von der nun zu beantragenden Betriebszeitenregelung abweichen, wird im Folgenden eine Abschätzung der Sensitivität der regionalwirtschaftlichen Prognoseergebnisse im Hinblick auf diese Abweichung vorgenommen.

Die Verkehrsprognosen

Die Prognose der regionalwirtschaftlichen Effekte (IVM (2010)) ist auf Basis der Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Dortmund (ARC (2010b)) und dem ergänzenden Gutachten zur Bedarfsabschätzung von Flugverkehr zwischen 22 und 24 Uhr am Flughafen Dortmund (ARC (2010a)) erstellt worden. *Desel Consulting* (2010) erörtert in einer ergänzenden Stellungnahme, welche Veränderungen der prognostizierten Verkehrszahlen gegenüber den Prognosen aufgrund der nun zu beantragenden Betriebszeitenregelung (siehe oben) zu erwarten sind:

1. Am Flughafen Dortmund beheimatete Flugzeuge

Für Flugzeuge, die am Flughafen Dortmund beheimatet sind, führt *Desel Consulting* (2010) aus, dass die restriktivere Verspätungsregelung zwar mengenmäßig nur eine geringe Zahl von Flügen betrifft, allerdings die Attraktivität des Flughafens Dortmund als operative Basis für eine Airline aufgrund einer geringeren Flexibilität, insbesondere unter Berücksichtigung operativer Risiken,

reduziert. *Desel Consulting* (2010) argumentiert, dass diese Probleme für Hub-Feeder-Verkehre mit Ausnahme der Anbindung des Mallorca Drehkreuzes von Air Berlin aufgrund der derzeitigen zeitlichen Festlegung der Verkehrsknoten an den Drehkreuzen weniger relevant sei.

2. Nicht am Flughafen Dortmund beheimatete Flugzeuge

Für Flugzeuge, die nicht am Flughafen Dortmund stationiert sind, ergeben sich aus der restriktiveren Flugbetriebszeitenregelung laut *Desel Consulting* (2010) Nachteile am Tagesrand. Dies resultiert aus operativen Risiken in der Umlaufplanung bei spätabendlichen Abflügen vom Flughafen Dortmund im Falle von Verspätungen.

Desel Consulting (2010) interpretiert die Attraktivitätseinbuße des Flughafens Dortmund als zunehmende Prognoseunsicherheit für den Planfall im Vergleich zu den bisherigen Ergebnissen. Das Zahlengerüst selbst bleibt unverändert.

Auswirkungen auf die Prognose der regionalwirtschaftlichen Effekte

In *IVM* (2010) werden die regionalwirtschaftlichen Effekte des Flughafens Dortmund für das Jahr 2025 im Status-Quo-Fall unter Beibehaltung der bisherigen Betriebszeit und im Planfall mit Verlängerung der Betriebszeit prognostiziert. Nur der zuletzt genannte Fall ist hier zu untersuchen, da sich für dieses Szenario die Annahmen zur Betriebszeit am Flughafen Dortmund ändern. Diese Analyse erfolgt in zwei Schritten:

1. Zunächst wird in *IVM* (2010) für den Planfall die **direkte Beschäftigung auf dem Flughafengelände** prognostiziert. Dies erfolgt über ökonometrische Analysen des Kausalzusammenhangs zwischen Beschäftigungstreibern und Beschäftigung am Flughafen in einzelnen Tätigkeitsbereichen. Dabei werden die Zahl der Passagiere am Flughafen, die Stationierung von Flugzeugen am Flughafen sowie das Güterumschlagsvolumen als signifikante Beschäftigungstreiber identifiziert. In Tätigkeitsfeldern, in denen diese Treiber nicht relevant sind, wird von einer Konstanz der Beschäftigtenzahlen gemäß dem Beschäftigtenstand aus dem Jahr 2008 ausgegangen. (vgl. *IVM* (2010), Kapitel 3.1 und 4.2 für die Methodik)

Desel Consulting (2010) leitet aus den veränderten Rahmenbedingungen der zu beantragenden Betriebszeiten des Flughafens keine quantifizierbare Niveaudifferenz zwischen der Verkehrsprognose gemäß *ARC* (2010a) und *ARC* (2010b) und der nun zu beantragenden Betriebszeitenregelung ab (siehe oben). Damit ändert sich weder das Verkehrsaufkommen noch die Annahmen über die Stationierung von Flugzeugen am Flughafen Dortmund, welche die wesentlichen Treiber der Beschäftigungseffekte sind. Folglich kann auch nicht von einer Niveauveränderung der direkten Beschäftigungseffekte ausgegangen werden.

2. Die **indirekten, induzierten, fiskalischen und fiskalisch-induzierten Effekte** werden auf Basis der direkten Effekte und der Verkehrsentwicklung prognostiziert. Da eine Niveauveränderung der direkten Effekte und der Verkehrsentwicklung nicht zu erwarten ist, kann analog auch für die hier betrachteten Effekte kein Niveaueffekt vorliegen. Dies gilt insbesondere auch deshalb, da der Flughafen Dortmund die Planungen zum Investitionsverhalten und zur Nachfrage nach Vorleistungsgütern, die ebenfalls Bestandteil der Prognose sind, unter der nun zur Genehmigung vorzulegenden Betriebszeitenverlängerung nach derzeitigem Planungsstand auf dem Niveau des Prognose-Planfalls beibehalten wird.

Das Zahlengerüst der Prognose IVM (2010) besitzt daher auch bei der neuen Betriebszeitenregelung weiterhin Geltung. Allerdings ist eine Erhöhung der **Prognoseunsicherheit** der regionalwirtschaftlichen Effekte festzustellen. Dies resultiert aus der von *Desel Consulting* (2010) höher bewerteten Unsicherheit der Verkehrsprognose. Aufgrund des Kausalzusammenhangs zwischen den regionalwirtschaftlichen Effekten und der Verkehrsentwicklung am Flughafen Dortmund ist von einem unmittelbar positiven Zusammenhang zwischen den Unsicherheiten beider Prognosen auszugehen.

Abschließende Bewertung

Auf Basis der vorliegenden Bewertungen zur Luftverkehrsprognose und den Langfristplanungen des Flughafens Dortmund lässt sich für das IVM nicht erkennen, dass das Niveau der prognostizierten regionalökonomischen Effekte aufgrund der nun zur Genehmigung vorzulegenden Betriebszeitenregelung gegenüber den Prognoseannahmen von *IVM* (2010) anzupassen wäre. Jedoch lässt sich analog zu *Desel Consulting* (2010) feststellen, dass die Prognoseunsicherheit für die regionalwirtschaftlichen Effekte steigt.

Quellenverzeichnis

Airport Research Center (ARC) / Desel Consulting (2010a): Der besondere Bedarf für eine Ausweitung der Flugbetriebszeit und die Durchführung von Flugbewegungen zwischen 22.00 und 24.00 Uhr am Flughafen Dortmund. Gutachten im Auftrag der Flughafen Dortmund GmbH. Niedernhausen / Aachen.

Airport Research Center (ARC) / Desel Consulting (2010b): Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Dortmund bis zum Jahr 2025. Gutachten im Auftrag der Flughafen Dortmund GmbH. Niedernhausen / Aachen.

Desel Consulting (2010): Stellungnahme zu den zur Abstimmung anstehenden veränderten Betriebszeitenregelungen am Flughafen Dortmund. Gutachterliche Stellungnahme im Auftrag der Flughafen Dortmund GmbH. Niedernhausen.

Institut für Verkehrswissenschaft (IVM) (2010): Prognose der regionalwirtschaftlichen Effekte des Flughafens Dortmund für das Jahr 2025. Studie im Auftrag der Flughafen Dortmund GmbH. Münster.