

Verehrte Leser,

im Mittelpunkt der vorliegenden Ausgabe steht der Appell an die NRW-Landesregierung, den Luftverkehrsstandort Düsseldorf zu stärken. Ungeachtet der enormen Bedeutung des Flughafens für die Menschen und die Wirtschaft unseres Landes hat sich die Kraft-Administration bislang nicht zu einer eindeutigen Position pro DUS durchringen können. In diesem Zusammenhang äußern sich Vertreter wichtiger Unternehmen und Verbände aus Düsseldorf zum Thema und erklären, warum der Düsseldorfer Flughafen klare Wachstumsperspektiven braucht.

Auch die folgenden Beiträge befassen sich mit der Bedeutung des Luftverkehrs: Mit rund 18.200 am Standort Beschäftigten ist der Airport der größte Arbeitsplatz der Region, gleichzeitig ist der Luftverkehr der Verkehrsträger mit den niedrigsten Umweltkosten und der niedrigsten Subventionsquote. Dies ist das Ergebnis einer Anfang letzten Jahres vorgelegten Studie des Züricher INFRAS-Instituts und des Fraunhofer Instituts in Karlsruhe.

Weitere Themen dieser Ausgabe: Seit Jahresbeginn werden die Flughafenentgelte auch nach den Schadstoffemissionen der hier verkehrenden Flugzeuge berechnet; mit Beginn des Sommerflugplans wird die chinesische Fluggesellschaft Air China Düsseldorf International nonstop mit Peking verbinden.

Wir wünschen Ihnen eine anregende und informative Lektüre.

Alle bisher erschienenen Ausgaben des DUS-Politikbriefs finden Sie unter [www.dus-int.de/dus/politikbrief/](http://www.dus-int.de/dus/politikbrief/).

Es grüßt Sie herzlich,  
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](http://www.duesseldorf-international.de)

E-Mail: [politikbrief@dus-int.de](mailto:politikbrief@dus-int.de)

## Luftverkehr ist keine Bedrohung, sondern Chance

### ✈ NRW-Luftverkehrspolitik bislang ohne klare Perspektive

#### „Einschränken, Verbieten, Verteuern“

Im gemeinsamen Koalitionsvertrag kündigt die rot-grüne Landesregierung an, „in Anerkennung der besonderen Bedeutung des Flughafens Düsseldorf“ (!) das bestehende Gebührenmodell zu ändern und Zuschläge für Landungen bis 22:59 bzw. 00:00 Uhr zu erheben. Weiterhin sollen Geldbußen für „gezielte Verstöße“ gegen die Nachtflugregelungen verhängt werden, um „ökonomische Vorteile aus dem Verstoß“ abzuschöpfen. Auch soll die bestehende Regelung, nach der im Einbahnbetrieb 43 Bewegungen pro Stunde erlaubt sind, überprüft und nach Möglichkeit zurückgenommen werden. Dazu: Inwiefern höhere Gebühren und Entgeltzuschläge eine Anerkennung der besonderen Bedeutung des Flughafens darstellen, muss erst noch geklärt werden, ebenso was mit „gezielte Verstöße“ gemeint ist und wo der ökonomische Vorteil liegen soll, wenn eine Maschine aufgrund von Wetterwidrigkeiten, Fluglotsenstreiks oder Abfertigungsfehlern in den Startflughäfen verspätet in Düsseldorf landet und dabei die derzeit geltenden Toleranzregelungen nutzen muss.

Der Koalitionsvertrag kann nachgelesen werden unter [http://www.gruene-nrw.de/fileadmin/user\\_upload/landesverband/gruene-nrw/aktuelles/2010/koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag\\_Rot-Gruen\\_NRW\\_2010-2015.pdf](http://www.gruene-nrw.de/fileadmin/user_upload/landesverband/gruene-nrw/aktuelles/2010/koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_Rot-Gruen_NRW_2010-2015.pdf), ab Seite 54.)

**Düsseldorf International hält seine Kritik an der Luftverkehrs- und Flughafenpolitik der aktuellen, rot-grünen Landesregierung aufrecht. Der Flughafen vermisst klare Positionen zu einer bedarfsgerechten und zukunftsfähigen Gestaltung des Luftverkehrs in Nordrhein-Westfalen.**

Düsseldorf International und die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) verlangen von der nordrhein-westfälischen Landesregierung ein klares Bekenntnis zum Luftverkehr in Nordrhein Westfalen. Dies gilt insbesondere für den Düsseldorfer Flughafen – unbestritten einer der zentralen Standortfaktoren für die Wirtschaft des Landes. Über Düsseldorf International werden fast der gesamte nordrhein-westfälische Personen-Interkontinentalverkehr sowie der gesamte nordrhein-westfälische Netzcarrier-Verkehr abgewickelt.

Auf Grundlage der bis jetzt von Rot-grün gehörten Äußerungen zum Thema Luftverkehr – das gilt insbesondere für die entsprechenden Passagen im rot-grünen Koalitionsvertrag – drängt sich der Eindruck auf, als sei Luftverkehr eine Bedrohung für die Bürger und als würden die hier tätigen Airlines aus reiner Profitgier die berechtigten Ansprüche der Anwohner ignorieren.

Im Mittelpunkt der Kritik stehen speziell die angeblich absichtlichen Verspätungen sowie die geltende Nachtflug- bzw. Betriebszeitenregelung, die nach den Wünschen insbesondere vieler grüner Landespolitiker weiter verschärft werden müsse.

Beides ignoriert die Realität: Zum einen gibt es keine mutwilligen oder gar systematischen Verstöße gegen die Betriebszeitenregelung. Mithin gibt es auch keine sich daraus ergebenden materiellen Vorteile, die man, so jedenfalls die Vorstellung mancher Politiker, „abschöpfen“ könnte. Zum anderen ist die Betriebszeitenregelung so konzipiert, dass sie Luftverkehr-typische Unwägbarkeiten und Einflussfaktoren auffängt.

Zu diesen Einflussfaktoren, die die minutengenaue Ablaufplanung eines Fluges unmöglich machen, gehören beispielsweise das Wetter, aber auch menschliche Fehler bei der Gepäck- und/oder Personenabfertigung, unerwartete Sicherheitsprobleme und sich daraus ergebende Abfertigungsverzögerungen, Fluglotsenstreiks, Planungsfehler der beteiligten Systempartner und – natürlich – Naturereignisse, wie der Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull im April letzten Jahres.

Diese Einflussfaktoren können sich im Laufe eines Tages zu erheblichen Verspätungen summieren und machen deshalb eine flexible Ablauforganisation unverzichtbar. Aber gerade hier sind Düsseldorf International die Hände gebunden. Der Airport darf seine



## Blume neuer ADV-Präsident

Seit dem 1. Januar dieses Jahres ist Christoph Blume, Sprecher der FDG-Geschäftsführung, Präsident des Flughafenverbandes ADV. Er übernahm das Amt von Michael Eggenschwiler, der seit 2006 ADV-Präsident war. Einen Schwerpunkt seiner Arbeit als ADV-Präsident sieht Blume darin, die Bedeutung des Luftverkehrs und der Flughäfen als „Rückgrat der deutschen Volkswirtschaft“ deutlicher herauszustellen. „Weitere Belastungen für den Flughafenstandort Deutschland“, so Blume mit Blick auf drohende Betriebsbeschränkungen und Sondersteuern, „müssen in Zukunft unterbleiben.“ Er kündigte an, die über 60-jährige erfolgreiche Arbeit des Interessenverbandes der deutschen Flughäfen fortzusetzen. Entscheidend für die deutschen Airports, so Blume weiter, sei und bleibe der „enge fachliche Austausch mit den Verantwortlichen auf Länder-, Bundes- und EU-Ebene“.



Blume-Vorgänger Michael Eggenschwiler. Geschäftsführer des Hamburger Flughafens und von 2006 bis 2010 ADV-Präsident

Start- und Landebahnen nicht kurzfristig nach Bedarf, sondern muss sie nach Plan nutzen: Die aktuelle Betriebsgenehmigung schreibt vor, dass etwa die Nutzungszeiten der Nordbahn eine Woche im Voraus festgelegt und der vorgesetzten Behörde mitgeteilt werden müssen. Gerade was diesen Punkt betrifft, sind Regelungen unverzichtbar, die sich stärker an der Praxis orientieren.

An die Adresse der Landesregierung erklärte Christoph Blume, Sprecher der Flughafen-Geschäftsführung und seit Jahresbeginn neuer Präsident der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV): „Wir hoffen, dass die vitale Bedeutung von Düsseldorf International für Nordrhein Westfalen – immerhin der stärkste Wirtschaftsraum Deutschlands und der drittstärkste Europas – auch politisch Anerkennung findet.“ Luftverkehr, so Blume, sei keine Bedrohung, sondern eine Chance für die Bürger, die Wirtschaft und die Arbeitsplätze der Region. Blume erinnerte daran, dass der Luftverkehr

- eine für die traditionell sehr exportorientierte Wirtschaft Nordrhein-Westfalens unverzichtbare Funktion als Mobilitätsprovider hat,
- im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern die geringste Belastung der öffentlichen Hand, die bessere Öko-Bilanz sowie den höchsten Kostendeckungsgrad aufweist und dass
- gerade die deutschen Airlines permanent gewaltige Summen in modernes, geräuscharmes, verbrauchs- und damit emissionsreduziertes Fluggerät investieren.

Darüber hinaus hat der Luftverkehr eine kaum zu unterschätzende Bedeutung für den Arbeitsmarkt. Allein am Düsseldorfer Flughafen arbeiten ohne Airport City derzeit rund 17.000 Personen (lesen Sie dazu auch den Beitrag „Der Flughafen bleibt Düsseldorfs größter Arbeitsplatz“), in Deutschland verdienen rund 850.000 Personen in der Luftfahrt ihren Lebensunterhalt.

Wie kein anderer Standort in Deutschland profitieren Düsseldorf und Nordrhein-Westfalen von den Vorteilen eines internationalen und dynamischen Luftverkehrsangebots unmittelbar vor der Haustür. Im Folgenden einige Statements wichtiger Unternehmen und Verbände, die maßgeblich dazu beitragen, dass die Rhein-Ruhr Region die wirtschaftlich stärkste in ganz Deutschland ist.



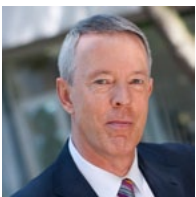
## „Zentrales Element der NRW-Verkehrsinfrastruktur“

### ➔ Düsseldorfer Unternehmen und Verbände zur Bedeutung des Airports



Dr. Udo Siepmann,  
Hauptgeschäftsführer  
IHK Düsseldorf

„Der Düsseldorfer Flughafen ist eine der wichtigsten Infrastruktureinrichtungen unserer Region. Dank eines umfangreichen und dynamischen Destinationsangebots schafft er die Voraussetzung für den schnellen Zugang zu den internationalen Absatz- und Beschaffungsmärkten – ein Standortvorteil, der für unsere exportabhängige Wirtschaft unverzichtbar ist. Darüber hinaus stellt er mit seinem hohen Bedarf an Produkten und Dienstleistungen selbst einen Absatzmarkt dar, auf den viele kleinere und mittelständische Unternehmen aus der Region angewiesen sind. Und schließlich sind am Standort Flughafen derzeit über 18.000 Personen beschäftigt. Die IHK Düsseldorf hält es deshalb aus wirtschafts- und arbeitsmarktpolitischer Sicht für unverzichtbar, dass sich der Düsseldorfer Flughafen bedarfsgerecht und unter Berücksichtigung des Nachbarschaftsschutzes weiterentwickeln kann.“



Dr. Andreas Bruns,  
Henkel KGaA  
und „Zukunft durch Industrie e.V.“ Regionale Allianz für Industrie & Nachhaltigkeit

„Düsseldorf ist dank seiner zentralen Lage und der sehr guten Verkehrsanbindung ein herausragender Wirtschaftsstandort in Europa. Neben der Anbindung über Straße, Wasser und Schiene trägt insbesondere der Flughafen Düsseldorf dazu bei, die in der Region Düsseldorf beheimatete Industrie mit den internationalen Märkten zu verbinden. Egal, ob Medien und Mode, Finanzen und Beratung, Handwerk und Handel, oder produzierende Industrie und der dazugehörige Dienstleistungssektor: Alle Unternehmen in der Region Düsseldorf sind auf eine funktionierende Luftverkehrsinfrastruktur angewiesen. Wirtschaftliches Wachstum braucht eine optimale Luftverkehrsinfrastruktur. Für die Wirtschaft der Region ist der Flughafen Düsseldorf das Tor zur Welt. Diese Funktion muss er auch künftig erfüllen können.“



Werner M. Dornscheidt,  
Vorsitzender der Geschäftsführung Messe Düsseldorf GmbH

„Messekunden sind Flughafenkunden. Fast 15 Prozent unserer Aussteller und Besucher nutzen den Düsseldorfer Flughafen. Zu unseren großen Weltleitmessen reisen zum Teil 100.000 Besucher aus dem Ausland an. Wir katalysieren damit das Passagieraufkommen von Düsseldorf International. Gleichzeitig ist die breite internationale Anbindung und ein dynamisches Destinationsangebot für unsere Kunden ein entscheidender Servicefaktor. Messe und Flughafen sind Partner einer win-win-Konstellation, die zudem für eine erhebliche Umwegrendite sorgt.“



RA Klaus Hübenal,  
Hauptgeschäftsführer  
DEHOGA NRW

„Auch wenn vielen der Düsseldorfer Flughafen als Urlaubsairport ein Begriff ist, bedeutet er gerade für internationale Gäste das Eintrittstor nach Nordrhein-Westfalen. An Rhein und Ruhr war der Geschäfts- und Messereiseverkehr schon immer von herausragender Bedeutung. Damit sich der Geschäftstourismus in Nordrhein-Westfalen weiterhin positiv entwickeln und so auch die Spitzenposition im Businesssegment gehalten werden kann, benötigen wir auch in Zukunft eine Top-Infrastruktur, für die ein leistungsfähiger Flughafen wie der in Düsseldorf unabdingbare Voraussetzung ist.“

**Schottische Luftverkehrssteuer seit Einführung um 325 Prozent erhöht**

Auch die schottischen Airports müssen sich mit einer Ticketsteuer herumschlagen – und zwar mit der höchsten in ganz Europa: Die 1994 eingeführte Luftfahrtsteuer („Air Passenger Duty Tax“) wird einer gemeinsamen Studie der Flughäfen Aberdeen, Edinburgh und Glasgow zufolge die schottische Volkswirtschaft mit bis zu 77 Mio. Pfund belasten. Zudem befürchten die schottischen Airports aufgrund der abermaligen Steuererhöhung den Verlust von etwa 1,2 Mio. Passagieren bis 2014, rund 150.000 davon im Inlandsverkehr. Für November dieses Jahres ist eine weitere Erhöhung der nach Entfernungen gestaffelten Steuer angekündigt. Kurzstreckenflüge werden dann mit zwölf, Mittelstreckenflüge bis 4.000 Meilen mit 60, Flüge bis 6.000 Meilen mit 75 und Flüge über 6.000 Meilen mit 85 Pfund besteuert. Die schottische Regierung erhofft sich von dieser Steuererhöhung Einnahmen von knapp vier Mio. Pfund.

**Irland bald ohne Luftverkehrssteuer?**

Die irische Regierung hat angekündigt, die Luftverkehrssteuern (APD – Air Passenger Duty) in Kürze abschaffen zu wollen. Die Regierung will damit die Zahl der Irlandbesucher steigern. Deren Zahl ist von 7,7 Mio. in 2007 auf 5,6 Mio. im vergangenen Jahr gefallen. Mit dieser Ankündigung folgen die Iren den Niederländern, die 2008 die „Vliegtaks“ eingeführt hatten, aber nach nur einem Jahr wieder abschaffen mussten. Vor zwei Jahren hatte die irische Regierung unter dem damaligen Regierungschef Brian Cowen eine Luftverkehrssteuer von zehn Pfund pro Person eingeführt, diese im vergangenen Jahr aber auf drei Pfund reduziert.  
Quelle: The Telegraph, 15.03.2011

**Luftverkehrsabgabe bleibt in der Kritik****➔ Die Steuer kostet mehr als sie einbringt**

ADV-Präsident und DUS-Geschäftsführer Christoph Blume wiederholte seine Kritik an der zu Jahresbeginn eingeführten Luftverkehrsabgabe (siehe dazu auch [www.dus-int.de/\\_uploads/uploads/nachbar\\_flughafen/Politikbrief/Politik\\_Brief\\_SA\\_6.pdf](http://www.dus-int.de/_uploads/uploads/nachbar_flughafen/Politikbrief/Politik_Brief_SA_6.pdf)). Er sieht sich dabei nicht nur von nationalen und internationalen Luftfahrtverbänden bestätigt, sondern auch von Verkehrs- und Wirtschaftswissenschaftlern. So listet beispielsweise eine Untersuchung des Wormser Verkehrswissenschaftlers Prof. Dr. Richard Klophaus folgende Auswirkungen der neuen Steuer auf:

- ➔ Aufkommensverluste zwischen 4,5 und 6,2 Mio. Passagieren je nach Verkehrsart,
- ➔ Wertschöpfungs- und Einnahmeverluste in Luftverkehr, Tourismus, Gastronomie und Einzelhandel zwischen 1,1 und 1,5 Mrd. Euro (d.h. die Verluste übertreffen die erwarteten Steuereinnahmen),
- ➔ Verlust / Verlagerung ins Ausland von 10.000 bis 18.000 Arbeitsplätzen,
- ➔ Unter dem Strich Steuerrückgänge und Haushaltsmehrbelastungen zwischen 470 und 735 Mio. Euro

Im Klartext: Diese Steuer kostet mehr als sie einbringt! (nachzulesen unter [www.spdfraktion.de/cnt/rs/rs\\_datei/0,,13377,00.pdf](http://www.spdfraktion.de/cnt/rs/rs_datei/0,,13377,00.pdf))

Wie viele andere Experten verweist auch Klophaus in seiner Untersuchung auf das Beispiel Niederlande: Hier hatte die Anfang Juli 2008 eingeführte „Vliegtaks“ zwar zu Steuermehreinnahmen von etwa 261 Mio. Euro geführt, gleichzeitig aber auch zu massiven Verkehrsrückgängen mit Einnahmeverlusten von rund 1,2 Mrd. Euro und sich daraus ergebenden Mehrbelastungen der öffentlichen Hand in Höhe von 150 bis 280 Mio. Euro. Anders ausgedrückt: Die Vliegtaks hat sich selbst ad absurdum geführt. Konsequenterweise hat die niederländische Regierung diese Steuer nach einem Jahr wieder abgeschafft.

Blume: „Diese Steuer ist mit der heißen Nadel gestrickt. Sie ist nicht durchdacht und unprofessionell konzipiert. Der Bundesregierung geht es allein darum, auf dem Papier eine Milliarde Euro steuerliche Zusatzeinnahmen für ihr 82 Mrd.-Sparpaket zu sammeln. Besonders ärgerlich ist zudem der sprachliche Betrug, mit dem die Regierung zuerst versucht hat, der Öffentlichkeit die Steuer als „ökologische Luftverkehrsabgabe“ zu verkaufen. Mit Ökologie – um das festzustellen, muss man wirklich kein Experte sein – hat diese Steuer aber nicht das Geringste zu tun.“ Blume forderte erneut die Rücknahme der Steuer.

Blume verlangte von der Bundesregierung zudem, sich an ihr eigenes Luftverkehrs- und Flughafenkonzept zu halten. Immerhin attestiere sie darin dem Luftverkehr eine „herausragende Rolle für den Wirtschaftsstandort Deutschland“ und fordert sowohl den bedarfsgerechten Ausbau als auch wettbewerbsorientierte Betriebszeiten.



**Umfrage von fluege.de: Über sechs Mio. Passagiere weniger?**

Im Rahmen einer Emnid-Umfrage hat das Flugbuchungsportal fluege.de die Reaktion der Deutschen auf die neue Luftverkehrssteuer der Bundesregierung abgefragt. Ergebnis der Untersuchung: Elf Prozent der Befragten, rund 6,6 Mio. Personen, wollen 2011 auf eine Flugreise verzichten. Etwa eine Mio. Flugreisen werden für Flüge von grenznahen Flughäfen in Österreich, der Schweiz oder den Niederlanden gebucht werden, weil dort die Ticketsteuer nicht anfällt.

Durch die neue Luftverkehrssteuer wird jedes Flugticket um acht bis 45 Euro teurer. Für gering verdienende Familien kann der nächste Urlaub damit deutlich teurer werden, wenn etwa eine vierköpfige Familie auf bestimmten Langstrecken bis zu 200 Euro mehr zahlen muss als bisher.

Trotz der zahlreichen Betriebsbeschränkungen, die Düsseldorf International aufgrund seiner stadtnahen Lage habe, sieht Blume für „seinen“ Airport weitere gute Wachstumsmöglichkeiten: Zwar sei die Zahl der Passagiere in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen, die Zahl der Flugzeugbewegungen – in Düsseldorf ohnehin auf maximal 131.000 in den sechs verkehrsreichsten Monaten begrenzt – habe sich jedoch kaum verändert, da viele Airlines größere bzw. besser ausgelastete Flugzeuge als in der Vergangenheit einsetzen. Mit der Anpassung seiner Infrastruktur, etwa dem Bau der neuen Gepäckförderanlage oder des neuen Tanklagers, sowie durch eine noch bessere Ablauforganisation flankiert Düsseldorf International diese Entwicklung.

## Der Flughafen bleibt Düsseldorfs größter Arbeitsplatz

➔ Über 50.000 Jobs hängen vom Airport ab

### Erhebungsverfahren

Die Erfassung aller Arbeitsplätze auf dem Gelände von Düsseldorf International fand in der Zeit vom 27. August bis zum 6. Oktober statt. Alle Unternehmen, die nach Kenntnis der Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG) Mitarbeiter auf dem Flughafen-Gelände beschäftigen, wurden vom Institut für Handelsforschung (IfH) angeschrieben und um entsprechende Auskünfte gebeten. Angesprochen wurden sowohl die am Airport ansässigen Unternehmen, als auch die, die von außerhalb Mitarbeiter zum Flughafen schicken. Stichtag war der 30. Juni 2010.

**Auch 2010 war Düsseldorf International der größte Arbeitsplatz der Stadt. In seiner sechsten Arbeitsstättenenerhebung des Airports zählte das Kölner Institut für Handelsforschung (IfH) insgesamt 18.200 Personen, die am Standort Flughafen ihren Lebensunterhalt verdienen.**

Der jüngsten Arbeitsstättenenerhebung des Kölner Institut für Handelsforschung zufolge sind am Standort Flughafen Düsseldorf derzeit insgesamt rund 18.200 Personen beschäftigt: 15.112 Arbeitsplätze sind 208 Unternehmen mit Sitz auf dem Airportgelände zuzuordnen, 1.851 Arbeitsplätze entfallen auf 268 Unternehmen, die Mitarbeiter von außerhalb zu Flughafen schicken. Zusätzlich sind rund 1.200 Personen auf dem Gelände der Airport City beschäftigt.

Zu den größten Arbeitgebern zählen nach wie vor die Luftverkehrsgesellschaften (5.552), gefolgt von den Handlingsfirmen (2.029) und den am Airport ansässigen Behörden (1.227). Die Flughafen Düsseldorf GmbH liegt ohne Töchter mit 1.100 Mitarbeitern an fünfter Stelle, der Bereich Wach- und Sicherheitsdienste – zu dem beispielsweise auch die Flughafen-Tochter FDSG (Flughafen Düsseldorf Sicherheit GmbH) zählt – belegt mit 1.048 Mitarbeitern den sechsten Platz. Die Gruppe der „Sonstigen Unternehmen“ – unter diesem Begriff werden beispielsweise Personal-, Beratungs- oder Parkdienstleister, Wartungsunternehmen etc. zusammengefasst – belegt mit insgesamt 1.731 Beschäftigten den dritten Platz. Damit hat der Flughafen auch bei der Zahl der Arbeitsplätze die Krise des Jahres 2009 überwunden. Lag die Zahl der am Flughafen arbeitenden Personen (ohne Airport City) 2009 noch bei 16.422 (plus Airport City 17.422), hat sie im Jahr 2010 um über 500 Arbeitsplätze zugelegt. Rechnet man die Arbeitsplätze im Gewerbepark Airport City hinzu, sind am Standort innerhalb eines Jahres pro Woche rechnerisch knapp 14 neue Jobs entstanden. Insgesamt ist die Anzahl der Arbeitsplätze am Standort Düsseldorf International im Vergleich zum Vorjahr um rund vier Prozent gestiegen.

Dieses Wachstum unterstreicht den Zusammenhang zwischen der Zahl der transportierten Fluggäste und der Zahl der Arbeitsplätze. Die bekannte Faustformel, der zufolge 1 Mio. Fluggäste etwa 1.000 Arbeitsplätze am Flughafen generieren, wird durch die jüngste Arbeitsstättenenerhebung bestätigt: Den insgesamt rund 17.000 direkt am Flughafen Beschäftigten stehen rund 18,9 Millionen Passagiere im Jahr 2010 gegenüber. Darüber hinaus – und das ist für den Bereich der indirekten Beschäftigungsauswirkungen des Airports relevant – ist der Flughafen nicht nur Arbeitgeber und Mobilitätsprovider, sondern auch Kunde: Im vergangenen Jahr hat der Flughafen Düsseldorf bei Unternehmen aus der Region Waren und Dienstleistungen im Wert von fast 235 Mio. Euro gekauft. Insgesamt hängen damit direkt oder indirekt über 50.000 Jobs in der Region von der Existenz des Düsseldorfer Flughafens ab.

### Anzahl gemeldeter Mitarbeiter nach Branche

Luftverkehrsgesellschaften	5.552
Handlingsgesellschaften	2.029
Sonstige*	1.731
Behörden	1.227
Flughafen Düsseldorf GmbH	1.100
Wach- u. Sicherheitsdienste	1.048
Hotel/Gastronomie	885
Catering	642
Einzelhandel	610
Spedition, Luftfracht	487
Baugewerbe	376
General Aviation	350
Reinigung	304
Autovermietung	231
Reisebüros u. -veranstalter	192
Gesundheitswesen	83
Tankdienste	67
Kreditinstitute	32
Post- u. Kurierdienste	17

\*unter diesem Begriff werden Personal-, Beratungs-, Park-, Wartungsdienstleister etc. zusammengefasst

## Verkehrsträger-Analyse bestätigt Vorteile des Luftverkehrs

➔ Das Flugzeug bleibt der effizienteste Verkehrsträger

**Im Vergleich mit Auto und Bahn hat der Flugverkehr die niedrigsten Umweltkosten pro Passagierkilometer und trägt als einziger Verkehrsträger seine Wegekosten weitgehend selbst. Das ist das Ergebnis einer Verkehrsträgeranalyse des Züricher INFRAS-Instituts und des Fraunhofer Instituts für System- und Innovationsforschung in Karlsruhe.**

### PKO, SKO und PKT

Der „Passagierkilometer“ ist das Maß für die Beförderungsleistung im Passagierverkehr (Zahl der Passagiere multipliziert mit der Entfernung). Hierbei wird zwischen der angebotenen Beförderungsleistung (PKO, passenger kilometers offered, oder synonym: SKO, seat kilometers offered) und der tatsächlich erbrachten Beförderungsleistung (PKT, passenger kilometer transported) unterschieden

Die Mitte April letzten Jahres vorgelegte Analyse der Verkehrsträger Auto, Bahn und Luftverkehr wurde im Auftrag der Initiative „Luftfahrt für Deutschland“ durchgeführt und analysiert Finanzierung, Subventionen sowie Kosten- und Ertragssituation der Verkehrsträger Straße, Schiene und Luftverkehr: [www.initiative-luftverkehr.de/fileadmin/Downloads/ILFD-INFRAS-ISI\\_final-07-07-10.pdf](http://www.initiative-luftverkehr.de/fileadmin/Downloads/ILFD-INFRAS-ISI_final-07-07-10.pdf)

Die Studie kommt u.a. zu dem Schluss, dass sich aufgrund der „Leistungsbeziehung“ zwischen Infrastruktur (Flughäfen und Flugsicherung) und Betrieb (Airlines) und nach der Liberalisierung des Luftverkehrs der höchste interne Wettbewerb aller untersuchten Verkehrsträger herausgebildet habe. Diese beiden Faktoren, so die Studie, ziehen traditionell enorme Anstrengungen zur Kostensenkung und Effizienzsteigerung nach sich. Aufgrund seiner nutzerfinanzierten Struktur und des internen Wettbewerbs ist der Luftverkehr auch als einziger Verkehrsträger in der Lage, seine Wegekosten weitgehend selbst zu finanzieren. Vor diesem Hintergrund ist auch der Subventionsanteil des Luftverkehrs deutlich niedriger als bei Auto und Bahn. Von den im Bezugsjahr 2008 gezahlten Verkehrssubventionen in Höhe von 13,7 Mrd. Euro für alle Verkehrsträger entfielen lediglich vier Prozent auf die Luftfahrt. Mit etwa 52 Prozent ging der Löwenanteil der staatlichen Verkehrssubventionen an die Bahn, 24 Prozent an die Straße und 20 Prozent an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Rechnet man die Subventionen auf die Verkehrsleistung um, zeigt sich, dass 1.000 Passagierkilometer im Luftverkehr mit 2,70 Euro subventioniert werden, während es bei der Bahn 86 Euro und bei der Straße 3,80 Euro sind.

Auch bei der Gegenüberstellung der tatsächlich anfallenden volkswirtschaftlichen Kosten einerseits (Betrieb der Verkehrsmittel, Infrastruktur, Unfallvermeidung, Umwelt etc.) und den anrechenbaren Erträgen andererseits (direkte Einnahmen, verursacherorientierte Abgaben/Gebühren, Umweltsteuern etc.) schneidet die Luftfahrt besser ab als Schiene und Straße: Laut Studie erzielt der Luftverkehr einen Kostendeckungsgrad von 95 Prozent, die Straße kommt auf 83 Prozent (Personenverkehr) bzw. 80 Prozent (Güterverkehr), die Bahn erreicht einen Kostendeckungsgrad von 78 Prozent. Und schließlich: Auch die Umweltkosten sind im Luftverkehr die niedrigsten. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass der Luftverkehr, bezogen auf CO<sub>2</sub>-Ausstoß, Lärmkosten, Luftverschmutzung, Landschaftsverbrauch etc., Umweltkosten von 0,7 Cent pro Passagierkilometer verursacht. Bei der Bahn sind es 110 Cent und bei der Straße 160 Cent.

**ICAO-Lärmkategorien  
für Flugzeuge**

Flugzeuge sind nach einem international verbindlichen Regelwerk, dem sogenannten ICAO, Annex 16, in verschiedene Lärmkategorien aufgeteilt ([www.icao.int](http://www.icao.int)). Abhängig von Antriebsart, Motorenanzahl und Gewicht müssen Flugzeuge bestimmte Lärmgrenzwerte einhalten.

Propellerflugzeuge mit/ohne Lärmzeugnis: Propeller-angetriebene Flugzeuge mit oder ohne ICAO-Lärmzertifikat

Strahlflugzeuge Kapitel 3: (oder „Chapter-3-Flugzeuge“) Düsenflugzeuge, deren Musterzulassung nach dem 6. Oktober 1977 erfolgte und die den Lärmbestimmungen der ICAO, Annex 16, Volume I, Chapter 3 entsprechen. Innerhalb der EU erhalten Flugzeuge, die diesen Richtlinien nicht entsprechen, bereits seit Ende 1990 keine Verkehrszulassung mehr.

Strahlflugzeuge Kapitel 2: auch Chapter-2-Flugzeuge genannt, da sie den Lärmbestimmungen nach ICAO, Annex 16, Volume I, Chapter 2 entsprechen. Kapitel-2-Flugzeuge zählen zu den lauten Flugzeugen und haben ihre Musterzulassung vor dem 6. Oktober 1977 erhalten. Innerhalb der EU gilt seit April 1995 ein Verbot für Kapitel-2-Flugzeuge, sofern diese älter als 25 Jahre sind. Seit dem 1. April 2002 dürfen Flieger dieser Kategorie innerhalb der EU nicht mehr eingesetzt werden. Ausnahmen sind z.B. Hilfsgüterflüge.

Strahlflugzeuge Non-Annex: Flugzeuge, die selbst die Grenzwerte der ICAO, Annex 16, Kapitel 2 nicht einhalten. Seit dem 1. Januar 1988 sind diese Flugzeuge an allen Verkehrsflughäfen innerhalb der EU verboten, es sei denn sie erhalten eine besondere Ausnahmegenehmigung durch das Bundesverkehrsministerium.

Quelle: [www.duesseldorf-international.de/dus/flugbetriebszeiten](http://www.duesseldorf-international.de/dus/flugbetriebszeiten)

**Zuschlag für Stickoxide****➔ DUS baut emissionsbezogene Entgeltstaffelung aus**

Seit Beginn des neuen Jahres gelten am Düsseldorfer Flughafen neue Flughafenentgelte. Dabei wird die alte Entgeltstaffelung auf Basis der ICAO-Lärmzertifizierung (siehe Kasten) durch eine Entgeltstaffelung auf Grundlage tatsächlich gemessener Lärmwerte ersetzt. Gleichzeitig erhebt der Flughafen erstmals eine Entgeltkomponente für NO<sub>x</sub>- und HC-Emissionen (Stickstoffoxid und Kohlenwasserstoff).

Grund für die Änderung der bisherigen Lärmklassen-Staffelung ist, dass weit über 95 % aller am Flughafen Düsseldorf verkehrenden Flugzeuge bereits die Grenzwerte der höchsten Lärmkategorie, das sogenannten ICAO Kapitel 4, einhalten bzw. auf der vom Bundesverkehrsministerium aufgestellten Bonusliste für besonders lärmarme Strahlflugzeuge eingetragen sind. Der Anteil der lauterer Kapitel III-Flugzeuge – in DUS hauptsächlich das Modell MD 80 des Herstellers Mc Donnell Douglas – ist in den letzten Jahren kontinuierlich gesunken. Insofern boten Entgelte auf Basis der Lärmzertifizierung so gut wie keinen weiteren Anreiz zur Lärmreduzierung. Daher wurden die lärmabhängigen Entgelte auf gemessene Lärmpegel umgestellt. Der Flughafen ist nach dem Luftverkehrsgesetz zum Betrieb einer Fluglärmmessanlage verpflichtet. Auf Basis der gemessenen Start- und Landelärmwerte der dem Flughafen am nächsten liegenden Lärmmesspunkte 1 (Düsseldorf-Lohausen) und 11 (Ratingen-Tiefenbroich) wurde acht neue Lärmklassen definiert.

Die Klassifizierung reicht von Flugzeugen mit einem Startgewicht (MTOW – maximum take off weight) von unter zehn Tonnen Startgewicht und einem Lärmaufkommen unter 70 dB(A) bis zu Flugzeugen mit einem Lärmaufkommen von über 94 dB(A). Ersterer zahlen keinen Lärmzuschlag, letztere zahlen nach der neuen Entgeltordnung einen Lärmzuschlag von 8.000 Euro – pro Flugbewegung, also pro Start oder Landung.

Ab dem 1. Januar 2011 erhebt Düsseldorf International zudem erstmals ein NO<sub>x</sub>-Entgelt. Grundlage für die Bemessung dieses Zuschlags ist die Menge der sogenannten Emissionswerte, abgekürzt EV für engl. Emission Value, die ein Flugzeugtriebwerk während eines international standardisierten „LTO-Zyklus“ ausstößt. LTO steht für Landing-Take off-Zyklus und meint den Lande- und Startzyklus ab bzw. bis in eine Höhe von 915 Metern. Der „Emission Value“ in Kilogramm steht für die Menge des ausgestoßenen Stickoxids bzw. Kohlenwasserstoffs während eines solchen LTO-Zyklus. Er wird einheitlich mit Hilfe einer speziellen Formel, der sogenannten ERLIG-Formel errechnet, in die die nach ICAO zertifizierten Emissionen der Stickoxid und Kohlenwasserstoffe des jeweiligen Triebwerks einfließen.

Ziel der emissionsabhängigen Start-/Landeentgelte ist die Verbesserung der lokalen Luftqualität. Wie die anderen vier deutschen Flughäfen, die diesen Zuschlag bisher erheben – nämlich Frankfurt, München, Köln und Hamburg – berechnet DUS pro kg EV 1,50 Euro pro Flugbewegung.



Damit beträgt der Anteil der Umweltkosten für Start- und Landung am Flughafen Düsseldorf je nach Flugzeug- bzw. Triebwerktyp zwischen etwa 25 bis 35 Prozent der Gesamtentgelte.

### Beispiele:

#### → Boeing B 777-300



Maximales Startgewicht (MTOW) 331.1 Tonnen, Lärmklasse 6 (86,1 bis 90 dB(A)),  
Triebwerke: TRENT 892B-17, Emission Value (EV) 52,810 kg.

Daraus ergibt sich ein Lärmzuschlag von 200 Euro und ein NO<sub>x</sub>/HC-Entgelt von 158,43. Das heißt, bei einem Lande- bzw. Startentgelt von 700 Euro liegt der Anteil der Umweltkosten bei 33,9 Prozent des Lande-/Startentgelts von 1.058,43 Euro.

#### → Boeing 757-300



MTOW 118,0 Tonnen, Lärmklasse 5 (82,1 – 86 dB(A)),

Triebwerk: RB211-535E4-B, EV: 17,854 kg

Lärmzuschlag: 104 Euro, NO<sub>x</sub>/HC-Zuschlag: 53,56 Euro,

Start-/Landeentgelt: 438 Euro, zzgl. Umweltkosten: 157,56 Euro

#### → Airbus A 320-200



MTOW 77 Tonnen, Lärmklasse 4 (78,1 – 82 dB(A)),

Triebwerk: CFM56-5B4/P, EV: 11,282 kg

Lärmzuschlag: 82 Euro, NO<sub>x</sub>/HC-Zuschlag: 33,85 Euro,

Start-/Landeentgelt: 362 Euro, zzgl. Umweltkosten: 115,85 Euro

#### → Boeing B 737-800



MTOW 76 Tonnen, Lärmklasse 5 (82,1 – 86 dB(A)),

Triebwerk: CFM56-7B26, EV: 12,298 kg

Lärmzuschlag: 104 Euro, NO<sub>x</sub>/HC-Zuschlag: 36,90 Euro,

Start-/Landeentgelt: 362 Euro, zzgl. Umweltkosten: 140,90 Euro

#### → Airbus A 330-200



MTOW 233 Tonnen, Lärmklasse 6 (86,1 – 90,0 dB(A)),

Triebwerk: PW4168A, EV: 39,408 kg

Lärmzuschlag: 200 Euro, NO<sub>x</sub>/HC-Zuschlag: 118,22 Euro,

Start-/Landeentgelt: 526 Euro, zzgl. Umweltkosten: 318,22 Euro,

Fotos: Rüdiger Schupp/FDG

Die Entgeltordnung des Flughafens ist nachzulesen unter  
[www.dus-int.de/dus/entgelte](http://www.dus-int.de/dus/entgelte)



### Ein Flugzeugmodell – unterschiedliche Triebwerkstypen

Entscheidend für Menge und Zusammensetzung von Flugzeugemissionen sind nicht der Flugzeugtyp, sondern die verwendeten Triebwerke. Zu den wichtigsten Triebwerksherstellern gehören Pratt & Whitney, Rolls Royce, General Electric, Honeywell, SNECMA/SMA, MTU Aero Engines, CFM International und International Aero Engines (IAE). Die Hersteller treten vielfach in den gleichen Marktsegmenten gegeneinander an – was für die Fluggesellschaften, die die Motorisierung ihrer bestellten Flugzeuge ja bestimmen können, bedeutet, dass für ein und dasselbe Modell unterschiedliche Triebwerke zur Verfügung stehen. Dabei richtet sich die Wahl eines Triebwerks natürlich stets nach dem vorgesehenen Einsatzschwerpunkt. Innerhalb dieses Spektrums spielt die Wirtschaftlichkeit (z. B. Verbrauch, Wartungszyklen, Ersatz- und Verbrauchsteile etc.) natürlich eine entscheidende Rolle. Zur Wirtschaftlichkeit gehören zunehmend auch die Emissionswerte, weil die – siehe oben – ein immer größerer Faktor bei der Kostenkalkulation eines Fluges sind. Wichtig ist, dass es innerhalb des betreffenden Segments Wettbewerber gibt. Denn Wettbewerb belebt nicht nur das Geschäft, sondern treibt auch den technischen Fortschritt voran – beispielsweise zur Reduzierung von Schadstoffemissionen.

## Von Düsseldorf direkt nach Fernost

➔ Mit Air China dreimal wöchentlich nach Peking



Airbus A330 von Air China

Mit Beginn des Sommerflugplans Ende März wird die chinesische Fluggesellschaft Air China Düsseldorf International nonstop mit Peking verbinden. Die Airline, seit 2007 auch Mitglied des von der Lufthansa dominierten Airline-Bündnisses Star Alliance, wird die Strecke zunächst drei Mal in der Woche bedienen, ab Ende Juni soll ein vierter wöchentlicher Flug hinzukommen. Air China will auf der Strecke eine Airbus A 330-300 einsetzen, die Flugdauer wird rund zehn Stunden betragen.

Wie Li Jiang, General Manager Europe von Air China, bei der Vorstellung der neuen Verbindung Mitte Dezember erklärte, ist Deutschland Chinas wichtigster Handelspartner in der EU. China hat sich in den vergangenen Jahren zu einem der wichtigsten Wirtschaftspartner Nordrhein-Westfalens entwickelt. Nach Angaben des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik belegte China im vergangenen Jahr bei den Abnehmerländern den siebten Platz, unter den Einfuhrländern mit einem Importvolumen von knapp 13 Mrd. Euro Rang zwei. Laut NRW.INVEST sind derzeit rund 660 chinesische Firmen in Nordrhein-Westfalen ansässig. Als einziges Bundesland unterhält NRW gleich drei Partnerschaften mit chinesischen Provinzen, dazu gibt es 22 Städte- und Schulpartnerschaften. Schwerpunkte der Wirtschaftskooperationen liegen in den Bereichen Elektrotechnik, Maschinen- und Anlagenbau sowie in der Umwelttechnologie. (mehr dazu unter [www.nrwinvest.com/nrwinvest\\_deutsch/NRW\\_im\\_Ueberblick/Gute\\_Gruende\\_fuer\\_NRW/Auslaendische\\_Firmen/index.php](http://www.nrwinvest.com/nrwinvest_deutsch/NRW_im_Ueberblick/Gute_Gruende_fuer_NRW/Auslaendische_Firmen/index.php)).

Hinzu kommt, dass Düsseldorf der dynamischste China-Standort Deutschlands ist. Die neue Verbindung ist somit eine deutliche Unterstützung für die Initiative „China goes Düsseldorf – Düsseldorf goes China“. So heißt seit 2004 der Slogan, unter dem die Stadt gemeinsam mit der Messe Düsseldorf und der IHK Düsseldorf unterschiedliche Aktivitäten bündelt. Dazu gehört einerseits Unterstützung deutscher Unternehmen beim Auf- und Ausbau von Geschäftskontakten mit China und andererseits Hilfe für chinesische Unternehmen bei Investitions- und Ansiedlungsprojekten in Düsseldorf.

Air China ist die größte Fluggesellschaft der Volksrepublik China, hat ihren Sitz in Peking und ist seit 2007 Mitglied des Airline-Bündnisses Star Alliance. Sie trägt als einzige Fluggesellschaft die Flagge der Volksrepublik China auf ihren Flugzeugen. In Peking hat die Airline auch eines ihrer Drehkreuze. Air China hat ihren Betrieb als Liniensfluggesellschaft 1988 aufgenommen, inzwischen besteht ihre Flotte aus rund 270 Flugzeugen. Im vergangenen Jahr nutzten rund 39,8 Millionen Passagiere Air China.

Peking ist die Hauptstadt der Volksrepublik China und mit 11,5 Millionen Einwohnern nach Shanghai die zweitgrößte Stadt des Landes. Seit Beginn der Öffnungspolitik Ende der siebziger Jahre ist Peking bei Touristen aus dem Westen immer beliebter geworden.

### ➔ Impressum:

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

Redaktion:  
Peter Nengelken, Ltg.

Redaktionelle Mitarbeit:  
Dipl. Ing. Veronika Bappert,  
Syndicusanwalt Andreas Klingler,  
Dipl.-Kfm. Thomas Schürmann

Gestaltung: Michael Nentwig

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

← zurück zur Startseite