



DUS Pünktlichkeits- und Nachtflugreport April 2022

Ein international erfolgreicher Flughafen braucht ein wirtschaftlich starkes Hinterland. Gleichzeitig braucht Nordrhein-Westfalen aber auch ein leistungsfähiges Luftverkehrsdrehkreuz, wenn das Land dauerhaft am weltweiten Wettbewerb teilhaben möchte. Der Düsseldorfer Airport hat daher als größter Flughafen NRWs die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger sowie der Wirtschaft unserer Region im Blick.



Die Auswirkungen der Corona-Pandemie im internationalen Luftverkehr führen weiter zu Einschränkungen. Derzeit verzeichnen die Airports deutschlandweit ein Verkehrsaufkommen, dass sich unterhalb des für diese Jahreszeit üblichen Niveaus bewegt. Dies gilt auch für den Flughafen Düsseldorf.

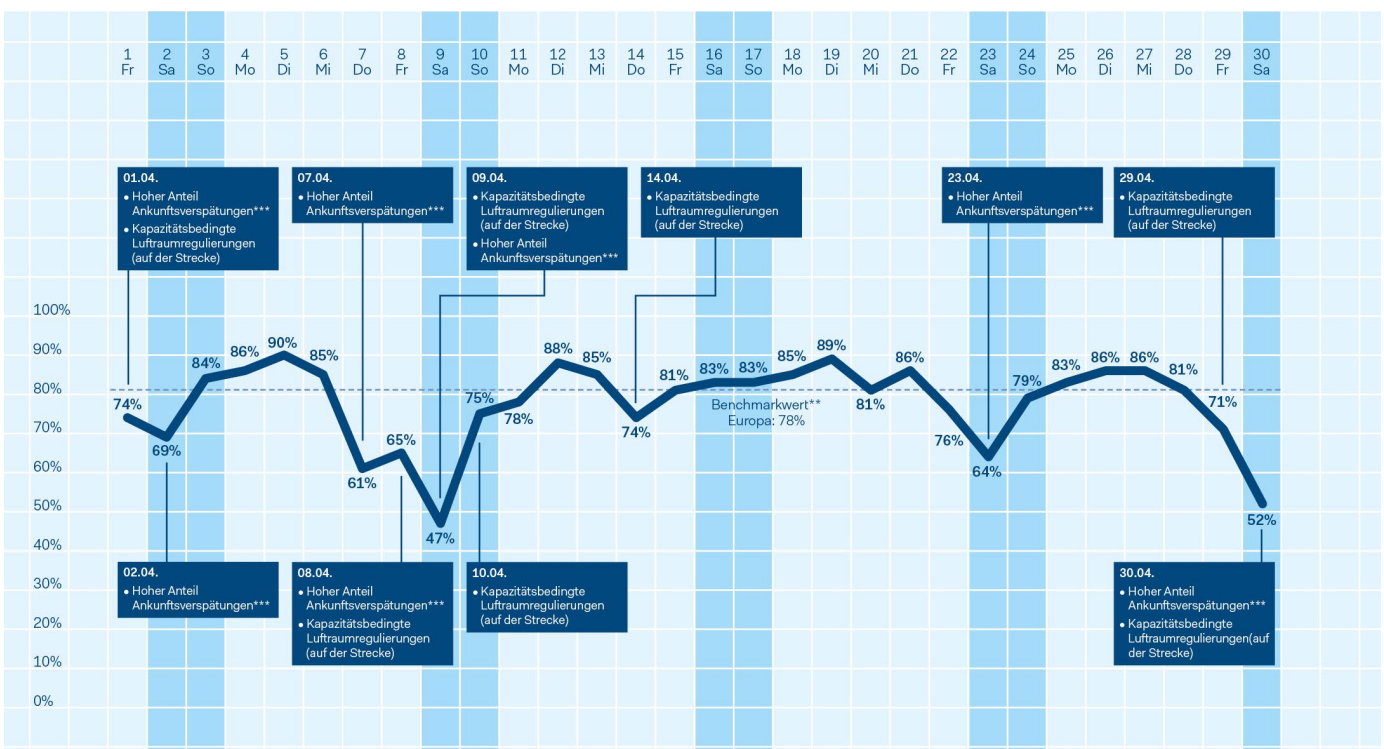
Gemeinsam mit Airlines aus aller Welt arbeitet der Düsseldorfer Flughafen konsequent an der Weiterentwicklung des Streckennetzes. Der Luftverkehr ist ein komplexes System. Interkontinentale Flüge benötigen beispielsweise immer auch Zubringerverkehre aus Deutschland und anderen Teilen Europas, um effizient und umweltbewusst abgewickelt werden zu können. Dabei brauchen Fluggesellschaften Flexibilität und Planungssicherheit. Darum benötigt der Flughafen auch Toleranzen in den Tagesrandstunden. Ansonsten würde das Drehkreuz Düsseldorf von wichtigen Verkehren abgeschnitten. Gleichzeitig ist es uns als Flughafenbetreiber ebenfalls eine Verpflichtung, auch die Bedürfnisse der Anwohner im Rahmen einer verantwortungsbewussten Interessenabwägung zu ach-

ten. Zum Schutz seiner Nachbarn hat der Düsseldorfer Flughafen hierbei eine der strengsten Flugbetriebsgenehmigungen aller deutschen Verkehrsflughäfen. Darüber hinaus unternimmt der Flughafen gemeinsam mit den Airlines, der Deutschen Flugsicherung und seinen anderen Partnern vielfache Anstrengungen, um die Pünktlichkeit am Standort weiter zu erhöhen und damit auch Verspätungen in den Tagesrandzeiten abzubauen.

Trotz vielfältiger Maßnahmen zur bestmöglichen Optimierung der Pünktlichkeit am Standort Düsseldorf ist der Luftverkehr aber ein vielschichtiges System, in dem Verspätungen – auch in der Nacht – zum Beispiel auf Grund von Wetterereignissen, Streiks und anderen Gründen nie gänzlich ausgeschlossen werden können.

Zur Versachlichung der öffentlichen Diskussion rund um dieses Thema veröffentlicht der Düsseldorfer Airport monatlich einen Pünktlichkeits- und Nachtflugreport.

Pünktlichkeit* in Prozent April 2022 mit Hauptverspätungsgründen



* Durchschnitt Ankünfte und Abflüge

** Mittelwert über drei Jahre aller 40 EAPN-Airports
(European Airports Punctuality Network)

*** Ankunftsverspätungen in Düsseldorf können z.B. durch schlechte Wetterbedingungen in Europa und der Welt, Luftraumregulierungen, Verspätungen an Vorflughäfen, vorherigen Verspätungen am Düsseldorfer Airport und auch durch airlineinterne Gründe entstehen.



Nachtflugreport

In dem durch die Corona-Pandemie geprägten Monat April 2022 wurden in Düsseldorf insgesamt rund 12.250 Flugbewegungen gezählt (inklusive Ambulanz-, Militärflüge, etc.). Insgesamt 10 Starts (0,08%) von Strahlflugzeugen und Propellerflugzeugen mit einem maximalen Startgewicht von mehr als neun Tonnen fanden davon nach 22:00 Uhr statt.

Hiervon benötigten 2 Starts eine gesonderte Genehmigung der zuständigen Luftaufsichtsbehörde, der Bezirksregierung Düsseldorf, beziehungsweise des Verkehrsministeriums.

Landungen dieser Großflugzeuge zwischen 23:00 und 0:00 Uhr sowie zwischen 5:00 und 6:00 Uhr gab es in diesem Monat 65 (0,53%). Für diese sind im Rahmen der Nachtflugregelung in der Regel keine weiteren Genehmigungen erforderlich.

In der sogenannten Kernnacht zwischen 0:00 und 5:00 Uhr fanden 2 Starts und 1 Landung statt, die eine Ausnahmegenehmigung der zuständigen Luftaufsichtsbehörde, der Bezirksregierung Düsseldorf, erforderten.

Die Nachtflugbewegungen der Großluftfahrt in ihrer zeitlichen Entwicklung:

	Flugbewegungen gesamt	Starts nach 22:00 Uhr	Landungen von 23:00 - 0:00 und 5:00 - 6:00 Uhr	Flugbewegungen die eine Ausnahme- genehmigung benötigen	... davon in der Kernnacht von 0:00 - 5:00 Uhr
Oktober 2020	6.200	7 (0,11%)	15 (0,24%)	9 (0,15%)	4 (0,06%)
November 2020	3.125	3 (0,10%)	7 (0,22%)	4 (0,13%)	3 (0,10%)
Dezember 2020	3.175	7 (0,22%)	9 (0,28%)	10 (0,31%)	8 (0,25%)
Januar 2021	2.660	7 (0,26%)	10 (0,38%)	5 (0,19%)	4 (0,15%)
Februar 2021	1.970	7 (0,36%)	4 (0,20%)	7 (0,36%)	4 (0,20%)
März 2021	2.945	7 (0,24%)	5 (0,17%)	11 (0,37%)	8 (0,27%)
April 2021	3.525	5 (0,14%)	6 (0,17%)	8 (0,23%)	6 (0,17%)
Mai 2021	4.245	2 (0,05%)	8 (0,19%)	3 (0,07%)	3 (0,07%)
Juni 2021	5.930	10 (0,17%)	14 (0,24%)	13 (0,22%)	6 (0,10%)
Juli 2021	10.060	8 (0,08%)	67 (0,67%)	9 (0,09%)	5 (0,05%)
August 2021	10.420	11 (0,11%)	51 (0,49%)	13 (0,12%)	9 (0,09%)
September 2021	10.985	4 (0,04%)	45 (0,41%)	7 (0,06%)	5 (0,05%)
Oktober 2021	11.850	16 (0,14%)	83 (0,70%)	20 (0,17%)	15 (0,13%)
November 2021	9.390	5 (0,05%)	24 (0,26%)	6 (0,06%)	6 (0,06%)
Dezember 2021	8.215	4 (0,05%)	23 (0,28%)	7 (0,09%)	6 (0,07%)
Januar 2022	7.130	4 (0,06%)	11 (0,15%)	4 (0,06%)	1 (0,01%)
Februar 2022	6.400	7 (0,11%)	12 (0,19%)	9 (0,14%)	4 (0,06%)
März 2022	9.515	5 (0,05%)	17 (0,18%)	7 (0,07%)	5 (0,05%)
April 2022	12.250	10 (0,08%)	65 (0,53%)	3 (0,02%)	3 (0,02%)