



Sehr geehrte Damen und Herren,

in der vorliegenden Ausgabe des DUS-Politikbriefs haben wir wieder verschiedene regionale und überregionale Themen aufgegriffen. Der erste Beitrag befasst sich mit der Bedeutung des Frachtgeschäfts, dazu kommt Gerton Hulsman, der Leiter der Frachttochter der Flughafen Düsseldorf GmbH zu Wort.

Weitere Themen sind der neue Luftraum zwischen Amsterdam, Frankfurt und der Rhein-Ruhr Region, der Stand der Dinge in Sachen „Ersatzflächen Vorfeld West“ und – natürlich – die leidige Luftverkehrssteuer.

Diverse Kurzbeiträge, etwa zu den Auswirkungen der Luftraumsperrungen aufgrund der Vulkanaschewolke, zum geplanten Vorfeld-Kontroll-Zentrum oder zur Neuaufgabe des DUS-Klimaflyers finden Sie am Ende der Ausgabe.

Ein Klick auf die jeweilige Überschrift führt Sie zum betreffenden Beitrag. Wie immer sind uns Ihre Kritik und Anregungen hoch willkommen. Schreiben Sie an [politikbrief@dus-int.de](mailto:politikbrief@dus-int.de).

Viel Vergnügen mit der Lektüre des neuen Politikbriefs wünscht Ihnen

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)

## „Luftfracht ist eine Wissenschaft“

✈ Interview mit Gerton Hulsman, Chef der Fracht-Tochter  
des Düsseldorfer Flughafens



Gerton Hulsman ist seit dem 1. September 2007 Geschäftsführer der Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH. Der 56-jährige gebürtige Amsterdamer ist von Hause aus „Marketeer“ und war vor seiner Tätigkeit in Düsseldorf „Head of Cargo Business Development“ am Flughafen Köln/Bonn. Zuvor hatte er 25 Jahre verschiedene internationale Positionen bei KLM Cargo inne.

**Der Flughafen ist nicht nur ein erstklassiger Standort für den Passagierverkehr, sondern auch für die Luftfracht: Als zentraler Umschlagplatz für eine der größten Exportregionen der Welt mit erstklassiger Anbindung an Straße und Schiene bietet Düsseldorf International auch für die Logistikwirtschaft ideale Voraussetzungen. Wir sprachen mit Gerton Hulsman, Geschäftsführer der DUS Cargo Logistics, über die besonderen Vorteile des Standorts, über Art und Umfang der in Düsseldorf umgeschlagenen Fracht und über das Verhältnis zwischen Nur- und Beifracht.**

**Frage:** Herr Hulsman, 2001, im Jahr ihrer Gründung, schlug die DUS Cargo Logistics etwa 60.000 Tonnen Fracht um. Seither nahm der Frachtumschlag am Düsseldorfer Flughafen kontinuierlich zu. Im vergangenen Jahr aber ging der Frachtumschlag um über sieben Prozent zurück. Warum ist das so und welche Entwicklungen erwarten Sie für 2010?

Hulsman: Richtig, unser Frachtumschlag ist seit 2001 stetig gewachsen. Bis heute konnten wir die Menge der über DUS Cargo umgeschlagenen Güter um knapp 40.000 Tonnen erhöhen und somit die Position des Flughafens Düsseldorf im europäischen Luftfrachtmarkt weiter stärken. Doch mit dem Ausbruch der Wirtschaft- und Finanzkrise hat natürlich auch die internationale Luftfrachtbranche Federn lassen müssen. Das gilt auch für uns. Allerdings haben wir diese kurze Rezessionsphase gut überstanden. Sehen Sie, Luftfracht kann als ein Gradmesser der Wirtschaft gesehen werden. Wir haben als Erste die Erholung der globalen Ökonomie gespürt. Deutlich wird diese Tendenz an dem wachsenden Transportvolumen in der Luftfracht. Nach dem aktuellen Stand werden wir in diesem Jahr insgesamt knapp 100.000 Tonnen umschlagen.

**Frage:** In NRW herrscht nicht gerade ein Mangel an Flughäfen. Womit also konnte und kann sich DUS gegenüber seinen Wettbewerbern behaupten? Anders gefragt: Was machen wir besser als die anderen?

Hulsman: Schauen Sie sich die Karte an! Düsseldorf International ist ein großer internationaler Flughafen mit einer modernen Infrastruktur, einer erstklassigen Verkehrsanbindung, einem hochwertigen Dienstleistungsangebot und einer tollen Lage in einem riesigen Einzugsgebiet, zu dem ja auch große Teile der Niederlande und Belgiens gehören. Das macht Düsseldorf zu einem wichtigen Drehkreuz nicht nur für Passagiere, sondern auch für die Fracht. Die größten Distributionslager Europas befinden sich nur wenige Kilometer hinter der holländischen Grenze. Eine weitere Stärke unseres Flughafens ist das im Vergleich zur Konkurrenz breite interkontinentale Destinationsangebot. Parallel sorgen wir natürlich dafür, dass sich sowohl unsere Infrastruktur als auch die Kompetenz unserer Mitarbeiter immer auf höchstem Level befindet. So können wir unseren Kunden einen erstklassigen Service bieten.



### Bester Frachtflughafen der Welt

2009 wurde Düsseldorf International im Rahmen einer Umfrage der führenden Fachzeitschrift Air Cargo News zum weltweit besten Frachtflughafen in der Kategorie bis 100.000 Tonnen Jahresumschlag gewählt. Begleitet und geprüft wurde die Befragung von der British International Freight Association, dem Verband britischer Frachtunternehmen. Die Auszeichnung „Best Cargo Airport“ gilt als renommiertester Preis der Branche und als „Oscar“ der Luftfrachtindustrie. Der „Best Cargo Airport“-Award war im vergangenen Jahr bereits der zweite Preis für das Frachtunternehmen.

Anfang April wurde die DUS Cargo Logistics in Istanbul durch ihren langjährigen Kunden Pegasus Airlines für ihren hervorragenden Service ausgezeichnet.

Darüber hinaus ist die DUS Cargo Logistics seit 2008 als „reglementierter Beauftragter“ gemäß den Anforderungen des Luftfahrtbundesamtes (LBA) und darüber hinaus der US-amerikanischen Federal Aviation Administration (FAA) zertifiziert. Die Frachtabfertigung in DUS erfüllt damit die höchsten internationalen Sicherheitsstandards. Weiterhin ist die Düsseldorf Cargo GmbH seit Mitte 2008 aktives Mitglied der „Cool Chain Association (CCA)“ und kann damit die standardisierte Abfertigung von temperaturempfindlichen Gütern leisten.

Frage: Das heißt, wir profilieren uns neben unserer Lage über den Service – sowohl für Airlines als auch für Spediteure? Welche Dienstleistungen sind das?

Hulsman: Wir bieten unseren Kunden das gesamte Spektrum hochwertiger Logistikdienstleistungen an, einschließlich der dokumentenmäßigen und physischen Abfertigung der Ware für Verlager, also Hersteller, und Spediteure. Die aktuellen Zahlen, aber auch die Zufriedenheit unserer wachsenden Kundschaft zeigen, dass wir unseren Job gut machen.

Frage: Man hat den Eindruck, dass Logistik und besonders die Luftfracht gelegentlich eine ziemlich komplizierte Angelegenheit ist.

Hulsman: Das ist sie in der Tat. Luftfracht ist eine Wissenschaft geworden. Es ist kein Zufall, dass viele Universitäten mittlerweile Lehrstühle für Logistik eingerichtet haben. Die Vielfalt dieses Berufsfeldes und seine Komplexität machen die Aus- und Weiterbildung von spezialisierten Mitarbeitern unabdingbar. Um tatsächlich jede Art von Fracht umschlagen zu können und dabei beispielsweise den jeweiligen Sicherheitsvorschriften zu entsprechen, benötigt man viel und sehr spezielles Knowhow. Ein Indiz dafür ist nicht zuletzt das Verhältnis zwischen Wert und Menge der umgeschlagenen Fracht: Mengenmäßig werden zwar nur zwei Prozent aller weltweit umgeschlagenen Waren mit dem Flugzeug transportiert. Wertmäßig sind es mittlerweile aber über 40 Prozent.

Frage: Traditionell wird der überwiegende Teil der in DUS umgeschlagenen Fracht als Beifracht transportiert. Derzeit haben wir mit dem Emirates-Frachter, der jeweils montags kommt, nur einen Voll-Frachter. Warum ist das so, wollen Sie die Zahl der Voll-Frachter vergrößern?

Hulsman: Aufgrund verschiedener Gegebenheiten handelt es sich bei der in DUS umgeschlagenen Fracht hauptsächlich um Beifracht, also Fracht, die mit Passagiermaschinen befördert wird. Momentan hat die Beifracht einen Anteil am Gesamtumschlag von etwa 90 Prozent. Mein Ziel ist es, den Anteil der Voll-Frachter, also reinen Frachtmaschinen, von derzeit zehn auf 20 Prozent zu steigern.

Frage: Spielt die Tatsache, dass sowohl Lufthansa als auch Air Berlin DUS als Drehkreuz nutzen, für den Frachtumschlag eine besondere Rolle, und wenn ja, welche?

Hulsman: Aktuell bietet der Flughafen Düsseldorf International Direktverbindungen zu 170 Destinationen in 72 Ländern. Dieses breite Angebot an Zielen haben wir zu einem großen Teil diesen beiden Airlines zu verdanken. Die Übernahme von Drehkreuzfunktionen ermöglicht auch der Cargo den Anschluss an neue Märkte. Die Verbindungen in die USA und nach Kanada bieten unseren Frachtkunden direkten Kontakt zu den dortigen Märkten. Auch der wirtschaftlich so wichtige asiatische



Raum wird von Düsseldorf angefliegen, was dazu führt, dass sich unser Frachtzentrum als Drehscheibe zwischen Amerika und Asien etablieren kann.

Frage: Welche Art von Waren wird bei uns umgeschlagen?

Hulsman: Lassen Sie mich dafür ein bisschen weiter ausholen. Der Flughafen Düsseldorf befindet sich in einer höchst interessanten Region. Hier erzeugen tausende Unternehmen der unterschiedlichsten Größenordnungen und Ausrichtungen etwa 20 Prozent des deutschen Exportvolumens. Dadurch entsteht eine gewaltige Exportmasse. Im Umkreis von wenigen Kilometern sind einige der weltweit führenden HighTech-Unternehmen etwa aus den Bereichen Chemie, Pharmazeutik, Nanotechnologie und natürlich Automobil ansässig. Durch die Nähe zu den Niederlanden – ich rede jetzt z. B. vom FreshPark Venlo – haben wir auch einen relativ hohen Anteil an Nahrungsmitteln, die wir natürlich bedarfsgerecht lagern können. Als Deutschlands Modestadt Nummer 1 ist Düsseldorf auch sehr stark im Umschlag von Textilien. Die neuen Kollektionen kommen in der Regel per Luftfracht von den Produktionsstätten in Asien nach Düsseldorf. Ein großer Teil wird auch per Schiff aus Fernost nach Dubai transportiert und von da aus nach Düsseldorf geflogen.

Frage: Das DUS Air Cargo Center ist in seiner gegenwärtigen Konfiguration für etwa 140.000 Tonnen jährlich ausgelegt, für das laufende Jahr peilen wir rund 100.000 Tonnen an. Es ist also nur eine Frage der Zeit, bis das Cargo Center an seine Kapazitätsgrenzen stößt. Welche organisatorischen, baulichen oder sonstigen Wachstumsschancen sehen Sie für den Frachtbereich?

Hulsman: Seit der Gründung von DUS Cargo Logistics erfährt unser Unternehmen einen stetigen Zuwachs des Frachtvolumens – wenn auch mit gelegentlichen Schwächephasen dazwischen. Hält diese Entwicklung an, haben wir voraussichtlich 2013 die Auslastungsgrenze unserer Halle erreicht. Die Erweiterungsmöglichkeiten auf dem Flughafengelände sind allerdings begrenzt, deshalb wäre zum Beispiel eine neue Leichtbau-Halle – wenn es nicht anders geht auch außerhalb des Flughafengeländes – eine mögliche Perspektive.

Frage: Was ist derzeit unser wichtigster Fracht-Markt und in welchen Märkten sehen Sie für Düsseldorf International mittelfristig neue Perspektiven?

Hulsman: Unser Flughafen befindet sich in der glücklichen Lage, durch Emirates bzw. Emirates SkyCargo an das Handels- und Wirtschaftszentrum von Dubai angeschlossen zu sein. In einer Zeit, wo „time to market“ ausschlaggebend für den Erfolg eines Produktes ist, wird die Kombination aus See- und Luftfrachtverkehr immer häufiger. Das bedeutet, dass immer mehr Waren von Asien mit dem Schiff zu großen Umschlagplätzen im Nahen Osten transportiert und von dort aus per Luftfracht nach Europa befördert werden. Eine weitere, sehr vielversprechende Perspektive ist Indien. Ich kann Ihnen verraten, dass wir derzeit mit einigen indischen Airlines in Kontakt

### Die DUS Cargo Logistics in Zahlen

160 Mitarbeiter

Lagerkapazität 23.600 qm  
(davon 12.650 qm Halle, 10.950 qm  
z. T. überdachte Freifläche)

Hochregal-Lager mit über 1.500  
Regalplätzen und modernster  
Fracht-Abfertigungs- und Verwal-  
tungssoftware)

Sonderräume:  
diverse Kühlräume (insges. 1.800  
qm) zwischen 2° und 10° (Blumen,  
Fisch/Fleisch, Gemüse/Obst)  
Wertraum, Radioaktivraum, Leichen-  
raum, diverse Gefahrguträume

20 Lkw-Dockstationen

Jährlicher Gesamtumschlag:  
ca. 90.000 Tonnen

Leistungen:  
gesamtes Frachthandling vorfeld-  
sowie landseitig  
Dokumentenhandlung nach Vorga-  
ben durch die Airline/den Spediteur  
Führung des Export-Lagers (derzeit  
für über 30 Airlines)

Website:  
<http://www.dus-cargo.com>



### **Gutes Frachtgeschäft trotz Nachtflugbeschränkungen**

Düsseldorf International hält an den geltenden Nachtflugbeschränkungen fest. Zwar stellt die Möglichkeit, Ware auch in der Nacht umzuschlagen bzw. per Flugzeug zu transportieren, einen erheblichen Standortvorteil im internationalen Luftfrachtgeschäft dar, doch hat DUS aus dieser Schwäche eine Stärke gemacht: Schon seit Jahren setzt der Airport beim Luftfrachtgeschäft konsequent und erfolgreich auf Spitzenservice – mit dem Ergebnis, dass Düsseldorf International als einer der besten Frachtflughäfen der Welt gilt. Damit kann sich DUS auch gegenüber Wettbewerbern behaupten, die den Standortnachteil nächtlicher Flugbeschränkungen nicht haben.

stehen, um künftig Verbindungen auch zu diesem aufblühenden Markt bieten zu können.

**Frage:** Was ist mit Afrika, das ja beispielsweise über das Drehkreuz Istanbul und Turkish Airlines ebenfalls bestens an DUS/DACC angebunden ist?

Hulsman: Afrika ist bislang eher ein Liefermarkt für landwirtschaftliche und Fischerprodukte. Das gleiche gilt traditionell für Produkte wie Mineralien, Edelsteine oder fossile Brennstoffe. Das prägt natürlich auch den Warenaustausch. Aber viele afrikanische Länder stabilisieren sich zusehends, ebenso die Verwaltungsstrukturen. Beispiele sind Südafrika, Ghana, Kenia, Angola oder auch Äthiopien. Das wiederum fördert natürlich die wirtschaftliche Entwicklung und damit die Qualität der Nachfrage. Hier sehe ich in der Tat in einzelnen Ländern enormes Wachstumspotenzial.

**Letzte Frage:** Wie schlimm waren die Auswirkungen der Luftraumsperrungen wegen der Vulkanasche wirklich?

Hulsman: Während der vier Tage, an denen größere Teile des Luftraums über Europa gesperrt waren, kam der Frachtumschlag fast völlig zum Erliegen. Täglich lagen bei uns ca. 270 Tonnen fest. Neben den finanziellen Einbrüchen mussten wir natürlich auch dafür sorgen, dass die Ware richtig gelagert wurde. Rückblickend kann ich aber sagen, dass wir auch diese Unannehmlichkeiten gut überwunden und sogar eine Verbesserung unserer Zahlen erreicht haben.

Das Gespräch führten Jannis Stamou und Peter Nengelken

[← zurück zur Startseite](#)



## Amsterdam, Ruhr-Region und Frankfurt machen den Anfang

➔ Auf dem Weg zu einem einheitlichen europäischen Luftraum

### FABEC

AmRuFRA ist der erste grenzüberschreitende Schritt hin zu einem funktionalen Luftraumblock, abgekürzt FABEC (Functional Airspace Block Europe Central), innerhalb des Single European Sky-Projekts (siehe [http://www.dus-int.de/\\_uploads/uploads/nachbar\\_flughafen/Politikbrief/politik\\_brief\\_aug\\_08.pdf](http://www.dus-int.de/_uploads/uploads/nachbar_flughafen/Politikbrief/politik_brief_aug_08.pdf)). Im FABEC haben sich Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Niederlande und die Schweiz, deren Flugsicherungsorganisationen sowie die Eurocontrol-Vier-Staaten-Zentrale Maastricht zusammengeschlossen. Das Ziel ist, einen einheitlichen Luftraum zumindest für die sechs teilnehmenden Länder zu schaffen. Dies ist auch eine alte Forderung der europäischen Airlines: Denn während am Boden die Grenzen innerhalb der EU abgebaut werden, müssen Flüge innerhalb der EU immer noch mehrere Kontrollstellen passieren und pro Strecke Umwege von durchschnittlich knapp 50 Kilometer hinnehmen.

Mit dem Inkrafttreten der neuen deutsch-niederländischen Luftraumstruktur AmRuFRA am 11. März wurde das erste grenzüberschreitende Projekt unter dem Dach des funktionalen Luftraumblocks FABEC (Functional Airspace Block Europe Central) umgesetzt. Im FABEC haben sich Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Niederlande und die Schweiz, deren Flugsicherungsorganisationen sowie die Eurocontrol-Vier-Staaten-Zentrale Maastricht zusammengeschlossen.

Das Projekt bezieht sich auf die teilnehmenden Lufträume Amsterdam, Ruhr und Frankfurt. Es soll den Luftverkehr zwischen Frankfurt und Amsterdam, genauer gesagt zwischen dem Amsterdamer Ostsektor, den Luftraumsektoren der DFS-Zentrale in Langen bei Frankfurt und dem dazwischen liegenden Ruhr-Sektor, der von der Vier-Staaten-Zentrale in Maastricht überwacht wird, entlasten. Hier kreuzen sich Anflüge nach Amsterdam aus südöstlicher Richtung mit Abflügen in entgegengesetzter Richtung sowie An- und Abflüge aus Frankfurt in und aus Richtung Nordwesten. Hinzu kommen militärischer Luftverkehr sowie Überflugverkehre aus bzw. nach anderen europäischen Metropolen. Und schließlich trägt auch der Verkehr von und zu den beiden großen NRW-Flughäfen Düsseldorf International und Köln/Bonn zur Komplexität dieses Luftraums bei. Angesichts der prognostizierten Verkehrszuwächse würde sich der betreffende Luftraum ohne die neue Struktur zu einem noch engeren Flaschenhals auswachsen. Die Folge für Airlines und Passagiere: Verspätungen, Umwege und zusätzliche Treibstoffkosten.

Das Projekt peilt eine Kapazitätssteigerung von 15 Prozent an, um den Platzbedarf bis mindestens 2015 zu decken. Die Flugsicherungskunden, also die Airlines, erhoffen sich durch diese Neustrukturierung kürzere Flugstrecken und damit sinkende Kerosinkosten sowie eine verbesserte Pünktlichkeit. Ein weiterer positiver Effekt der kürzeren Strecken sind sinkende CO<sub>2</sub>-Emissionen und damit niedrigere Ausgaben für Emissionszertifikate.

Für Düsseldorf wurde AmRuFRA im Rahmen der „15. Verordnung zur Änderung der 218. Durchführungsverordnung für den Flughafen Düsseldorf“ umgesetzt. Auswirkungen auf die Nachbargemeinden des Flughafens haben die AmRuFRA-Änderungen keine. Wie die für den Düsseldorfer Flughafen zuständige Flugsicherung mitteilte, ist der Düsseldorfer Luftraum lediglich durch kleine Verlagerungen von Wegpunkten betroffen, die zudem in so großer Höhe liegen, dass – zumindest aus Sicht der Nachbarn von Düsseldorf International – keine Unterschiede zur vorherigen Situation entstehen.

← zurück zur Startseite

## Vorfeld West: Antragsunterlagen können eingesehen werden

### → Ersatz für weggefallene Abstellpositionen

#### Maßnahmen zur Vermeidung von überflüssigem Rollverkehr und Triebwerksemissionen

- Allein schon aus Zeit- und Kostengründen wird jeder überflüssige Rangierverkehr vermieden. Die Überführung eines Flugzeugs in eine Technik- oder die Lärmschutzhalle erfolgt ohne laufende Triebwerke per Schlepper (Pushback-Fahrzeug).
- Triebwerksprobeläufe finden gemäß Flughafenbenutzungsordnung in der Regel in der dafür vorgesehenen Lärmschutzhalle statt
- Die Freigabe für den Triebwerksstart erteilt die Flugsicherung unmittelbar vor dem Rollvorgang zum Startbahnkopf. Dabei können die Zeiten zwischen der sogenannten „Off-Block-Zeit“ und dem Abheben (Startzeit) je nach Weglänge, Verkehrsdichte, Wettersituation etc. variieren. In DUS beträgt die Leerlauf- oder Idle-Zeit zwischen Abrollen (Off-Block) und Abheben (Startzeit) etwa 12 Minuten und von der Landung bis zum Andocken ca. 4 Minuten.
- Sowohl kurz nach der Landung als auch kurz vor dem Start braucht ein Flugzeug eine Energiezufuhr, etwa für das Anlassen der Triebwerke oder die Sicherung von Programmierungen. Dafür wird das Hilfstriebwerk (Auxiliary Power Units, abgek. APU) des Flugzeugs eingesetzt.

Das Projekt „Ersatzflächen Vorfeld West“ geht in die nächste Runde. Am 1. September begannen die einmonatige Auslegungs- sowie die ca. sechswöchige Einspruchsfrist. Die Unterlagen liegen auch im Airport Bürgerbüro zur Einsicht bereit.

Bereits im DUS-Politikbrief 04 hatte Düsseldorf International das Projekt umfassend dargestellt ([http://www.dus-int.de/\\_uploads/uploads/nachbar\\_flughafen/Politikbrief/duspolitikbrief\\_04\\_\\_juni\\_2009.pdf](http://www.dus-int.de/_uploads/uploads/nachbar_flughafen/Politikbrief/duspolitikbrief_04__juni_2009.pdf)). Mit Blick auf das beantragte Planfeststellungsverfahren und die laufenden Auslegungs- und Einwendungsfristen hier noch einmal die wichtigsten Punkte:

Hintergrund ist die im April des vergangenen Jahres fertig gestellte Flugzeughalle 7 im östlichen Vorfeldbereich. Durch die neue Halle, den geplanten Bau einer weiteren Flugzeughalle (Halle 11, Nähe Alte Fracht) sowie der Umwidmung von Parkpositionen für Kurzstreckenflugzeuge in Parkpositionen für Großraumflugzeuge fielen insgesamt 14 Flugzeug-Abstellpositionen weg, für die Ersatz geschaffen werden muss.

Der erste von insgesamt drei Bauabschnitten wurde im Dezember 2009 fertig gestellt und in Betrieb genommen. Bauabschnitt 1 umfasst eine Fläche von 61.300 m<sup>2</sup> mit acht Abstellpositionen. Für die Bauabschnitte 2 und 3 hat die Flughafen Düsseldorf GmbH am 11. August 2008 einen Planfeststellungsantrag beim Landesverkehrsministerium gestellt. Im Rahmen dieses Verfahrens erfolgte auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung, wurden auch die Auswirkungen des Projekts auf Umwelt und Nachbarschaft untersucht.

Die zum Planfeststellungsverfahren gehörende einmonatige Auslegungsphase begann am 1. September. In dieser Zeit kann Einsicht in alle Unterlagen und eingeholte Gutachten genommen werden. Bis zum Ende der Frist (30. September) liegen die Unterlagen auch im Airport Bürgerbüro zur Einsicht bereit (Klaus-Bungert-Straße 8 in 40468 Düsseldorf). Gleichzeitig begann die ca. sechswöchige Einwendungsphase (bis zum 14. Oktober), in der die Bürger sich schriftlich an die Anhörungsbehörde (Bezirksregierung Düsseldorf) wenden können, um Einwendungen und Bedenken zum Projekt zu äußern. Die Stadt Düsseldorf informierte die Bürger durch eine Veröffentlichung im Amtsblatt und im Internet über den Beginn der Auslegungsphase und die amtlichen Auslegungsorte (Planungsamt der Stadt Düsseldorf, Brinckmannstraße 5 in 40225 Düsseldorf, sowie Bezirksverwaltungsstelle/Stadtbezirk 5, Rathaus Kaiserswerth, Kaiserswerther Markt 23, 40489 Düsseldorf). Dort können die Einwendungen ebenfalls erhoben werden.

Während für den Bauabschnitt 1 ein Negativattest – eine Art Unbedenklichkeitsbescheinigung – erteilt wurde, riet die Genehmigungsbehörde für die Bauabschnitte 2 und 3 zu einem Planfeststellungsverfahren. Hintergrund: Im Rahmen des Projekts



werden insgesamt 91.000 m<sup>2</sup> neu versiegelt. Dies führt zu einem Anstieg des abzu- leitenden Oberflächenwasservolumens. Die Stadt Düsseldorf als zuständige Untere Wasserbehörde (UWB) hat der Einleitung von Niederschlagswasser vom ersten Bauabschnitt in den Kittelbach zugestimmt, hielt jedoch für die durch die geplanten Bauabschnitte 2 und 3 bedingten Änderungen die Durchführung eines wasserrecht- lichen Verfahrens für erforderlich. Da auch andere Umweltfaktoren, wie zum Beispiel Lärm und Luftqualität untersucht werden sollten, empfahl das Verkehrsministerium auch im Hinblick auf die Rechtssicherheit ein Planfeststellungsverfahren.

### 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

Gemeinsam mit dem Bauantrag für alle drei Bauabschnitte hatte Düsseldorf In- ternational u.a. das entsprechende Bodenlärm- sowie ein ökologisches Gutachten beim Landesverkehrsministerium eingereicht. Das Bodenlärmgutachten zeigte, dass durch die Verlagerung der Abstellflächen für die außerhalb des Flughafens liegende Wohnbebauung in Lohausen, Stockum und Unterrath keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind. Folgegutachten, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erstellt wurden, sowie Untersuchungen über Luftqualität und mögliche Geruchsbelä- stigungen haben diese Aussage bestätigt.

Da im Vorfeld des Projekts besonders aus der südwestlichen Nachbarschaft des Flughafens zahlreiche Befürchtungen laut wurden, gehen wir im Folgenden auf Einzelfragen ein:

- ➔ Das Projekt „Ersatzflächen Vorfeld West“ bedeutet weder zusätzliche Abstellpo- sitionen, weder eine schleichende Kapazitätserhöhung, noch eine Änderung der Betriebszeitenregelung bzw. der Nachtflugbeschränkung.
- ➔ Weder die aktuelle Betriebsgenehmigung noch der Angerland-Vergleich werden durch das Projekt berührt.
- ➔ Es gibt zum gewählten Standort für die neu zu schaffenden Abstellpositionen keine Alternative. Ein Blick auf die Karte zeigt, dass im östlichen Bereich alle Mög- lichkeiten für Abstellpositionen ausgenutzt sind.





## Sondersteuer auf Flüge von deutschen Flughäfen

➔ Noch zahlreiche Fragen ungeklärt

### BARIG: Sparen statt kassieren

In Zusammenhang mit der geplanten Luftverkehrssteuer warf das Board of Airline Representatives in Germany (BARIG, Vereinigung der Airline-Vertreter in Deutschland) Mitte August der Bundesregierung „Etikettenschwindel“ und „babylonisches Sprachgewirr aus verschiedenen Referentenentwürfen“ vor. BARIG-Generalsekretär Martin Gaebges kritisierte, dass die juristischen Aspekte der neuen Steuer sowie die Frage der Wettbewerbsgerechtigkeit für den Luftverkehrstandort Deutschland bislang nicht geklärt sind. Gleichzeitig forderte Gaebges die Airlines und die Luftfahrt-Verbände auf, sich auf eine einheitliche Linie zu einigen. Prinzipiell hält Gaebges die Einbeziehung des Luftverkehrs in die Sanierung des Bundeshaushaltes für möglich, allerdings nicht über eine Steuer, sondern über „nachhaltige und wirkungsvolle Sparmaßnahmen“. Als Beispiel nannte er die ersatzlose Streichung unsinniger Investitionen von Steuermitteln in überflüssige Regionalflughäfen.

Seit September ist die im Vorfeld heftig kritisierte Luftverkehrs- oder Ticketsteuer beschlossene Sache. Nach den Vorstellungen der Regierung werden ab 2011 für Flüge von deutschen Flughäfen aus zwischen acht und 45 Euro zusätzlich fällig. Damit sollen rund 1 Mrd. Euro in die Bundeskassen gespült werden. Düsseldorf International geht davon aus, dass die Steuer zu erheblichen Abwanderungen zu Flughäfen ins benachbarte Ausland führen wird.

Die Abgabe auf Flüge von deutschen Flughäfen aus ist Teil des am 1. September verabschiedeten Haushaltbegleitgesetzes und soll rund 1 Mrd. Euro zu den geplanten Einsparungen von insgesamt 80 Mrd. Euro beitragen. Die Steuer wird grundsätzlich für jeden Start auf einem deutschen Flughafen erhoben, auch bei Zwischenlandungen. Das heißt: Wer z.B. von Hamburg über Düsseldorf in die USA fliegt und dafür zwei Flüge gebucht hat (zwei Flugnummern), zahlt auch zweimal. Wer einen sogenannten durchgebuchten Umsteigeflug gekauft hat (eine Flugnummer), zahlt nur einmal. Allerdings: Liegen zwischen dem Umstieg planmäßig mehr als zwölf Stunden, gilt dieser Umsteigeflug als zwei Flüge, entsprechend muss auch zweimal gezahlt werden.

Pro in Deutschland startendem Flug – unabhängig ob Hin- oder Rückflug – wird eine nach Entfernung zum Zielflughafen gestaffelte Steuer erhoben:

Distanz	Steuerhöhe	Zielregion (Auswahl)
➔ A. Flüge bis 2.500 Km:	8 Euro	innerdeutsch, Europa, Russische Föderation, einige Länder Nordafrikas
➔ B. Flüge bis 6.000 Km:	25 Euro	Ägypten, Israel, Iran, Kapverdische Inseln
➔ C. Flüge über 6.000 Km:	45 Euro	Amerika, Indien, Fernost, Australien

Grundlage für die Berechnung ist die Distanz des Startflughafens in Deutschland zum jeweils größten Flughafen im Zielland. Demnach würde beispielsweise für einen Flug nach Wladiwostok, das zwar eindeutig weiter entfernt ist als 6.000 Km und daher eigentlich mit 45 Euro besteuert werden müsste, lediglich acht Euro anfallen, weil der größte Flughafen Russlands, Moskau Domodedovo, weniger als 2.500 Km entfernt ist.

Grundsätzlich gilt die Steuer nur für den gewerblichen Personen-Luftverkehr. Privat-, Militär-, Rund- und Frachtflüge sind (derzeit) ausgenommen, ebenso Starts mit Flugzeugen mit einem maximalen Startgewicht unter zwei Tonnen. Ebenfalls befreit sind Kinder unter zwei Jahren, weil diese keinen Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz haben, sowie Bewohner deutscher Inseln, wenn sie zum Festland oder wieder zurück fliegen und keine gezeitenunabhängige Schienen- oder Straßenverbindung zur Verfügung steht.



**Kerosinsteuer derzeit nur bei Inlandflügen – Reaktionen auf Sonderausgabe des DUS-Politikbriefs**

Die geplante Luftverkehrsteuer findet nicht nur Kritiker. Als Reaktion auf die im Juni erschienene Sonderausgabe des DUS-Politikbriefs meldeten sich auch Befürworter zu Wort, die eine Luftverkehrssteuer in der diskutierten Größenordnung für zumutbar halten. Insbesondere wurde die Befreiung des gewerblichen Luftverkehrs von der Energiesteuer, hier der Steuer auf Turbinenkraftstoffe, kritisiert. Dazu die Stellungnahme des Bundesverkehrsministeriums:

„Flugkraftstoffe im gewerblichen Luftverkehr werden gegenwärtig auf grenzüberschreitenden Flügen nicht mit einer Energiesteuer (Kerosinsteuer) belegt. Grundlagen sind das Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (Chicagoer Abkommen, Art. 24), das die Besteuerung mitgeführten Kerosins verbietet, und eine Vielzahl bilateraler Luftverkehrsabkommen. Auf EU-Ebene stellt es Art. 14 Abs. 2 der Energiesteuerrichtlinie vom 31. Oktober 2003 seit dem 1. Januar 2004 den Mitgliedstaaten frei, reine Inlandsflüge der Kerosinsteuer zu unterwerfen. Eine innergemeinschaftliche Besteuerung von Flügen ist ebenfalls möglich, wenn die betroffenen Mitgliedstaaten entsprechende bilaterale Verträge miteinander geschlossen haben. Alle anderen gewerblichen Flüge sind gemäß Art. 14 Abs. 1 der Energiesteuerrichtlinie weiterhin obligatorisch von der Mineralölsteuer befreit. Eine obligatorische Besteuerung aller EU-weiten Flüge erscheint derzeit ausgeschlossen. Auf Sitzungen des Informellen ECOFIN (Rat für Wirtschaft und Finanzen, d. Red.) haben insbesondere die EU-Mitgliedstaaten mit starkem Tourismus entschiedenen Widerstand gegen eine EU-weite Kerosinbesteuerung geäußert. Die Bundesregierung hat derzeit keine Pläne, im Alleingang eine Besteuerung der Flugkraftstoffe im innerdeutschen Flugverkehr einzuführen. ( )“

Die Steuer soll direkt bei den Airlines und nicht auf Tickets erhoben werden, um Missbrauch bei im Ausland oder im Internet gekauften Tickets zu vermeiden. Das Gesetz gilt für Flüge in 2011. Die Regierung will zudem verhindern, dass Tickets sozusagen auf Vorrat gekauft werden und die neue Steuer so unterlaufen wird.

Unabhängig von den befürchteten direkten und indirekten volkswirtschaftlichen Auswirkungen der Luftverkehrsteuer besteht noch erheblicher Klärungsbedarf:

- ➔ Nach Auffassung vieler Fachleute kann die Luftverkehrssteuer als Umgehung der obligatorischen Steuerbefreiung des gewerblichen Luftverkehrs in der EU verstanden werden und damit als ein Bruch geltenden Europarechts.
- ➔ Umstritten ist weiter, dass der Fracht-Flugverkehr nicht einbezogen wurde. Der ist als gewerblicher Luftverkehr energiesteuerfrei und soll das den Plänen der Bundesregierung zufolge offenbar auch bleiben. Dies hat schon jetzt zu heftigem Streit unter den Airlines geführt. Die Befreiung des Frachtverkehrs von der neuen Steuer entlarvt nach Meinung vieler Kritiker den ökologischen Ansatz der Steuer, die ja zunächst als „ökologische Luftverkehrsabgabe“ an die Öffentlichkeit kam, als leere Worthülse: Gerade Frachtflugzeuge, so beispielsweise Air Berlin-Chef Joachim Hunold, seien nachweislich die ältesten und lautesten Flugzeuge.
- ➔ Ein weiterer Kritikpunkt ist, dass nur „durchgebuchte“ Flüge als ein Start betrachtet und daher nur einmal besteuert werden. Davon würden insbesondere Transferpassagiere bzw. Flughäfen mit einem besonders hohen Anteil von Transferpassagieren profitieren.

Den Plänen der Regierung zufolge kann das Finanzministerium die Steuersätze wieder senken, wenn ab 2012 der Emissionshandel im Luftverkehr beginnt. Vorgeesehen ist dabei die Orientierungsgröße von 1 Mrd. Euro im Jahr. In anderen Worten: Übersteigen die Einnahmen aus dem Emissionshandel die 1 Mrd. Euro-Grenze, wird die Luftverkehrssteuer entsprechend gesenkt (sofern die Bundesregierung der Verlockung zusätzlicher Steuereinnahmen widerstehen kann). Ende November soll das Haushaltsbegleitgesetz nach Billigung durch den Bundestag im Bundesgesetzblatt veröffentlicht werden.

Neben aller Detailkritik bleibt die Branche bei ihrer generellen Ablehnung. Sie befürchtet durch die Steuer große volkswirtschaftliche Schäden. Einer Ende Juli veröffentlichten Studie der Intraplan GmbH zufolge wird die Luftverkehrssteuer in Deutschland zu einem Verlust von über 16.000 Arbeitsplätzen, einem Rückgang der Passagierzahlen zwischen fünf und 7,2 Mio. und einer Verringerung der Bruttowertschöpfung um 970 Mio. Euro führen. Obwohl Düsseldorf International grundsätzlich der Meinung ist, dass auch die Luftverkehrsbranche ihren Teil zur Haushaltskonsolidierung beitragen sollte, lehnt Nordrhein Westfalens wichtigster und größter Flughafen die neue Luftverkehrssteuer ausdrücklich ab:



Aufgrund seiner grenznahen Lage wird Düsseldorf International mehr als andere Airports von den erwarteten Abwanderungen der Passagiere betroffen sein. Gerade hier wird die Fragwürdigkeit der neuen Steuer deutlich: 2009 verzeichnete der Airport rund 1,2 Mio. (ca. 7 %) Fluggäste aus den Niederlanden – und profitierte damit von der 2008 eingeführten „Vliegtax“ in den Niederlanden. Die erwies sich schnell als Eigentor: Statt der erhofften Steuereinnahmen von ca. 300 Mio. Euro musste die niederländische Volkswirtschaft durch die dadurch verursachten Passagier- und Arbeitsplatzverluste Einnahmeausfälle von rund 1,3 Mrd. Euro hinnehmen.

Vor dem Hintergrund diverser, sehr teurer Krisen in der Vergangenheit – Beispiele sind die Finanzkrise 2009 oder die Luftraumsperrungen nach der Aschewolke –, einer stärker werdenden, z.T. staatlich subventionierten Konkurrenz, großen Investitionen in verbrauchs- und emissionsarmes Fluggerät (die Flotten von Lufthansa und Air Berlin gehören zu den jüngsten und modernsten der Welt) sowie großen, eigenfinanzierten (!) Anstrengungen zur Überwindung der Finanzkrise stellt die Ticketsteuer eine unzumutbare Weiterbelastung dar.

Und schließlich: Der von der Bundesregierung behauptete ökologische Ansatz ist schlicht und einfach nicht vorhanden, und da die Airlines die Ticketsteuer an ihre Kunden weitergeben werden, ist sie überdies unsozial: Die gestiegenen Ticketpreise werden gerade für sozial schwache Familien den Urlaubsflug über Gebühr verteuern.

[← zurück zur Startseite](#)

**Grundlegende Informationen  
zum Thema Vulkanasche**

Die Luftraumsperrungen durch das Bundesverkehrsministerium erfolgten auf Grundlage von ICAO-Regeln, die Flüge nach Instrumentenflugregeln in mit Vulkanasche kontaminierten Lufträumen verbieten. Ausgeführt werden die Sperrungen von der Flugsicherung. Die für diese Entscheidung notwendigen Informationen liefert der Deutsche Wetterdienst, der dafür wiederum auf Informationen des Volcanic Ash Advisory Centre (VAAC) mit Sitz in London zurückgreift. Kontrollierte Sichtflüge, die grundsätzlich keiner (staatlichen) Genehmigung bedürfen, sind hingegen erlaubt. Weltweit gibt es neun „Vulkanasche-Beratungszentren“, zwei davon befinden sich in Europa (London und Toulouse). Laut ICAO-Vorschrift aktualisiert das VAAC alle sechs Stunden seine Prognose und informiert die angeschlossenen Wetterdienste.

Anfang Mai hatten sich die europäischen Verkehrsminister darauf geeinigt, Flüge dann zu verbieten, wenn die Aschekonzentration zwei Milligramm pro Kubikmeter Luft übersteigt. Sie folgen damit dem sog. Drei-Zonen-Modell der Europäischen Organisation für Flugsicherung (Eurocontrol) und des VAAC:  
Zone 3: 2 mg/m<sup>3</sup>, Flugverbot  
Zone 2: unter 2 mg/m<sup>3</sup>, über 0,2 mg/m<sup>3</sup>, Sicherheitsauflagen, zusätzliche Wartungsintervalle  
Zone 1: weniger 0,2 mg/m<sup>3</sup>, keine Einschränkungen.

Derzeit gibt es noch keine weltweit gültigen Grenzwerte für Vulkanasche, allerdings will die EU bei der Generalversammlung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) im September 2010 erreichen, dass die von ihr bis dahin entwickelten Grenzwerte weltweit eingeführt werden.

**Jeden Tag eine Million Euro Verlust****➔ Auswirkungen der Vulkanasche-Wolke auf  
Düsseldorf International**

Die Flughafen- und Luftraumsperrungen in der Zeit vom 15. bis zum 21. April als Folge der Aschewolke nach dem Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull sind der Branche teuer zu stehen gekommen: In Europa fielen rund 100.000 Flüge aus, in bzw. über Deutschland mehr als 40.000. 13 der 16 internationalen deutschen Flughäfen wurden teilweise geschlossen. Auch Düsseldorf International kam nicht ungeschoren davon.

Am NRW-Airport fielen während der sieben Tage fast 3.200 Flüge aus, insgesamt konnten rund 300.000 Passagiere nicht befördert werden. Allein am ersten Tag wurden rund 100 Flüge kurzfristig gestrichen. Für die Flughafen Düsseldorf GmbH, ihre Tochterunternehmen, für die Düsseldorfer Zweigstelle der Deutschen Flugsicherung und für die im und am Airport ansässigen Unternehmen brachten die Flugverbote zum Teil gravierende Umsatzverluste mit sich. So musste allein der Airport pro Tag Umsatzverluste von rund einer Mio. Euro hinnehmen, die deutschen Flughäfen verzeichneten insgesamt Einnahmeausfälle von täglich über zehn Mio. Euro. Nach Schätzungen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Flughäfen/ADV konnten aufgrund der Luftraumsperrungen knapp drei Mio. Passagiere nicht abgefertigt werden. Der Passagierumschlag im April lag damit rund 13 Prozent unter dem Vorjahresmonat. Die Deutsche Flugsicherung verlor insgesamt etwa 1,5 Mio. Euro.

Zwar bescherten die gestrandeten Passagiere den Gastronomiebetrieben und Hotels in den ersten Tagen zum Teil deutliche Umsatzzuwächse, doch wurden diese durch das Ausbleiben der Fluggäste in den darauf folgenden Tagen mehr als aufgeessen. Nach Angaben der IHK Düsseldorf blieben die befürchteten Verluste durch fehlende Führungskräfte, verschobene Vertragsunterzeichnungen oder zu spät gelieferte Waren allerdings überschaubar. Insgesamt werden die wirtschaftlichen Auswirkungen der Luftraumsperrungen auf rund 4,7 Mrd. Dollar beziffert.

[← zurück zur Startseite](#)



## Kurz berichtet

### ➔ Düsseldorf International plant neues Kontrollzentrum für Vorfeld-Prozesse

Um die Pünktlichkeit der Vorfeld-Abläufe weiter zu verbessern, wird Düsseldorf International eine abteilungs- und organisationsübergreifende Steuerungszentrale, ein sogenanntes Airport Control Center (ACC) einrichten. Das ACC soll die am Flughafenbetrieb beteiligten Unternehmen dabei unterstützen, die Betriebsabläufe besser zu koordinieren, und die räumliche Nähe auf dem Vorfeld dazu nutzen, schneller und effizienter auf Planabweichungen zu reagieren. Neben schnelleren und genaueren Abläufen soll das ACC dazu beitragen, Treibstoff und dementsprechend auch Emissionen einzusparen.

Nach Worten von Christoph Blume, dem Sprecher der FDG-Geschäftsführung, wurde ein solches Kontrollzentrum notwendig, weil nach der Übernahme der Drehkreuzfunktionen für Lufthansa und Air Berlin die Prozessabläufe am Düsseldorfer Flughafen deutlich komplexer geworden sind.

Die Flughafen Düsseldorf GmbH hat die Unternehmen delair Air Traffic Systems GmbH (Braunschweig) und avion Airport Consult (Bensheim) mit der Konzeptionierung und dem Aufbau des Systems beauftragt, die Systemführerschaft liegt bei delair.

Bei beiden Unternehmen handelt es sich um renommierte Aviation-Systemintegratoren. Während delair Air Traffic Systems GmbH sich auf Produkte und Consulting-Dienstleistungen für die Optimierung von luft- und bodenseitigen Prozessen auf Flughäfen und im umgebenden Luftraum konzentriert, steuert avion Airport Consult langjährige Erfahrung im Kapazitäts-, Pünktlichkeits- und Prozessmanagement, im Design und der Optimierung von Aviation-Prozessen und Flughafen-Leitstellen bei. Das Mitte März dieses Jahres gestartete ACC-Projekt am Düsseldorfer Flughafen soll Ende 2012 betriebsbereit sein.



### ➔ Neuer Infolyer zur Klimawirkung des Luftverkehrs

Mit einem neuen „Klimaflyer“ will Düsseldorf International weiter zur Versachlichung der Diskussion um die Klimawirksamkeit des Luftverkehrs in Deutschland beitragen. Der zehnteilige Folder ist seit Mai verfügbar und kann sowohl telefonisch und per E-Mail beim Airport Bürgerbüro bestellt (0211 / 421- 2 33 66, E-Mail buergerinfo@dus-int.de) als auch von der Flughafen-Webseite heruntergeladen werden ([http://www.dus-int.de/\\_uploads/uploads/nachbar\\_flughafen/pdf/klimawirkung\\_luftverkehr\\_2010.pdf](http://www.dus-int.de/_uploads/uploads/nachbar_flughafen/pdf/klimawirkung_luftverkehr_2010.pdf)).

Der Flyer ist eine Neuauflage der erstmals im November 2007 veröffentlichten Info-Broschüre zum Thema. Neben zahlreichen Begriffsdefinitionen liefert er Vergleichszahlen zur Klimawirksamkeit der verschiedenen Verkehrsträger, informiert über den Aufbau der Atmosphäre und nennt Maßnahmen zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen sowohl im Luftverkehr allgemein als auch am Düsseldorfer Flughafen.

## ➔ Düsseldorfer Bienen summen nun auch in der New York Times und bei Center TV

Das Thema „Flughafen-Honig“ ist nun auch in den USA angekommen. Die New York Times hat das Thema aufgegriffen und in einem Beitrag vom 29. Juni über den Düsseldorfer Flughafen-Honig „Düsseldorf Natural“ berichtet. Bekanntermaßen kooperiert Düsseldorf International seit Ende 2005 mit dem Kaiserswerther Bienenzuchtverein, der im Auftrag des Airports vier Bienenkörbe unmittelbar neben dem Flughafen-Gelände betreut. Der Flughafen lässt die Honigernte – rund 100 bis 120 Kilogramm pro Jahr – von Fachlaboren sowohl auf gesundheitsgefährdende Stoffe als auch auf seine Übereinstimmung mit den Anforderungen der Deutschen Honigverordnung hin untersuchen. Ergebnis: Düsseldorf Natural ist ein Qualitätshonig, gesundheitsgefährdende Rückstände wurden bislang kein einziges Mal festgestellt. Düsseldorf International nutzt das Bienenprojekt als Ergänzung seiner zahlreichen Umweltmesssysteme. Dieses Thema haben nun die New York Times und der deutsche Regionalsender Center TV aufgegriffen.

[http://www.nytimes.com/2010/06/29/business/29airports.html?\\_r=1](http://www.nytimes.com/2010/06/29/business/29airports.html?_r=1)

[http://www.centertv.de/mediathek/biomonitoring\\_am\\_duesseldorfer\\_flughafen/](http://www.centertv.de/mediathek/biomonitoring_am_duesseldorfer_flughafen/)



Der neue Lufthansa-Airbus A 380

## ➔ Dickschiff in Düsseldorf

Am 3. Juni machte der neue Lufthansa-Airbus A 380 für zwei Stunden Station am Düsseldorfer Flughafen. Der Flug fand statt im Rahmen eines Pilotentrainings – und unter den Augen Tausender Neugieriger: Über 20.000 Besucher wollten den spektakulären Riesenflieger aus der Nähe sehen. Obwohl die FDG und ihre Partnerunternehmen zahlreiche Aussichtsmöglichkeiten eingerichtet hatten, konnten viele Besucher nur über eine große Leinwand im Terminalgebäude den Megajet betrachten.

Nach der Ankündigung von Emirates während der jüngsten Internationalen Luftfahrt Ausstellung (ILA) in Berlin, gleich 32 der fliegenden Riesen kaufen zu wollen, wird immer wieder diskutiert, ob Emirates den A 380 auch auf seinen Düsseldorf-Flügen einsetzt. Immerhin ist Düsseldorf für das Golfemirat eine der erfolgreichsten Destinationen in Europa. Trotz der „nur“ 3.000 Meter langen Start- und Landebahn könnte der A 380 auch in Düsseldorf starten und landen. Allerdings: Eine entsprechende Entscheidung von Emirates wird erst in vier oder fünf Jahren fallen.

### ➔ 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