

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
17. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME  
17/1293**

A11

**Düsseldorf  
Airport** 

Stellungnahme des Flughafens Düsseldorf  
zur Sachverständigenanhörung des Verkehrsausschusses  
des Landtags Nordrhein-Westfalens zum  
Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN DS 17/4105  
am 27. März 2019

**Flughafen Düsseldorf GmbH**

Flughafenstraße 105  
40474 Düsseldorf  
T +49 (0)211 421-0  
F +49 (0)211 421-6666  
dus.com

**Vorsitzender des Aufsichtsrates**

Dr. Rolf Pohlzig

**Geschäftsführung**

Thomas Schnalke  
(Sprecher der Geschäftsführung)

Michael Hanné

Dr. Martin Kirchner-Anzinger

**Handelsregister**

Amtsgericht Düsseldorf, HRB 28

USt-IdNr. DE 119 351 523

**Bankverbindungen**

Stadtsparkasse Düsseldorf  
BLZ 300 501 10  
Konto 58 000 019  
IBAN DE37 3005 0110 0058 0000 19  
BIC DUSSDEDD

Commerzbank AG, Düsseldorf

BLZ 300 400 00  
Konto 188 002 000  
IBAN DE02 3004 0000 0188 0020 00  
COBADEFF

Helaba Landesbank Hessen-  
Thüringen

BLZ 300 500 00  
Konto 3 158 110  
IBAN DE32 3005 0000 0003 1581 10  
BIC WELADED

## I. Vorbemerkung

Der Flughafen Düsseldorf ist als größter Flughafen Nordrhein-Westfalens ein wichtiger Dreh- und Angelpunkt einer immer mobiler werdenden Gesellschaft. Das Bedürfnis einer guten Anbindung ist nicht nur ein elementares Bedürfnis der Bürger, sondern auch wichtig für die Unternehmen der Region. So ist es sowohl für große Konzerne von erheblicher Bedeutung einen Verkehrsflughafen mit zahlreichen attraktiven Destinationen in erreichbarer Nähe zu haben, als auch für die vielfältigen mittelständischen und kleinen Unternehmen. Aber auch der Airport selbst, als eine der größten Einzelarbeitsstätten des Bundeslandes mit mehr als 20.000 Arbeitsplätzen, ist für den Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen (NRW) von wesentlicher Bedeutung. Trotz eines leichten Passagierrückgangs im Jahr 2018 im Vergleich zu 2017 (24,3 Millionen im Jahr 2018 zu 24,6 Millionen im Jahr 2017) wurde die in der ersten Jahreshälfte im Zusammenhang mit der Insolvenz der Air Berlin entstandene Delle im Flugplan auf Grund der hohen Passagiernachfrage binnen eines Jahres wieder ausgeglichen. Vor allem in den verkehrsreichen Sommermonaten operierte der Düsseldorfer Flughafen an der Grenze der zur Verfügung stehenden Slots, er war nahezu auskoordiniert. Insgesamt fanden im vergangenen Jahr 218.818 Flugbewegungen statt, zu 217 Zielen weltweit mit insgesamt 75 am Airport Düsseldorf operierenden Airlines.

Die vergangenen Jahre waren in der gesamten Luftverkehrsbranche geprägt von der Konsolidierung am Airlinemarkt. Vor allem die Insolvenz der Air Berlin, dem bis zum Sommer 2017 größten Carrier am Düsseldorfer Flughafen, hat die Marktverhältnisse verschoben und zu einem Umbruch der Luftverkehrsbranche geführt. Ein Auffangen des Wegfalls bedeutete für alle Akteure eine gewaltige Herausforderung. Aber nicht nur dieser Faktor führte zu Verspätungen und Wartezeiten, auch das Wetter, Streiks und personelle Unterkapazitäten der Fluglotsen in wichtigen Flugsicherungssektoren und weitere Einflüsse sorgten für unruhige Verhältnisse im Luftverkehr. Gemeinsam unternimmt die Branche große Anstrengungen, um den Luftverkehrsstandort Deutschland wieder zuverlässig und effizient zu gestalten. Einen wesentlichen Beitrag hierzu lieferte Anfang Oktober 2018 der auf Einladung des Verkehrsministers des Bundes, Andreas Scheuer, stattfindende Luftverkehrsgipfel in Hamburg, an dem neben den Branchenvertretern auch der nordrhein-westfälische Ministerpräsident Armin Laschet teilnahm. Als Ergebnis der Beratungen haben sich die Teilnehmer auf das Maßnahmenpaket „Fortschrittstreiber Luftfahrt: Ein Schwerpunkt der deutschen Verkehrspolitik – Zuverlässigkeit des Luftverkehrs stärken“ verständigt. Neben den Flughäfen und den Fluggesellschaften, wurden auch die Flugsicherungsorganisation, der Bund und die Bundesländer in die Pflicht genommen, die in ihren Verantwortungsbereichen anfallenden Herausforderungen nachhaltigen Lösungen zuzuführen.

### 1. Konkrete Maßnahmen am Flughafen Düsseldorf

Der Flughafen Düsseldorf hat bereits zahlreiche Maßnahmen zur Steigerung der operativen Performance eingeleitet, um die Situation für Reisende und Anwohner spürbar zu verbessern. Mehr als drei Millionen Euro wurden dabei

in zusätzliche Ressourcen investiert, nochmal 1,5 Millionen Euro in neue Infrastruktur. Einige dieser Optimierungsprozesse sind schon im Jahr 2017 eingeleitet worden, andere sind die Folge des beim Luftverkehrsgipfel beschlossenen Katalogs. Unter anderem wurden folgende Maßnahmen durchgeführt:

- Unterstützung der Bundespolizei bei der Kontrollstundenplanung der Luftsicherheitsassistenten
- Einsatz von zusätzlichem Service-Personal in allen Passagierbereichen
- Vergrößerung der Wartefläche vor der Bordkartenkontrolle Flugsteig A
- Einbau umfangreicher Sensorik-Lösungen zur Messung des Passagierstroms und Verbesserung der Passagiersteuerung im Terminal
- Optimierung beim Cleaning-Prozess der Flugzeuge, Optimierung bei den Bodenverkehrsdiensten durch die Bereitstellung von zusätzlichen Deputy Ramp Managern
- Verbesserung der Bus- und Push-back Abläufe und gezielte Erhöhung der Personalressourcen an der Rampe

Zudem hat der Flughafen gemeinsam mit den Airlines zahlreiche Handlungen unternommen, die allesamt das Ziel verfolgen, die Pünktlichkeitsperformance zu steigern. Der größte Carrier am Standort, die Lufthansa-Tochter Eurowings (EW), hat öffentlich angekündigt, die Turnaround- und Flugplanprozesse kontinuierlich zu optimieren. Beginnend mit dem Sommerflugplan 2019 sollen keine Landungen mehr für später als 22:15 Uhr koordiniert werden. Der Zeitraum von 22:15 – 22:59 Uhr diene nur noch zum Auffangen von eingetretenen Verspätungen. Ziel sei es, dass möglichst keine Maschinen mehr nach 23:00 Uhr auf dem Airport landen. Die Eurowings hat bereits für den am 01. April 2019 beginnenden Sommerflugplan über 60% der Slotanmeldungen vorverlegt. Bei diesem Zeitraum handelt es sich um eine sehr hochfrequentierte und nachgefragte Zeit, der eine geringe Verfügbarkeit von Slots gegenübersteht, so dass es derzeit nicht möglich ist alle Landungen vor 22:15 Uhr zu verlegen.

Dem steht allerdings die zu diesen hochfrequentierten und nachgefragten Zeiten geringe Verfügbarkeit der Slots gegenüber. Des Weiteren plant die Airline, die Bodenzeiten der Maschinen, die für den Aus- und Einstieg, Be- und Entladung sowie für die Reinigung zu Verfügung stehen, zu verlängern. Eine weitere wichtige Maßnahme wird der Einsatz von Reserveflugzeugen sein. Nach der derzeitigen Planung für den Sommerflugplan 2019 wird EW eine Langstrecken-Reserve in Düsseldorf vorhalten. Unter „Reserve“ versteht man, dass durch die hohe Anzahl der stationierten Maschinen, vielfältige Möglichkeiten bestehen, diese flexibel in die Rotation einzubinden. Die Airline kann dementsprechend auf Flugplanänderungen und Verspätungen bzw. Ausfälle reagieren.

## **2. Rückgang der Verspätungen**

Es zeigt sich, dass die umgesetzten Maßnahmen bereits heute einen positiven Effekt erzielen. Die Zahl der nächtlichen Starts und Landungen am Flughafen Düsseldorf ist seit Anfang November trotz eines deutlich gestiegenen Verkehrsaufkommens im Jahresvergleich spürbar

zurückgegangen. Fanden im Zeitraum November 2017 bis Februar 2018 noch 410 Flugbewegungen zwischen 23:00 Uhr und 5:59 Uhr statt, ist die Zahl der Bewegungen ein Jahr später um 44 Prozent auf 228 gesunken. Gleichzeitig stieg die Zahl der Flugbewegungen im selben Zeitraum von etwa 57.660 auf rund 67.900 um 17,8 Prozent.

### **3. Aktuelle Betriebsgenehmigung**

Die aktuelle Betriebsgenehmigung (I A 2 - 31 - 21 3/III DL) trat am 09. November 2005 in Kraft. Diese sieht mit Blick auf die Start- und Landezeiten folgende Regelungen vor:

- Planbare Bewegungen pro Stunde: max. 47 in den Peakstunden (50 % der Betriebszeit tagsüber)
- Koordinierte Starts zwischen 06:00 Uhr – 21:59
- Koordinierte Landungen zwischen 06:00 Uhr – 22:59 Uhr
- Verspätete Landungen für alle Airlines mit lärmarmen Fluggerät 23:00 – 23:30 Uhr
- Verspätete Landungen für Airlines mit Wartungsschwerpunkt in DUS (Homebase-Carrier-Status) 23:30 – 23:59 Uhr und 05:00 – 06:00 Uhr
- Ausnahmegenehmigungen durch die Luftaufsicht oder das Verkehrsministerium außerhalb der oben genannten Betriebszeiten möglich

Die bestehenden Verspätungsregelungen sind für die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes enorm wichtig. Dies gilt vor allem für die sogenannte Tagesrandzeit, in der seit der Entgeltordnung von 2014 eine zweistufige Unterteilung der Entgelte stattfindet. Stufe 1 ist der Zeitraum von 22:00 – 22:59 Uhr, Stufe 2 von 23:00 – 23:59 bzw. 05:00 – 05:59. Die Tagesrandzeiten sind für eine verlässliche Operation von großer Wichtigkeit, unter anderem aus folgenden Gründen:

- Passagiere und Unternehmen erhalten Planungssicherheit
- Passagiere möchten früh am Morgen fliegen und am Abend wieder zu Hause sein
- Eine Airline benötigt täglich drei bis vier Umläufe, um wirtschaftlich fliegen zu können. Andernfalls drohen der Abzug von Flugzeugen und damit der Wegfall mehrerer für den Wirtschaftsraum relevanter Verbindungen.
- Sind die Umläufe nicht möglich, so wandert die Airline an einen anderen Standort ab, der tendenziell im Ausland liegt
- Tagesrandzeiten bieten der Luftverkehrswirtschaft, der Logistikbranche und der Industrie eine sichere Grundlage, die sie für Investitionsentscheidungen benötigt

Zahlreiche europäische Flughäfen, vor allem die, die in direktem Wettbewerb zu Düsseldorf stehen, wie Schiphol (Amsterdam) oder Zaventem (Brüssel), haben weitaus großzügigere Regelungen, was ihre gegenwärtige Wettbewerbssituation deutlich verbessert. Eine weitere Verschärfung der Tagesrandzeiten würde die Standortattraktivität mindern und folglich dem Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen schaden.

## II. Transparenz

Für den Flughafen Düsseldorf ist Transparenz im Handeln eine Selbstverständlichkeit. Nur durch transparentes und nachvollziehbares Handeln ist es möglich, gemeinsam mit unseren Nachbarn, Passagieren und Kunden einen respektvollen und ehrlichen Umgang zu pflegen.

### 1. Transparentes Reporting seitens des Flughafen

Seit dem November 2017 veröffentlicht der Flughafen Düsseldorf monatlich den unter <https://www.dus.com/de-de/konzern/nachbarn/transparenz> abrufbaren Pünktlichkeits- und Nachtflugreport. Die Daten sind die aktuellen Verkehrswerte, also die tatsächlich erfolgten Verspätungen. Diese werden aufbereitet und unter der angegebenen Webadresse veröffentlicht. In diesem Report werden neben den erfolgten monatlichen Verspätungen auch die entsprechenden Verspätungsgründe anschaulich und klar dargestellt.

Eine weitere Maßnahme, die aufzeigt, dass der Flughafen Düsseldorf transparent agiert, sind die ebenfalls auf freiwilliger Basis veröffentlichten sind die nach dem Fluglärmenschutzgesetz vorgeschriebenen Messstellenberichte (<https://www.dus.com/de-de/konzern/nachbarn/umweltauswirkungen/flugl%C3%A4rm>). Die Fluglärm-messanlage besteht aus 13 fest installierten Messstationen, deren Lage in Absprache mit den umliegenden Kommunen festgelegt wurde. Die erfassten Daten werden der Fluglärmkommission vorgestellt und gemeinsam Maßnahmen beraten, um die Immissionswerte künftig noch weiter zu verringern.

### 2. Slot Performance Monitoring Committee

Das Slot Performance Monitoring Committee (SPMC) überwacht die ordnungsgemäße Nutzung der Slots. Die Einrichtung des Gremiums ist durch die Genehmigung zur Änderung der Betriebsregelung für das Parallelbahnsystem vom 09. November 2005 (II A 2 - 31 - 21 3/III DL) vorgeschrieben worden. Gemäß der Betriebsgenehmigung, Anhang I, wird am Flughafen Düsseldorf ein SPMC als Unterausschuss des Koordinierungsausschusses eingerichtet. Dieses soll unter Beachtung der Zuständigkeiten des Flughafenkoordinators der Bundesrepublik Deutschland (FHKD) durch kontinuierliche Überwachung einer ordnungsgemäßen Slot-Nutzung die planerische und operative Auslastung der vorhandenen S/L-Bahn-Kapazitäten optimieren sowie die operationelle Qualität des Flugbetriebs sichern. Darüber hinaus sind die für die Einhaltung der Slot-Zeiten erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen und durchzuführen. In dem Gremium sind neben den Fluggesellschaften und Vertretern des Flughafens auch die DFS und das Landes- und Bundesverkehrsministerium vertreten. Sollten Airlines wiederholt die ihnen zugeteilten Slots in einer unzulässigen Art und Weise genutzt haben oder gar eine vorsätzliche Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Zeitnischen nachgewiesen werden, so können diese Verstöße mit erheblichen Geldstrafen geahndet werden. Die bestehenden Regelungen gelten dabei für alle Fluggesellschaften gleichermaßen.

Nach Rechtsauffassung der Landesregierung, steht einer Veröffentlichung der Protokolle des SPMC die Hinderungsgründe des §§6 S.1 lit. c), 7 I IFG NRW entgegen. Dies geht aus einer Antwort der Landesregierung auf die

kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN (DS 17/2521 vom 05.04.2018) hervor. Jedoch wird die Fluglärmkommission mündlich in anonymisierter Form von den Ergebnissen des SPMC unterrichtet, so dass die Teilnehmer der Kommission bereits heute über die Teilergebnisse des Gremiums informiert werden. Ferner wurde im vergangenen Jahr in der Lärmschutzkommission positiv darüber abgestimmt, dass die Protokolle der Kommission öffentlich gemacht werden. So sind diese künftig halbjährlich, nach deren Genehmigung bei der Folgesitzung, online abrufbar. Somit wird auch der Bericht über das SPMC bekannt. Dies ist ein Kompromiss, um einerseits die Öffentlichkeit an der Diskussion zu beteiligen und andererseits die Vertraulichkeit der Informationen und der Akteure zu wahren. Das aktuelle Protokoll ist unter folgendem Link abrufbar: <http://www.vw.nrw.de/verkehr/luftverkehr/Fluglaerm/index.php>

### **3. Slotvergabe an koordinierten Verkehrsflughäfen in Deutschland**

Ein Slot ist eine Zeitschlücke, die einer Fluggesellschaft zum Starten oder Landen an einem Flughafen zugewiesen wird. An Flughäfen, wo die Nachfrage nach Flugbewegungen die verfügbaren Slots übersteigt, werden diese von der Fluko Flughafenkoordinator Deutschland GmbH koordiniert. Insgesamt betrifft das in Deutschland sechs Verkehrsflughäfen: Düsseldorf, Frankfurt, München, Berlin (Tegel & Schönefeld), Hamburg und Stuttgart.

Die Anzahl der verfügbaren Start- und Landezeiten eines Flughafens wird begrenzt durch seine Kapazität, die unter anderem von Art und Anzahl seiner Start- und Landebahnen, von Art und Dauer der Passagierabfertigung und von zeitlichen oder räumlichen Flugverboten abhängt. Die in der Betriebsgenehmigung festgelegten Koordinierungseckwerte bestimmen, wieviel Slots an dem jeweiligen Standort vergeben werden dürfen. Unter den Eckwerten versteht man die maximale Anzahl der in einer Stunde planbaren Starts und Landungen. Die Festsetzung unterliegt gem. §27 a Abs. 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) der Entscheidung des Bundesministerium für Verkehr nach Anhörung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung sowie der Flugsicherungsorganisation, des betreffenden Flugplatzunternehmers und der Luftfahrtunternehmen, die den Flugplatz regelmäßig benutzen.

Die Vergabe von Slots an den koordinierten Verkehrsflughäfen in Deutschland obliegt alleine dem Flughafenkoordinator der Bundesregierung. Grundlage ist hierbei die EU-Verordnung (EWG) Nr. 95/93. Die Zuteilung der Slots wird sodann halbjährlich vom Flughafenkoordinator in Absprache mit dem am Flughafen gem. Art. 5 EU VO (EWG) 95/93 einzurichtenden Koordinierungsausschuss nach folgenden Prioritäten festgelegt:

1. Historische Slots, die mind. zu 80% durch die Airline genutzt werden, bleiben erhalten (Großvaterrechte)
2. Historische Slots, die aber ihre Zeit verändert haben
3. Neue Slots werden aus dem Slotpool vergeben. Dieser besteht aus freigewordenen, zurückgegebenen und neuen Slots. Dabei ist wichtig, dass mind. 50 % dieser Slots an Neubewerber gegeben werden
4. Sonstige Slotanmeldungen

Der Flughafenbetreiber hat keinen Einfluss auf die Slotvergabe. Er ist lediglich an der Festlegung der Kapazitäten beteiligt. Die tatsächliche Zuteilung obliegt

jedoch, wie bereits oben erwähnt, alleine dem Koordinator. Der Flughafenbetreiber bietet in erster Linie die Infrastruktur an, die für den Luftverkehr benötigt wird: Start- und Landebahnen, Rollwege, Abstellpositionen und Check-In-Schalter

Sofern die Airlines die entsprechenden Verkehrsrechte innehaben und über einen zugeteilten Slot verfügen, ist es auch nicht möglich, dieser den Slots zu entziehen. Eine gezielte Steuerung und Verlagerung von Verkehren durch den Flughafen ist demnach organisatorisch wie ordnungspolitisch unmöglich.

### III. Flughafenentgelte

Gem. §19 b LuftVG sind Flughafenentgelte für das Starten, Landen und Abstellen von Luftfahrzeugen sowie für die Benutzung der Infrastruktur vom Flughafenbetreiber zu erheben. Sie unterliegen in Deutschland einer Genehmigungspflicht durch die jeweils zuständige Landesluftfahrtbehörde. Im Falle des Flughafens Düsseldorf ist dies das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Die Flughäfen legen die Entgelte jedoch nicht eigenständig fest. Im Vorfeld der Genehmigungserteilung erfolgen umfangreiche, in §19 b LuftVG vorgeschriebene Konsultationen mit den am Verkehrsflughafen an- und abfliegenden Fluggesellschaften. Gem. §19b Abs. 1 LuftVG müssen die Entgelte nach geeigneten, objektiven, transparenten und diskriminierungsfreien Kriterien geregelt sein, und die Genehmigung ist zu erteilen, wenn zwischen der Entgelthöhe und der Höhe der voraussichtlich tatsächlichen Kosten ein angemessenes Verhältnis besteht (§19 b Abs. 3, Satz 1 LuftVG). Hierdurch soll verhindert werden, dass der Flughafenbetreiber einen erheblichen finanziellen Vorteil aus der Entrichtung der Entgelte zieht, die in erster Linie der Refinanzierung der Flughafeninfrastruktur und der Deckung der laufenden Kosten eines Flughafenbetreibers dienen.

#### 1. Zusammensetzung

Entgelte setzen sich aus unterschiedlichen Komponenten zusammen. Grundsätzlich muss eine Fluggesellschaft Lande-, Start-, Abstell- und im gewerblichen Luftverkehr ein Passagierentgelt entrichten. Die Höhe der zu entrichtenden Entgelte hängt dabei von in der Entgeltordnung festgelegten Faktoren ab. Die Start- und Landeentgelte werden dabei auch nach Lärmklassen und Stickoxid-Emissionen differenziert (Lärm- und NOx-Entgelte). Auch diese Zuschläge werden gemeinsam in den Konsultationen mit den Airlines im Vorwege gem. §19 b LuftVG abgestimmt.

#### 2. Aktuelle Entgeltordnung DUS

Die aktuelle Entgeltordnung wurde Ende 2017 durch das zuständige Ministeriums für Verkehr NRW genehmigt. Sie trat am 01.01.2018 in Kraft und besitzt eine Gültigkeit bis zum 31.12.2020. Grundsätzlich nimmt der Düsseldorfer Flughafen im Hinblick auf den Lärmschutz auch heute schon eine Vorreiterrolle unter den deutschen Flughäfen ein. Die Lärmzuschläge klassifizieren sich in acht Lärmklassen, die auf Basis der Lärmmessungen der Fluglärmmessanlage festgelegt wurden. Diese Regelung wurde bereits 2011 in die Entgeltordnung mit aufgenommen, um eine klare Anreizfunktion zu schaffen, möglichst tagsüber lärmarmes und umweltfreundliches Fluggerät einzusetzen. Zusätzlich sind die Lärmzuschläge in Düsseldorf deutlich differenziert für die Tageszeit und den Tagesrand- und Nachtzeiten,



die in der Nachtzeit bis zu siebenmal so hoch sein können. Bereits heute besteht somit eine bis zu 700%ige Steigerung der Lärmzuschläge in der Nachtzeit.

Ein Beispiel: Das Landeentgelt eines A330 beträgt in Düsseldorf zwischen 22:00 und 22:59 Uhr insgesamt 190 Prozent dessen, was in der Tagzeit entrichtet wird. In absoluten Werten: eine Steigerung von 385 auf etwa 733 Euro. Die Kosten für eine entsprechende Landung nach 23:00 Uhr liegen in Düsseldorf sogar bei 270 Prozent- (in Summe etwa 1.040 Euro).

Vergleiche zu den Entgeltordnungen anderer Flughäfen sind aufgrund der teilweise stark unterschiedlichen Strukturen schwer zu ziehen. Insbesondere sind mit Blick auf eine verkehrssteuernde Funktion nicht die absoluten Werte entscheidend, sondern die Spreizung zwischen der Tag- und Nachtlandung. Der Düsseldorfer Flughafen ist bereits jetzt bei den Nachtrandzeiten der Airport mit der zweithöchsten Spreizung aller deutschen Verkehrsflughäfen.

Der Flughafen befindet sich stets in einem regen Austausch mit den Airlines und den am Verfahren beteiligten Akteuren, um bereits im Vorwege der konkreten Konsultation Möglichkeiten abzuwägen, die Entgeltordnung weiter, auch im Sinne der Anwohner, zu gestalten.