LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
17/2971

A11

Düsseldorf Airport DUS

Stellungnahme der Flughafen Düsseldorf GmbH zur Sachverständigenanhörung des Verkehrsausschusses des Landtags Nordrhein-Westfalens zum Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN DS 17/8764 am 02. September 2020

Düsseldorf, 26. August 2020

Geschäftsführung

Flughafen Düsseldorf GmbH
Flughafenstraße 105
40474 Düsseldorf
T +49 (0)211 421-22 260
F +49 (0)211 421-22 262
dus.com

Vorsitzender des Aufsichtsrates
Dr. Rolf Pohlig

Geschäftsführung
Thomas Schnalke,
Vorsitzender der Geschäftsführung
Michael Hanné

Lars Mosdorf

Handelsregister
Amtsgericht Düsseldorf, HRB 28

USt-IdNr. DE 119 351 523

I. Vorbemerkung

Der Flughafen Düsseldorf ist für die Region und ganz Nordrhein-Westfalen ein herausragender Wirtschafts- und Standortfaktor, der die internationale Anbindung des Landes sicherstellt und als größte Arbeitsstätte der Landeshauptstadt für erhebliche Beschäftigungsimpulse sorgt.

Als Mobilitätshub dient der Airport nicht nur der Stadt Düsseldorf, sondern der gesamten Region als Knotenpunkt und vernetzt Menschen, Verkehrsträger und Wirtschaft miteinander. Nordrhein-Westfalen ist der Mittelpunkt Europas. In diesem Zusammenhang ist eine hervorragende verkehrliche Anbindung, sowohl land- als auch luftseitig, von elementarer Bedeutung. Von einem zielgerichteten und flächendeckenden Ausbau der Infrastruktur profitieren neben dem Flughafen auch die Landeshauptstadt, das Bundesland Nordrhein-Westfalen sowie die Anrainerstaaten.

Vor allem die vergangenen Monate haben die Systemrelevanz des Düsseldorfer Airports eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Er ist ein unverzichtbarer Teil einer modernen Infrastruktur. Auch wenn der Passagierrückgang, ausgelöst durch die Covid-19-Pandemie, beispiellos war und die Verkehrszahlen auch heute noch weit unter dem Vorjahresniveau liegen, so ist der Airport seiner Verantwortung für die Daseinsvorsorge des Landes nachgekommen. Neben der Abwicklung des verbleibenden Flugplans gehörten hierzu in erster Linie Rückhol- und Erntehelferflüge sowie mögliche Medizin-, Sonder- oder Frachtflüge – beispielsweise mit medizinischem Material. So wurden unter anderem 60 Millionen Masken und dringend benötigtes medizinisches Versorgungsmaterial über den Flughafen Düsseldorf nach Nordrhein-Westfalen gebracht. Dieser Beitrag zur Sicherstellung der medizinischen Versorgung ist ein einprägsames Beispiel dafür, wie wichtig eine funktionierende Luftverkehrsinfrastruktur für das Gemeinwohl unseres Landes ist.

Wesentliche Forderungen des Antrags betreffen die Klimabilanz des Luftverkehrs sowie die klimapolitischen Steuerungsmechanismen. Für die Flughafen Düsseldorf GmbH ist die Reduzierung der Emissionen bereits seit vielen Jahren ein wichtiges Ziel, das aktiv verfolgt wird. Zu den einzelnen in dem Antrag formulierten Forderungen möchten wir an dieser Stelle jedoch auf die Stellungnahme des Bundesverbandes der deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) verweisen, der die Zusammenhänge treffend einordnet und dessen Ausführungen wir uns vollends anschließen.

II. Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit

Der Airport Düsseldorf und die Flughäfen Nordrhein-Westfalens stehen nicht nur in einem engen Wettbewerb zueinander. Auch die direkte Konkurrenz zu den Flughäfen der Anrainerstaaten, insbesondere Schiphol (Amsterdam) und Zaventem (Brüssel), ist beachtlich.

Um in einer solch unmittelbaren Konkurrenz bestehen zu können, ist eine Stärkung des Luftverkehrsstandortes NRW notwendig. Nur dann kann das Flughafennetzwerk NRWs seine Stärken ausspielen und die wirtschaftliche Entwicklung des Bundeslandes positiv mitgestalten. Um das Potential der Flughäfen konsequent zu heben, müssen die vorhandenen Strukturen optimal genutzt und gegebenenfalls ausgebaut werden.

Dies gilt nicht nur für den Düsseldorfer Flughafen, auch der Frachttransport am Flughafen Köln/Bonn spielt für die wirtschaftliche Stärke NRWs eine zentrale Rolle. Die Corona-Krise hat gezeigt, wie gut die unterschiedlichen Ausrichtungen der beiden Flughäfen zu einer optimalen Grundversorgung geführt haben und sich gegenseitig ergänzen. Die Vielfalt der NRW-Flughafenlandschaft schafft Synergien, die es ermöglicht, den wachsenden Bedürfnissen im Sinne einer modernen Infrastruktur gerecht zu werden. Im Wesentlichen wird es dabei auf eine lückenlose Konnektivität ankommen. Eine moderne Infrastruktur lebt aber auch von Innovationen und grenzübergreifenden Mobilitätsangeboten. Ob Flugtaxi oder Share-Angebote: die Herausforderung, nachhaltige und zuverlässige Angebote zu schaffen, ist groß, bietet aber zugleich die Chance, dass der Luftverkehrsstandort Nordrhein-Westfalen zum Vorreiter einer zukunftsweisenden Mobilität wird.

Die Corona-Pandemie zeigt aber auch, dass es unbeeinflussbare Faktoren gibt. Der historische Einbruch der Verkehrszahlen an allen Flughäfen hat nicht nur unmittelbare Folgen auf den Luftverkehr, sondern auch auf die von der Branche abhängigen Unternehmen, wie beispielsweise die Hotellerie oder die Messe. Umso wichtiger ist es, nicht nur die Flughäfen, sondern die gesamte luftverkehrsnahe Branche zu stärken und zu fördern. Der Luftverkehrsstandort Nordrhein-Westfalen muss wettbewerbsfähig bleiben, um auch künftig die Region verlässlich anzubinden, Arbeitsplätze zu erhalten, neue Beschäftigungsfelder zu schaffen und so die NRW-Wirtschaft anzukurbeln. Wächst der Luftverkehr, wächst auch die Wirtschaftskraft und damit der Wohlstand der Gesellschaft. Die nachhaltige Stärkung der hiesigen Infrastruktur wird einen elementaren Beitrag zur Belebung der Wirtschaft und zur Bewältigung der Covid-19-Pandemie leisten.

1. Landseitige Infrastruktur

Die landseitige Infrastruktur eines Flughafens spielt eine entscheidende Rolle – für dessen Attraktivität bei Passagieren, Airlines und ansässigen Unternehmen. Für den Reisenden ist eine schnelle, unkomplizierte und bequeme Erreichbarkeit des Airports sehr wichtig. Daher muss die bestehende Infrastruktur nicht nur zwingend ausgebaut, sondern im Sinne der Nachhaltigkeit weiter verbessert werden.

Intermodalität Flughafen Düsseldorf

Die Konnektivität von Flughäfen wird anhand verschiedener Kriterien beurteilt. So fließt die Anbindung an den Schienen- und

Straßenverkehr ebenso mit in die Bewertung ein, wie das Streckennetz in der Luft. Gemessen an den unterschiedlichsten Faktoren ist der Düsseldorfer Flughafen schon heute der am besten angebundene Flughafen in Deutschland. Sowohl die zahlreichen Autobahnanschlüsse, als auch die gute Anbindung an den Öffentlichen Personen- und Nahverkehr (ÖPNV) führen dazu, dass Passagiere ihn bequem erreichen können.

Vor allem der Fernbahnhof des Flughafens trägt zur hervorragenden Erreichbarkeit bei. Über 350 Züge halten dort täglich vom Nah-, Regional- bis Fernverkehr. Gemäß Klassifizierung von DB Station & Service ist er ein „Klasse 2"-Bahnhof. Diese Stufe erreicht bislang kein anderer deutscher Flughafen-Bahnhof. Die Kriterien (Anzahl der Passagiere und Frequenz der Züge pro Tag) für die Bewerbung durch die Deutsche Bahn sind unter anderem die Anzahl der Reisenden pro Tag, aber auch die Frequenz der Züge pro Tag. Am Düsseldorfer Fernbahnhof besteht insbesondere eine hohe Taktung von Regionalzügen und ICEs. Um zukünftig kurze Flugstrecken zu vermeiden und gleichzeitig noch besser angebunden zu sein, befindet sich der Flughafen Düsseldorf derzeit in Gesprächen mit der Deutschen Bahn. Ziel ist es, eine direkte ICE-Anbindung an den Frankfurter Flughafen zu gewährleisten. Der in naher Zukunft startende Rhein-Ruhr-Express (RRX) wird den Airport außerdem mit weiteren sieben Zuglinien unmittelbar an das Ruhrgebiet anbinden.

Auch der ÖPNV spielt am Düsseldorfer Airport eine entscheidende Rolle: Die S-Bahn und diverse Buslinien binden den Flughafen an die Innenstadt und das Umland an. Mit dem derzeitigen Bau der Stadtbahnlinie U81, die den Flughafen zukünftig unter anderem mit der Messe Düsseldorf verbinden soll, wird die bestehende, gute Infrastruktur noch einmal um einen wesentlichen Baustein ergänzt.

Neben den klassischen Verkehrsträgern hat sich der Flughafen Düsseldorf bereits sehr früh für neue Technologien geöffnet und 2002 den Skytrain in Betrieb genommen, um den Fernbahnhof sowie die umliegenden Parkhäuser nahtlos an das Terminal anzubinden. Binnen sieben Minuten kann die autonom fahrende Kabinenbahn die Passagiere vom Fernbahnhof zum Terminal befördern. Bis heute wurden über 66 Millionen Passagiere mit diesem autonomen Fahrzeug transportiert.

Förderung der Intermodalität

Die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger am Flughafen Düsseldorf ist gelungen. Und auch bei der Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene darf es nicht um ein Ausspielen der jeweiligen Verkehrsträger gehen. Vielmehr ist die Intermodalität zu stärken. Verkehrsträger müssen sinnvoll vernetzt und ein modernes, leistungsfähiges Mobilitätssystem in Deutschland und Europa entwickelt werden. Der Flughafen Düsseldorf unterstützt hierbei alle Vorhaben, die zu einer

solchen Vernetzung und damit zu einer besseren Konnektivität beitragen. Denn nur ein zielgerichtetes Miteinander kann an dieser Stelle zum Erfolg führen.

Die Mobilität unterliegt großen Veränderungen, die aktiv gestaltet werden müssen. Dazu zählt auch, neue Verkehrsträger zu fördern und ihnen durch Anpassung entsprechender Rahmenbedingungen den Markteinstieg zu ermöglichen. Innovative und nachhaltige Verkehrsträger wie die in den Startlöchern stehenden Flugtaxis, bieten eine große Chance. Die Flughafenbetreiber sind bereit und gewillt, gemeinsam mit allen beteiligten Systempartnern diesen Weg einzuschlagen und die Zukunft mitzugestalten.

2. Luftseitige Infrastruktur

Um zukünftig im europäischen und weltweiten Wettbewerb bestehen zu können, ist es entscheidend, die bereits vorhandene luftseitige Infrastruktur optimal auszunutzen und auszubauen. Auf dem Weg dahin dürfen bestehende Regelungen für den Flughafen Düsseldorf nicht weiter eingeschränkt werden.

Flexible Nutzung vorhandener Infrastruktur

Vor der Corona-Pandemie hat der Düsseldorfer Flughafen regelmäßig an seiner Kapazitätsgrenze agiert. Die Nachfrage nach Slots durch die Airlines, insbesondere in den Sommermonaten, überstieg regelmäßig die vorhandenen Kapazitäten. 25,5 Millionen Passagiere starteten 2019 von Düsseldorf aus in die Welt. Durch die gegenwärtige Krise sind die Verkehrszahlen zwar dramatisch eingebrochen, der Flughafen Düsseldorf und die Luftverkehrsbranche gehen dennoch mittel- bis langfristig von einer Normalisierung des Luftverkehrs aus. Spätestens mit der wieder steigenden Nachfrage wird es notwendig sein, den Airlines die erforderlichen Slots anbieten zu können, um diese auch zukünftig an den Standort Düsseldorf zu binden.

Der von der Flughafen Düsseldorf GmbH im Jahr 2015 gestellte Antrag auf Ausweitung der Betriebsgenehmigung, der unter anderem eine flexible Bahnnutzung vorsieht, orientiert sich an einer langfristigen Planung. Als Prognosehorizont wurde das Jahr 2030 festgelegt. Ein weiteres, hierfür relevantes Gutachten wird derzeit unter Abwägung der Auswirkungen der Corona-Pandemie und in Abstimmung mit dem Verkehrsministerium NRW erarbeitet. Der Flughafen rechnet mit einer Fertigstellung im November 2020. Neben der beantragten Erhöhung der Bewegungen in den Stunden hoher Nachfrage beinhaltet der Antrag auch die Möglichkeit der flexibleren Nutzung der beiden Start- und Landebahnen. Kurzfristig würde eine neue Betriebsgenehmigung zudem einen essentiellen Beitrag bei der Wiederaufnahme des internationalen Luftverkehrs darstellen, indem den Fluggesellschaften zusätzliche Start- und Landeslots

in den für sie attraktiven Tageszeiten angeboten werden könnten.

Freie Kapazitäten an anderen Flughäfen dürfen nicht zu einer zielgerichteten Steuerung von Verkehren führen. Dies ist sowohl ordnungspolitisch, als auch organisatorisch unmöglich. Die Vergabe von Slots an den koordinierten Verkehrsflughäfen in Deutschland obliegt alleine der Fluko Flughafenkoordination Deutschland GmbH. Grundlage ist hierbei die EU-Verordnung (EWG) Nr. 95/93. Sofern die Airlines die entsprechenden Verkehrsrechte innehaben und über einen zugeteilten Slot verfügen, ist es nicht möglich, ihr diesen wieder zu entziehen. Eine Zersplitterung der heutigen Angebotsstruktur würde zudem den Luftverkehrsstandort Nordrhein-Westfalen schwächen, was aus Sicht des Marktes nicht wünschenswert ist. Die einzelnen Flughäfen des Landes haben jeweils unterschiedlich spezifizierte Geschäftsmodelle, die sich im besten Fall ergänzen.

Erhalt der bestehenden Betriebsgenehmigung

Neben einer optimalen Ausnutzung der bereits bestehenden Infrastruktur ist es für die Wettbewerbsfähigkeit des Düsseldorfer Flughafens von immenser Bedeutung, dass die geltenden Verspätungsregelungen auch zukünftig Bestand haben. So sieht die Betriebsgenehmigung aus dem Jahr 2005 vor, dass in den Tagesrandzeiten zwischen 22:00 und 23:59 Uhr beziehungsweise zwischen 05:00 und 05:59 Uhr auch nicht koordinierte, verspätete Flugbewegungen stattfinden können. Dies gilt insbesondere für die acht Fluggesellschaften, die ihren Wartungsschwerpunkt in Düsseldorf haben, sogenannte Homebase-Carrier. Diese dürfen ohne eine Genehmigung der Bezirksregierung Düsseldorf bis 23:59 Uhr landen. Solche Variablen sind für eine verlässliche Operation unverzichtbar. Die Unternehmen und Passagiere erhalten dadurch zum einen eine Planungssicherheit. Zum anderen ist es den Airlines erst durch bis zu vier tägliche Umläufe möglich, einen wirtschaftlich ertragreichen Flugbetrieb aufrechterhalten zu können. Um dies zu gewährleisten und die Airline am Standort zu halten, ist es notwendig, auch den Fluggesellschaften eine sichere Planungsgrundlage zu bieten.

Auch aus ökologischen Gründen ist die Aufrechterhaltung der Verspätungsregelung am Flughafen Düsseldorf erforderlich. Es ist nicht zielführend, wenn Flugzeuge durch Umleitungen zu anderen Airports einen Start und zwei Landungen verursachen und dadurch mehr Kerosin verbrauchen. Des Weiteren wird durch diese zusätzlichen Flüge vermeidbarer Lärm produziert.

Zahlreiche europäische Flughäfen profitieren im direkten Wettbewerb von weitaus großzügigeren Regelungen. Eine Verschärfung der Tagesrandzeiten würde die Standortattraktivität mindern, was die Verlagerung von Verkehren und damit die Schwächung des Wirtschaftsstandorts Nordrhein-Westfalens zur Folge hätte.

Steuerungsfunktion: Entgeltordnung

Für den Flughafen Düsseldorf ist der Schutz nachbarschaftlicher Interessensehr wichtig. Und so hält er auch weiterhin im Sinne des Koalitionsvertrages der Landesregierung daran fest, die Lärmentgelte in den Tagesrandzeiten erhöhen zu wollen und seiner Verantwortung gegenüber den Anwohnerinnen und Anwohnern nachzukommen. Zum 1. Januar 2021 sollte turnusgemäß eine neue Entgeltordnung für den Flughafen Düsseldorf in Kraft treten. Auf Grund der aktuellen Umstände haben sich alle Beteiligte darauf verständigt, dass zum jetzigen Zeitpunkt keine belastbare Planungsgrundlage besteht. Sobald sich die Situation ändert und verlässliche Verkehrsprognosen möglich sind, werden die Konsultationen wieder aufgenommen.

Grundsätzlich sind Flughafenentgelte für das Starten, Landen und Abstellen der Flugzeuge sowie für die Benutzung der Infrastruktur gem. § 19 b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) vom Flughafenbetreiber zu erheben. Neben der Deckung der Infrastrukturkosten sind Entgelte ein wirksames Instrument, um die Airlines im Sinne der Nachbarschaft zu einem leiseren, pünktlicheren und saubereren Flugverhalten zu bewegen. Die Flughäfen können die Entgeltordnungen allerdings nicht selbstständig festlegen und somit auf die Spreizung der Entgelte nur einen gewissen Einfluss nehmen. Die durch das Verkehrsministerium Nordrhein-Westfalen zu genehmigende Entgeltordnung unterliegt gem. § 19 b LuftVG einer gemeinsam mit den Flughäfen und den Airlines stattfindenden Konsultation.

Flughäfen weisen stark unterschiedliche Strukturen auf, so dass Vergleiche der jeweiligen Entgeltordnungen nur schwer zu ziehen sind. Der immer wieder herangezogene Vergleich zum Flughafen Hamburg ist daher nicht zielführend. Darüber hinaus sind nicht die absoluten Werte entscheidend. Insbesondere nicht mit Blick auf eine verkehrssteuernde Funktion. Es kommt an dieser Stelle maßgeblich auf die Spreizung zwischen der Tag- und Nachtlandung an. Hier ist der Düsseldorfer Flughafen mit seiner aktuellen Entgeltordnung bereits jetzt der Airport mit der zweithöchsten Entgeltsteigerung aller Verkehrsflughäfen bei den Nachtrandzeiten. (Vgl. Stellungnahme Flughafen Düsseldorf GmbH vom 27.03.2019 zum Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen DS 17/4104)

III. Umwelt- und Klimaschutz am Flughafen

Der Schutz des Klimas ist die zentrale Herausforderung unserer Zeit und damit auch eine der wichtigsten Aufgaben und Verpflichtungen der Luftverkehrsbranche. Für den Flughafen Düsseldorf ist es selbstverständlich, die Einwirkungen des Flughafenbetriebs auf die Umwelt so gering wie möglich zu halten. Entsprechend wurden in den vergangenen Jahren zahlreiche Maßnahmen implementiert. Der Airport setzt auf innovative, umweltfreundliche Technologien. Für das Jahr 2030 hat sich der Flughafen ein absolutes

Reduktionsziel von 38.500 Tonnen CO_2 gesetzt. Dabei sollen sich die Emissionen gegenüber 2010 um 35 Prozent verringern.

Die Maßnahmen, die der Flughafen getroffen hat, um dieses Ziel zu erreichen, umfasst vier Handlungsfelder: Energieversorgung, Gebäudetechnik, Mobilität und flughafenspezifische Anlagen. So befinden sich auf dem Gelände des Flughafens mehrere Photovoltaikanlagen und zwei Blockheizkraftwerke für die Energieversorgung des Airports. Die Beleuchtung im gesamten Terminal, den Parkhäusern und weiteren Gebäuden wird fortlaufend auf LED-Leuchtmittel umgestellt. Die innovative Wettervorhersage-Steuerung-App der Meteoviva GmbH sowie der Anschluss an das Fernwärmenetz der Landeshauptstadt Düsseldorf Anfang 2020 sorgen dafür, dass mehrere Tonnen CO_2 jährlich eingespart werden können. Alleine durch den Anschluss an das Fernwärmenetz reduzieren sich nicht nur die Feinstaub- und Stickoxid-Emissionen, sondern es sinkt auch der Ausstoß von Kohlendioxid um rund 70 Prozent.

Schon 2009 haben sich Fluggesellschaften, Flugzeughersteller, Flugsicherungen und Flughäfen weltweit auf eine Klimaschutzstrategie verständigt. Demnach soll der Kraftstoffverbrauch pro Jahr um 1,5 Prozent gesenkt werden, seit diesem Jahr soll das Wachstum des Luftverkehrs dann CO_2-neutral erfolgen. Das Ziel ist außerdem, die Netto-CO_2-Emissionen der Luftfahrt bis zum Jahr 2050 zu halbieren – gegenüber 2005. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde auf UN-Ebene bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO das globale, marktbasierte $C0_2$-Kompensationssystem CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction System for International Aviation) beschlossen, das Anfang 2020 startete. Die Luftfahrtunternehmen erwerben auf dem CO_2-Markt Zertifikate für die von ihnen verbrauchten Immissionen, die zuvor durch eine unabhängige Stelle geprüft wurden. Mit den Zertifikaten werden Projekte zum Klimaschutz unterstützt. Als erster Industriesektor mit einem eigenen Klimaschutzinstrument, nimmt die Luftverkehrsbranche eine Vorreiterrolle ein.

IV. Fazit

Der Flughafen Düsseldorf ist sich seiner Verantwortung für die Region und seine direkte Nachbarschaft bewusst. Denn für ein starkes Nordrhein-Westfalen ist ein stabiles Luftverkehrsnetz unerlässlich. Es fördert neben dem Tourismus auch die Intermodalität, birgt Chancen für eine neue Form der Mobilität, schafft und erhält Arbeitsplätze und sorgt am Ende für eine Vernetzung mit der Welt. Die gegenwärtige Krise hat aber auch deutlich gemacht, dass die kommenden Herausforderungen nicht alleine zu bewältigen sind, sondern nur in einem engen und vertrauensvollen Miteinander. Insbesondere die Zusammenarbeit unter den Verkehrsflughäfen NRWs wird in Zukunft eine wesentliche Rolle beim Wiederaufbau des Luftverkehrs in diesem Land spielen. Auch wenn die Flughäfen starke Unterschiede aufweisen und in einem umkämpften Markt miteinander konkurrieren, wird eine

gezielte Kooperation in Zukunft ein wesentlicher Baustein bei der Bewältigung der aktuellen Krise und der Gestaltung der Zukunft sein. Es gilt, sich im europäischen Wirtschaftraum zu behaupten. Dies kann nur gelingen, wenn – unter Berücksichtigung der kartellrechtlichen Rahmenbedingungen – Synergieeffekte genutzt werden. Die daraus erwachsenden Vorteile werden nicht allein die Branche positiv beeinflussen, sondern zugleich das Land Nordrhein-Westfalen.