

FLUGHAFEN DORTMUND

AUSWIRKUNGEN DER VERSCHIEBUNG DER SCHWELLE OST UM 300M AUF DIE ERGEB- NISSE DER VERKEHRSPROGNOSE 2030

QUALITATIVE GUTACHTERLICHE STELLUNGNAHME

im Auftrag der

Flughafen Dortmund GmbH

Aachen, 21. Februar 2020

AIRPORT RESEARCH CENTER GMBH

Projektleitung: Daniela Rüdel, M. Sc.

Bismarckstraße 61

52066 Aachen

Telefon: (02 41) 168 43 –17

Telefax: (02 41) 168 43 – 19

e-mail: mail@arc-aachen.de

Inhalt

1	Einleitung	3
2	Verändertes Luftverkehrsangebot 2030	3
3	Mögliche Auswirkungen des veränderten Luftverkehrsangebotes auf das Prognoseergebnis	4
3.1	Gleichbleibende Anzahl Passagiere bei weniger Bewegungen	4
3.2	Steigende Anzahl Passagiere bei gleichbleibender Anzahl der Bewegungen	5
3.3	Unverändertes Prognoseergebnis.....	5
4	Bewertung	5

1 Einleitung

Die Flughafen Dortmund GmbH (FDG) will die östliche Landeschwelle um bis zu 300m verschieben. Hierzu sind die Auswirkungen dieser Maßnahme insbesondere auf den Fluglärm zu ermitteln. Die Airport Research Center GmbH hat im Jahr 2016 in Zusammenarbeit mit Desel Consulting und dem Aviation Consultant Karl-Friedrich Müller eine Prognose für den Flughafen Dortmund für das Jahr 2030 erstellt, die auch Grundlage der Überprüfung des Lärmschutzbereichs des Flughafens Dortmund ist. Nachfolgend wird geprüft, ob sich aus der Schwellenverlegung (unter Berücksichtigung) aktueller Entwicklungen eine wesentliche Änderung des Ergebnisses der LVP im Hinblick auf die Zahl der erwarteten Flugbewegungen ergibt.

Die Darstellung erfolgt qualitativ anhand von grundsätzlichen Ursache-Wirkungs-Zusammenhängen ohne konkret quantifizierbare Effekte auf das Prognoseergebnis. Dies bedeutet, dass in diesem Zusammenhang auch keine zusätzlichen Szenarioberechnungen durchgeführt wurden.

2 Verändertes Luftverkehrsangebot 2030

In der Luftverkehrsprognose 2030 wird unterstellt, dass Wizz Air auch im Jahr 2030 der Kunde mit den meisten Angeboten am Flughafen Dortmund sein wird. Diese damalige Annahme hat sich inzwischen verfestigt. Derzeit bedient die Airline den Flughafen Dortmund mit Fluggeräten des Typs A320, setzt aber an anderen Standorten auch den etwas größeren Flugzeugtyp A321neo ein und wird in Zukunft auch den Flugzeugtyp A321neo einflootten. Mittelfristig wird sie voraussichtlich mit rund ein Viertel A320 und drei Viertel A321neo/neo operieren. Die A320 werden weiterhin 180 Sitze und die A321neo/neo zwischen 220 und 239 Sitze haben. Die Kapazität pro Flug wird somit bei Bewegungen mit A321neo/neo um 22% bis 33% ansteigen. Nach Mitteilung der Luftverkehrsgesellschaft beabsichtigt Wizz Air im Rahmen der Flottenumstellung bzw. -erneuerung neben der A320 Operation auch den Einsatz von A321neo/neo am Flughafen Dortmund. Derzeit ist ein restriktionsfreier Betrieb der A321neo/neo am Flughafen Dortmund jedoch nicht möglich. Unter Berücksichtigung einer längeren Landestrecke 24 wäre für diese Flugzeugtypen dann ein im Wesentlichen uneingeschränkter Betrieb für landende Flugzeuge zu erwarten.

Grundsätzlich auszuschließen ist der Einsatz der A321neo/neo durch andere Fluggesellschaften allerdings nicht, zumal auch touristische Fluggesellschaften verstärkt auf den A321neo setzen, wenn die Nachfrage das Mehr an Sitzen auch füllt, da der A321neo/ (insbesondere) neo erheblich geringere Sitzkilometerkosten aufweist als der „kleinere“ A320.

Die sich hieraus möglicherweise ergebenden Auswirkungen auf das Ergebnis der Luftverkehrsprognose 2030 werden im Folgenden dargestellt.

3 Mögliche Auswirkungen des veränderten Luftverkehrsangebotes auf das Prognoseergebnis

Es kann ausgeschlossen werden, dass sich die generelle Nachfrage nach Luftverkehrsreisen (flughafenunabhängig) aufgrund der Schwellenverschiebung wesentlich erhöht. Entsprechend steht fest, dass sich die Anzahl der Flugbewegungen am Flughafen Dortmund nicht wesentlich erhöht. Ein Passagierpotential, dass eine solche Erhöhung der Flugbewegungszahlen ermöglichen würde, ist auch im Fall einer Preissenkung auf der Grundlage der Ergebnisse der LVP 2030 nicht zu erwarten. Möglich sind allein die in den nachfolgenden Unterkapiteln dargestellten drei Szenarien:

- Gleichbleibende Anzahl Passagiere bei weniger Bewegungen
- Steigende Anzahl Passagiere bei gleichbleibender Anzahl der Bewegungen
- Unverändertes Prognoseergebnis

3.1 Gleichbleibende Anzahl Passagiere bei weniger Bewegungen

Im Rahmen der Luftverkehrsprognose 2030 wurden die im Modell für den Flughafen Dortmund hinterlegten Angebote anhand von Passagierpotentialen unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Flugzeugtypen ermittelt. Unter der Prämisse, dass sich die Summe der Potentiale zu diesen Zielen exakt mit den in der LVP 2030 unterstellten Flugzeugtypen A320 bedienen lässt, würde eine Vergrößerung des eingesetzten Flugzeugtyps nicht dazu führen, dass mehr Passagiere je Flugbewegung befördert würden. Vielmehr würde aufgrund der nun zusätzlich zur Verfügung stehenden Sitze die Auslastung der nun einzusetzenden Flugzeugtypen – A321 neo/neo gegenüber A320 – sinken. Wizz Air benötigt für den profitablen Flugbetrieb eine bestimmte Auslastung ihrer Flugzeuge. Wird diese unterschritten, ist das Angebot nicht profitabel. Wäre dem so, wäre ein Ausdünnen der Bedienung – weniger wöchentliche Frequenzen auf den einzelnen Routen, auf denen der A321 neo zum Einsatz käme – möglich, um nun die gleiche Anzahl an Passagieren (in Summe) mittels weniger Flugbewegungen und so einer notwendig höheren Auslastung des größeren Geräts zu befördern. Dies würde aber nur unter der Prämisse eintreffen, dass für die Passagiere das reduzierte Angebot ab Dortmund nach wie vor das attraktivste ist. Sollte dem nicht so sein, wäre ein Abwandern der Passagiere zu einem Konkurrenzstandort denkbar. Ohne den letzteren Effekt würde in diesem Fall das Passagierergebnis nur geringfügig vom bisherigen abweichen. Die Anzahl der Flugbewegungen könnte jedoch in Abhängigkeit vom Anteil der A321 neo Flüge entsprechend sinken.

3.2 Steigende Anzahl Passagiere bei gleichbleibender Anzahl der Bewegungen

Eine weitere Möglichkeit wäre, dass Wizz Air auf etlichen Routen lediglich den eingesetzten Flugzeugtyp austauscht, während die Anzahl der Bewegungen (also das Angebot) nicht angepasst wird. Diesen Schritt würde die Airline wählen, wenn sie die zusätzlichen Sitze verkaufen könnte. Dies würde bedeuten, dass die Anzahl der Passagiere ansteigt, während die Anzahl der Bewegungen gleichbleibt.

Es gibt mehrere Gründe, die in diesem Fall zu einem Passagierzuwachs führen könnten:

1. Absenkung der Preise, um weitere preissensible Passagiere zu induzieren. Diese Marktstimulation wäre möglich, da mit der größeren A321 xlr/neo die Stückkosten sinken.
2. Abschöpfung bisher nicht ab Dortmund „abgeflogener“ Potentiale, was dadurch entstehen kann, dass im bisherigen Szenario möglicherweise auf einigen Relationen mehr Passagiere ab Dortmund reisen möchten, als es dort ein unterstelltes Angebot zukünftig prognostisch im bisherigen Szenario geben wird. Eine Erhöhung des Angebotes in der damaligen Prognose hätte zu einem „Sprung“ an Kapazität geführt – ein weiterer Flug pro Woche auf einer Relation – so dass weitere 180 Sitze hätten gefüllt werden müssen. Eine solche Erhöhung des Angebots ab Dortmund hätte sich zumeist kaum gelohnt, da die verbleibende Nachfrage nicht stark genug dafür war. Ein größeres Fluggerät auf einigen Frequenzen hingegen erlaubt ein feineres Abwägen zwischen Angebot und Nachfragepotential.

3.3 Unverändertes Prognoseergebnis

Die dritte Möglichkeit wäre ein unverändertes Prognoseergebnis, d.h. trotz größerer Flugzeugtypen bleibt die Anzahl der Passagiere und Bewegungen im Prognoseergebnis unverändert. Auch die pro Flugbewegung beförderten Passagiere würden unverändert bleiben. Aufgrund der in diesem Fall zusätzlich zur Verfügung stehenden Sitze je Flugbewegung würde jedoch die Auslastung der Flugzeuge sinken. Durch das Absinken würde sich vermutlich ein Auslastungswert ergeben, der unterhalb der wirtschaftlichen Grenze für die Airline Wizz Air liegt.

4 Bewertung

Nach Betrachtung der möglichen Auswirkungen veränderter Annahmen (in Form des Angebots) auf das Prognoseergebnis soll abschließend eine Bewertung hinsichtlich der Eintrittswahrscheinlichkeiten der möglichen Auswirkungen vorgenommen werden. Das Eintreten der beiden ersten Szenarien (gleichbleibende Passagiere und weniger Bewegungen bzw. mehr

Passagiere und gleichbleibende Bewegungen) werden aufgrund der beschriebenen Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge als grundsätzlich möglich eingestuft. Das dritte Szenario (unverändertes Prognoseergebnis) erscheint jedoch aufgrund der Unterschreitung der Wirtschaftlichkeit der Flüge durch einen zu niedrigen Sitzladefaktor als nicht sehr wahrscheinlich.

Denkbar wäre auch eine Mischung aus den Szenarien gemäß Kap. 3.1 und 3.2.: Strecken, die bereits heute mit hoher Frequenzzahl beflogen werden wie bspw. DTM-KRK wachsen über das größere Fluggerät und nicht über weitere Flüge, und andere Strecken wachsen über „Preisincentives“ also weiterer Marktstimulation, um die größeren Fluggeräte zu füllen.

Ohne weitere modellmäßige Betrachtungen unter Berücksichtigung veränderter Modellflugpläne und Flugzeugkapazitäten / Einsatzstrategien vorzunehmen, kann vereinfachend im Sinne einer „worst-case“ – Betrachtung bzgl. der Lärmauswirkungen der Maßnahme das Szenario 3.2 „Steigende Anzahl Passagiere bei gleichbleibender Anzahl der Bewegungen“ herangezogen werden: Eine Steigerung der Flugbewegungen beim Einsatz der A321 xlr/neo gegenüber einem weiteren Einsatz der A320 kann gemäß der qualitativen Betrachtung ausgeschlossen werden.

Gutachter:



Daniela Rüdel, M. Sc.

Airport Research Center GmbH