

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der fünften Ausgabe des DUS-Politikbriefs skizzieren wir die wichtigsten Elemente des Lärmschutzprogramms des Flughafens. Dabei gehen wir auch auf die Vorwürfe ein, die wegen angeblich falscher Schutzzonen-Berechnung gegen den Flughafen erhoben werden. Lesen Sie dazu unseren Beitrag „Gemessener Lärm und errechnete Schutzzonen“.

Der sich daran anschließende Beitrag „Schutz vor Fluglärm gestern und heute“ nennt die wichtigsten Änderungen nach der Novelle des Fluglärmsgesetzes.

Der Beitrag „Ein Kosten-Eintopf, der niemandem bekommt“ befasst sich mit der Frage, ob die Airlines einen Anspruch auf die Anrechnung der Erlöse aus dem Non Aviation-Bereich auf die Landeentgelte haben. Die Airports meinen Nein. Der Beitrag umreißt die Hintergründe der Diskussion und schildert die jeweiligen Positionen.

In unserer Rubrik „Kurz berichtet“ stellen wir Ihnen die neuen Eckwerte für den Sommerflugplan 2010 vor und skizzieren die wichtigsten Statements während des Symposiums am 9. September am Düsseldorfer Flughafen zu den Entwicklungsperspektiven des Airports. Weitere Themen: easyJet in Düsseldorf, die Ergebnisse der jüngsten Arbeitsstättenenerhebung und der Bau eines Blockheizkraftwerks auf dem Flughafengelände.

Wie immer wünschen wir Ihnen eine informative Lektüre des aktuellen DUS-Politikbriefs, und wie immer laden wir Sie herzlich ein, uns Ihre Meinung mitzuteilen. Alle bisher erschienenen Ausgaben stehen unter <http://www.dus-int.de/dus/politikbrief/> zum Nachlesen bereit.

Es grüßt Sie herzlich,  
Ihr Flughafen Düsseldorf International

→ Herausgeber:

Flughafen Düsseldorf GmbH

Postfach 30 03 63

40403 Düsseldorf

Telefon: 0211-421-23366

Telefax: 0211-421-24345

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

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

Die vier Lärmschutzzonen des Düsseldorfer Flughafens auf einen Blick.



- **Tagsschutzgebiet**  
Leq3=60dB(A) tagsüber
- **Nachtschutzgebiet**  
Lmax – 8x71dB(A) (22–1 Uhr)
- **Erweitertes Nachtschutzgebiet**  
Leq3=50dB(A) nachts
- **Außenwohnbereichsentschädigungsgebiet**  
Leq3=65dB(A) tagsüber
- **Instandhaltungsgebiet**  
Leq4=75dB(A)  
Planfeststellungsbeschluss 1983

## Gemessener Lärm und errechnete Schutzzonen

### ➔ Streitthema „Fluglärm“

Es gibt in der Luftfahrt wenige Themen, die derart vom Gegensatz zwischen persönlichem Empfinden und objektiver Berechnung geprägt sind, wie der Themenkomplex „Fluglärm“. Das gilt besonders für Düsseldorf International, wo wegen der nahen Wohnbebauung einerseits und der hohen Slot-Nachfrage andererseits der Interessenkonflikt besonders deutlich wird. Im Folgenden eine Übersicht über das aktuelle Lärmschutzprogramm des Flughafens sowie eine Stellungnahme zu den Vorwürfen, die Schallschutzzonen für den Flughafen Düsseldorf seien falsch berechnet.

Mit der am 7. Juli dieses Jahres erfolgten Zurückweisung der sogenannten Revisions-Nichtzulassungsbeschwerden der Stadt Krefeld und einer Gruppe von Privatpersonen hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) in Leipzig das Urteil des nordrhein-westfälischen Oberverwaltungsgerichts vom 27. August 2008 bestätigt. Dessen Urteil ist damit rechtskräftig und somit auch die am 9. November 2005 erteilte, sogenannte Anschlussgenehmigung.

Hier noch einmal ein kurzer Überblick über die wichtigsten Inhalte der aktuellen Betriebsgenehmigung:

- ➔ Insgesamt 131.000 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres
- ➔ 45 Flugbewegungen in 56 Tagesstunden einer Woche im Zweibahnbetrieb
- ➔ 43 Flugbewegungen in 56 Tagesstunden einer Woche im Einbahnbetrieb
- ➔ Bis zu zwei Flugbewegungen der Allgemeinen Luftfahrt zusätzlich pro Stunde im Zweibahnbetrieb
- ➔ Mitbenutzungszwang für die Nordbahn in der Zeit von 21:00 bis 22:00 Uhr (unabhängig von der Zahl der koordinierten Slots) zum Abbau bzw. zur Vermeidung von Verspätungen
- ➔ Maximal 33 koordinierte Landungen in der Zeit von 22:00 bis 23:00 Uhr
- ➔ Ausdehnung der Nachtflugbeschränkungen auf Propeller-Flugzeuge mit einem maximalen Startgewicht (MTOW) ab neun Tonnen



Gleichzeitig schreibt die Genehmigung diverse Kontrollmechanismen vor, die auf eine bessere Einhaltung der koordinierten Start- und Landezeiten abzielen:

- ➔ Die sogenannten „Nichtspitzenstunden“ (in denen die Nordbahn nicht genutzt werden darf) müssen wöchentlich vorab durch die FDG festgelegt und dem NRW-Verkehrsministerium sowie der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH mitgeteilt werden.
- ➔ Jeweils am ersten Werktag einer Woche legt der Flughafen dem NRW-Verkehrsministerium einen Bericht über die erfolgten Flugbewegungen in der Vorwoche vor.
- ➔ Einrichtung zusätzlicher Kontrollen für die Slot-Nutzung.

Als Kompensation für die Fluglärmbelastung der umliegenden Wohnbebauung hat das Ministerium in den Genehmigungen verschiedene Schutzzonen rund um den Flughafen definiert, in denen der Airport die Kosten für bauliche Lärmschutzmaßnahmen übernimmt, Ausgleichszahlungen für die eingeschränkte Nutzung von Außenwohnbereichen leistet oder den Einbau von schallgedämmten Belüftungsanlagen bezahlt.

#### Die Lärmschutzzonen des Flughafens

**Tagschutzgebiet:** Lärmkontur äquivalenter Dauerschallpegel  $Leq3$  von 60 dB(A) tagsüber (6 – 22 Uhr), Berücksichtigung des Flug- UND des Bodenlärms. Anspruch besteht für Immobilien, die bis zum 4. März 1974 errichtet oder baurechtlich genehmigt wurden. Hierfür erstattet der Flughafen die Kosten für alle notwendigen baulichen Maßnahmen zur Erreichung des Schutzziels. Es wird sichergestellt, dass in den Aufenthaltsräumen ein Maximalpegel von 55 dB(A) bei geschlossenen Fenstern durchschnittlich nicht mehr als 16-mal täglich überschritten wird.

**Nachtschutzgebiet:** Maximalpegelkontur von  $L_{max} = 8 \times 71$  dB(A) in der Zeit von 22:00 bis 1:00 Uhr. Übernommen werden Aufwendungen für bauliche Lärmschutzmaßnahmen an Schlafräumen sowie für schallgedämmte Belüftungsanlagen. Schutzziel: Im Innern des Schlafraums (Kinderzimmer zählen dazu) darf bei geschlossenem Fenster zwischen 22:00 und 1:00 Uhr ein Maximalpegel von 55 dB(A) nicht öfter als durchschnittlich achtmal pro Nacht überschritten und kein höherer äquivalenter Dauerschallpegel als 35 dB(A) erreicht werden.

**Erweitertes Nachtschutzgebiet:** Lärmkontur  $Leq(3)$  von 50dB(A) nachts (22 – 6 Uhr). In diesem Gebiet übernimmt der Flughafen die Kosten für schallgedämmte Belüftungsanlagen in Schlafräumen.

Für beide Nachtschutzgebiete gilt der 9.11.2005 als Stichtag: Ansprüche können nur für Wohnimmobilien geltend gemacht werden, die bis dahin errichtet oder baurechtlich genehmigt wurden.

### Messstellen, Messschwellen

Zur Umsetzung von Paragraph 19a Luftverkehrsgesetz haben die deutschen Airports Fluglärmmessanlagen installiert, die die Norm DIN 45643 „Messen und Beurteilen von Flugzeuggeräuschen“ einhalten müssen.

1. Die **Zahl der Messstellen** richtet sich nach den individuellen Verhältnissen des jeweiligen Airports (Bahnlayout, Lage der An- und Abflugrouten, Zahl der Flugbewegungen etc.). Der Gesetzgeber macht hierzu keine Vorgaben. Die Messstellenstandorte für den Flughafen Düsseldorf werden mit der Fluglärmkommission und den betroffenen Kommunen abgestimmt.

2. Zur Unterscheidung von Fluglärm und anderen Geräuschen wird eine **Messschwelle** verwendet, oberhalb derer bei der Messung davon ausgegangen wird, dass es sich bei dem Geräusch um Fluglärm handelt. Die Norm schreibt aber auch vor, dass bei der Messung zwischen Hintergrundgeräusch und dem Fluglärmereignis ein (akustischer) Mindestabstand eingehalten werden muss. Mit der sukzessiven Einführung lärmärmerer Flugzeugtypen hat sich jedoch der Fluglärm den im städtischen Bereich üblichen Hintergrundgeräuschen angenähert. Da, wo die Pegeldifferenz zwischen Fluglärm und Hintergrundgeräuschen groß genug ist, wurde die Messschwellen abgesenkt. So liegen nun die jeweiligen Messschwellen der Lärmessanlagen je nach Hintergrundbelastung zwischen 65 und 70 dB(A). Bei niedrigeren Messschwellen kann der vorgeschriebene akustische „Mindestabstand“, der für die korrekte Erfassung des Fluglärms an der betreffenden Messstelle unabdingbar ist, in der Regel nicht eingehalten werden.

**Außenwohnbereichsentschädigungsgebiet (AWE-Zone):** Lärmkontur Leq (3) von 65 dB(A) tagsüber. Ebenfalls gemeinsame Veranschlagung von Boden- und Fluglärm. Ausgleich für eingeschränkte Nutzbarkeit von Außenwohnbereichen (Gärten, Terrassen, Balkon etc.) in Höhe von zwei Prozent des Verkehrswerts der Immobilie, ermittelt durch die Gutachterausschüsse der jeweiligen Kommune. Anspruch besteht nur für Immobilien, die bis zum 4. März 1974 baurechtlich genehmigt waren.

Weitere Angaben zum Lärmschutzprogramm des Düsseldorfer Flughafens unter <http://www.dus-int.de/dus/laerschutz/>. Unter [http://www.dus-int.de/\\_uploads/uploads/nachbar\\_flughafen/dus\\_laerschutzfolder.pdf](http://www.dus-int.de/_uploads/uploads/nachbar_flughafen/dus_laerschutzfolder.pdf) liegt eine umfassende Informationsbroschüre zum Download bereit. Das Airport Bürgerbüro bietet zudem eine individuelle und persönliche Beratung an (Kontakt: 0211 / 421 – 2 33 66).

Die Kriterien für die Festlegung der Zonen basieren auf Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung, die in Form eines lärmmedizinischen Gutachtens der Lärmmediziner Prof. Scheuch und Prof. Jansen (vom 5.10.2003) Bestandteil der Antragsunterlagen für die Betriebsgenehmigung vom 9. November 2005 waren.

### Das DLR berechnet die Fluglärmzonen

Berechnet werden die Fluglärmzonen nach dem unter anderem vom Umweltbundesamt entwickelten Regelwerk der „Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB)“ durch neutrale Gutachter, nämlich durch das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR). Dieses Verfahren ermöglicht die Berechnung von äquivalenten Dauerschallpegeln für den Tag und die Nacht sowie des Häufigkeits-Maximalpegelkriteriums in der Umgebung eines Flughafens. Die erste Fassung der AzB stammt aus dem Jahre 1975, seither wurde das Verfahren weiterentwickelt und der modernen Flugzeugtechnik angepasst, zuletzt im Zusammenhang mit dem neuen Fluglärmgesetz. Die aktuelle Fassung der AzB datiert vom 19.11.2008 (§ 4 II 1. FlugLSV).

Neben den eingesetzten Flugzeugtypen und der Anzahl der Flugbewegungen (Starts und Landungen) sind die wichtigsten Parameter für die Berechnung von Lärmschutzzonen:

1. der Verlauf der An- und Abflugrouten,
2. die Breite der Korridore, innerhalb derer die Flugzeuge auf diesen Strecken fliegen,
3. die seitliche Verteilung der Flüge im Korridor,
4. Flughöhe und Fluggeschwindigkeit,
5. Pegel-Zu- und -Abschläge, die durch die Änderungen der Treibwerksleistung während des Fluges berücksichtigt werden,
6. die Schallausbreitung in der Atmosphäre.

Bei der Berechnung der Tagschutz- und AWE-Zone werden seit 2005 Boden- und Luftverkehrslärm für Düsseldorf International gemeinsam veranschlagt: Der Bodenlärm wird zunächst ebenfalls prognostisch errechnet und anschließend zum Fluglärm addiert. Das Bodenlärmgutachten erstellte 2004 der TÜV Rheinland, der auch die Addition beider Lärmarten durchführte.

### Von der geografischen Figur zur Straßenliste

Nach der Berechnung der jeweiligen Lärmschutzzonen durch das DLR und den TÜV werden die errechneten Lärmkonturen an den Flughafen weitergeleitet. Dabei bestehen diese Lärmkonturen zunächst nur aus einer Abfolge geografischer Koordinaten, die mittels eines geografischen Informationssystems (GIS) in topografische Karten übertragen werden. Aus der Kombination mit den vorhandenen Katasterdaten lassen sich anschließend die Straßenlisten bzw. die Anspruchsberechtigten ermitteln. Wichtig für die Antragsteller: Für Tag- und Nachtschutzzonen gilt, dass Ansprüche vorliegen, sobald das Wohngebäude innerhalb der Kontur liegt bzw. von der Konturgrenze angeschnitten wird. Für die Ansprüche auf AWE ist es entscheidend, ob die Grundstücke innerhalb der Kontur liegen bzw. von der Konturgrenze berührt werden.

### Inhaltslose Manipulationsvorwürfe

Dem Flughafen wird seit der letzten Betriebsgenehmigung immer wieder Manipulation bzw. sogar – juristisch völlig abwegig – Betrug vorgeworfen, nämlich die absichtliche Falschberechnung von Lärmschutzzonen und die Manipulation von Berechnungsgrundlagen. Diese Vorwürfe weisen wir auf das Schärfste zurück! Dies ist bestenfalls Ausdruck von mangelnder Sachkenntnis! Alle scheinbaren Argumente wurden im Rahmen der Gerichtsverfahren vor dem Oberverwaltungsgericht in Münster ausführlich diskutiert und entkräftet.

Vor diesem Hintergrund werden auch die Ergebnisse der vom Flughafen selbst durchgeführten Lärmmessungen kritisiert. Die Fluglärmmessungen durch die Flughäfen erfolgen nach Paragraph 19a Luftverkehrsgesetz. Danach ist der Flughafen verpflichtet, eine Fluglärmmessanlage zu betreiben und den Fluglärm kontinuierlich zu erfassen und zu dokumentieren. Die Messungen erfolgen gemäß DIN 45643 „Messen und Beurteilen von Flugzeuggeräuschen“, Teil 2 „Fluglärmüberwachungsanlagen im Sinne von § 19a Luftverkehrsgesetz“. Derselbe Paragraph schreibt vor, dass die Ergebnisse an die Genehmigungsbehörde und die Fluglärmmesskommission weitergeleitet und regelmäßig veröffentlicht werden (<http://www.dus-int.de/dus/laermmessungen/>). Zeitliche Vorgaben für die Veröffentlichung gibt es nicht. Der Flughafen Düsseldorf veröffentlicht die Zahlen nach einer sorgfältigen und verlässlichen Auswertung regelmäßig etwa zwei Monate nach deren Erhebung.

Die Messungen sind KEINE Grundlage für die Berechnung von Lärmschutzzonen! Denn, so erklärt es zum Beispiel die NRW-Landesregierung in Beantwortung der Kleinen Anfrage des SPD-Abgeordneten Peter Weckmann (Drucksache 14/9905): „Bei den berechneten Lärmwerten handelt es sich (...) um rechnerisch ermittelte Größen als Ergebnis einer modellhaften Abbildung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs (...) unter Einbeziehung flankierender lärmrelevanter Daten.“ Sprich, die Berechnungen ermitteln die Lärmbelastung in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Prognosejahres und liefern damit die Grundlage für die Ermittlung von Lärmschutzzonen.



Die Lärmmessungen zeigen lediglich örtliche Einzelschallereignisse an. Diese Werte dienen der Dokumentation der Lärmentwicklung und sind insofern zum Beispiel wichtig für die Fortschreibung von Flugzeug-Lärmklassen und darauf abgestellte Entgeltstaffelungen.

**Vor diesem Hintergrund stellt der Flughafen klar:**

- ➔ Fluglärmmessung und Schutzzonen-Berechnung sind zwei unterschiedliche Themenbereiche.
- ➔ Die Flughäfen sind nach Paragraph 19a Luftverkehrsgesetz grundsätzlich zur Fluglärmmessung verpflichtet.
- ➔ Die Berechnung der Lärmschutzzonen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens erfolgte durch das DLR und den TÜV Rheinland.
- ➔ Das aktuelle Tagschutzgebiet und die damit verbundenen Leistungen des Düsseldorf Flughafens gehen über das vom Gesetzgeber festgelegte Maß hinaus (Siehe dazu auch unseren Beitrag „Schutz vor Fluglärm heute und gestern“).

[← zurück zur Startseite](#)

## Schutz vor Fluglärm heute und gestern

### → Das Fluglärmgesetz von 1974 und 2007:

#### Was hat sich geändert?

#### Fluglärmgesetz 1974

- Die Schutzzone 1 umfasst einen Bereich, in dem der äquivalente Dauerschallpegel 75 dB(A) oder höher ist.
- Die Schutzzone 2 umfasst einen Bereich, in dem der äquivalente Dauerschallpegel 67 dB(A) oder höher ist.
- Keine Nacht-Schutzzone.

#### Fluglärmgesetz 2007

- Die Schutzzone 1 umfasst einen Bereich, in dem der äquivalente Dauerschallpegel 65 dB(A) oder höher ist.
- Die Schutzzone 2 umfasst einen Bereich, in dem der äquivalente Dauerschallpegel 60 dB(A) oder höher ist.
- Erstmalige Festlegung einer Nachtschutzzone.

Am 1. Juni 2007 trat das novellierte „Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm“ in Kraft und löste das alte Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm von 1974 ab. Dieses war im internationalen Vergleich das erste seiner Art und beinhaltete unter anderem einen Ausgleich in Form von Kostenerstattungen für bauliche Lärmschutzmaßnahmen. Die hohen Grenzwerte des alten Gesetzes entsprachen jedoch nicht mehr den aktuellen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung, zudem reichten die Lärmschutzzonen aufgrund des Einsatzes moderner, leiserer Flugzeugtypen oft nur wenig über das Flugplatzgelände hinaus.

Das neue Fluglärmgesetz weist Lärmschutzbereiche nun schon bei niedrigeren Belastungen aus, sprich die Grenzwerte für die Schutzzone 1 und 2 wurden herabgesetzt, es gelten nun also strengere Grenzwerte. (Maßgebliche Werte für bestehende Flughäfen siehe Kasten.)

Allerdings: Das auf der aktuellen Betriebsgenehmigung für den Düsseldorfer Flughafen basierende Schallschutzprogramm des Airports geht teilweise bereits über das vom Gesetzgeber geforderte Maß hinaus. So umfasst das „Düsseldorfer Tagschutzgebiet“ einen Bereich, in dem der äquivalente Dauerschallpegel einen Wert von 60 dB(A) übersteigt. Für bestehende Flughäfen ist die Schutzzone 1 im novellierten Fluglärmgesetz durch einen Wert von 65 Dezibel definiert, bleibt also bezüglich der Erstattung von Schallschutzmaßnahmen hinter dem Tagschutzgebiet des Flughafens Düsseldorf zurück.

Eine wesentliche Neuerung ist, dass die Lärmschutzbereiche um eine Nacht-Schutzzone erweitert wurden. Hier müssen die Flughäfen betroffenen Anwohnern Schallschutzmaßnahmen für Schlafräume erstatten. Auch gilt das grundsätzliche Bauverbot für Wohnungen nun neben der Tag-Schutzzone 1 auch für die Nachtschutzzone. Da die Lärmschutzbereiche bis zum Ende des Jahres durch das Ministerium für Umwelt und Natur, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW festgesetzt werden sollen, lässt sich erst danach konkret sagen, ob zusätzliche, über das am Flughafen Düsseldorf laufende Schallschutzprogramm hinausgehende Ansprüche entstehen.

Das laufende Lärmschutzprogramm des Flughafens bleibt von den im Fluglärmgesetz getroffenen Regelungen unberührt und wird gemäß der dafür vorgesehenen Fristen weiterbetrieben

[← zurück zur Startseite](#)

## Ein Kosten-„Eintopf“, der niemandem bekommt

### → Single Till vs. Dual Till



Gastronomie, Einzelhandel, Parkraumbewirtschaftung und Immobilienwirtschaft: Der Anteil des Non Aviation-Geschäfts am gesamten Unternehmensumsatz beträgt derzeit rund 34 Prozent.

Flughäfen und Airlines mussten in den vergangenen Monaten zum Teil schmerzhafte Einbrüche der Passagierzahlen hinnehmen. Sowohl die Flughäfen als auch die Airlines versuchen seit längerer Zeit, durch Erschließung zusätzlicher Erlösquellen diese Effekte zumindest teilweise zu kompensieren. Darüber hinaus fordern die Airlines, die Bereiche Aviation und Non Aviation in einer gemeinsamen „Kasse“ zusammenzufassen. Mit gutem Grund lehnen die Airports dies strikt ab.

Im Grunde lassen sich alle geschäftlichen Aktivitäten von Flughäfen in die Bereiche „Aviation“ und „Non Aviation“ unterteilen. Dabei steht „Aviation“ für das ehemals klassische Kerngeschäft Luftfahrt, also für Betrieb, Instandhaltung und Anpassung der gesamten Flughafen-Infrastruktur wie etwa des Terminals, des Vorfelds, der Start- und Landebahnen etc. Die hier anfallenden Investitions- und Betriebskosten werden zumindest teilweise über die Kalkulation der Flughafenentgelte geltend gemacht. Diese wiederum müssen von den dafür zuständigen Ministerien der jeweiligen Bundesländer – für Düsseldorf International das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW – genehmigt werden.

Dem gegenüber steht das sogenannte Non Aviation-Geschäft im weitesten Sinne. Hierzu werden folgende Bereiche gerechnet:

- Parkraumbewirtschaftung
- Retail (Einzelhandel inkl. Duty Free-Verkauf, Gastronomie, Apotheken, Banken etc.)
- Immobilienmanagement I (Vermarktung von Geschäfts- und Gewerbeflächen im Terminal)
- Immobilienmanagement II (Vermarktung von Gewerbeflächen in der unmittelbaren Flughafen-Umgebung bzw. in den sogenannten Airport Cities)
- Werbung bzw. Vermarktung von Werbeflächen im und am Flughafen
- Allgemeine Dienstleistungen (Security-Dienste, Seminare und Schulungen)

**Für die Airports ist das Non Aviation-Geschäft in den letzten Jahren immer wichtiger geworden: Die (deutschen) Airports können ihre Infrastrukturkosten durch die Flughafenentgelte allein nicht mehr decken. Der Flughafenverband ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen) hat ausgerechnet, dass die Kostenunterdeckung der deutschen Flughäfen im Segment Aviation bei rund 200 Mio. Euro liegt.**

Fachleute gehen davon aus, dass die deutschen Airports im kommenden Jahr etwa die Hälfte ihrer Einnahmen im Non Aviation-Bereich erzielen werden. In Düsseldorf beläuft sich der Anteil des Non Aviation-Geschäfts am Gesamtumsatz des Konzerns derzeit auf rund 34 Prozent, Tendenz steigend.



### Die Düsseldorfer Flughafen-Entgelte

Die – vom NRW-Verkehrsministerium bestätigten – Flughafenentgelte des Düsseldorfer Flughafens setzen sich aus fünf Bereichen zusammen:

- 1. Lande-, Start- und Abstellentgelte.** Für Betrieb und Unterhaltung „luftseitiger“ Infrastruktureinrichtungen sowie verbundener Airport-Dienstleistungen. Infrastruktur: Start- und Landebahnen, Befeuerungsanlagen, Rollwege etc. Dienstleistungen: Flugzeugeinweisung, Winterdienste, Disposition der Abstellpositionen und Gates etc.
- 2. Positionsentgelte.** Nur für Nutzung der Fluggastbrücken an Terminalpositionen und der Bodenstromversorgung.
- 3. Passagierentgelte.** Für Vorhaltung, Betriebsbereitschaft und Dienstleistungen von Infrastruktureinrichtungen für an- und abfliegende Passagiere. Es wird unterschieden zwischen ankommenden, abfliegenden, Transit- und Transfer-Passagieren.
- 4. PRM-Entgelte.** Laut EU-Richtlinie vorgeschriebener Ausgleich für Kosten durch Betreuung von Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM= persons with reduced mobility – Personen mit eingeschränkte Mobilität). Durchgängige Servicekette in DUS.
- 5. Sicherheitsentgelte.** Laut Luftsicherheitsgesetz und EU-Richtlinie pro abfliegender Passagier. Zur Kostendeckung für Vorhaltung und Betrieb von Kontrollstellen und -personal, Trennung von Passagieren mit unterschiedlicher Sicherheitsklassifizierung und Videoüberwachung.

Das Leistungsverzeichnis der Flughafenentgelte kann im Detail nachgelesen werden unter [http://www.dus-int.de/\\_uploads/uploads/aviation/leistungsverzeichnis\\_entgeltordnung\\_012009\\_deutsch1.pdf](http://www.dus-int.de/_uploads/uploads/aviation/leistungsverzeichnis_entgeltordnung_012009_deutsch1.pdf), unter [http://www.dus-int.de/\\_uploads/uploads/aviation/Entgeltordnung/eo\\_2009\\_deutsch\\_17.02.09.pdf](http://www.dus-int.de/_uploads/uploads/aviation/Entgeltordnung/eo_2009_deutsch_17.02.09.pdf) sind die Flughafenentgelte aufgeführt.

### Single Till – Dual Till

Die Fluggesellschaften drängen darauf, den steigenden Kostendruck an verschiedenen Stellen an die Flughäfen weiterzugeben. So ist es nicht verwunderlich, dass sie sogar von den Einnahmen aus dem Non Aviation-Geschäft der Flughäfen profitieren wollen. In regelmäßigen Abständen fordern die Airlines (in der Regel über den Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften, BDF) deshalb die Einführung des sogenannten „Einkassen“- oder „Single Till“-Systems. Der Gedanke dabei: Alle Flughafen-Erlöse kommen in einen Topf, aus dem dementsprechend auch alle Investitionen und Kosten bezahlt werden. Dies, so die Vorstellung der Airlines, würde die Grundlagen der Entgelt-Berechnung ändern und zu niedrigeren Entgelten führen. Kurz: „Single Till“ bedeutet, Aviation und Non-Aviation wie ein gemeinsames Geschäftsfeld zu behandeln.

Die Argumente, die sie für das Single Till-Konzept ins Feld führen, scheinen auf den ersten Blick einleuchtend, allerdings nur auf den ersten Blick:

- ➔ Single Till, so der BDF, würde die Frage überflüssig machen, welche Kosten und Erlöse dem Bereich „Aviation“ und welche dem Bereich „Non Aviation“ zuzurechnen sind.
- ➔ Flughafen und Luftverkehrsgesellschaft „teilen“ sich den Kunden: die einen als Passagier, die anderen als Konsument (der vom Flughafen angebotenen Dienstleistungen).
- ➔ Die gemeinsame Verantwortung von Flughafen und Luftverkehrsgesellschaft für Aviation und Non-Aviation würde neue „Wachstumsressourcen erschließen“.

Düsseldorf International und die anderen in der ADV vertretenen deutschen Flughäfen haben dazu eine völlig andere Position. Sie bestehen darauf, dass die Wahlfreiheit des jeweiligen Geschäftsmodells und damit eben auch die bisherige Praxis des Zweikassen-Systems – das sogenannte Dual Till – beibehalten wird. Ihre Argumente:

Die klassischen Aviation-Felder – Flughafenbetrieb, Bodenverkehrsdienste, Passagier-, Fracht- und Gepäckhandling – sind bereits im letzten Jahrzehnt erheblich unter Kostendruck geraten und stark reguliert. Die wichtigsten Gründe dafür sind die EU-Gesetzgebung zur Liberalisierung des Luftverkehrs, vor allem aber die Marktmacht der Airlines: Die drei größten deutschen Airline-Gruppen Lufthansa, Air Berlin und TUIfly teilen rund 70 Prozent des deutschen Luftverkehrsangebots unter sich auf, allein die Lufthansa erwirtschaftet ADV-Berechnungen zufolge etwa viermal soviel Umsatz wie die 20 größten deutschen Flughäfen zusammen. Sie können daher bei den Verhandlungen über die Konditionen für Entgelte erheblichen Druck ausüben und die jeweiligen Flughäfen zu großen Preiszugeständnissen zwingen. Um diesen gewaltigen Druck auf die Preise im Aviation-Geschäft ausgleichen zu können – die ADV spricht sogar von einem Nachfrage-Oligopol –, blieb und bleibt den Flughäfen gar nichts anderes übrig, als Alternativen – eben im Non Aviation-Bereich – weiter auszubauen. Dazu die ADV: „Heute verdienen die Flughäfen nur noch in diesem Non Aviation-Bereich angemessen. Einzig die hier erwirtschafteten Gewinne ermöglichen es, der (...) Verantwortung gegenüber den Beschäftigten gerecht zu werden.“

### Das Non Aviation-Angebot in DUS

Passagiere und Besucher erwarten von einem Flughafen abwechslungsreiche Shopping- und Gastronomie-Möglichkeiten sowie ein breites Serviceangebot. Der Düsseldorfer Flughafen arbeitet stetig daran, den Standort noch attraktiver zu gestalten und setzt dabei neue Maßstäbe im Branchenmix von Gastronomie und Einzelhandel. Weitere Schwerpunkte sind die Entwicklung und Vermarktung neuer Werbeflächen und -konzepte sowie neue Dienstleistungen.

In DUS gibt es derzeit 70 Geschäfte und 40 Restaurants, Bars und Cafés, verteilt auf Flugsteigen, Ankunft- und Abflugbereich, den Ebenen der Check-in-Halle und den Airport Arkaden. Geboten wird fast alles was man (und frau) braucht: vom Anzug bis zur Zahnbürste, von Anchovis bis zur Zuckerstange. Ein Großteil der Angebote der Bereiche Einzelhandel und Duty Free ist dabei auf einer Fläche von etwa 5.200 qm (dazu Gastronomie auf ca. 3.000 qm) „luftseitig“ nur den Passagieren in den Flugsteigen zugänglich. Im öffentlichen, „landseitigen“ Bereich gibt es am Airport auf circa 3.800 qm Einzelhandel und auf ca. 4.900 qm Gastronomie.

Daneben bietet DUS ein umfassendes Serviceangebot, u.a. eine Apotheke und einen Zahnarzt. Über seine Funktion als Dienstleistungszentrum hinaus entwickelt sich der Airport zunehmend auch zu einem populären Austragungsort für die unterschiedlichsten Veranstaltungen. So finden im Terminal beispielsweise Modenschauen, Musikkonzerte, Sportveranstaltungen und Ausstellungen statt. Auch mit jahreszeitlichen Festen oder Reisemessen und seinen Besucherterrassen ist der Flughafen ein Anziehungspunkt für Besucher.

Die erzwungene Einführung des Single Till-Modells wäre eine massive Beeinträchtigung der unternehmerischen Freiheit. Der unternehmerische Anreiz ginge verloren, für das vorhandene Kundennachfragepotenzial Investitionen zu tätigen, da eben mit den Renditen aus diesen Investitionen im Non Aviation-Bereich die Flughafenentgelte subventioniert werden müssten. Die Folge einer solchen erzwungenen Quersubvention wäre auch, so die Befürchtung der ADV, dass der Anreiz zu einer dauerhaften Effizienz- und Qualitätssteigerung wegfällt. Gerade die deutschen Airports – und das gilt insbesondere für Düsseldorf International – setzen in Sachen Service und Kunden- bzw. Passagierfreundlichkeit international Maßstäbe. Wie man es nicht machen sollte, zeigen die Single Till-Flughäfen (!) in England: Nirgendwo, so die ADV, seien die Flughafenanlagen so schlecht, gehen so viele Gepäckstücke verloren und verspäten sich so viele Flüge wie dort.

Single Till, das zumindest stünde zu befürchten, würde darüber hinaus Investitionsentscheidungen hinauszögern, den Verwaltungs- und Abstimmungsaufwand vergrößern und zu Kontroversen z.B. über Sinn und Vordringlichkeit bestimmter Investitionen führen. Es würde Airports und Airlines über Gebühr aneinander binden, Einfluss auf die jeweiligen Geschäftsmodelle ausüben und allen Beteiligten Flexibilität nehmen.

Vor allem aber wird bei der Forderung nach dem Single Till-Modell offenbar nicht bedacht, dass dann auch die Flughafen-Kosten mit in diesen „Eintopf“ kämen. Denn in letzter Konsequenz bedeutet Single Till, dass auch millionenschwere Verlustbringer verrechnet und von den Airlines mit finanziert würden.

**Fazit: Die Airports sind auf die Einnahmen aus den Non Aviation-Geschäftsfeldern dringend angewiesen, nicht zuletzt, um damit die eingangs erwähnte Unterdeckung im Aviation-Bereich auszugleichen, den Ausbau ihrer Infrastrukturen (mit) zu finanzieren und Dienstleistungen aufrechtzuerhalten.**

Davon profitieren die Airlines auf unterschiedlichste Weise, etwa durch schnelle Abrollwege, bessere Passagierführungen, bedarfsbezogene Zusatzservices. Bei einer konsequenten und fairen Umsetzung des SingleTill-Modells hingegen müsste mit steigenden statt mit sinkenden Entgelten gerechnet werden.

Und schließlich ist die Position der Flughäfen in der Single Till – Dual Till-Diskussion auch auf europäischer Ebene Konsens. Anfang letzten Jahres lehnten die EU-Parlamentarier nicht nur die Einführung einer obligatorischen zentralen Regulierungsbehörde ab, sie entschieden auch, dass die Wahl zwischen Single Till, Dual Till oder einer Mischform in der Verantwortung des jeweiligen Flughafenbetreibers bzw. der Mitgliedsländer bleibt.



**Die Position von Düsseldorf International in der Single Till/Dual Till-Diskussion liegt angesichts der Faktenlage auf der Hand:**

- Keine Änderung des Geschäftsmodells, keine Beeinträchtigung des unternehmerischen Ansatzes, einen Flughafen rentabel zu betreiben.
- Keine Kompetenzrängeleien bei der Frage, wie welche Kosten, Investitionen etc. zu bewerten sind.
- Die Non Aviation-Erlöse sind unverzichtbarer Bestandteil des Finanzierungsapparats der Luftverkehrs-Infrastruktur.
- Single Till bedeutet in der Praxis Flexibilitätsverlust, längere Entscheidungswege und Qualitätsverlust.
- Keine Rosinenpickerei! Wenn schon Single Till, dann richtig, sprich, Infrastrukturinvestitionen, Zusatzservices und eben auch alle Defizitbereiche würden gemeinsam finanziert.

Wir haben nichts gegen Veränderungen, aber in diesem Fall halten wir es mit dem bekannten IT-Spruch: Never change a running System! Und schon gar nicht, wenn alle beteiligten Parteien davon profitieren.

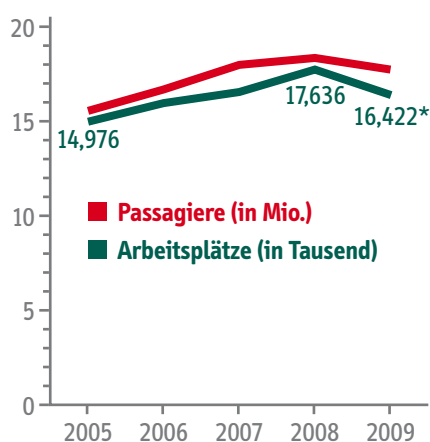
[← zurück zur Startseite](#)



## DUS weiterhin größter Arbeitsplatz der nordrhein-westfälischen Landeshauptstadt

➔ Fünfte Arbeitsstättenenerhebung am Düsseldorfer Flughafen

Die jüngste, von August bis Oktober 09 vom Institut für Handelsforschung (IfH, Universität Köln) durchgeführte Arbeitsstättenenerhebung für den Standort Flughafen Düsseldorf zeigt einen Bestand von derzeit insgesamt rund 17.500 Arbeitsplätzen. Davon entfallen 16.422 auf Arbeitsplätze direkt am Flughafen, weitere rund 1.100 sind zwischenzeitlich im Businesspark Airport City entstanden.



Die Grafik zeigt den Zusammenhang zwischen Arbeitsplatzbedarf und Passagieraufkommen. Als Faustregel gilt: 1 Mio. Passagiere entsprechen 900 bis 1.000 Arbeitsplätze.

\*zzgl. rd. 1.100 Arbeitsplätze in Airport City

Die Zahl der unmittelbar auf dem Flughafen Beschäftigten teilt sich auf in 14.652 Angehörige von 215 Unternehmen mit Sitz auf dem Flughafengelände und 1.770 Angehörige von 306 Unternehmen, die Mitarbeiter von außerhalb zum Flughafen schicken.

Der Erhebung zufolge ist der Arbeitsplatzbestand direkt am Flughafen seit Beginn der Untersuchungen erstmals unter das Vorjahresniveau (17.636) gefallen. Betroffen waren insbesondere die Bereiche „Luftverkehrsgesellschaften“ (-474), „Spedition/Luftfracht“ (-149) und „Baugewerbe“ (-306). Zuwächse hingegen gab es bei der Flughafen Düsseldorf GmbH (+ 39) und bei den Handlungsgesellschaften (+ 81), sowie bei den in Airport City ansässigen Unternehmen. Gerade hier ist ein deutliches Beschäftigungswachstum zu verzeichnen: Der Businesspark Airport City entsteht bis zum Jahr 2013 auf einem 23 Hektar großen Grundstück in unmittelbarer Nähe des Terminals. Unter anderem befindet sich hier die Hauptverwaltung des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI), das Konferenzhotel Maritim sowie das größte Porsche Zentrum NRWs. Die Firma Siemens, die derzeit ihre Hauptverwaltung in der Airport City baut, wird hier mehr als 500 Arbeitsplätze ansiedeln.

Neben der allgemeinen Konjunkturlage gibt es eine Reihe weiterer Faktoren, die zu diesem vergleichsweise moderaten Rückgang von Arbeitsplätzen geführt haben. Dazu gehören der Abschluss verschiedener Baumaßnahmen wie etwa der Bau von Halle 7, des Parkhauses 7, des Mietwagenzentrums oder die Umbauarbeiten im Terminal, die Zusammenschließung von Airlines sowie die Schwäche im internationalen Luftfrachtverkehr, der besonders von der Wirtschaftskrise betroffen ist. Düsseldorf International ist insbesondere dank seines vielseitigen Destinationsangebots besser und krisenfester aufgestellt, als andere NRW-Airports: Während die Passagierzahlen im ersten Halbjahr um sechs Prozent zurückgingen, vermeldet der Düsseldorfer Flughafen im dritten Quartal des Jahres bereits wieder leicht ansteigende Zahlen.

Generell gilt: Zwischen dem Fluggastaufkommen am Airport und der Arbeitsplatzentwicklung besteht ein unmittelbarer Zusammenhang. Fliegen mehr Personen, gibt es im Luftverkehr mehr Arbeitsplätze. Entsprechende Effekte ergeben sich demnach auch bei sinkenden Passagierzahlen. Allgemein lässt sich sagen, dass an einer Million Passagiere zwischen 900 und 1.000 Arbeitsplätze hängen.

[← zurück zur Startseite](#)

## Kurz berichtet

### ➔ Neue Eckwerte für den Sommerflugplan 2010

**Mit Beginn des Sommerflugplans am 28. März 2010 können am Düsseldorfer Flughafen im Einbahnbetrieb – also in der Hälfte der Wochenstunden – maximal 43 statt 40 Starts und Landungen pro Stunde koordiniert werden.**

Dies ist das derzeitige Ergebnis des am 19. März letzten Jahres gestarteten Probebetriebs, mit dem empirisch nachgewiesen werden sollte, dass die Kapazität der Hauptstart- und -landebahn bei bis zu 45 Bewegungen pro Stunde liegt. Wichtigstes Ergebnis der bisherigen eineinhalb-jährigen Testphase: Die 43 Bewegungen im Einbahnbetrieb sind ohne einen signifikanten Anstieg der Verspätungen möglich, die in der sogenannten Öffnungsklausel der Betriebsgenehmigung von November 2005 enthaltene Bedingung für zusätzliche Flugbewegungen ist damit erfüllt.

Unabhängig davon bleibt es bei den in der Betriebsgenehmigung vorgegebenen maximal 131.000 Flugbewegungen während der sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres. In der anderen Hälfte der Wochenstunden dürfen während des Zweibahnbetriebs bis zu 45 Bewegungen pro Stunden abgewickelt werden. Dies ist bereits umgesetzt.

[← zurück zur Startseite](#)

### ➔ Mehr Entwicklungsspielraum für DUS



Gute Aussichten für Düsseldorf International: Karl Ulrich Garnadt (Deutsche Lufthansa), Christoph Debus (Air Berlin), Klaus Laepple (Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft), Christoph Blume (Flughafen Düsseldorf International), Dr. Karl Hans Arnold (IHK Düsseldorf), Carsten Czub (Verband Deutsches Reisemanagement) und Prof. Dr. Hans-Jochen Ehmer (Internationale Fachhochschule Bad Honnef) (v.l.n.r.).

**Anfang September diskutierten rund 130 Fachleute aus Politik und Wirtschaft am Düsseldorfer Flughafen die wachsende Bedeutung von Deutschlands drittgrößtem Airport und seine Entwicklungsperspektiven als internationales Luftverkehrsdrehkreuz.**

Zu den Rednern gehörten u.a. Karl Ulrich Garnadt (Passagevorstand Deutsche Lufthansa), Christoph Debus (Vorstandsmitglied Air Berlin), Klaus Laepple (Präsident Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft), Dr. Karl Hans Arnold (Vizepräsident IHK Düsseldorf) und Christoph Blume (Sprecher der Geschäftsführung der Flughafen Düsseldorf GmbH).

2008 verzeichnete Düsseldorf International mit 18,1 Millionen Fluggästen so viele Passagiere wie nie zuvor, die Gesamtzahl der Arbeitsplätze am Flughafen lag Mitte 2008 bei über 17.600. Diese Entwicklung war nur möglich, weil sich DUS zum Drehkreuz für den internationalen Luftverkehr entwickelt hat. Derzeit starten ab Düsseldorf täglich zwölf Langstreckenflüge, die Zahl der interkontinentalen Ziele liegt im laufenden Jahr bei insgesamt 21. Um die Drehkreuzverkehre reibungslos abzuwickeln und Umsteigemöglichkeiten mit einer garantierten Umsteigezeit von nur 35 Minuten anzubieten, wurden in den vergangenen drei Jahren rund 200 Millionen Euro in die Infrastruktur des Flughafens investiert.

Christoph Blume erinnerte an die Bedeutung von DUS für den Wirtschaftsraum NRW, der dank eines bedarfsorientierten Destinationsangebots an die europäischen Ober-

zentren und die wichtigen Luftverkehrsdrehkreuze in den USA, im Nahen Osten und in Asien angebunden sei. Mit Blick auf den Umsteigeverkehr meinte Blume: „Inzwischen sind mehr als zehn Prozent der Düsseldorfer Flughafen-Passagiere Umsteiger – Tendenz steigend. Diese Drehkreuz-Verbindungen wollen wir auch in Zukunft kontinuierlich und nachhaltig weiterentwickeln.“ Blume wies ausdrücklich daraufhin, dass der Flughafen sich strikt innerhalb des Rahmens der Betriebsgenehmigung von November 2005 bewege. Alles was darüber hinausgeht, müsse mit dem Landesverkehrsminister und der Flughafen-Nachbarschaft abgestimmt werden.

Hintergrund: Rund 4.500 Niederlassungen ausländischer Unternehmen haben den Sitz im IHK-Bezirk Düsseldorf. Nach IHK-Untersuchungen beurteilen über 80 Prozent der außenwirtschaftlich orientierten Unternehmen die Nähe zum Flughafen Düsseldorf ‚wichtig‘ oder ‚sehr wichtig‘. Bei Unternehmen mit mehr als 500 Mitarbeitern steigt dieser Wert auf über 95 Prozent.

### ✈️ easyJet in DUS



Mit dem A 319 von Düsseldorf nach Basel: Seit Anfang November ist die britische No Frills-Airline easyJet auch in DUS präsent.

**Ab November bedient die britische LowCost-Airline von DUS aus zwölfmal pro Woche Basel.**

Geflogen wird mit einem Airbus A319 montags bis freitags um 8:45 und 21:20 Uhr, samstags um 13:00 Uhr und sonntags um 21:20 Uhr. Die Flugzeit beträgt knapp 1,5 Stunden.

Nach Anzahl der beförderten Passagiere ist easyJet drittgrößte LowCost-Airline der Welt (hinter Southwest Airlines und Ryanair), seit Oktober 2000 ist das Unternehmen an der Londoner Börse notiert.

Seit Mai 2004 ist easyJet in Deutschland aktiv. Stärkster deutscher easyJet-Standort ist Berlin-Schönefeld, von wo die Airline insgesamt 28 Ziele bedient und neun A319 stationiert hat. Weitere Deutschland-Standorte sind Dortmund, Köln, Hamburg und München.

easyJet gilt zwar als LowCost-Airline, fällt aber insofern etwas aus dem klassischen LowCost-Konzept, als die Airline auch große Drehkreuze bedient. Düsseldorf ist für easyJet insbesondere aufgrund seines großen Einzugsgebiets interessant.

### ✈️ Impressum:

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

Redaktion:  
Peter Nengelken, Ltg.

Redaktionelle Mitarbeit:  
Dipl. Ing. Veronika Bappert, Dipl. Kfm. Joachim  
Einsfelder, Syndikus Dr. Timo Golaschinski,  
Justitiar Andreas Klingler, Prof. Dr. Edmund  
Krieger, Dipl. Kfm. Marcus Schaff

Gestaltung: Michael Nentwig

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

### ✈️ DUS baut Blockheizkraftwerk

**Im Rahmen einer Kooperation mit den Düsseldorfer Stadtwerken wird Düsseldorf International einen Teil seines Energiebedarfs mit einem eigenen Blockheizkraftwerk (BHKW) erzeugen.**

Die Bauarbeiten begannen in diesem Herbst. Die Leistung wird bei fast zwei Megawatt liegen, somit können im Jahr rund 15.000 Megawattstunden erzeugt werden. Der Flughafen verbraucht jährlich rund 131 Millionen Kilowattstunden, etwa zehn Prozent davon werden künftig im neuen BHKW selbst produziert. Ende dieses Jahres soll das Werk planmäßig in Betrieb gehen, die Baukosten liegen etwa bei 1,9 Millionen Euro.

← zurück zur Startseite