

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der aktuellen Ausgabe des DUS-Politikbriefs greifen wir unter anderem drei Themen auf, die in den letzten Wochen sowohl in der allgemeinen als auch in der Fach-Öffentlichkeit für einigen Wirbel gesorgt haben: Die sogenannten Greiser-Studien zu den gesundheitlichen Auswirkungen von (nächtlichem) Fluglärm, die wieder aufgelebte Diskussion um die Regulierung von Flughafen-Entgelten und – in unserer Rubrik „Kurz berichtet“ – die sogenannten Körperscanner.

Ein weiterer Beitrag befasst sich mit den in DUS aktiven Airlines aus der Türkei. Insbesondere Turkish Airlines ist vergleichsweise gut durch die Krise des vergangenen Jahres gekommen. Die Gründe dafür sind vielfältig, die wichtigsten nennt der Beitrag „Feste Größe im europäischen Luftverkehr“.

Weitere Inhalte des aktuellen DUS-Politikbriefes sind der Rückgang nächtlicher Flugbewegungen, die Position der FDG zur Zukunft des Mönchengladbacher Flughafens sowie die Rolle von Düsseldorf International bei den Veranstaltungen rund um die „Kulturhauptstadt Europa“.

Wie immer reicht ein einfacher Klick auf die Überschrift des betreffenden Beitrags, um ihn zu lesen. Ihre Kritik und Ihre Anregungen sind uns hoch willkommen: Schreiben Sie an politikbrief@dus-int.de.

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

Es grüßt Sie herzlich,
Ihr Flughafen Düsseldorf International

→ Herausgeber:

Flughafen Düsseldorf GmbH

Postfach 30 03 63

40403 Düsseldorf

Telefon: 0211-421-23366

Telefax: 0211-421-24345

www.duesseldorf-international.de

E-Mail: politikbrief@dus-int.de

Greiser-Studien bleiben juristisch irrelevant

➔ Keine Grundlage für Neubewertung von Nachtflug- Auswirkungen

Der am 12. Dezember letzten Jahres auf Spiegel Online <http://www.spiegel.de/wissenschaft/medizin/0,1518,666747,00.html> und zwei Tage später auch im Magazin veröffentlichte Beitrag „Fluglärm verursacht Infarkte und Schlaganfälle“ (Der Spiegel, Ausgabe vom 14.12.09) hat bei Fluglärmgegnern auf der einen und den Flughäfen auf der anderen Seite naturgemäß unterschiedliche Reaktionen hervorgerufen.



Eberhard Greiser (71) ist emeritierter Professor für Epidemiologie und medizinische Statistik am Fachbereich Human- und Geisteswissenschaften der Universität Bremen. Zuvor leitete er das Bremer Institut für Präventionsforschung und Sozialmedizin. Greiser hat u. a. auch zu den Themen „Krebsrisiko in der Atomanlagen“, „Krebsgefahr durch Mobiltelefone“ und BSE-Gefahren veröffentlicht. Er ist wissenschaftlicher Geschäftsführer der Epi.Consult GmbH (Musweiler).

Seit 2006 hat der Bremer Epidemiologe Prof. Dr. Eberhard Greiser mehrere Studien zum Einfluss von Fluglärm und insbesondere nächtlichem Fluglärm auf den Arzneimittelverbrauch, das Risiko von Herz-/Kreislaufkrankungen, psychischen Erkrankungen sowie Krebserkrankungen durchgeführt. Die letzte vom Umweltbundesamt beauftragte Studie von Greiser wurde erst am 1. März dieses Jahres unter dem Titel „Risikofaktor nächtlicher Fluglärm; Abschlussbericht über eine Fall-Kontroll-Studie zu kardiovaskulären und psychischen Erkrankungen im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn“ („Krankenhausstudie“) veröffentlicht.

Alle Untersuchungen befassen sich mit möglichen Erkrankungen insbesondere des Herzens und des Kreislaufs als Folge von nächtlichem Fluglärm. Sie beziehen sich auf die Umgebung des Kölner Flughafens und basieren nach Angabe der Autoren auf der Auswertung der Krankendaten von über einer Million Versicherten aus Köln, dem Rhein-Sieg-Kreis und dem Rheinisch-Bergischen Kreis von acht gesetzlichen Krankenversicherungen. Kernaussage dieser Studien ist, dass das Risiko unter anderem von Herz-/Kreislaufkrankungen bei nächtlichem Fluglärm schon ab einem Dauerschallpegel von 40 dB(A) erhöht ist.

2006 veröffentlichte Greiser eine vom Umweltbundesamt geförderte Studie mit dem Titel „Beeinträchtigung durch Fluglärm: Arzneimittelverbrauch als Indikator für gesundheitliche Beeinträchtigung“ („Arzneimittelstudie“). Darin hatte Greiser eine Korrelation zwischen Fluglärmbelastung und der Verordnungshäufigkeit von Arzneimitteln zur Behandlung von bestimmten Krankheiten, z. B. Herz-Kreislaufkrankungen, festgestellt. Die Studie kann nachgelesen werden unter <http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3153.pdf>.

Allerdings: Aufgrund zahlreicher methodischer Mängel blieben Versuche, mit Hilfe der Ergebnisse dieser Studie genehmigungsrechtliche Beschränkungen für (nächtliche) Flugbewegungen durchzusetzen, erfolglos. In seinem Urteil zum Planfeststellungsbeschluss vom 9. November 2006 zur Erweiterung des Flughafens Leipzig/Halle kritisierte das Bundesverwaltungsgericht u.a., dass Greiser den Nachweis des Ursachenzusammenhangs zwischen der Belastung durch Fluglärm und den beobachteten Krankheiten schuldig bleibe (BVerwG 4 A 2001.06). Ähnlich das Oberverwaltungs-



gericht Münster am 27. August 2008 in seinem Urteil zur Betriebsgenehmigung des Düsseldorfer Flughafens: „Die Untersuchung von Greiser ... führt ebenfalls auf keine neuen Bewertungskriterien“, zudem „verneinen sie (Greiser et.al., d. Red.) ausdrücklich, dass die Ergebnisse ihrer Studie eine Basis für die Forderung einer Revision der Grenzwerte für nächtlichen Fluglärm zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung bietet“. (OVG Münster Az.: 20 D 5/06.AK (Private) und 20 D 13/06.AK (Stadt Krefeld). Darüber hinaus trug Greiser seine Ergebnisse auch im Planergänzungsverfahren für den Flughafen Berlin-Schönefeld (SXF) und im Verfahren zum Ausbau des Frankfurter Flughafens (FRA) vor. Doch weder die brandenburgische Planfeststellungsbehörde noch der Hessische Verwaltungsgerichtshof nahmen die Greiser-Ergebnisse zum Anlass, die etablierten Lärmrichtwerte in Frage zu stellen.

Fachleute werfen der Studie methodische Mängel und Limitierungen vor. Die stärkste Einschränkung der Aussagekraft der Studie kommt von Greiser selbst. Auf Seite 19 der „Arzneimittelstudie“ schreibt er: „Die Ergebnisse dieser Studie erlauben nicht die Feststellung eines Kausalzusammenhangs zwischen Fluglärm und Arzneiverordnungen, da wesentliche Faktoren, die zur Krankheitsentstehung und damit zur Arzneimittelverordnung führen können, nicht berücksichtigt werden konnten.“

Weitere Kritikpunkte an den Studien von Greiser sind unter anderem:

- ➔ Private Krankenkassen wurden nicht mit einbezogen, so dass eine gewisse soziale Auswahl zustande gekommen ist.
- ➔ Es fehlen Aussagen zur Wohndauer, da nur ein begrenzter Versicherungszeitraum zur Verfügung stand. Bei sich längerfristig entwickelnden Krankheiten ist dies ein Defizit der Studien.
- ➔ Es fehlen Aussagen zur ärztlichen Versorgungsstruktur in den untersuchten Wohngebieten.
- ➔ Die Berechnung von niedrigen Dauerschallpegeln unterhalb von 50 dB(A) ist bei Anwendung des alten Fluglärmrechnungsverfahrens mit großen Ungenauigkeiten behaftet.
- ➔ Ein Außenpegel von 40 dB(A), bei dem Prof. Greiser bereits ein erhöhtes Gesundheitsrisiko vermutet, kann als städtische Hintergrundbelastung angesehen werden, die bereits durch Straßen- und Schienenlärm verursacht wird.
- ➔ Ein Außenpegel von 40 dB(A) führt bei einem gekippten Fenster mit einer Dämmung von 15 dB zu einem Innenraumpegel von 25 dB(A). Selbst bei geschlossenem Fenster wird dieser Innenraumpegel zum Beispiel durch die Atemgeräusche des Partners oder Heizungsgeräusche überschritten.
- ➔ Die Studie berücksichtigt die Lärmbelastung in den Zeitscheiben 23 bis 1 Uhr oder 3 bis 5 Uhr. Die Daten für Straßen und Schienenlärm liegen aber nur für die gesamte Nacht vor.
- ➔ Es fehlen Aussagen zu den wichtigsten Risikofaktoren für die betreffenden Erkrankungsgruppen, wie zum Beispiel Rauchen.

Überblick über die Greiser-Studien

Studie 1: Arzneimittelstudie,
vorgelegt im November 2006

Auftraggeber: Bundesumweltamt
u.a. (Forschungsprojekt)

Titel: „Beeinträchtigung durch
Fluglärm: Arzneimittelverbrauch
als Indikator für gesundheitliche
Beeinträchtigungen.“

Datenbasis: Daten von gesetzlichen
Krankenkassen

Studie 2: Krebsstudie,
vorgelegt im Juni 2009

Auftraggeber: Rhein-Sieg-Kreis

Titel: „Im Krankenhaus behandelte
Krebserkrankungen als Folge einer
Exposition gegenüber nächtlichem
Fluglärm. Ergebnisse deiner Fall-
Kontroll-Studie im Umfeld des
Flughafens Köln.“

Datenbasis: Daten von gesetzlichen
Krankenkassen

Hinweis: Ein Bericht wurde nur von Prof.
Greiser selbst veröffentlicht. Der Auftrag-
geber der Studie hat eine offizielle Veröffent-
lichung nicht freigegeben. Der Auftraggeber
hat fachliche Zweifel an der Studie.

Studie 3: Krankenhausstudie,
vorgelegt im März 2010

Auftraggeber: Umweltbundesamt

Titel: „Risikofaktor nächtlicher Flug-
lärm – Abschlussbericht über eine
Fall-Kontroll- Studie zu kardiovas-
kulären und psychischen Erkran-
kungen im Umfeld des Flughafens
Köln“

Datenbasis: Daten von gesetzlichen
Krankenkassen

Es ist sicherlich nicht abzustreiten, dass der nächtliche Fluglärm einen ungünstigeren Effekt auf die Gesundheit haben kann als Taglärm. Die Ergebnisse der bisher vorliegenden Arzneimittelstudie aus 2006 sind jedoch wissenschaftlich umstritten und blieben vor Gericht und bei aktuellen Genehmigungsverfahren unberücksichtigt. Greiser selbst hält die Studie nicht für geeignet, einen Kausalzusammenhang zwischen Fluglärm und Arzneimittelverbrauch zu belegen.

Der Flughafen Düsseldorf ist sich wegen seiner stadtnahen Lage der besonderen Verantwortung gegenüber seiner Nachbarschaft bewusst und nimmt das Thema Fluglärm und Anwohnerschutz sehr ernst. Da das Thema Fluglärm in der Nachbarschaft des Flughafens verständlicherweise zum Teil sehr emotionsgeladen diskutiert wird, muss die Auseinandersetzung mit den Forschungsergebnissen über Auswirkungen von Fluglärm sachlich und sorgfältig erfolgen.

Eine Verunsicherung der Bevölkerung durch unbelegte Aussagen, Fluglärmbelastungen könnten zu Erkrankungen mit Todesfolge führen, ist sicherlich der falsche Weg.

[← zurück zur Startseite](#)

Kein Bedarf an weiterer Regulierung

➔ Absurde Forderung nach „Netzagentur“ für Flughafen-Entgelte

Mit Bezug auf die anstehende Umsetzung einer neuen EU-Richtlinie in deutsches Recht haben die im Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften (BDF) zusammengeschlossenen Airlines abermals eine Reform des Verfahrens zur Genehmigung der Flughafen-Entgelte gefordert. Die Notwendigkeit von Veränderungen ist allerdings nicht erkennbar. Die Flughafen-Entgelte-Richtlinie (2009/12/EG) ist nach über dreijähriger Beratungszeit Mitte März letzten Jahres in Kraft getreten und muss innerhalb von zwei Jahren, also bis zum 15. März 2011, in nationales Recht umgesetzt werden (siehe auch http://beck-online.beck.de/default.aspx?bcid=Y-100-G-EWG_RL_2009_12).



Der **Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften** vertritt die Interessen der deutschen Linien-, Charter- und LowCost-Carrier gegenüber der Politik. Die dem Verband angeschlossenen Airlines zählen zu den sichersten weltweit. Sie erwirtschaften jährlich einen Umsatz von insgesamt rund 27 Mrd. Euro, befördern rund 120 Mio. Passagiere und beschäftigen 120.000 Mitarbeiter.

Die im BDF vertretenen Airlines sind der Auffassung, dass derzeit die Gestaltung der Flughafen-Entgelte in Deutschland uneinheitlich, zum Teil willkürlich und nicht nachvollziehbar sei. Sie kritisieren weiterhin, dass die für die Überprüfung der Entgelte zuständigen Bundesländer in der Regel auch Kapitaleigner „ihrer“ Flughäfen seien. Dies, so der BDF, sei eine Interessenkollision, die nach der neuen Flughafen-Entgelte-Richtlinie nicht mehr zulässig sei. Das sieht der europäische Gesetzgeber offenbar anders: Denn die Richtlinie gibt den (zu schaffenden) nationalen Aufsichtsbehörden die Möglichkeit, die Durchführung der Entgeltkontrolle an andere unabhängige Aufsichtsbehörden zu delegieren. Das schließt auch die Bundesländer mit ein. Das heißt, der Bund kann – in Übereinstimmung mit der EU-Richtlinie – die Aufgabe der Entgelt-Kontrolle weiterhin den Ländern überlassen.

Für Düsseldorf International trifft der von den Airlines unterstellte Interessenkonflikt nicht zu: Hier sind die Stadt Düsseldorf und die Airport Partners GmbH (ein Konsortium aus Hochtief AirPort GmbH, der Hochtief AirPort Capital GmbH & Co. KGaA und der Air Rianta plc.) die Flughafen-Eigner. Die Stadt Düsseldorf genehmigt jedoch nicht die Flughafen-Entgelte, vielmehr ist hierfür das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW zuständig – und soll es nach Auffassung von Düsseldorf International auch bleiben.

Im Folgenden ein Blick auf die wichtigsten Vorgaben der Richtlinie:

- ➔ Die Mitgliedstaaten müssen eine unabhängige nationale Aufsichtsbehörde schaffen, die die korrekte Umsetzung dieser Richtlinie sicherstellt.
- ➔ Die nationale Aufsichtsbehörde kann die Durchführung der Entgeltkontrolle an andere unabhängige Aufsichtsbehörden delegieren.
- ➔ Die Richtlinie zielt auf einen gemeinsamen Rahmen zur Regelung von Flughafen-Entgelten ab, die Mitgliedsstaaten sollen aber selber entscheiden können, ob und inwieweit Einnahmen aus den kommerziellen Flughafen-Tätigkeiten bei der Festlegung der Entgelte berücksichtigt werden.



- ➔ Die Richtlinie gilt für Flughäfen mit einem Passagieraufkommen ab 5 Mio. pro Jahr.
- ➔ Die Flughäfen sollen die Nutzer – also die Airlines – regelmäßig darüber informieren, wie und auf welcher Grundlage Flughafen-Entgelte berechnet werden. Im Gegenzug sollen die Airlines ihre Betriebsprognosen, Entwicklungsprojekte und spezifischen Erfordernisse und Vorschläge rechtzeitig mitteilen.
- ➔ Die Entgelt-Gestaltung muss diskriminierungsfrei und kostenbezogen sein und soll einen unabhängigen Mechanismus für die Regelung der wirtschaftlichen Aspekte von Flughäfen enthalten. Darüber hinaus soll sie transparent und objektiv sein und sich auf eindeutige Kriterien stützen. Eine unabhängige Aufsichtsbehörde soll auf die Einhaltung dieser Regeln achten.
- ➔ Jede an Flughafen-Entgelten beteiligte Partei soll die Möglichkeit haben, eine unabhängige Aufsichtsbehörde anzurufen, falls eine Entscheidung über Flughafenentgelte oder die Änderung der Entgeltregelung von Flughafenutzern angefochten wird.

Der BDF nimmt dies zum Anlass, die Übertragung der Prüfung der Entgelte auf die Bundesnetzagentur zu fordern, die bundesweit einheitliche Kriterien für die Entgelt-Gestaltung einführen und überwachen soll. Als Beispiel führt er die Bereiche Telekommunikation, Energiewirtschaft, Bahn und Post an – also Bereiche, in denen wenige große Anbieter die jeweiligen Vertriebsstrukturen und Netze beherrschen und somit Kunden und potenzielle Wettbewerber dominieren. Die Argumente des BDF laufen damit ins Leere. Denn in der Luftverkehrswirtschaft ist das Machtverhältnis zwischen Anbietern und Nachfragern genau umgekehrt, die Airlines dominieren den Markt und können die Preise, etwa bei der Passagier- und Frachtabfertigung, diktieren:

- ➔ An manchen Flughäfen entfallen bereits über 50 Prozent aller Slots auf eine einzige Airline.
- ➔ Die beiden dominierenden Airline-Gruppen – Air Berlin und Lufthansa – teilen etwa 65 Prozent des deutschen Marktes unter sich auf.
- ➔ Die Lufthansa erwirtschaftet allein etwa viermal so viel Umsatz wie die 20 größten deutschen Flughäfen zusammen.
- ➔ Der Marktmacht dieser wenigen Unternehmen stehen 45 (!) in der ADV organisierte Flughäfen gegenüber, die in einem harten Wettbewerb untereinander stehen und um jede Verbindung kämpfen müssen.

Kurz, die Forderung nach der Übertragung der Entgeltkontrolle auf die Bundesnetzagentur lässt sich mit den gegenwärtigen Kräfteverhältnissen im deutschen Luftverkehrsmarkt nicht begründen. Auch die Annahme, eine Regulierungsbehörde würde den Partnern – in diesem Fall den Airlines – zu einer besseren Rechtsposition verhelfen, ist falsch: Schon jetzt hat jede Fluggesellschaft das Recht, die Flughafen-Entgelte vor Gericht auf „Billigkeit“ prüfen zu lassen. Deshalb besteht auch kein Widerspruch zur oben genannten Forderung der EU-Richtlinie, der zu Folge die Entgelt-Gestaltung u.a. kostenbezogen, transparent und objektiv sein soll, wenn sie weiterhin durch die Landesverkehrsministerien erfolgt.



Nach Angaben des BDF werden in Deutschland jährlich Flughafen-Entgelte in Höhe von rund zwei Mrd. Euro erhoben. Den Vorwurf der Preistreiberei lässt die ADV jedoch nicht gelten. Sie weist darauf hin, dass die moderate Entgelt-Politik der Airports die Wettbewerbsfähigkeit der (deutschen) Airlines unterstützt. Beispiel Lufthansa: 2005 musste der deutsche Spitzen-Carrier noch rund 1,2 Mrd. Euro für Flughafen-Entgelte aufbringen, zwei Jahre später waren es nur noch 1 Mrd. Euro. Diesem Entgelt-Rückgang von rund 17 Prozent stand im gleichen Zeitraum ein Passagierzuwachs von 22 Prozent (von 51,3 auf 62,9 Mio. Passagiere) gegenüber. Die ADV vertritt daher völlig zu Recht die Auffassung, dass die Aufgabe der Genehmigung der Flughafen-Entgelte weiterhin bei den Landesluftfahrtbehörden verbleiben soll.

- ➔ Auch aus Sicht von Düsseldorf International ist die Forderung nach einer zentralen Regulierungsbehörde für Flughafen-Entgelte unbegründet. Die bestehenden Abläufe, d. h. die Genehmigung der Entgelte durch das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW, haben sich bewährt, einen Bedarf, diese Abläufe bzw. die Zuständigkeiten zu ändern, sieht die FDG nicht. Im Gegenteil: Die Forderung der EU-Richtlinie nach einer unabhängigen „Aufsichtsbehörde für Flughafen-Entgelte“ ist durch die bestehenden Verhältnisse für Düsseldorf bereits erfüllt.
- ➔ Die Einnahmen aus den Flughafen-Entgelten reichen nicht aus, um die Kosten für die Instandhaltung der Flughafen-Einrichtungen und für Neuinvestitionen in die Infrastruktur zu decken. Trotzdem investiert DUS permanent in die Anpassung seiner Abfertigungsanlagen. Das gilt insbesondere für die Bereiche Passagierführung für Transferpassagiere und Gepäckförderkapazitäten. Nutznießer dieser Maßnahmen: die Airlines.

Die Entgelte für den Düsseldorfer Flughafen können nachgelesen werden unter <http://www.duesseldorf-international.de/dus/entgelte/>

← zurück zur Startseite

Türkische Fluggesellschaften in DUS

→ Feste Größe im europäischen Luftverkehr

Düsseldorf International hat sich in den letzten Jahren zur wichtigsten deutschen Drehscheibe im Türkei-Verkehr entwickelt. Mit verschiedenen Geschäftsmodellen sind in DUS derzeit sieben türkische Luftverkehrsgesellschaften aktiv. Die größte von ihnen, Turkish Airlines, gehört schon längst zu den wichtigsten Kunden in Düsseldorf. Der folgende Beitrag skizziert die Dimensionen des Türkei-Geschäfts.

Die Gründe für die vergleichsweise solide Position vieler in Deutschland tätiger türkischer Airlines sehen Fachleute in vier Wettbewerbsvorteilen:

- Vergleichsweise niedrige Personalkosten
- Anhaltend hohe Attraktivität der türkischen Reiseziele
- Steigender Geschäftsreiseanteil
- Ethnischer Verkehr

Hinzu kommt im Falle von Turkish Airlines (TK), unbestritten die Nr. 1 unter den türkischen Luftverkehrsgesellschaften und seit 2008 auch Mitglied der Star Alliance,

Turkish Airlines, gegr. 1933, 49,12 % in Staatsbesitz, 134 Flugzeuge, 89 weitere bestellt, davon 4 Nurfrachter. Heimatflughafen: Istanbul (IST), TK-Drehkreuz



Sky Airlines, gegr. 2000, im Besitz der KAYI-Gruppe. 13 Flugzeuge, 1 Bestellung. Heimatflughafen: Antalya (AYT).



Sun Express, gegr. 1989 als Joint Venture von Lufthansa und Turkish Airlines mit Boeing 737-300, 21 Flugzeuge (nur Boeing), 6 bestellt. Heimatflughafen: Antalya (AYT).



Turkuaz Airlines, gegr. 2007, Erstflug Oktober 08, Charterfluggesellschaft, 6 Flugzeuge, Heimatflughafen: Istanbul (IST)



Pegasus Airlines, gegr. 1989 als Gemeinschaftsunternehmen von Aer Lingus (IRL), Silkar (TR) und Net Holding (TR), im Besitz der ESAS Holding. 24 Flugzeuge, 6 bestellt. Heimatflughafen: Istanbul (IST)



Freebird, gegr. 2000, im Besitz der Gözen Group (TR), Charterfluggesellschaft, 7 Flugzeuge. Heimatflughafen: Istanbul. Drehkreuzverkehr via Ankara



Airline-Kooperationen

TURKISH AIRLINES

Star Alliance-Mitglied seit 2008

**SunExpress**50/50 Kooperation zwischen Luft-
hansa und Turkish Airlines**PEGASUS**
AIRLINESKooperation mit Air Berlin (über
die türkische ESAS Holding, die mit
18 % an Air Berlin beteiligt ist)

dass diese Düsseldorf und Nordrhein-Westfalen über das Drehkreuz Istanbul an Ziele in Afrika, der arabischen Welt, Mittel- und Fernost anbindet. TK fährt damit eine ähnliche Strategie wie beispielsweise Emirates, die DUS sehr erfolgreich über das Drehkreuz Dubai mit zahlreichen Fernzielen in aller Welt verbindet. Das Ergebnis gibt den Türken Recht: 2009 war Turkish Airlines mit 430.127 transportierten Passagieren die fünftstärkste Airline in DUS. Zwar lag das Wachstum im vergangenen Jahr nur bei 0,9 Prozent, dafür erzielte TK innerhalb der vergangenen fünf Jahre hier einen Zuwachs von rund 55 Prozent.

Dass Düsseldorf International von den speziellen Vorteilen türkischer Airlines mehr profitiert als andere deutsche Flughäfen, liegt auf der Hand: Der NRW-Airport hat mit acht bzw. 18 Millionen Personen im 50- bzw. 100 Kilometer-Radius das stärkste Einzugsgebiet aller deutschen Flughäfen und verfügt damit über ein entsprechend starkes Nachfragepotenzial sowohl bei Ferien- als auch bei Geschäftsreisen. Mit rund 570.000 Türken bzw. türkisch-stämmigen Personen im Düsseldorfer Einzugsgebiet, davon allein rund 183.000 im Regierungsbezirk Düsseldorf (aus dem immerhin knapp die Hälfte aller Passagiere am Airport stammt), hat DUS die mit Abstand kopfstärkste türkische Gemeinde quasi vor der Haustür. Allein deren regelmäßige Besuche in der Türkei garantieren ein Passagier-Mindestaufkommen. Knapp zwölf Prozent aller Privatreisen führten 2009 in die Türkei, das Land liegt damit im Ranking für Privatreise-Ziele an zweiter Stelle (nach Spanien und vor Deutschland). Und mit einem fast achtprozentigen Anteil am gesamten Passagieraufkommen belegten türkische Fluggäste in Düsseldorf den dritten Platz unter den nicht-deutschen Nationalitäten.

Airline	Zahl der Flugbewegungen			Zahl der Passagiere (An- und Abflug)		
	2009	2008	Änd. in %	2009	2008	Änd. in %
Turkish Airlines	3.655	3.211	+ 13,8	430.127	426.511	+ 0,9
Sun Express	1.492	1.157	+ 29,0	226.181	192.730	+ 17,4
Pegasus	1.125	938	+ 19,9	153.926	120.033	+ 28,2
Sky Airlines	962	881	+ 9,2	154.091	130.165	+ 18,4
Bestair*	170	318	- 46,5	16.832	47.807	- 64,8
Turkuaz Airlines	119	0	neu	16.524	0	neu
Freebird	45	94	- 52,1	7.585	16.878	- 55,1

Alle Zahlen ohne nicht-türkische Airlines
* z.Zt. kein Flugbetrieb

Insgesamt flogen im Jahr 2009 knapp 750.000 Personen ab Düsseldorf direkt oder indirekt in die Türkei, an zweiter Stelle lagen Frankfurt (715.473) und München (605.285). Die sieben in DUS tätigen Airlines bedienten insgesamt 16 türkische Destinationen im Direktflug, das beliebteste Ziel war Istanbul mit 3.538 Flug-

bewegungen (+36,9 %) und 440.677 Passagieren (+24,2 %), gefolgt von Antalya, Izmir, Ankara und Kayseri. 2009 waren in Düsseldorf International die in der Grafik aufgeführten türkischen Fluggesellschaften aktiv.



Unter diesen Luftverkehrsgesellschaften ist ohne Zweifel Turkish Airlines die wichtigste für Düsseldorf. Umgekehrt ist Düsseldorf International aber auch der wichtigste Flughafen für Turkish Airlines außerhalb der Türkei – zumindest bei den Passagieren und der Zahl der Flugbewegungen.

Wie Turkish Airlines die eigenen Stärken und Wettbewerbsvorteile beurteilt, erläutert Isa Al, Pressesprecher Turkish Airlines Deutschland:



Isa Al, Pressesprecher Turkish Airlines Deutschland

Herr Al, man liest des Öfteren, dass türkische Fluggesellschaften besser durch die aktuelle Krise kommen als andere. Stimmt das? Und wenn ja, warum ist das so?

Al: Die türkische Wirtschaft boomt. Viele Türken entdecken die Lust am Reisen, insbesondere an Fernreisen. Das erklärt unser Wachstum auf dem heimischen Markt. International haben wir unser Streckennetz in den vergangenen Jahren kontinuierlich ausgebaut und bieten speziell in Richtung Naher und Mittlerer Osten, Afrika und Asien ein ausgedehntes Streckennetz, das alle wichtigen Business-Destinationen wie Bangkok, Hongkong oder Singapur umfasst. Ich denke, dass wir dadurch vor allem für Businesspassagiere eine sehr interessante Alternative sind.

Hat Turkish Airlines besondere Vorteile gegenüber anderen Fluggesellschaften?

Al: Unser Drehkreuz Istanbul liegt genau an der Schnittstelle zwischen Europa und Asien. Schon rein geographisch führen viele Wege beispielsweise aus Deutschland Richtung Naher und Mittlerer Osten oder Asien über die Türkei. Wenn Sie in Istanbul umsteigen, haben Sie einen Zeitvorsprung gegenüber Flügen über ein anderes europäisches Drehkreuz. Die Anschlüsse sind optimal aufeinander abgestimmt und erlauben besonders schnelles Umsteigen. In den vergangenen Jahren haben wir stark in unseren Service und unser Bordprodukt investiert und fliegen eine der jüngsten Flotten der Welt. Gemeinsam mit dem renommierten Catering-Unternehmen DO&CO haben wir Turkish DO&CO gegründet, deren Speisen Passagiere in allen Klassen genießen können. Auf ausgewählten Langstrecken bieten wir seit vergangenem Jahr eine exklusive First Class mit einem der längsten Schlafsitze in der kommerziellen Luftfahrt.

Wie beurteilen Sie den Luftverkehrsstandort Düsseldorf im Vergleich zu anderen Regionen? Was ist gut, was ist schlecht, wo sehen Sie Handlungsbedarf?

Al: Die Anbindung des Flughafens Düsseldorf an den Schienenverkehr ist ideal. Vom Fernbahnhof gibt es Verbindungen zu vielen Zielen in Nordrhein-Westfalen und ganz Deutschland. Der S-Bahn-Anschluss sorgt für eine ideale Anbindung des Airports an die Region. Die gute Infrastruktur macht unsere Flüge von Düsseldorf in die Türkei für Reisende aus dem gesamten westdeutschen Raum attraktiv und sorgt maßgeblich für die gute Auslastung unserer Flüge.



Welche langfristige Strategie verfolgt Turkish Airlines für Deutschland bzw. DUS und welche Rolle spielt dabei das Drehkreuz Istanbul?

Al: Deutschland ist neben der Türkei unser wichtigster Markt, Düsseldorf mit vier täglichen Flügen zu unserem Drehkreuz Istanbul wiederum einer unserer wichtigsten Abflughäfen hierzulande. Von der nordrhein-westfälischen Hauptstadt fliegen wir nicht nur zum Drehkreuz Istanbul, sondern auch in die türkische Hauptstadt Ankara sowie seit vergangenen Oktober nach Antalya. Während der Ferienzeit kommen Flüge zu weiteren türkischen Destinationen hinzu.

Über das Drehkreuz Istanbul verbindet Turkish Airlines DUS und das Rhein-Ruhr-Gebiet unter anderem mit Afrika, den Nahen, Mittleren und Fernen Osten. Welches Potenzial sehen Sie hier?

Premium-Carrier zwischen Europa und Asien

2009 hat sich Turkish Airlines (TK) auf den vierten Platz der europäischen Fluggesellschaften vorgeschoben (hinter Lufthansa, Air France/KML und British Airways). Das Unternehmen transportierte in diesem Zeitraum mehr als 26,7 Mio. Passagiere und erzielte damit ein Wachstum von 18 Prozent. Anfang des Jahres verkündete TK, seine Flotte weiterhin kontinuierlich zu vergrößern und zu modernisieren. Wachstumspotenzial sieht Turkish Airlines insbesondere im Nahen und Mittleren Osten sowie in den ehemaligen GUS-Staaten.

Al: Düsseldorf ist ein bedeutendes Wirtschaftszentrum, deshalb fliegen viele Geschäftsreisende mit uns. Über das Drehkreuz Istanbul bedient Turkish Airlines mehr als 155 Destinationen weltweit. Im vergangenen Jahr konnten wir die Zahl unserer Passagiere auf mehr als 25 Millionen steigern – das ist ein Plus von elf Prozent gegenüber 2008. Erstmals haben wir mehr Passagiere auf internationalen Flügen befördert als im Inlandsverkehr. Dieser Trend gilt auch für unsere Strecken von Düsseldorf über Istanbul in alle Welt. Wir erwarten insbesondere Richtung Naher und Mittlerer Osten, Afrika und Asien in den kommenden Jahren kontinuierliches Wachstum.

Die Türkei gilt gemeinhin als Mittler zwischen West und Ost bzw. zwischen Europa und dem Nahen Osten. Ist das aus Ihrer Sicht korrekt und lässt sich das auf Turkish Airlines und andere türkische Fluggesellschaften herunter brechen?

Al: Mit unserer geografischen Lage zwischen Europa und Asien verbinden wir seit jeher verschiedene Kulturkreise. Speziell in diesem Jahr ist unsere Route aus der nordrhein-westfälischen Landeshauptstadt an den Bosphorus natürlich besonders interessant: Sie verbindet quasi die Europäischen Kulturhauptstädte Ruhr2010 und Istanbul. Von Düsseldorf ist man in wenigen Minuten im Zentrum der Kulturregion – in Essen. Man kann also gerade in diesem Jahr behaupten: Turkish Airlines verbindet Kulturen.

← zurück zur Startseite

Kurz berichtet

✈️ Körperscanner: DUS setzt auf einheitliche Lösungen

Bei der Frage, wann mit der Installation der ersten Körperscanner zu rechnen ist, will Düsseldorf International zunächst abwarten, was die Untersuchung der Geräte ergibt. Derzeit befinden sie sich noch in der Erprobungsphase.

Grundsätzlich befürwortet der Airport eine einheitliche bundes- bzw. europaweite Regelung für den Einsatz dieser Geräte. Ende Januar formulierte das Bundesinnenministerium drei Mindestanforderungen an die Scanner: Sie müssen gesundheitlich unbedenklich sein, sie dürfen Menschenwürde und Grundrechte nicht verletzen, und sie müssen zu einem echten Erkenntnisgewinn führen.

Düsseldorf International spricht sich für die Einführung der Scanner aus, allerdings unter der Prämisse, dass die dahinter stehende Technologie ausgereift und einsatzfähig ist und die Mindestanforderungen des Innenministeriums erfüllt.

Die Anschaffung der Technik ist Sache der Luftsicherheitsbehörden, also des Bundesinnenministeriums. Die Flughäfen stellen lediglich die Räume zur Verfügung.

Die Frage der Sicherheit im Luftverkehr und hier des Einsatzes von Körperscannern berührt die Zuständigkeiten verschiedener Länder, Behörden und Unternehmen. Hier eine bundes- bzw. europaweit einheitliche Regelung zu finden wird seine Zeit brauchen. Wir werden Sie über den aktuellen Stand auf dem Laufenden halten.

✈️ Nächtliche Verspätungen deutlich reduziert

2009 ist die Zahl der Landungen nach 23:00 Uhr gegenüber 2008 um rund 25,5 Prozent gesunken. Die Zahl der nach 22:00 Uhr mit einer Ausnahmegenehmigung der Luftaufsicht gestarteten Flüge liegt rund 34 Prozent unter der Vorjahreszahl.

Insgesamt fanden 1.187 Landungen von Flugzeugen nach 23:00 Uhr statt (einschließlich Propellerflugzeuge mit einem maximalen Startgewicht ab neun Tonnen). 2008 waren es noch 1.593. Dies entspricht einem Rückgang von rund 25,5 Prozent. Ähnlich die Entwicklung bei den Starts nach 22:00 Uhr (mit Ausnahmegenehmigung der Luftaufsicht). Hier wurden 134 Starts von Flugzeugen mit einem maximalen Startgewicht von mehr als neun Tonnen gezählt, nach 203 Bewegungen im Vorjahr.

Grund für diese Rückgänge sind verbesserte innere Abläufe bei den Airlines, Anpassungen der Flugpläne und ein gut funktionierendes, systematisches Slot-Monitoring. Bei diesen Ankünften und Abflügen handelte es sich um zulässige Flugbewegungen innerhalb der geltenden Nachtflugregelungen für den Flughafen Düsseldorf. Die Betriebszeiten von Düsseldorf International stehen unter <http://www.dus-int.de/dus/flugbetriebszeiten/> zum Nachlesen bereit.

Gesamtzahl der Nachtlandungen von Strahl- und Propellerflugzeugen (über 9 t MTOW)

Uhrzeit	2008		2009
23:00 – 00:00	1.458	↘	1.092
00:00 – 05:00	102	↘	74
05:00 – 06:00	33	↘	21
Gesamt	1.593	↘	1.187

← zurück zur Startseite

➔ Flughafen der Kulturhauptstadt Europas

Die Fahrzeiten:

7 Minuten nach Duisburg
16 Minuten nach Oberhausen
36 Minuten nach Bochum
46 Minuten nach Dortmund

Düsseldorf International ist Flughafen der „Kulturhauptstadt Europas RUHR.2010“. Der NRW-Airport liegt nur sieben Zugminuten vom Ruhrgebiet entfernt und ist aufgrund seiner erstklassigen Straßen- und Schienenanbindung an das Ruhrgebiet sozusagen das Eingangstor in die Metropolregion.

Bereits am Airport werden ankommende Gäste von Helfern der RUHR.2010, den so genannten Volunteers, begrüßt. Hier erhalten die Gäste einen ersten Überblick über die zahlreichen Kultur-Events und die optimale Anreise zu den jeweiligen Zielen. Zudem gibt es auf der Ankunftsebene des Airports einen eigenen RUHR.2010-Infoschalter. Düsseldorf International ist optimal an das Ruhrgebiet angebunden. Insgesamt fahren täglich 368 Züge NRWs größten Airport an. Mitten ins kulturelle Herz der „RUHR.2010“ – zur Zeche Zollverein Nord – benötigt der Regionalexpress RE3 nur 32 Minuten. Auch die weiteren Besucherzentren sind vom Flughafen aus hervorragend zu erreichen.

➔ Ausbau des Flughafens Mönchengladbach findet nicht statt

Die Flughafen Düsseldorf GmbH hat den Kooperationsvertrag zwischen der NVV Niederrheinische Versorgung und Verkehr AG (NVV), der Stadt Willich und der Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH (FMG) zum 31. Dezember letzten Jahres gekündigt. Als Mehrheitsgesellschafter wird DUS die Pläne für einen Ausbau der Start- und Landebahn in Mönchengladbach nicht weiter verfolgen.

Allerdings ist der Düsseldorfer Flughafen bereit, sich auch künftig in Mönchengladbach zu engagieren. Über eine neue Kooperationsbasis wird nun in den kommenden Monaten zwischen den Gesellschaftern beraten. Christoph Blume, Aufsichtsratsvorsitzender der FMG und Sprecher der Düsseldorfer Flughafengeschäftsführung, betonte, dass für den Mönchengladbacher Flughafen ein tragfähiges Geschäftsmodell entwickelt werden soll, das den dort ansässigen Unternehmen weiterhin eine Basis für ihre Geschäfte bietet. Die Grundlagen des Kooperationsvertrages haben sich seit dessen Abschluss Anfang Juli 1993 massiv gewandelt, der Betrieb des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach ist dauerhaft defizitär. Auch für die Zukunft weisen Prognosen weiter nach unten. Darüber hinaus hat nun ein Gutachten der Deutschen Flugsicherung (DFS) ergeben, dass eine Ausweitung der Flugbewegungen in Mönchengladbach mit Kapazitätseinschränkungen für Düsseldorf verbunden wäre, weil sich die Anflugsektoren beider Flughäfen kreuzen. Eine Ausweitung des Verkehrs in Mönchengladbach ist daher für den Flughafen Düsseldorf nicht akzeptabel. Die Mönchengladbacher Ratsmehrheit, bestehend aus SPD, Bündnis 90/Die Grünen und der FDP, hatte sich darauf geeinigt, keinen Ausbau des Flughafens anzustreben, wenn sich herausstellt, dass es sich dabei für die Stadt um ein Zuschussgeschäft handelt. Für diesen Fall sieht der Koalitionsvertrag die Aufgabe des Flughafens und die Nutzung des Geländes als Gewerbepark vor. Die Flughafen Düsseldorf GmbH hält 70,03 Prozent der Anteile am Regional-Flughafen Mönchengladbach. 29,964 Prozent sind im Besitz der Niederrheinischen Versorgung und Verkehr AG, 0,006 Prozent hält die Stadt Willich.

➔ 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,

Gestaltung: Michael Nentwig

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