



# STELLUNGNAHME

Ihr/e Ansprechpartner/in  
Joachim Brendel

E-Mail  
brendel@ihk-nordwestfalen.de

Telefon  
0251 707-209

Datum  
26.08.2020

## **Stellungnahme IHK NRW zur Anhörung des Verkehrsausschusses des Landtags in Nordrhein-Westfalen zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Luftverkehrskonzept für NRW – Drucksache 17/8764**

IHK NRW dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum oben genannten Antrag „Luftverkehrskonzept für NRW“.

### Vorbemerkung

Wie viele Branchen, so sind auch der weltweite Luftverkehr – und damit auch die NRW-Verkehrsflughäfen – von der Corona-Krise erheblich betroffen. Die nachfolgenden Ausführungen und Einschätzungen basieren auf den einschlägigen Prognosen der Wirtschaftsforschungsinstitute, die davon ausgehen, dass die Weltwirtschaft – und damit auch der weltweite Luftverkehr – innerhalb der nächsten zwei bis drei Jahre das Ausgangsniveau des Jahres 2019 wieder erreichen wird und anschließend in einen noch näher zu spezifizierenden Wachstumspfad einschwenken wird.

Unter dieser Prämisse ist festzustellen, dass der Zugang zum nationalen, europäischen und weltumspannenden Luftverkehr für die zahlreichen international vernetzten Unternehmen in Nordrhein-Westfalen auch in Zukunft von großer Bedeutung sein wird. Dies gilt für den Passageverkehr ebenso wie für die Luftfracht.

Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen haben daher die avisierte Fortschreibung der NRW-Luftverkehrskonzeption zum Anlass genommen, ein Eckpunktepapier mit dem Titel „Anforderungen der NRW-Wirtschaft an die neue Luftverkehrskonzeption NRW“ zu erarbeiten. Die Fertigstellung und Weiterleitung des Eckpunktepapiers an die Landesregierung sowie an die politischen Vertreter, Kommunen und Multiplikatoren erfolgte Ende 2019. Dieses Eckpunktepapier ist dieser Stellungnahme beigefügt und soll den Kern unserer Stellungnahme darstellen.

Auf einzelne Aspekte des oben benannten Antrags möchten wir nachfolgend aber dennoch gezielt eingehen.

### Zu den Inhalten des Antrags

- ***Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene***

- **Landseitige Infrastruktur verbessern**

Auch für Kurzstreckenflüge bis zu 500 km existiert auf bestimmten Relationen eine Nachfrage, da diese oftmals im Vergleich zum Auto oder zur Bahn die schnellste und letztlich wirtschaftlichste Alternative für Unternehmen darstellen. Um weitere Flugverbindungen für Distanzen unter 500 km auf die Schiene zu verlagern, sind weitere Ausbau- und Beschleunigungsmaßnahmen in der Schieneninfrastruktur sowie bei der Beschaffung von Fahrzeugen erforderlich. Insbesondere die sich oft über Jahrzehnte erstreckenden Planungszeiträume sind hier ein erhebliches Hemmnis – gleich ob bei Straße, Schiene oder Wasserstraße.

Das Land NRW sollte daher gemeinsam mit dem Bund an einer weiteren Verschlinkung von Planungsprozessen – und soweit möglich – auch des Planungsrechts arbeiten, um den gezielten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu beschleunigen und darauf aufbauend das Angebot im Schienenpersonenfernverkehr in absehbarer Zeit spürbar zu beschleunigen und auszuweiten.

Sollten die vorgenannten Rahmenbedingungen erfüllt sein, werden die Marktmechanismen dazu führen, dass schnelle und mit Blick auf die Gesamtreisezeit zum Luftverkehr wettbewerbsfähige Angebote im SPFV von den Reisenden in noch stärkerem Umfang genutzt werden, ohne dass es hierzu weiterer ordnungspolitischer Maßnahmen bedarf.

Grundsätzlich ist die Qualität der SPNV-/ÖPNV-Anbindung für alle Verkehrsflughäfen von wachsender Bedeutung. Hiermit können Fluggastpotenziale in den jeweiligen Einzugsbereichen noch besser an die NRW-Flughäfen gebunden und Abflusseffekte zu Flughäfen außerhalb NRWs – und die hiermit einhergehenden zusätzlichen Verkehrsleistungen und Umweltbelastungen – vermieden werden.

- **Kapazitätsrestriktionen**

Als NRWs größter Verkehrsflughafen steht der Flughafen Düsseldorf insbesondere im Wettbewerb zu Großflughäfen außerhalb NRWs (v. a. Frankfurt, Brüssel, Amsterdam). Die Ausweitung europäischer Businessverbindungen sowie von Langstreckenverkehren am Flughafen Düsseldorf, auf die große Teile der NRW-Wirtschaft angewiesen sind, sollte daher als Zielsetzung in die Luftverkehrskonzeption NRW aufgenommen werden. Hiermit verbunden ist die Weiterentwicklung der Drehkreuz-Funktion und Sicherstellung von Kapazitäten für die hiermit einhergehenden Feeder-Flüge. Die vom Flughafen Düsseldorf beantragte neue Betriebsgenehmigung inkl. der Erhöhung der Stundeneckwerte auf 60 Slots pro Stunde, eine Flexibilisierung der Nutzung von Start- und Landebahnen zur Erhöhung der Pünktlichkeit und der Bestand der geltenden Regelungen für die Tagesrandzeit sind eine zentrale Voraussetzung dafür, dass der Flughafen Düsseldorf die vorgenannten Funktionen für den Luftverkehrsstandort NRW vollumfänglich erfüllen kann.

- **Lärmbezogene Differenzierung der Entgelte**
- **Einhaltung von Nachtrandzeiten und Nachtflugverbot**
- **Verbot von nächtlichen Passagierflügen**

Für alle Flughäfen sind die gültigen Betriebsgenehmigungen und die darin enthaltenen Verspätungsregelungen von großer Bedeutung. Sie tragen zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Flughäfen bei. Dies gilt vor allem für die sogenannten Tagesrandzeiten. Die Regelungen und die Handhabung der Tagesrandzeiten sind für die Flughäfen und die Luftverkehrsgesellschaften, aber auch im Interesse der Fluggäste von erheblicher Bedeutung. Die Airlines erhalten hierdurch eine gewisse Planungssicherheit, weil über den Tag aufgebaute Verspätungen in einem gewissen Umfang abgedeckt werden können. Ein betrieblich aufwändiges und insbesondere auch für die Fluggäste unangenehmes und zeitaufwändiges Routing zu einem Ausweichflughafen, welches letztlich auch zu zusätzlichen Verkehren und Emissionen führen würde, kann so in vielen Fällen vermieden werden. Auch im Interesse der Planbarkeit und Zuverlässigkeit von Reiseabläufen für die Passagiere muss es das Ziel aller Beteiligten sein, Flugumleitungen möglichst zu vermeiden.

Um die Leistungsfähigkeit der Flughäfen zu erhalten, sind Nachtflugregelungen und die Festlegung von Tagesrandzeiten grundsätzlich so zu gestalten, dass neben den Schutzinteressen der Bevölkerung auch die logistischen Anforderungen von Industrie und Handel, die Anforderungen der Fluggesellschaften an einen wirtschaftlichen Flugbetrieb sowie der regionalwirtschaftliche Nutzen von Flughäfen angemessen berücksichtigt werden. Eine Sicherung des Status Quo ist hierfür Grundvoraussetzung. Das schließt eine Anreizregelung zum Einsatz lärmärmerer Maschinen insbesondere zu den Tagesrandzeiten nicht aus. Am Flughafen Düsseldorf kann die im Zuge der neuen Betriebsgenehmigung beantragte Flexibilisierung der Bahnnutzung über Zeitkonten zur Vermeidung von Verspätungen beitragen.

Die Entgeltordnungen der Flughäfen sind genehmigungspflichtig. Dementsprechend nimmt das Land bereits jetzt Einfluss auf die lärmbezogene Differenzierung der Entgelte der Flughäfen.

- **Kooperationen fördern**

Die IHKs haben in ihrem Eckpunktepapier bereits Kooperationen zwischen den Flughäfen angeregt. Soweit von den Flughäfen gewünscht, sollte das Land die Schaffung geeigneter Organisationsstrukturen unterstützen. Mögliche Kooperationsfelder liegen z. B. in den Bereichen Ausbildung, Bau, Infrastruktur und Beschaffung sowie in der Interessenvertretung und beim Marketing. Die letztendliche Entscheidung über Art und Umfang der Zusammenarbeit liegt bei den Flughäfen bzw. ihren Gesellschaftern. Nach unserem Kenntnisstand wollen die NRW-Verkehrsflughäfen Möglichkeiten für eine engere Zusammenarbeit prüfen, um gemeinsame Interessen zu bündeln und Synergien zu nutzen.



- ***Wirtschaftliche Perspektiven schaffen – keine öffentlichen Zuschüsse mehr für defizitäre Flughäfen***

Die Flughäfen sind in wesentlichen Teilen Bestandteil der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur. Den Betreibergesellschaften gehören daher in der Regel Kommunen, Landkreise oder kommunale Wirtschaftsunternehmen an. Aber auch privatwirtschaftliche Unternehmen sind an Flughäfen beteiligt bzw. können sich beteiligen, soweit dies von den überwiegend öffentlich-rechtlich dominierten Betreibergesellschaften grundsätzlich ermöglicht wird. Die Gesellschafter der Betreibergesellschaften entscheiden in jedem Einzelfall individuell, ob und in welcher Form sie den jeweiligen Flughafen unter Beachtung des geltenden EU-Beihilferechts mit finanziellen Mitteln unterstützen.

- ***Kerosin und CO<sub>2</sub>-Ausstoß besteuern***

Der Luftverkehr ist seit 2012 in den europäischen Emissionshandel einbezogen. Ab 2021 müssen Fluggesellschaften für ihre wachstumsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen entsprechend Zertifikate im Zuge des globalen CO<sub>2</sub>-Kompensationssystems CORSIA (Carbon Offsetting und Reduction System for International Aviation) erwerben. Damit ist die Luftverkehrsbranche weltweit der erste und bislang einzige Wirtschaftssektor mit einem eigenen Klimaschutzinstrument. Vor diesem Hintergrund sollte das Land sich gegenüber dem Bund dafür einsetzen, auf eine CO<sub>2</sub>-Steuer/nationale Kerosinsteuer zu verzichten, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftverkehrswirtschaft nicht weiter zu gefährden.

*IHK NRW ist der Zusammenschluss der 16 Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen. IHK NRW vertritt die Gesamtheit der IHKs in NRW gegenüber der Landesregierung, dem Landtag sowie den für die Kammerarbeit wichtigen Behörden und Organisationen.*

Anlage