

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der dritten Ausgabe unseres DUS-Politikbriefes befassen wir uns unter anderem mit der Flughafen-Politik sowohl auf Landes- wie auch auf Bundesebene: Wir nehmen Stellung zum jüngsten Positionspapier des Initiativkreises Ruhr (IKR) und zum Flughafen-Konzept der Bundesregierung, das bislang lediglich als Entwurf vorliegt.

Nach Frankfurt (FRA) und München (MUC) hat sich Düsseldorf International als drittes deutsches Drehkreuz etabliert. Gleichzeitig baut Air Berlin Düsseldorf zum größten Wartungsschwerpunkt der Gruppe auf. Wir sprachen mit Frank Rott, Technischer Direktor der neugegründeten Air Berlin Luftfahrttechnik Düsseldorf GmbH, über die Wartungsstrategie des Unternehmens, den Nutzen der hiesigen Nachtflugbeschränkungen für die Flugzeugwartung und die einzigartigen Vorteile des Standortes Düsseldorf.

Den Abschluss des vorliegenden Politikbriefes bildet eine Analyse von zwei Urteilen des Düsseldorfer Landgerichts aus Oktober 2007 und Februar 2008, bei denen es um die vermeintliche Wertminderung von Wohnimmobilien durch Fluglärm ging.

Wie immer reicht ein einfacher Klick auf die Überschrift des betreffenden Beitrags, um ihn auf Ihren Bildschirm zu holen. Und wie immer freuen wir uns über Ihre Post: Kritik und Anregungen sind uns stets willkommen. Schreiben Sie an: politikbrief@dus-int.de. Alle bisher erschienenen Ausgaben stehen unter <http://www.dus-int.de/dus/politikbrief/> zum Nachlesen bereit. Wir wünschen Ihnen eine interessante Lektüre.

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

E-Mail: politikbrief@dus-int.de

DUS-Politikbrief 03/2009

→ Anklicken führt zur jeweiligen Seite

Infrastruktur ausbauen – Mobilität sichern

➔ Der Flughafen Düsseldorf nimmt Stellung zum Positionspapier des Initiativkreises Ruhr

Spitzenkräfte für das Ruhrgebiet

Der Initiativkreis Ruhr (IKR) ist ein Zusammenschluss von 68 Unternehmen aus Deutschland, die zusammen weltweit rund 2,5 Mio. Personen beschäftigen und jährlich etwa 700 Mrd. Euro umsetzen. Die Gründung des IKR im Jahre 1988 geht auf eine gemeinsame Initiative von Rudolf von Bennigsen-Förder, langjähriger Vorstandsvorsitzender der VEBA AG, Kardinal Franz Hengsbach und dem damaligen Vorstandssprecher der Deutschen Bank, Alfred Herrhausen, zurück.

Ziel des IKR ist es, durch eine konzertierte Aktion der Mitglieder die Zukunft des Ruhrgebiets langfristig zu sichern und zu fördern. Der „Pott“ soll zu einem Zentrum für Industrie, Handel, Forschung und Dienstleistungen im nationalen, europäischen und internationalen Wettbewerb werden. Dafür unterstützt er zahlreiche Maßnahmen zur Förderung von Wissenschaft, Sport und Kultur sowie zur Imageverbesserung des Ruhrgebiets. Ein aktuelles Projekt befasst sich mit den organisatorischen und politischen Voraussetzungen, die erfüllt sein müssen, damit das Ruhrgebiet zu einer Metropole werden kann, die ihre Kräfte bündelt und auf verschiedenen Handlungsfeldern zukunftsfähig wird.

Quelle: Wikipedia, <http://www.i-r.de/Internet/DE>

Im November letzten Jahres legte der „Initiativkreis Ruhr“ (IKR) sein neues Positionspapier vor. Unter dem etwas sperrigen Titel „Metropole Ruhr. Infrastruktur ausbauen – Mobilität sichern – Logistik stärken – Know-how nutzen“ zeigt das 18-seitige Papier auf, welche infrastruktur- und ordnungspolitischen Maßnahmen nach Auffassung des IKR notwendig sind, um

- ➔ die traditionellen Stärken des Ruhrgebiets weiterzuentwickeln,
- ➔ die internationale Wettbewerbsfähigkeit der hier ansässigen Unternehmen zu stärken
- ➔ und vor allem, um die Region im Herzen der europäischen „Wirtschaftsbanane“ auf die prognostizierten Zuwächse im (Transit-)Verkehr vorzubereiten.

Immerhin, so der Initiativkreis, werde die Metropole Ruhr auf absehbare Zeit zur größten Binnenverkehrsdrehscheibe Europas. Dementsprechend nennt Dr. Herbert Lütkestratkötter, Vorstandsvorsitzender der Hochtief AG und persönliches Mitglied im Initiativkreis, in seinem Vorwort zum Positionspapier die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur die „wesentliche, wenn nicht die entscheidende Herausforderung für die Zukunftsfähigkeit der Region (...)“.

Welche Maßnahmen dafür – eben auch im nordrheinwestfälischen Luftverkehr – erforderlich sind, hat eine Arbeitsgruppe zusammengestellt, an der unter anderem die Deutsche Bahn, der Duisburger Hafen und die Unternehmensberatungsgesellschaft Roland Berger beteiligt waren. Der Düsseldorfer Flughafen war in dieser Arbeitsgruppe allerdings nicht vertreten.

Konstruktive Mitarbeit statt populistischer Gefälligkeitsklagen

Düsseldorf International steht den beschriebenen Positionen des IKR prinzipiell positiv gegenüber. Ausdrücklich begrüßt der Airport die Überlegungen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur des Ruhrgebiets. „Mobilität“, so Christoph Blume, Sprecher der Geschäftsführung des Düsseldorfer Flughafens und selbst Mitglied im Initiativkreis Ruhr, „ist die Grundlage jedes Wirtschaftswachstums. Deshalb ist ein Ausbau der verkehrlichen Erreichbarkeit des Ruhrgebiets gerade in der heutigen Zeit wichtig.“ Ein weiterer Ausbau insbesondere der direkten Luftverkehrsverbindungen nach Osteuropa sowie nach Asien und Nordamerika sei bei der zunehmenden weltweiten wirtschaftlichen Verflechtung unabdingbar.

Ausdrücklich begrüßt der Flughafen, dass die Kommunen des Ruhrgebiets dazu aufgefordert werden, positiv am Aufbau weiterer Interkontinentalverbindungen ab Düsseldorf mitzuwirken, statt wie in der Vergangenheit gegen die Betriebsgenehmigungen des Düsseldorfer Flughafens zu klagen. Immerhin ist DUS der einzige



Die Mitglieder des Initiativkreises Ruhr

Accenture, Aldi, A.T. Kearney, AXA, BDO Deutsche Warentreuhand, Booz & Company, Brenntag, Cemex Deutschland, Commerzbank, Deutsche Annington Immobilien, Deutsche Bahn, Deutsche Bank, Deutsche BP, Deutsche Telekom, Duisburger Hafen, EDS Itellium, Em-schergenossenschaft und Lippeverband, E.ON, E.ON Ruhrgas, Ernst & Young, Evonik Industries, Fahrzeug-Werke Lueg, Flughafen Düsseldorf, GAGFAH, GEA Group, Gelsenwasser, Grey Group Germany, HDI - Gerling Versicherungen, ista, IVG Immobilien, Klöckner & Co, Kötter Services, KPMG, Kümmerlein Simon & Partner, MAN Ferrostaal, Materna Information & Communications, MC-Bauchemie, Messe Essen, National-Bank, NRW-Bank, Opel, Pilkington, PricewaterhouseCoopers, ProLogis, RAG, RAG-Stiftung, Rhein-Ruhr Collin, Roland Berger, Ruhrverband, RWE, Sal. Oppenheim, Siemens, Signal Iduna, SMS Group, Tengelmann, The Boston Consulting Group, ThyssenKrupp, Trimet, TÜV Nord, TÜV Rheinland, Veltins, Verlagsgruppe Handelsblatt, WAZ Mediengruppe, Westfalenhallen Dortmund, WestLB, WGZ Bank

Airport in NRW, der in den letzten Jahren aufgrund seiner Marktstellung ein großes und vielfältiges Angebot an interkontinentalen Direktflügen u. a. in die USA, in die Vereinigten Emirate (Dubai), nach Thailand (Bangkok) etc. aufgebaut hat. Das Destinationsangebot in diesem Segment von derzeit rund 80 wöchentlichen Interkontinentalflügen soll gemeinsam mit den Airlines weiterentwickelt werden.

Auch die Forderung des IKR, wettbewerbsverzerrende Dauersubventionen durch die öffentliche Hand zu unterbinden, stößt beim Düsseldorfer Airport auf klare Zustimmung. Blume: „Das System des Luftverkehrs funktioniert nach marktwirtschaftlichen Prinzipien. Dauerhafte Subventionen wie z. B. beim Flughafen Dortmund, wo ein Jahresumsatz in Höhe des Jahresverlustes ‚erwirtschaftet‘ und von den Stadtwerken Dortmund übernommen wird, stören durch künstliche Wettbewerbsverzerrung diesen Prozess.“

Kooperation per Vorschrift funktioniert nicht

Eine völlig andere Position als der Initiativkreis vertritt der Airport allerdings in Sachen Kooperation mit dem Flughafen Köln/Bonn. In seinem Papier hatte der IKR nämlich gefordert, die Angebote der beiden Flughäfen aufeinander abzustimmen und eine „konsequente Arbeitsteilung (...) anzustreben.“ Eine unrealistische Forderung! Christoph Blume, Sprecher der Geschäftsführung: „Im nordrhein-westfälischen Luftverkehr hat sich in den letzten Jahren eine funktionierende Arbeitsteilung entwickelt. Während Köln sich aufgrund seiner peripheren Lage als Frachtdrehkreuz mit 24 Stunden-Betrieb und ergänzend als reiner Low Cost-Passagierflughafen für europäische Kurzstrecken etabliert hat, ist Düsseldorf mit seiner Nähe zum Rhein-/Ruhrgebiet zum Schwerpunkt der weltweit tätigen Netzwerk-Airlines mit Anschlüssen an alle inner- und außereuropäischen Ziele geworden. Seit einem Jahr hat sich Düsseldorf außerdem zum Drehkreuz der Air Berlin-Gruppe und der Lufthansa-Gruppe entwickelt.“ Erst dadurch seien die Voraussetzungen dafür geschaffen worden, das Ruhrgebiet und ganz NRW mit interkontinentalen Flügen direkt und weltweit anzubinden. Da sich diese Positionierung im Wettbewerb des Luftverkehrsmarktes durchgesetzt hat, bestehen weder Anlass noch Möglichkeit, durch Abstimmung zwischen den beiden Flughäfen diese für alle Marktteilnehmer vorteilhafte Positionierung zu stören oder zu verändern.

Eine Kooperation der Flughäfen ist auch angesichts der unterschiedlichen Geschäftsmodelle und der unterschiedlichen Marktsegmente, die sie jeweils bedienen, nicht sinnvoll, sie kann sogar kontraproduktiv sein. Blume: „Der Düsseldorfer Flughafen ist als Public-Private-Partnership-Modell richtungweisend für ein auch in wirtschaftlicher Hinsicht erfolgreiches Management bei zugleich starkem und attraktivem Angebot für Airlines und Passagiere. Zur vom Initiativkreis geforderten Wettbewerbsfähigkeit beider Flughäfen ist keine dingliche Kooperation der Flughäfen erforderlich. Ein Eingriff der Landespolitik in das Geschäftsmodell würde den marktwirtschaftlichen Wettbewerb behindern und ist deshalb abzulehnen.“

Flächennutzung in Nordrhein-Westfalen in v.H. der Gesamtfläche



Trotz der hohen Bevölkerungsdichte entfallen über zwei Drittel der Landesfläche auf Wald und Landwirtschaft.

Quelle: LDS (Hrsg.): Gemeindedaten NRW, Düsseldorf 2000



Der Standort DUS bietet als europäischer Luftverkehrsknoten auch für Unternehmen des Ruhrgebiets optimale Voraussetzungen. Von der Essener Innenstadt zum Düsseldorfer Flughafen braucht man nur die Hälfte der Zeit, die eine Fahrt von der Münchener Innenstadt zum Flughafen dauert. „Dieser Standortvorteil kommt der wirtschaftlichen Entwicklung des Ruhrgebietes zugute“, so Blume weiter.

Der Flughafen Düsseldorf erneuert seine bereits vor einem Jahr an den Initiativkreis Ruhr ausgesprochene Einladung, sich vor Ort einmal einen Überblick über die Entwicklungen am Flughafen Düsseldorf zu verschaffen.

Die Position des Düsseldorfer Flughafens zum Positionspapier des Initiativkreises Ruhr auf einen Blick

- ➔ Mobilität ist die Grundlage jeden Wirtschaftswachstums. Deshalb ist der (weitere) Ausbau der verkehrlichen Erreichbarkeit des Ruhrgebiets notwendig.
- ➔ Die Kommunen des Ruhrgebiets sollen am Aufbau weiterer Interkontinentalverbindungen ab Düsseldorf mitwirken, statt gegen die Betriebsgenehmigungen des Düsseldorfer Flughafens zu klagen.
- ➔ Keine wettbewerbsverzerrenden Dauersubventionen durch die öffentliche Hand.

Zur geforderten Kooperation mit Köln/Bonn:

- ➔ Dies würde die bis jetzt für beide Airports vorteilhafte Arbeitsteilung bei den Luftverkehrsangeboten stören (Köln/Bonn (CGN) als Frachtdrehkreuz mit 24 Stunden-Betrieb und ergänzend als reiner Low-Cost Passagierflughafen, DUS aufgrund seiner unmittelbaren Nähe zum Markt als Schwerpunkt der weltweit tätigen Netzwerk-Airlines mit Anschlüssen an alle inner- und außereuropäischen Ziele)
- ➔ Dies würde die unterschiedlichen Geschäftsmodelle der beiden Airports ignorieren. DUS ist ein Public-Private-Partnership-Airport, CGN ist dagegen ausschließlich in öffentlicher Hand.
- ➔ Der Eingriff der Landespolitik in das Geschäftsmodell würde die Wettbewerbsfähigkeit beider Flughäfen im liberalisierten Luftverkehr behindern und wäre kontraproduktiv.

Die Ballungsräume in Nordrhein-Westfalen. Die Verbesserung der Infrastruktur ist entscheidend für die Zukunftsfähigkeit der Region.



Das Flughafen-Konzept der Bundesregierung

➔ Notwendige Anpassung bis zum Jahr 2020

Bislang nur ein Entwurf

Dem Koalitionsvertrag von 2005 zwischen CDU und SPD entsprechend, wurde das Flughafenkonzept vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung konzipiert. Da das Flughafenkonzept laut Koalitionsvertrag ein Konzept der Bundesregierung sein soll, muss es mit allen Bundesministerien abgestimmt werden. Dieses Verfahren konnte bisher noch nicht abgeschlossen werden, da insbesondere im Bundesumweltministerium noch Vorbehalte bestehen. Erst wenn mit allen Ministerien Einvernehmen über den Konzeptentwurf besteht, kann sich das Bundeskabinett damit befassen und diesen als „Flughafenkonzept der Bundesregierung“ verabschieden.

Intermodalität – Kooperation von Luft, Schiene und Straße

Die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger, subsumiert unter dem Begriff „Intermodalität“, ist ohne Zweifel eines der wichtigsten Werkzeuge bei der Umsetzung der vom Bund geforderten nachhaltigen, integrierten Verkehrspolitik. Sie ist gleichzeitig die entscheidende Voraussetzung für die geforderte Effizienzsteigerung bzw. Vermeidung überflüssigen Verkehrs.

Schon heute kann Düsseldorf International eine vorbildliche Verbindung von Luft und Schiene vorweisen: Der Bahnhof des Flughafens – mit dem Terminal verbunden über den mittlerweile zuverlässig funktionierenden SkyTrain – ist an das Regional- und Fernstreckennetz der Bahn angebunden und kommt auf über 300 Zughalte pro Tag. Eine S-Bahn-Station stellt die Verbindung ins Ruhrgebiet und zum Düsseldorfer Hauptbahnhof her. Hinzu kommen direkte Anbindungen an die A 52, die A 1 und die A 44.

Der Flughafen Düsseldorf begrüßt das aktuelle Flughafen-Konzept der Bundesregierung. Die Fortschritt des Vorläuferkonzepts aus dem Jahr 2000 greift die Entwicklungen im Luftverkehrsmarkt, die erwarteten Zuwächse und die steigende Bedeutung des Luftverkehrs für die deutsche Volkswirtschaft auf. Erstmals wird explizit die Bedeutung des Standortes Düsseldorf International für Deutschlands Wirtschaftsregion Nr. 1 bestätigt. Die Folgerung der Bundesregierung: „die volle Nutzung der technischen Kapazitäten der Start- und Landebahnen am Flughafen Düsseldorf (muss) ermöglicht werden.“

Das zum Jahresende 2008 vorgelegte Flughafen-Konzept ist auf Grund noch bestehender Vorbehalte in verschiedenen Ministerien bislang lediglich als „Entwurf“ eingestuft. Wie im Koalitionsvertrag vereinbart, schreibt das aktuelle Konzept seinen Vorgänger aus dem Jahre 2000 fort und ist auf einen Betrachtungshorizont bis zum Jahr 2020 angelegt. Bis dahin, so eine Untersuchung der Initiative für Luftverkehr in Deutschland und der Beratungsgesellschaft Intraplan, wird die Zahl der innerdeutschen Fluggäste auf jährlich rund 300 Millionen ansteigen – im Vergleich zu 2007 eine Steigerung um rund 60 Prozent.

In dem Konzept nennt die Bundesregierung die aus ihrer Sicht notwendigen technischen, organisatorischen und verwaltungsrechtlichen Maßnahmen zur Erhaltung und Stärkung Deutschlands führender Rolle als die wichtigste europäische (Luft-) Verkehrsdrehscheibe. Der Bund reagiert damit auf die Veränderungen im internationalen Luftverkehr, die im Jahr 2000 noch nicht abzusehen waren:

- ➔ die anhaltende Liberalisierung und Vernetzung der internationalen Luftverkehrsmärkte,
- ➔ zunehmend arbeitsteilige Produktionsprozesse,
- ➔ die Zunahme digitaler bzw. Internet-gestützter Dienstleistungen,
- ➔ der Erfolg der Low Cost Carrier und deren Dominanz auf so genannten Konversionsflughäfen und Regionalflughäfen
- ➔ die steigende Bedeutung des Luftfrachtverkehrs,
- ➔ der steigende Kosten- und Effizienzdruck auf Airlines und Flughäfen,
- ➔ die immer größer werdende Bedeutung der ökologischen/klimatischen Auswirkungen des Luftverkehrs und die sich daraus ergebenden Zwänge zur Verbesserung der Verkehrseffizienz,
- ➔ vor allem aber die – trotz aktueller Finanzkrise – erwarteten Zuwächse im internationalen Luftverkehr.

In dem Papier stellt die Bundesregierung die volkswirtschaftliche Bedeutung des Luftverkehrs heraus, der mit zurzeit bundesweit rund 850.000 Beschäftigten „einen erheblichen Beitrag zu der volkswirtschaftlichen Wertschöpfung sowie zu Wachstum und Beschäftigung“ leistet und der im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern

Luftverkehrsbranche fordert verbindliches Konzept

Mitte Februar stellte die Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ einen Bericht zur „Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Deutschland“ vor. Die u.a. vom Deutschen Institut für Luft- und Raumfahrt (DLR) und dem European Center for Aviation Development verfasste Untersuchung untermauert die Bedeutung des Luftverkehrs für die international ausgerichtete Wirtschaft und das allgemeine Mobilitätsbedürfnis in Deutschland. Der Luftverkehr, so DLR-Chef Prof. Dr. Johann-Dietrich Wörner bei der Vorstellung der Untersuchung in Berlin, habe erheblichen Einfluss auf die Gesamtleistung der deutschen Volkswirtschaft im internationalen Wettbewerb, das Wachstum der Branche sei mithin unverzichtbar für Wohlstand und Beschäftigung in Deutschland.

Die Studie kommt weiterhin zu dem Ergebnis, dass eine zukunftsfähige und einvernehmliche Luftverkehrsstrategie erforderlich ist, um die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Deutschland nachhaltig zu sichern. Dies umfasse insbesondere den bedarfsgerechten Ausbau und die Nutzung der vorhandenen Luftverkehrsinfrastruktur. Die Realisierung von Infrastrukturprojekten, die für die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Deutschland von erheblicher Bedeutung sind, müsste Priorität haben. Darüber hinaus fordert die Branche die weitere Harmonisierung und effiziente Nutzung des europäischen Luftraums im Rahmen des Single European Sky-Projekts (siehe DUS-Politikbrief 01). Ein rechtlich verbindliches Flughafenkonzept des Bundes mit einem klaren Bekenntnis zum Luftverkehr und zum bedarfsgerechten Ausbau der Flughäfen, das mit konkreten Maßnahmen hinterlegt ist, sei daher von vorrangiger Bedeutung.

„in hohem Maße ökologisch handelt und bei der Internalisierung externer Kosten von Umwelt und Sicherheit (...) weit vorangeschritten ist.“ Dennoch, so der Konzeptentwurf weiter, müssten auch die Negativfolgen des Luftverkehrs – Fluglärm, Abgasemissionen, Flächenverbrauch – im Rahmen einer „integrierten, nachhaltigen Verkehrspolitik“ berücksichtigt werden.

Um diese integrierte nachhaltige Verkehrspolitik durchzusetzen, will die Bundesregierung künftig stärker in die bislang weitgehend den Ländern vorbehaltene Verkehrsplanung eingreifen und dabei gegebenenfalls auch von ihrem Weisungsrecht Gebrauch machen. Das bezieht sich nicht nur auf die geforderte stärkere Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger (Intermodalität). Der Konzeptentwurf sieht unter anderem vor, dass

- ➔ Flughafenplanung künftig strategisch erfolgen soll, sprich, die Bundesländer sollen bei der Flughafenplanung benachbarte Bundesländer sowie den Bund mit einbeziehen,
- ➔ das Planungsrecht „gestrafft“ werden soll, um langwierige Genehmigungsverfahren im Sinne einer schnelleren und bedarfsgerechten Umsetzung der beschlossenen bzw. als notwendig erachteten Maßnahmen zu vermeiden,
- ➔ Investitionen bedarfsgerecht erfolgen und die EU-Beihilfekriterien strenger eingehalten werden müssen (Private Investor Test). Dauerhafte Betriebssubventionen lehnt der Entwurf ausdrücklich ab.

Die Notwendigkeit eines gänzlich neuen Flughafens sieht die Bundesregierung nicht.

Den sich daraus ergebenden und im Papier festgestellten Folgerungen schließt sich Düsseldorf International ausdrücklich an:

- ➔ Die zentralen Luftverkehrsstandorte müssen bedarfsgerecht ausgebaut werden. Das gilt insbesondere für den Flughafen Düsseldorf, der unbestritten die zentrale (Luft-) Verkehrsdrehscheibe für die Rhein/Ruhr-Region ist – und damit für Deutschlands stärkste und Europas drittstärkste Wirtschaftsregion.

Die Bundesregierung betont ausdrücklich die Bedeutung des Düsseldorfer Airports und fordert in der aktuellsten Fassung des Konzeptentwurfs, die volle Nutzung der technischen Kapazitäten des hiesigen Start- und Landbahnsystems zu ermöglichen.

Der Flughafen wird dabei weiterhin das Schutz- und Ruhebedürfnis seiner Nachbarn berücksichtigen und das bestehende Lärmschutzprogramm fortführen.

- ➔ Der Bund erklärt erstmals ein deutschlandweites und länderübergreifendes Konzept einer „integrierten, nachhaltigen Verkehrspolitik“ und kündigt an, bei Bedarf von seiner Weisungsbefugnis Gebrauch zu machen.



Stellungnahme des Flughafenverbandes ADV

Wie auch der Düsseldorfer Flughafen, so begrüßt auch der Flughafenverband ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen), zu dem 23 internationale Verkehrs-, 16 große Regionalflughäfen und Flughäfen aus Österreich, der Schweiz und Luxemburg gehören, den vorliegenden Entwurf des Flughafen-Konzepts der Bundesregierung. Der Verband betont die Notwendigkeit gezielter Ausbaumaßnahmen an den wichtigsten Luftverkehrsstandorten, lehnt aber gleichzeitig den Bau neuer Flughäfen ab. „Der aktuelle Entwurf“, so die ADV „(...) könnte einen wichtigen Beitrag zur Stärkung des Luftverkehrs und des Standorts Deutschlands insgesamt leisten – so er denn im Rahmen der Ressortabstimmung der Bundesregierung in seiner Schwerpunktsetzung und seiner Tragweite erhalten bleibt“, spricht, wenn die Position des Bundes nicht durch Partikularinteressen verwässert wird.

Ausdrücklich weist die ADV darauf hin, dass Investitionen in die Leistungsfähigkeit der deutschen Flughafeninfrastruktur entscheidend zu einem steigenden Bruttosozialprodukt beitragen.

➔ Wettbewerbsverzerrende Dauersubventionen müssen aufhören! Für Aus-, Umbau und Konversionsprojekte muss ein entsprechender Bedarf nachgewiesen werden.

➔ Die Vernetzung der jeweiligen Verkehrsträger (Intermodalität) muss weiter vorangetrieben werden. Hier setzt Düsseldorf International bereits jetzt Maßstäbe: einer Untersuchung des Deutschen Instituts für Service-Qualität (Hamburg / <http://www.disq.de/studien.html>) zu Folge verfügt DUS über die beste Verkehrsanbindung aller geprüften deutschen Verkehrsflughäfen.

Fazit: Was jetzt folgen muss, ist die schnelle Überführung des Entwurfs in ein konkretes Konzept und im Folgenden in entsprechende Gesetze. Die wichtigsten deutschen Luftverkehrsstandorte und ihre zuständigen Länderministerien – also diejenigen, die die „nachhaltige, integrierte Verkehrspolitik“ des Bundes quasi an der Front umsetzen – brauchen eine klare Position des Bundes und den Willen, die als notwendig erachteten Maßnahmen notfalls auch gegen Widerstände durchzusetzen. Was nicht geschehen darf, ist die Verwässerung eines an sich guten Konzepts durch lokale Interessen.



„Sieben Stunden effektive Bodenzeit“

➔ Größter Wartungsschwerpunkt der Air Berlin-Gruppe

Regelung für Airlines mit Wartungsschwerpunkt in DUS

Für Luftfahrtunternehmen, die auf dem Flughafen Düsseldorf einen von der Genehmigungsbehörde (hier: Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen) anerkannten örtlichen Wartungsschwerpunkt (Werftbetrieb) unterhalten, ist bei den Nachtflugbeschränkungen (NFB) folgende Regelung getroffen worden: Verspätete Landungen in den Zeiträumen 23:00 bis 00:00 Uhr und 05:00 bis 06:00 sind ohne Erteilung einer besonderen Erlaubnis und ohne Angabe von konkreten Gründen für die jeweilige Verspätung möglich.

Zurzeit betreiben folgende Luftfahrtunternehmen einen anerkannten örtlichen Wartungsschwerpunkt am Flughafen Düsseldorf:

1. LH – Deutsche Lufthansa AG
2. DE – Condor Flugdienst GmbH
3. LT – LTU Lufttransportunternehmen GmbH & Co. KG
4. HF / X3 - Hapag Lloyd Fluggesellschaft mbH
5. WDL – WDL Flugdienst GmbH
6. EW – Eurowings Flug GmbH
7. BWG – Blue Wings GmbH
8. AB – Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG

Zitiert aus den Nachtflugregelungen für den Flughafen Düsseldorf der Bezirksregierung Düsseldorf, nachzulesen unter http://www.bezreg-duesseldorf.nrw.de/BezRegDdortf/autorenbereich/Dezernat_26/PDF/Nachtflug.pdf

Mit der Gründung der Air Berlin Technik Düsseldorf GmbH bekennt sich die Air Berlin-Gruppe nachhaltig zum Standort Düsseldorf. Wir sprachen mit Frank Rott, Technischer Direktor des Unternehmens, über die Bedeutung des Standortes Düsseldorf und des Technik-Geschäfts für Air Berlin.

Frage: Herr Rott, Air Berlin baut in Düsseldorf gerade den größten Wartungsschwerpunkt des Unternehmens auf. Welche Wartungsarbeiten finden denn hier in Düsseldorf statt?

Rott: Das Spektrum der hier durchgeführten Arbeiten ist riesig und fängt an bei Arbeiten, die man während der Standzeiten am Terminal oder auf der Außenposition durchführen kann. Umfangreichere Arbeiten finden in der so genannten Night Stop-Wartung statt, die je nach Rhythmus auch als „Daily- bzw. Weekly Maintenance“ bezeichnet wird. Konkret heißt das, es werden nach einem Flugtag oder einer Flugwoche verschiedene Checks in einem größeren Umfang abgearbeitet. Als „Heavy Maintenance“ oder Großwartung bezeichnen wir die Langfristwartung, also umfangreichere Wartungsarbeiten nach einer größeren Anzahl von Flugstunden. Die finden in Halle 8 und bald auch in Halle 7 statt. Unabhängig von der Flugzeuggröße werden Checks nach einer vorgeschriebenen Stundenzahl durchgeführt, in der Regel nach 600 Flugstunden. Bei unserem Einsatzprofil entspricht dies einer Einsatzdauer von fünf bis sechs Wochen pro Flugzeug. Der Personalaufwand ist enorm: der Check eines Airbus A 320 beispielsweise „kostet“ 60 bis 70 Mannstunden pro Nacht, der eines A 330 in der Regel 120 bis 140 Stunden pro Nacht.

Frage: Wie wichtig ist der Technik-Bereich für Air Berlin?

Rott: In der Tat ist der Technikbereich enorm wichtig für das Unternehmen. Die AB-Gruppe war am Standort DUS ja schon immer vertreten. Seit dem Zusammenschluss mit der LTU und ihren Technikern, die jetzt zur Air Berlin Luftfahrttechnik Düsseldorf GmbH gehören, betreuen wir hier pro Nacht etwa 30 Maschinen sowohl aus der AB-Flotte als auch von unseren Kunden.

Frage: Das heißt, Sie bieten Ihre Dienstleistungen auch anderen Airlines an?

Rott: Ja. Wir können das dank unserer Kompetenz und der Wartungsgenehmigungen, die wir bis auf die Boeing B 747 für fast alle Flugzeugtypen haben.

Frage: Wo werden die Mitarbeiter der AB Technik ausgebildet? Hier oder bei den Herstellern?

Rott: Die Ausbildung zum Fluggerätemechaniker bzw. -elektroniker findet bei uns im Haus statt, und zwar in Kooperation mit der IHK und einer Fachschule in



Die neue Halle 7. Nach Fertigstellung bietet sie Platz für drei Großraumflugzeuge gleichzeitig

Platz für gleich drei Riesenvögel

Nach knapp 1,5-jähriger Bauzeit nimmt Air Berlin in diesem Frühjahr seinen neuen Flugzeughangar, die Halle 7, in Betrieb. Für den Düsseldorfer Flughafen ist diese Baumaßnahme die größte seit dem Anfang 2003 abgeschlossenen Neubau des Terminals. Im Folgenden ein Blick auf die Dimensionen der rund 65 Millionen Euro teuren Halle:

Größe Hangar: ca. 220m x 90m x 31m,
ca. 23.000 qm Bruttogeschossfläche

Größe Anbau: ca. 14.000 qm Bruttogeschossfläche

Aushub: ca. 70.000 qm Boden
(=ca. 7.000 Lkw)

Betonarbeiten: ca. 23.500 m³ Beton
(=ca. 3.900 Mischfahrzeuge)

Betonstahl: ca. 2.600 t

Stahlbau: ca. 3.800 t,
5 Hauptbinder mit ca. 90 m Spannweite,
Höhe ca. 7,50 m,
Torbinder jeweils ca. 70 m Spannweite
(3 Felder)

Baubeginn: Dezember 2007,
Fertigstellung: Frühjahr 2009

Beschäftigte auf der Baustelle: ca. 200
zur Spitzenzeit Ende 2008 / Anfang 2009

Nach Fertigstellung Platz für gleichzeitig
drei Großraumflugzeuge z.B. Airbus 340-
600 oder Boeing 787 Dreamliner

Mönchengladbach. Weiterführende Ausbildungen, insbesondere die Lehrgänge für die verschiedenen Flugzeugtypen, können wir ebenfalls selber durchführen, weil die AB Technik vom Luftfahrtbundesamt als so genannte Part 147- Trainingsorganisation zertifiziert ist.

Um die Bedeutung der Technik bzw. der Technikausbildung richtig einschätzen zu können, müssen Sie sich Folgendes vor Augen halten: Eine gute Pilotenausbildung dauert zwei bis zweieinhalb Jahre, dann darf der Kollege, die Kollegin selber fliegen. Bis aber ein Mechaniker selber etwas freigeben darf, dauert es zwischen fünf und sieben Jahren. Das ist eine Riesen-Verantwortung, die die Kollegen haben. Wir haben das Luftfahrzeug flugtüchtig zu übergeben, und die Besatzung muss sich darauf 100-prozentig verlassen können. Die Flugtüchtigkeit zertifiziert der Techniker, der das Flugzeug für den Betrieb freigibt. Eigentlich endet die Ausbildung eines Fluggerätetechnikers nie. Der Gesetzgeber bzw. die europäische Luftfahrtbehörde EASA verpflichtet uns, die Mitarbeiter jährlich bzw. zweijährlich weiterzubilden, damit sie technisch immer auf dem neuesten Stand sind.

Frage: Welche Arbeitsplatzauswirkungen hat der Ausbau der Technik- und Wartungsinfrastruktur hier in Düsseldorf? Wie viele Leute wurden für die AB Technik neu eingestellt?

Rott: Also insgesamt sind in der Air Berlin-Luftfahrttechnik mehr als 800 Personen beschäftigt, davon über 600 am Standort Düsseldorf. Im letzten Jahr haben wir in Düsseldorf 30 neue Mitarbeiter eingestellt und die Zahl der Auszubildenden von 12 auf 30 pro Jahr angehoben.

Frage: Warum hat sich Air Berlin eigentlich gerade für Düsseldorf International entschieden, um hier seinen größten Wartungsschwerpunkt aufzubauen? Welche Bedeutung hat DUS für Air Berlin?

Rott: Düsseldorf International ist der wichtigste deutsche Flughafen für Air Berlin. Im Einzugsgebiet leben 18 Millionen Menschen. Das hat man in keiner anderen Stadt in Deutschland, auch in Frankfurt oder München nicht. Die Air Berlin-Gruppe nutzt DUS als Drehkreuz. Dadurch ist der Wartungsbedarf am Standort Düsseldorf enorm gestiegen.

Frage: Wird der Technikstandort hier bei uns in Düsseldorf zu mehr Verkehr führen? Etwa, dass Flugzeuge speziell für die Wartung oder bestimmte Reparaturen extra hierher geflogen werden?

Rott: Damit rechne ich nicht. Unsere Wachstumschancen bestehen im Wesentlichen ja darin, den hier vertretenen Airlines unsere Leistungen anzubieten, also Wartungsarbeiten an Flugzeugen, die ohnehin hier sind.



Frank Rott, Technischer Direktor der Air Berlin Luftfahrttechnik Düsseldorf GmbH

Frage: Wirken sich die für Düsseldorf geltenden Nachtflugbestimmungen auf die Arbeit der AB Technik aus oder sind die für Ihre Arbeit ohne Belang?

Rott: Da wir einen Wartungsschwerpunkt in Düsseldorf haben, dürfen Flugzeuge der Air Berlin-Gruppe auch nach 23 Uhr landen, damit hier die notwendige Wartung erfolgen kann. Wenn es diese Regelung in den Nachtflugbeschränkungen nicht geben würde, müssten verspätete Flugzeuge zum Beispiel in Köln, Münster-Osnabrück oder Paderborn landen und am nächsten Tag nach Düsseldorf überführt werden. Die Maschinen wären dann tagsüber nicht einsatzbereit, wodurch ein großer wirtschaftlicher Schaden für das Unternehmen entstehen kann.

Frage: Wo gibt es weitere Wartungsschwerpunkte von Air Berlin?

Rott: Die größten Wartungsschwerpunkte außer in DUS sind in Berlin und München. Zusätzlich gibt es noch kleinere Wartungsstationen, wo aber nur die so genannte Line Maintenance durchgeführt wird, also alles, was man am Finger, an der Außenposition, auf dem Hallenvorfeld etc. durchführen kann.

Frage: Gibt es eigentlich eine dezidierte Wartungs- bzw. Technikstrategie für Air Berlin?

Rott: Das Ziel ist, alle Flugzeuge der Air Berlin-Gruppe zu warten. Das ist die Hauptaufgabe. Früher wurden viele Flugzeuge ins Ausland gebracht, um da die C-Checks, Heavy Maintenance etc. durchzuführen. Das machen wir nun nach Möglichkeit an den Standorten Düsseldorf und München, wobei Düsseldorf wie gesagt mittlerweile der größte Wartungsstandort der Air Berlin-Gruppe ist. Allein schon dank der neuen Halle haben wir jetzt über 30.000 Quadratmeter Wartungsfläche. Natürlich ist die Wartungsstrategie immer auch ein Bestandteil der gesamten Unternehmensstrategie.

[← zurück zur Startseite](#)

OLG Düsseldorf weist Klagen gegen Flughafen ab

➔ Zivilprozesse wegen Gewährung nachbarrechtlicher Ansprüche beendet

In zwei Verfahren, die wegen der Übernahme von Kosten für Lärmschutzmaßnahmen sowie einen Ausgleich für die angebliche Wertminderung eines Hausgrundstücks bzw. einer Eigentumswohnung erhoben worden waren, hatte das Landgericht Düsseldorf mit Urteil von Oktober 2007 bzw. Februar 2008 die Klagen der Eigentümer jeweils zurückgewiesen.

Nach der Berufung der Kläger fand in beiden Verfahren im November 2008 die mündliche Verhandlung vor dem Oberlandesgericht (OLG) Düsseldorf statt. Mit inzwischen rechtskräftigen Urteilen von Dezember 2008 hat nun das OLG Düsseldorf beide Klagen zurückgewiesen, die Revision wurde nicht zugelassen.

Nach dem Urteil des OLG können Anwohner des Flughafens Düsseldorf keine nachbarrechtlichen Ansprüche – weder auf Ausgleich von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen noch für den Ausgleich von Wertminderungen – wegen der Fluglärmbelastung ihrer Immobilie gegen die Flughafen Düsseldorf geltend machen. Nach Auffassung des Gerichts ergibt sich aus den Vorschriften über die Erteilung luftrechtlicher Genehmigungen im Luftverkehrsgesetz eine Sperrwirkung für die Anwendbarkeit des BGB (Bürgerliches Gesetzbuch).

Unter Heranziehung einer Grundsatzentscheidung des Bundesgerichtshofes aus dem Jahr 2004 zum Flughafen Köln/Bonn argumentierten die Richter, dass ein Betroffener diejenigen Rechtsschutzmöglichkeiten zu ergreifen habe, die der Gesetzgeber in einem spezifischen Verfahren zur Vermeidung von Eigentumsbeeinträchtigungen im nachbarrechtlichen Bereich vorsieht. Als ein solches spezifisches Verfahren betrachtet das OLG Düsseldorf auch das Genehmigungsverfahren zur Erteilung der Anschlussgenehmigung vom 09.11.2005, in dem jeder einzelne Anwohner Gelegenheit hatte, seine Anregungen und Einwände vorzubringen. Im Rahmen des Verfahrens zur Erteilung der Anschlussgenehmigung seien die Bürger beteiligt worden, die Lärmproblematik sei eingehend behandelt und nach Abwägung der widerstreitenden Belange Lärmschutzaufgaben erteilt worden. Anschließend habe die Möglichkeit bestanden, gegen die Betriebsgenehmigung zu klagen, was auch teilweise geschehen sei.

Selbst bei unvorhersehbaren Beeinträchtigungen, die im Nachhinein auftreten, gelten für Anspruchsteller nach den Urteilen des OLG allein die verwaltungsrechtlichen Vorschriften zur Ergänzung der Genehmigungsentscheidung. Solche unvorhersehbaren Auswirkungen des Luftverkehrs waren nach Auffassung des OLG jedoch nicht Gegenstand der gerichtlichen Auseinandersetzung.



Das Urteil wird als richtungweisend für das Verhältnis zwischen zivilrechtlichen und verwaltungsrechtlichen Ansprüchen auf Lärmschutzmaßnahmen und Wertentschädigung gegen Flughafenbetreibergesellschaften betrachtet. Nachdem der Bundesgerichtshof den Vorschriften des Planfeststellungsverfahrens bereits Sperrwirkung gegenüber den nachbarrechtlichen Ansprüchen zugesprochen hatte, erweitert das OLG Düsseldorf nun mit seiner Rechtsprechung diese Sperrwirkung auch auf Genehmigungsverfahren, die unter umfassender Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt wurden.

[← zurück zur Startseite](#)

→ **Impressum:**

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

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

Redaktionelle Mitarbeit: Andreas Klingler

Gestaltung: Michael Nentwig

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