Dortmund Airport

Ausschuss für Planung und Verkehr des Kreises Unna am Montag, dem 28. April 2008

Dortmund Airport

NRW-Flughäfen

Dortmund Airport

NRW-Flughäfen

Düsseldorf*
17,83 Mio. Passagiere
228.899 Bewegungen

Köln-Bonn*
10,47 Mio. Passagiere
151.029 Bewegungen

Weeze*
850.000 Passagiere
10.009 Bewegungen

Dortmund*
2,16 Mio. Passagiere
40.436 Bewegungen

Münster-Osnabrück*
1,61 Mio. Passagiere
39.430 Bewegungen

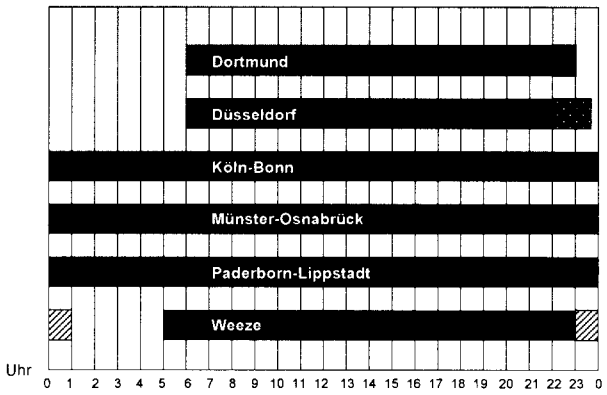
Paderborn-Lippstadt*
1,24 Mio. Passagiere
41.648 Bewegungen

*Verkehrsjahr 2007

Dortmund Airport

NRW-Flughäfen im Vergleich

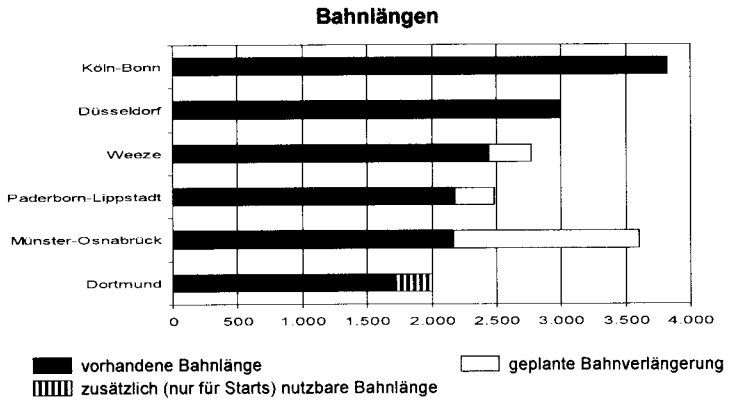
Betriebszeiten



Verspätungsregelung
Betriebszeiten
Dortmund: nur Landungen, wenn Verspätungen nicht im Flugplan angelegt, max. 20 monatlich
Düsseldorf: monatlich rd. 1.000 verspätete Landungen

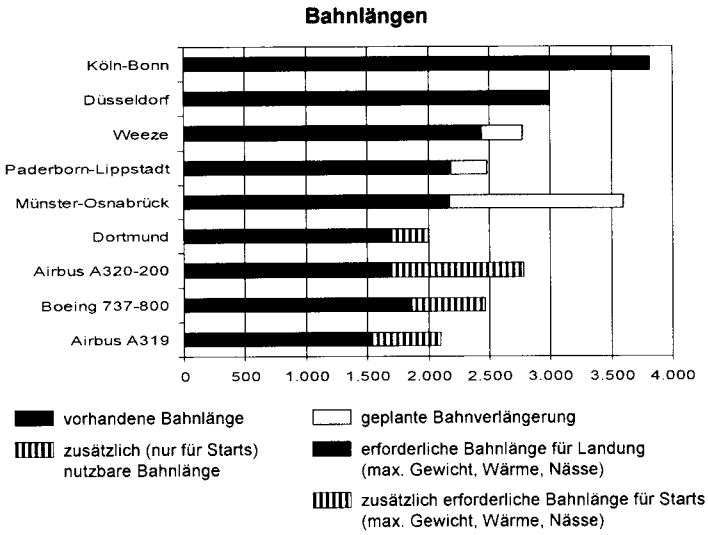
Dortmund Airport

NRW-Flughäfen im Vergleich



Dortmund Airport

Anforderung Flugzeugmuster



Dortmund Airport

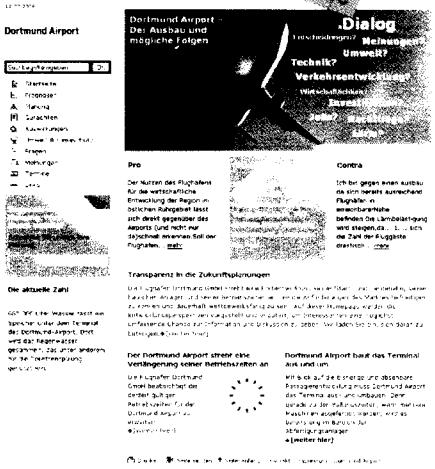
Aktiver Dialog

dialog-dortmund-airport.de

Navigation

Dialogforum

Fakten



Verknüpfung zu Fragen

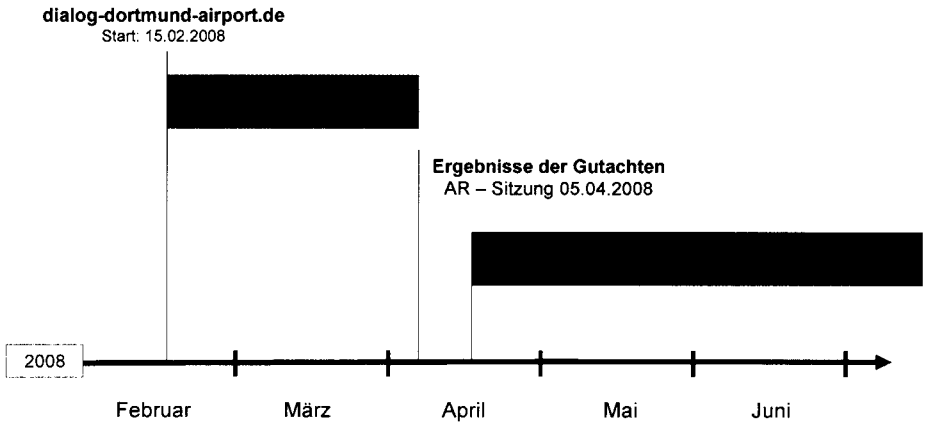
Anreißer Dialogforum

Philosophie

Themen Anreißer

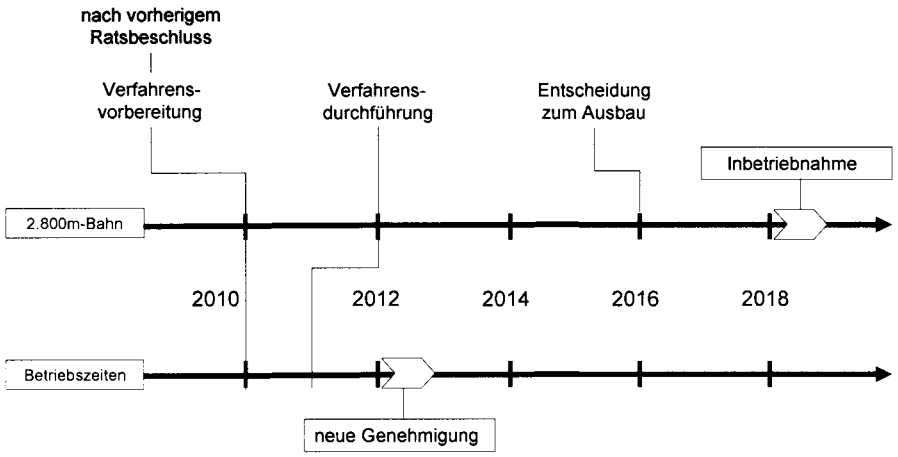
Dortmund Airport

Terminplan 1. Halbjahr 2008



Dortmund Airport

Ab wann wären die Ziele umsetzbar?



Dortmund Airport

Entwicklungsperspektiven 2020

Dortmund Airport

Agenda

1. Ausgangslage
2. Erste Bewertungen und Schlussfolgerungen
3. Ergebnisse der Gutachten
4. Die nächsten Schritte

Dortmund Airport

1. Ausgangslage – Nullfall

➡ **Start- und Landebahn**

Länge der Start- und Landebahn: 2.000 m
Länge für Starts: 2.000 m
Länge für Landungen: 1.700 m

➡ **Betriebszeiten**

Betriebszeiten: 06.00 Uhr – 22.00 Uhr
Verspätungsregelung: Landungen bis 23.00 Uhr (max. 20 monatlich)

Dortmund Airport

1. Ausgangslage – Ausbaufall

➡ **Start- und Landebahn**

Verlängerung der Start- und Landebahn : 2.800 m

➡ **Betriebszeiten**

Betriebszeiten:	06.00 Uhr – 23.00 Uhr
Verspätungsregelung:	Starts und Landungen
	- bis 24.00 Uhr
	- ab 05:00 Uhr (in Ausnahmefällen)

Dortmund Airport

1. Ausgangslage – Gutachten

Um Grundlagen für spätere inhaltliche und / oder Verfahrensentscheidungen zu schaffen, lässt der Flughafen die Handlungsoptionen gutachterlich untersuchen.

Fragestellungen sind insbesondere:

➡ **Auswirkungen Lärm und Umwelt**

➡ **Wirtschaftliche Auswirkungen**

Ziel: Fertigstellung der Gutachten im Frühjahr 2008 wurde erreicht.
Gutachter stellten ihre Ergebnisse im Aufsichtsrat am 5. April 2008 vor.

Dortmund Airport

Agenda

1. **Rückblick**
2. **Erste Bewertungen und Schlussfolgerungen**
3. **Ergebnisse der Gutachten**
4. **Die nächsten Schritte**

Dortmund Airport

2. Erste Bewertungen und Schlussfolgerungen

- Die Ergebnisse der Gutachter bestätigen den notwendigen Ausbau des Standortes.
- Aber: Die Gutachter bewerten auch den Nullfall überraschend positiv. Marktsignale stehen dem entgegen!
- Für die Umsetzung des Ausbaufalls wären Investitionen von etwa ca. 132 Mio. € erforderlich.
- Vor diesem Hintergrund lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt ein Ausbau der Start- und Landebahn und eine Ausweitung der Betriebszeiten im angestrebten Umfang schwerlich rechtfertigen.

Dortmund Airport

2. Erste Bewertungen und Schlussfolgerungen

- Die Vorbelastung der Nachtzeit durch die Allgemeine Luftfahrt (Polizei- und Ambulanzflüge) ist hoch.
- Der Flughafen sieht sich in der Pflicht, moderatere, d.h. (standortverträglichere und) wirtschaftlich tragbare Alternativen aufzuzeigen.
- Diese Alternativen können den Bedürfnissen der Kunden nur ansatzweise gerecht werden.
- Auf Basis der vorliegenden Gutachten müssen diese daher soweit wie möglich in Abstimmung mit unseren Kunden erarbeitet werden.

Dortmund Airport

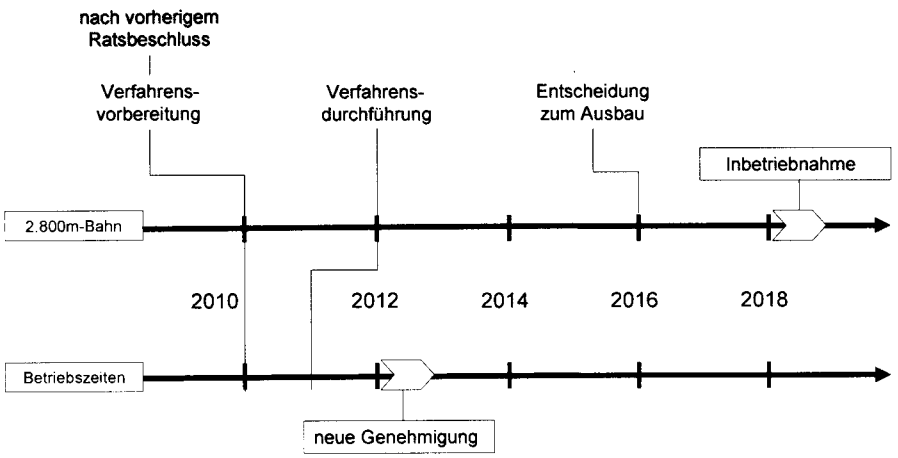
2. Erste Bewertungen und Schlussfolgerungen

- Moderatere Ausweitung der Betriebszeiten und marktgerechte Verspätungsregelung für Starts und Landungen, die aber dann den Zuwachs gegenüber dem Prognose-Ausbaufall begrenzt.
- Auf Flexibilisierung für die Zeit von 05.00 Uhr bis 06.00 Uhr verzichten.
- Statt Ausbau auf 2.800 m ...
  - Einbeziehung der Stoppflächen für Starts (60 m = 1 Tonne Zuladung)
  - Verlegung der Schwellen für Landungen
  - ggf. Verlängerung der Start- und Landebahn auf < 2.800 m

Dortmund Airport

2. Erste Bewertungen und Schlussfolgerungen

Ab wann wären die Ziele umsetzbar?



Dortmund Airport

Agenda

1. **Rückblick**
2. **Erste Bewertungen und Schlussfolgerungen**
3. **Ergebnisse der Gutachten**
4. **Die nächsten Schritte**

Dortmund Airport

3. Ergebnisse der Gutachten

- **Verkehrsprognose**
- **Prognose Betriebzeiten**
- **Flugbetriebliche Berechnungen** / Technische Ausstattung / Entwässerung / Erschließung
- **Fluglärmprognose**
- Vorstudie zur Umweltverträglichkeitsstudie
- Luftschadstoffe
- **Grundstücke**
- Regionalplanung
- **Regionalwirtschaftliche Bedeutung**

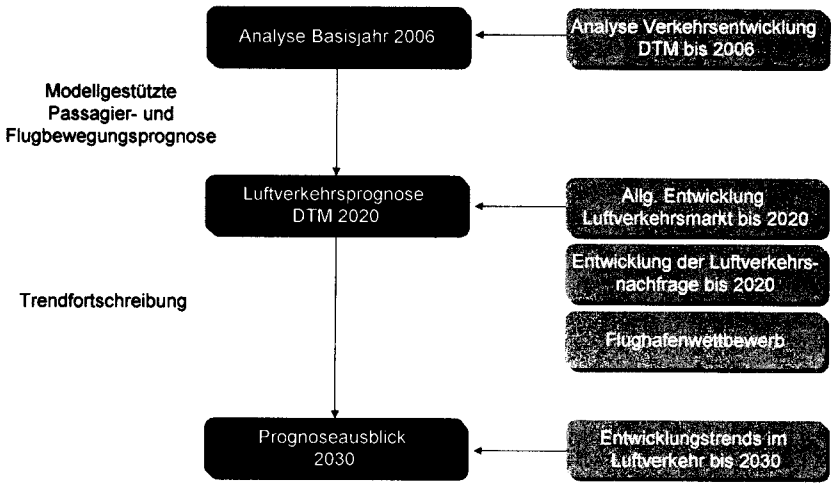
Dortmund Airport

Entwicklungsperspektiven 2020

Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Dortmund bis zum Jahr 2020

Prognose – Methodik und Annahmen

Prognosemodell und Methodik



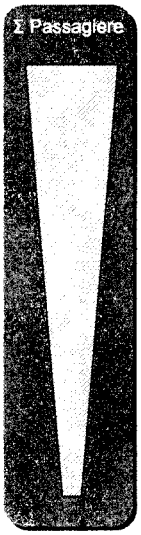
Prognose – Methodik und Annahmen

Annahmen

- Wachstum der originären Luftverkehrsnachfrage in NRW und Deutschland bis 2020 um 3,5% p.a.
- Kapazitäts- und Betriebsrestriktionen an den Wettbewerbsflughäfen werden beseitigt (bestehende Genehmigungslage und Planungen), u.a.:
  - Kapazitätserhöhung Düsseldorf
  - Kapazitätserhöhung Frankfurt
  - keine Kapazitätsengpässe in Köln-Bonn
  - weiter starkes LCC Wachstum in Hahn und Weeze
  - Ausbau Start- und Landebahn in Münster-Osnabrück
  - Optimierung Start- und Landebahn in Paderborn-Lippstadt

Dortmund Airport

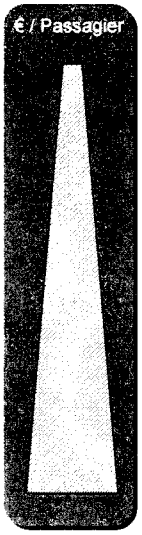
Prognose Ausbaufall 2020 – Airlines / Flotte / Netz



Schwerpunkt: low-cost Verkehr Europa
die Ausweitung der Flugbetriebszeit gibt den Fluggesellschaften Planungssicherheit: mit verlängerter SL-Bahn problemloses Erreichen der Kanaren und Nordafrika

Traditioneller Charterverkehr
die Ausweitung der Flugbetriebszeit ermöglicht die Anpassung der Flugzeugkapazitäten an das Verkehrstagekonzept der Reiseveranstalter

Hub Verkehr
die Ausweitung der Flugbetriebszeit Chancen für verbesserte Hub-Anbindung wie z.B. MUC – LH Drehkreuz oder PMI – AB Drehkreuz



DESEL CONSULTING
AIRPORT RESEARCH CENTER

Dortmund Airport

Prognose Nullfall 2020 – Airlines / Flotte / Netz

Schwerpunkt: low-cost Verkehr Europa

- keine lange Mittelstrecke (Kanaren, Ägypten, etc.) Non-Stop möglich
- das hohe Marktpotential kann in Folge der Limitierung wie bisher nicht voll ausgeschöpft werden
- verhaltenere Flottenentwicklung der Homecarrier, jedoch durch das Marktpotential tlw. Ausgleich durch die Einbindung in das Netz „aus der Destination"
- die Umsetzung des Ausbaufalls erfolgt zwischen 2015 und 2020, damit treten die negativen Wirkungen des Nullfalls erst zum Ende des Prognosezeitraums auf → spürbare „Spreizung" in der Entwicklung zwischen Nullfall und Ausbaufall erst nach 2020
- latentes Risiko der Abwanderung von Airlines → Sicherung des Geschäfts des Flughafens ungleich schwieriger

DESEL CONSULTING
AIRPORT RESEARCH CENTER

Prognoseergebnisse Dortmund Airport 2020
- Passagierlinien- und Charterverkehr -

Dortmund Airport

Ausbaufall

Potential Ruhrgebiet
weiterer „Aufholprozess" mit markt-überdurchschnittlicher Entwicklung durch zunehmende Attrahierung des Potenzials

Wachstum
2008 – 2020: 5,2% jährlich

Airlines in Dortmund
17 stationierte Flugzeuge
85% Bewegungen durch stationierte Flugzeuge

(Marktkonforme Bedienungsqualität)

Nullfall

Potential Ruhrgebiet
trotz vorhandenem Nachfragepotenzial deutliches Entwicklungsrisiko durch bestehende Genehmigungslage

Wachstum
2008 – 2020: 3,4% jährlich

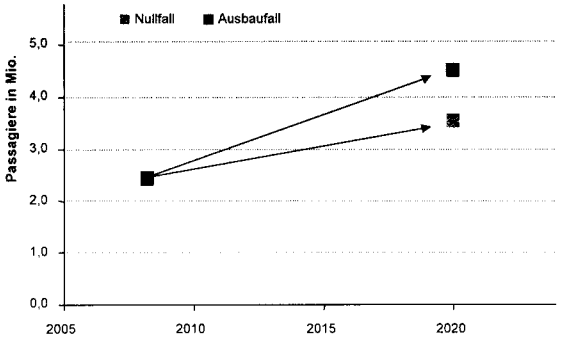
Airlines in Dortmund
11 stationierte Flugzeuge
65% Bewegungen durch stationierte Flugzeuge

(sinkende Bedienungsqualität durch Stagnation der möglichen Tagesrand-verbindungen)

DESEL CONSULTING
AIRPORT RESEARCH CENTER

Prognoseergebnisse Dortmund Airport 2020
- Passagierlinien- und Charterverkehr -

Dortmund Airport

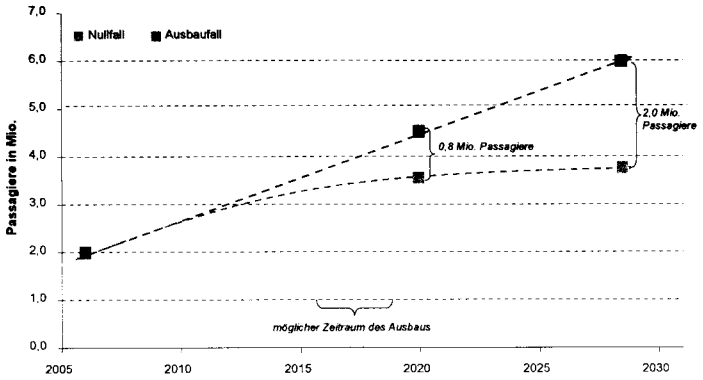


Segment		Ausbaufall - 2020	Nullfall - 2020
Passagiere	Anzahl	4.400.000	3.600.000
jährliches Wachstum	%	5,2	3,4
Flugbewegungen	Anzahl	41 000	34 000

DESEL CONSULTING
AIRPORT RESEARCH CENTER

Prognoseausblick Dortmund Airport 2030
- Passagierlinien- und Charterverkehr -

Dortmund Airport



im Ausbaufall:
konsequente Marktentwicklung 2020 bis 2030 durch Wegfall der Betriebsbeschränkungen

im Nullfall:
zunehmende Beschränkung, Wettbewerbsnachteile und stagnierende Entwicklung in 2020 bis 2030

DESEL CONSULTING
AIRPORT RESEARCH CENTER

Prognoseergebnisse Dortmund Airport 2020
- Gesamtverkehr -

Dortmund Airport

Flugarten	2020 Prognose Nullfall	2020 Prognose Ausbaufall
Linien- und Charterverkehr		
Passagiere	3.600.000	4.400.000
Flugbewegungen	34.000	41.400
Cargo-Verkehr		
Gesamttonnage	20.000 t	20.000 t
Davon geflogene Fracht	500 t	1.000 t
Flugbewegungen	150	170
Allgemeine Luftfahrt		
Flugbewegungen	23.200	23.200

Linien- und Charterverkehr

Bewertung des Entwicklungsrisikos im Nullfall
3.250.000 Passagiere
31.000 Flugbewegungen im Jahr 2020

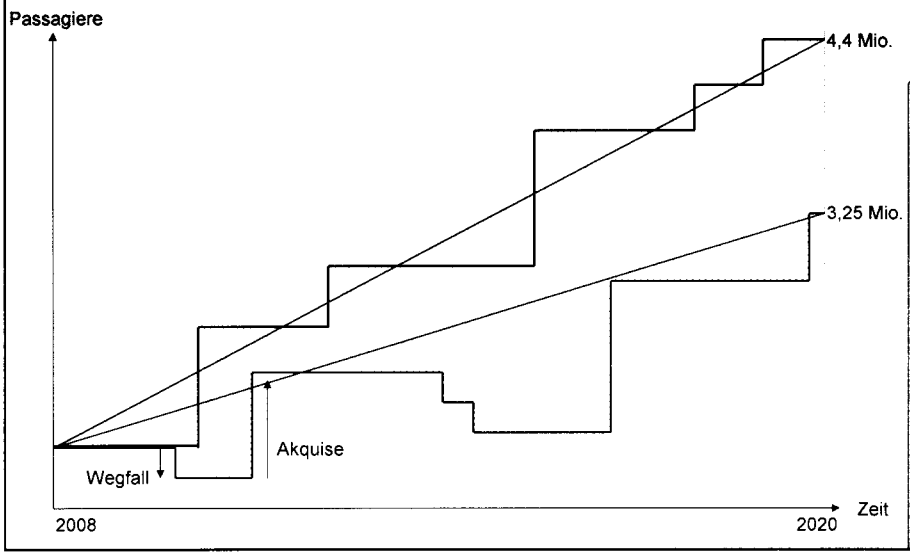
auch zukünftig geringe Verkehrsvolumina

Szenario-unabhängige Entwicklung

DESEL CONSULTING
AIRPORT RESEARCH CENTER

Dortmund Airport

Prognoseergebnisse Dortmund Airport 2020
- Gesamtverkehr -



DESEL CONSULTING
AIRPORT RESEARCH CENTER

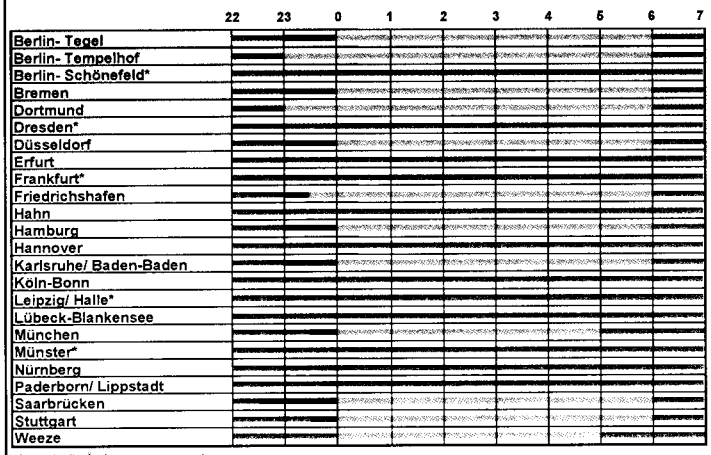
Dortmund Airport

Entwicklungsperspektiven 2020

Der besondere Bedarf für eine Ausweitung der Flugbetriebszeit und die Durchführung von Flugbewegungen während der Nachtzeit am Flughafen Dortmund

Dortmund Airport

Wettbewerbsanalyse



* eventuelle Änderungen zu erwarten

Vergleich der Nachtflug- und Verspätungs-regelungen auf deutschen Flughäfen

a) Starts und/oder Landungen für die betrachteten Flugzeugmuster möglich

b) Verspätungstoleranz für Flugzeuge der Kategorie a)

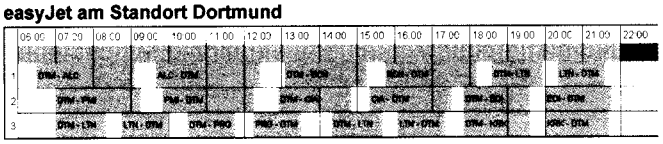
c) Im wesentlichen Nachtflugverbot

DESEL CONSULTING
AIRPORT RESEARCH CENTER

Dortmund Airport

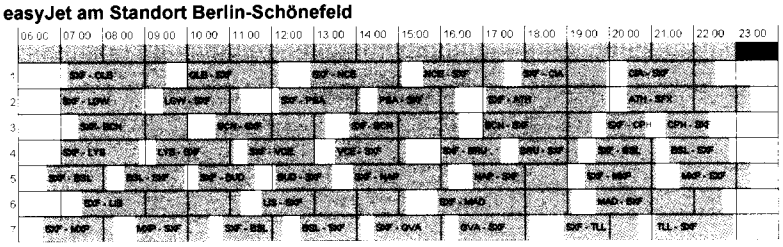
Analyse der Flugplanstrukturen Punkt-zu-Punkt-Verkehr

easyJet am Standort Dortmund



Die durchschnittliche Umlaufzeit der Flugzeuge beträgt 14 Stunden 50 Minuten.

easyJet am Standort Berlin-Schönefeld



Die durchschnittliche Umlaufzeit der Flugzeuge beträgt 15 Stunden 45 Minuten.

DESEL CONSULTING
AIRPORT RESEARCH CENTER

Dortmund Airport

Analyse der Flugplanstrukturen Hub-Feeder-Verkehr

DTM - MUC				
Sommer 2003	Sommer 2005	Winter 2007/2008	Sommer 2008	
06:40 – 07:50	06:20 – 07:20			
08:40 – 10:05	09:10 – 10:10	10:30 – 11:55	09:20 – 10:45	2)
13:00 – 14:25	13:05 – 14:30			
17:05 – 18:30	16:55 – 18:20	19:05 – 20:30		
MUC - DTM				
				1)
11:00 – 12:30	10:55 – 12:25			
15:05 – 16:35	14:55 – 16:25			
18:50 – 20:20	19:05 – 20:10	17:05 – 18:40	18:50 – 20:05	
20:45 – 21:55				

Eine marktfähige Anbindung Dortmunds an den Hub München ist nur mit einer späten Landung und einem frühen Abflug nach München darzustellen.

Optimale Bedienung des Knotens

Suboptimale Bedienung des Knotens

1) Lediglich einige Interkontabbringer wie Hongkong, Montreal, Shanghai, Chicago, Sao Paulo

2) neben einigen Europastrecken, Interkontzubringer wie Montreal, New York, Toronto, Chicago

DESEL CONSULTING
AIRPORT RESEARCH CENTER

Grundlagen

Dortmund Airport

Analyse der Flugplanstrukturen Hub-Feeder-Verkehr

DTM - MUC				
Sommer 2003	Sommer 2005	Winter 2007/2008	Sommer 2008	
06:40 – 07:50	06:20 – 07:20			
08:40 – 10:05	09:10 – 10:10	10:30 – 11:55	09:20 – 10:45	2)
13:00 – 14:25	13:05 – 14:30			
17:05 – 18:30	16:55 – 18:20	19:05 – 20:30		
MUC - DTM				
				1)
11:00 – 12:30	10:55 – 12:25			
15:05 – 16:35	14:55 – 16:25			
18:50 – 20:20	19:05 – 20:10	17:05 – 18:40	18:50 – 20:05	
20:45 – 21:55				

Eine marktfähige Anbindung Dortmunds an den Hub München ist nur mit einer späten Landung und einem frühen Abflug nach München darzustellen.

Optimale Bedienung des Knotens

Suboptimale Bedienung des Knotens

1) Lediglich einige Interkontabbringer wie Hongkong, Montreal, Shanghai, Chicago, Sao Paulo

2) neben einigen Europastrecken, Interkontzubringer wie Montreal, New York, Toronto, Chicago

DESEL CONSULTING
AIRPORT RESEARCH CENTER

Ergebnisse und Schlussfolgerungen

Besondere Gründe für die Ausweitung der Flugbetriebszeit und der Verspätungstoleranz

➡ Eine Ausweitung der Flugbetriebszeit bis 23.30 Uhr und der Verspätungstoleranz bis 24.00 Uhr am Dortmunder Flughafen
- ermöglicht den Fluggesellschaften, effektive Flugplanstrukturen zu entwickeln und
- das Produktivitätsniveau in Dortmund an das ihrer anderen Basen anzugleichen.
- Das Risiko von Ausweichlandungen wird signifikant verringert.

➡ Bleibt es bei der derzeitigen Genehmigungssituation, besteht trotz der hohen Attraktivität von Stadt und Region die Gefahr,
- dass es zu keiner weiteren Stationierung von Flugzeugen kommt,
- im schlimmsten Fall stationierte Flugzeuge aus Dortmund abgezogen werden.
- Für den Flughafen besteht damit weiterhin keine Planungssicherheit.

Schlussfolgerung:
Eine Neuregelung der Flugbetriebszeit bis 23.30 Uhr und der Verspätungstoleranz bis 24.00 Uhr bringt den Dortmunder Flughafen in eine zukunftssichere und dem Wirtschaftsstandort Dortmund angemessene Wettbewerbssituation gegenüber seinen Wettbewerbsflughäfen.

Ergebnisse und Schlussfolgerungen

Flugbewegungen pro Nacht am Flughafen Dortmund 2020

Prognosefall 2020		Flugbewegungen pro Nacht am Durchschnittstag der verkehrsreichsten sechs Monate			
		22.00 - 22.59	23.00 - 23.59	0.00 - 4.59	5.00 - 5.59
Prognose Ausbaufall	Passageverkehr	11	4	0	0
	Allgemeine Luftfahrt	1	0	1	< 0,1
	Summe	**12**	**4**	**1**	**< 0,1**
Prognose Nullfall	Passageverkehr	1			
	Allgemeine Luftfahrt	0	0	1	< 0,1
	Summe	**1**	**1**	**1**	**< 0,1**

Flugbewegungen zwischen 22.00 Uhr und 5.59 Uhr auf dem Flughafen Dortmund am Durchschnittstag der verkehrsreichsten 6 Monate im Jahr 2020 unter Berücksichtigung von Verspätungen

Dortmund Airport

Entwicklungsperspektiven 2020

Flugbetriebliche Berechnungen

Dortmund Airport

Grundlagen - Start- und Landestrecken -

Startstrecken

	25°C trocken	35°C trocken	25°C nass
A319	1.960 m	2.100 m	1.960 m
A320	2.630 m	2.780 m	2.630 m
A321	2.280 m	2.450 m	2.280 m
B737-700	2.150 m	2.360 m	2.260 m
B737-800	2.350 m	2.460 m	2.450 m

Landestrecken
(volle Passagier-zuladung, jedoch nur vorgeschrie-bene Treibstoff-reserven)

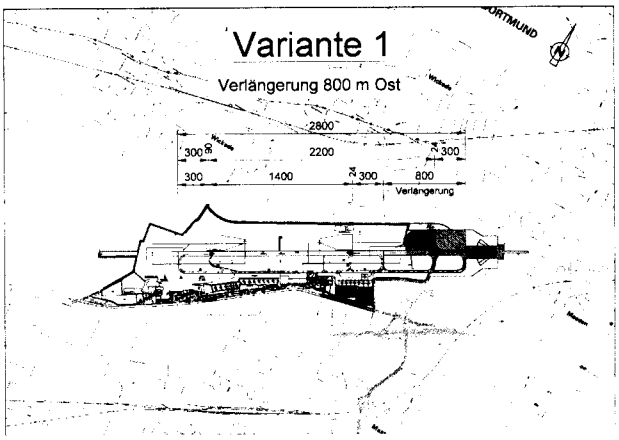
	trockene Bahn	nasse Bahn
A319	1.320 m	1.518 m
A320	1.470 m	1.691 m
A321	1.563 m	1.798 m
B737-700	1.390 m	1.599 m
B737-800	1.620 m	1.863 m

PROJECT:airport

Technische Planung

➡ **Variante 1**

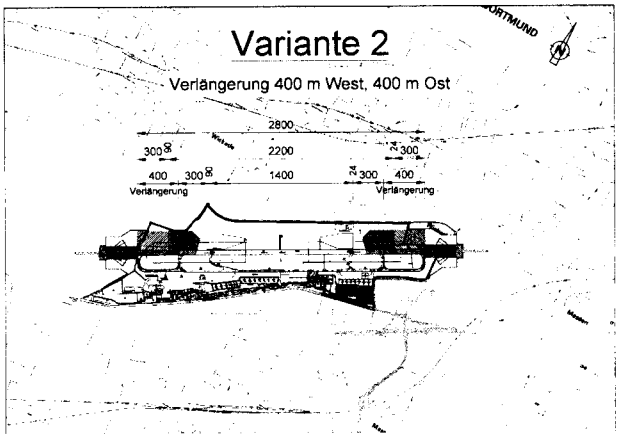
Verlängerung der Start-/Landebahn 800 m Ost



Technische Planung

➡ **Variante 2**

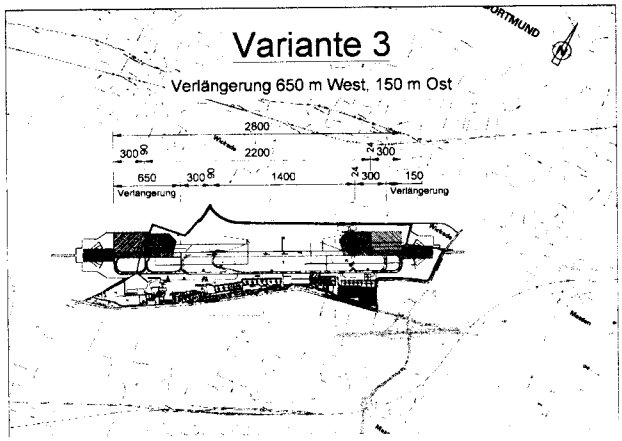
Verlängerung der Start-/Landebahn 400 m Ost / 400 m West



Technische Planung

➡ **Variante 3**

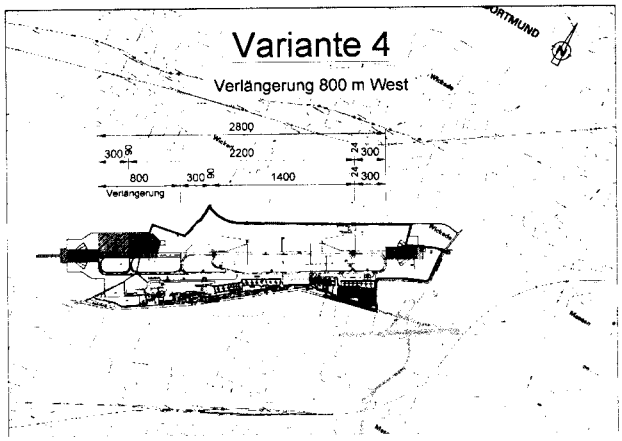
Verlängerung der Start-/Landebahn 650 m West / 150 m Ost



Technische Planung

➡ **Variante 4**

Verlängerung der Start-/Landebahn 800 m West



Entwicklungsperspektiven 2020

Prognose der Fluglärmentwicklung bis 2020

Fluglärmgesetz (Novelle 2007)

➡ **Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm** (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2007 Teil I Nr. 56, 9. November 2007)

§2 Lärmschutzbereiche

1. Werte für neue oder wesentlich geänderte zivile Flugplätze (ab 2011):

- ■ Tag-Schutzzone 1: (LA_{eq} Tag) = 60 dB(A)
- □ Tag-Schutzzone 2: (LA_{eq} Tag) = 55 dB(A)

Nacht-Schutzzone:

- ■ LA_{eq} Nacht = 50 dB(A) oder
- □ LA_{max} = 6 x 68 dB(A) Außenpegel, entspricht 53 dB(A) im Innenraum bei gekipptem Fenster

2. Werte für bestehende zivile Flugplätze:

- ■ Tag-Schutzzone 1: (LA_{eq} Tag) = 65 dB(A)
- ■ Tag-Schutzzone 2: (LA_{eq} Tag) = 60 dB(A)

Nacht-Schutzzone:

- □ LA_{eq} Nacht = 55 dB(A) oder
- LA_{max} = 6 x 72 dB(A) Außenpegel, entspricht 57 dB(A) im Innenraum bei gekipptem Fenster

ADU Cologne - Institut für Immissionsschutz GmbH

Fluglärmgesetz (Novelle 2007)

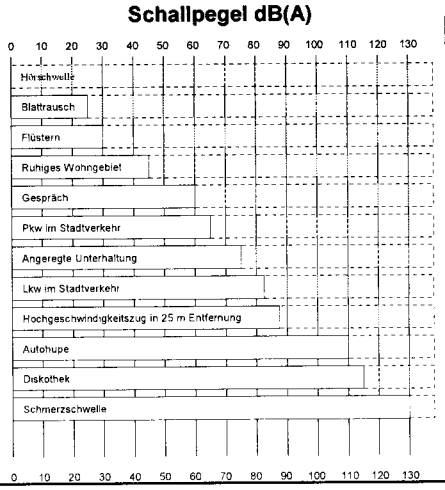
➡ **Bemerkungen zu Geräuschpegeln**

Dauerschallpegel:

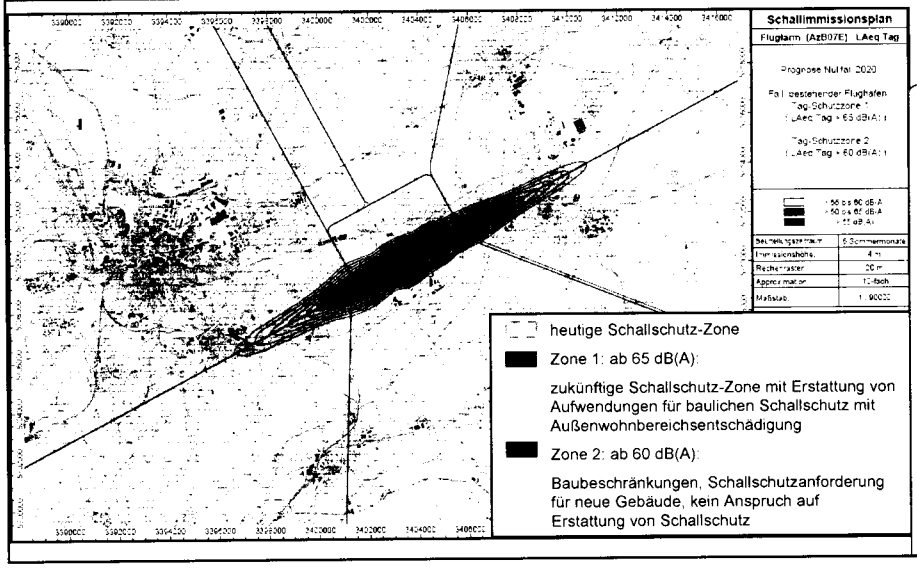
- LA_{eq}: "energieäquivalente" Mittelung, d.h. „Erholungspausen" werden berücksichtigt.
- 60 dB(A) + 60 dB(A) = 63 dB(A) !
- 70 dB(A) wird 2x so laut wie 60 dB(A) empfunden.

Geräuschspitzen / Maximalpegel:

- LA_{max}: Geräuschspitzen
  relevant: Häufigkeit, Tageszeit
- zum Vergleich:
  TA Lärm: In Mischgebieten zulässig:
  - 90 dB(A) tags
  - 65 dB(A) nachts

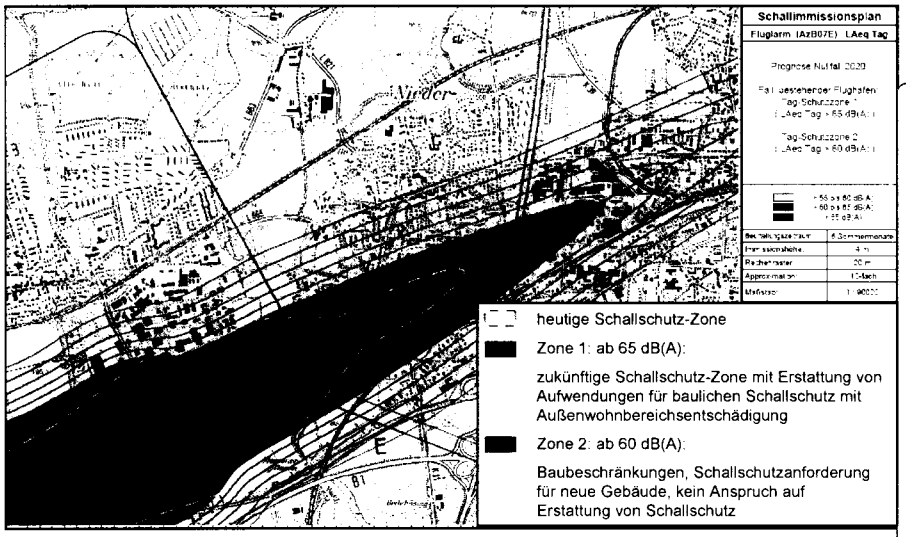


Nullfall 2020 - Tag-Schutzzonen 1 und 2



Nullfall 2020 - Tag-Schutzzonen 1 und 2
Planausschnitt „Unnas Zone 1" für Variante 4

Dortmund Airport



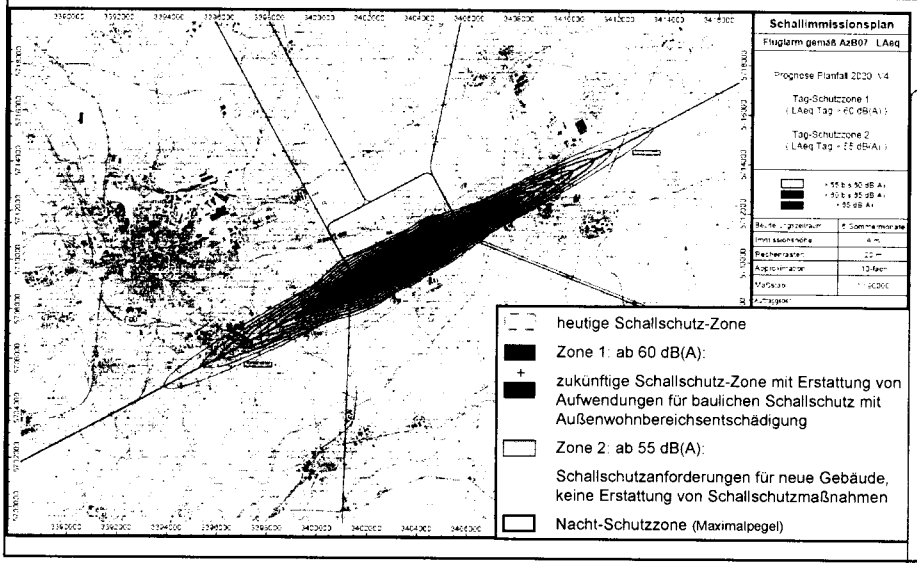
Nullfall 2020

Dortmund Airport

- Die Tagschutzzone 1 und die Nachtschutzzone liegen innerhalb des bestehenden Schutzgebietes.
- Keine Erweiterung der Nachtschutzzone durch das Maximalpegelkriterium (LA_{max}-Nacht: 6 x 72dB(A)), trotz erwarteter Flugbewegungen in der Nachtzeit (22.00 Uhr – 06.00 Uhr: 510 Allgemeine Luftfahrt p. a.).
- Trotz Anstieg der Flugbewegungen keine wesentliche Veränderung des heutigen Schutzgebietes (aber Tag-Schutzzone 2 ist größer als bestehendes Schutzgebiet)
- Für den Bestand sind gemäß Fluglärmgesetz u.a. höhere Pegelwerte (+ 5 dB) für die Ermittlung der Schutzzonen als für wesentlich geänderte zivile Flughäfen anzusetzen.

Ausbaufall 2020 - Tag-Schutzzonen 1 und 2
Bahnverlängerung 800 m Richtung Westen (V4)

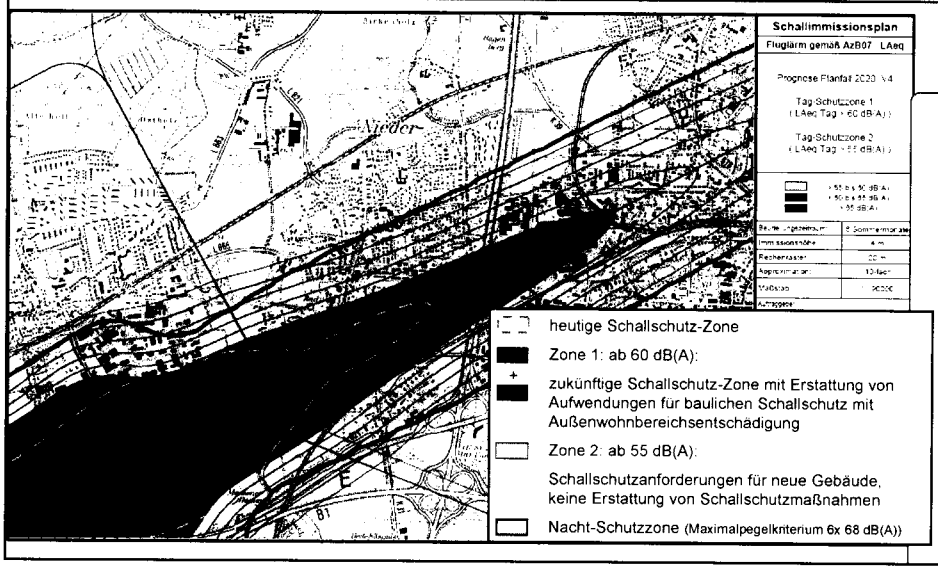
Dortmund Airport



ADU Cologne - Institut für Immissionsschutz GmbH

Ausbaufall 2020 - Tag-Schutzzonen 1 und 2
Planausschnitt „Unnas Zone 1" für Variante 4

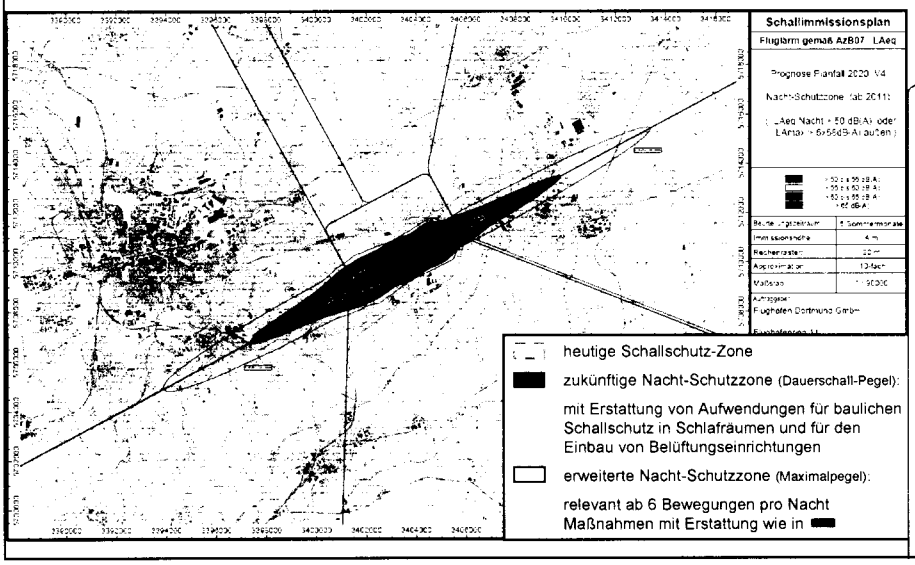
Dortmund Airport



ADU Cologne - Institut für Immissionsschutz GmbH

Ausbaufall 2020 - Nacht-Schutzzonen LA_{eq} und LA_{max}
Bahnverlängerung 800 m Richtung Westen (V4)

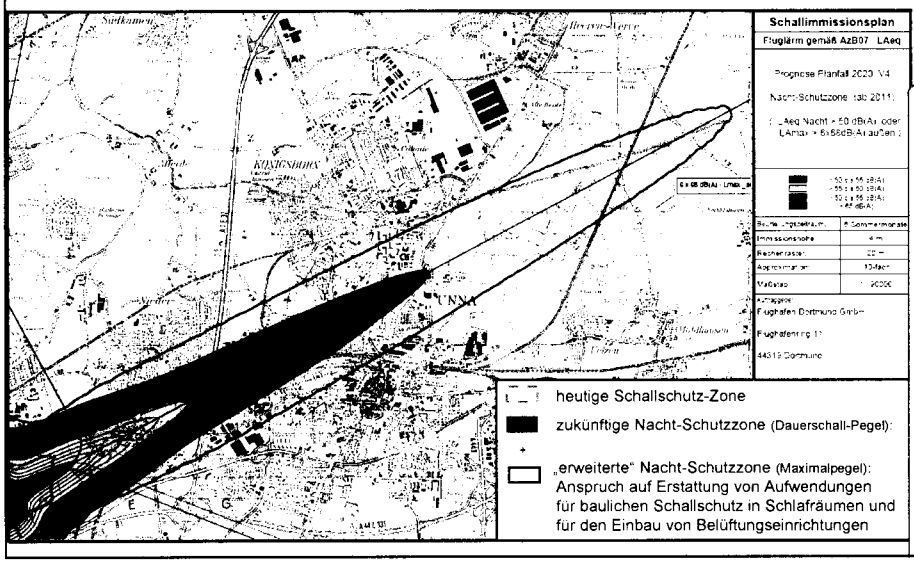
Dortmund Airport



ADU Cologne - Institut für Immissionsschutz GmbH

Ausbaufall 2020 - Nacht-Schutzzonen LA_{eq} und LA_{max}
Planausschnitt „Unnas Nacht-Schutzzonen" für V4

Dortmund Airport



ADU Cologne - Institut für Immissionsschutz GmbH

Ausbaufall 2020

- **Bei einem Ausbau sind gemäß Fluglärmgesetz niedrigere Pegelwerte (- 5 dB für LA_{eq}) bei der Ermittlung der Schutzzonen als beim Nullfall anzusetzen,**
- daher ist eine deutliche Vergrößerung der Tagschutzzone bei vergleichbarer Lärmentwicklung zu verzeichnen.
- Durch die erwarteten Flugbewegungen in der Nachtzeit (5.190 ohne Hubschrauber) greift das LA_{max}-Kriterium: 6 x 68dB(A) Außenpegel.
- Die Nachtschutzzone wird durch das LA_{max}-Kriterium bestimmt, sie variiert zwischen den betrachteten Varianten V1 bis V4 nur schwach.
- Die Nachtschutzzone ist erheblich größer als die neue Tag-Schutzzone 1.

Entwicklungsperspektiven 2020

Wertentwicklung von Wohn- und Gewerbeimmobilien im Bereich des Flughafenausbaus

Aufgabenstellung

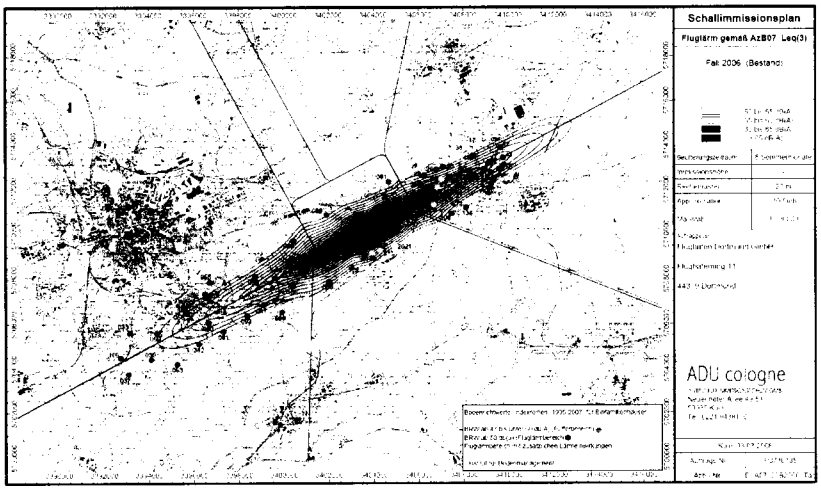
- **Teil A: Ist-Analyse *Wohnen* (Wertentwicklung bis heute)**
  1. Wie verlief die Wertentwicklung von 1995-2007?
  2. Besteht eine „Betroffenheit" des Immobilienwertes?

- **Teil B: Prognose *Wohnen* (Wertentwicklung nach erfolgtem Ausbau)**
  1. Ist zukünftig mit Wertminderungen zu rechnen?
  2. Unterscheiden sich die „Beeinträchtigungen" in den Ausbau-Varianten?

- **Teil C: Wertschöpfung *Gewerbe* (Wertentwicklung im Nahbereich des Flughafens)**
  1. Gibt es Wertsteigerungen, die auf den Flughafen zurückzuführen sind?

Grundlagen und Methodik Teil A

- **Lärmbereiche 2006 und Bodenrichtwertpunkte**



Dortmund Airport

Ergebnisse Teil A: Ist-Analyse Wohnen

➡ **Bodenwertsteigerungen von 1995-2007**
bei beinahe allen vom Fluglärm potenziell beeinflussten Wohnlagen

➡ **Weniger dynamische Entwicklung der Bodenwerte**
in Bereichen mit Fluglärm („Sonderentwicklung")

➡ **„Wohnlagenbetroffenheit" (weniger Wertzuwachs)**

Bodenwerte	Dortmund	Unna
50 bis 55 dB(A)	ca. 5%	ca. 5%
55 bis 60 dB(A)	ca. 15%	ca. 15%

Dortmund Airport

Ergebnisse Teil B: Prognose Wohnen

➡ **Nur geringfügige Abweichung der Wertentwicklung**

- Dies gilt selbst für die Wohnlagen, für die eine Zunahme von 2-3 dB(A) und größer erwartet wird (nur extrem wenige Lagen).

- Wohngrundstücke sind schon durch den bisherigen Fluglärm im Wert beeinflusst.

- Die durch den „Nullfall" ausgelösten Lärmveränderungen dürfen nicht dem Ausbau zugerechnet werden.

Ergebnisse Teil B: Prognose Wohnen

➡ **Berechnungsbeispiel: Freistehendes Einfamilienhaus:**

- Gesamtwert der Immobilie 240.000 €
- Boden-Wertanteil 80.000 €
- Wertveränderung bei 59 dB(A) Vorbelastung und 2 dB(A) Zunahme:

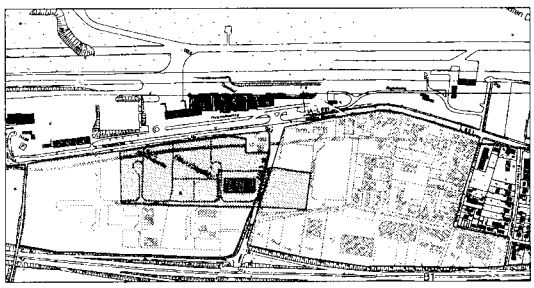
Vorbelastung	1dB Zuwachs	2dB Zuwachs	3dB Zuwachs
50 dB(A)	-0,5%	-1,1%	-1,7%
53 dB(A)	-0,6%	-1,2%	-1,7%
56 dB(A)	-0,6%	-1,2%	-1,8%
59 dB(A)	-0,6%	-1,3%	-1,9%
62 dB(A)	-0,7%	-1,4%	-2,1%
65 dB(A)	-0,7%	-1,5%	-2,2%

- neuer Gesamtwert der Immobilie 236.880 €

Ergebnisse Teil C: Wertschöpfung Gewerbe

➡ **Gewerbepark am Airport / Holzwickede**

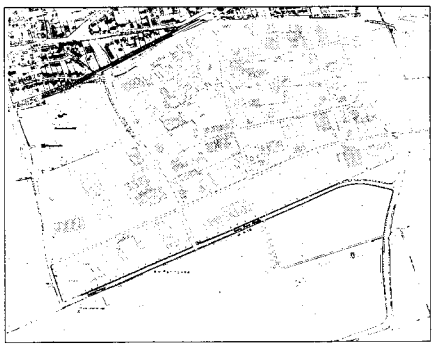
- insgesamt ca. 20,2 ha
- ca. 2,8 ha direkter Flughafenzusammenhang
- ca. 1,74 ha indirekter Flughafenzusammenhang (entsprechend 10%)
- „Wertsprung": von 5,- €/m² auf 75,- €/m²



Ergebnisse Teil C: Wertschöpfung Gewerbe

➡ **Industrie-/Gewerbegebiet Wickede Süd**

- insgesamt ca. 65,4 ha
- ca. 3,27 ha indirekter Flughafenzusammenhang (entsprechend 5%)
- „Wertsprung": von 5,- €/m² auf 55,- €/m²

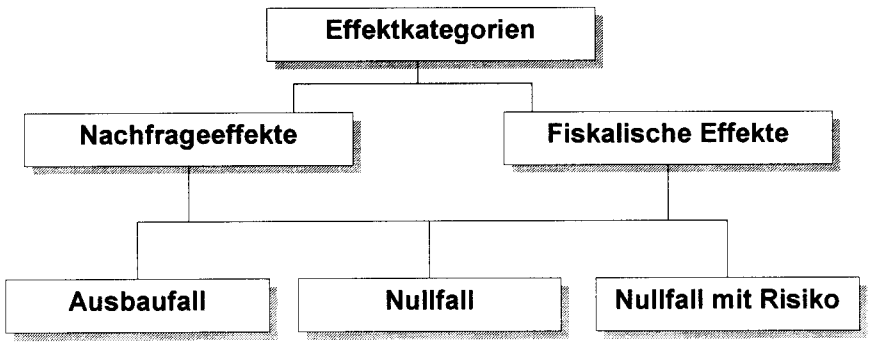


Entwicklungsperspektiven 2020

Prognose der regionalwirtschaftlichen Effekte für das Jahr 2020

Dortmund Airport

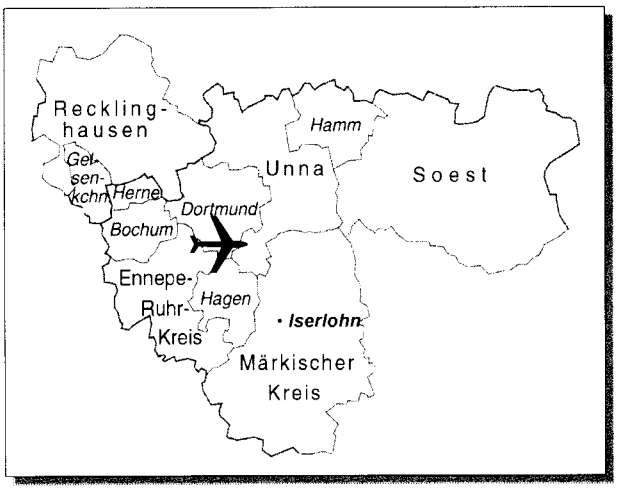
Ansatz



Dortmund Airport

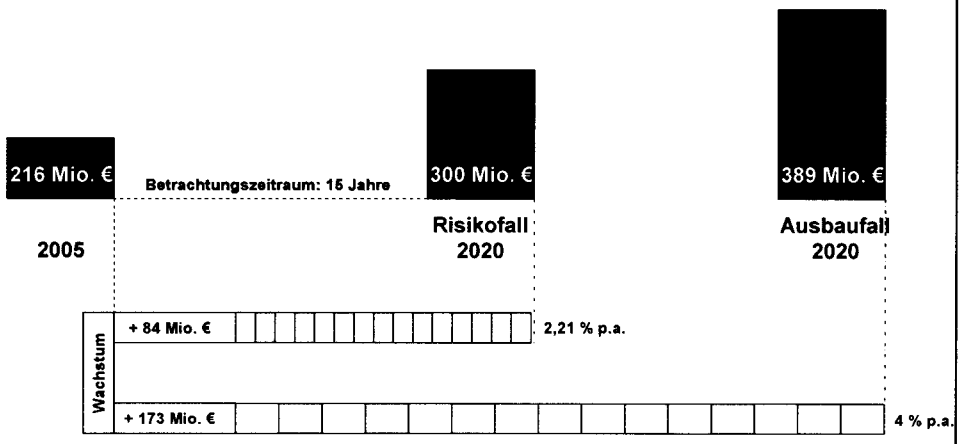
Regionalisierung

Flughafenregion = 11 Kreise und kreisfreie Städte



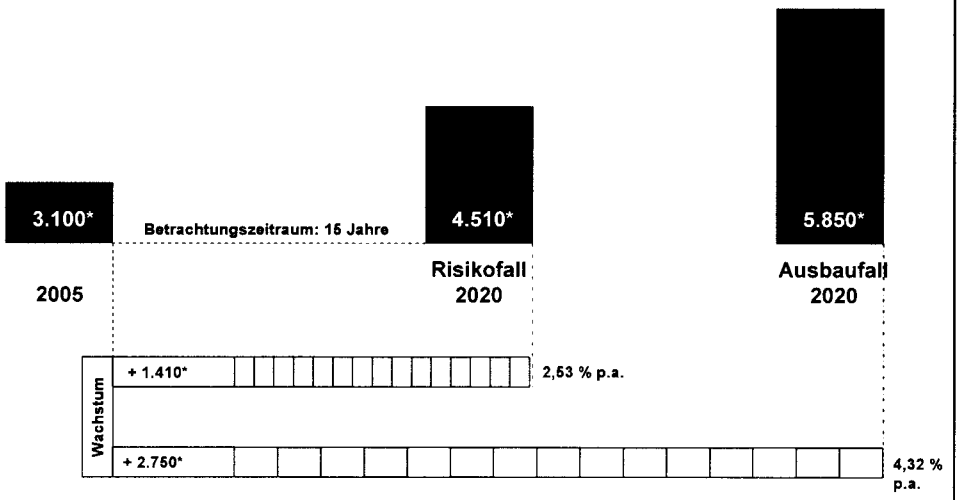
Dortmund Airport

Bruttowertschöpfung



Dortmund Airport

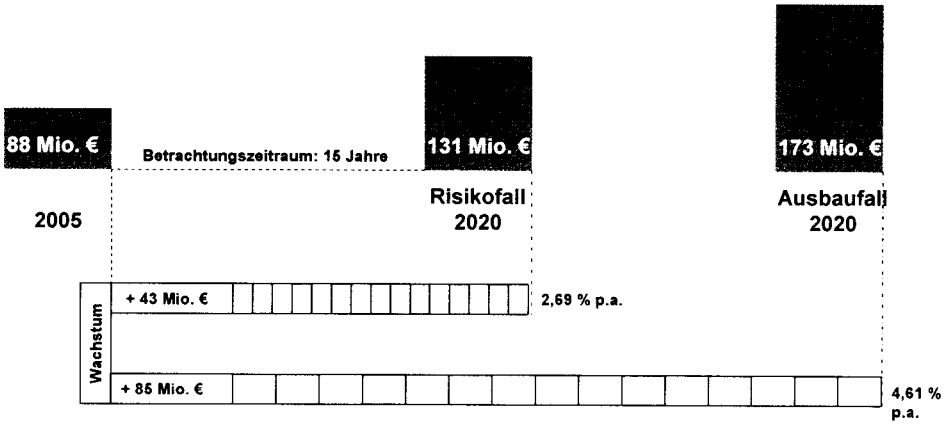
Beschäftigung



*Arbeitsplätze

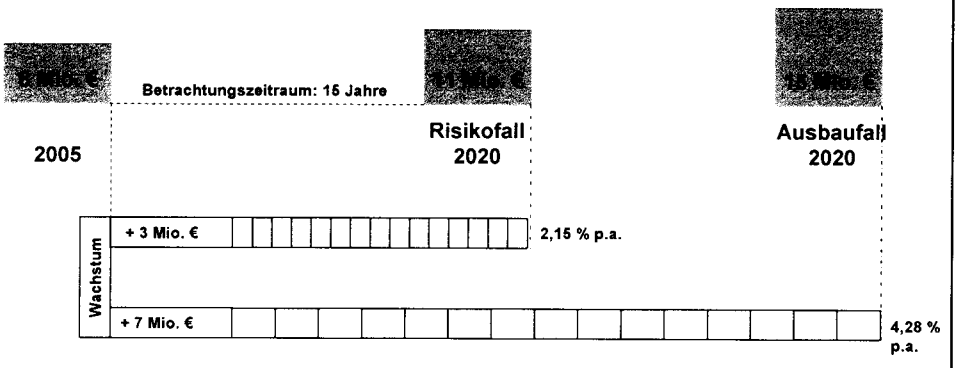
Dortmund Airport

Einkommen



Dortmund Airport

Fiskus



Agenda

Dortmund Airport

1. **Rückblick**
2. **Erste Bewertungen und Schlussfolgerungen**
3. **Ergebnisse der Gutachten**
4. **Die nächsten Schritte**

Die nächsten Schritte

Dortmund Airport

- Moderatere Ausweitung der Betriebszeiten und marktgerechte Verspätungsregelung für Starts und Landungen, die aber dann den Zuwachs gegenüber dem Prognose-Ausbaufall begrenzt.
- Auf Flexibilisierung für die Zeit von 05.00 Uhr bis 06.00 Uhr verzichten.
- Statt Ausbau auf 2.800 m ...
  - Einbeziehung der Stoppflächen für Starts (60 m = 1 Tonne Zuladung)
  - Verlegung der Schwellen für Landungen
  - ggf. Verlängerung der Start- und Landebahn auf < 2.800 m

Dortmund Airport

Die nächsten Schritte

➡ **Die nächsten Schritte:**

Entwicklung von Alternativszenarien und hierfür

- Vertiefung mit Gutachtern
- Gespräche mit Fluggesellschaften
- Gespräche mit DFS / Stadt Dortmund (städtebaulich verdichtete Bereiche entlasten, Überprüfung der An- und Abflugrouten)

Berichterstattung

- Statusbericht in der AR-Sitzung im Juni 2008
- Vorstellung der Szenarien in der AR-Sitzung im September 2008

Dortmund Airport

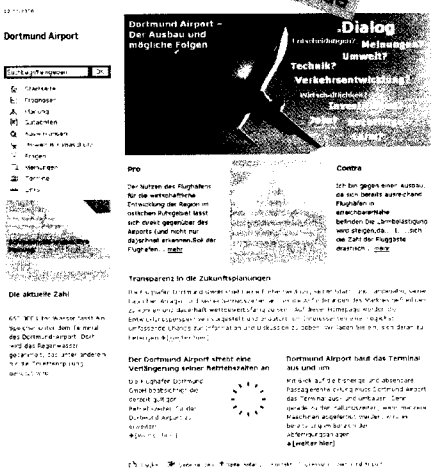
Aktiver Dialog

dialog-dortmund-airport.de

Navigation

Dialogforum

Fakten



Verknüpfung zu Fragen

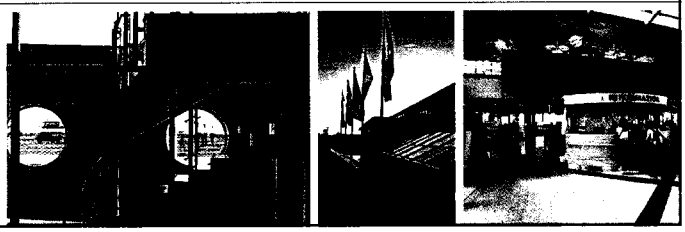
Anreißer Dialogforum

Philosophie

Themen Anreißer

Dortmund Airport

Vielen Dank
für die Aufmerksamkeit

Für weitere Informationen:

Flughafen Dortmund GmbH
- Geschäftsführung -
Flughafenring 11
44319 Dortmund
Tel.: 0231 / 92 13 – 100
Fax: 0231 / 92 13 – 202
www.dortmund-airport.de