



Sehr geehrte Damen und Herren,

kaum eine andere Region in Deutschland ist derart auf schnelle, grenzüberschreitende Verkehrsverbindungen angewiesen wie Nordrhein-Westfalen. Dieser Tatsache versucht Düsseldorf International durch ein ausgewogenes und bedarfsgerechtes Verkehrsangebot sowie ein möglichst hohes Maß an Komfort für seine Kunden zu entsprechen.

Es gibt wohl keinen anderen Industriezweig, der ähnlich vielen unterschiedlichen Einflüssen ausgesetzt ist, wie die Luftfahrt. Dabei ist die Diskussion um Erhalt und Anpassung von Luftverkehrs-Infrastrukturen – insbesondere wenn es um Flughäfen und siedlungsnahen Luftverkehr geht – allzu oft von persönlichen, regionalen oder nationalen Sichtweisen geprägt.

Mit dem DUS-Politikbrief, dessen erste Ausgabe Sie gerade in Händen bzw. auf dem Bildschirm haben, will Düsseldorf International einen Beitrag zur Versachlichung der Diskussionen um den Luftverkehr in Nordrhein-Westfalen leisten. Wir hoffen, dass die folgenden Beiträge für Sie von Interesse sind. Ihr Feedback – Lob, Kritik, Anregungen – wird uns hochwillkommen sein.

Es grüßt Sie ganz herzlich die Geschäftsführung von Düsseldorf International Christoph Blume (rechts), Sprecher der GF und Thomas Schnalke

→ Herausgeber:

Flughafen Düsseldorf GmbH

Postfach 30 03 63

40403 Düsseldorf

Telefon: 0211-421-23366

Telefax: 0211-421-24345

www.duesseldorf-international.de

E-Mail: politikbrief@dus-int.de

DUS-Politikbrief 08/2008

Themen:

→ Anklicken führt zur jeweiligen Seite

Der bedeutendste Airport im wichtigsten deutschen Wirtschaftsraum

→ Düsseldorf International trotz Kerosinpreisentwicklung im Aufwind

Eine win-win-Konstellation für Stadt und Region

→ Interview mit Werner M. Dornscheidt, Vorsitzender der Geschäftsführung der Messe Düsseldorf GmbH

Bundesverwaltungsgericht weist Beschwerden zurück

→ Urteil des Oberverwaltungsgerichts zur aktuellen Betriebsgenehmigung ist rechtskräftig

Single European Sky

→ Größere Effizienz im europäischen Luftraum

Der bedeutendste Airport im wichtigsten deutschen Wirtschaftsraum

➔ Düsseldorf International trotz Kerosinpreisentwicklung im Aufwind

Mit der am 17. Juni zu Ende gegangenen Flugplankonferenz für die fünfmonatige Winterflugplan-Periode 2008 / 2009 in Boston wurden für den Düsseldorfer Flughafen insgesamt 103.675 Slots im Linien- und Charterverkehr koordiniert – ein Plus von 2,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Der Düsseldorfer Flughafen zeigte sich damit weitgehend unbeeindruckt von der durch die Ölverteuerung hervorgerufenen Krise. Im Gegenteil: Trotz Krise konnte der NRW-Airport seit Jahresbeginn um 2,8 Prozent bei den Flugbewegungen und um 5,1 Prozent bei den Passagierzahlen zulegen (Stand Ende Juni).

Probetrieb auf einen Blick

Die Freigabe für den Probetrieb erfolgte am 18. März durch das NRW-Verkehrsministerium. Damit soll belegt werden, dass die Kapazität der südlichen Hauptstart- und -landebahn auch im Einbahnbetrieb bei 45 Flugbewegungen in der Stunde liegt. Diese Möglichkeit der Ausweitung von bisher 40 auf 45 Starts und Landungen in der Stunde ist als so genannte Öffnungsklausel Bestandteil der aktuellen Betriebsgenehmigung. Der Probetrieb begann unmittelbar nach seiner Freigabe und wird auch die Sommerflugplan-Periode 2009 einschließen.

Die Steigerung gelang unter anderem deshalb, weil im Rahmen des Probetriebs (siehe Infokasten) während der Einbahnnutzung in Zusammenarbeit mit der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH die Zahl der zu vergebenden Slots sukzessive und unter Vorbehalt erhöht werden konnte. Unter Vorbehalt deshalb, weil erst nach Beendigung des Probetriebs im Herbst 2009 über die tatsächliche Höhe der Einbahnkapazität durch das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW entschieden wird. Die Ölpreiskrise jedoch zeigt auch in Düsseldorf Spuren. So wird Air Berlin seine China-Verbindungen mit Ende des Sommerflugplans ganz einstellen, und Northwest Airlines stellt Anfang Oktober die Verbindung Düsseldorf – Detroit ein.

Anhaltend hohe Nachfrage nach Interkont-Verbindungen

Dennoch partizipiert DUS an einer insgesamt steigenden Nachfrage nach Interkont-Verbindungen, von denen insbesondere die Lufthansa profitiert. Die Kranich-Linie bietet allein im laufenden Sommerflugplan drei Verbindungen in die USA und nach Kanada an. Und obwohl sich im Vergleich zum Vorjahr das Sitzplatzangebot auf den USA- und Kanadastrecken verdoppelt hat, liegt der durchschnittliche Auslastungsgrad bei allen hier aktiven Airlines nach wie vor bei rund 80 Prozent. Düsseldorf International befindet sich im Herzen der weltweit siebtstärksten Wirtschaftsregion mit rund neun Millionen Menschen in einem Umkreis von 50 Kilometern und 18 Millionen Menschen im Radius von 100 Kilometern und hat damit sowohl den Geschäftsreise- als auch den Urlaubsreisemarkt quasi direkt vor seiner Haustür: In der Rhein-Ruhr-Region sind rund 400.000 Unternehmen tätig, etwa 40 Prozent der deutschen Konzerne haben sich in NRW niedergelassen, darunter zehn der 30 Dax-Unternehmen. Viele internationale Unternehmen haben die Region gewählt, weil sie von hier aus optimal ihre internationalen Märkte bedienen können. Eine große Rolle spielt dabei auch, dass verlässliche Anbindungen sowohl im Interkont- als auch im innereuropäischen Verkehr bestehen und diese auch zu den gerade für Geschäftsreisende so wichtigen Tagesrandzeiten angeboten werden.



Die Marktgröße ist vergleichbar mit der von London und Paris, Düsseldorf International ist somit der bedeutendste Airport im wichtigsten deutschen Wirtschaftsraum.

Den Markt vor der Haustür

Während sich die anderen NRW-Flughäfen fast ausschließlich im Low Cost-Segment positionieren oder den Kunden ihrer Region ein Basisangebot im Touristikverkehr zur Verfügung stellen, konzentrieren sich die großen Linienfluggesellschaften (Lufthansa, British Airways, Air France, Iberia, SAS usw.) in NRW inzwischen fast ausschließlich auf Düsseldorf. Nur von hier aus kann also der Geschäftsreisende heute weltweite Verbindungen via Paris, London, Zürich, Kopenhagen, Wien, Helsinki und Madrid mit den entsprechenden Airlines nutzen.

Auch die Air Berlin hat inzwischen als größter Anbieter in Düsseldorf hier ein Drehkreuz für die Europa- und Interkont-Verbindungen errichtet.

Nach Frankfurt und München ist Düsseldorf bereits heute der einzige deutsche Airport, an dem nennenswerter Interkontinentalverkehr stattfindet. Diese Stärke wird gemeinsam mit den Airlines weiter ausgebaut. Noch vor weiteren Flughäfen in anderen Wirtschaftszentren und Ballungsräumen in Deutschland hat der NRW-Airport daher Drehkreuzfunktionen übernommen. Dies führt sowohl zu neuen Angeboten im Interkontinentalverkehr als auch zu einem dichteren Streckennetz. Der Drehkreuzverkehr bringt dem Wirtschaftsstandort so die benötigte globale Anbindung.

Flughafen und Airlines brauchen Wachstumsperspektiven

Kurz: Trotz beziehungsweise gerade wegen der Ölpreiskrise bleibt Düsseldorf International der mit Abstand wichtigste Luftverkehrsstandort in und für NRW. Die Konsequenz, die sich für die jetzige und künftige NRW-Luftverkehrspolitik aus dieser Faktenlage ergibt, lautet deshalb ganz eindeutig, dass Düsseldorf International auch in Zukunft über ein bedarf- und nachfragebezogenes Verkehrsangebot verfügen muss. Das heißt insbesondere, dass

- die zuletzt am 1. November 2007 erweiterten Nachtflugbeschränkungen nicht weiter verschärft werden dürfen (für Propellerflugzeuge mit einem maximalen Startgewicht über neun Tonnen gelten nun die gleichen Betriebszeitbeschränkungen wie für Düsenflugzeuge),
- die in DUS aktiven Airlines Planungssicherheit und Wachstumsperspektiven brauchen, das heißt die Menge der verfügbaren Slots darf nicht reduziert werden,
- die Anpassung der flughafeninternen Infrastrukturen auch weiterhin kurzfristig möglich sein muss,
- die verkehrliche Anbindung beziehungsweise die Vernetzung der Verkehrsträger bedarfsgerecht weiterentwickelt wird.

Flugplankonferenzen

Die Flugplankonferenzen der International Air Transport Association (IATA) mit Sitz in Montreal (Kanada) finden zweimal im Jahr statt. Bei ihrer Konferenz koordinieren die Flugplaner so genannte Slots – Zeitfenster, in denen eine Airline auf einem bestimmten Flughafen landen und starten darf. Wie viele Slots verfügbar sind, ist abhängig von der (technischen und / oder politischen) Kapazität eines Flughafens, also von der Anzahl der Start- und Landebahnen und deren Konfiguration, von Art und Dauer der Passagierabfertigung, vom Flugzeugmix, Schnellabrollwegen oder Wetterbedingungen. Die jeweilige Tagung bildet die Grundlage für sämtliche weltweiten Flugpläne für die darauf folgende Flugplanperiode (Sommerflugplan, Winterflugplan). Die letzte für den Winterflugplan relevante Konferenz fand Anfang Juni in Boston statt, die 123. IATA Flugplankonferenz wird Mitte November in Athen stattfinden und die Slots für den Sommerflugplan 2009 koordinieren.

[← Zurück zur Startseite](#)



Eine win-win-Konstellation für Stadt und Region

➔ Interview mit Werner M. Dornscheidt, Vorsitzender der Geschäftsführung der Messe Düsseldorf GmbH



Werner M. Dornscheidt

Ohne einen guten Flughafen keine erfolgreiche Messe – und umgekehrt. Mit dieser Formel fasst Werner M. Dornscheidt, CEO der Düsseldorfer Messegesellschaft, das Verhältnis zwischen den beiden erfolgreichsten Töchtern der Stadt Düsseldorf zusammen. Der entscheidende Standortvorteil für beide: rund 18 Millionen Einwohner im Umkreis von 100 Kilometern und die exportorientierte Industrie Nordrhein-Westfalens.

Herr Dornscheidt, der Messestandort Düsseldorf ist einer der erfolgreichsten der Welt. Was hat der Standort Düsseldorf, was andere Standorte nicht haben?

Dornscheidt: Also, das Markenzeichen „erfolgreichster Standort“ teile ich gern mit den Frankfurtern. Beide Messegesellschaften haben ein sehr gutes Programm, beide sind wirtschaftlich sehr gut am Start. Der Vorteil von Düsseldorf ist, dass wir sehr viele Eigenveranstaltungen beziehungsweise registrierte Eigenmarken haben im Verhältnis zu Gastveranstaltungen, die einen geringeren Teil unseres Produktportfolios ausmachen. Wir haben ein qualitativ hochwertiges, über die Jahre gewachsenes Fachmesseprogramm mit vorrangig Investitionsgütermessen und wenigen Konsumgütermessen. Diese Fokussierung führt unter anderem dazu, dass unsere Besucher und Aussteller, die aus dem Ausland anreisen, über mehrere Tage in der Stadt bleiben. Unsere Kunden freuen sich dann natürlich darüber, dass der Flughafen so nah an der Messe liegt.

Die Zahlen der ausländischen Besucher und Aussteller ziehen wieder an. Rund 60 Prozent Ihrer Aussteller und etwa 50 Prozent der Besucher kommen aus dem Ausland. Was macht die Düsseldorfer Messe für sie so attraktiv?

Dornscheidt: Es gibt eine nette Bezeichnung für Düsseldorf, die ich vor kurzem von einem Amerikaner gehört habe und die die Vorteile Düsseldorfs ganz gut auf den Punkt bringt. Er nennt Düsseldorf die „Ten-Minutes-City“ – man braucht nur zehn Minuten vom Flughafen zur Messe, zehn Minuten von der Messe in die Stadt und in der Stadt zehn Minuten zu Fuß zu den wichtigsten Geschäften. Alles kombiniert mit einem internationalen Produktangebot, das wir mit unseren Besuchern zusammenbringen. Insgesamt sind wir von allen Messegesellschaften Deutschlands die mit der internationalsten Besucherschaft. Ein Riesenvorteil unseres gesamten Messeprogramms. Ein Riesenvorteil für Hotellerie und Einzelhandel in Düsseldorf. Und ein Riesenvorteil für den Flughafen. Es sind die klassischen Synergieeffekte: Wenn der Airport nicht so gut wäre, wie er ist, wäre die Anreise unserer Kunden nicht so einfach und der Aufenthalt nicht so angenehm. Dazu gehört auch ein gutes Umfeld: NRW steht als Wirtschaftsregion weltweit an Nr. 17! Mit 18 Millionen Einwohnern ist NRW ein enorm wirtschafts- und innovationsstarkes Exportland. Wenn ein



solcher Standort über keinen funktionierenden Flughafen und keine vernünftige Messe verfügen würde, die die Innovationen gerade im Investitionsgüterbereich voranbringt – der Bereich, der den Export am meisten beflügelt – wäre das für den Standort NRW fatal. Nebenbei: NRW ist auch das einzige Land auf der Welt, das vier Messegesellschaften verträgt, die alle gut ausgelastet sind: Düsseldorf, Köln, Essen und Dortmund.

Facts & Figures

Geschäftsfelder:

Maschinen, Anlagen und Ausrüstungen,
Handel, Handwerk und Dienstleistungen,
Medizin & Gesundheit, Mode & Lifestyle,
Freizeit

Fachmesseprogramm:

Über 40 Messen am Standort Düsseldorf,
davon 23 Weltleitmessen, Schwerpunkt
Investitionsgütermessen

Veranstaltungen 2007:

34 Messen, davon 19 Eigen- und 15
Gastveranstaltungen, fast 1,5 Millionen
Besucher und 28.000 Aussteller

Internationalität:

Bei Investitionsgütermessen rund
60 Prozent der Aussteller und über 50
Prozent der Besucher aus dem Ausland

Internationales Netzwerk:

13 Töchter und Beteiligungen, 66 Aus-
landsvertretungen für 109 Länder

Umsatz 2007:

Über 354 Millionen Euro Umsatz Konzern
Messe Düsseldorf, knapp 260 Millionen
Euro Messe Düsseldorf GmbH

Ausstellungsfläche:

307.000 Quadratmeter, davon 252.000
Quadratmeter in 19 Hallen

Mitarbeiter:

über 1.400 weltweit, davon 650 Messe
Düsseldorf GmbH

Auf welche Weise profitieren Stadt und Region von einem erfolgreichen Messebetrieb? Restaurantbetreiber und Hoteliers sind da nicht die Einzigen.

Dornscheidt: Die sozio-ökonomischen Effekte der Messe für Stadt und Region lassen sich auf jährlich bis 2,5 Milliarden Euro beziffern, das ist das Sieben- bis Achtfache unseres Umsatzes. Denken Sie nur an die Aufträge etwa an Gastronomie und Hotellerie, aber auch an Schreinereien und Messebaufirmen, Elektriker, Maler, Einzelhändler, Logistikunternehmen usw. Die Messe generiert etwa 25.000 Arbeitsplätze in der Region und trägt indirekt mit 30 Prozent zu den Gewerbesteuererträgen der Stadt bei. Und dass die Stadt schuldenfrei ist, hat eben auch viel damit zu tun, dass ihre Töchter Flughafen und Messe äußerst wirtschaftlich arbeiten, die Stadt generell eine günstige Infrastruktur hat – und: hier sehr viele bekannte internationale Unternehmen präsent sind. Beispielsweise ist Düsseldorf ein führender Modestandort mit 3.000 ansässigen Modefirmen. Das ist mehr als in Paris oder Mailand. Erfolge bedingen auch hier eine ordentliche Anbindung an die Stadt durch die Luft, durch die Schiene und durch die Autobahn. Und ebenso natürlich ein internationales Publikum, das Lust am Geldausgeben hat. Nur die Kombination aus diesen Faktoren kann die Stadt nach vorne bringen. Ohne gute Verkehrsanbindungen funktioniert ein Marktplatz eben nicht. Frankfurt ist da als Messeplatz mit seinem Riesen-Drehkreuz noch optimaler angebunden.

Welche Wachstumsmöglichkeiten sehen Sie für die Messegesellschaft?

Dornscheidt: Die Wachstumsmöglichkeiten am Standort Düsseldorf sind begrenzt, weil das Flächenangebot begrenzt ist. Wachstum geht nur über zusätzliche und schnellere Belegung. Wir wollen aber gar nicht mehr Fläche haben, weil wir unter unseren rund 40 Messen bereits 23 Welt-Leitmessen haben – das ist absoluter Rekord. Wir werden unsere Spezialisierung auf Investitionsgütermessen weiter vorantreiben und darüber hinaus eine aktive „Nischenfindung“ innerhalb der Messen betreiben – also die Ausgliederung erfolgreicher Teilbereiche aus einer großen (Investitionsgüter-)Messe in eine eigene Fachmesse. Im Rahmen der Globalisierung noch wichtiger ist der internationale Service: Wir haben über unsere Töchter und Auslandsvertretungen den Grad der Internationalität kontinuierlich gesteigert und ziehen damit sehr viele weitere ausländische Aussteller und Besucher nach Düsseldorf. Wir sind bereits jetzt der internationalste Messestandort mit den am besten vernetzten Kunden. Das geht nicht ohne weiteres Engagement im Ausland, heißt: Wir bauen im Ausland unsere Themenführerschaft weiter aus. Nehmen Sie die CPM – Collection Premiere Moscow. Äußerst erfolgreiche Modemesse an unserem russischen Standort. Oder die Kunststoffmessen, die wir weltweit veranstalten. Mit



Messekunden sind Flughafenkunden

„Insgesamt 14 Prozent unserer Aussteller und Besucher nutzen den Düsseldorfer Flughafen. Zur drupa 2008, der weltgrößten und wichtigsten Messe für die Druck- und Medienindustrie, reisten rund 99.000 Besucher aus dem Ausland an. Das wären umgerechnet fast 250 vollbesetzte Boeing 747. Sie induzierte rund 130.000 zusätzliche Passagiere und 200 Sonderflüge für Düsseldorf International. Zum einen katalysieren wir damit auch das Passagieraufkommen des Flughafens. Zum anderen ist die internationale Anbindung für unsere Kunden ein entscheidender Servicefaktor. Das alles macht die beiden Stadttöchter zu Partnern in einer win-win-Konstellation, die für eine erhebliche Umwegrendite sorgt. Allein die drupa 2008 induzierte steuerliche Effekte von rund 55 Millionen Euro.“

Werner M. Dornscheidt

einer „Zentrale“. Und das ist und bleibt die Düsseldorfer „K“. Durch unsere „K-Ableger“ weltweit können wir unsere Kunden über das Messe Düsseldorf-Netzwerk mit Ausstellungspaketen aus einer Hand betreuen. Diese Serviceangebote reichen von der Entwicklung eines Messekonzepts bis hin zur Anmietung von Ausstellungsflächen und der Organisation der Standbetreuung. Der Trend: Klasse statt Masse! Das heißt: Konzentration auf die „Emerging Markets“ – geografisch wie thematisch. Also weniger, aber dafür zentralere und wichtigere Veranstaltungen, wobei die wichtigsten, internationalsten hier bei uns am zentraleuropäischen Standort sind. Und das führt wiederum zu mehr Passagieren für Düsseldorf International. Nochmal: Die Synergien sind wichtig. Flughafen – Messe plus Impulse für die Stadt. Heißt mehr Umsatz für die Stadt, heißt wohlhabende Bürger. Diese Kette muss erkennbar sein: Ohne Messe und ohne Flughafen stünde der Wirtschaftsstandort Düsseldorf nicht da, wo er heute steht.

Welche Flugverbindungen bräuchte die Messe noch?

Dornscheidt: Grundsätzlich: Jede weitere internationale, speziell interkontinentale Destination ist uns willkommen! Mit Blick auf unser Engagement innerhalb der Triade gilt das für Verbindungen nach Asien, Vorderasien, Südostasien und Amerika. Das ist ein ganz wichtiger Markt. Gerade im Moment ist es auf Grund des schwachen Dollarkurses wichtig, die USA noch enger anzubinden. Mich freut, dass Moskau wieder besser angebunden ist, das war bis 2003 eher ungünstig. Generell aber könnte das europäische Netz an den Wochenenden etwas ausgebaut werden. Das gilt auch für innerdeutsche Verbindungen, die meiner Meinung nach etwas schwächer sind. Von Düsseldorf nach Hamburg zum Beispiel. Nur für den Fall, dass es einen gerade nicht nach Indien, sondern schnell mal eben an deutsche Küsten zieht ...

[← Zurück zur Startseite](#)

Die Betriebsgenehmigung (Anschlussgenehmigung) wurde mit folgenden Elementen bestätigt:

- Insgesamt 131.000 Starts und Landungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres (in der Regel Mai bis Oktober)
- Zwischen 6 und 22 Uhr dürfen im Linien- und Charterverkehr derzeit 45 Starts und Landungen (Slots) plus zwei sonstigen Flügen nach Instrumentenflugregeln in 56 Stunden pro Woche unter Nutzung beider Bahnen koordiniert werden. In weiteren 56 Stunden pro Woche stehen 40 Slots pro Stunde zur Verfügung, die grundsätzlich auf der südlichen Hauptstart- und -landebahn abgewickelt werden müssen.
- Für den Zeitraum der Einbahnnutzung beinhaltet die Genehmigung eine Öffnungsklausel, die ein Hineinwachsen in 45 Bewegungen erlaubt. Diese Öffnungsklausel ermöglicht dem Flughafen mittelfristig ein weiteres Wachstum von rund 7.000 Starts und Landungen.
- Im Zeitraum 22 bis 23 Uhr dürfen über das gesamte Jahr 33 Landungen koordiniert werden.

Bundesverwaltungsgericht weist Beschwerden zurück

→ Urteil des Oberverwaltungsgerichts zur aktuellen Betriebsgenehmigung ist rechtskräftig

In neun der elf Klageverfahren, die von Kommunen und Privatpersonen aus der Flughafennachbarschaft gegen die so genannte Anschlussgenehmigung vom 09.11.2005 angestrengt worden waren, fand im Mai 2007 die mündliche Verhandlung vor dem Oberverwaltungsgericht NRW (OVG Münster) statt. Mit Urteil vom 16. Mai 2007 wies das OVG alle verhandelten Klagen zurück, eine Revision wurde nicht zugelassen. Gegen die Nichtzulassung der Revision legten acht Parteien Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht (BVerG) in Leipzig ein. Im Juni wies das BVerG diese „Revisionsnichtzulassungsbeschwerden“ zurück, das Urteil des OVG Münster ist damit rechtskräftig. Das Bundesverwaltungsgericht hat mit seinen insgesamt acht Beschlüssen, gegen die kein Rechtsmittel möglich ist, die Rechtsprechung des OVG in vollem Umfang bestätigt.

Das Gericht führte zum Thema Fluglärmbelastung unter anderem aus:

- Das bei der Berechnung der Lärmkonturen um den Düsseldorfer Flughafen herangezogene Verfahren (durch das DLR-Institut für Strömungsmechanik, Göttingen, in Anlehnung an die „Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen – AzB“) ist korrekt. Denn, so das Gericht: Angebliche Mängel von Lärmberechnungen können nicht mit einem Verweis auf Messergebnisse oder durch andere Methoden als die nach Fluglärmgesetz vorgeschriebene Berechnungsweise begründet werden.
- Eine Gesamtlärbetrachtung für die Flughafennachbarschaft ist nach Auffassung des Gerichts nicht geboten, da hier in der Zusammenschau von Fluglärm mit anderen Lärmquellen keine Lärmbelastung auftritt, die mit Gesundheitsgefahren oder erstmaligen Eigentumseingriffen verbunden sei.
- Die in der Genehmigung gewählten Kriterien für die Bewertung des Fluglärms im Hinblick auf die zwischenzeitliche höchstrichterliche Rechtsprechung zu Regelungen an anderen Flughäfen seien nicht zu beanstanden.
- Andere rechtliche Regelungen zur Beurteilung von Lärmquellen können zur Beurteilung von Fluglärm wegen der Verschiedenheit der Immissionssituation nicht als Orientierungshilfe herangezogen werden.

Über die beiden noch offenen Klagen einer Gebietskörperschaft sowie einer Gruppe von Privatpersonen wird voraussichtlich am 21. August 2008 vor dem OVG in Münster mündlich verhandelt.

[← Zurück zur Startseite](#)

Single European Sky

➔ Größere Effizienz im europäischen Luftraum

SESAR – Drei Schritte zu einheitlicher Technik

Das SESAR-Programm (Single European Sky ATM Research) zielt auf die Vereinheitlichung und Synchronisierung der Abläufe und der eingesetzten Technologien im europäischen Flugverkehrsmanagements ab und ist dreistufig angelegt:

- ➔ In der Definitionsphase (2005 bis 2008) wird ein Masterplan entwickelt, der auf Grundlage der zu erwartenden Entwicklungen die für die angestrebte Vereinheitlichung notwendigen Maßnahmen definiert. Dieser Prozess ist abgeschlossen.
- ➔ Die Entwicklungsphase (2008 bis 2013) umfasst die Aktivitäten zur Einführung des in der Definitionsphase entwickelten Masterplans.
- ➔ In der Umsetzungsphase (2014 bis 2020) wollen die Luftverkehrspartner die zuvor beschlossenen Maßnahmen gemeinsam koordinieren und umsetzen.

Im europäischen Luftverkehrsmarkt findet derzeit rund ein Viertel des weltweiten Personen-Luftverkehrs statt, pro Tag überfliegen etwa 25.000 Flugzeuge eine europäische Grenze, insgesamt sind pro Tag bis zu 34.000 Flugzeuge im europäischen Himmel unterwegs.

Mit Blick auf die prognostizierten Zuwächse im Luftverkehr – jedes Jahr wächst der innereuropäische Luftverkehr um 5,2 Prozent – und die sich weiter verschärfende Kapazitätsbelastung sowohl für die Routen als auch für die Flughäfen fordert die EU daher seit Ende der 90-er Jahre die administrative und technische Vereinheitlichung des europäischen Luftraums. Unter dem Titel „Single European Sky“ hat die EU ein Projekt aufgelegt, das darauf abzielt, in den kommenden Jahren die bestehenden Rechtsvorschriften zu vereinheitlichen und zu verschärfen,

- ➔ die Technologie für ein einheitliches europäisches Luftverkehrsmanagement bereit zu stellen (SESAR-Programm),
- ➔ die Zuständigkeit der europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) auf den Flughafenbetrieb, das Flugverkehrsmanagement und die Flugsicherung auszuweiten
- ➔ und den EU-Aktionsplan für Flughafenkapazität, Effizienz und Sicherheit umzusetzen.

Noch allerdings hinkt die Neuordnung des europäischen Luftraums den steigenden Anforderungen meilenweit hinterher. Fachleute nennen den europäischen Luftraum einen Flickenteppich aus rund 50 Flugverkehrskontrollstellen, hunderten Anflugkontrollstellen und Kontrolltürmen in über 650 Luftraum-Sektoren, die wiederum Ländergrenzen und militärischen Sperrzonen folgen müssen. Die Tatsache, dass die einzelnen Flugsicherungsdienstleister (in Deutschland die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH) in nationale Luftraumregelungen und Ablaufprozeduren eingebunden sind, führt zu unterschiedlichen Standards bei Luftsicherheit, Kapazität und Kosteneffizienz.

Die Folgen:

- ➔ überflüssige Umwege (nach Auffassung des Eurocontrol Performance Review Committee könnten pro Jahr insgesamt 300 Millionen Kilometer Um- und Zusatzwege eingespart werden, das entspricht knapp 50 Kilometer pro Flug)
- ➔ immer mehr Verspätungen (in Europa ist derzeit jeder fünfte Flug verspätet, durchschnittliche Verspätungszeit 22 Minuten, in der Regel auf Grund übervoller Lufträume),
- ➔ überflüssige Abgasemissionen (nach Auffassung des Intergovernmental Panel on Climate Change ließen sich durch ein optimiertes, europaweit einheitliches Luftverkehrsmanagement jährlich über zehn Millionen Tonnen CO₂ einsparen, derzeit entfallen rund drei Prozent aller CO₂-Emissionen in Europa auf den Luftverkehr, Tendenz steigend),

Privatisierung der Flugsicherung

Unabhängig von den Diskussionen um einen „Single European Sky“ wird in Deutschland derzeit um die Privatisierung der Flugsicherung gestritten. Die Befürworter argumentieren, dass der damit einhergehende Konkurrenzdruck zu höherer Effizienz bei der Verkehrsabwicklung, der technischen Ausstattung und dem Kostenmanagement führe. Der Bundespräsident hat dem Gesetzentwurf bislang jedoch seine Zustimmung verweigert, da die Überwachung des deutschen Luftraums eine hoheitliche Aufgabe sei, die nur durch Bundesorgane durchgeführt werden dürfe. Die vorgesehene Sperrminorität von 25,1 Prozent des Bundes sei dafür kein Ersatz. Im Gegenteil bestünde die Gefahr, dass die Überwachung des deutschen Luftraums mehrheitlich in ausländische Hände geriete beziehungsweise nur unter Kostengesichtspunkten organisiert werden würde.



Der gemeinsame Luftraumblock FAB Europe Central
Quelle: FAC EC Newsletter, September 2007

- uneinheitliche Sicherheitsverfahren (trotz bislang erstklassiger Sicherheitsbilanz),
- steigende Kosten bei sinkender Produktivität. Fachleute beziffern die Kosten durch Zersplitterung und Ineffizienz auf etwa eine Milliarde Euro pro Jahr.

Angesichts der Tatsache, dass 60 Prozent aller Flugbewegungen und 61 Prozent des Passagierverkehrs am Düsseldorfer Flughafen auf Ziele innerhalb Europas entfallen, unterstützt Düsseldorf International nachdrücklich die Forderungen der EU nach einem technisch wie administrativ einheitlichen europäischen Luftverkehrsmanagement. Dabei müssen die Bemühungen um eine Effizienzverbesserung in der Luft durch entsprechende Maßnahmen am Boden ergänzt werden. DUS verweist darauf, dass Inlandsflüge derzeit etwa 15 Prozent effizienter durchgeführt werden als innereuropäische Flüge. Zweifellos würde sich ein Flugverkehrsmanagement nach einheitlichen Standards auch auf die Abfertigungszyklen an den Airports auswirken und zum Abbau von Verzögerungen und überflüssigen CO₂-Emissionen beitragen. Zwar führt Düsseldorf International eine Reihe verschiedener Maßnahmen zur Verbesserung der flughafeninternen Abläufe durch, etwa die Optimierung der Verkehrsflüsse auf dem Vorfeld, die Kapazitätsanpassung seiner Gepäckförderanlagen oder die Verbesserung der Check in-Zeiten, doch muss dies durch die von der EU vorgeschlagenen Maßnahmen ergänzt werden.

Funktionale Luftraumblöcke

Als Reaktion auf die prognostizierte 50-prozentige Steigerung des europäischen Flugverkehrs bis 2018 hat die Europäische Kommission mit ihrer Single-European-Sky-Initiative die Schaffung so genannter funktionaler Luftraumböcke (FABs) gefordert. Diese sollen sich nicht wie bisher an nationalen Grenzen, sondern an den Verkehrsströmen orientieren. Sechs europäische Staaten (Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, die Niederlande und die Schweiz) wollen in diesem Sommer eine Machbarkeitsstudie zur Schaffung eines gemeinsamen Luftraumblock mit dem Namen FAB Europe Central abschließen.

Kennzahlen des FAB EC:

- eine Fläche von 1,7 Millionen km²
- 5,5 Millionen Flüge pro Jahr
- 55 Prozent des gesamten europäischen Flugverkehrs
- einen 50-prozentigen Verkehrsanstieg im Zeitraum von 2005 bis 2018

Die Ziele bei der Schaffung von Luftraumböcken auf einen Blick:

- höhere Sicherheit und Effizienz im Flugverkehrsmanagement
- eine durchschnittliche Verspätung von nicht mehr als einer Minute
- Verringerung der Streckengebühren um 17 Prozent
- verbesserte Streckenführungen und kürzere Flugwege um zurzeit durchschnittlich knapp 50 Kilometer
- sinkende Umweltbelastungen durch den Flugverkehr



Ihre Meinung, Ihre Anregungen!

Wie gefällt Ihnen der DUS-Politikbrief? Haben Sie Fragen zu den dargestellten Inhalten? Möchten Sie Kritik üben oder Anregungen geben? Dann nehmen Sie unsere Einladung zum Dialog an und nutzen Sie die Möglichkeit, unseren Diskussionsbeitrag zu kommentieren. Der gegenseitige Meinungs Austausch trägt dazu bei, neue Perspektiven zu eröffnen, wie eine zukunftsfähige Entwicklung der Luftverkehrsinfrastruktur in NRW aussehen könnte - damit Menschen und Wirtschaft in NRW nicht den Anschluss verlieren. Schreiben Sie uns, wir freuen uns über Ihre Zuschrift.

Sie erreichen uns

→ per E-Mail: politikbrief@dus-int.de

→ per Fax: 0211/421-24345

→ Nutzen Sie auch unser Internetangebot

<http://www.dus-int.de/dus/wirtschaftsstandort/>

Dort finden Sie weitere umfangreiche Informationen zu Düsseldorf International. Wir freuen uns über Ihr Interesse.

← [Zurück zur Startseite](#)

→ Impressum:

Herausgeber:
Flughafen Düsseldorf GmbH
Nachbarschaftsdialog und
Immissionsschutz
Veronika Bappert, Ltg.

Redaktion:
Peter Nengelken, Ltg.
Marcus Schaff,
Felicitas Daum

Redaktionelle Mitarbeit:
Andreas Klingler

Fotos:
FDG bzw. Autorenvermerk

Gestaltung:
Michael Nentwig

Namentlich gekennzeichnete Artikel
müssen nicht der Meinung des Heraus-
gebers entsprechen. Nachdruck mit
Quellenangabe gestattet.