

10.03.2026

Antrag

der Fraktion der FDP

Anschluss nicht verpassen – Luftverkehr in Nordrhein-Westfalen wettbewerbsfähig aufstellen

I. Ausgangslage

Leistungsfähige Verkehrsflughäfen sind unverzichtbare Bestandteile moderner Mobilitätsinfrastruktur. Sie ermöglichen die nationale und internationale Vernetzung von Menschen, Märkten und Wertschöpfungsketten. Für ein exportorientiertes Industrieland wie Deutschland ist der Luftverkehr Mobilitätsgarant und Wirtschaftsfaktor zugleich: Er sichert schnelle Erreichbarkeit für Geschäfts- und Privatreisende, stärkt den Tourismus, erleichtert internationalen Handel und Investitionen und schafft direkt wie indirekt zahlreiche Arbeitsplätze.

Nordrhein-Westfalen verfügt mit seinem landesweiten Netz aus sechs Verkehrsflughäfen über einen besonderen Standortvorteil: Das dezentrale und zugleich leistungsfähige Netz der Luftverkehrsinfrastruktur ermöglicht eine flächendeckende internationale Anbindung der unterschiedlichen Wirtschaftsregionen des Landes. Die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn bilden als internationale Drehkreuze das Rückgrat des Luftverkehrsstandortes Nordrhein-Westfalen, während Dortmund, Münster/Osnabrück, Paderborn/Lippstadt und Weeze insbesondere die mittelständisch geprägten Wachstumsregionen sowie angrenzende Räume in Niedersachsen, Hessen und den Niederlanden anbinden. Dieses vernetzte Flughafensystem ist nicht nur Mobilitätsgarant für Bürgerinnen und Bürger, sondern zugleich ein zentraler Wirtschaftsfaktor für Industrie, Logistik und Tourismus.

Die Verkehrsprognose des Bundesverkehrsministeriums bescheinigt dem deutschen Luftverkehr einen deutlichen Zuwachs bis zum Jahr 2040. Im Vergleich zum Basisjahr 2019 soll das Flugreiseaufkommen um 30,7 Prozent ansteigen, das Verkehrsaufkommen im Cargo-Umschlag an deutschen Flughäfen sogar um 71,9 Prozent. Hinter diesen Zahlen verbirgt sich ein immenses Wachstumspotential, welches es durch geeignete Rahmenbedingungen insbesondere hier in Nordrhein-Westfalen zu realisieren gilt.¹

Im Zuge der Corona-Pandemie ist der gesamte europäische Luftverkehr zunächst stark zurückgegangen und fiel hinter die Auslastung des Rekordjahres 2019 zurück, bevor sich in den letzten Jahren nach und nach eine Erholung abzeichnete. Entsprechend der aktuellen Jahreszahlen des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) konnte der

¹ Intraplan Consult GmbH et al.: Verkehrsprognose 2040, 24.10.2024, abgerufen unter: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/verkehrsprognose-2040-band-1-1-Z-gesamtueberblick.pdf?__blob=publicationFile (letzter Zugriff: 04.03.2026).

europäische Luftverkehr 2025 durchschnittlich ein Sitzplatzangebot von 106 Prozent gegenüber dem Angebot von 2019 erreichen, damit sei „die Phase der Erholung fast überall abgeschlossen“. Obwohl auch die Zahl der Passagiere an deutschen Flughäfen leicht um 3,6 Prozent gegenüber dem Jahr 2024 anwuchs, verliert die Bundesrepublik so im Vergleich den Anschluss an den Rest der Europäischen Union. Das Sitzplatzangebot in Deutschland erreichte im Jahr 2025 nur 89 Prozent des Niveaus von 2019, damit liegt die Bundesrepublik nicht nur 17 Prozentpunkte hinter dem europäischen Durchschnitt, sondern vergrößert diesen Abstand im Vergleich zum Vorjahr auch noch einmal um 2 Prozentpunkte. Insbesondere die Entwicklung des Sitzplatzangebots der wachstumstreibenden europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines liegt in Deutschland 49 Prozentpunkte hinter der europäischen Entwicklung zurück und verbleibt damit ebenfalls unter dem Vorkrisenniveau. Die Entwicklung der deutschen Luftfahrt scheint sich von der gesamteuropäischen Erholung abgekoppelt zu haben. Auch die Zahl der geflogenen innerdeutschen Strecken hat sich 2025 im Vergleich zu 2019 um ein Drittel reduziert, entfallen sind unter anderem die für Nordrhein-Westfalen relevanten Strecken Münster/Osnabrück - Frankfurt und Düsseldorf - Leipzig.²

Diese schwache gesamtdeutsche Entwicklung lässt sich auch konkret für Nordrhein-Westfalen nachvollziehen. Die durch die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) herausgegebenen, kumulierten Monatszahlen für das Jahr 2025 zeichnen eine nur stellenweise leichte Erholung und teilweise auch weitere Verschlechterung bei Passagierzahlen und Cargo-Aufkommen der sechs Verkehrsflughäfen: Zwar wuchs das addierte Gesamtaufkommen der Passagiere in den sechs Flughäfen gegenüber dem Vorjahr leicht um etwa 3,4 Prozent und liegt damit knapp hinter der gesamtdeutschen Entwicklung, der Cargo-Bereich der sechs Flughäfen musste jedoch einen Rückgang des Gesamtgewichts von etwa 0,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr verzeichnen und performt damit schlechter als die Gesamtheit der deutschen Flughäfen, die einen Zuwachs von 1,1 Prozent beim Gesamtgewicht erreichen. Folglich bleiben die Flughäfen in Nordrhein-Westfalen sogar hinter der schwachen gesamtdeutschen Entwicklung zurück.³

Dagegen können ausländische Flughäfen in unmittelbarer Nachbarschaft zu Nordrhein-Westfalen beeindruckende Wachstumszahlen vorweisen: Der Frachtflughafen Lüttich erreichte im Jahr 2025 mit ca. 1,3 Millionen Tonnen Transportaufkommen einen Zuwachs von 13,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr und ganzen 46,7 Prozent gegenüber dem Vorkrisenniveau von 2019.⁴ Eine vom BDL in Auftrag gegebene Studie zur Verlagerung von Luftfracht, die deutsche Flughäfen als Originär- oder Endzielflughafen hat, findet hier einen direkten Zusammenhang. Es wird ein „signifikanter Anstieg von Ladungsmengen, die über Flughäfen in den EU-Nachbarländern oder auch über Fracht-Drehkreuze in Drittländern transportiert werden“, beobachtet. Die Attraktivität der Flughäfen Luxemburg, Lüttich und Brüssel für Luftfracht von und nach Deutschland habe dabei erheblich zugenommen.⁵

Verantwortlich für die schwache Entwicklung des deutschen Luftverkehrs sind in erster Linie die im europäischen Vergleich sehr hohen Standortkosten, von denen ein großer Anteil staatlich festgelegt ist, sowie erhöhter Bürokratieaufwand und fehlende Entwicklungsperspektiven. Der Branchenverband BDL beziffert die staatlich verursachten Standortkosten in Deutschland

² BDL: Entwicklung des Luftverkehrs im Jahr 2025, 18.02.2026, abgerufen unter: <https://www.bdl.aero/wp-content/uploads/2026/02/BDL-Jahreszahlen-2025-Praesentation.pdf> (letzter Zugriff: 04.03.2026).

³ ADV: ADV-Monatsstatistik, Dezember 2025, abgerufen unter: <https://www.adv.aero/wp-content/uploads/2015/11/12.2025-ADV-Monatsstatistik.pdf> (letzter Zugriff: 04.03.2026).

⁴ Oliver Link: Flughafen Frankfurt zurück auf Platz 1 in Europa, in: DVZ, 06.02.2026.

⁵ BDL: Luftfahrt-Standort Deutschland. Starke Luftfracht für eine starke deutsche Wirtschaft. Fünf-Punkte-Programm zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit von Airlines und Flughäfen, Mai 2025, abgerufen unter: https://www.bdl.aero/wp-content/uploads/2025/05/BDL_Luftfrachtstandort-Deutschland_2025.pdf (letzter Zugriff: 04.03.2026).

für das Jahr 2025 mit 4,3 Milliarden Euro, was einen weiteren Anstieg der Belastung um 1,1 Milliarden Euro gegenüber dem Vorjahr darstellt.⁶ Besonders deutlich wird die im europäischen Vergleich überdurchschnittliche Kostenbelastung bei einem Blick auf die Gebühren für An- und Abflug eines typischen Langstrecken-Frachtflugzeugs wie der Boeing 777F. Im Jahr 2025 lagen die entsprechenden Entgelte an den großen deutschen Standorten – Frankfurt, Leipzig/Halle, Köln/Bonn und München – bei rund 1.481 Euro und damit im europäischen Spitzenfeld. Zum Vergleich: In Brüssel werden hierfür 938 Euro fällig, in Paris Charles-de-Gaulle 807 Euro und in Mailand-Malpensa 716 Euro. In Istanbul betragen die Gebühren lediglich rund 72 Euro. Am Flughafen Lüttich fallen aufgrund staatlicher Förderung in einer strukturschwachen Region keinerlei Flugsicherungsgebühren an.⁷

Es ist Aufgabe der Politik, für geeignete Rahmenbedingungen zu sorgen, um den Luftfahrtverkehrsstandort Deutschland wieder wettbewerbsfähig zu machen. Wenn Deutschland und Nordrhein-Westfalen weiter den Anschluss an das international starke Wachstum der Luftfahrtbranche verlieren, droht eine Verlagerung von Waren, Wertschöpfung, Arbeitsplätzen und Emissionen ins Ausland, oft zu deutlichen schlechteren Klima-, Umwelt- und Sozialstandards. So steht beispielsweise allein der Flughafen Düsseldorf für vier Milliarden Euro direkte Bruttowertschöpfung und 27.000 Arbeitsplätze am Standort. Die von der Bundesregierung hierzu eingeleiteten ersten Schritte in Richtung Entlastung der Branche reichen bei weitem nicht aus.

Neben dem notwendigen Einwirken auf den Bund, weiter auf dem Weg der Entlastungen zu gehen, muss Nordrhein-Westfalen die landesseitigen Hebel konsequent nutzen. Grundlage hierfür sollte ein ganzheitliches Luftverkehrskonzept sein, das die sechs internationalen Verkehrsflughäfen systematisch im Sinne der dezentralen Luftverkehrsstruktur weiterentwickelt und ihre Vernetzung stärkt. Voraussetzung dafür ist eine klare landesplanerische Absicherung aller Standorte. Die Unterscheidung zwischen regional- und landesbedeutsamen Flughäfen im Landesentwicklungsplan (LEP) sollte beendet und alle internationalen Verkehrsflughäfen wieder als landesbedeutsam eingestuft werden. Ebenso ist Ziel 6.1-1 des LEP dahingehend zu erweitern, dass Wirtschaftsflächen an Flughäfen – analog zu Hafenflächen und Standorten für flächenintensive Großvorhaben – bei der Ermittlung kommunaler Gewerbeflächenbedarfe nicht angerechnet werden. Flughäfen benötigen Entwicklungsperspektiven, Planungssicherheit und einen gesicherten 24/7-Betrieb dort, wo er heute bereits möglich ist, um ihre jeweilige Funktion als Passagier-, Fracht- oder Regionalstandort wirtschaftlich tragfähig erfüllen zu können.

Zentral für die Wettbewerbsfähigkeit sind zudem schnelle und rechtssichere Planungs- und Genehmigungsverfahren. Langjährige Verfahren – wie derzeit bei der Anpassung der Betriebsgenehmigung am Flughafen Düsseldorf – gefährden Investitionen, Angebotsentwicklung und Verlässlichkeit des Standortes. Beschleunigte, transparente Verfahren mit klaren zeitlichen Leitplanken sind notwendig, um wirtschaftliche Interessen, Anwohnerschutz und Umweltbelange in einen zügigen und ausgewogenen Ausgleich zu bringen. Nachtflugregelungen und Tagesrandzeiten müssen so ausgestaltet bleiben, dass neben Schutzinteressen auch die logistischen Anforderungen von Industrie und Handel berücksichtigt werden; insbesondere für die Fracht ist die Sicherung des Status quo essenziell. Marktwirtschaftliche Anreize wie lärmkategorienbasierte Start- und Landeentgelte können zur Akzeptanz beitragen. Darüber hinaus gilt es, Forschungs- und Fördermaßnahmen für klimaneutrale Kraftstoffe, elektrische und hybride Antriebe sowie innovative Mobilitätsformen wie urbanen Luftverkehr zu verstetigen und auszubauen. Modellprojekte, Testfelder und eine bessere Anbindung der Flughäfen an den öffentlichen Verkehr stärken sowohl die ökologische Modernisierung als auch die gesellschaftliche Akzeptanz des Luftverkehrsstandortes Nordrhein-Westfalen.

⁶ Siehe ²

⁷ Siehe ⁵

II. Beschlussfassung

Der Landtag stellt fest:

- Leistungsfähige Flughäfen sind zentrale Wirtschaftsfaktoren für Nordrhein-Westfalen und sichern internationale Vernetzung, Wertschöpfung und Arbeitsplätze.
- Deutschland und Nordrhein-Westfalen haben im europäischen Vergleich deutlich an Wettbewerbsfähigkeit im Luftverkehr verloren.
- Hohe staatlich induzierte Standortkosten, bürokratische Hemmnisse und fehlende Entwicklungsperspektiven führen zu einer Verlagerung von Verkehrsströmen, Wertschöpfung und Arbeitsplätzen ins Ausland, oft unter den Bedingungen schlechterer Klima-, Umwelt- und Sozialstandards.

Der Landtag beauftragt die Landesregierung,

- sich gegenüber dem Bund für eine weitergehende Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Luftfahrt einzusetzen, indem
- die im Koalitionsausschuss beschlossene Absenkung der Luftverkehrsteuer zum 1. Juli 2026 haushaltsmäßig abgesichert und umgesetzt und die Luftverkehrsteuer mittelfristig vollständig abgeschafft wird.
- weitere Erhöhungen der Luftsicherheits- und Flugsicherungsgebühren verhindert und bestehende Gebührenstrukturen reformiert werden.
- die staatlich induzierten Standortkosten insgesamt auf ein wettbewerbsfähiges europäisches Niveau abgesenkt werden.
- europäische Vorgaben unmittelbar und ohne nationale Verschärfungen umgesetzt werden.
- bei Luftverkehrsabkommen und der Vergabe von Verkehrsrechten die Interessen der nordrhein-westfälischen Flughäfen angemessen berücksichtigt und die internationale Konnektivität des Wirtschaftsstandorts Nordrhein-Westfalen gestärkt werden.
- die Wettbewerbsbedingungen der nordrhein-westfälischen Flughäfen in eigener Zuständigkeit zu stärken, indem
- ein ganzheitliches Luftverkehrskonzept für Nordrhein-Westfalen entwickelt und umgesetzt wird, das die sechs internationalen Verkehrsflughäfen strategisch vernetzt weiterentwickelt.
- im Landesentwicklungsplan alle internationalen Verkehrsflughäfen wieder als landesbedeutsam eingestuft sowie Ziel 6.1-1 dahingehend angepasst wird, dass Wirtschaftsflächen an Flughäfen bei der Ermittlung kommunaler Gewerbeflächenbedarfe nicht angerechnet werden.
- der Status quo des 24/7-Betrieb an Flughäfen gesichert und Nachtflugregelungen sowie Tagesrandzeiten so ausgestaltet werden, dass sowohl Passagier- als auch Frachtverkehr wirtschaftlich tragfähig betrieben werden können und die Umlaufplanung von am Standort stationierten Flugzeugen gewährleistet bleibt.

- Planungs- und Genehmigungsverfahren im Luftverkehr beschleunigt und mit verbindlichen zeitlichen Leitplanken versehen werden.
- marktwirtschaftliche Anreize – insbesondere nach Lärmkategorien gestaffelte Start- und Landeentgelte – zur Steigerung von Innovation und Akzeptanz gestärkt werden.
- Forschungs- und Förderprogramme für klimaneutrale Kraftstoffe, elektrische und hybride Antriebe sowie innovative Mobilitätsformen wie urbanen Luftverkehr verstetigt und ausgebaut werden.
- die Anbindung der Flughäfen an den öffentlichen Verkehr verbessert wird, um Erreichbarkeit und nachhaltige Mobilität gleichermaßen zu stärken.

Henning Höne
Marcel Hafke
Christof Rasche

und Fraktion