

Verehrte Leser,

mit über 20 Millionen Passagieren ist das jetzt zu Ende gehende Jahr zweifellos das bislang erfolgreichste in der Geschichte des Airports. Zudem bleibt DUS mit derzeit rund 19.500 Arbeitnehmern der größte Arbeitsplatz im Düsseldorfer Norden. Gleichzeitig zeichnen sich kritische Entwicklungen ab, die direkt auf den Flughafen durchschlagen: etwa die Pläne der EU-Kommission zur weiteren Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste, die Diskussion um den EU-Emissionshandel – lesen Sie dazu unser Interview mit dem Düsseldorfer Bundestagsabgeordneten Thomas Jarzombek – oder die Entwicklung neuer Märkte in Asien und Lateinamerika. Gerade letzteres macht den Ausbau des Langstreckenangebots und eine genehmigungsrechtliche Anpassung unverzichtbar. In der vorliegenden Ausgabe des DUS Politikbriefs greifen wir unter anderem diese Themen auf.

Weitere Themen sind die Umsetzung des Lärmschutzgesetzes von 2007, die baldige Inbetriebnahme einer großen Photovoltaikanlage auf dem Airport-Gelände sowie die Vorstellung des neuen Dachverbandes der deutschen Luftverkehrswirtschaft.

Wie gewohnt führt ein Klick auf die Überschrift direkt zum betreffenden Beitrag. Und wie immer sind uns Ihre Kritik und Ihre Anregungen hochwillkommen: Schreiben Sie an politikbrief@dus-int.de.

Wir wünschen Ihnen eine interessante Lektüre.

Ihr Flughafen Düsseldorf International

→ 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



Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste auf Kosten der Arbeitnehmer

➔ Flughafen Düsseldorf baut Ground Handling-Tochter um



Der Flughafen Düsseldorf muss in den kommenden zwei Jahren seine für die Bodenabfertigung verantwortliche Tochtergesellschaft Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH (FDGHG) umbauen. Ziel ist es, das Unternehmen kleiner, effizienter und profitabel am Markt zu positionieren, nachdem es in den vergangenen Jahren zum Teil erhebliche Verluste erwirtschaftet hat. Die kürzlich erfolgte Kündigung des Abfertigungsvertrages durch den Großkunden Air Berlin zum Ende 2013 hat die Situation der FDGHG weiter verschlechtert.

Obwohl die FDGHG traditionell gute Qualität abliefern, ist sie aufgrund ihrer Kostenstruktur im liberalisierten Bodenverkehrsdienst nicht konkurrenzfähig. Nach Worten des FDG-Geschäftsführers und FDGHG-Aufsichtsratsvorsitzenden Thomas Schnalke haben die Verluste in den vergangenen Jahren auf Grund des massiven Preis- und Wettbewerbsdrucks stark zugenommen. Verschiedene Maßnahmen zur Kostenreduktion und Flexibilisierung blieben bislang ohne Erfolg. Da die FDGHG in ihrer jetzigen Struktur ihre Leistungen nicht kostendeckend in dem hart umkämpften Markt anbieten kann, erfolgte die Kündigung des Air Berlin Abfertigungsvertrages. Ziel ist nun, die FDGHG ggf. auch als kleineres Unternehmen weiterzuführen. Dazu, so Schnalke, gehöre auch die Akquirierung neuer Carrier, sofern diese Verträge kostendeckend seien.

Zum Thema Personalabbau versprach Christoph Blume, Sprecher der Konzern-Geschäftsführung und FDG-Arbeitsdirektor, diesen sozialverträglich zu gestalten. Voraussichtlich wird etwa die Hälfte der zurzeit rund 800 FDGHG-Arbeitsplätze abgebaut werden müssen. Hintergrund: Im seit 1999 liberalisierten Markt der Bodenverkehrsdienste, die unter anderem für die Be- und Entladung von Flugzeugen, den Bus-Transfers zwischen Terminal und Flugzeug oder auch für die Enteisung verantwortlich sind, herrscht seit vielen Jahren ein hoher Preis- und Wettbewerbsdruck. Am Flughafen Düsseldorf bietet neben der FDGHG mit Aviapartner Düsseldorf GmbH ein zweiter Anbieter seine Dienstleistungen an. Auf Grund einer anderen Personalstruktur gelingt dem Mitbewerber dies zu deutlich geringeren Preisen. Die Airlines können im Zuge der Liberalisierung ihren Abfertiger frei wählen.

Die Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH ist eine 100-prozentige Tochter der Flughafen Düsseldorf GmbH. 2010 erwirtschaftete sie bei einem Jahresumsatz von 66 Mio. Euro einen Verlust von 5,3 Mio. Euro. Für 2011 sind rund zehn Mio. Euro Verlust prognostiziert.

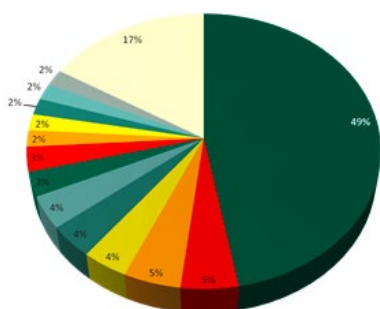
Eine besondere Note erhält der drohende Personalabbau bei der FDGHG angesichts der Pläne der EU-Kommission, die unterschiedlichen Markt- und Wettbewerbsbedingungen für Bodenverkehrsdienstleister an den EU-Flughäfen weiter zu vereinheitlichen. Bereits 1996 hatte die Kommission die Öffnung der Märkte für Bodenverkehrsdienste beschlossen, den Mitgliedsländern aber freie Hand bei der nationalen

Aviapartner

bietet derzeit Abfertigungsdienstleistungen in fünf europäischen Ländern an 37 Flughäfen an. Der Hauptsitz befindet sich in Brüssel, die Deutschland-Zentrale in Frankfurt. Neben Düsseldorf führt Aviapartner Abfertigungsservices in München, Hannover und Köln durch. Das 1949 gegründete Dachunternehmen ist eine Aktiengesellschaft mit insgesamt rund 6.000 Mitarbeitern. 2010 erzielte das Unternehmen einen Gesamtumsatz von 384,5 Mio. Euro. In Düsseldorf beschäftigt Aviapartner derzeit knapp 400 Mitarbeiter.



Drehkreuz-Flughafen Düsseldorf



Ein Beispiel für das Verhältnis zwischen Lokalverkehr und Umsteiger: Knapp die Hälfte der Passagiere der Chicago-Passagiere stammt aus der Region, der Rest wird „zugefüttert“. Die Grafik macht unter andern die große lokale Nachfrage nach solchen Verbindungen deutlich.

Umsetzung der entsprechenden Richtlinie gelassen. Anders als viele andere EU-Länder, wo die Zahl der Bodenverkehrsdienstleister nicht limitiert ist, blieb deren Zahl in Deutschland auf zwei begrenzt. Naturgemäß begrüßt der Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften (BDF) die Initiative der EU-Kommission. BDF-Geschäftsführer Michael Engel sieht darin einen „wichtigen Schritt zu mehr Wettbewerbsgleichheit in Europa“ und schließt von mehr Dienstleistern auf mehr Pünktlichkeit, günstigere Preise und zuverlässiger Abfertigung. Zum Vergleich: An den meisten größeren europäischen Flughäfen sind heute durchschnittlich zwischen drei und fünf Bodenverkehrsdienstleister tätig, nach BDF-Berechnungen liegt deren Kostenniveau um mehr als 20 Prozent unter dem Deutschlands.

Die Arbeitsgemeinschaft der Verkehrsflughäfen in Deutschland (ADV) sieht das Thema völlig anders: Die Airports befürchten, dass diese von der Kommission geplante zwangsweise Marktöffnung die Lohnkosten weiter absenken wird. Im Bereich der Bodenverkehrsdienste beschäftigen die Flughäfen bis zu zwei Drittel ihrer Mitarbeiter. Bereits die erste Liberalisierung 1996 hatte zu einer Preissenkung von bis zu 25 Prozent geführt. „Bei einer weiteren Marktöffnung und zunehmendem Wettbewerb“, so ADV-Hauptgeschäftsführer Ralph Beisel, „wäre ein weiterer Preisdruck für die Flughäfen nicht mehr tragbar. In einem personalintensiven Bereich wie den Bodenverkehrsdiensten, in dem 70 Prozent der Kosten Personalkosten sind, heißt das: Die Löhne müssten noch weiter runter – die Leidtragenden wären die Beschäftigten. Im schlimmsten Fall wären die Flughäfen gezwungen, das Geschäftsfeld Bodenverkehrsdienste auf seine Zukunftsfähigkeit hin zu überprüfen.“

Düsseldorf International schließt sich der ADV-Position an und verweist auf zwei weitere Gesichtspunkte: Die erste Liberalisierung 1996 hat bereits zu erheblichen Kostensenkungen für die Airlines geführt. Andererseits geben die bestehenden EU-Regelungen vor, dass mindestens zwei Abfertiger pro Flughafen zugelassen werden müssen. Sollte es im Einzelfall notwendig sein, können auch nach den heute bestehenden Regelungen weitere Abfertiger zugelassen werden. Allerdings ist auch zu berücksichtigen, dass im Zusammenspiel mit dem Flugzeug-Rollverkehr, den Fahrzeugen und Mitarbeitern anderer Bodenverkehrsdienstleister, anderer Unternehmen und Behörden sowie dem saisonal starken Baustellenverkehr auf dem Vorfeld der Mehrverkehr zu einer noch höheren Belastung des Vorfelds mit den damit einhergehenden Organisations- und Sicherheitsproblemen führt.

Der Flughafen Düsseldorf lehnt die EU-Initiative zur weiteren Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste daher ab. Hier noch einmal ein Überblick über die Position des Airports:

- ➔ **Keine weitere Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste auf Kosten der Arbeitnehmer und der Abfertigungsqualität**
- ➔ **Keine Ausweitung von Niedriglohn-Arbeitsplätzen**
- ➔ **Keine überbordende Belastung der Vorfeldflächen**
- ➔ **Vergabe weiterer Lizenzen nur bei konkretem Nachweis der Notwendigkeit im Einzelfall**

Next Generation Hub

→ Das Drehkreuz der nächsten Generation

Seit 2008 dient Düsseldorf International als Drehkreuz für Lufthansa und Air Berlin. Beide Airlines haben sich klar zum Düsseldorfer Flughafen bekannt: Von den angekündigten Sparmaßnahmen von Air Berlin bleibt DUS weitgehend verschont, Lufthansa hat für das kommende Jahr neue Nonstop-Langstreckenverbindungen ab DUS angekündigt.

Langstreckenangebote und Drehkreuz-Anschlüsse ab DUS

Auswahl:

Lufthansa:	Toronto New York Chicago Miami Tokyo (ab Juni 2012)
Air Berlin:	New York Cancun Los Angeles Miami Fort Myers Curacao Puerto Plata Santo Domingo Varadero Sulaymania Bangkok
Delta Air Lines:	Atlanta
Air China:	Peking
Emirates:	Dubai
Etihad Airway:	Abu Dhabi
Mahan Air:	Teheran
Orenair:	Barnaul (Sibirien) Novosibirsk (ab Sommer 2012)

Unter dem Begriff „Hub“ oder auch Luftverkehrsdrehkreuz versteht man den Umsteigeflughafen einer Fluggesellschaft und ihrer Kooperationspartner (Allianz). Hier werden kleinere Verkehrsströme unterschiedlicher Herkunft zu größeren mit einem gemeinsamen Ziel zusammengefasst, was wiederum den Anteil von Umsteigepassagieren erhöht. Durch die Mitgliedschaft einer Luftverkehrsgesellschaft in einer Allianz wird der betreffende Flughafen in das Streckennetz der Allianz eingebunden, das direkte und indirekte Destinationsangebot steigt.

Durch die Vielzahl der Destinationen, zu denen natürlich auch sogenannte Punkt-zu-Punkt-Verbindungen gehören, und die Summe aus Transfer- und „Originärpassagieren“ – gemeint sind Passagiere aus dem Einzugsgebiet des betreffenden Flughafens – generieren Hubs einen besonders hohen Passagierumschlag mit entsprechend hoher Wirtschafts- und Arbeitsplatzleistung. Trotz ihres guten Destinationsangebots und eines üblicherweise großen Einzelhandels-, Gastronomie- und sonstigen Unterhaltungsangebots haben herkömmliche Hubs für Passagiere allerdings einen Nachteil: Sie sind in der Regel groß und unübersichtlich und setzen ihre Passagiere dadurch unter Stress.

Seit rund vier Jahren ist auch Düsseldorf International neben Frankfurt (FRA) und München (MUC) ein Drehkreuz; aufgrund der geringeren Größe und seinen diversen, mehrheitlich politisch motivierten Entwicklungsbeschränkungen gilt DUS als sogenannter „Sekundär Hub“. Anders als herkömmliche Hubs bleibt der NRW Airport aber überschaubar – alle wichtigen Bereiche des Terminals sind in wenigen Minuten zu Fuß erreichbar –, hat ein außerordentlich breites Einzelhandels- und Gastronomieangebot im öffentlichen wie im nicht-öffentlichen Bereich und kann dank permanent optimierter Infrastruktur für die Passagierführung eine „Minimum Connecting Time“ (Mindest-Umsteigezeit) von nur 35 Minuten inklusive Gepäck garantieren. Das außergewöhnlich starke Einzugsgebiet des Düsseldorfer Flughafens mit hoher Bevölkerungsdichte und einer vitalen, sehr exportorientierten Wirtschaft garantiert sowohl ein hohes Originäraufkommen als auch ein hohes Umsteigerpotenzial.

DUS flankiert diese Entwicklung mit zahlreichen Infrastrukturmaßnahmen und hat dafür in den vergangenen Jahren rund 400 Mio. Euro investiert. So wird der Wandel vom ehemaligen „O&D-Flughafen“ – der Begriff bezieht sich auf das hohe Originäraufkommen und die traditionell zahlreichen Punkt-zu-Punkt-Verbindungen – zu Deutschlands drittem Hub durch ein neues Terminalkonzept abgesichert, das im Wesentlichen folgende Schritte umfasst:

- ➔ Neugestaltung der Flugsteige (neue Transfergänge, zusätzl. Pass- und Sicherheitskontrollstellen, neue Verbindungsgänge zwischen Flugsteig B und C für Umsteiger, schnellere Umsteigezeiten)
- ➔ Neugestaltung der Wartebereiche
- ➔ Erweiterung der „luftseitigen“ Infrastruktur (neue und leistungsstärkere Gepäcksortieranlage, zusätzliche Bus-Gates, neuer Flugzeughangar)
- ➔ Erweiterung des Gastronomie- und Einzelhandelsangebots im öffentlichen wie im nicht-öffentlichen Bereich.

Vor allem aber ist DUS Drehkreuz nicht nur für eine, sondern für beide großen deutschen Airlines. Lufthansa und Air Berlin gehören unterschiedlichen Luftfahrt-Allianzen an: Lufthansa zur Star Alliance und Air Berlin (ab 2012) zur Oneworld-Allianz. DUS ist damit auch an das Streckennetz dieser Allianzen angebunden. Für die Passagiere von Düsseldorf International bedeutet dies ein breites Destinationsangebot sowohl innerhalb Europas – traditionell lässt sich von DUS aus jedes wichtige europäische Oberzentrum in maximal 1,5 Stunden erreichen – als auch nach Übersee. Gerade letzter Bereich hat in den vergangenen Jahren erheblich zugelegt. Im laufenden Winterflugplan finden pro Woche 90 Interkontinentalflüge statt, für 2012 hat Lufthansa weitere „Interkontinente“ angekündigt, die ab Düsseldorf direkt angeflogen werden sollen, darunter Tokyo ab Juni kommenden Jahres.

Entscheidende Faktoren für den Erfolg der Langstreckenverbindungen ab DUS sind die große Bevölkerungsdichte und hohe Exportorientierung der nordrhein-westfälischen Wirtschaft. Bei den Verbindungen beispielsweise nach New York (zwei Flughäfen) und Miami liegt der Anteil des Lokalverkehrs zwar über 50 Prozent – bei den Verbindungen nach New York sind es sogar über 65 Prozent – doch würden diese Verbindungen ohne den hohen Umsteiger-Anteil nicht funktionieren: Auf den New York-Strecken liegt dieser Anteil durchschnittlich bei über 30 Prozent, bei den Miami-Verbindungen ist es sogar fast die Hälfte (Gesamtbetrachtung aus 2010).

Diese Entwicklung zeigt nicht zuletzt die Wechselwirkung zwischen Langstrecke und Industriensiedlung und im Weiteren dem Arbeitsplatzangebot: Ein gut erreichbarer Flughafen mit einem bedarfsgerechten und dynamischen Destinationsangebot ist ein entscheidendes Argument bei der Standortwahl eines Unternehmens. Gleichzeitig reagieren die Airlines mit neuen Destinationen und/oder Frequenzaufstockungen auf Forderungen aus der heimischen Wirtschaft. Das gilt für den Ausbau des China-Angebots, die ab 2012 angebotenen Verbindungen nach Tokyo oder der Versuch, neue Airlines (und damit neue Verbindungen) etwa aus Brasilien oder Indien zu akquirieren.

Als Folge ist Düsseldorf International einer der größten Arbeitsplätze der Region und mit rund 17.019 Beschäftigten auf dem Flughafen-Gelände und rund 19.500 am Standort der größte Arbeitsplatz im Düsseldorfer Norden. Rechnet man die mittelbaren Auswirkungen allein des Flughafenbetriebs hinzu, so liegt die Arbeitsplatzauswirkung des Airports bei ca. 55.000 Personen.

Perspektiven für das „Next Gen Hub“ – NRW braucht die Langstrecke

Die Abkürzung **BRIC** geht auf den US-amerikanischen Volkswirt Jim O’Neill zurück, der sie ab 2001 in diversen Veröffentlichungen verwendete. Auf Vorschlag Chinas wurde Südafrika Ende 2010 in diese Gruppe mit aufgenommen. Diese Länder haben jährliche Zuwachsraten der Wirtschaftsleistung zwischen fünf und zehn Prozent (zum Vergleich: EU etwa zwei Prozent). In den BRICS-Staaten leben rund 40 Prozent der Weltbevölkerung, ihr Anteil am weltweiten Bruttoinlandsprodukt liegt derzeit bei über 20 Prozent.

Die „Zukunftsperspektiven für das Next Generation Hub Düsseldorf Airport“ waren Thema eines Symposiums, das die Düsseldorfer IHK Ende September im Düsseldorfer Maritim organisiert hatte. Im Mittelpunkt der Veranstaltung standen die gegenwärtige Lage des Düsseldorfer Airports, seine Bedeutung für die Region, seine mittel- bis langfristigen Entwicklungsperspektiven und die Forderung nach einem neuen Luftverkehrskonzept der NRW-Landesregierung. Während IHK-Hauptgeschäftsführer Dr. Udo Siepmann die enorme wirtschaftliche und damit auch arbeitsmarktpolitische Bedeutung des Airports betonte (Siepmann: „Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist die Voraussetzung für eine leistungsfähige Wirtschaft“) und Flughafen-Chef Christoph Blume die aktuelle Lage des Airports umriss, lieferte der Unternehmensberater Jens Kanthak interessante Gedankenanstöße für die weitere Rolle des Airports, seine Bedeutung als Standortfaktor und damit auch als direkter und indirekter Arbeitsmarktfaktor. Er verwies auf die zunehmende Internationalisierung von Produktion und Absatz, wovon insbesondere Länder wie die sogenannten BRICS-Staaten* (Brasilien, Russland, Indien, China, Südafrika) aber auch Asien ganz allgemein profitieren werden: Nach Untersuchungen des World Monetary Fund wird der Anteil Asiens an der weltweiten Produktionsleistung bis 2020 von derzeit 31,4 Prozent auf über 37 Prozent ansteigen, während Europa fast drei Prozent verlieren werde. Bis ca. 2020, so Kanthak, werden 35 der 50 wichtigsten Wirtschaftsregionen außerhalb Europas liegen.

Seine Schlussfolgerungen: Der Außenhandel, speziell mit Ländern außerhalb Europas, wird an Bedeutung weiter zunehmen. Dementsprechend werden sich die Schwergewichte im Luftverkehr auf Geschäftsreisen und im Weiteren auch auf den außereuropäischen Incoming-Tourismusverkehr auf diese neue Märkte verlagern. Obwohl NRW mit einem BIP von knapp 700 Mio. \$ (BIP/Kopf ca. 45.000 \$) die drittstärkste (Europa) bzw. die achtstärkste Wirtschaftsregion (weltweit) ist, belegt der NRW-Flughafen DUS gemessen am Passagieraufkommen international nur Rang 67 – hat so gesehen also noch erhebliches Wachstumspotenzial. Nach Meinung Kanthaks muss es daher das Ziel des Düsseldorfer Flughafens sein, weitere (Nonstop-)Verbindungen in die neuen Wirtschaftszentren in Asien und (Latein-)Amerika zu etablieren.

Die Konsequenzen für Nordrhein-Westfalen:

- ➔ Wohlstand und Arbeitsplätze in NRW hängen von der Exportfähigkeit des Landes ab.
- ➔ Der Flughafen Düsseldorf International hat für NRW eine entscheidende Funktion als Kontakt- bzw. Verkehrsprovider und trägt damit zur internationalen Wettbewerbsfähigkeit von NRW bei. Diese Funktion muss er – unter weiterer Beachtung des Anwohnerschutzes – auch in Zukunft bedarfsgerecht ausfüllen können. Eine wesentliche Voraussetzung dafür ist die Angerlandvergleich-konforme Anpassung der derzeitigen Betriebsgenehmigung.
- ➔ Die NRW-Landesregierung muss ein Luftverkehrskonzept vorlegen, das die Veränderungen in den internationalen Liefer- und Absatzmärkten, die sich daraus ergebenden Herausforderungen für die exportierende Wirtschaft und im Folgenden den Bedarf an weiteren Langstreckenverbindungen berücksichtigt.



Neue Schallschutzverordnung für Düsseldorf International

➔ Land bestimmt neue Lärmschutzbereiche

Ende Oktober hat das Land Nordrhein-Westfalen neue Lärmschutzbereiche für den Düsseldorfer Flughafen festgelegt. Anwohner des Airports können sich nun bei der Bezirksregierung Düsseldorf erkundigen, ob ihr Grundstück in einer Lärmschutzzone gemäß Fluglärmschutzgesetz liegt und ob Ansprüche bestehen.



Für die **Bearbeitung von Anträgen** auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen gemäß Fluglärmschutzgesetz ist die Bezirksregierung Düsseldorf (Dezernat 35) zuständig.

Kontakt:
Bezirksregierung Düsseldorf
Dezernat 35
Cecilienallee 2
40474 Düsseldorf
Tel.: 0211-475-0
poststelle@bezreg-duesseldorf.nrw.de
http://www.brd.nrw.de/planen_bauen/flugl_rm_-_baulicher_schallschutz/index.jsp

NRW hat den Lärmschutz für die Anwohner des Flughafens Düsseldorf neu geregelt und per Rechtsverordnung einen neuen Lärmschutzbereich festgelegt. Grundlage dafür ist das im Juni 2007 novellierte Fluglärmschutzgesetz. Der Lärmschutzbereich untergliedert sich in Abhängigkeit von der Lärmbelastung in zwei Tagschutzzonen (1 und 2) sowie eine Nachtschutzzone. Für Wohnimmobilien in der Tagschutzzone 1 muss der Flughafenbetreiber die Kosten für Maßnahmen zum passiven Schallschutz tragen (z.B. Schallschutzfenster). Darüber hinaus übernimmt der Airport in der neu geschaffenen Nachtschutzzone die Kosten für Schallschutzmaßnahmen und Belüftungseinrichtungen in Schlafräumen.

Durch ein grundsätzliches Bauverbot (Ausnahmen sind möglich) für Wohngebäude und sogenannte schutzwürdige Einrichtungen wie Krankenhäuser, Kindergärten etc. tragen die neuen Lärmschutzzonen zudem zu einer vorausschauenden Siedlungsplanung bei und beugen künftigen Lärmkonflikten vor.

Lärmschutzprogramm des Flughafens läuft weiter

Das parallel zu den Regelungen der Lärmschutznovelle laufende Lärmschutzprogramm des Flughafens resultiert aus der Betriebsgenehmigung des Airports. Es bleibt von den im Fluglärmschutzgesetz getroffenen Regelungen unberührt und wird bis zum 7. Juli 2014 weiterbetrieben. Wichtig: Grundsätzlich werden Schallschutzmaßnahmen nur einmalig pro Objekt bezuschusst, unabhängig davon, ob man das Schallschutzprogramm des Flughafens in Anspruch nimmt oder Ansprüche gemäß Fluglärmschutzgesetz bei der Bezirksregierung geltend machen will.

Rechtsverordnungen für das novellierte Fluglärmschutzgesetz

Die 1. Fluglärmschutzverordnung vom 27. Dezember 2008 regelt sowohl die Erfassung der Flugbetriebsdaten als auch das Berechnungsverfahren für die Festsetzung der Lärmschutzbereiche.

Die 2. Fluglärmschutzverordnung vom 8. September 2009 definiert die Anforderungen an die Qualität des baulichen Schallschutzes von Wohnungen und schutzbedürftigen Einrichtungen im Lärmschutzbereich.

Wer die neuen Regelungen des Fluglärmschutzgesetzes in Anspruch nimmt, verzichtet damit nicht auf Schallschutzansprüche gegenüber dem Flughafen. Dazu Veronika Bappert, die Leiterin des Immissionsschutzes am Flughafen: „Wenn ein Anwohner zunächst die Regelungen des Fluglärmschutzgesetzes in Anspruch nehmen möchte, kann es sein, dass die höchstmögliche Erstattungssumme aufgrund der Begrenzung auf 150 Euro pro Quadratmeter anrechenbarer Wohnfläche nicht für alle notwendigen baulichen Schallschutzmaßnahmen ausreicht. Aus Sicht der Anspruchsberechtigten ist es daher sinnvoller, bis zum Auslaufen des derzeit laufenden Schallschutzprogramms des Flughafens dieses in Anspruch nehmen. Denn gemäß den Regelungen unseres Schallschutzprogramms werden notwendige bauliche Schallschutzmaßnahmen vollumfänglich erstattet.“

Da das Schallschutzprogramm des Flughafens Düsseldorf beim Tagschutz allerdings schon über das vom Gesetzgeber im Rahmen der Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes geforderte Maß hinausgeht, entstehen voraussichtlich nicht viele neue Ansprüche. Der Düsseldorfer Flughafen hat im Rahmen seines aktuellen Schallschutzprogramms und ehemaliger Lärmschutzprogramme bereits viel für den Lärmschutz der Anwohner getan. Allein seit 2003 hat er zusammen mit den Airlines über 60 Mio. Euro in entsprechende Maßnahmen investiert. Daher wird der größte Teil der noch zusätzlichen Maßnahmen bei der Umsetzung des novellierten Fluglärmschutzgesetzes erwartungsgemäß auf den Nachtschutz entfallen.

Im Sinne des Gesetzes ist Düsseldorf International ein sogenannter ziviler Bestandsflughafen. Für solche Flughäfen ist die Tag-Schutzzone 1 im novellierten Fluglärmschutzgesetz durch einen Wert von 65 Dezibel definiert. Das aktuelle Tagschutzgebiet gemäß dem Schallschutzprogramm des Flughafens hingegen umfasst einen Bereich, in dem der äquivalente Dauerschallpegel einen Wert von 60 dB(A) übersteigt. In anderen Worten: Die neue Tagschutzzone 1 nach Fluglärmschutzgesetz bleibt bei der Erstattung von Schallschutzmaßnahmen hinter dem Tagschutzgebiet des Flughafens Düsseldorf zurück.

Erstmals schreibt das Fluglärngesetz ein Nachtschutzgebiet vor

Lediglich beim Nachtschutz entstehen neue Ansprüche, da das erstmalig im Rahmen des Fluglärngesetzes berechnete Nachtschutzgebiet im Vergleich zu den Nachtschutzgebieten der aktuellen Flughafengenehmigung weiter nach Westen, nämlich bis an das Kaarster Stadtgebiet, heranreicht.

Die Lärmschutzzonen von Düsseldorf International

Die **Tag-Schutzzone 1** entspricht einem Gebiet, in dem ein äquivalenter Dauerschallpegel am Tag (6 – 22 Uhr) von 65 dB(A) am Tag überschritten wird.

Die **Tag-Schutzzone 2** ist ein Gebiet, in dem ein äquivalenter Dauerschallpegel (Leq) von 60 dB(A) tagsüber überschritten wird.

Die **Nacht-Schutzzone** entspricht einem Gebiet, in dem in der Nacht (22 – 6 Uhr) entweder ein äquivalenter Dauerschallpegel von 55 dB(A) oder ein Maximalpegel von 72 dB(A) durchschnittlich mehr als sechsmal überschritten wird.

Der Grund: Für die Festlegung des Nachtschutzgebietes gemäß Fluglärngesetz hat der Gesetzgeber andere Kriterien gewählt, als die, die bei der Betriebsgenehmigung des Flughafens von 2005 herangezogen wurden. Zusätzlich hat der Gesetzgeber nun das Verfahren zur Berücksichtigung der Flugrichtungsverteilung festgelegt. Anders als in der Vergangenheit werden jetzt die Flugrichtungsverteilungen der letzten zehn Jahre berücksichtigt. Im Vergleich zu der bisherigen Schutzzonenberechnung wurden bei der jetzigen Berechnung weniger Starts und Landungen in Richtung Westen und dafür mehr Starts und Landungen in Richtungen Osten zugrunde gelegt. Gleichzeitig wurde bei der Berechnung berücksichtigt, dass die Flugrichtungsverteilung witterungsbedingt jährlich variiert.

Der neue Lärmschutzbereich gemäß Fluglärngesetz wurde unter Berücksichtigung des prognostizierten Flugbetriebs am Düsseldorfer Flughafen durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV NRW) berechnet. Mit Blick auf die Kritik an den auch vom Flughafen gelieferten Datengrundlagen sei noch einmal an das gesetzlich vorgeschriebene Verfahren erinnert: Für die Festlegung der amtlichen Lärmschutzbereiche musste der Airport zunächst die vom Gesetzgeber geforderten Daten liefern. Diese wurden mit Hilfe des renommierten Ingenieurbüros *airsight GmbH* erhoben und weitergeleitet. Auch die Deutsche Flugsicherung war mit der Lieferung von Daten zum Flugverfahren und zu den Flugstrecken an dem Prozess beteiligt. Diese Daten wurden dann vom NRW Ministerium für Bauen und Verkehr sowie vom Umweltbundesamt auf Korrektheit und Plausibilität geprüft, zudem wurde die Fluglärnkommision des Airports in das Verfahren mit einbezogen. Ganz zum Schluss folgte die Berechnung der Lärmschutzbereiche durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz. Die entsprechenden Karten und Katasterdaten wurden anschließend den betroffenen Gemeinden zur Stellungnahme vorgelegt, da deren Planungshoheit durch die Bauverbote betroffen ist. Erst danach war die Festlegung der Fluglärmschutzbereiche möglich.

Jährliche Überprüfung

Die Verkehrsprognose wird in den Jahren 2012 bis 2014 jährlich überprüft und die Rechtsverordnung bei einer wesentlichen Änderung der Lärmbelastung gegebenenfalls angepasst. Turnusmäßig vorgeschrieben sind die Überprüfungen alle zehn Jahre oder wenn sich an der Betriebsgenehmigung des Flughafens etwas ändern sollte.



„Es gibt keine Benachteiligung europäischer Fluggesellschaften“

→ **MdB Thomas Jarzombek zum EU-Emissionshandel**



Thomas Jarzombek wurde 1973 in Düsseldorf geboren. Er hat Wirtschaftswissenschaften an der Heinrich-Heine-Universität studiert und nach dem Vordiplom 1996 eine Firma für IT-Service gegründet, deren geschäftsführender Gesellschafter er bis heute ist. Politisch wurde er 1999 in den Rat der Stadt Düsseldorf gewählt, 2005 in den Landtag von NRW und 2009 im Wahlkreis Düsseldorf-Nord direkt in den Deutschen Bundestag. Er ist dort u.a. Mitglied des Verkehrsausschusses.

Einer der größten Aufreger in der europäischen Luftfahrtindustrie ist derzeit der im kommenden Jahr beginnende Emissionshandel. Viele sehen darin eine Benachteiligung europäischer Airlines und Flughäfen, zudem wird kritisiert, dass die Konstruktion des Handels das genaue Gegenteil von dem verursacht, was eigentlich beabsichtigt war, nämlich noch mehr CO₂. Im Folgenden ein Gespräch mit dem Düsseldorfer CDU Bundestagsabgeordneten und Mitglied des Verkehrsausschusses des Bundestages, Thomas Jarzombek, über Sinn und Unsinn des EU-Emissionshandels.

Frage: Herr Jarzombek, vom kommenden Jahr an soll der Luftverkehr in den europäischen Emissionshandel mit einbezogen werden. Zunächst: Was muss man sich eigentlich unter dem Begriff „EU-Emissionshandel“ vorstellen?

Jarzombek: Der EU-Emissionshandel ist das zentrale Instrument zur Erreichung der Klimaschutzziele in der EU für die Sektoren Energiewirtschaft und energieintensive Industrie, er wurde europaweit im Jahr 2005 eingeführt. Der Emissionshandel wirkt wie folgt: Es wird eine Obergrenze für die Emissionen festgelegt und in Form von Zertifikaten, also sozusagen Berechtigungen zum Ausstoß einer Tonne Treibhausgas, ausgegeben – entweder per staatlicher Auktion oder auch teilweise kostenlos. Die betroffenen Unternehmen und auch weitere Marktteilnehmer können die Zertifikate frei handeln: Sofern sie Bedarf an Zertifikaten haben, kaufen sie diese, und wenn ihre Emissionen geringer sind, verkaufen sie Zertifikate am Markt. So bildet sich nach gegebenem Angebot und Nachfrage ein einheitlicher Preis für die Zertifikate heraus und führt dazu, dass die Emissionen dort reduziert werden, wo dies am günstigsten ist. Denn jedes Unternehmen vergleicht den Preis mit den Kosten möglicher Minderungsoptionen und entscheidet dann, was sich rechnet. Insgesamt wird dadurch das Emissionsminderungsziel zu den volkswirtschaftlich geringsten Kosten erreicht. Ab dem Jahr 2012 werden auch die Emissionen des Luftverkehrs, soweit er EU-Flughäfen berührt, in das System einbezogen. Fluggesellschaften, die Flüge durchführen, die von EU-Flughäfen starten oder dort landen, müssen für die damit verbundenen CO₂-Emissionen Zertifikate abgeben; die Abgabepflicht entsteht einmal im Jahr auf der Basis eines verpflichtenden Emissionsberichts, der von unabhängigen, dafür zugelassenen Verifizierern geprüft sein muss. Die Fluggesellschaften können auch Zertifikate aus dem stationären Bereich zur Erfüllung ihrer Abgabepflicht nutzen.

Frage: Wie beurteilen Sie die angekündigten bzw. bereits angelaufenen Maßnahmen ausländischer Airlines und Behörden gegen den europäischen Emissionshandel? Könnte das die Einführung noch verhindern bzw. verzögern?

Jarzombek: Die Richtlinie zur Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel ist geltendes europäisches Recht. Es ist bereits von allen Mitgliedstaaten

**Internationaler Widerstand
gegen EU-Emissionshandel I**

Vom kommenden Jahr an sollen alle Airlines am EU-Emissionshandel teilnehmen, auch ausländische Fluggesellschaften. Dagegen haben der US-Luftfahrtverband und drei große US-Airlines (American, Continental und United Airlines) beim obersten Verwaltungsgericht in London Klage eingereicht, das die Klage an den Europäischen Gerichtshof (EUGH) weitergeleitet hatte. Sie berufen sich dabei auf das Völkerrecht, auf diverse internationale Luftfahrtabkommen und das Kyoto-Abkommen. Unterstützt werden sie dabei vom Kanadischen Luftfahrtverband und der IATA. Die Kläger vertreten die Position, dass der EU-Emissionshandel gegen internationales Recht verstößt, wenn der betreffende Flug in Länder außerhalb der EU führt. Nach ihrer Auffassung ist die EU nicht befugt, die Emission von Treibhausgasen über den Weltmeeren oder gar in anderen Ländern zu reglementieren.

Die deutsche Luftverkehrsbranche lehnt den Emissionshandel zwar nicht pauschal ab, besteht aber auf die von der Bundesregierung zugesagte Chancengleichheit im internationalen Wettbewerb. Sie befürchtet erhebliche Wettbewerbsnachteile gegenüber Non EU-Airlines und Flughäfen insbesondere aus den USA, China und der Golfregion und setzt sich deshalb für das Aussetzen des Handels mindestens für 2012 ein.

Ein Urteil des EUGH wird für diesen Winter erwartet.

in nationales Recht umgesetzt worden. Es gibt daher keinen Spielraum für eine Verschiebung oder gar Absetzung der Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel ab 2012. Dies ginge nur im Wege einer Richtlinienänderung, die entsprechende Zeit benötigen würde. Dafür gibt es jedoch keinen Grund: Die EU-Kommission und auch das BMU haben vorab die Rechtmäßigkeit der Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel geprüft und die Generalanwältin am EuGH hat in ihren Schlussanträgen zu einer Klage von US-Airlines gegen das EU-ETS die Vereinbarkeit mit dem Völkerrecht bestätigt. Die Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel ist Teil der umfassenden Bemühungen der EU, die Treibhausgasemissionen zu senken, zu der auch der Luftverkehr einen angemessenen Beitrag leisten muss. Im Übrigen läuft der Vollzug bereits und auch die ganz überwiegende Anzahl der Fluggesellschaften aus Drittstaaten beteiligen sich an den Berichtspflichten.

Frage: Nach Meinung vieler werden die Airlines als Reaktion auf den Emissionshandel Langstreckenziele ex Europa nicht mehr direkt, sondern über Hubs in Ländern ohne Emissionsabgabe bedienen, da als Kalkulationsgrundlage für die zu kaufenden Verschmutzungsrechte die Entfernung zum nächsten direkt angeflogenen Flughafen dient. Ein Beispiel: Die knapp 9.200 Kilometer lange Strecke Frankfurt – Hong Kong würde dann nicht direkt geflogen, sondern über näher gelegene Standorte wie Dubai oder Abu Dhabi. Das verringert zwar für die Airline die Emissionskosten, erhöht aber – aufgrund des längeren Umweges – den CO₂-Ausstoß. Anders gefragt: Kann der EU-Emissionshandel in der jetzigen Konstruktion sein ursprüngliches Ziel überhaupt erreichen?

Jarzombek: Die Frage der Umgehungsmöglichkeiten durch zusätzliche Zwischenlandungen wurde in der Folgenabschätzung der EU-Kommission zur Richtlinie bereits untersucht. Generell ist dabei zu betrachten, dass eine zusätzliche Landung und ein zusätzlicher Start (die die energieintensivsten Teile des Fluges sind) auch zusätzliche Treibstoffkosten verursacht. Die Folgenabschätzung kommt daher zu dem Schluss, dass sich eine Zwischenlandung auf besagter Strecke erst ab einem Zertifikatpreis von ca. 75 Euro/t CO₂ lohnen würde. Derzeit liegt der Preis bei etwas über zehn Euro, und es wird bis 2020 allgemein nicht von höheren Preisen als 30 Euro ausgegangen. Zudem sind Zeitverluste für die Passagiere einzubeziehen. Es kann zwar nicht ausgeschlossen werden, dass auf einzelnen Strecken eine Zwischenlandung lohnender wird und vornehmlich aus anderen Gründen (z. B. geringere Tankmenge und damit effizienterer Flug) dann auch gemacht wird – aber allein durch den CO₂-Preiseffekt ist hier kaum mit nennenswerten Veränderungen zu rechnen.

Frage: Europäische Airlines und Airports sehen im EU-Emissionshandel eine – direkte oder indirekte – Benachteiligung gegenüber Airlines und Verkehrsstandorten aus bzw. in Ländern ohne CO₂-Zuschlag. Was erwidern Sie diesen Kritikern?

Jarzombek: Die Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel erfolgt wettbewerbsneutral, weil alle Flüge von und nach EU-Flughäfen gleichermaßen einbezogen werden – unabhängig von der Herkunft der Fluggesellschaft. Die



Internationaler Widerstand gegen EU-Emissionshandel II

Anfang November hatte sich die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) gegen das geplante EU-Gesetz ausgesprochen und votiert stattdessen für die gemeinsame Entwicklung eines internationalen Systems von Klimaschutzmaßnahmen in der Luftfahrt. Damit folgte die ICAO einem Antrag von 26 Ländern, darunter die USA, Japan, China, Indien und die russische Föderation. Der Widerstand gegen das EU-Gesetz weitet sich damit weltweit aus. Ohne eine internationale wettbewerbsneutrale Regelung des Emissionshandels drohen den europäischen Fluggesellschaften und ihren Kunden nicht nur massive Wettbewerbsverzerrungen, sondern auch Vergeltungsmaßnahmen und Strafzölle in Drittstaaten.

(Lesen Sie dazu auch unser Interview mit dem BDL-Präsidenten Klaus-Peter Sieglöcher auf Seite 15)

Abgabepflicht für einen Flug, der einen EU-Flughafen berührt, wird auf der gleichen Grundlage berechnet und ein Anreiz zur Effizienz gegeben. Damit gibt es keine Benachteiligung europäischer Fluggesellschaften. Die einzige Ausnahme von dieser Regel ist die so genannte "de minimis" Regel, nach der Fluggesellschaften, die nur in sehr geringem Umfang Flüge in, aus oder innerhalb der EU unternehmen, vom System ausgenommen werden – aber auch hier gilt, dass diese Ausnahme für Fluggesellschaften aus der EU- und aus Drittstaaten gleichermaßen gilt.

Frage: Die Zielsetzungen und Eigenverpflichtungen sowohl der Politik als auch der Luftverkehrsbranche in Sachen Emissionsreduktion sind sehr ambitioniert, insbesondere was die künftige Rolle von Biokraftstoffen betrifft. Wie ist Ihre Einschätzung?

Jarzombek: Wir sind uns in der Koalition der Tatsache bewusst, dass die Emissionsreduktionsziele im Luftverkehr ambitioniert sind, sehen aber derzeit keinen Grund, an der Erreichung der Ziele zu zweifeln. Im Hinblick auf die Biotreibstoffe laufen derzeit sowohl europäische als auch nationale Programme. Innerhalb der Europäischen Union ist es geplant, ab dem Jahr 2020 zwei Mio. Tonnen alternative Kraftstoffe für die Luftfahrt jährlich bereitstellen zu können. Erste Maßnahmen zum Erreichen dieses Ziels wurden seitens DG Energy und Luftfahrt- bzw. Kraftstoffindustrie eingeleitet. Im nationalen Kontext hat sich der Verein „aireg“ in Berlin gegründet. Er sieht sich als Plattform zur Förderung von Wissenschaft, Forschung und des Umweltschutzes auf dem Gebiet der klimafreundlichen Flugkraftstoffe, und ist der Nachhaltigkeit verpflichtet. Durch die Mitgliedschaft namhafter Vertreter aus Forschung (DLR, Deutsches Biomasse Forschungszentrum, Bauhaus Luftfahrt) und Industrie (EADS, Rolls-Royce Deutschland, MTU, Lufthansa, Air Berlin) ist es möglich, die gesamte Wertschöpfungskette im Hinblick auf Nachfrage, Herkunft, Bereitstellung und Nutzung von regenerativen Kraftstoffen abzudecken.



Kurz berichtet

→ Grünwerke und Flughafen kooperieren bei Photovoltaik-Projekt



Photovoltaikanlage auf dem Dach von Halle 7

Ende Oktober begannen am Düsseldorfer Flughafen die Bauarbeiten für eine neue Photovoltaik-Anlage. Sie wird nach ihrer Fertigstellung nicht nur die größte in Nordrhein-Westfalen sein, sondern auch die bundesweit größte Anlage innerhalb des Sicherheitsbereiches eines internationalen Verkehrsflughafens. Für die Installation der rund 8.400 Module wird auf dem Flughafengelände eine Fläche in der Größe von sechs Fußballfeldern in Anspruch genommen.

Die Anlage wird bis zu zwei Mio. Kilowattstunden Energie pro Jahr erzeugen und trägt somit zu einer jährlichen CO₂-Einsparung von rund 700 Tonnen bei. Die erzeugte Energie reicht aus, um den Strombedarf von 570 Vier-Personen-Haushalten zu decken. Investor und späterer Betreiber der Anlage sind die Grünwerke GmbH, eine Tochter der Stadtwerke Düsseldorf. Das Projekt wurde gemeinsam mit dem Flughafen entwickelt. Zu den Vorbereitungen gehört auch ein „Lichtemissionsgutachten“, das bescheinigt, dass der Luftverkehr nicht durch Blendungen beeinträchtigt wird. Darüber hinaus wurden im Rahmen der Projektplanung die Verhältnisse und Auswirkungen der Anlage auf Natur und Landschaft untersucht und durch Präventiv- und Ausgleichsmaßnahmen vollständig Umfang kompensiert.

Ergänzt wird diese Anlage durch die 2009 in Betrieb gegangene, knapp 1.300 Quadratmeter große Photovoltaikanlage auf dem Dach von Halle 7.

→ DUS weiter im Steigflug 20-millionster Passagier für Dezember erwartet

Der Wachstumstrend am Düsseldorfer Flughafen setzt sich weiter fort. In den ersten neun Monaten dieses Jahres wurden am Airport rund 15,4 Millionen Fluggäste begrüßt – dies entspricht einer Steigerung von 8,1 Prozent gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres. Durchschnittlich fanden pro Tag 610 Flugbewegungen statt, das tägliche Passagieraufkommen lag bei 56.000. Insgesamt fanden in den ersten drei Quartalen dieses Jahres etwa 168.000 Flüge statt.

Wenn nichts dazwischen kommt, wird es definitiv zu der von Airport-Chef Christoph Blume angekündigten Überschreitung der 20-Mio.-Passagiere-Marke kommen. Die Verkehrsstatistiker des Airports erwarten den 20 millionsten Passagier noch vor Weihnachten. Bereits Anfang November begrüßte DUS den zweimillionsten Umsteigepassagier des Jahres, der mit Air Berlin auf dem Weg von Mailand nach New York in Düsseldorf zwischengelandet war.

➔ Nächtliche Flugbewegungen bis Oktober 2011 stark rückläufig

Die Zahl der nächtlichen Flugbewegungen ist in den ersten zehn Monaten dieses Jahres spürbar zurückgegangen. Die häufigsten Gründe für verspätete Starts und Landungen waren Streiks in Griechenland, Frankreich, Österreich und Großbritannien, schlechtes Wetter (Gewitter und Starkregen) sowie der Personalmangel bei der Deutschen Flugsicherung.

Strahlflugzeuge	Nachtlandungen zwischen 23 und 6 Uhr		Nachtstarts mit Ausnahmegenehmigung	
	2010	2011	2010	2011
Januar	108	24	10	5
Februar	109	32	17	4
März	84	25	16	6
April	69	60	8	8
Mai	160	97	16	6
Juni	249	211	9	17
Juli	254	160	23	3
August	140	172	11	19
September	150	165	11	6
Oktober	154	130	5	3
Summe	1.477	1.076	126	77
Differenz in %		-27,1		-38,9

➔ Neue Langstrecken-Verbindung:

Vier Mal wöchentlich mit Etihad nach Abu Dhabi

Vom 16. Dezember an wird die Fluggesellschaft Etihad Airways aus den Vereinigten Arabischen Emiraten Nordrhein-Westfalen vier Mal pro Woche nonstop mit dem internationalen Drehkreuz Abu Dhabi verbinden. Knapp ein halbes Jahr später, ab April 2012, will Etihad diese Strecke sogar täglich bedienen. Zum Einsatz kommt ein Airbus A 330-300 in 3-Klassen-Konfiguration. Montags und freitags startet der Flug nach Abu Dhabi um 11:00 Uhr (an 20:25 Uhr local), dienstags und samstags um 21:30 Uhr (an 6:55 Uhr local +1) . Mit Abu Dhabi hat DUS ein besonders interessantes Interkont-Ziel neu im Programm. Die Stadt hat sich in den vergangenen Jahren zu einer attraktiven Tourismus- und Business-Destination entwickelt, gleichzeitig bietet das Drehkreuz Verbindungen zu 71 Zielen auf fünf Kontinenten. Der Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen wird damit noch besser für Geschäftsreisende aus den Vereinigten Arabischen Emiraten erreichbar.

Etihad Airways ist die staatliche Fluggesellschaft der Vereinigten Arabischen Emirate und gilt als eine der weltweit hochwertigsten Airlines. Das Unternehmen wurde Mitte 2003 gegründet und verfügt über 61 Maschinen. Die Flotte soll in den kommenden Jahren um 100 Flugzeuge erweitert werden, darunter zehn Airbus A380. Abu Dhabi ist die Hauptstadt des gleichnamigen Emirats und der Vereinigten Arabischen Emirate. Der „Vater der Gazelle“ – so die Übersetzung des Namens – hat sich in den vergangenen Jahren sowohl wirtschaftlich als auch touristisch erheblich entwickelt und zählt heute zu den attraktivsten Destinationen in der Golf-Region.

Weitere Informationen zu Etihad und Abu Dhabi unter:

www.etihadairways.com
www.etihadmediacentre.com
www.visitabudhabi.ae/de

Klaus-Peter Siegloch führt den neuen Dachverband der deutschen Luftfahrt

➔ Vom TV-Journalisten zum Luftfahrt-Präsidenten

Siegloch fordert Verschiebung des EU-Emissionshandels

Anfang November hatte sich die Internationale Organisation für Zivilluftfahrt (ICAO) gegen die Einbeziehung internationaler Fluggesellschaften in den Emissionshandel der Europäischen Union ausgesprochen. Sie forderte die EU und deren Mitgliedländer auf, das Problem der Flugzeugemissionen auf internationaler Ebene zu lösen. Die ICAO fordert die Entwicklung eines international gültigen Systems von Klimaschutzmaßnahmen.

Dazu BDL-Präsident Klaus-Peter Siegloch: „Die Erklärung der UN-Luftfahrtorganisation macht einmal mehr deutlich, wie ernst die Lage ist. Ein internationaler Emissionshandel kann nicht im Brüsseler Alleingang eingeführt werden.“ Auch Siegloch ist der Auffassung, dass die Luftfahrt Maßnahmen zum Klimaschutz ergreifen müsse, dies könne aber nur im internationalen Dialog und wettbewerbsneutral geschehen. Die Position von EU-Klima-Kommissarin Connie Hedegaard, die Beteiligung der Drittstaaten am EU-Emissionshandel sei über sogenannte ausgleichende Maßnahmen zu erreichen, nannte der BDL-Präsident „völlig unrealistisch.“ Siegloch: „Wir brauchen Dialog, nicht Zwangsmaßnahmen. Solange dies nicht gelingt, muss der Start des EU-Emissionshandels verschoben werden.“

(Lesen Sie dazu auch unser Interview mit dem CDU-Bundestagsabgeordneten Thomas Jarzombek auf Seite 10)

Ende letzten Jahres gründeten zehn führende Verbände und Unternehmen der deutschen Luftverkehrsindustrie den neuen Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL). Zu den Gründungsmitgliedern gehören unter anderem die Lufthansa, Air Berlin, die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) und die Deutsche Flugsicherung (DFS). Erster Präsident des Verbandes war DFS-Chef Dieter Kaden, Anfang Juni übernahm offiziell der TV Moderator und Journalist Klaus-Peter Siegloch dieses Amt.

Der BDL vertritt die gemeinsamen Interessen der gesamten deutschen Luftverkehrsbranche, bündelt und kommuniziert die jeweiligen Positionen und fungiert als offizielles Sprachrohr der Branche. Themenschwerpunkte des Verbandes sind die Standortpolitik, der Bedeutung des Luftverkehrs als Wirtschaftsfaktor, die Stärkung des Luftverkehrs, die konsequente Fortentwicklung eines nachhaltigen Luftverkehrs sowie die Schaffung hoher und gleichzeitig bezahlbarer Sicherheitsstandards.

Der Verband befindet sich noch in der Aufbauphase, wichtigstes Ziel ist derzeit der Aufbau einer schlagkräftigen Organisation. Der BDL ist ein eingetragener Verein mit Sitz in Berlin. Kontakt: www.bdl.aero/.

➔ Ein kurzes Interview mit dem neuen BDL-Chef:

Frage: Herr Siegloch, Sie engagieren sich als Präsident des neuen Dachverbandes der deutschen Luftfahrt – des BDL. Was hat Sie bewogen, vom Journalistenleben in die Luftfahrt umzusteigen?

Siegloch: Da sage ich zunächst einmal ganz ehrlich: Ich fliege gerne – wie so viele Menschen in Deutschland. Und als Journalist war mir immer klar, wie vernetzt unsere Welt ist. Unsere Wirtschaft, unsere Politik, unsere Kultur leben von unserer Verbindung mit dem Rest der Welt. Dafür ist die Luftfahrt enorm wichtig.

Frage: Welche Impulse möchte der BDL als neuer Verband der Luftverkehrswirtschaft geben?

Siegloch: Der BDL ist die gemeinsame Stimme der deutschen Luftfahrt. Es war ein wichtiger Schritt, dass Fluggesellschaften, Flughäfen, Flugsicherung und andere Dienstleister rund ums Fliegen gesagt haben: Wir wollen gemeinsam für gute Mobilitätsbedingungen werben. Deutschland braucht eine erfolgreiche Luftfahrt, um vor allem als Exportland zukunftsfähig zu bleiben.

Frage: Emissionshandel, Luftverkehrsteuer, die Debatte um Nachtflüge – es mangelt Ihnen nicht an Themen. Wo sehen Sie die Herausforderungen der Luftfahrt?



Klaus-Peter Siegloch. Seit Mitte des Jahres ist der ehemalige ZDF-Journalist Präsident des neuen Luftfahrtverbandes

Siegloch: Die Luftfahrt wird heute immer stärker von der Politik reguliert. Dabei wird manchmal Entscheidendes übersehen. Denn staatliche Regulierungen dürfen auf keinen Fall die Marktbedingungen in dieser hart umkämpften, international konkurrierenden Branche verzerren. Sonst schädigen sie letztlich die Luftfahrt in Deutschland und damit alle, die auf Mobilität angewiesen sind.

Der von der EU beschlossene Emissionshandel ist ein gutes Beispiel. Die Luftfahrt leistet seit Jahren aus eigener Initiative Enormes, um das Fliegen umweltschonender zu machen. Die deutsche Luftflotte verbraucht heute im Schnitt 4 Liter auf 100 Kilometer pro Passagier. Wir arbeiten auch deshalb so sehr daran, die Energieeffizienz zu verbessern, weil das Kerosin inzwischen bis zu 40 Prozent der Betriebskosten der Fluggesellschaften ausmacht. Es ist also im eigenen Interesse der Airlines, nicht nur ökonomisch, sondern auch ökologisch sinnvoll zu handeln.

Der Emissionshandel war ja als zusätzlicher Anreiz gedacht, damit die Luftfahrt noch energieeffizienter wird. Allerdings hat die EU versäumt sicherzustellen, dass europäische und nichteuropäische Fluggesellschaften dabei gleichermaßen mitmachen. Und jetzt wächst der Widerstand der Drittstaaten. Wenn aber nicht alle gleichermaßen einbezogen werden, dann macht der Emissionshandel als staatliche Maßnahme zum Schutz der Umwelt keinen Sinn mehr. Denn der Anreiz zu größerer Energieeffizienz geht durch den entstandenen Wettbewerbsnachteil verloren. Der BDL appelliert also an die Politik, hier schnell eine Einigung mit den Drittstaaten zu finden. Wenn das nicht klappt, muss der Emissionshandel verschoben werden.

Frage: Sehen Sie hier Ihre Aufgabe als Medienprofi und Kommunikator?

Siegloch: Diese Arbeit ist mir in der Tat sehr wichtig. Die Leistung der Luftfahrt im Bereich der Energieeffizienz ist, wenn man so will, die Top-Story dieser Branche. Eine neue Umfrage des BDL hat ergeben, dass die meisten Leute den Kerosinverbrauch eines Flugzeuges auf bis zu 40 Liter pro 100 Personenkilometer schätzen. In Wirklichkeit ist es weniger als ein Zehntel davon! Diese gute Nachricht verbreite ich gerne.

→ Impressum:

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

Redaktion:
Peter Nengelken, Ltg.

Redaktionelle Mitarbeit:
Dipl. Ing. Veronika Bappert,
Dipl. Kfm. Marcus Schaff

Gestaltung: Michael Nentwig

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