

Sehr geehrte Damen und Herren,

die vorliegende, vierte Ausgabe des DUS-Politikbriefs geht unter anderem der Frage nach, ob Düsseldorf International für die aktuelle Wirtschaftskrise gut aufgestellt ist. Wir meinen ja, denn der Airport verfügt über eine Reihe von Standortvorteilen, mit denen kein anderer deutscher Flughafen aufwarten kann.

Dass „Low Cost“ manchmal das genaue Gegenteil von „niedrige Kosten“ bedeutet, dürfte sich herumgesprochen haben. Wir haben einmal exemplarisch die Preise für Mallorca-Flüge in Düsseldorf mit denen an einem Low Cost-Airport verglichen. Das Ergebnis war überraschend. Mehr in unserem Beitrag „Reizthema Billigflieger“.

Weitere Themen dieser Ausgabe: Fakten zum Projekt „Ersatzflächen Vorfeld West“, ein Interview mit DLR-Chef Prof. Dr. Johann-Dietrich Wörner zu den Perspektiven zur weiteren Reduzierung von Fluglärm und ein Beitrag zum Besuch von EU-Verkehrskommissar Antonio Tajani in DUS.

Zu guter Letzt wieder der Hinweis, dass ein einfacher Klick auf die Überschrift des betreffenden Beitrags reicht, um ihn auf den Bildschirm zu holen. Wenn Sie uns Ihre Kritik und/oder Ihre Anregungen mitteilen wollen: Nur zu! Bitte benutzen Sie dafür die Adresse politikbrief@dus-int.de. Wir freuen uns über Ihre Kommentare.

Alle bisher erschienenen Ausgaben des DUS-Politikbriefs finden Sie unter <http://www.dus-int.de/dus/politikbrief/>. Wir wünschen Ihnen eine interessante Lektüre.

Es grüßt Sie herzlich,
Ihr Flughafen Düsseldorf International

DUS-Politikbrief 04/2009

➔ Anklicken führt zur jeweiligen Seite

➔ 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

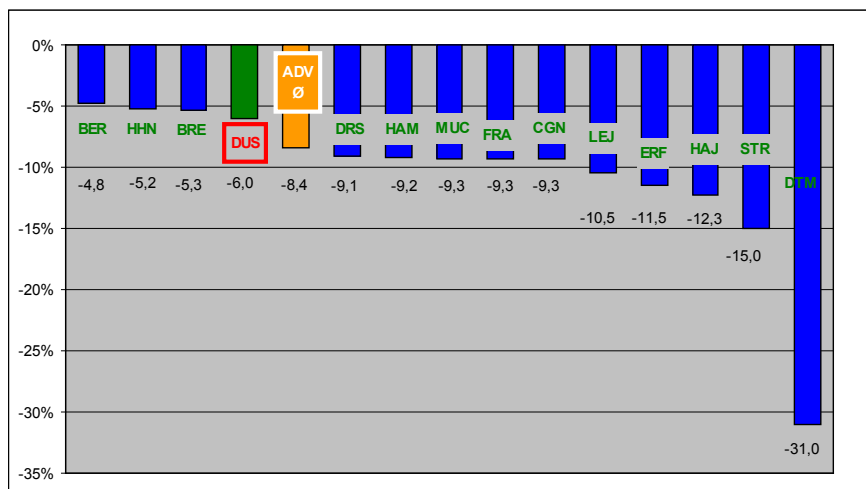


Den Markt direkt vor der Haustür

➔ Krisenfest dank einzigartiger Standortvorteile

Trotz der aktuellen Krise und der sich häufenden Hiobsbotschaften aus der Wirtschaft sieht sich der Düsseldorfer Flughafen für die Zukunft gut aufgestellt. Das Unternehmen setzt dabei auf seine spezifischen Stärken und Standortvorteile und flankiert diese mit einem über 200 Millionen Euro schweren Investitionsprogramm.

Stärkstes Pfund des Airports ist ohne Zweifel seine in Deutschland einzigartige Lage. DUS hat seinen Geschäftsreise- und Privatreisemarkt quasi unmittelbar vor der Haustür: In einem Umkreis von 50 Km leben rund neun Mio. Menschen, in einem 100 Km-Umkreis sind es bereits 18,3 Mio. Hinzu kommt, dass in NRW über 100.000 nationale und internationale Unternehmen aller Branchen und Größenordnungen ansässig sind, darunter rund 5.000 Niederlassungen ausländischer Konzerne. Zehn der 30 DAX-Unternehmen haben ihre Hauptquartiere in NRW. Insgesamt ist das Land mit einem Bruttoinlandsprodukt von derzeit rund 403 Mrd. Euro die wirtschaftlich stärkste Region in Deutschland, die drittstärkste in Europa und weltweit die siebtstärkste.



Auswirkungen abgemildert

Der Branchenmix der in NRW ansässigen Unternehmen sowie die Tatsache, dass die Krise die einzelnen Branchen zu unterschiedlichen Zeiten und unterschiedlich hart trifft, mildert die für den Airport relevanten Auswirkungen der Krise – nämlich den Rückgang der Passagierzahlen und die sich daraus ergebende Ausdünnung der Flugfrequenzen.

Und schließlich: Da die Nachfrage

nach Slots in Düsseldorf das (genehmigungsbedingt eingeschränkte) Slot-Angebot übertrifft, kann der Ausfall einzelner Airlines relativ leicht durch „Nachrücker“ aufgefangen werden (siehe Kasten).

Im Zusammenspiel mit einer Reihe flughafeninterner Faktoren haben diese Besonderheiten des Düsseldorfer Airports dazu geführt, dass der allgemeine Passagierückgang in Düsseldorf im Vergleich zu vielen anderen deutschen Airports bislang moderat ausgefallen ist. Insbesondere der Interkontinental-Verkehr und hier die USA-Verbindungen zeigen sich bis jetzt krisenfest: Alle Airlines aus diesem Segment vermelden Auslastungsraten zwischen knapp 60 und 90 Prozent, im Schnitt entspricht dies einem Passagier-Zuwachs von 13,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

Passagierentwicklung an den deutschen Flughäfen Januar bis April 2009 im Vergleich zum Vorjahr. Nicht aufgeführt in dieser Grafik ist der Flughafen Weeze/NRN, der im genannten Zeitraum einen Passagierzuwachs von 52,5 % erzielte. Diese Zahl würde die Grafik sprengen. Zudem baut der Weeze-Zuwachs auf einem relativ niedrigem Niveau auf und ist daher nur eingeschränkt aussagekräftig.

(ADV – Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen)

Interkont-Airlines in DUS

Wer	Wohin
Lufthansa	Chicago Miami (Winter) Toronto (Sommer) New York-Newark
Air Berlin/LTU	Bangkok Montego Bay Cancun Los Angeles Male Miami Vancouver Punta Cana Fort Myers New York-Kennedy Varadero
Emirates Airways	Dubai
Delta Air Lines	Atlanta
Mahan Air	Teheran
Ghana Int. Airlines	Accra
Blue Wings	Sulaymaniyah (Irak) Erbil (Irak) Bagdad Karaganda (Kasachstan) Abu Dhabi
TUIfly	Boa Vista (Kapverd. Inseln)

Einzigartiges Potenzial

Das sich aus der Kombination aus hohem Quellverkehr (dank hoher Bevölkerungsdichte und zahlreicher unterschiedlicher Unternehmen) und Branchenmix ergebende Potenzial ist für Deutschlands größte Airlines Lufthansa und Air Berlin Anlass, ihr Engagement in DUS auszubauen. So ist der Airport seit Mai letzten Jahres nach Frankfurt und München drittes Drehkreuz für die Lufthansa, die von hier aus derzeit rund 60 Destinationen bedient, darunter auch die sehr erfolgreiche Nordamerika-Route, über die New York, Chicago und Toronto angefliegen werden. Ähnlich das Bild bei Air Berlin: Das Unternehmen fliegt von Düsseldorf insgesamt zehn Ziele in Übersee an und verzeichnet dabei eine durchschnittliche Auslastungsquote von 76,4 Prozent. Darüber hinaus hat die Air Berlin-Gruppe in DUS ihren größten Wartungsschwerpunkt aufgebaut und sieht für diesen Geschäftsbereich gute Chancen. (siehe dazu auch http://www.dus-int.de/_uploads/uploads/nachbar_flughafen/Politikbrief/duspolitikbrief_03.pdf)

Der Stärke des Standorts entsprechend hat sich in DUS das Interkontinental-Angebot entwickelt: Von NRW's führendem Airport werden zurzeit 24 Überseeziele bedient, täglich starten in Düsseldorf zehn Flüge zu Zielen in anderen Kontinenten. Das sind mehr Langstrecken-Abflüge als in Berlin, Hamburg und Stuttgart zusammen. Fachleute rechnen damit, dass sich der Anteil des Langstrecken-Verkehrs von derzeit rund zehn Prozent mittelfristig verdoppelt.

Mit Blick auf den starken Amerikaverkehr, die zunehmende Bedeutung Düsseldorfs als Drehkreuz und den damit steigenden Umsteigerverkehr hat der Flughafen ein 200 Millionen-Investitionsprogramm aufgelegt, das nicht nur auf die Beschleunigung der Passagierabfertigung abzielt, sondern auch ganz allgemein den Service für die Fluggäste weiter verbessert. Rund 100 Millionen Euro fließen in die Erweiterung der Airport-Infrastruktur, etwa 100 Millionen Euro sind für den Ausbau des Non-Aviation-Bereichs geplant, also für Gastronomie, Einzelhandel, Parkraumbewirtschaftung, Immobilienmanagement etc.

Airport der kurzen Wege

Die weitere Beschleunigung des Umsteigerverkehrs wird durch ein neues Terminalkonzept erreicht. So dient Flugsteig C nun ausschließlich für den Non-EU-Verkehr, Flugsteig B vorwiegend für die Schengen-Abfertigung. Für Umsteiger wurde ein Transfergang zwischen den Flugsteigen B und C gebaut. Darüber hinaus wurde die Passagierführung verbessert, etwa durch die Erweiterung der Pass- und Sicherheitskontrollstellen in den Flugsteigen B und C sowie durch die Schaffung neuer Warteflächen und Lounges. Im Flugsteig A entsteht für den Umsteigerverkehr ein neuer Ankunftsengang inklusive Sicherheits- und Passkontrollstellen. Insgesamt hat Düsseldorf International 31 Mio. Euro in das neue Terminalkonzept investiert. Dabei lautete das Ziel, auch weiterhin der Flughafen mit den kürzesten und komfortabelsten Umsteigemöglichkeiten zu sein. Schon jetzt garantiert Düsseldorf International Umsteigezeiten von 35 Minuten. Teil des neuen Terminal-Konzepts ist auch eine Ver-

**Nachfrageüberhang:
Was wir können, was wir dürfen**

Zweimal im Jahr – nämlich für den Sommer- und den Winterflugplan – melden die Airlines ihre Slots beim Flughafen-Koordinator der Bundesrepublik an. Regelmäßig übersteigt dabei die Nachfrage das Angebot. Grund dafür ist die genehmigungsrechtlich bestimmte Kapazitätsbeschränkung des Flughafens. Zwar bietet die technische Ausstattung – also Start- und Landebahnen, Rollwege, Vorfeldflächen, Abstellpositionen, Passagierkapazität des Terminals – noch erhebliche Kapazitäten, doch stehen dem rechtliche Beschränkungen im Wege: Die aktuelle Betriebsgenehmigung (Genehmigung zur Änderung der Betriebsregelung für das Parallelbahnsystem des Verkehrsflughafens Düsseldorf vom 09.11.2005 / http://www.dus-int.de/_uploads/uploads/nachbar_flughafen/pdf/betriebsgenehmigung.pdf) erlaubt nur 122.176 Bewegungen im Linien- und Charterverkehr in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres. Zusätzliche 8.824 Slots entfallen unter anderem auf die Allgemeine Luftfahrt, so dass in DUS in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres insgesamt 131.000 Flugbewegungen abgewickelt werden dürfen – theoretisch.

Überblick über Nachfrage und erlaubte Kapazität im Linien- und Charterverkehr für die Sommerflugplanperioden 2004 bis 2009

Starts und Landungen

Jahr:	Nachgefragt:	Erlaubt:	Nachfrage-Überhang:
2009	138.110	122.176	13%
2008	151.143	122.176	24%
2007	139.486	122.176	14%
2006	155.088	122.176	27%
2005	132.811	122.176	9%
2004	138.431	122.176	14%

DUS ist damit der Flughafen in Deutschland mit der höchsten Abweisungsquote. An keinem anderen Flughafen bleibt die verfügbare Kapazität derart hinter der Nachfrage zurück.

besserung der Gepäckanlage insbesondere für das Transfergepäck. In die Gepäckförder-
dertechnik werden mehr als 40 Millionen Euro investiert.

Auch das Einzelhandelsangebot wird erweitert. So wird das Shopping- und Gastronomieangebot in den Flugsteigen auf das neue Nutzungskonzept zugeschnitten. Schon jetzt setzt Düsseldorf International Maßstäbe im attraktiven Branchenmix von Gastronomie und Einzelhandel. Im Flugsteig C wurde der Duty-Free-Bereich erweitert.

Und schließlich: Durch ein neues Mietwagenzentrum (seit Mitte Mai in Betrieb) und ein angrenzendes Terminal-Parkhaus P7 wird das Parkplatz-Angebot noch in diesem Jahr um mehr als 3.500 Passagier-Parkplätze vergrößert. Darüber hinaus wird das Angebot für Langzeitparker erweitert. Eine Parkplatzreservierung dieses preisgünstigen Angebots ist über das Internet möglich.

Bestens vorbereitet auf die Zeit danach

Krisen entwickeln sich zyklisch. Jetzt ist die Zeit, sich auf die wirtschaftliche Erholung und die damit einhergehende steigende Nachfrage nach internationaler Mobilität einzustellen. Deshalb im Folgenden noch einmal alle DUS-spezifischen Standort-Vorteile auf einen Blick und die Maßnahmen, die diese Vorteile weiter ausbauen sollen:

- Stärkstes und größtes Einzugsgebiet aller deutschen Airports
- Beste Anbindung an Straße und Schiene
- Hohes Quellverkehr-Aufkommen und wachsender Umsteigeranteil
- Großer Branchenmix im Einzugsgebiet
- Weiterhin hoher Überhang bei der Nachfrage nach Verkehrsrechten – der Wegfall einzelner Airlines kann durch Nachrücker aufgefangen werden
- Etablierte Position als drittes deutsches Drehkreuz
- Wichtigster Wartungsschwerpunkt von Air Berlin
- Ausbau der Infrastruktur zur Passagierführung
- Ein durchgängig großes Destinationsangebot in allen Verkehrsarten
- Ausbau des Einzelhandels- und Gastronomie-Angebots des Flughafens
- Ausbau des Parkplatz-Angebotes
- großes Interkont-Angebot mit weltweit tätigen Netzwerk-Airlines.

Grundsätzlich hält sich der Airport mit Prognosen zurück. Dennoch rechnet DUS auch für 2009 mit einem positiven Jahresergebnis und geht davon aus, auch in diesem Jahr deutlich besser abzuschneiden als der Durchschnitt der deutschen Verkehrsflughäfen. Wir wollen unseren Marktanteil in NRW weiter ausbauen.

← [zurück zur Startseite](#)

Reizthema „Billigflieger“

➔ Ein ganz besonderes Vertriebskonzept – für Passagier und Steuerzahler

Reizwort Billigflieger: Für die einen sind sie rücksichtslose Klimasünder, die überflüssigen Verkehr verursachen, für die anderen haben sie die Luftfahrt demokratisiert, indem sie Flugreisen für jedermann erschwinglich machten. Seit der Deregulierung des Luftverkehrs ab 1978 in den USA haben wenig andere Entwicklungen die internationale Luftfahrtbranche derart aufgemischt, wie das Aufkommen der „Low Cost-Carrier“ Anfang der 90er Jahre.

Die bekanntesten europäischen Beispiele für ein Low Cost- bzw. No Frills-Konzept sind die irische Ryanair und die britische easyJet, nach Southwest Airlines (USA) die Nummer 2 und 3 im internationalen Low Cost-Ranking. Doch während Ryanair strikt auf Low Cost-Airports wie etwa Hahn, Lübeck, Karlsruhe/Baden oder Weeze setzt, fliegt easyJet Drehkreuze oder mittelgroße Flughäfen wie München (MUC) oder Hamburg (HAM) an.

Verschwimmende Grenzen

Grundsätzlich sind die Grenzen zwischen den Geschäftsmodellen ohnehin fließend. Bestes Beispiel dafür ist Air Berlin: Die Gruppe verbindet Destinationen über Drehkreuze, bedient Interkont-Verbindungen, positioniert sich bei Städteverbindungen jedoch gleichzeitig als Low Cost-Airline. Deutschlands größte Airline Lufthansa hat mit Germanwings ebenfalls einen Billigflieger im Portfolio und bietet zudem selbst günstige Tarife an.

Wichtigstes Element des Low Cost-Geschäftsmodells ist die strikte Konzentration auf das Kerngeschäft „Personentransport“. Zusatzdienstleistungen werden – wenn überhaupt - nur gegen Aufpreis erbracht. Damit können sie preisgünstiger sein als ihre Wettbewerber – allerdings häufig nur beim ersten flüchtigen Hinsehen.

Standard-Merkmale von Low Cost-Carriern auf einen Blick:

- ➔ einheitliche Flugzeugflotte (möglichst nur ein Flugzeugtyp)
- ➔ kurze Standzeiten, schnelle Umdrehzeiten
- ➔ personalarmer, Internet-gestützter Vertrieb
- ➔ geringstmögliche Besatzungsgröße, möglichst niedriger gewerkschaftlicher Organisationsgrad der Mitarbeiter
- ➔ ausgefeiltes Preissystem, um das Flugzeug bis zum letzten Platz zu füllen
- ➔ nur eine Bordklasse, keine Sitzplatzreservierung
- ➔ maximale Raumnutzung (enger Sitzabstand)
- ➔ keinerlei Zusatzleistungen (no frills, engl. für „ohne Schnickschnack“)
- ➔ ausschließlich Punkt-zu-Punkt-Flüge, keine Umsteigeverbindungen
- ➔ Gerichtsstand und Beschwerdemanagement im fremdsprachigen Ausland

Billig aus Amerika

Das Konzept der Low Cost-Airlines stammt aus den USA. Als erste Airline dieser Art gilt die 1967 von Herb Kelleher gegründete Southwest Airlines, die ab 1971 zunächst mit drei Boeing B 737-200 ausschließlich in Texas operierte. Southwest Airlines, die 2007 knapp 102 Millionen Passagiere transportierte und damit drittgrößte US-Airline ist, fand auch in Europa, zunächst in Großbritannien und Irland, zahlreiche Nachahmer, darunter Ryanair und easyJet.

Die erste europäische Low Cost-Airline war die 1966 von Freddie Laker in Großbritannien gegründete Laker Airways, die ab 1977 auf Low Cost umstellte. Laker Airways bot in diesem Segment sogar USA-Flüge an. Mit 59 Pfund (ca. 125 Euro) waren diese, unter dem Namen „SkyTrain“ vermarkteten Flüge deutlich preiswerter als die der Konkurrenz, allerdings musste der Fluggast – Stichwort „No Frills“, also keinerlei Schnickschnack – für alle Extras zusätzlich zahlen, auch fürs Essen. Zudem wurden die Tickets nur am Tag des Abflugs verkauft. Ende der 70er Jahre legte Laker unter dem Namen „Metro Service“ ein innereuropäisches Streckennetz auf, entfernte sich aber zunehmend vom eigenen No Frills-Konzept, konnte sich damit auf die Dauer aber nicht gegen die etablierten Netzcarrier durchsetzen. Anfang Februar 1982 stellte Laker den Flugbetrieb schließlich ein.

In Europa übernahm 1991 die 1985 gegründete Ryan Air als erste Luftverkehrsgesellschaft das Low Cost-Konzept. Weitere, zunächst britische Airlines folgten, darunter Virgin, easyJet und Go. Als erste deutsche Low Cost Airline ging im Herbst 2002 die Lufthansa-Tochter Germanwings an den Start, kurz darauf folgte Hapag-Lloyd Express.

Deal auf Gegenseitigkeit

Während Geschäftsmodell und Preisgestaltung allein Sache der Airline sind, kommt bei der Nutzung abgelegener Flughäfen oft die Öffentlichkeit, sprich der Steuerzahler ins Spiel. Denn meist handelt es sich bei den so genannten Low Cost-Airports um Verkehrslandeplätze oder ehemalige Militärflughäfen, die – in der Regel mit dem geballten Einsatz von Steuergeldern – in Zivilflughäfen umgewidmet wurden. Dabei machen Low Cost-Airline und Low Cost-Airport einen Deal auf Gegenseitigkeit: Erstere versprechen Werbung für die Region und Kunden für lokale Einzelhändler, Gastronomen und sonstige Dienstleister, Letztere schaffen die gewünschten Voraussetzungen für die Low Cost-Airlines. Dazu gehören neben der Schaffung einer entsprechenden Abfertigungsinfrastruktur vor allem extrem niedrige Abfertigungs-, Lande- und/oder Sicherheitsentgelte sowie Marketingbeihilfen für die betreffenden Airlines. Größere Investitionen in die Flughafeninfrastruktur, die über das rein Funktionale hinausgehen, finden in der Regel nicht statt, da auch dies, so eine Formulierung des Ryanair-Flughafens Hahn, als „Schnickschnack“ gilt.

Zuschussgeschäft Low Cost

Im Prinzip ist gegen Strukturhilfemaßnahmen in Form von Anschubfinanzierungen für Provinz-Flughäfen nichts einzuwenden – wenn die Anschubfinanzierung tatsächlich eine ist und sich nicht zur Dauersubvention entwickelt. Letztendlich entscheiden kostendeckende Preise, Lage bzw. Aufkommenspotenzial, Verkehrsangebot, ein attraktives Non Aviation-Umfeld, die Bodenverkehrsanbindung etc. darüber, ob ein Flughafen Erfolg hat und auf eigenen finanziellen Füßen stehen kann. Bei Flughäfen mit Low Cost-Monokultur jedoch ist vielfach klar absehbar, dass diese – zumeist in öffentlichem Besitz stehenden - Flughäfen ihre Investitionen etwa in Terminalausbau oder Marketingbeihilfen auch auf Dauer nicht durch Landeentgelte und Abfertigungsentgelte ausgleichen können. Im Klartext: In der Regel ist und bleibt ein Low Cost-Airport ein Zuschussgeschäft, für das dauerhaft die Steuerzahler gerade stehen müssen.

Wie positioniert sich Düsseldorf zum Thema Low Cost?

- ➔ Die Preisgestaltung für ihre Produkte ist Sache der Airlines.
- ➔ Es gibt keine Sonderkonditionen für ein bestimmtes Geschäftsmodell oder eine bestimmte Airline.
- ➔ Der Airport setzt auf ein bedarfsgerechtes Destinationsangebot und bietet seinen Kunden ein umfassendes Service-, Gastronomie- und Einzelhandelsangebot, d. h. DUS lehnt das „No Frills“-Konzept für Airports nachdrücklich ab.
- ➔ Das unmittelbare Umfeld des Flughafens wird zu einem attraktiven Business-Standort weiterentwickelt und ergänzt das Aviation-Geschäft.

DUS positioniert sich als serviceorientierter „Vollsortimenter“, d. h. das Spektrum der Destinationen und Airlines reicht vom hochwertigen Business-Verkehr bis zu



preisorientierten Low Cost-Angeboten (in DUS sind zum 1. Juni insgesamt 65 Airlines tätig und bedienen insgesamt 180 Ziele weltweit). Die große Nachfrage nach Verkehrsrechten in Düsseldorf, über 18 Millionen Passagiere im letzten Jahr und regelmäßige Auszeichnungen bestätigen dieses Konzept.

So weit die Theorie. Und die Praxis?

Um auszuloten, ob Low Cost auch tatsächlich „niedrige Kosten“ bedeutet, hat der Düsseldorfer Flughafen einmal durchgerechnet, was ein Reisender bezahlen muss, der irgendwann zwischen Mai und September dieses Jahres nach Mallorca fliegen will. Dabei wurden die Mallorca-Angebote am Düsseldorfer Flughafen mit dem Mallorca-Angebot der führenden europäischen Low Cost-Airline – der irischen Ryanair – ab Weeze verglichen. Vorausgesetzt wurde ein Reisender, der sich bei der Online-Buchung auskennt, Kostenfallen wie voreingestellte Reiseversicherung oder „Vorzugsboarding“ zu erkennen und abzuschalten weiß, und der sich darüber im Klaren ist, dass er bei Ryanair nur 15 Kilo Gepäck mit in den Urlaub nehmen darf (während es sonst 20 sind) und der auch weiß, dass er bei den Iren für zusätzlich fünf Kilo Gepäck für den Hin- und Rückflug 150 Euro (!) als „Übergepäckentgelt“ zu zahlen hätte. Und der außerdem weiß, dass Ryanair auf der eigenen Website zwar Düsseldorf als Startflughafen anführt, der tatsächliche Startflughafen Weeze aber rund 70 Kilometer von Düsseldorf entfernt ist.

Hier das Resultat:

Ausgangsszenario: NRW – Palma de Mallorca, 1 Person, 14 Tage, 1 Gepäckstück (max. 15 Kg), Durchschnittspreis über den Zeitraum 15.05. bis 15.10.09 (Preisstand 6. Januar 2009), Komplettpreis für Hin- und Rückflug inkl. Kerosinzuschlag, Steuern, Gebühren, Sicherheitszuschlag, Servicegebühr, ggf. Gepäckgebühr, keine Reiseversicherung.

Ab DUS mit TUIfly	191,96 Euro
Ab DUS mit Air Berlin	198,65 Euro
Ab Weeze (NRN) mit Ryanair	235,16 Euro
Ab DUS mit Condor	238,82 Euro

Dieses Preisbild verändert sich zwar täglich, weil die Airlines ständig ihre Preise an die aktuelle Buchungslage anpassen. Gleichwohl ist es höchst bemerkenswert, dass diese „Blitzlichtaufnahme“ vom 6. Januar 2009 – einer Jahreszeit, in der vielfach Sommerurlaube geplant und gebucht werden – den selbsternannten Preisführer Ryanair erst auf Rang 3 der Preisskala platziert.

Um sicher zu sein, dass sich dieses Ergebnis nicht nur auf die Destination Palma bezieht, wurden entsprechende Rechnungen auch für Malaga, Alicante und London-Stansted vorgenommen. Die Ergebnisse waren sehr ähnlich, Ryanair lag auch hier preislich mehr oder weniger auf einer Linie mit den entsprechenden Wettbewerbern ab Düsseldorf.

Anzumerken ist ferner, dass es sich um Mittelpreise über den gesamten Zeitraum handelt. Bei der Betrachtung einzelner Reiseternine gibt es erhebliche Unterschiede: So ist zum Beispiel zum Termin 15. Juni Ryanair mit 140,-Euro deutlicher Preisführer, während zum Termin 12. Juli Ryanair mit 290,-Euro der mit Abstand teuerste Anbieter ist – selbst bei Lufthansa kostet der Flug zu diesem Termin nur 256,-Euro.

Dieses absolut überraschende Resultat gewinnt noch an Schärfe, wenn man im Falle Ryanair ab Weeze zusätzlich berücksichtigt, dass man hier

- in der Regel eine deutlich längere (und daher teurere) Anreise nach Weeze statt nach DUS hat,
- statt 20 nur 15 Kilogramm Gepäck kostenfrei mit in den Urlaub nehmen darf,
- kein Vorabend-Check-in nutzen kann,
- keinen Sitzplatz beim Check-in zugewiesen bekommt,
- keine kostenlosen Snacks und Getränke während des Fluges erhält,
- keine Meilen für ein Vielflieger-Programm sammeln kann,
- für jede Besonderheit (Kindersitz, Übergepäck, Sportgepäck, Umbuchung, Kleinkinder etc.) extra und auf jeden Fall mehr bezahlen muss als bei einer anderen Airline,
- im Falle von Rückfragen auf eine sehr teure Hotline angewiesen ist, mit der nur in Englisch gesprochen werden kann,
- im Falle von Beschwerden nur in Englisch abgefasste Briefe an die Unternehmenszentrale in Dublin richten kann.

Was heißt das für die nächste Buchung?

- Keinesfalls ist darauf zu vertrauen, dass eine Low Cost Airline grundsätzlich und immer preisgünstiger ist als traditionelle Linien- und Touristik-Airlines – im Einzelfall ist häufig genau das Gegenteil der Fall.
- Dies gilt insbesondere auch für den selbsternannten „Preisbrecher“ Ryanair.
- Speziell bei Low Cost-Airlines versteckt sich im „Kleingedruckten“ eine Fülle von Preisfallen, die die Gesamtkosten erheblich steigern können.
- Bei Low Cost Airlines sind erhebliche Einbußen im Service- und Beförderungskomfort in Kauf zu nehmen, die häufig nicht einmal durch einen Preisvorteil kompensiert werden.

Für die Reiseplanung kann deshalb nur die Empfehlung ausgesprochen werden, je nach Ziel und Reisedatum immer wieder umfassende Preis- und Konditionenvergleiche anzustellen. Dabei können durchaus attraktive „Schnäppchen“ realisiert werden – mal bei Air Berlin, mal bei Lufthansa, auch mal bei Ryanair.

[← zurück zur Startseite](#)

Verlagerung von Abstellpositionen

➔ Fakten zum Projekt „Ersatzflächen Vorfeld West“

Mit der Inbetriebnahme der neuen Halle 7 durch Air Berlin Ende April dieses Jahres wurde das größte Bauprojekt seit dem Neubau des Terminals (1997 bis 2003) abgeschlossen. Damit hat Air Berlin Düsseldorf zu seinem größten Wartungsschwerpunkt ausgebaut (siehe dazu auch DUS-Politikbrief 03, http://www.dus-int.de/_uploads/uploads/nachbar_flughafen/Politikbrief/duspolitikbrief_03.pdf). Da vor einer Flugzeughalle keine Abstellpositionen ausgewiesen werden dürfen, fielen vor der neuen Halle jedoch vier der bis dahin insgesamt 85 Flugzeug-Abstellpositionen weg (27 Positionen an den Flugsteigen und 58 so genannte Außenpositionen). Diese Positionen sind aber für einen störungsfreien Betrieb unverzichtbar, das heißt, es muss Ersatz geschaffen werden, was – ein Blick auf das Flughafen-Gelände genügt – nur im westlichen Teil des Flughafens möglich ist.

Hinzu kommt, dass die Planungen die Option auf eine weitere Flugzeughalle enthalten. Der vorgesehene Standort der Halle (Halle 11) ist in Höhe des alten Frachtzentrums, wo deshalb drei Abstellpositionen wegfallen. Zudem werden 14 Parkpositionen für Kurzstreckenflugzeuge in sieben Parkpositionen für Großraumflugzeuge umgewidmet, so dass auch hier sieben Positionen entfallen. In anderen Worten: 14 Parkpositionen fallen weg, für die Ersatz geschaffen werden muss.

Konsequenterweise hat das Projekt zur Erstellung von Ersatz-Abstellflächen den Namen „Ersatzflächen Vorfeld West“. Da es in der unmittelbaren Flughafen-Nachbarschaft derzeit für einige Unruhe sorgt, im Folgenden ein Überblick über das Projekt:

Zeitraumen und baulicher Umfang

Übersicht	Gesamtgröße	Neu versiegelt
Gesamtprojekt	142.100 qm	90.800 qm
1. Bauabschnitt	61.300 qm	41.500 qm
2. Bauabschnitt	49.600 qm	28.600 qm
3. Bauabschnitt	31.200 qm	20.700 qm

Insgesamt besteht das Projekt aus drei Bauabschnitten, von denen der erste Anfang des Jahres begann und voraussichtlich Ende des Jahres beendet sein wird. Der erste Bauabschnitt hat eine Gesamtgröße von 61.300 Quadratmetern, das Gesamtvolumen des Projekts beläuft sich auf 142.100 Quadratmeter. Rund 90.800 davon werden neu versiegelt, als Ausgleichsfläche für den ersten Bauabschnitt werden gemäß § 4 des NRW-Landschaftsgesetzes derzeit 76.442 Quadratmeter erstellt.

Ende Januar gab das zuständige NRW-Verkehrsministerium per Negativattest seine Zustimmung zum ersten Bauabschnitt, für die beiden anderen wurde Mitte August 2008 die Planfeststellung beantragt. Wie lange das Verfahren dauern und wann das Projekt vollständig abgeschlossen sein wird, kann derzeit nicht abgeschätzt werden.

Negativattest und Planfeststellung

Zu den wichtigsten, vorab zu klärenden Fragen gehörten die Entwässerung der versiegelten Flächen und der Nachbarschaftsschutz. Da durch die neu versiegelte Flä-

che die Menge des abzuleitenden Niederschlags- bzw. Oberflächenwassers ansteigt, gab die Stadt Düsseldorf als zuständige untere Wasserbehörde (UWB) zunächst nur für den ersten Bauabschnitt grünes Licht. Hierfür konnte nachgewiesen werden, dass die Aufnahmekapazität der vorhandenen Kanalisation und Auffangbecken für das im ersten Bauabschnitt anfallende zusätzliche Bodenwasser groß genug ist.

Für die durch die geplanten Bauabschnitte 2 und 3 bedingten weiteren umfangreichen Änderungen hält die UWB jedoch die Durchführung eines wasserrechtlichen Verfahrens für erforderlich. Zusammen unter anderem mit der Prüfung, welche Auswirkungen Änderungen des Bodenschallfeldes auf die Nachbarschaft des Flughafens hätten, empfahl das Verkehrsministerium auch im Hinblick auf die Rechtssicherheit die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens.

Auswirkungen auf Umwelt und Flughafen-Nachbarschaft

Mit dem Bauantrag hatte der Flughafen verschiedene Untersuchungen, zum Beispiel ein Bodenlärmgutachten und ein ökologisches Gutachten, beim Ministerium vorgelegt. Darin wurde geprüft, wie sich die geplanten Veränderungen auf die Umwelt und die in der Nachbarschaft lebenden Menschen auswirken. Das Ergebnis: Die Veränderungen des Bodenlärms sind laut Gutachten nachweislich so gering, dass für die außerhalb des Flughafens liegende Wohnbebauung in Lohausen, Stockum und Unterrath keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind.

Das schließt im Übrigen die Nutzung zusätzlicher Stromversorgungseinheiten mit ein. Hierbei unterscheidet man zwischen Ground Power Units (GPU) und Auxiliary Power Units (APU). Während ein GPU die Avionik-Systeme eines Flugzeugs auch bei ausgeschalteten Triebwerken und Hilfstriebwerken mit Strom versorgt, liefert ein APU elektrische Energie sowohl zum autarken Betrieb der Flugzeugausrüstung am Boden als auch zum Starten der Haupttriebwerke.

Für das Planfeststellungsverfahren für den zweiten und dritten Bauabschnitt werden nun erneut entsprechende Gutachten erstellt. Dabei sollen auch Erkenntnisse über Auswirkungen auf die Luftqualität und eine mögliche Änderung der Geruchsbelastung gewonnen werden. Da Luftqualitätsmessungen in der Umgebung des Flughafens alle umliegenden Quellen erfassen, sind Aussagen über den Anteil des jeweiligen Verursachers ebensowenig möglich wie Prognosen über künftige Entwicklungen. Deshalb wird zur Beurteilung der Luftqualität ein Ausbreitungsmodell benutzt, das sowohl die einzelnen Verursacher als auch die Meteorologie berücksichtigt.

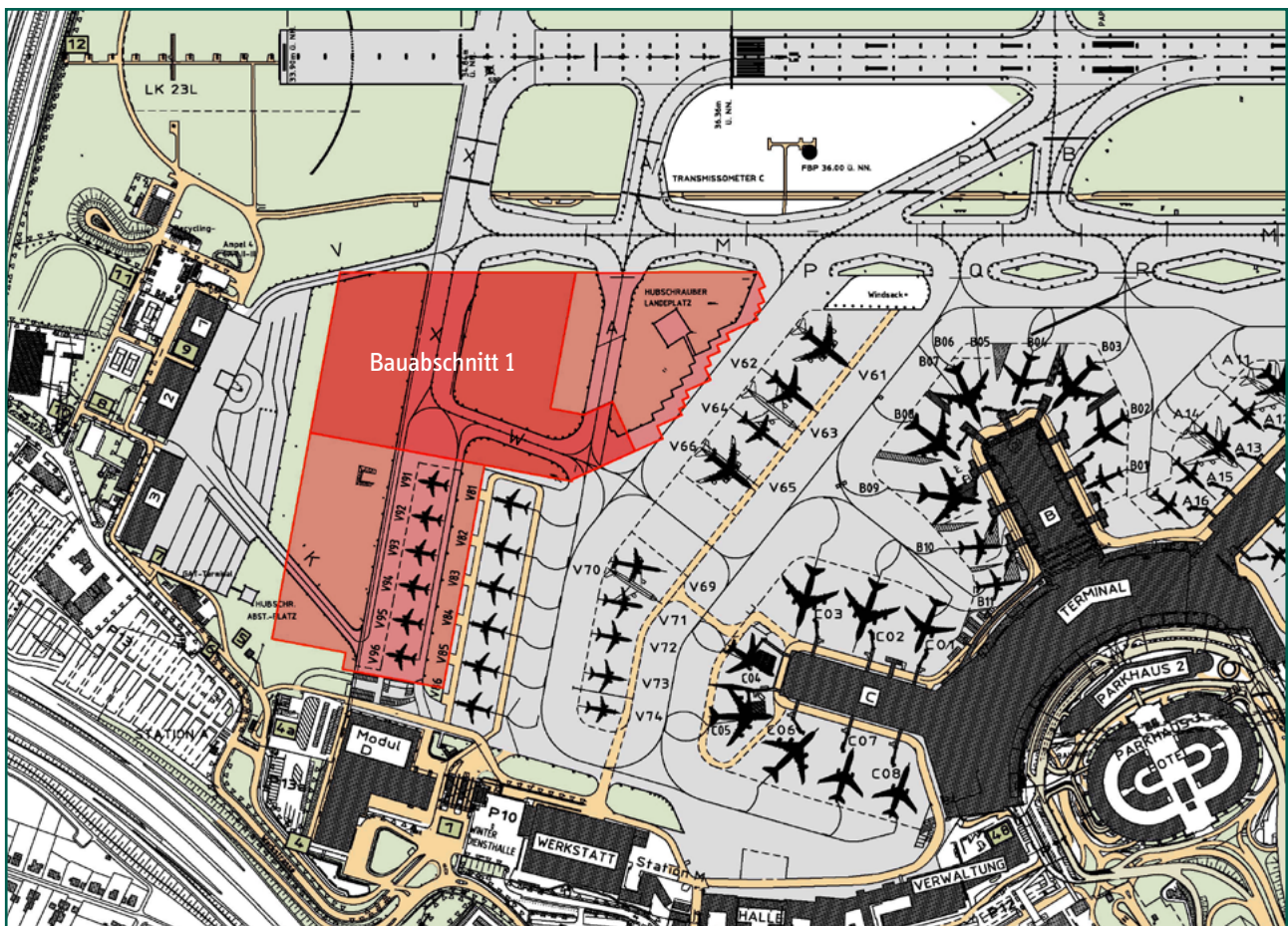
Für Gerüche gilt Ähnliches. Aufgrund der Vielzahl der einzelnen, zum Teil stark riechenden Kohlenwasserstoffe sind Messungen einzelner Komponenten nur bedingt aussagefähig. Dank verbesserter Triebwerkstechnik ist der Gesamtausstoß von Kohlenwasserstoffen in der Vergangenheit spürbar zurückgegangen, in den vergangenen 15 Jahren um knapp 70 Prozent. Besonders vor dem Hintergrund, dass die Emissionen auf der Vorfeldfläche West nur einen kleinen Anteil ausmachen, ist daher nicht mit einer spürbaren Verschlechterung der Situation zu rechnen.



Auf einen Blick

- ➔ Die neuen Abstellpositionen im westlichen Bereich des Flughafens ersetzen lediglich bestehende bzw. die, die durch den Bau der neuen Flugzeughalle weggefallen sind. Neue bzw. zusätzliche Parkpositionen entstehen NICHT.
- ➔ Das Projekt ist KEINE Kapazitätserweiterung. Die in der Betriebsgenehmigung vom 09.11.2005 genannte Maximal-Bewegungszahl von 131.000 Bewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres bleibt davon unberührt.
- ➔ Das Potenzial für Flugzeug-Abstellpositionen im östlichen Bereich des Flughafens ist ausgeschöpft, es gibt daher keine Alternative zu den neuen Abstellpositionen im westlichen Bereich.
- ➔ Es gibt in der umliegenden Wohnbebauung keine spürbare zusätzliche Lärmbelastung, weder durch den Rollverkehr der Flugzeuge noch durch externe Stromversorgungseinheiten.
- ➔ Die Auswirkungen auf die Luftqualität und die Geruchsbelastung wird derzeit gutachterlich untersucht. Es werden jedoch keine spürbaren Auswirkungen durch Kerosin und/oder Kohlenwasserstoffe in der umliegenden Wohnbebauung erwartet.

Gesamtübersicht über das Projekt „Ersatzflächen Vorfeld West“. Derzeit läuft Bauabschnitt 1.



[← zurück zur Startseite](#)

„Keine Forschung im Elfenbeinturm“

➔ Konzepte für die Reduzierung von Lärm und Abgasen



Prof. Dr.-Ing. **Johann-Dietrich Wörner**
Vorstandsvorsitzender des Deutschen
Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR)

Spezielle An- und Abflugverfahren, Gegenschall, neue Oberflächen, neue Flugzeugkonstruktionen – die Palette der Möglichkeiten zur Verringerung von Lärm und Abgasen im Luftverkehr ist lang und ambitioniert. Wir sprachen mit Professor Dr. Johann-Dietrich Wörner, Vorstandsvorsitzender des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR), über den Stand der Technik, neue Forschungsprojekte und Perspektiven für die Einführung neuer Technologien.

Frage: Herr Professor Wörner, vor wenigen Wochen wurden Sie in Spiegel Online mit der Meinung zitiert, in etwa fünf Jahren werde man Lärm erfolgreich mit Lärm bekämpfen können und es sei z.B. mit einem spürbaren Rückgang des Fluglärms zu rechnen. Würden Sie uns dies bitte noch einmal kurz erläutern?

Wörner: Im DLR-Institut für Antriebstechnik in Köln und Berlin beschäftigen sich Ingenieure und Wissenschaftler seit einiger Zeit mit der Suche nach technischen Lösungen zur Senkung von Lärmemissionen. Letztere werden verursacht durch Strömungen am Flugzeug und durch die Triebwerke. Zu den Lösungen gehören z. B. konstruktive Veränderungen an den Fahrwerken aber auch Schall/Antischall-Maßnahmen in den Triebwerken. Zurzeit sind in DLR-Laboren Turbinen mit Mikrofonen und Lautsprechern versehen worden, die den Schall aufnehmen und in einer gegenläufigen Frequenz in das Triebwerk zurückgeben, um den Schall in seiner Wirkung zu senken.

Frage: Welche technologischen Perspektiven insbesondere zur Reduzierung von Fluglärm bestehen derzeit insgesamt, und welche Technologien haben mittelfristig eine realistische Aussicht auf Anwendung?

Wörner: Technologische Lösungen werden die bereits erwähnten konstruktiven Veränderungen sein. So wurde vom DLR ein so genanntes Mikrofonarray entwickelt, welches im Anflugbereich die Lärmwirkung von Flugzeugen aufnimmt. Daraus lassen sich das Lärmprofil eines Flugzeuges erstellen und die Lärmquellen ermitteln. Diese Profile ergaben, dass die ausgefahrenen Fahrwerke und Klappensysteme im Landeanflug eine stärkere Lärmquelle darstellen als die Antriebe. Auf Grund dieser Erkenntnisse wurden an den Fahrwerken Windabweiser angebracht, die das Strömungsprofil verändert und den Lärm spürbar gesenkt haben. Die Aufgabe des DLR ist es, Probleme zu analysieren und Vorschläge zu deren Lösung zu unterbreiten, die Umsetzung ist dann Angelegenheit der Hersteller.

Frage: Wann kann Ihrer Meinung nach mit der Markteinführung von entsprechenden Technologien gerechnet werden?

Wörner: Die Windabweiser finden bereits Anwendung. Die technische Realisierbarkeit anderer Maßnahmen wird gegenwärtig geprüft. Davon abhängig ist deren Markteinführung.

Prof. Dr.-Ing. Johann-Dietrich Wörner

wurde 1954 in Kassel geboren. Seit dem 1. März 2007 ist er Vorstandsvorsitzender des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR). Darüber hinaus leitet er hier die Bereiche Energie und Verkehr.

Nach dem Studium des Bauingenieurwesens an der TH Berlin und der TU Darmstadt (Promotion 1985) arbeitete Wörner bis 1990 in einem Ingenieurbüro. 1982 übernahm er einen zweijährigen Forschungsauftrag zum Thema „Erdbebensicherheit“ in Japan. 1990 wurde Wörner an die TH Darmstadt berufen, leitete hier die Prüf- und Versuchsanstalt, das Institut für Konstruktiven Glasbau und als Dekan den Fachbereich Bauingenieurwesen. 1995 wurde er zum Präsidenten der Technischen Universität Darmstadt gewählt.

Neben seiner Tätigkeit für das DLR ist Wörner Mitglied in verschiedenen nationalen und internationalen Gremien, darunter im Hochschulrat der École Centrale de Paris und der École Centrale de Lyon sowie im Konvent für Technikwissenschaften acatech. Außerdem wurde er von der Bundesregierung in die „Projektgruppe Energiepolitisches Programm“ (PEPP) berufen. Darüber hinaus ist Wörner Mitglied der Berlin-Brandenburgischen Akademie der Wissenschaften und Obmann der Sektion Technikwissenschaften der Deutschen Akademie der Naturforscher Leopoldina.

Auszeichnungen: Preis der Vereinigung von Freunden der TH Darmstadt für „Hervorragende wissenschaftliche Leistungen“, Ehrendoktorwürde der State University New York (USA), der TU Moldawien, Bukarest (Rumänien) und der Mongolei sowie der Universität St. Petersburg für Wirtschaft und Finanzen (Russland) und der École Centrale de Lyon (Frankreich).

Frage: Nun wird die Einführung solcher Technologien sicher nicht gerade billig, zudem wird es noch einige Jahre dauern, bis zumindest die in Deutschland bzw. Europa eingesetzten Flugzeuge auf breiter Front entsprechend ausgestattet sind. In anderen Worten: Es wird teuer und langwierig, bis bei den Menschen tatsächlich etwas von dieser Verbesserung ankommt. Welche Möglichkeiten sehen Sie, die Einführung solcher lärmindernden Technologien voranzutreiben?

Wörner: Die Forschungen des DLR finden ja nicht in einem Elfenbeinturm statt. Es gibt vielfältige Kooperationen mit den Herstellern von Flugzeugen und Triebwerken. Eine der Hauptaufgaben dieser Kooperationen ist, die angewandte Forschung, d. h. die Grundlagenforschung, so zu gestalten, dass die Überführung in eine mögliche Nutzung mit einem geringeren entwicklungstechnischen Aufwand geschehen kann. Es geht aber auch darum, dass entsprechende Maßnahmen in der Praxis umgesetzt werden können. Dazu sind geeignete Monitoringverfahren und Beurteilungsmethoden, z.B. ein Lärmindex, sinnvoll.

Frage: Welches Potenzial steckt Ihrer Meinung nach in speziellen Anflugverfahren? Stichwort Continuous Decent Approach (CDA), von dem ja in der jüngeren Vergangenheit viel in der Zeitung zu lesen war.

Wörner: Neben den Möglichkeiten von emissionsenkenden Maßnahmen am und im Flugzeug bieten veränderte An- und Abflugverfahren eine weitere, sehr gute Möglichkeit der Lärminderung und damit der Senkung von Belastungen für die Menschen, die im Flughafenumfeld wohnen. Die flugtechnischen Möglichkeiten moderner Verkehrsflugzeuge bieten hier ausreichend Möglichkeiten. CDA, ein spezielles Gleitanflugverfahren, hat eine längere kontinuierliche Sinkflugphase, senkt nicht nur die Lärmemission in bestimmten Bereichen, sondern auch den Kerosinverbrauch. Darüber hinaus gibt es noch den so genannten Offset-Approach, Steilstartverfahren, Dedicated Runway Approach und weitere Methoden, die in Kombination verschiedener Verfahren eine Lärmentlastung für die Bevölkerung bewirken können.

Frage: Neben lärmindernden Technologien und Anflugverfahren werden derzeit auch verbrauchsenkende Treibstoff-Additive bzw. neue Treibstoffe oder gar Triebwerke, neue Verbundwerkstoffe, neue Flugzeug-Designs und dergleichen diskutiert. Was ist aus dieser Richtung zu erwarten?

Wörner: Geforscht wird auch hier in viele Richtungen. Neue Treibstoffe sind eine in den nächsten Jahren zu erwartende Alternative zum heute genutzten Kerosin. Versuche mit dem Zusatz von Biotreibstoffen gibt es bereits. Die Antriebe von Flugzeugen werden ständig optimiert, woran auch das DLR beteiligt ist. So beschäftigen sich Materialwissenschaftler des DLR mit speziellen Beschichtungen für Triebwerkschaufeln, um deren Effizienz zu erhöhen und Lebensdauer zu verlängern. Mit dem A380 hat das konventionelle Flugzeugdesign seine konstruktiven Grenzen weitgehend erreicht. Natürlich gibt es auch hier noch Optimierungsmöglichkeiten, so



durch Anwendung neuer Materialien, wie z.B. CFK-Werkstoffe. Bereits seit einigen Jahren hat aber wieder der „Nurflügler“, ein Konzept aus den 1930er Jahren des letzten Jahrhunderts, Eingang in die Forschung gefunden. So wurde von DLR-Wissenschaftlern das Konzept eines Very Efficient Large Aircraft (VELA), in der Konfiguration eines Nurflüglers, untersucht.

Letzte Frage: Wie beurteilen Sie das aktuelle politische und universitäre Umfeld für die Entwicklung und Anpassung von neuen Technologien? Anders gefragt: Tut Deutschland genug für seine Luftfahrtforschung?

Wörner: In der Luftfahrtforschung ist Deutschland weltweit eine der führenden Nationen. Sei es an den Universitäten, in der Industrie oder beim DLR selbst – die Luftfahrtforschungsprogramme der Bundesregierung haben hier sehr positive Spuren hinterlassen. Sie haben dazu beigetragen, eine leistungsfähige Luftfahrtforschung aufzubauen, deren Kapazitäten sehr gut zu vernetzen und Synergien zu schaffen. Ein Beispiel ist der A380, der maßgeblich unter Beteiligung deutscher Einrichtungen entwickelt wurde.

Herr Professor Wörner, wir danken Ihnen für das Gespräch.

Weiterführende Links:

- <http://www.welt.de/wissenschaft/weltraum/article2924315/Erste-Fluesterflugzeuge-in-fuenf-Jahren.html>
- <http://www.dlr.de/at/>
- http://bauhaus-luftfahrt.eu/_de/index.php?rubric=home
- <http://www.spiegel.de/reise/aktuell/0,1518,598099,00.html>

← zurück zur Startseite



Europa braucht den einheitlichen Luftraum

➔ EU-Verkehrskommissar Tajani zu Gast in Düsseldorf



Christoph Blume, Präsidiumsmitglied der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, EU-Verkehrskommissar **Antonio Tajani** (Mitte) und **Karl Ulrich Garnadt** (rechts), Vorstandsmitglied des Bundesverbandes der Deutschen Fluggesellschaften

Während seines zweitägigen Besuchs des Düsseldorfer Flughafens Ende Mai betonte EU-Verkehrskommissar Antonio Tajani die Bedeutung des Single European Sky-Projekts für die (europäische) Luftfahrtbranche (siehe dazu auch http://www.dus-int.de/_uploads/uploads/nachbar_flughafen/Politikbrief/politik_brief_aug_08.pdf). Durch die (administrative und technische) Vereinheitlichung der europäischen Luftraumüberwachung bzw. durch die Schaffung so genannter „Funktionaler Luftraumblöcke“ lassen sich nicht nur große Mengen von CO₂-Emissionen einsparen, sondern auch Umwege und Verspätungszeit im Wert von mehreren Milliarden Euro. Allein die Lufthansa muss aufgrund von Zutrittsbeschränkungen zu bestimmten Lufträumen Umwege von durchschnittlich 50 Kilometer pro Flug hinnehmen.

Weitere Themen des Tajani-Besuchs waren unter anderem:

- ➔ Der 2012 beginnende Emissionshandel im Luftverkehr (siehe dazu auch http://www.dus-int.de/_uploads/uploads/nachbar_flughafen/Politikbrief/politik_brief_dez_08.pdf). Zwar begrüßte Tajani die Aktivitäten der EU zur Verringerung von CO₂- bzw. Schadstoffemissionen, doch dürfe dies nicht die internationale Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Airlines beeinträchtigen. Zudem besteht die Gefahr, dass Airlines in Ländern ohne Emissionsbeschränkung abwandern. Dies würde die europäischen Bemühungen zur Emissionsreduktion unterlaufen.
- ➔ Die zunächst sechsmonatige Suspendierung der so genannten 80/20-Regelung. Dieser Regelung zufolge verliert eine Airline koordinierte, aber nicht genutzte Slots, wenn nicht mindestens 20 Prozent der koordinierten Slots auch geflogen werden.
- ➔ Die am 1. Juli in Kraft tretende Vorschrift zur „Barrierefreiheit“ im Luftverkehr, die Personen mit „Mobilitätseinschränkung“ den ungehinderten bzw. behindertengerechten Zugang zum Flugzeug ermöglichen soll. Laut Tajani sind rund ein Drittel der Europäer zeitweise oder dauerhaft mobilitätsbehindert.

Auch Karl Ulrich Garnadt, Vorstandsmitglied des Bundesverbandes der Deutschen Fluggesellschaften, und Christoph Blume, Sprecher der Geschäftsführung der Flughafen Düsseldorf GmbH und Präsidiumsmitglied der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, begrüßten die Pläne der Europäischen Kommission zur Schaffung eines Single European Sky. Laut Garnadt ist dies eines der wichtigsten Projekte für die europäische Luftfahrt. Bis zu zwölf Prozent CO₂ könnten nach seinen Worten dadurch eingespart werden. Blume nahm Stellung zu der seit dem vergangenen Jahr wirksamen Open Skies-Vereinbarung für den Flugverkehr zwischen Europa und den USA. Sie sei die folgerichtige Ausweitung der Liberalisierung des EU-Luftverkehrs. Blume: „Open Skies hat sich für die Flughäfen schon jetzt durch die nun zulässige Vergabe von Code-Shares positiv ausgewirkt. Der Wettbewerb wird damit zum Nutzen des Kunden intensiviert, die Flughäfen profitieren durch ein gesteigertes Passagieraufkommen.“ Dies gelte auch für den Düsseldorfer Airport.

← zurück zur Startseite

Single European Sky II

➔ Einheitlicher Luftraum spart Zeit, Geld und CO₂

Die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums - Single European Sky (SES – siehe dazu auch DUS-Politikbrief 1, http://www.dus-int.de/_uploads/uploads/nachbar_flughafen/Politikbrief/politik_brief_aug_08.pdf) war auch Gegenstand einer Anhörung im Bundesverkehrsausschuss Ende März. Dabei ging es um einen Gesetzentwurf der Koalitionsfraktionen (<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/16/122/1612279.pdf>) zur Ausgestaltung einer EU-konformen Luftsicherung sowie um einen Gesetzentwurf der Bundesregierung, der auf die Einrichtung eines Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung abzielt (<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/16/116/1611608.pdf>).



Joachim Hunold (links), CEO von Air Berlin und Mitglied im Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften (BDF) und **Dieter Kaden**, Vorsitzender Geschäftsführer der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS).

Gehört wurden u.a. Joachim Hunold, CEO von Air Berlin und Mitglied im Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften (BDF), und Dieter Kaden, Vorsitzender Geschäftsführer der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS).

Joachim Hunold betonte in seiner (schriftlichen) Stellungnahme, dass mit dem Vorhaben SES bis zu zwölf Prozent der vom europäischen Luftverkehr verursachten CO₂-Emissionen eingespart werden könnten, nämlich durch kürzere Flugrouten, treibstoffeffizientere Flughöhen und dem Abbau von Warteschleifen. Damit würden nicht nur die Umwelt, sondern auch die Fluggesellschaften, deren Kosten über 20 Prozent auf Treibstoff entfallen würden, deutlich entlastet.

Nach dem Inkrafttreten der Gesetzesänderung dürften nach EU-Recht zugelassene Flugsicherungen auch in Deutschland arbeiten. Dies sei zwingende Voraussetzung für das Kernelement des SES-Projekts, nämlich die Schaffung so genannter funktionaler Luftraumblöcke (FAB). Hunold forderte jedoch, dass, anders als im Gesetzentwurf vorgeschlagen, für alle Fluglotsen unabhängig von ihrem Lebensalter die gleichen Anforderungen gelten sollten. Im Gesetzentwurf sei eine Altersgrenze von 55 Lebensjahren vorgesehen, mit der die ohnehin schon regelmäßig stattfindenden Tauglichkeitstests für Fluglotsen um „zusätzliche Anforderungen“ ergänzt werden sollten.

Nach Auffassung von Dieter Kaden könne mit dem vorgelegten Gesetzespaket sichergestellt werden, dass die DFS und alle anderen in Deutschland tätigen Flugsicherungsorganisationen klare Vorgaben erhalten würden, die im einzelnen nun auch durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung weiter präzisiert werden könnten.

➔ Impressum:

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

Redaktion:
Peter Nengelken, Ltg.

Redaktionelle Mitarbeit: Prof. Dr. Edmund Krieger,
Dipl. Met. Angelika Klein, Dipl. Kfm. Marcus Schaff

Gestaltung: Michael Nentwig

Namentlich gekennzeichnete Artikel müssen nicht
der Meinung des Herausgebers entsprechen.
Nachdruck mit Quellenangabe gestattet.

← zurück zur Startseite