



# STELLUNGNAHME

Ihr(e) Ansprechpartner(in)

Ocke Hamann

E-Mail

hamann@niederrhein.ihk.de

Telefon

0203 2821-263

Datum

21.03.2025

## **Stellungnahme von IHK NRW e.V. zum Antrag der FDP-Fraktion „Luftverkehr in Nordrhein-Westfalen stärken - Standortbedingungen verbessern“ im Landtag NRW**

### **Wirtschaftliche Bedeutung des Luftverkehrs für NRW**

Nordrhein-Westfalen stellt mit seinen sechs internationalen Verkehrsflughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn, Dortmund, Münster/Osnabrück, Paderborn/Lippstadt und Weeze einen der zentralen Luftverkehrsstandorte Deutschlands dar. Hinzu kommen zahlreiche Flugplätze, die für General Aviation und Business-Flüge eine wichtige Rolle in den Regionen NRW spielen. Rund 18 Prozent des gesamten deutschen Passagieraufkommens entfallen auf die sechs genannten Flughäfen.

Die COVID-19-Pandemie führte 2020/21 zu einem signifikanten Rückgang des Luftverkehrs; seit 2022 ist eine Erholung zu verzeichnen, die allerdings hinter der Entwicklung des europäischen und internationalen Luftverkehrs zurückbleibt. Bis Ende 2024 wurde ein Fluggastaufkommen von etwa 85 % des Vorkrisenniveaus erreicht, während im Ausland das Niveau teils überschritten wird.

Der Luftverkehr ist ein essenzieller Beschäftigungstreiber in NRW und sichert sowohl direkte als auch indirekte Arbeitsplätze in einer Vielzahl von Branchen, darunter Flughafenbetriebsgesellschaften, Luftfahrtunternehmen, Bodenverkehrsdienste, Frachtlogistik, Einzelhandel und Gastronomie. Zusätzlich sind zahlreiche Zulieferer und Dienstleister in der Region von der Funktionsfähigkeit des Luftverkehrssektors abhängig. Vor der Pandemie sicherten Flughäfen in NRW zehntausende Arbeitsplätze. So waren am Flughafen Düsseldorf etwa 56.700 Arbeitsplätze direkt und indirekt vom Flughafen abhängig, vom Flughafen Köln/Bonn insgesamt 30.500 Arbeitsplätze. Hinzu kommen die Beschäftigten an den anderen vier Verkehrsflughäfen und den Landeplätzen.

Während der Krise von 2020/21 waren etwa 80 % der Flughafenangestellten in Deutschland von Kurzarbeit betroffen. Viele der während der Krise verloren gegangenen Stellen konnten wiederbesetzt werden. Insgesamt sind rund 50.000 direkte und bis zu 100.000 indirekte Arbeitsplätze dem Luftverkehrssektor in NRW zuzuordnen.

Der Luftverkehr trägt signifikant zur volkswirtschaftlichen Leistung NRW bei und stellt einen zentralen Wertschöpfungsfaktor dar. Neben den primären Effekten auf Flughäfen und Fluggesellschaften generiert der Sektor durch den Ausbau von Luftfrachtkapazitäten und touristische Wertschöpfungsketten zusätzliche wirtschaftliche Synergien. Vor der Pandemie erreichte die jährliche Bruttowertschöpfung des Flughafens Düsseldorf etwa 3,4 Milliarden Euro, während der Flughafen Köln/Bonn mit rund 1,9 Milliarden Euro zur Wertschöpfung beitrug. Insgesamt lag der gesamtwirtschaftliche Beitrag des Luftverkehrs in NRW bei deutlich über sechs Milliarden Euro. Aufgrund der geringeren Flugbewegungen und des ausbleibenden Passagierwachstums ist fraglich, ob die Branche diese Werte derzeit erreicht. Die Flugbewegungen liegen etwa 19 Prozent unter dem Stand 2019. Die Luftfracht hingegen ist ein Treiber der positiven Entwicklung und übertraf Ende 2024 das Vorkrisenniveau leicht (+0,5 Prozent).

Der Tourismus spielt ebenfalls eine wesentliche Rolle für die wirtschaftliche Bedeutung des Luftverkehrs in Nordrhein-Westfalen. Die Flughäfen fungieren als wichtige Drehkreuze für in- und ausländische Touristen, die zu Freizeit-, Geschäfts- oder Veranstaltungszwecken nach NRW reisen. Im Jahr 2024 verzeichnete das Bundesland rund 24,5 Millionen Gästeankünfte und etwa 54,5 Millionen Übernachtungen, was einem Anstieg von 4,0 % bzw. 1,7 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Diese Zahlen übertreffen das Vorkrisenniveau von 2019, mit einem Plus von 0,8 % bei den Ankünften und 2,4 % bei den Übernachtungen. Besonders bemerkenswert ist der starke Anstieg bei ausländischen Gästen: Im Jahr 2024 wurden etwa 5,6 Millionen internationale Ankünfte registriert, was einem Zuwachs von 11,1 % gegenüber 2023 entspricht. Die Übernachtungen ausländischer Gäste stiegen um 7,0 % auf insgesamt 11,3 Millionen. Diese positive Entwicklung zeigt die Relevanz des Luftverkehrs für den Tourismus in NRW.

Der Luftverkehr generiert substanzielle Steuereinnahmen auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene. Diese umfassen nicht nur Luftverkehrssteuern, sondern auch Abgaben auf Lohn-, Unternehmens- und Verbrauchssteuern. Die Luftverkehrssteuer brachte im Jahr 2023 deutschlandweit ein Aufkommen von 1,5 Milliarden Euro, wovon schätzungsweise 250 - 300 Millionen Euro auf NRW-Flughäfen entfielen. Zusätzlich leisten Flughäfen und ansässige Unternehmen erhebliche Beiträge zum kommunalen Steueraufkommen. Gerade die nationalen Abgaben führen im internationalen Vergleich jedoch zu einem Nachteil der Luftverkehrswirtschaft. Die Luftverkehrssteuer und Luftsicherheitsabgaben verteuern Tickets, führen zur Verlagerung von Flugbewegungen ins Ausland und entziehen der Branche Kapital für notwendige Investitionen in die Infrastruktur und den Umweltschutz. Die steigende Nachfrage nach nachhaltigen Luftverkehrslösungen erfordert gezielte Investitionen in alternative Kraftstoffe, effizientere Flugrouten und eine stärkere Vernetzung mit dem Schienenverkehr.

### **Wettbewerbssituation der NRW-Flughäfen**

Nordrhein-Westfalens Flughäfen sehen sich mit deutlich höheren staatlich induzierten Standortkosten konfrontiert als viele ihrer europäischen Mitbewerber. Unter staatlich induzierten Kosten versteht man hier vor allem Steuern und Gebühren, wie die Luftverkehrssteuer, Sicherheitsgebühren oder andere Abgaben, die pro Flug anfallen. Ein Blick auf Beispiele zeigt drastische Unterschiede: Für einen Airbus A321-Neo-Flug nach Palma de Mallorca (PMI) fallen in Deutschland rund 4.933 € an

Steuern und Gebühren an, während etwa Belgien mit 2.273 € und Polen mit nur 230 € erheblich günstiger sind. Die Niederlande liegen mit etwa 6.997 € über dem deutschen Niveau. Der Grund sind hier die Luftsicherheitsgebühren. Deutschland erhebt eine in der EU vergleichsweise hohe Ticketsteuer (Luftverkehrssteuer). Aktuell betragen die Steuersätze pro Fluggast

- 15,53 Euro für Kurzstreckenflüge (z. B. innerhalb der EU),
- 39,34 Euro für Mittelstreckenflüge (bis zu 6.000 km),
- 70,83 Euro für Langstreckenflüge (über 6.000 km).

Auch auf der Langstrecke sind Unterschiede erkennbar. Für einen Flug mit einer Boeing 787-9 nach Dubai sind in Deutschland 11.414 € Abgaben zu entrichten. In den Niederlanden sind es 8.602 € und in Belgien 3.462 €. In Polen sogar nur 449 €. Diese enorme Diskrepanz stellt per se einen Wettbewerbsnachteil für deutsche und damit auch nordrhein-westfälische Airports dar.

Auch der exemplarische Vergleich einzelner Airports wie Düsseldorf (DUS), Brüssel (BRU) und Eindhoven (EIN) verdeutlicht das Problem. Brüssel bietet als belgisches Drehkreuz eine ähnliche Anbindung wie DUS, hat jedoch mit 7.452 € Standortkosten für Mallorca-Flüge niedrigere staatliche Abgaben. Bei Interkont-Flügen nach Dubai oder New-York ist BRU mit 10.142 € pro Flug 6.424 € bzw. 13.455 € günstiger als Düsseldorf. In Eindhoven sind die staatlich induzierten Steuern und Gebühren im Vergleich zu Brüssel rund 2.000 € höher, liegen aber immer noch erheblich unter denen in Düsseldorf. Dies kann dazu führen, dass Fluggesellschaften Kapazitäten von Düsseldorf nach Eindhoven oder Brüssel verlagern.

Die hohen Gebühren und Steuern mindern die Wettbewerbsfähigkeit der NRW-Flughäfen spürbar. Fluggesellschaften müssen höhere Kosten pro Flug einkalkulieren und reichen diese oft in Form höherer Ticketpreise an die Passagiere weiter. Dadurch werden Flüge ab NRW für Reisende teurer und weniger attraktiv. In der Folge weichen Airlines wie auch Passagiere vermehrt auf umliegende, günstigere Flughäfen im Ausland aus, um Kosten zu sparen. Für NRW bedeutet dies z.B., dass ein Teil des Passagieraufkommens ins benachbarte Ausland abfließt – etwa nach Paris, Eindhoven oder Brüssel – wenn dort aufgrund niedrigerer Abgaben günstigere Flugpreise geboten werden können.

Die Konsequenzen sind verringerte Wachstumschancen und ein Verlust an Konnektivität. Wenn Routen von NRW-Flughäfen nicht mehr rentabel betrieben werden können, drohen Streichungen von Verbindungen oder seltenere Frequenzen. Bereits jetzt liegt das Flugangebot deutscher Flughäfen hinter den europäischen Wettbewerbern. Die hohen staatlichen Standortkosten sind ein Wettbewerbsnachteil für die Flughäfen in Nordrhein-Westfalen.

Angesichts dieser Wettbewerbsverzerrungen sollte die Politik einheitliche Bedingungen im Sinne eines Level-Playing-Field in Europa anstreben. Eine Senkung der staatlichen Standortkosten ist geboten. Eine nachhaltige Stärkung der NRW-Flughäfen kann nur gelingen, wenn deren Kostenstruktur wettbewerbsfähig gestaltet wird.

## **Zu den Punkten des Antrags**

### Dezentrales Luftverkehrskonzept weiterentwickeln

Das dezentrale Flughafenkonzept NRW basiert auf sechs Verkehrsflughäfen. Die Schwerpunktverkehrslandeplätze leisten einen ergänzenden Beitrag zur Luftverkehrsinfrastruktur in NRW.

Durch das Flughafenkonzept ist sichergestellt, dass alle Regionen einen ortsnahen Zugang zu Luftverkehrsangeboten haben. Dieser Zugang ist entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit international tätiger Unternehmen. Die dezentrale Flughafenstruktur wird von den Unternehmen als Standortvorteil betrachtet. NRW sollte das dezentrale System gezielt weiter stärken. Dafür sollten die besonderen Stärken der einzelnen Flughäfen berücksichtigt werden. Eine gezielte Entwicklung ist für alle Flughäfen und Schwerpunktverkehrslandeplätze in NRW wichtig. Hierzu zählen auch die infrastrukturellen Planungen (z. B. Ladeinfrastruktur, Instrumentenanflüge, Lufttaxiverkehr). Zu berücksichtigen sind auch die Wettbewerbspositionen der Flughafenstandorte. So steht der Flughafen Düsseldorf z. B. im direkten Wettbewerb mit Drehkreuzen wie Frankfurt, Amsterdam oder Brüssel. Aus Sicht der Wirtschaft ist es wichtig, dass die Luftverkehrskonzeption besonders die Stärkung der Businessverbindungen in den Blick nimmt.

Das Land NRW sollte die Zusammenarbeit der Verkehrsflughäfen fördern, um gemeinsame Interessen zu bündeln und um Synergien in Bereichen wie Ausbildung, Bau, Infrastruktur, Beschaffung, Interessenvertretung und Marketing besser zu nutzen. Die Entscheidung über Art und Umfang der Kooperationen sollte bei den Flughäfen und ihren Gesellschaftern liegen.

### Einstufung aller sechs Verkehrsflughäfen als landesbedeutsam

Um alle internationalen Verkehrsflughäfen in NRW systematisch und im Sinne der dezentralen Luftverkehrskonzeption entwickeln zu können, ist es wichtig, dass die im Landesentwicklungsplan vorgenommene Einstufung aller Standorte als landesbedeutsam erhalten bleibt. Diese ist durch das Urteil des Oberverwaltungsgerichts in Münster von März 2024 entfallen. Aktuell gelten nur Münster/Osnabrück, Düsseldorf und Köln/Bonn als landesbedeutsam. Sie haben in der Landesplanung einen besonderen Status. Nach Auffassung der IHK NRW sollten auch die Flughäfen Weeze, Paderborn-Lippstadt und Dortmund als landesbedeutsam eingestuft werden. Sie leisten einen wesentlichen Beitrag dafür, dass NRW auf eine leistungsfähige und kostengünstige Flughafeninfrastruktur zurückgreifen kann. Mit der dritten Änderung des LEP sollte die bisherige Einstufung gemäß der 1. LEP-Änderung wieder hergestellt werden.

### Flughäfen stärken – kritische Infrastruktur schützen

Den Flughäfen in NRW kommt als Teil der kritischen Infrastruktur im Kontext der sich ändernden politischen Weltlage, auch in Bezug auf Verteidigungsaspekte, eine besondere Bedeutung zu. Daher gilt es die Resilienz der Flughäfen in Nordrhein-Westfalen zu stärken und die dezentrale Flughafenstruktur zu erhalten.

### Gewerbeflächen an Flughäfen aufwerten und schützen

Gewerbeflächen sind in allen Landesteilen knapp. Der Bedarf einer Kommune wird im Zuge des Landesentwicklungsplanung festgelegt und ermöglicht der Kommune die entsprechende Entwicklung der Flächen. Wenn Gewerbeflächen an Flughäfen jedoch für flughafenaffines Gewerbe reserviert und auf den Bedarf der Kommune angerechnet werden, in der der Flughafen liegt, verringert sich die für andere gewerbliche Nutzungen zur Verfügung stehende Fläche.

Der Antrag zielt auf eine Erweiterung von Ziel 6.1-1 des LEP ab, das die bedarfsgerechte Festsetzung von GIB in den Regionalplänen fordert, Hafenflächen und Standorte für landesbedeutsame flächenintensive Großvorhaben bei der Ermittlung des Bedarfs aber ausnimmt. Der Kanon der Ausnahmen in den Erläuterungen zu Ziel 6.1-1 sollte insofern um Wirtschaftsflächen an Flughäfen erweitert werden.

### Planung und Genehmigung beschleunigen

Schnelle und effiziente Planverfahren bei Betriebsgenehmigungen von Flughäfen sind von essenzieller Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung und Wettbewerbsfähigkeit eines Standortes. Eine zügige Genehmigung neuer Betriebsabläufe oder infrastruktureller Erweiterungen ermöglicht es Flughäfen, flexibel auf steigende Passagier- und Frachtzahlen zu reagieren, Investitionen anzuziehen und die regionale Anbindung an internationale Luftverkehrsnetze sicherzustellen. Verzögerungen durch langwierige Verfahren führen hingegen zu Wettbewerbsnachteilen, da Airlines und Logistikunternehmen alternative Standorte mit planungssichereren Rahmenbedingungen bevorzugen. Gleichzeitig sind Planverfahren auch aus gesellschaftlicher Perspektive entscheidend, um Umwelt- und Lärmschutzbelange frühzeitig einzubeziehen, rechtliche Sicherheit für alle Beteiligten zu schaffen und Akzeptanz in der Bevölkerung zu gewährleisten. Eine Beschleunigung der Verfahren muss daher mit einem transparenten und zeitlich überschaubaren Abwägungsprozess zwischen wirtschaftlichen Interessen, Anwohnerschutz und ökologischen Aspekten einhergehen.

In Nordrhein-Westfalen stehen derzeit insbesondere die Flughäfen Düsseldorf und Dortmund im Fokus neuer oder geänderter Betriebsgenehmigungen. Der Flughafen Düsseldorf hat bereits 2015 die Anpassung der Betriebsgenehmigung an die technische Kapazität beantragt, um die Anzahl der Starts und Landungen pro Stunde von 47 auf 60 sowie die Gesamtzahl der Starts und Landungen zu erhöhen. Dies sollte insbesondere dem gestiegenen Passagieraufkommen Rechnung tragen. Aufgrund der veränderten Marktbedingungen passte der Flughafen 2023 den Antrag an und konzentriert sich unter Verzicht, auf eine Erhöhung der Gesamtzahl von Starts- und Landungen auf ein smartes Wachstum, durch Steigerung der Stundeneckwerte durch eine effizientere Nutzung der bestehenden Infrastruktur.

Festzuhalten ist jedoch, dass das Verfahren auch im zehnten Jahr noch nicht durch das Landesverkehrsministerium entschieden wurde. Planbarkeit für den Flughafen, die Airlines, die örtliche Wirtschaft sowie die Nachbarn wird dadurch nicht gewährleistet. Eine Entscheidung zugunsten des Flughafens würde dem Luftverkehrsstandort und der Wirtschaft in NRW nutzen.

Der Flughafen Dortmund konnte nach langjährigen juristischen Auseinandersetzungen eine Erweiterung der Betriebszeiten durchsetzen, um spätere Anflüge und Landungen zu ermöglichen. Hierbei spielten wirtschaftliche Argumente eine wesentliche Rolle, da die Flexibilität des Betriebs für die Attraktivität der Destination Dortmund entscheidend ist. Bereits 2010 beantragte der Airport eine Ausweitung der Betriebszeiten, die 2014 genehmigt, aber dann beklagt wurde.

Letztinstanzlich entschieden wurde 2024 zugunsten des Flughafens, jedoch ebenfalls mit entsprechenden Folgen für die Planungssicherheit des Flughafens und seiner Partner.

### Wettbewerbssituation der Flughäfen verbessern

Die wirtschaftliche Stärke von Nordrhein-Westfalen hängt maßgeblich von einer exzellenten internationalen Anbindung ab. Eine leistungsfähige Luftverkehrsanbindung ist dabei ein entscheidender Standortfaktor für die Entwicklung lokaler Unternehmen sowie für ausländische Direktinvestitionen und die Ansiedlung internationaler Unternehmen.

Für die Wirtschaft in NRW ist ein leistungsstarker Luftverkehr ein wichtiger Standortfaktor. Der Luftverkehrsstandort NRW fällt aber durch hohe Gebühren und Steuern im internationalen Wettbewerb zurück. Durch die Nähe NRWs zu Belgien, den Niederlanden und Frankreich sind die Auswirkungen der Kostenunterschiede deutlicher als in anderen Bundesländern zu spüren. Airlines und Passagiere weichen vermehrt auf Flughäfen im Ausland aus.

Um das Level-Playing-Field in Europa wiederherzustellen, erscheint eine Senkung der staatlichen Standortkosten geboten. Eine nachhaltige Stärkung der NRW-Flughäfen kann nur gelingen, wenn die Kostensituation wettbewerbsfähig ist. Deshalb muss sich die Landesregierung in Berlin für den Luftverkehrsstandort NRW stark machen.

Zudem stellen bestehende bilaterale Luftverkehrsabkommen eine Einschränkung dar. Sie begrenzen die Flexibilität von Fluggesellschaften, erschweren den Marktzugang und hemmen das Wachstum des Luftverkehrsstandorts NRW. Ein Open Sky-Abkommen könnte diese Hindernisse beseitigen und die Konnektivität mit internationalen Märkten verbessern. Davon würden exportorientierte Unternehmen, Investoren sowie der Tourismus- und Dienstleistungssektor profitieren.

### Luftverkehr braucht Innovationen

Die Förderung von Forschung und Entwicklung neuer Technologien für einen klimaneutralen und elektrifizierten Luftverkehr sollten weiter ausgebaut werden. Zur Erreichung der Klimaziele setzt die Luftverkehrsbranche aktuell auf Sustainable Aviation Fuels (SAF). Aufgrund der hohen Kosten für die Errichtung von Pilotanlagen und Problemen bei der kontinuierlichen Verfügbarkeit von grünem Strom für Power-to-Liquid (PtL)-SAFs, stehen diese in den kommenden Jahren voraussichtlich nicht in ausreichenden Mengen zur Verfügung. Daher gilt es, die richtigen Rahmenbedingungen zu schaffen und staatliche Förderung zum Markthochlauf bereitzustellen.

Um den urbanen Luftverkehr etwa per Senkrechtstarter bzw. Flugtaxen zu ermöglichen, sollten frühzeitig die richtigen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Zudem sollten Modellprojekte und Testfelder den Markthochlauf fördern. Die Unternehmen und Forschungseinrichtungen des Landes können davon profitieren. Gleiches gilt für den klimaneutralen Transport der Flugzeuge auf dem Rollfeld und für die Erreichbarkeit der Flughäfen bzw. für die Weiterreise von diesen.

#### Nachtflüge sind wichtig für den Gütertransport

Um die Leistungsfähigkeit der Flughäfen zu erhalten, sind Nachtflugregelungen, insbesondere für Fracht, 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. Der nächtliche Güterverkehr stärkt die Hubfunktion der NRW-Flughäfen als Drehkreuze. Anreizregelungen zum Einsatz lärmärmerer Maschinen insbesondere zu den Tagesrandzeiten sind sinnvoll.

#### Akzeptanz für Luftverkehr erhöhen

Um die Akzeptanz für den Luftverkehr in der Bevölkerung zu erhöhen, sollte stärker über die wirtschaftliche Bedeutung der Flughafenstandorte aufgeklärt werden. Zudem sollte stärker über die Anstrengungen der Flugzeugbauer und deren Innovationen zur Lärmreduzierung informiert werden. Über geplante Erweiterungen und Veränderungen an den Flughafenstandorten sollte regelmäßig, transparent und frühzeitig berichtet werden.

Darüber hinaus sollte die Forschung und Entwicklung von leisen Flugzeugtriebwerken und elektrischen oder hybriden Antrieben stärker gefördert werden. Dies könnte langfristig dazu beitragen, den Lärmpegel in den Städten und Gemeinden in Flughafennähe zu senken.

Auch die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs zum und vom Flughafen, insbesondere durch den Ausbau von Bus- und Bahnverbindungen, kann dabei helfen, die Akzeptanz zu verbessern.

*IHK NRW ist der Zusammenschluss der 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.*