

Stellungnahme zu den zur Abstimmung anstehenden veränderten Betriebszeiten- regelungen am Flughafen Dortmund

Gutachterliche Stellungnahme

Im Auftrag

der Flughafen Dortmund GmbH

44319 Dortmund

Niedernhausen, 12. November 2010

DESEL CONSULTING

Germanenweg 23

65527 Niedernhausen

Telefon: 06127 – 70 47 94

Mobil: 0172 – 66 026 74

e-mail: Desel-Consulting@gmx.de

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung	3
2	Veränderung der Rahmenbedingungen	4
3	Wirkungen einer Betriebszeitenänderung.....	5
3.1	In Dortmund beheimatete Flugzeuge	5
3.2	Nicht in Dortmund beheimatete Flugzeuge	6
4	Zusammenfassung.....	8
	Quellenverzeichnis.....	9

1 Aufgabenstellung

Die *Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Dortmund bis zum Jahr 2025* – im Folgenden *Prognosegutachten* genannt – 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 – im Folgenden *Nachtfluggutachten* genannt - [1] und [2] hat folgende geplante Betriebszeiten im Szenario Planfall zur Grundlage:

- Normalbetrieb von 06.00 Uhr bis 23.00 Uhr mit Verspätungsregelung bis 24.00 Uhr für alle Fluggesellschaften.

Der Aufsichtsrat der Flughafen Dortmund GmbH hatte bereits in seiner Sitzung im Juni 2010 beschlossen, dass eine Allgemeine Betriebszeit von 6.00 Uhr bis 23.00 Uhr mit einer Verspätungsregelung nur noch bis 23.30 Uhr gelten soll.

Der jetzt im Rat der Stadt Dortmund zur Abstimmung anstehende Text zur Betriebszeitenregelung unterscheidet nach in Dortmund stationierten und nicht in Dortmund stationierten Flugzeugen und sieht folgendes vor:

- Allgemeine Betriebszeit von 6.00 Uhr bis 22.30 Uhr mit einer Verspätungsregelung bis 23.00 Uhr sowie
- für in Dortmund stationierte und nach Flugplan übernachtende Flugzeuge eine Betriebszeit von 6.00 Uhr bis 23.00 Uhr mit einer Verspätungsregelung bis 23.30 Uhr nur für Landungen.

In einer Stellungnahme sind mögliche Auswirkungen auf die in [1] ermittelten Prognosewerte abzuschätzen.

2 Veränderung der Rahmenbedingungen

Die angedachte Änderung der Betriebszeiten, die zur Abstimmung im Stadtrat ansteht, bringt gegenüber den Gutachten [1,2] folgende Veränderung:

- Für in Dortmund beheimatete Flugzeuge eine Verkürzung der Verspätungstoleranz um 30 Minuten – statt 24.00 Uhr werden verspätete Flüge nur bis 23.30 akzeptiert, allerdings nur Landungen, Starts haben bis spätestens 23.00 Uhr zu erfolgen.
- Für nicht in Dortmund beheimatete Flugzeuge verkürzt sich die Betriebszeit auf 22.30 Uhr statt 23.00 Uhr sowie die Verspätungszeit auf 23.00 Uhr statt 24.00 Uhr, d.h. die Verspätungstoleranz wird ebenfalls um 30 Minuten auf 30 Minuten reduziert.

Die Auswirkungen sind an Hand der Erkenntnisse in [1,2] für diese beiden Fälle differenziert zu betrachten.

3 Wirkungen einer Betriebszeitenänderung

3.1 In Dortmund beheimatete Flugzeuge

Für in Dortmund beheimatete Flugzeuge verkürzt sich die Verspätungstoleranz gegenüber den im Gutachten unterstellten Werten bei Landungen um 30 Minuten. Dies hat insbesondere auf knapp geplante Flugzeugumläufe eine Auswirkung. Bei den Starts gibt es keine Verspätungstoleranz, die können bis 23.00 Uhr geplant werden und haben bis 23.00 Uhr zu erfolgen

Die PMI 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 24.00 Uhr wäre der aus dem Netzzusammenhang heraus gängige Dreifachumlauf auch in Dortmund möglich darzustellen.

Unter der in [1] im Planfall unterstellten Betriebszeitenregelung in Dortmund ließe 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, überschreitet aber dennoch nicht den Zeitrahmen der angestrebten neuen Betriebszeit. Er würde Air Berlin eine Anpassung an die Erfordernisse einer effektiven Netzstruktur im Hub Feeder Verkehr ermöglichen und die Wettbewerbsfähigkeit des Dortmunder Flughafens im Streckennetz von Air Berlin signifikant verbessern.

Dies funktioniert operativ unproblematisch allerdings nur bei einer Verspätungsregelung bis 24.00 Uhr. Darauf wird bereits in [2, S. 91] hingewiesen – „Eine Planbarkeit dieses Umlaufs erfordert jedoch – selbst bei Berücksichtigung von Mallorca-typischen Verspätungsgründen durch ausreichende Umkehrzeiten und Flugzeiten – eine Verspätungsregelung bis mindestens 24.00 Uhr“. Das nunmehr geplante knappe Zeitfenster von 30 Minuten für Verspätungen verringert voraussichtlich signifikant die Akzeptanz der Air Berlin einen solchen Umlauf zu fliegen.

Die Anbindung des letzten München Knotens durch den Lufthansa Konzern mit einer planmäßigen Ankunft um 22.40 Uhr enthält etwas mehr „Luft“, d.h. 50 Minuten Verspätungstoleranz, was akzeptabel sein sollte.

Auch andere Fluggesellschaften versuchen unter dem Druck sinkender Erlöse pro Passagier und hoher Kapitalkosten für das Fluggerät eine möglichst hohe Flugzeugnutzung hinzubekommen. Dies hat zur Folge, dass immer mehr versucht wird, die Betriebszeiten planmäßig auszunutzen, also möglichst kurz vor 23.00 erst in Dortmund zu landen.

Mit der in den Gutachten [1,2] unterstellten verlängerten Flugbetriebszeit könnten diese Carrier ihre im Netzzusammenhang zu realisierenden Umlaufzeiten auch in Dortmund darstellen. Die Rotationen kämen dann auf 16 bis 17 Stunden Umlaufzeit. Da viele Fluggesellschaften versuchen, vermehrt auch Nachtumläufe (z.B. ethnische Verkehre) einzuplanen, könnte insbesondere durch die fehlende Verspätungsregelung sich bei den Starts ein weiteres Problem durch einen dann nicht mehr durchführbaren Nachtflug ergeben. Mit anderen Worten: eine verspätete Landung innerhalb der Betriebszeiten (z.B. 22.45 Uhr statt 22.00 Uhr) würde einen geplanten Start zu einem Nachtflug in die Türkei (geplanter Abflug 22.40 Uhr) nicht mehr ermöglichen, da selbst bei einer verkürzten Bodenzeit der Abflug definitiv nach 23.00 Uhr erfolgen würde, obwohl für einen Homecarrier der Flugplatz Dortmund für Landungen noch bis 23.30 Uhr offen ist.

	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

In [2, S. 100] wird dargelegt, dass rund 18% der Flüge Verspätungen von mehr als 30 Minuten haben. In der Verkehrsprognose [1,2] ergibt sich aus dem Modellflugplan und den aus der Historie ableitbaren Verspätungen und Verfrühungen, dass im Jahr 2025 42 Flugbewegungen nach 23.30 Uhr eintreffen würden. Dies sieht in der Gesamtmenge unbedeutend aus, wird aber von den Carriern als zusätzliche latente Einschränkung wahrgenommen, die attraktivitätsmindernd ist.

3.2 Nicht in Dortmund beheimatete Flugzeuge

Die gegenüber [1] um 30 Minuten verkürzte Betriebszeit verringert auch für die kosteneffizienten Fluggesellschaften, die keine Homecarrier in Dortmund sind, die Attraktivität. Gerade 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 natürlich 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.

Käme es bei diesen Flügen bei einem geplanten Starts um 22.15 Uhr zu einer nennenswerten Verspätungen, was insbesondere bei den „engen“ Umläufen der kosteneffizienten Flug-

gesellschaften zum Ende der Tagesrotation nicht ungewöhnlich ist, wäre ein Start nach 23.00 Uhr nicht mehr möglich.

Auch hier führt somit die Verringerung der planbaren Zeiten und insbesondere die Verringerung der Verspätungstoleranz um jeweils 30 Minuten zu einer Verschlechterung der Flexibilität in der Nutzung eines Flughafens.

4 Zusammenfassung

Ein Vergleich mit den Nachtflugbeschränkungen auf anderen deutschen Flugplätzen [2, S. 41] zeigt, dass:

- Eine Öffnungszeit bis 23.00 Uhr die Regel ist, lediglich Saarbrücken ist bis 22.30 Uhr geöffnet.
- Die Verspätungstoleranz bei vielen Flughäfen 60 Minuten beträgt. Lediglich die Flughäfen, die planmäßig bis 23.30 Uhr geöffnet sind, haben im Allgemeinen eine Verspätungstoleranz von nur 30 Minuten wie zum Beispiel Weeze.

Dieser Vergleich zeigt, dass in einem Wettbewerbsumfeld der Flughafen Dortmund zwar besser gestellt wird als heute, aber dennoch mit der jetzt angedachten Öffnungszeit samt Verspätungstoleranz schlechter dasteht, also der größte Teil der anderen deutschen Flughäfen.

Eine Quantifizierung der Effekte aus der zur Entscheidung anstehenden Öffnungszeit gegenüber den für die Prognose unterstellten Werten wäre unlauter. Jedes Prognoseverfahren hat Unsicherheiten in den Ergebnissen – das Verhalten der Nutzer eines Flughafens, sowohl Passagiere wie auch Fluggesellschaften, lässt sich nicht so fein abbilden, als dass diese Veränderungen hinreichend belastbar konkretisiert werden könnten.

Hier kann nur generell festgehalten werden, dass Verschlechterungen der operativen Rahmenbedingungen das Risiko erhöht, dass die prognostizierten Passagierzahlen und Flugbewegungen des Planfalls nicht erreicht werden, da Fluggesellschaften ihre Kapazitäten auf anderen Flughäfen einsetzen. Dies gilt insbesondere für die so wichtige Bindung von Fluggesellschaften an den Flughafen über die Stationierung von Flugzeugen in Dortmund.

Quellenverzeichnis

- [1] Airport Research Center GmbH / Desel Consulting: Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Dortmund bis zum Jahr 2025. Aachen / Niedernhausen, im 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, im Februar 2010