



STELLUNGNAHME

Ihr/e Ansprechpartner/in
Joachim Brendel

E-Mail
brendel@ihk-nordwestfalen.de

Telefon
0251 707-209

Datum
10.12.2019

Anforderungen der NRW-Wirtschaft an die neue Luftverkehrskonzeption NRW

Einleitung und Status Quo

Der Luftverkehr hat für den Wirtschafts- und Industriestandort Nordrhein-Westfalen eine große Bedeutung. So wird in der nordrhein-westfälischen Industrie fast jeder zweite Euro im Exportgeschäft verdient. Hieraus resultiert ein Auslandsumsatz der Industrie in NRW in Höhe von rund 159 Milliarden Euro. Nicht nur international tätige Großkonzerne, sondern auch kleine und mittlere Unternehmen sind global aufgestellt, unterhalten weitverzweigte internationale Geschäftsbeziehungen und sind somit auf ein breites Angebot an Luftverkehrsverbindungen und gut erreichbare Flughäfen angewiesen.

Die Unternehmen aus NRW sind sich dabei ihrer Verantwortung für den Umwelt- und Klimaschutz bewusst. Für die international agierende und erfolgreiche nordrhein-westfälische Wirtschaft gibt es bei internationalen Verbindungen jedoch häufig keine wirtschaftliche Alternative zum Fliegen. Dies gilt in Teilen auch für Verbindungen innerhalb Deutschlands. Auch die Fluggesellschaften haben ein Eigeninteresse daran, den spezifischen Energiebedarf der Flugzeuge zu senken, da hierdurch der Verbrauch von Kerosin und somit die Kosten sinken sowie auch die Emissionen von CO₂ reduziert werden. Der Kerosinverbrauch pro Passagier ist bei den deutschen Fluggesellschaften von 1990 bis 2017 um 43 Prozent gesunken.¹

¹ Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL): Die Luftfahrt investiert Milliarden in energieeffizientes Fliegen. <https://www.bdl.aero/de/themen-positionen/nachhaltigkeit/klimaschutz/>

Leistungsstarke Verkehrsflughäfen ermöglichen die nationale und internationale Mobilität von Menschen und Gütern. Sie sind somit ein wesentlicher Standortfaktor im globalen Wettbewerb der ansässigen Unternehmen und tragen zu deren wirtschaftlichem Erfolg – und damit zum Erfolg des Wirtschaftsstandortes NRW bei. Die sechs Verkehrsflughäfen erzeugen vielschichtige positive volks- und regionalwirtschaftliche Effekte: Direkte und indirekte Beschäftigung, Wertschöpfung und fiskalische Effekte.²

Alle Prognosen gehen davon aus, dass sich der Luftverkehrsmarkt weiter dynamisch entwickeln wird. Die Luftverkehrsnachfrage im Passageverkehr wird laut Prognose des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Deutschland bis zum Prognosejahr 2030 um durchschnittlich 3,3 % pro Jahr wachsen, im Cargobereich sogar um 6,7 % jährlich. Nach Angaben der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e.V. (ADV) wurden 2002 an deutschen Flughäfen 137 Millionen Passagiere abgefertigt. 2018 waren es bereits über 244 Millionen. Das entspricht einer Zunahme von 78 Prozent. Für 2030 rechnet der Branchenverband mit einer weiteren Zunahme um 20 Prozent auf dann 300 Millionen Passagiere an den deutschen Airports. Ähnliche Zuwächse verzeichnet auch die Luftfracht, die für die stark exportorientierte Wirtschaft in NRW von besonderer Bedeutung ist.

Mit rund 42,9 Mio. Passagieren im Jahr 2018 haben die NRW-Verkehrsflughäfen einen Anteil am Passagieraufkommen aller Verkehrsflughäfen in Deutschland in Höhe von 17,6 Prozent. Der nordrhein-westfälische Anteil im Bereich Bevölkerung oder Bruttoinlandsprodukt liegt hingegen bei über 20 Prozent. Dies bedeutet: Bereits heute gibt es einen Abfluss eines beachtlichen Teils der Luftverkehrsnachfrage aus NRW zu anderen Flughäfen, insbesondere nach Frankfurt, Brüssel und Amsterdam. Hierbei dürfte es sich vor allem um Nachfragepotenziale im Bereich der Langstreckenverkehre handeln, die von den NRW-Verkehrsflughäfen nicht oder nur eingeschränkt nonstop angeboten werden.

² Aktuell gibt es rund 40.000 direkt Beschäftigte an den sechs Verkehrsflughäfen in NRW (auf dem Flughafengelände). Aktuelle Untersuchungen gehen im Durchschnitt von einem Multiplikatorfaktor in Höhe von ca. 2 für die indirekte und induzierte Beschäftigung aus. Hieraus ergeben sich mehr als 80.000 Beschäftigte, die durch die Verkehrsflughäfen in NRW geschaffen werden. Die Bruttowertschöpfung (direkt, indirekt, induziert) wird auf mehr als 5,1 Mrd. Euro beziffert (siehe hierzu die Verweise auf die Studien am Ende dieser Stellungnahme).

Auch bei der Entwicklung der Fluggastzahlen ist festzustellen, dass zwischen 2010 und 2018 das Luftverkehrswachstum an den sechs NRW-Verkehrsflughäfen mit 20,2 Prozent deutlich unter dem Durchschnittswert aller deutschen Verkehrsflughäfen (29,1 Prozent) liegt. Auch im Vergleich der TOP 5 Verkehrsflughäfen in Deutschland (FRA, MUC, DUS, TXL/SF und HAM) verzeichnet DUS zwischen 2010 und 2018 die geringste Steigerungsrate.³ Dies zeigt den besonderen Handlungsbedarf im Luftverkehr in NRW. Ziel muss sein, die in NRW bestehende Luftverkehrsnachfrage zukünftig stärker als bisher auf die NRW-Verkehrsflughäfen zu konzentrieren.

Die anstehende Fortschreibung der NRW-Luftverkehrskonzeption bietet die Möglichkeit, die wichtige Funktion der kleineren Verkehrsflughäfen für ihre Wirtschaftsregionen und ihre Entwicklungsmöglichkeiten zu sichern. Gleichzeitig sollte sie die Weiterentwicklung von Düsseldorf insbesondere im Bereich der Business- und Langstreckenverbindungen sowie von Köln/Bonn im Luftfrachtbereich ermöglichen. Das Land NRW sollte daher mit der neuen Luftverkehrskonzeption NRW ein klares Bekenntnis zum Luftverkehrsstandort NRW insgesamt und insbesondere auch zur Sicherung und Weiterentwicklung der dezentralen Flughafenstruktur abgeben.

Kernforderungen der Wirtschaft zu Themen in Landesverantwortung

Verkehrsflughäfen und Landesplanung

Das dezentrale Netz von sechs Verkehrsflughäfen ist eine besondere infrastrukturelle Stärke unseres Bundeslandes. Daher ist es richtig, dass im Landesentwicklungsplan NRW alle sechs Verkehrsflughäfen als „landesbedeutsam“ eingestuft sind. Diese Einordnung sollte grundsätzlich auch in der neuen Luftverkehrskonzeption zu Grunde gelegt werden. Hierbei sollten die Stärken und Potenziale der einzelnen Flughäfen berücksichtigt und für alle Standorte eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung ermöglicht werden.

Dezentrales Flughafenkonzept sichern und weiterentwickeln

Das dezentrale Flughafenkonzept wird getragen von den sechs Verkehrsflughäfen in NRW. Ergänzend dazu leisten auch die Schwerpunktverkehrslandeplätze einen wichtigen Beitrag zur Luftverkehrsinfrastruktur in NRW. Durch das dezentrale Flughafenkonzept in NRW erhalten alle Regionen des Landes einen ortsnahen Zugang zu Luftverkehrsangeboten, sei es durch Direktflug-Angebote oder Zubringerfunktionen zu den Interkontinental-Hubs (z. B. Frankfurt/Main, München). Insbesondere für die industriestarken, mittelstandsgeprägten Wachstumsregionen außerhalb des Ballungsraumes Rhein-Ruhr ist dieser ortsnaher Zugang von besonderer Bedeutung. Die Wettbewerbsfähigkeit vieler dort ansässiger, international agierender Unternehmen hängt maßgeblich von diesem Zugang ab. Diese NRW-spezifische Flughafenstruktur ist ein wichtiger Standortvorteil, durch den die Bindung

³ FRA (31,1 %), MUC (33,2 %), TXL (46,4 %), HAM (33,0 %), DUS (28,1 %)



des Nachfragepotenzials an die NRW-Verkehrsflughäfen und die Schwerpunktlandeplätze für den Geschäftsreiseverkehr und damit die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes NRW insgesamt gestärkt wird.

Im Rahmen der neuen NRW-Luftverkehrskonzeption sollten die Stärken der einzelnen Flughäfen berücksichtigt und notwendige Entwicklungsmöglichkeiten für alle Verkehrsflughäfen und Schwerpunktverkehrslandeplätze in NRW gesichert werden.

Die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn als Fundamente der Luftverkehrs- anbindung von NRW

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.

Neben seinem gut entwickelten Angebot im Passageverkehr kommt dem Flughafen Köln/Bonn insbesondere im Bereich Luftfracht eine besondere Bedeutung zu. Um in diesem Segment wettbewerbsfähig zu bleiben, benötigen der Flughafen und die ansässigen Firmen langfristige Planungssicherheit durch die Bestätigung der Nachtfluggenehmigung über das Jahr 2030 hinaus.

Unverzichtbar: Die Verkehrsflughäfen in den mittelstandsgeprägten Wachstums- regionen

Die Flughäfen Dortmund, Münster/Osnabrück, Paderborn/Lippstadt und Weeze leisten in den mittelstandsgeprägten Wachstumsregionen von NRW einen unverzichtbaren Beitrag zur Sicherung der Luftverkehrs-anbindung für Geschäftsreisende als auch für Privatreisende. Ihre Einzugsbereiche erstrecken sich häufig über die Grenzen von NRW hinaus nach Niedersachsen, Hessen und in die östlichen Niederlande. Die Direktverbindungen in das europäische Ausland und auch die Anbindungen an die Lufthansa-Drehkreuze Frankfurt und München sind für die Geschäftsreisenden von besonderem Interesse. Diese wichtige Funktion der Flughäfen gilt es zu sichern und weiterzuentwickeln.



Weitere Flugplätze für den Geschäftsreiseverkehr sichern

Der Verkehrsflughafen Siegerland sowie die dezentralen Verkehrslandeplätze für den Geschäftsreiseverkehr leisten einen wichtigen Beitrag zur Luftverkehrsinfrastruktur in NRW. Die international tätigen Unternehmen erhalten dort über Charterunternehmen oder mit eigenem Fluggerät einen ortsnahe Zugang zum Geschäftsreiseluftverkehr oder zum Frachtverkehr (insbesondere für eilige Ersatzteillieferungen) innerhalb Europas. Zudem dienen diese Luftverkehrsstandorte (insb. Essen-Mülheim und Mönchengladbach) auch der Ausbildung von Verkehrspiloten und somit der luftverkehrsbezogenen Fachkräftequalifizierung und -sicherung in NRW. Sie sind somit ein wichtiger Bestandteil der Luftverkehrsinfrastruktur in NRW.

Zusammenarbeit der Verkehrsflughäfen intensivieren

Um gemeinsame Interessen zu bündeln und Synergien zu nutzen, wollen die NRW-Verkehrsflughäfen Möglichkeiten für eine engere Zusammenarbeit prüfen. 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.

Nachtflugregelungen und Tagesrandzeiten

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 hohe 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.

Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur an Flughäfen

Die Flughäfen sind in wesentlichen Teilen Bestandteil der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur. Die Leistungsfähigkeit der Flughäfen ist somit auch im Landesinteresse. Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit und Weiterentwicklung der dezentralen Flughafenstruktur in NRW sollte das Land eine Förderung von Infrastrukturinvestitionen an den NRW-Verkehrsflughäfen prüfen.



Ausbau der ÖPNV/SPFV-Anbindungen

Um die Erreichbarkeit der Verkehrsflughäfen zu erhalten bzw. zu verbessern, sind die vorhandenen Flughafenverbindungen verkehrsträgerunabhängig zu überprüfen und gegebenenfalls zu optimieren. Die bestmögliche landseitige Anbindung muss auch die „Flughafen-Gewerbegebiete“ einschließen.

Die Qualität der SPNV-/ÖPNV-Anbindung ist für alle Verkehrsflughäfen von wachsender Bedeutung. Hiermit können Fluggastpotenziale in den jeweiligen Einzugsbereichen noch besser gebunden und Abflusseffekten zu Flughäfen außerhalb NRWs entgegengewirkt werden. So sollte z. B. die Anbindung des Flughafens Dortmund an das RE- und S-Bahnnetz durch die Landesregierung unterstützt werden. Für die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn ist zudem die Anbindung im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) von besonderer Bedeutung. Eine Ausweitung der ICE-/IC-Linien mit Flughafenhalt sollte vom Land gegenüber der DB eingefordert und unterstützt werden.

Förderung und Sicherung der Flughafen-Gewerbegebiete

Neben den Standorten für landesbedeutsame, flächenintensive Großvorhaben und den Hafenstandorten sollten auch die flughafenorientierten Gewerbegebiete als wichtige strategische Säule für die wirtschaftliche Entwicklung und die wachsende Wertschöpfung in NRW herausgestellt werden. Der Schutz dieser Standorte ist daher von besonderer Bedeutung. Wir regen zudem an, Gewerbegebiete mit luftverkehrsaffinen Nutzungen bei der Berechnung des regionalplanerischen Gewerbeflächenbedarfs nicht mit einzubeziehen.

Schnellere Genehmigungsverfahren sicherstellen

Für die Änderung von Betriebszeiten oder andere Genehmigungen können Zeiträume von bis zu zehn Jahren nicht akzeptiert werden. Einwendungen, die inhaltsgleich sind, sollten stärker vereinheitlicht bearbeitet und entschieden werden können. Analog zur Planungsbeschleunigung bei Straßenbau- und Schienenprojekten sollte geprüft werden, ob auch hier Verfahrensschritte eingespart beziehungsweise eine Verkürzung des Klageweges umgesetzt werden können.

Die Genehmigungszeiträume, zum Beispiel für eilige Frachtlieferungen (Ad hoc-Charter), stellen ebenfalls ein Problem dar. Hier gilt es, in den Aufsichtsbehörden ausreichende Personalressourcen aufzubauen beziehungsweise vorzuhalten, um die Genehmigungszeiten zu reduzieren.

Kontinuierliche Aktualisierung der Luftverkehrskonzeption

Die Luftverkehrskonzeption NRW sollte in regelmäßigen Abständen aktualisiert werden, um der dynamischen Entwicklung des Luftverkehrs gerecht zu werden. Die Zielperspektive sollte maximal zehn Jahre umfassen.



Kernforderungen an das Land zu Bundes-/EU-Themen

Steuern im Luftverkehr europaweit harmonisieren

Da die Wettbewerber der Verkehrsflughäfen in NRW auch im europäischen Ausland liegen, führt die deutsche Luftverkehrsteuer zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen und Standortnachteilen. Wir plädieren daher für einen europäisch harmonisierten Ansatz. Die Landesregierung sollte sich beim Bund dafür einsetzen.

Der Luftverkehr ist seit 2012 in den europäischen Emissionshandel einbezogen. Ab 2021 müssen Fluggesellschaften für ihre wachstumsbedingten CO₂-Emissionen entsprechend Zertifikate im Zuge des globalen CO₂-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 CO₂-Steuer/nationale Kerosinsteuer zu verzichten.

Einfuhrumsatzsteuer mit Nachbarstaaten harmonisieren

Insbesondere für den Cargo-Bereich ist es von großer Bedeutung, dass die Regelungen zur Einfuhrumsatzsteuer verändert und mit den geltenden Bestimmungen der Nachbarstaaten harmonisiert werden. Die Landesregierung sollte sich auf Bundesebene für eine entsprechende Veränderung aussprechen.

Verkehrsflughäfen von Sicherheitskosten entlasten

Der europäisch wie national vorgeschriebene Sicherheitsaufwand an den Verkehrsflughäfen ist in den vergangenen 15 Jahren stark angewachsen. Die Kosten für die Gewährleistung der Luftsicherheit sind dabei enorm gestiegen, laut ADV im Zeitraum von 2011 bis 2017 um 57 Prozent. Das Land sollte sich daher gegenüber dem Bund dafür einsetzen, dass die deutschen Verkehrsflughäfen von wettbewerbsverzerrenden Kosten, die bei ausländischen Flughäfen häufig von staatlichen Stellen übernommen werden, befreit werden. Dieses Ziel ist auch im Koalitionsvertrag der Bundesregierung festgehalten.

Zudem sollte sich das Land für Optimierungen bei der Luftsicherheit aussprechen. Die zweifelsfrei notwendigen Verfahren der Luftsicherheit binden Ressourcen und stellen eine Belastung sowohl für den Reisenden als auch für die Volkswirtschaft dar. Aus Sicht der Wirtschaft kann der Prozess der Passagierkontrolle optimiert werden – ohne dabei die Sicherheit im Luftverkehr zu gefährden. Der Bund sollte daher eine Vorreiterrolle bei der Entwicklung zukunftsweisender Sicherheitsverfahren übernehmen und die Genehmigung und Implementierung von moderner Technik beschleunigen. Darüber hinaus sollte er die Verantwortung für die Passagierkontrollen von der Bundespolizei an die Flughäfen übertragen, um die Effizienz der Kontrollen zu erhöhen. Die Landesregierung sollte sich hierfür gegenüber dem Bund einsetzen.



Ungleichbehandlung bei Flugsicherungskosten auflösen

Die Flugsicherung an den deutschen Verkehrsflughäfen wird derzeit von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, deren Tochtergesellschaft DFS Aviation Services GmbH oder der Austro Control GmbH durchgeführt. An den 16 internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland werden die Flugsicherungskosten und die Flugsicherungsinfrastrukturkosten durch die DFS getragen. An den anderen Verkehrsflughäfen führt z. B. die Tochtergesellschaft der DFS oder die Austro Control GmbH im Auftrag und auf Kosten der Verkehrsflughäfen die Flugsicherungsdienste durch. Sowohl national als auch EU-weit ist darauf hinzuwirken, dass unterschiedliche und damit wettbewerbsverzerrende Kostenübernahmeprinzipien (z. B. bei der Flugsicherung, der Luftsicherheit, der Polizei etc.) harmonisiert werden.

Beihilfen auch über 2024 ermöglichen

Gerade für Nordrhein-Westfalen mit seiner dezentralen Flughafenstruktur ist es wichtig, dass das EU-Beihilferecht (Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften) auch nach 2024 in einem fest definierten Rahmen den Einsatz öffentlicher Mittel für die Infrastruktur der Verkehrsflughäfen ermöglicht.

Grundsätzlicher Hinweis zu den Ausführungen in dieser Stellungnahme: Auf detaillierte, flughafenspezifische Äußerungen wird in dieser Stellungnahme weitestgehend verzichtet und stattdessen auf die Stellungnahmen der Verkehrsflughäfen und/oder der örtlichen Industrie- und Handelskammern verwiesen.



Studien/Informationen zu regionalwirtschaftlichen Effekten

Institut für Verkehrswissenschaften der WWU Münster (2010): Prognose der regionalwirtschaftlichen Effekte des Flughafens Dortmund für das Jahr 2025.

Hochschule Worms - Zentrum für Recht und Wirtschaft des Luftverkehrs (ZFL) (2013): Regionalökonomische Bedeutung des Flughafens Münster/Osnabrück.

IHK zu Köln (2017): Die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Köln/Bonn für die Region.

Flughafen Düsseldorf GmbH (2019): Wachstumsmotor und Tor zur Welt für Nordrhein-Westfalen. Basisinformationen. <https://www.dus.com/de-de/konzern/presse/medieninformationen/basisinformationen/basisinfo-wachstumsmotor>, abgerufen am 23.07.2019

HPC Hamburg Port Consulting GmbH (2019): Wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Paderborn/Lippstadt für die Regionen Ostwestfalen-Lippe und Südwestfalen.

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.