

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Mittelpunkt der zweiten Ausgabe des DUS-Politikbriefes stehen die Arbeitsplatzauswirkungen des Flugbetriebs in Düsseldorf. Dass das Schlagwort vom „Jobmotor Flughafen“ auf Düsseldorf International zutrifft, bestätigte jetzt die Airport-Arbeitsstättenenerhebung des Kölner Instituts für Handelsforschung: Derzeit stehen am Flughafen über 17.600 Personen in Lohn und Brot. Mehr in unserem Beitrag „Düsseldorfs größter Arbeitsplatz wächst weiter“.

Weitere Themen dieser Ausgabe: die Abweisung der letzten Klagen durch das Oberverwaltungsgericht Münster gegen die aktuelle Betriebsgenehmigung und ein Überblick über die aktuelle Entwicklung der Nachtflugbewegungen.

Den Abschluss bildet die Position der Luftverkehrsbranche zu den Plänen der EU, den europäischen Luftverkehr mit in den Emissionshandel einzubeziehen.

Wie immer reicht ein einfacher Klick auf die Überschrift des betreffenden Beitrags, um ihn zu lesen. Wir freuen uns über Ihre Mail: Wenn Sie uns Ihre Kritik oder Ihre Anregungen mitteilen wollen, schreiben Sie bitte an politikbrief@dus-int.de.

Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen mit dem neuen DUS-Politikbrief.

Es grüßt Sie ganz herzlich,
Ihr Flughafen Düsseldorf International

DUS-Politikbrief 12/2008

➔ Anklicken führt zur jeweiligen Seite

➔ Herausgeber:

Flughafen Düsseldorf GmbH

Postfach 30 03 63

40403 Düsseldorf

Telefon: 0211-421-23366

Telefax: 0211-421-24345

www.duesseldorf-international.de

E-Mail: politikbrief@dus-int.de

Düsseldorfs größter Arbeitsplatz wächst weiter

➔ **Arbeitsstättenenerhebung für den Düsseldorfer Flughafen:
Über 1.000 neue Jobs innerhalb eines Jahres**

Die Eckdaten der IfH-Untersuchung

Was?

➔ Durch die Untersuchung sollten alle am Flughafen und in der Airport City bestehenden Arbeitsplätze erfasst werden.

Wann?

➔ Erhebungszeitraum war die Zeit vom 13. August bis zum 24. September dieses Jahres. Stichtag war am 30. Juni 2008.

Wie?

➔ Die angeschriebenen Unternehmen wurden gebeten, einen Strukturbogen auszufüllen und diesen an das IfH zurückzusenden.

Wer?

➔ Angeschrieben wurden alle Unternehmen, die nach Kenntnis der FDG Mitarbeiter am Flughafen und in der Airport City beschäftigen.

Die Mitte Oktober vorgelegte Arbeitsstätten-Erhebung für den Düsseldorfer Flughafen unterstreicht erneut die Bedeutung des Airports als größter Arbeitsplatz im Großraum Düsseldorf. Der vom Kölner Institut für Handelsforschung durchgeführten Untersuchung zufolge sind am Airport derzeit 17.636 Personen beschäftigt – 1.080 mehr als im vergangenen Jahr.

Die Untersuchung zeigt vor allem eins: Der Bestand an Arbeitsplätzen am Düsseldorfer Flughafen ist 2008 zum vierten Mal in Folge gewachsen. Derzeit beträgt die Zahl der hier gemeldeten Arbeitsplätze 17.636, nach 16.556 in 2007, 15.864 in 2006 und 14.976 in 2005. Bei der durch das Institut für Handelsforschung (IfH, Köln) durchgeführten Erhebung wurden alle Unternehmen befragt, die nach Kenntnis der Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG) Mitarbeiter auf dem Flughafen beschäftigen. Dazu zählen die direkt am Airport ansässigen Unternehmen und Behörden ebenso wie Firmen, die Mitarbeiter regelmäßig über einen längeren Zeitraum von außerhalb schicken. Damit unterhalten 563 Unternehmen und Behörden insgesamt 17.636 Arbeitsplätze am Flughafen Düsseldorf.

Größter Arbeitgeber sind die Airlines

Ein Blick auf die Zahlen: Von den gemeldeten 17.636 Arbeitsplätzen entfallen 15.368 auf 229 Unternehmen mit Sitz direkt am Airport. Weitere 334 Unternehmen schicken insgesamt 2.268 Mitarbeiter von außerhalb. Die größten Arbeitgeber vor Ort sind die Luftverkehrsgesellschaften mit 6.049 Mitarbeitern, gefolgt von den Handlungsgesellschaften mit 1.812. Auf die am Airport ansässigen Behörden – Zoll, Bundespolizei, Polizei, Luftaufsicht – entfallen 112 Arbeitsplätze. Hier wird der Rückgang um 99 Arbeitsplätze im Vergleich zum Vorjahr mit Auslagerungen und der Übertragung von Bundesaufgaben auf private Dienstleister begründet. Dementsprechend legte der Bereich „Wach- und Sicherheitsdienste“ um 136 auf derzeit 1.084 Arbeitsplätze zu. An sechster Stelle steht die Flughafen Düsseldorf GmbH mit 1.010 Mitarbeitern (ohne Tochterunternehmen).

Dass der Flughafen ein zum Teil sehr heterogener Arbeitsplatz ist, zeigt der dritte Platz: Hier sind unter der Rubrik „Sonstige“ insgesamt 1.635 Arbeitsplätze zusammengefasst, die nicht eindeutig einer Branche zugewiesen werden können. Darunter beispielsweise die DLG Personal Service GmbH, an der die FDG mit 49 Prozent beteiligt ist. Obwohl die DLG insbesondere die Handlungsgesellschaften in Spitzenzeiten mit Personal unterstützt, läuft sie als Personalberatungsgesellschaft unter „Sonstige“ und nicht etwa unter „Handlungsgesellschaften“. Ebenfalls zur Rubrik „Sonstige“ gehören die Bereiche Parkraumbewirtschaftung, Sanitär- und/oder Elektroninstallation, Überwachungs- und Wartungsdienstleister, Marktforschungsunternehmen sowie zahlreiche kleine Spezialunternehmen.

Auf einen Blick:

➔ **Größter Arbeitsplatz in Düsseldorf**

➔ **Arbeitsplatz-Zuwachs dank
erweiterter Genehmigung**

➔ **NRW-Verkehrspolitik muss
auch in Zukunft bedarfsgerechtes
Wachstum ermöglichen**

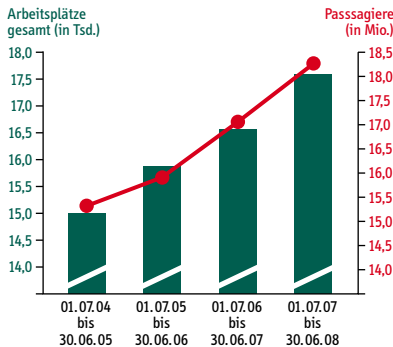
➔ **Mehr Bewegungen
= mehr Arbeitsplätze**

➔ **Mehr Passagiere
= mehr Arbeitsplätze**

➔ **Vorteil für Wirtschaft und
Arbeitsmarktlage in NRW**



Arbeitsplatzentwicklung in Bezug zur Entwicklung der Passagierzahlen



E-Recruiting: Die neue Online-Jobbörse des Flughafens

Bis zu 7.000 Personen bewerben sich jährlich bei der Flughafen Düsseldorf GmbH, zunehmend per E-Mail. Der Airport hat deshalb Anfang September sein Online-Bewerberportal, das bis dato lediglich freie Stellen und Ausbildungsplätze auflistete, um die Möglichkeit erweitert, hier auch Bewerbungen einzureichen.

Die Links:

www.dus-int.de/dus/jobs/
(für Stellenausschreibungen) und
www.dus-int.de/dus/ausbildung_intern/
(für ausgeschriebene Ausbildungsplätze).

Arbeitsplätze am Flughafen

Luftverkehrsgesellschaften:	6.049
Handlingsgesellschaften:	1.812
Behörden:	1.112
Wach- und Sicherheitsdienste:	1.084
Flughafen Düsseldorf GmbH:	1.010
Hotel/Gastronomie:	970
Baugewerbe:	710
Catering:	642
Spedition/Luftfracht:	623
Einzelhandel:	556
Sonstige:	1.635

In dieser Grafik werden nur die elf größten Posten dargestellt. Unter „Sonstige“ sind die Bereiche Personalberatung, Parkraumbewirtschaftung, Sanitär- und Elektroninstallation, Überwachung/Wartung und Marktforschung zusammengefasst.

Ein Sonderfall ist die Airport City: Hier waren im Erfassungszeitraum acht Unternehmen mit insgesamt 207 Beschäftigten tätig. Da diese Arbeitsplätze jedoch nicht zu den unmittelbar „flughafeninduzierten“ Arbeitsplätzen zählen, wurden sie zwar erfasst, flossen aber nicht in die Arbeitsmarktstatistik des Flughafens ein. Anders sieht es beim neuen Maritim Hotel aus. Weil die Wahl des Standortes des Hotels mit der unmittelbaren Anbindung an den Flughafen begründet wird, sind die hier entstandenen rund 300 Arbeitsplätze dem Flugbetrieb zuzurechnen.

Bedarf an Fachpersonal

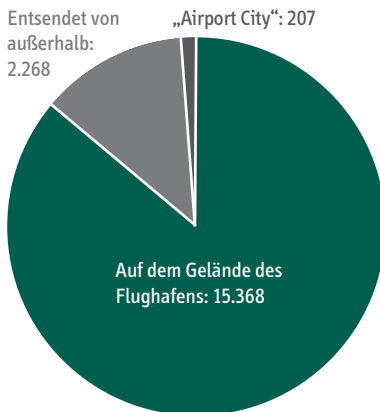
Die Auswirkungen der Betriebserweiterung auf den Arbeitsplatzbedarf am Airport lässt sich gut am Beispiel der beiden Platzhirsche festmachen: Für die Air Berlin-Gruppe, in DUS die größte Airline, ist Düsseldorf International der wichtigste deutsche Flughafen. Den Airport nutzt das Unternehmen als Drehkreuz und baut Düsseldorf International zum wichtigsten Wartungsstandort aus. Das Unternehmen beschäftigt hier zurzeit rund 2.700 Mitarbeiter plus 30 Auszubildende, von denen sich die meisten zu Flugzeugmechanikern ausbilden lassen. Durch den Bau der neuen Wartungshalle unmittelbar neben der alten LTU-Halle und die hier geplanten Inspektionen ist insbesondere der Bedarf an Technikern gestiegen. So hat Air Berlin in diesem Jahr 40 neue Wartungstechniker eingestellt und will im kommenden Jahr weitere einstellen.

Ähnlich die Entwicklung beim Personalbestand der Lufthansa: Die Airline, die in Düsseldorf derzeit ihr drittes Drehkreuz nach Frankfurt und München aufbaut, hat allein im Zeitraum Januar bis August dieses Jahres 12,5 Prozent mehr Passagiere befördert und bietet zur Zeit über 60 Non Stop-Ziele ab Düsseldorf an. Zur Bedienung der gestiegenen Nachfrage hat die zweitgrößte Airline Europas seit der Ausweitung der Betriebsgenehmigung sechs neue Flugzeuge in Düsseldorf stationiert, darunter drei Großraum-Jets vom Typ Airbus A 340-300. Dadurch sind rund 500 neue Arbeitsplätze entstanden. Zur Verdeutlichung: Jeder einzelne eingesetzte Airbus A 340 schafft unterm Strich etwa 150 Jobs – Cockpit- und Kabinenpersonal, Stationsmitarbeiter und Wartungstechniker. Derzeit beschäftigt der Kranich mehr als 2.000 Personen in DUS.

Diese Entwicklung der Arbeitsplatzsituation am Düsseldorfer Airport zeigt, dass die Kapazitätsausweitung im Rahmen der Ende 2005 ergangenen neuen Betriebsgenehmigung auch in arbeitsmarktpolitischer Sicht deutliche Effekte hatte. Wie erwartet, hat die Zunahme des Luftverkehrs im Gefolge der Betriebserweiterung für einen entsprechenden und kontinuierlich wachsenden Bedarf an Arbeitsplätzen gesorgt: Seit der ersten, für das Jahr 2005 durchgeführten Erhebung ist die Zahl der Arbeitsplätze am Düsseldorfer Flughafen um 2.660 bzw. 17,8 Prozent gestiegen.



Zuordnung der Arbeitsplätze absolut



Der Airport-Konzern: Sechs Unternehmen mit über 2.000 Kollegen

Faktisch ist die Flughafen-Betreiber-gesellschaft ein Konzern, der aus einer Dachgesellschaft – der Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG) – und fünf Tochterunternehmen besteht. Insgesamt hat der Konzern 2.369 Mitarbeiter (Stand Nov. 08), die auf folgende Bereiche verteilt sind:

1. Flughafen Düsseldorf GmbH (50 % Stadt Düsseldorf, 50 % Airport Partners GmbH*) 1.082 Mitarbeiter
2. Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH (100 % FDG) 911 Mitarbeiter
3. Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH (100 % FDG) 5 Mitarbeiter
4. Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH (100 % FDG) 164 Mitarbeiter
5. Flughafen Düsseldorf Security GmbH (100 % FDG) 162 Mitarbeiter
6. Flughafen Gesellschaft Mönchengladbach GmbH (70,03 % FDG, 29,964 % Niederrheinische Versorgung und Verkehr NVV, 0,0006 % Stadt Willich) 45 Mitarbeiter

Nicht in dieser Aufstellung enthalten sind die DLG Personal Service GmbH und die SITA Airport GmbH. An diesen beiden Unternehmen hält der Flughafen eine Minderheitsbeteiligung.

* an der Firma Airport Partners GmbH sind zu 40 % die Hochtief AirPort GmbH, zu 20 % die Hochtief AirPort Capital KGaA und zu 40 % die Aer Rianta International cpt beteiligt

Jobmaschine Airport Düsseldorf

Wie immer man persönlich zum Slogan „Jobmaschine Airport“ steht – für Düsseldorf International stimmt die Aussage. 1.080 neue Arbeitsplätze innerhalb eines Jahres sprechen für sich. „Natürlich“, so Prof. Dr. Edmund Krieger, Leiter der Abteilung „Marketing & Strategie“ am Düsseldorfer Flughafen, „muss man die Zahlen in ihrem Zusammenhang sehen und dabei die Faktoren berücksichtigen, die Einfluss auf die Arbeitsmarktsituation am Flughafen haben. Projekte wie im letzten Jahr der Bau des neuen Maritim-Hotels beispielsweise, das wir aus guten Grund zu den flughafenbezogenen Bereichen rechnen, die Sanierung von Rollbahn Mike oder der Bau der neuen Flugzeug-Halle 7 führen zu der hohen Anzahl von Arbeitsplätzen im Bereich ‚Baugewerbe‘. Nach Abschluss dieser Projekte fallen diese Plätze zwar wieder weg, stattdessen entstehen jedoch durch die fertig gestellten Bauprojekte häufig neue, dauerhafte Arbeitsplätze. Ein gutes Beispiel hierfür ist wiederum das Maritim-Hotel, wo nach Abschluss der Bautätigkeiten eine Vielzahl von zusätzlichen Arbeitsplätzen im Bereich Gastronomie entstand.“

Indirekte Auswirkungen nicht mitgerechnet

Einen Aspekt hat die aktuelle Arbeitsstättenenerhebung allerdings nicht untersucht: die indirekten Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt in der weiteren Flughafen-Umgebung. Nationalen und internationalen Untersuchungen zufolge gilt für Flughafen-Arbeitsplätze nach wie vor ein Multiplikationsfaktor von 1 zu 2. In anderen Worten: Ein Arbeitsplatz direkt am Flughafen zieht zwei weitere in der Umgebung nach sich. Dementsprechend generieren die rund 17.600 Arbeitsplätze am Düsseldorfer Flughafen weitere rund 35.200 Arbeitsplätze, von denen etwa zwei Drittel in der näheren und weiteren Umgebung des Flughafens entstehen.

Und noch eine Rechnung, die die Arbeitsstättenenerhebung in Düsseldorf bestätigt: Pro eine Million Verkehrseinheiten (ein Passagier oder 100 Kilogramm Gepäck/Ladung) entstehen laut ACI (Airport Council International) und ADV (Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen) direkt am Flughafen knapp 1.000 Arbeitsplätze. Bei 17,8 Millionen Passagieren im vergangenen Jahr folgen daraus die über 17.500 Arbeitsplätze am Airport. Und schließlich: Im vergangenen Jahr hat das Unternehmen Produkte und Dienstleistungen im Wert von weit über 205 Millionen Euro eingekauft, mehr als die Hälfte davon in Kommunen aus der Nachbarschaft des Flughafens. Auch dies sorgt für weitere Beschäftigungseffekte in der Region.

← zurück zur Startseite

Letzte Klagen abgewiesen

➔ Klageverfahren gegen aktuelle Betriebsgenehmigung des Flughafens vor OVG beendet

Die noch verbliebenen zwei der ursprünglich elf Klagen, die gegen die so genannte Anschlussgenehmigung vom 09.11.2005 erhoben worden waren, hat das Oberverwaltungsgericht (OVG) Nordrhein-Westfalen in Münster mit Urteil vom 27. August 2008 ebenfalls abgewiesen, die Revision wurde nicht zugelassen.

Zur Erinnerung: Bereits im Mai 2007 hatte das OVG die neun zuvor verhandelten Klagen zurückgewiesen. Die acht bei Bundesverwaltungsgericht in Leipzig erhobenen Beschwerden gegen die Nichtzulassung der Revision – lediglich eine Gebietskörperschaft hatte das OVG-Urteil akzeptiert – waren erfolglos geblieben. Das Urteil des Oberverwaltungsgerichts von Mai 2007 ist damit rechtskräftig.

Das OVG Münster hat mit diesem Urteil erneut bestätigt, dass nach der Betriebsgenehmigung vom 9. November 2005 insgesamt 131.000 Starts und Landungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres durchgeführt werden dürfen. Weder die in der Genehmigung enthaltenen Stundeneckwerte für den Linien- und Charterverkehr – 40 Slots in Zeiten der Einbahnkapazität, 45 Slots in Zeiten der Zweibahnkapazität – noch die Öffnungsklausel, wonach die Stundeneckwerte von 40 auf bis zu 45 Slots in Stunden des Einbahnverkehrs bei entsprechendem gutachterlichen Nachweis erhöht werden können, sind zu beanstanden.

Bei der Verhandlung hatte das Gericht nochmals die Grundlagen für die Abschätzung des zukünftigen Verkehrs und den daraus zu erwartenden Lärm speziell in der Zeit nach 22:00 Uhr aufgegriffen. Zudem befasste sich das Gericht ausführlich mit Fragen der Kapazität des Bahnsystems des Düsseldorfer Flughafens und ging den Unterschieden zwischen angeblichen Messergebnissen einerseits und den gutachterlichen Lärmberechnungen andererseits nach. Aber auch das weitere umfangreiche Material der Kläger zur Untermauerung ihrer Position führte nach Überzeugung des Gerichtes zu keiner anderen Bewertung als in dem rechtskräftigen Urteil vom 16. Mai 2008. Vielmehr sei vieles an den maßgeblichen rechtlichen Kriterien, wie das Gericht sie sehe, vorbei gegangen. Das Gericht hat unter Anerkennung der Bedeutung des Flughafens Düsseldorf die Änderung der bisherigen Betriebsgenehmigung aus dem Jahr 2000 als gerechtfertigt angesehen, um den Flughafen nicht von der allgemeinen Entwicklung des Luftverkehrs zu lösen und die Nachfrage der Luftverkehrsgesellschaften nach weiteren Slots bedienen zu können.

Gegen das Urteil des OVG haben beide unterlegene Parteien inzwischen Nichtzulassungsbeschwerden eingelegt, über die das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig zu entscheiden hat.

← zurück zur Startseite

Genehmigungschronologie 2008 in Stichworten

November 2005

Das NRW-Verkehrsministerium erteilt die so genannte Anschlussgenehmigung.

Juni 2006

Das OVG in Münster bestätigt grundsätzlich den Sofortvollzug der Betriebsgenehmigung.

Mai 2007

Das OVG Münster bestätigt die Rechtmäßigkeit der aktuellen Betriebsgenehmigung des Flughafens in vollem Umfang, eine Revision wird nicht zugelassen. Darüber hinaus hält das Gericht 33 Landungen in der ersten Nachtstunde (22:00 bis 23:00 Uhr) über das gesamte Jahr für rechters. Bislang waren in dieser Stunde 25 Bewegungen (Sommerflugplan) bzw. 15 Bewegungen (Winterflugplan) zulässig.

März 2008

Das NRW-Verkehrsministerium erlaubt den Probetrieb, der empirisch belegen soll, ob die Kapazität der südlichen Hauptstart- und -landebahn auch im Einbahnbetrieb bei 45 Flugbewegungen in der Stunde liegt.

Juni 2008

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig weist die Beschwerden gegen die Nichtzulassung der Revision zurück, das OVG-Urteil vom 16. Mai 2007 ist rechtskräftig.

27. August 2008

Das OVG in Münster weist zwei Klagen gegen die aktuelle Betriebsgenehmigung des Flughafens ab. Weitere Klagen gegen die aktuelle Betriebsgenehmigung des Düsseldorfer Flughafens sind nicht anhängig.

Nachtflüge in Düsseldorf

➔ Rückgang der nächtlichen Verspätungen

Düsseldorf International ist der erste deutsche Flughafen, für den aufgrund seiner stadtnahen Lage Beschränkungen für den nächtlichen Flugbetrieb erlassen wurden. Die ersten Beschränkungen stammen aus dem Jahr 1959 und wurden seitdem im Sinne der Anwohner permanent verschärft. Die letzte Änderung der Nachtflugregeln erfolgte zum 1. November 2007 durch das NRW-Verkehrsministerium. Seither gelten für Propellerflugzeuge mit einem maximalen Startgewicht über neun Tonnen die gleichen Beschränkungen wie für Strahlflugzeuge. Die Beschränkungen orientieren sich neben der Antriebsart an den international verbindlichen Lärmkategorien der ICAO (International Civil Aviation Organisation) und der Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr mit Strahlflugzeugen modernster Technologie.

Ausnahmen von den Verkehrsbeschränkungen kann allein die Luftaufsicht der Bezirksregierung Düsseldorf erteilen; die Airlines müssen dabei für jede einzelne Flugbewegung innerhalb der Sperrzeiten eine Ausnahmegenehmigung beantragen und diese auch begründen. Die Gründe für eine Ausnahme sind vielfältig. Das Spektrum reicht von Luftraumüberlastungen, Koordinationsproblemen der Flugsicherung, Streiks, Abfertigungsproblemen am Startflughafen bis hin zu technischen Problemen. Lehnt die Luftaufsicht den Antrag auf Ausnahmegenehmigung ab, muss der Flug auf einen anderen Flughafen ausweichen, im Falle Düsseldorfs häufig zum Flughafen Köln/Bonn.

Die Zahlen für die Monate Januar bis Oktober 2008 belegen eine Abnahme der verspäteten Nachtflugbewegungen sowohl für Starts als auch für Landungen. So verringerte sich die Zahl der Nachtlandungen von Strahlflugzeugen nach 23 Uhr um 7,7 Prozent, die Zahl der Nachtstarts nach 22 Uhr mit Ausnahmegenehmigung der Bezirksregierung um 7,3 Prozent. Aufgrund der verschärften Nachtflugbeschränkungen seit November letzten Jahres hat sich die Zahl der Nachtlandungen von Propellerflugzeugen nach 22 Uhr um 28,5 Prozent und die Zahl der Nachtstarts von Propellerflugzeugen um 82,9 Prozent reduziert. Trotz aller ergriffener Maßnahmen der Airlines, ihren Flugplan pünktlich einzuhalten, hat es auch in diesem Jahr wieder eine Reihe von Sondersituationen gegeben, die zu unvermeidbaren Verspätungen geführt haben: Streiks bei der Lufthansa und ihren Töchtern, krankheitsbedingte Ausfälle bei der Flugsicherung am zweiten Septemberwochenende und – natürlich – das Wetter. Gerade Letzteres wirft die Zeitpläne der Airlines immer wieder um: Schlechtwetterzonen zwingen die Piloten zu teilweise großen Umwegen oder Gewitter führen bei der Abfertigung zu zeitlichen Verzögerungen.

Es sei an dieser Stelle noch einmal darauf hingewiesen, dass der Luftverkehr ein komplexes System von zahlreichen wechselseitigen Faktoren ist, in dem das Auftreten von Verspätungen leider nicht gänzlich ausgeschlossen werden kann.

Nachtlandungen von Strahlflugzeugen gesamt zwischen 23:00 und 06:00 Uhr

Monat	2007		2008
Januar	107	↘	57
Februar	91	↘	62
März	102	↘	84
April	107	↘	86
Mai	178	↗	187
Juni	267	↘	244
Juli	191	↗	204
August	158	↗	165
September	185	↗	216
Oktober	176	↘	137
Gesamt	1.562	↘	1.442

- 7,7%

Nachtlandungen von Strahlflugzeugen zwischen 00:00 und 06:00 Uhr (Januar bis Oktober)

Uhrzeit	2007		2008
23:00 – 00:00	1.409	↘	1.322
00:00 – 05:00	111	↘	88
05:00 – 06:00	42	↘	32
Gesamt	1.562	↘	1.442

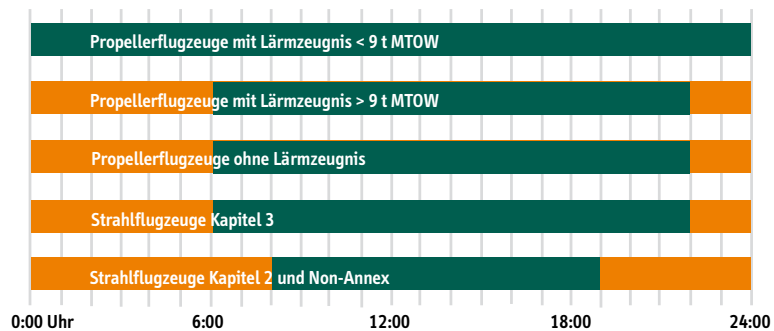
- 7,7%



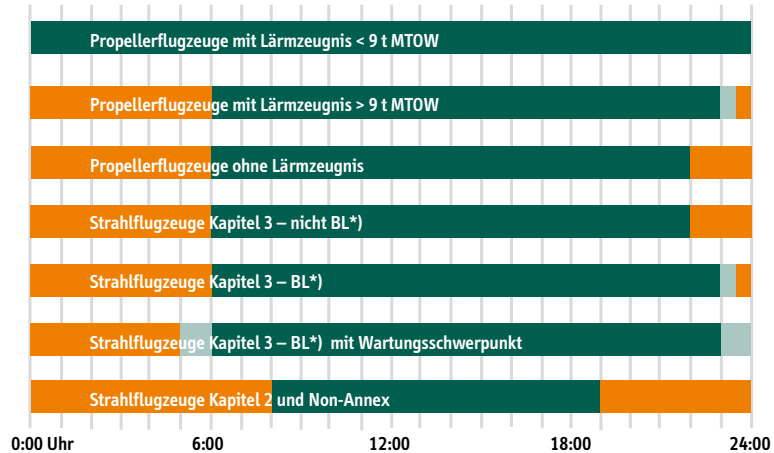
Alleine durch Wetterabhängigkeit, Safety-Probleme am Startflughafen, plötzlich auftretende Abfertigungsprobleme oder technische Probleme am Flugzeug können im Laufe eines Tages erhebliche Verspätungen entstehen. Diesen Gegebenheiten eines international vernetzten Luftverkehrs tragen die Regelungen zu den Nachtflugbeschränkungen am Düsseldorfer Flughafen Rechnung, indem sie verspätete Landungen ohne weitere Angabe von Gründen, differenziert nach Airlines mit Wartungsschwerpunkt am Flughafen Düsseldorf und anderen Airlines, bis 00:00 Uhr bzw. 23:30 Uhr zulassen.

Die Betriebszeiten des Düsseldorfer Flughafens

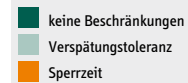
Starts



Landungen



*) Bonusliste (BL): eine vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen herausgegebene Liste mit besonders lärmarmem Fluggerät.



Auch der Airport versucht im Rahmen seiner Möglichkeiten Verspätungen und damit auch nächtlichen bzw. spätabendlichen Fluglärm abzubauen. Das geschieht in Abstimmung mit den Airlines, etwa indem Betriebsabläufe sowohl beim Flughafen als auch bei den Airlines auf Verbesserungspotenziale geprüft, zusätzliche Mitarbeiter eingestellt oder die Check in-Zeiten angepasst werden. Parallel dazu führt Düsseldorf International zahlreiche Maßnahmen durch, um die Abläufe auf dem Vorfeld zu beschleunigen bzw. um Verzögerungen, die zu Verspätungen und damit zu nächtlichem Fluglärm führen können, zu vermeiden. Insbesondere zählen dazu die Optimierung der Rollwege und der Vorfeldflächen.

Emissionshandel: Wettbewerbsnachteile für den europäischen Luftverkehr

→ Die EU will beim Klimaschutz auch die Airlines in die Pflicht nehmen. Die befürchten höhere Kosten, weniger Umschlag – und weniger CO₂-Reduktionen als erhofft.

Wachstumsmarkt Luftverkehr

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden 2007 auf den deutschen Flughäfen rund 163,5 Mio. Passagiere gezählt – ein Zuwachs zum Vorjahr um 6,2 Prozent oder knapp zehn Mio. Passagiere. Für das Jahr 2008 rechnet die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) mit insgesamt rund 190 Millionen Passagieren allein in Deutschland, etwa 55 Millionen davon entfallen auf die so genannten Low Cost Carrier (LCC).

Die Forderungen der Branche auf einen Blick:

- Chancengleichheit für deutsche und europäische Luftfahrtunternehmen im weltweiten Wettbewerb
- Langfristig verlässliche Rahmenbedingungen und Planungssicherheit
- Beibehaltung der derzeitigen Emissionsobergrenze
- Beibehaltung der derzeitigen Auktionierungsrate
- Weitere Verschärfungen von Umweltauflagen erst nach Auswertung der Erfahrungen aus dem Emissionshandel im EU-Luftverkehr
- Europaweite Umsetzung des Single European Sky-Projekts
- Keine Benachteiligung der europäischen Luftfahrtindustrie bei Ausnahmen für nicht-europäische Airlines aufgrund juristischer Auseinandersetzungen

Nur rund drei Prozent des weltweiten Kohlendioxid-Ausstoßes entfallen derzeit auf den Luftverkehr. Dennoch haben seine enormen Zuwächse trotz sinkenden Kerosin-Verbrauchs pro Passagier-Kilometer dazu geführt, dass der Ausstoß von Treibhausgasen von 1990 bis 2002 um 67 Prozent gestiegen ist. Durch die Verpflichtung zur Teilnahme am Emissionshandel will die EU nun auch die in Europa tätigen Luftfahrtunternehmen dazu zwingen, ihre CO₂-Emissionen zu verringern.

EU-Kommission und EU-Parlament haben sich Anfang September 2008 auf ein Maßnahmenpaket geeinigt:

- Ab 2012 werden alle Flüge von und nach Europa in den Emissionshandel mit einbezogen.
- Im gleichen Jahr werden die CO₂-Emissionen auf 97 Prozent der durchschnittlichen Emissionsmenge des Zeitraums 2004 bis 2006 begrenzt.
- Im Zeitraum 2013 bis 2020 soll der Ausstoß abermals begrenzt werden, dann auf 95 Prozent der Emissionsmenge im genannten Vergleichszeitraum.
- Von den dafür zugewiesenen Emissionsrechten sollen die Airlines 15 Prozent ersteigern (Auktionierungsrate).
- Die 15-prozentige Auktionierungsrate und die Emissions-Obergrenze werden spätestens 2014 auf Machbarkeit und Wirkung überprüft.
- Der Handel mit Emissionszertifikaten bezieht sich allein auf CO₂-Emissionen.
- Die Fluggesellschaften können aus anderen Sektoren Emissionsrechte zukaufen oder sich für Klimaschutzprojekte in Drittländern Emissionszertifikate anrechnen lassen (Clean Development Mechanism).
- Es werden nur Direktflüge in den Emissionshandel einbezogen.

Für das EU-Parlament ist das vorgenannte Maßnahmenpaket nur ein Kompromiss: Ursprünglich sollten die europäischen Luftverkehrsunternehmen bereits ab 2011 am Emissionshandel teilnehmen und sogar 25 Prozent ihrer Zertifikate zu ersteigern. Gleichzeitig gerät die Befreiung des Luftverkehrs von der Treibstoffsteuer gerade im EU-Parlament zunehmend in die Kritik.

Trotzdem birgt dieses Maßnahmenpaket und sein Zeitrahmen eine große Gefahr für die Luftverkehrswirtschaft: Der Emissionshandel verschlechtert die Position der europäischen Luftfahrtunternehmen im internationalen bzw. transkontinentalen Wettbewerb, er treibt die Betriebskosten in die Höhe, verteuert die eigenen Produkte und zieht einen großen Teil des Marktes in Länder ohne Reduktionsverpflichtungen. Zudem besteht die Gefahr, dass die mit dem Emissionshandel verknüpften Erwartungen, dadurch die Abgasemissionen (im Luftverkehr) zu senken, zu einem großen Teil ins Leere laufen.

Carbon Leakage I: Die Folgen des Emissionshandels

Der Begriff „Carbon Leakage“ bezeichnet wirtschaftliche Negativfolgen des Emissionshandels. Wenn etwa ein Unternehmen seinen Standort und/oder seine Tätigkeiten in ein Land ohne Reduktionsverpflichtungen verlagert und dem Ursprungsland dadurch Steuern, Arbeitsplätze etc. verloren gehen, spricht man von Carbon Leakage.

Auswirkungen des Carbon Leakage können z. B. sein:

- Verteuerungen von Produkten und Dienstleistungen die auf den (vorgeschriebenen) Kauf von Zertifikaten zurückzuführen sind,
- mangelnder Spielraum durch Preisanpassungen,
- stärkere Konkurrenz aus Ländern ohne Reduktionsverpflichtungen,
- Nachteile durch hohe Transportkosten bzw. die geografische Ausdehnung des Marktes

Carbon Leakage II: Folgen für Klima und Luftverkehr

Mehr Kerosinverbrauch, mehr CO₂-Emission: Richtet eine Airline für einen ansonsten direkt durchgeführten Flug nun einen Zwischenstopp an einem Flughafen außerhalb der EU ein, um für die kürzere Teilstrecke entsprechend weniger Emissionsrechte kaufen zu müssen, ist das Berechnungen der Lufthansa zufolge unter Umständen kontraproduktiv. Beispiel: ein Flug von Frankfurt nach Hongkong (kalkuliert mit einem Airbus A 340-600 mit einem Sitzladefaktor von 88 Prozent). Auf dem 9.200 Kilometer langen Direktflug werden 251 Tonnen CO₂ verursacht, auf dem 10.800 Kilometer langen Flug mit Zwischenstopp beispielsweise in Dubai werden 296 Tonnen CO₂ verursacht. Der Zwischenstopp in Dubai macht den gesamten Flug für die Airline zwar billiger, belastet die Umwelt aber mit 18 Prozent mehr CO₂-Emissionen.

Quelle: Die deutsche Luftverkehrs- und Tourismuswirtschaft

Planungssicherheit ist unverzichtbar

Grundsätzlich benötigen die deutschen bzw. europäischen Luftverkehrsgesellschaften – und im Gefolge auch die europäischen Flughäfen – langfristig verlässliche Rahmenbedingungen und damit Planungssicherheit. Die Airlines stehen in einem harten, internationalen Wettbewerb und leisten jetzt schon durch modernste Flotten und permanent optimierte Betriebsprozesse einen wesentlichen Beitrag zu einem verringerten Kraftstoffverbrauch und so auch zu weniger Abgasemissionen. Damit sind bereits zwei wesentliche Unsicherheitsfaktoren für die Airlines skizziert: die Entwicklung des Ölpreises – derzeit liegt Treibstoffkostenanteil an den Gesamtkosten der Airlines bei rund 30 Prozent – und sowie die Bankenkrise, die sich von einer Immobilienkrise zu einer Finanzierungskrise ausgewachsen hat. Eine der Folgen: Gelder für den Kauf bzw. die Entwicklung neuer, verbrauchs- und lärmärmer Flugzeugmuster fehlen.

Die notwendige Planungssicherheit darf nicht durch Debatten um weitere Verschärfungen von Umweltauflagen gefährdet werden. Das gilt insbesondere für die im EU-Parlament immer wieder diskutierte Anhebung der Auktionierungsraten. Vor einer Verschärfung der Auktionierungsrate müssen entsprechende Erfahrungen aus dem Einbezug des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel abgewartet und dessen Effekte analysiert werden. Denn je höher die Auktionierungsrate, umso größer die so genannten Carbon Leakage-Risiken: Das europäische Emissionshandelssystem birgt die Gefahr, dass Luftverkehr von europäischen Hubs abgezogen und auf nahe, aber außerhalb Europas gelegene Drehkreuzflughäfen verlagert wird. Das schwächt nicht nur die europäische Luftverkehrs- und Tourismusindustrie, es führt auch dazu, dass – global wirksame – Emissionen lediglich ins Ausland verlagert, aber nicht bzw. nicht im angestrebten Ausmaß verringert werden. Der erwartete positive Klimaeffekt bleibt aus und kehrt sich vielfach sogar in sein Gegenteil.

Keine überflüssigen Diskussionen um schärfere Auflagen

Auch die ebenfalls diskutierte Absenkung des so genannten Caps – also die Emissionsobergrenze bezogen auf den Zeitraum 2004 bis 2006 (97 Prozent in 2012 und 95 Prozent in 2013) – würde viele Airlines vor unlösbare Probleme stellen, da es die Branche zu weiteren Investitionen in neue Flugzeugmuster, Triebwerke und die Entwicklung alternativer Treibstoffe zwingt. Bis aber diese neuen Technologien vorliegen bzw. marktreif sind, müssten die Airlines bei einer Caps-Absenkung weitere Emissionsrechte zukaufen.

Grundsätzlich, so die einhellige Branchenmeinung, kann eine an sich positive Idee zur Treibhausgas-Reduzierung wie der Emissionshandel nur funktionieren, wenn er weltweit gilt, etwa im Rahmen einer ICAO-Bestimmung. Aufgrund der teilweise sehr weit auseinander klaffenden Interessenlage der Mitgliedsländer ist eine schnelle Regelung realistischerweise jedoch nicht zu erwarten – auch wenn Länder wie etwa die USA, Japan oder Australien bereits an eigenen Emissionshandelssystemen arbeiten und zum Teil bereits eingeführt haben.



Nationaler Allokationsplan und Zuteilung von Emissionszertifikaten

Der zweite Nationale Allokationsplan (NAP II) bezieht sich auf die fünf Jahre der zweiten Emissionshandelsphase von 2008 bis 2012. Die in ihm genannten Emissionsdaten beziehen sich nur auf Kohlendioxid (CO₂) – und zwar nicht auf den gesamten CO₂-Ausstoß Deutschlands, sondern nur auf Ausstoß jener rund 1.800 Anlagen, die am Emissionshandel teilnehmen (2005 betrug der gesamte CO₂-Ausstoß Deutschlands rund 870 Millionen Tonnen CO₂, für knapp 500 Millionen Tonnen wurden Emissionszertifikate vergeben.).

Während beim ersten nationalen Allokationsplan (NAP I) alle Anlagen ihren CO₂-Ausstoß einheitlich um 2,91 Prozent senken mussten, gelten jetzt branchenbezogene Reduktionsvorgaben: Industrieanlagen, die internationalem Wettbewerb ausgesetzt sind, müssen ihren Ausstoß um 1,25 Prozent senken, gleiches gilt für Anlagen der Kraft-Wärme-Kopplung. Energiekonzerne müssen dagegen ihre CO₂-Emissionen um 15 Prozent, besonders ineffiziente Braun- und Kohlekraftwerke ab 2008 um 30 Prozent reduzieren. Kleine Anlagen mit maximal 25.000 Tonnen CO₂-Ausstoß werden dagegen von Reduktionspflichten ganz befreit.

Wie beim NAP I werden auch beim NAP II die Emissionsrechte kostenfrei zugeteilt. An der Strombörse EEX (European Energy Exchange) in Leipzig beträgt der Preis für ein Emissionszertifikat (Berechtigung zur Emission von einer Tonne CO₂) aktuell ca. 15 Euro.

Quelle: Agenda 21

→ 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.

Und schließlich: Sollten im Gefolge juristischer Auseinandersetzungen Flüge von Drittstaaten nach Europa vom Emissionshandel ausgenommen werden, muss auch dies auch für deutsche bzw. europäische Luftfahrtunternehmen gelten. Alles andere würde die hiesige Luftfahrtindustrie in nicht hinnehmbarer Weise benachteiligen.

Verwirklichung des Single European Sky

Als derzeit wirksamstes Mittel zur Reduzierung von Schadstoff-Emissionen im Luftverkehr gilt die vollständige Verwirklichung des SES-Projekts (siehe dazu auch DUS-Politikbrief 01/08 „Single European Sky – Größere Effizienz im europäischen Luftraum“). Durch die europaweite Anpassung von administrativen und (informativen-)technischen Rahmenbedingungen, die Freigabe bislang gesperrter Lufträume und die Schaffung von so genannten „Funktionalen Luftraumblöcken“ (FABs) bei gleichzeitiger Anpassung der Flughafen-Infrastrukturen ließe sich nicht nur die Verspätungsquote signifikant senken. Zudem könnten durch den Wegfall bzw. die Verringerung von Warteschleifen und allgemein kürzere Routen enorme Kerosin-Einsparungen und dementsprechende Emissionseinsparungen erzielt werden.

[← zurück zur Startseite](#)