



# Die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Köln/Bonn für die Region

September 2017



# Die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Köln/Bonn für die Region

September 2017

# Inhalt

<b>Vorwort</b>	<b>4</b>
<b>1 Wichtige Fakten zum Flughafen in Kürze</b>	<b>6</b>
<b>2 Einführung</b>	<b>8</b>
2.1 Fakten zur Entwicklung der Branche	9
2.2 Flughafen Köln/Bonn – Zahlen, Daten, Fakten	11
2.3 Die Bedeutung des Nachtflugs für den Flughafen Köln/Bonn	13
2.4. Der Flughafen Köln/Bonn in seinem Umfeld	15
<b>3 Fracht</b>	<b>18</b>
3.1 Frachtentwicklung allgemein und am Flughafen Köln/Bonn	19
3.2 Die Bedeutung des Flughafens Köln/Bonn als Frachtflughafen	22
3.3 Stimmen aus der regionalen Wirtschaft	23
<b>4 Personenverkehr</b>	<b>24</b>
4.1 Entwicklung der Fluggastzahlen allgemein und am Flughafen Köln/Bonn	25
4.2 Bedeutung des Flughafens Köln/Bonn für Businesskunden	26
<b>5 Regionalwirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Köln/Bonn</b>	<b>30</b>
5.1 Der Flughafen und die Wirtschaftsregion	31
5.2 Der Flughafen als Arbeitgeber	34
<b>Ausblick</b>	<b>36</b>

# Vorwort

## Liebe Leserinnen und Leser,

der Flughafen Köln/Bonn Konrad Adenauer schreibt seit Jahren eine Erfolgsgeschichte. Er hat sich konsequent nach oben gearbeitet und zählt zu den größten Verkehrsflughäfen Deutschlands. Genauer: Er belegt zurzeit Platz sieben beim Passagieraufkommen und Platz drei bei der Luftfracht. In diesem Segment wird innerhalb Deutschlands nur in Frankfurt/Main und Leipzig/Halle mehr Fracht umgeschlagen. Selbst europaweit hat Köln/Bonn im Cargo-Bereich einen Spitzenrang erobert: Platz sechs hinter Frankfurt, Paris, Amsterdam, London und Leipzig/Halle.

Die vorliegende Broschüre fasst die Ergebnisse einer Vielzahl von Untersuchungen zu wirtschaftlichen Aspekten des Luftverkehrs im Allgemeinen sowie zu der wirtschaftlichen Bedeutung des Airports zusammen und bietet einen konzentrierten Überblick.

Wie die Zahlen und Fakten in der vorliegenden Broschüre zeigen, ist der Flughafen nicht nur ein unverzichtbarer Teil der Wirtschaftsregion Köln/Bonn und der regionalen Infrastruktur, sondern auch ein erfolgreiches Wirtschaftsunternehmen. Die Unternehmer haben die besondere Stellung bereits in der 2015 von der IHK Köln herausgegebenen Studie „Stadtmobilität aus Sicht der Wirtschaft am Beispiel Köln“ hervorgehoben. Die vielen Firmen und Institutionen profitieren von seiner Passagier- wie von seiner Frachtfunktion. Sie sind angewiesen auf einen starken Flughafen in ihrer Nähe. Daher haben sich auch verschiedene Unternehmerpersönlichkeiten aus führenden Unternehmen der Region zur Bedeutung des Flughafens positioniert. Ihre Stimme hat Gewicht – denn sie wissen, wie sehr ihr Geschäft von exzellenten Standortbedingungen am Flughafen Köln/Bonn Konrad Adenauer abhängt.

Ich wünsche Ihnen viel Freude bei der Lektüre dieser Broschüre.



Dr. Ulrich S. Soénius  
Stv. Hauptgeschäftsführer  
Geschäftsbereichsleiter Standortpolitik



1



## Wichtige Fakten zum Flughafen in Kürze

Die Jahre 2015 und 2016 gehören zu den Besten des Flughafens. Der Airport hat einen deutlichen Sprung gemacht und war in den beiden Jahren unter den deutschen Flughäfen mit Abstand der wachstumsstärkste. In Zahlen: Beflügelt von der positiven Entwicklung der Low-Cost-Airlines auf der Kurz-, Mittel- und Langstrecke, erzielte der Flughafen Köln/Bonn mit rund 11,9 Millionen einen neuen Passagierrekord. Das sind gut 1,6 Millionen mehr als im Jahr 2015. Zum ersten Mal überhaupt wurden knapp zwölf Millionen Fluggäste in Köln/Bonn in einem Jahr gezählt. Auch bei der Fracht erzielte der Flughafen 2016 ein neues Rekordergebnis: 786.000 Tonnen – ein Zuwachs von 3,8 Prozent. Zudem erwirtschaftete der Airport in seinem jüngsten Geschäftsjahr aufgrund der positiven Verkehrsentwicklung erneut einen deutlichen Überschuss von 5,1 Millionen Euro nach Steuern.

Mit aktuellen Baumaßnahmen bereitet sich der Flughafen auf weiteres Wachstum im Frachtverkehr vor: Bis 2018 entsteht auf dem Flughafengelände eine neue Expressfracht-Halle für DHL. Das Gebäude ersetzt die alte Halle, deren Rückbau bereits begonnen hat. Bürobereiche, einen Truck-Dock, den Frachthof sowie die dazugehörige Infrastruktur errichtet der Airport. Die Investitionssumme liegt hier bei rund 30 Millionen Euro.

Diese Investitionen sind erforderlich, denn die Region ist auf einen leistungsstarken Flughafen als Garant für die Mobilität von Menschen und Gütern, für die Versorgung aller Wirtschafts- und Lebensbereiche angewiesen. Die vom Flughafen Köln/Bonn bereitgestellte Infrastruktur ist ein wesentlicher Standortfaktor im globalen Wettbewerb der ansässigen Unternehmen.

Zudem entfaltet der Flughafen eine enorme wirtschaftliche Kraft als Arbeitgeber und Jobmotor<sup>1</sup>. Knapp 14.000 Menschen arbeiteten in 2016 in 122 verschiedenen Unternehmen am Köln Bonn Airport. Das sind vier Prozent mehr als bei der letzten Erhebung 2013. Innerhalb der vergangenen zehn Jahre kommt der Airport mit 2.036 neuen Arbeitsplätzen auf ein Wachstum von 17 Prozent. Besonders viele Arbeitsplätze haben seit 2013 die Expressfracht-Unternehmen neu geschaffen. Weiterhin ist der Kölner Flughafen eine der größten Arbeitsstätten in Nordrhein-Westfalen.

Der Boom des Flughafens macht sich nicht nur am Standort selber bemerkbar. Neben den fast 14.000 Arbeitsplätzen am Airport hängen 7.400 Jobs in der Region vom Flughafen ab. Deutschlandweit sind es insgesamt 30.500 direkte, indirekte sowie induzierte Arbeitsplätze. Die gesamtwirtschaftliche Wertschöpfung durch den Airport beträgt 1,9 Milliarden Euro. In der Region sind es 1,4 Milliarden Euro, am Flughafen selber 950 Millionen.

*„Inklusive der fast 14.000 Arbeitsplätze am Airport hängen 21.400 Jobs in der Region vom Flughafen ab.“*

<sup>1</sup> Quellen: Infras 2016 - Volkswirtschaftliche Bedeutung des Köln Bonn Airport

2

# Einführung

## Fakten zur Entwicklung der Branche<sup>2</sup>

2.1

### Passagiere: Deutliches Wachstum

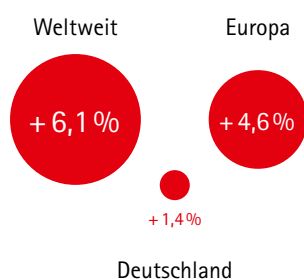
Im Jahr 2016 begrüßten die 22 internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland rund 223 Millionen Passagiere. Das sind 3,3 Prozent mehr als im Vorjahr. Auch in den kommenden Jahren wird der Luftverkehr konstant wachsen. Nach Prognosen des Flughafenverbandes ADV wird das Passagieraufkommen bis zum Jahr 2030 auf über 300 Millionen ansteigen.

Im Jahr 2016 zählten die Flughäfen in Deutschland insgesamt 3,3 Prozent mehr Passagiere als im gleichen Vorjahreszeitraum. Dabei stieg das innerdeutsche Passagieraufkommen um 2,8 und der Europaverkehr um 4,6 Prozent. Der Interkontinentalverkehr entwickelte sich hingegen rückläufig. Die gewerblichen Flugbewegungen blieben trotz Angebotsstreichungen im touristischen Verkehr mit einem Plus von zwei Prozent auf einem stabilen Wachstumskurs.

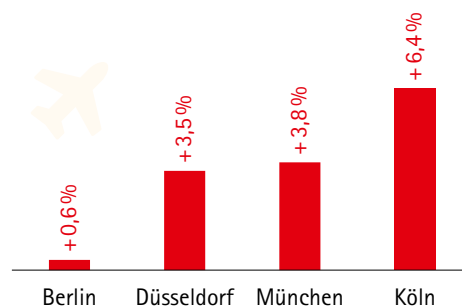
Im Vergleich zu weiteren bedeutenden europäischen Luftverkehrsmärkten fällt das deutsche Wachstum allerdings unterdurchschnittlich aus. Es geht im Wesentlichen nur noch auf ausländische Fluggesellschaften zurück, insbesondere auf deren Aufbau von innereuropäischen Punkt zu Punkt Verbindungen, nicht jedoch auf deutsche Fluggesellschaften. Der Marktanteil deutscher Fluggesellschaften an deutschen Flughäfen ist kontinuierlich auf derzeit rund 60 Prozent gesunken; 2012 waren es noch 69 Prozent.

Der Passagierflugverkehr wuchs 2016 weltweit um 6,1 Prozent. Die deutschen Fluggesellschaften lagen bei 1,4 Prozent sogar noch unter dem europäischen Durchschnitt von 4,6 Prozent. Nur wenige Flughäfen konnten bei den Flugbewegungen zulegen, etwa in München mit einem Plus von 3,8 Prozent, Berlin Tegel (plus 0,6 Prozent) oder Düsseldorf (plus 3,5). Spitzenreiter ist Köln/Bonn mit einem Anstieg von 6,4 Prozent.

### Passagierwachstum in 2015/16



### Wachstum bei den Flugbewegungen in Deutschland in 2015/16



*„Beim Wachstum der Frachtflughäfen in Europa liegt Köln/Bonn auf einem exzellenten siebten Platz.“*

### **Fracht: Zunahme vor allem bei Ausladungen**

Die Luftfracht an deutschen Flughäfen stieg im Vergleich zwischen 2015 und 2016 um 3,5 Prozent. In 2016 verzeichneten die deutschen Flughäfen Ein- und Ausladungen von insgesamt über 4,7 Millionen Tonnen. Diese Zahl verteilt sich je ungefähr zur Hälfte auf Ein- und Ausladungen. Letztere nahmen dabei um 3,1 Prozent zu, erstere um 3,6 Prozentpunkt.

Ein solides Wachstum verzeichnet das wichtige Teilsegment der sogenannten Integratoren in Köln – das sind Anbieter, die die komplette Logistikkette von der Abholung beim Versender bis zur Auslieferung beim Empfänger anbieten. Wesentlicher Grund dafür ist der boomende Onlinehandel. Davon profitieren Standorte wie Leipzig/Halle und Köln/Bonn, aber auch Paris.

Standorte, an denen insbesondere „klassische“ Luftfracht oder General Cargo (zum Beispiel Maschinen) umgeschlagen wird, weisen demgegenüber eine moderatere Entwicklung auf, zum Beispiel Frankfurt/Main und Amsterdam. Ausnahmen bilden München und Luxemburg, die auf geringerem absoluten Niveau von Neuverkehren profitieren.

Beim Wachstum der Frachtflughäfen in Europa liegt Köln/Bonn auf einem exzellenten siebten Platz.

### **Konnektivität: Starke Anbindung Deutschlands an die internationalen Märkte**

Deutschland ist weltweit mit zahlreichen Flugzielen vernetzt. Im Sommer 2016 waren 348 internationale Ziele direkt erreichbar. Allerdings hat die Konnektivität leicht nachgelassen: 2010 wurden noch 352 Ziele direkt angesteuert.

Im selben Zeitraum konnten wichtige Wettbewerber, zum Beispiel die Niederlande inklusive ihres internationalen Drehkreuzes Amsterdam, und noch stärker die Türkei inklusive Istanbul ihre direkte Konnektivität zu internationalen Zielen deutlich steigern.

Die wöchentlichen Starts von Deutschland aus zu internationalen Zielen nahmen um sechs Prozent von 13.659 auf 14.512 zu. In den Niederlanden betrug dieser Anstieg 27 Prozent, in der Türkei 99 Prozent. Die absoluten Zahlen sind allerdings geringer als in Deutschland. Interessant ist ein Blick auf den Saldo: Während ausländische Airlines ihre internationalen Direktziele von Deutschland um elf erweiterten, verloren deutsche Airlines 16 Direktziele. Dies betrifft insbesondere Ziele in Asien.

Von Köln/Bonn aus fliegen rund 30 Airlines zu mehr als 120 Zielen.



Internationale Konnektivität des Flughafens Köln/Bonn in 2016

## Flughafen Köln/Bonn – Zahlen, Daten, Fakten<sup>3</sup>

2.2

### Einnahmen

Im Geschäftsjahr 2016 konnte der Flughafen die Umsatzerlöse deutlich steigern – und zwar um 7,3 Prozent auf 319,1 Millionen Euro. Den größten Umsatz erzielt der Flughafen Köln/Bonn nach wie vor mit dem Kerngeschäft, dem Flugbetrieb. 200 Millionen Euro wurden im Geschäftsjahr 2016 aus Gebühren und Entgelten sowie den Dienstleistungen am Boden für die Flugzeugabfertigung eingenommen. 107,8 Millionen Euro kamen aus Mieten, Pachten und Versorgungsleistungen zusammen, 11,1 Millionen Euro aus übrigen Erträgen. Der Anstieg bei den Umsatzerlösen spiegelt das deutlich erhöhte Passagieraufkommen wider. Der Gewinn betrug 5,1 Millionen Euro. Der Umsatz stieg auf 319,1 Millionen Euro – ein Plus von 7,3 Prozent.

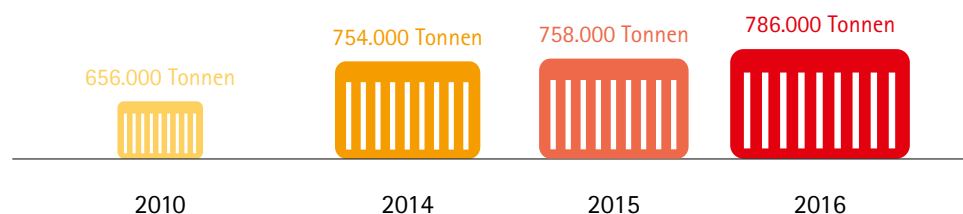
Sehr wichtig sind für den Flughafen die sogenannten Non-Aviation-Erlöse, also die Erlöse jenseits des direkten Flugverkehrs. Sie stiegen im Geschäftsjahr 2016 deutlich auf über 108 Millionen Euro. In beiden Terminals gibt es auf rund 10.000 Quadratmetern über 50 Shops, Bars und Restaurants. Sowohl bei den Geschäften als auch bei gastronomischen Angeboten sind renommierte Marken vertreten; der REWE-Supermarkt hat täglich 20 Stunden geöffnet. Ein Ärztezentrum und eine Apotheke vervollständigen das Angebot. Da sich viele Geschäfte sowie Bars und Restaurants im öffentlichen Bereich befinden, ziehen sie nicht nur Passagiere, sondern auch Airport-Besucher an.

<sup>3</sup> Quellen: Flughafen Köln/Bonn;  
ADV

## Fracht

Beim Frachtaufkommen realisierte der Flughafen Köln/Bonn für 2016 ein Allzeithoch von 786.000 Tonnen. Im Jahr zuvor waren es 758.000 Tonnen, 2014 insgesamt 754.000 Tonnen. Gegenüber 2010, als 656.000 Tonnen am Cologne Bonn Airport umgeschlagen wurden, hat sich das Frachtaufkommen um 19,8 Prozent erhöht.

### Frachtaufkommen des Flughafens Köln/Bonn



Damit belegt Köln/Bonn Platz drei bei den deutschen Frachtflughäfen. Nur Frankfurt/Main mit 2,1 Millionen Tonnen und Leipzig/Halle mit 1,05 Millionen Tonnen verzeichneten im Jahr 2016 ein höheres Frachtaufkommen. Europaweit belegt Köln/Bonn bei der Fracht Platz sechs, hier liegen neben den beiden deutschen Flughäfen noch die Flughäfen Charles De Gaulle (Paris), Amsterdam und London Heathrow vor Köln/Bonn.

Spezialisiert hat sich der Kölner Flughafen auf Integrator-Unternehmen. Weltweit agierende Logistiker wie DHL also, die die komplette Logistikkette von der Abholung beim Versender bis zur Auslieferung beim Empfänger anbieten und die Waren von Tür zu Tür mit garantierter Auslieferung am Folgetag befördern. Sie fliegen daher insbesondere nachtflugoffene Frachtdrehkreuze wie Köln/Bonn oder Leipzig/Halle an.

Besonders viele Lieferungen von und nach Köln/Bonn sind Expressfracht. In diesem Segment nimmt der Airport in Europa einen Spitzenplatz ein. Die weltweit größten Expressfracht-Unternehmen fliegen Köln/Bonn an. UPS betreibt hier sein Europa-Drehkreuz, FedEx sein Umschlagzentrum für Zentral- und Osteuropa. Auch für DHL, den dritten Global-Player, ist Köln/Bonn ein wichtiger Standort.

*„Spezialisiert hat sich der Flughafen Köln/Bonn auf Integrator-Unternehmen.“*

## Passagiere

Beflügelt von der positiven Entwicklung der Low-Cost-Airlines auf der Kurz-, Mittel- und Langstrecke, erzielte der Flughafen Köln/Bonn 2016 einen neuen Passagierrekord. Die Zahl der Fluggäste stieg auf knapp 12 Millionen. Das sind gut 1,6 Millionen oder 15 Prozent mehr als im Jahr davor. Damit wurde das erstmalige Ziel von über elf Millionen Fluggästen in Köln/Bonn im Jahr 2015 noch einmal deutlich übertroffen. Für 2017 sind die Prognosen weiter steigend.

Unter den deutschen Flughäfen wuchs bei den Passagierzahlen Köln/Bonn mit Abstand am stärksten und verbesserte sich im bundesweiten Ranking um einen Platz auf Rang sechs vor Stuttgart. Der Kölner Flughafen ist nach Verkehrseinheiten der fünftgrößte Flughafen Deutschlands.

Der beträchtliche Zuwachs des Fluggastaufkommens in Köln/Bonn liegt im Wesentlichen am zusätzlichen Angebot im Low-Cost-Bereich: Mehr als 1,6 Millionen zusätzliche Passagiere haben die irische Ryanair und die Eurowings-Langstreckenpassagiere im Jahr 2016 in Köln/Bonn befördert. Die attraktiven Low-Cost-Strecken haben außerdem dafür gesorgt, dass krisenbedingte Veränderungen beim Reiseverhalten der Passagiere deutlich überkompensiert werden konnten. Rückgänge bei den Zielen Türkei und Ägypten wurden unter anderem durch steigende Zahlen auf den Low-Cost-Langstrecken mehr als wettgemacht.

## Die Bedeutung des Nachtflugs für den Flughafen Köln/Bonn

2.3

### Frachtverkehr

Der Köln Bonn Airport besitzt eine bis zum Jahr 2030 gültige 24-Stunden-Betriebsgenehmigung. Der Expressfrachtverkehr wird hauptsächlich in den Nachtstunden abgewickelt, um sicherzustellen, dass zeitsensible Sendungen schon am Tag nach der Anlieferung ausgeliefert werden können. Gerade für die exportorientierte deutsche und regionale Wirtschaft ist dies ein sehr wichtiges Kriterium, um international wettbewerbsfähig zu sein. Über ein Dutzend Fracht-Airlines fliegt zu rund 70 Zielen in 35 Ländern rund um den Globus.

Fast die Hälfte der Gesamtbelegschaft, 46 Prozent, ist in der Nacht tätig – gelegentlich, regelmäßig oder sogar ständig. Fast 6.500 Menschen arbeiten am Airport zwischen 22 Uhr abends und 6 Uhr morgens. Das unterstreicht die herausragende Bedeutung der Nachtarbeit am Flughafen. Die nächtlichen Arbeitsplätze sind vor allem im Bereich der Luftfracht angesiedelt.

*„Am Flughafen Köln/Bonn stellen Nachtflugbewegungen einen elementaren Bestandteil des derzeitigen Geschäftsmodells dar.“*

### Personenverkehr

Am Flughafen Köln/Bonn stellen Nachtflugbewegungen einen elementaren Bestandteil des derzeitigen Geschäftsmodells dar. Dieses ist geprägt durch die Beförderung zeitsensitiver Güter im Bereich der Fracht, aber auch durch Charter- und Low-Cost-Verkehr im Passagiergeschäft.

Eine Kombination von Gründen ist die Ursache dafür. Im Jahr 2008 hat eine Studie eindrucksvoll belegt, wie sich ein Nachtflugverbot im Passagierverkehr auswirken würde. Die Studie hat aufgrund der zugrundeliegenden Systematik auch heute noch Relevanz. Bei einer Einführung eines Nachtflugverbotes wären die Passagierflugbewegungen betroffen gewesen. Dies hätte auf das Jahr betrachtet zu erheblichen Passagiereinbußen geführt. Für die deutliche Mehrzahl aller betroffenen Flugbewegungen wäre eine zeitliche Verschiebung aber nicht möglich gewesen, da einerseits die Slot-Kapazitäten am Zielflughäfen nicht vorhanden gewesen wären. Andererseits hätten die Rotationsumläufe der Flugzeuge nicht weiter verkürzt oder geändert werden können, ohne wiederum mit einem Start oder einer Landung in der Kernnacht (0 - 5 Uhr) zu gelangen. Daneben gibt es noch betriebswirtschaftliche Gründe, die dazu führen, dass Flüge – insbesondere zu Spitzenzeiten – zum Teil nachts abgewickelt werden müssen:

- die logistischen Anforderungen der Touristik-Veranstalter in den Zielgebieten
- die Streckenlängen zu den bevorzugten Urlaubsdestinationen
- das Reiseverhalten der Kunden
- die erforderliche Rückführung von Flugzeugen an die Wartungsbasis
- die Notwendigkeit einer hohen Flugzeugauslastung und -nutzung

Da ein Nachtflugverbot die Geschäftsentwicklung des Flughafens und der dort ansässigen Betriebe langfristig eingeschränkt hätte, errechnete die Studie für diesen Fall für den Zeitraum von 2010 bis 2030 kumulierte Verlust von zirka 1,3 Milliarden Euro. Dieses Szenario ist – zum Nutzen von Flughafen, ansässigen Unternehmen und der Wirtschaft in der Region insgesamt – nicht eingetreten. Dafür sind sichere Arbeitsplätze mit gutem Lohnniveau, niedrigem Anteil geringfügig Beschäftigter und einem hohem Anteil ausländischer Mitbürger geschaffen worden.



### Bedeutung des Nachtflugs bundesweit

Nur noch vier der für Unternehmen relevanten deutschen Verkehrsflughäfen können nachts ohne größere Einschränkungen angefliegen werden: Köln/Bonn, Hannover, Berlin und Nürnberg. Sobald der neue Berliner Flughafen „BER“ eröffnet wird, wird es dort ein Nachtflugverbot geben. In Frankfurt/Main gilt seit 2012 ein Nachtflugverbot.

**Der Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft forderte daher in seinem Papier „Ein Luftverkehrskonzept für Deutschland“ aus 2014: Deutschland benötigt nachtoffene Schwerpunktflughäfen. Sinnvoll wäre ein nationales Luftverkehrskonzept mit der Festlegung einer Mindestanzahl von Nachtflugstandorten und wettbewerbsfähigen Betriebszeiten sowie mit Rechts- und Planungssicherheit für bestehende Betriebsgenehmigungen. Die Bedeutung einer Nachtflugregelung für Deutschland wurde im Luftverkehrskonzept des Bundes unterstrichen. Die IHK Köln unterstützt die Aussage des Luftverkehrskonzeptes im Bezug auf den notwendigen Erhalt der Nachtoffenheit und die Einordnung des Flughafens als bundesweit bedeutender Standort, insbesondere im Frachtbereich.**

## Der Flughafen Köln/Bonn in seinem Umfeld<sup>5</sup>

## 2.4

### Lärmschutz

Angesichts der enormen Verkehrszuwächse sieht sich der Flughafen Köln/Bonn in der besonderen Pflicht, Lärm zu vermeiden. Er betrachtet Lärmschutz als eine Daueraufgabe, die sich nicht auf die gesetzlichen Bestimmungen beschränkt, sondern darüber hinausgeht. Ein entsprechendes, umfassendes Lärminderungskonzept fußt auf den vier Säulen „Flugbetriebliche Maßnahmen“, „Gebühren und Entgelte“, „Passiver Schallschutz“ sowie „Information, Transparenz und Dialog“.

### Flugbetriebliche Maßnahmen

Schon seit vielen Jahren arbeitet der Airport in enger Abstimmung mit der Fluglärmkommission und den betroffenen Gemeinden daran, die Flugrouten zu verbessern. Flankierend werden die An- und Abflugverfahren optimiert. So war im Jahr 2009 der Köln Bonn Airport der erste Flughafen in Deutschland, der das sogenannte „Continuous Descent Approach“ (CDA) eingeführt hat. Bei diesem Verfahren verlassen die Flugzeuge ihre Reiseflughöhe in einem kontinuierlichen Sinkflug, was zu einer signifikanten Lärminderung führt.

Im Jahr 2013 wurde auf Initiative des Flughafens eine technische Arbeitsgruppe eingerichtet, der Vertreter des Airports, der dort ansässigen Unternehmen UPS, Germanwings (nunmehr Eurowings) und TUIfly, der Deutschen Flugsicherung (DFS) und des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) sowie der Lärmschutzbeauftragte der Bezirksregierung und der Vorsitzende der Lärmschutzgemeinschaft gehören. Die Arbeitsgruppe

<sup>5</sup> Quellen: Flughafen Köln/Bonn

untersucht Möglichkeiten, um mit technischen Mitteln die Lärmbelastung zu beeinflussen und sie auch umzusetzen.

Außerdem wurde beim Verkehrswissenschaftlichen Institut der RWTH Aachen eine Studie zur Lärmminimierung in Auftrag gegeben. Im Jahr 2015 wurden erste Ergebnisse beispielsweise bei der Flugrouten-Führung in die Praxis umgesetzt.

Auch wenn der Flughafen Köln/Bonn eine Nachtfluggenehmigung besitzt: Zwischen 22 und 6 Uhr bestehen Nachtflugbeschränkungen. Auf zwei der drei Start- und Landebahnen sind in bestimmten Betriebsrichtungen Starts und Landungen nicht erlaubt.

#### **Gebühren und Entgelte**

Im April 2015 trat in Köln/Bonn eine neue Entgeltordnung für Passagierflüge in der Nacht in Kraft. Airlines, die zwischen 22 und 6 Uhr starten oder landen, bezahlen seitdem deutlich mehr. Da gleichzeitig die Tagesstarife gesenkt wurden, führen die damit verbundenen finanziellen Anreize für eine verstärkte Verlagerung der Flugbewegungen von der Nacht in den Tag. Die Entgeltordnung wird derzeit im Hinblick auf eine größere Spreizung zwischen Tag- und Nachtflug erneut überarbeitet und tritt im Oktober 2017 in Kraft. Bereits im Jahr 2013 hatte der Flughafen den Einsatz lauter Frachtflugzeuge erheblich verteuert. Die damit gemachten Erfahrungen sind bisher sehr gut. Der Einsatz lauter Flugzeugmuster ging erheblich zurück. So sind zum Beispiel jährlichen Flugbewegungen der lautereren MD11 im Zeitraum von 2012 bis 2016 um 38 Prozent zurückgegangen. Umgekehrt wuchs der Einsatz leiserer B777 im selben Zeitraum um 68 Prozent.

#### **Passiver Schallschutz**

Eine der wichtigsten Säulen des Lärminderungskonzepts ist das mehrfach erweiterte Programm zum „passiven Schallschutz“. Seit dessen Start im Jahr 1991 hat die Flughafen Köln/Bonn GmbH rund 76 Millionen Euro in Schallschutzmaßnahmen investiert. Nutznießer sind rund 55.000 Anwohner in 25.000 Wohneinheiten mit 40.000 Schlafzimmern.

#### **Information, Transparenz und Dialog**

Nicht zu unterschätzen ist der Dialog mit den Flughafennachbarn, um die Akzeptanz zu verbessern. Ein wichtiges Instrument ist dabei die Nachbarschaftszeitung „nebenan“ mit einer Auflage von 200.000 Exemplaren. Zusätzliche Transparenz fördert die flughafeneigene Website: So können zum Beispiel unter [travis.koeln-bonnairport.de](http://travis.koeln-bonnairport.de) jederzeit die Flugspuren des an- und abfliegenden Verkehrs beobachtet und die aktuellen Werte der 17 flughafeneigenen Fluglärmmessstellen eingesehen werden. Auch die Entfernung einzelner Flüge zu Ortslagen lassen sich metergenau darstellen. „Travis“ (Track Visualisation) verzeichnet bis zu 1.000 Zugriffe am Tag.

#### **Umweltschutz**

Der Flughafen Köln/Bonn hat seine langfristige Geschäftsentwicklung mit den Vorgaben des Klimaschutzes verzahnt. Er verpflichtet sich beispielsweise, nur noch CO<sub>2</sub>-neutral zu wachsen. Ziel ist es, die Emissionen, bezogen auf das Jahr 2005, langfristig mindestens konstant

zu halten. Bis 2020 soll die Marke von jährlich 55.000 Tonnen Kohlendioxid nicht mehr überschritten werden. Würde man die so genannten RECS-Zertifikate mit berücksichtigen, mit denen der Airport Öko-Strom aus Wasserkraft bezieht, ginge der CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis 2020 sogar um knapp 30 Prozent zurück.

Schon in der Vergangenheit konnte der jährliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß durch technische Innovationen und die effiziente Nutzung von Energie signifikant gesenkt werden. Insbesondere der Bau eines Blockheizkraftwerkes, die Anschaffung energiesparender Klimatisierungstechnik, die Installation von Dach-Solar-Anlagen auf dem Cargo Speditions Center und dem neuen FedEx-Sortierzentrum sowie der Bezug von regenerativem beziehungsweise emissionsfreiem Strom aus Wasserkraft (RECS-Zertifikate) führten zu einer erheblichen Verbesserung der CO<sub>2</sub>-Bilanz. Seit 1998 wurden mehr als 135.000 Tonnen Kohlendioxid gespart.

Um die absoluten Kohlendioxid-Emissionen bis zum Jahr 2020 weiter zu reduzieren, sind weitere Investitionen in Energieeffizienzprojekte geplant.

Der Flughafen hat sich auch dem Schutz der Wahner Heide verpflichtet. Er liegt am nordwestlichen Rand dieser ungewöhnlichen Kulturlandschaft, das Betriebsgelände nimmt rund 20 Prozent des 5.000 Hektar großen Gebiets ein. Die Wahner Heide ist Rückzugsgebiet für mehr als 700 seltene und teils bedrohte Tier- und Pflanzenarten. Der Flughafen hat in den vergangenen Jahren rund zehn Millionen Euro in die Pflege der Heide investiert. Bereits im Jahre 1997 verpflichtete sich der Airport für 30 Jahre, seine Ausbaumaßnahmen durch Pflegemaßnahmen in der Heide auszugleichen. So konnte der Bestand zahlreicher geschützter Tier- und Pflanzenarten stabilisiert und sogar vergrößert werden.

*„Um die absoluten Kohlendioxid-Emissionen bis zum Jahr 2020 weiter zu reduzieren, sind weitere Investitionen in Energieeffizienzprojekte geplant.“*

3

# Fracht

## Frachtentwicklung allgemein und am Flughafen Köln/Bonn<sup>6</sup>

### 3.1

#### Frachtentwicklung allgemein

Die Luftfracht ist ein Wachstumsmarkt. Die Zuwachsraten liegen seit inzwischen drei Jahrzehnten regelmäßig über denen bei der Personenbeförderung. Die Gründe dafür sind vielfältig: die weltweite Ausdehnung der Absatzmärkte zum Beispiel, die abnehmende Fertigungstiefe in der Produktion, Prinzipien wie just-in-time oder just-in-sequence mit stark reduzierter Lagerhaltung und der Anstieg des Anteils hochwertiger Güter im Außenhandel.

Umgeschlagen wird die Luftfracht dabei im Grunde überall dort, wo Flugzeuge starten und landen. Das müssen nicht einmal ausschließlich Frachtmaschinen sein. Tatsächlich werden knapp 50 Prozent der Waren in den „Bäuchen“ von Passagierflugzeugen als sogenannte „Belly-Fracht“ verschickt. Fracht- und Passagierverkehr sind daher eng miteinander verbunden und aufeinander angewiesen.

Insgesamt konzentriert sich das Frachtgeschäft in Deutschland aber auf fünf Flughäfen: Frankfurt/Main, Leipzig/Halle, Köln/Bonn, München und Frankfurt/Hahn. Zusammengekommen stehen sie für 95 Prozent des gesamten Frachtaufkommens in Deutschland. Dies betrug 2016 insgesamt 4,69 Millionen Tonnen.

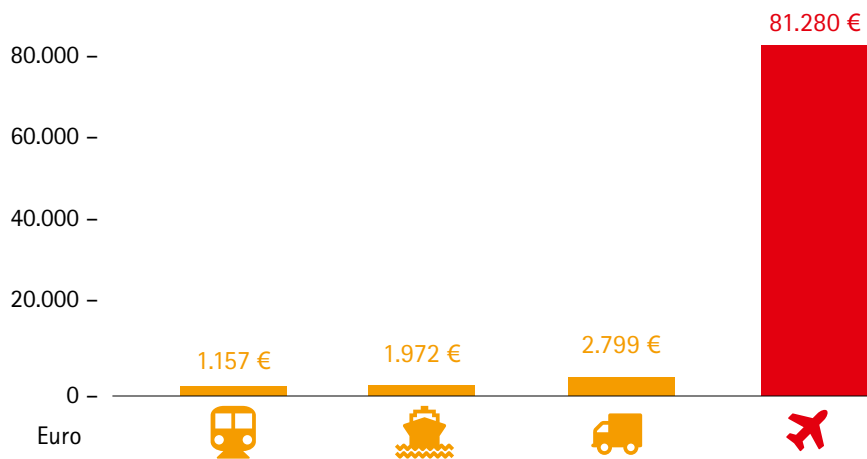
Grundsätzlich kommt alles das ins Flugzeug, was schnell beim Empfänger sein soll – weil es dort dringend gebraucht wird oder weil es schnell verderblich ist. In diesen Fällen sind der Land- und Wasserweg keine Alternativen. Unternehmen und Spediteure setzen zudem auf Luftfracht, wenn es um besonders hochwertige Waren geht, etwa High-Tech-Produkte, Maschinen- und Fahrzeugteile. Die Luftfracht sorgt mit dafür, dass die Unternehmen in der Exportnation Deutschland rund um die Uhr an internationale Produktionsketten angebunden sind. Diese Anbindung ist oft viel wertvoller als das einzelne transportierte Ersatzteil. Käme es nicht rechtzeitig an, könnte eine gesamte Produktionslinie ausfallen. Der Schaden stiege schnell in Millionenhöhe.

Zwar sind die mit Abstand meisten Waren weltweit mit Schiffen, Lkws und Zügen unterwegs. Nur drei Prozent der Waren, die von Deutschland nach Übersee exportiert werden, machen sich per Flugzeug auf den Weg. Bei den Einfuhren aus Übersee sind es sogar nur weniger als ein Prozent.

<sup>6</sup> Quellen: BDL Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft; Flughafenverband ADV; ifo Institut; Flughafen Köln/Bonn

Aber: Betrachtet man den Wert der Luftfracht, die in wachstumsstarke Regionen weltweit versandt wird oder von dort kommt, so ist er, verglichen mit dem der übrigen Verkehrsträger, immens: Bei den Ausfuhren beläuft er sich auf zirka 30 Prozent, bei den Importen auf 25 Prozent. „Luftfracht ist somit ein wichtiger Motor für die deutsche Volkswirtschaft“, unterstreicht etwa der BDL auf seiner Website. Der Wert pro Tonne im Außenhandel beträgt im Luftverkehr über 80.000 Euro – auf der Straße dagegen sind es lediglich knapp 3.000 Euro, Schiff und Schiene liegen noch weiter darunter.

**Warenwerte je Tonne im modalen Vergleich**



**Die wichtigsten Warengruppen der Luftfracht sind im Export**

-   
 Elektronische Waren
-   
 Maschinen
-   
 Optische und medizinische Instrumente
-   
 Pharma und Chemie
-   
 Schmuck und Edelstein
-   
 Automobile und Automobilteile

Bei den Einfuhren belegen die ersten drei Warengruppen dieselben Plätze, gefolgt von Schmuck und Edelsteinen auf Platz vier, Pharma und Chemie auf Platz fünf sowie Kleidung auf Platz sechs.

Größter Cargo-Airport in Europa im Jahr 2016 ist Frankfurt/Main mit über zwei Millionen Tonnen, knapp gefolgt von Paris (Charles de Gaulle) mit ebenfalls mehr als zwei Millionen Tonnen. Es folgen Amsterdam und London Heathrow, bevor mit Leipzig/Halle auf Platz fünf und Köln/Bonn auf Platz sechs zwei weitere deutsche Flughäfen folgen.

Immer wichtiger wird das Expressgeschäft. Der europäische Expressmarkt kam 2013 auf insgesamt sechs Milliarden Euro. Fast neun Zehntel dieses Marktes teilen sich vier große Anbieter: DHL Express mit dem Drehkreuz Leipzig/Halle (41 Prozent), UPS mit dem Drehkreuz Köln/Bonn (25 Prozent), TNT mit dem Drehkreuz Lüttich (zwölf Prozent) sowie FedEx mit dem Drehkreuz Paris (zehn Prozent). FedEx ist übrigens auch stark in Köln/Bonn vertreten.

Die wichtigsten Ursprungs- und Bestimmungsgebiete von Warensendungen von und nach Deutschland per Luftfracht sind Asien (44 Prozent), Nordamerika (19 Prozent), Europa (17 Prozent) und Lateinamerika (acht Prozent).

### Frachtentwicklung am Flughafen Köln/Bonn

Das Frachtvolumen am Flughafen Köln/Bonn lag 2016 bei rund 786.000 Tonnen – nach 758.000 Tonnen im Vorjahr. Trotz der nachlassenden wirtschaftlichen Entwicklung in China und den Problemen in einigen Schwellenländern – etwa in Lateinamerika und in Russland – konnte der Airport damit ein Wachstum beim Warenverkehr verzeichnen.

Die Bedeutung der Fracht für die regionale Wirtschaft und den Flughafen Köln/Bonn spiegelt sich auch bei den Arbeitsplätzen wider. Insgesamt werden fast drei Viertel aller Jobs auf dem Flughafengelände von den zehn größten Unternehmen gestellt. Dazu gehören UPS (> 2.500 Mitarbeiter), der Lufthansa-Konzern mit Eurowings (> 2.000) und die Flughafengesellschaft (> 1.750). Besonders viele Arbeitsplätze haben seit 2013 die Expressfracht-Unternehmen neu geschaffen. Dabei ist fast die Hälfte der Gesamtbelegschaft, 46 Prozent, in der Nacht tätig – gelegentlich, regelmäßig oder sogar ständig. Fast 6.500 Menschen arbeiten am Airport zwischen 22 Uhr abends und 6 Uhr morgens. Die nächtlichen Arbeitsplätze sind vor allem im Bereich der Luftfracht angesiedelt.

*„Das Frachtvolumen am Flughafen Köln/Bonn lag 2016 bei rund 786.000 Tonnen – nach 758.000 Tonnen im Vorjahr.“*

## 3.2

## Die Bedeutung des Flughafens Köln/Bonn als Frachtflughafen

Die Wirtschaft in der Region Köln ist von einer hohen Exportintensität geprägt. Die Außenhandelsorientierung der Wirtschaftsregion Köln spiegelt sich in einer Exportquote der Industrieunternehmen von 54 Prozent wider. Zu verdanken ist das vor allem dem Fahrzeugbau, der chemischen Industrie sowie dem Maschinenbau. Just den drei Branchen also, deren Produkte zu den wichtigsten Warengruppen im Luftfrachtverkehr zählen. Zentraler Absatzmarkt ist die Eurozone, laut „Exportbarometer“ der IHK Köln im August 2017. Die Bedeutung Chinas liegt bei den Überseezielen mit Nordamerika gleich auf. Insgesamt bleibt das Ausland weiterhin attraktiv für Unternehmen aus der Region. Und damit auch der Flughafen Köln/Bonn.

*„Jede Nacht ist der Flughafen Köln/Bonn das Zentrum eines globalen Logistiknetzwerkes.“*

Zahlreiche auslandsaktive Unternehmen aus der Region sind darauf angewiesen, Waren und Ersatzteile in kürzester Zeit an Kunden und Geschäftspartner in aller Welt versenden zu können. Stichwort: Expressfracht. Das geht nur auf dem Luftweg. Und hier ist Köln/Bonn – neben Leipzig/Halle – deutschland- und europaweit besonders gut aufgestellt. An diesen beiden deutschen Flughäfen werden besonders viele Expresslieferungen umgeschlagen. Dazu zählen sämtliche Produkte, die schnell beim Empfänger sein müssen, etwa Zulieferteile für die Automobilindustrie oder Medizingüter. Ein weiterer Trend: Global agierende Firmen, etwa aus der Modebranche, möchten neue Kollektionen rund um den Globus möglichst zeitgleich einführen. Dazu nutzen sie den Luftfrachtverkehr.

Jede Nacht ist der Flughafen Köln/Bonn das Zentrum eines globalen Logistiknetzwerkes: Was tagsüber in der Region produziert wird, wird im schnellen Nachtsprung über den gesamten Globus verteilt und umgekehrt. Die weltweit größten Expressfracht-Unternehmen fliegen Köln/Bonn an. UPS betreibt hier sein Europa-Drehkreuz, FedEx sein Umschlagzentrum für Zentral- und Osteuropa. Auch für DHL, den dritten Global Player, ist Köln/Bonn ein wichtiger Standort. UPS investiert am Standort über 200 Millionen Euro, DHL über 30 Millionen Euro. Beide Integrators haben sich somit langfristig an der Standort gebunden.

Der Köln Bonn Airport besitzt eine bis zum Jahr 2030 gültige 24-Stunden-Betriebsgenehmigung. Diese Erlaubnis wurde von Bundesverkehrsminister Dobrindt im Jahr 2015 erneut bestätigt. Der Expressfrachtverkehr wird hauptsächlich in den Nachtstunden abgewickelt, um sicherzustellen, dass zeitsensible Sendungen schon am Tag nach der Anlieferung ausgeliefert werden können. Gerade für die exportorientierte regionale Wirtschaft ist dies ein sehr wichtiges Kriterium, um international wettbewerbsfähig zu sein. Über ein Dutzend Fracht-Airlines fliegt zu rund 70 Zielen in 35 Ländern rund um den Globus.



## Stimmen aus der regionalen Wirtschaft

## 3.3



*„Die Nähe des Kölner Flughafens zu unserem zentralen Versandlager ermöglicht uns die weltweite Ersatzteilbereitstellung binnen in der Regel 24 Stunden. Ein großer Vorteil ist hierbei die Nachtfluggenehmigung für Frachtflüge. Darüber hinaus reduziert der Flughafen auch die Reisezeit zu vielen unserer europäischen Kunden deutlich.“*

**Dr.-Ing. Frank Hiller,**  
Vorsitzender des Vorstands, DEUTZ AG, Köln

*„Unsere ausländischen Kunden erwarten eine kurzfristige Verfügbarkeit von Ersatzteilen. Dafür ist unsere Nähe zum Flughafen Köln/Bonn ideal. Auch für unsere Kunden in Übersee ist eine kurzfristige Versorgung mit Ersatzteilen essenziell, um Stillstände der Fahrzeuge zu verkürzen. Alle Aftermarket-Artikel, die per Luftfracht verschickt werden, gehen über den Flughafen Köln/Bonn. Zudem ist der kurze Anfahrtsweg dorthin auch für Geschäftsreisen ein großer Vorteil.“*

**Michael Pfeiffer,**  
persönlich haftender Gesellschafter,  
BPW Bergische Achsen KG, Wiehl



4

# Personenverkehr

## Entwicklung der Fluggastzahlen allgemein und am Flughafen Köln/Bonn<sup>7</sup>

4.1

### Fluggastzahlen allgemein

Immer mehr Menschen gehen in die Luft. Weltweit sind die Passagierzahlen der Fluggesellschaften zwischen 2015 und 2016 um 6,5 Prozent gewachsen.

Bei den Kapazitäten liegt Deutschland weltweit auf Platz fünf nach den USA, China, Japan und Großbritannien. Im Angebot sind drei Millionen Sitze pro Woche. Bei der Frequenz belegt Deutschland mit 18.700 Flügen pro Woche Platz sechs – hier hat sich Kanada auf Platz drei in die ansonsten gleiche Reihenfolge geschoben.

62 Prozent des deutschen Luftverkehrs sind Flüge innerhalb Europas. 21 Prozent sind innerdeutsche, 17 Prozent Interkontinentalflüge. Bei letzteren liegt Nordamerika vorn – jeder dritte Sitz ist für einen USA- oder Kanada-Reisenden reserviert. Asien folgt mit 25 Prozent, der Nahe Osten mit 22 Prozent.

Die deutschen Fluggesellschaften und Fluggesellschaftsgruppen beförderten in 2016 150 Millionen Passagiere. Dies entspricht mit einem minimalen Plus dem Vorjahr. Wichtige Konkurrenten, etwa Ryanair, konnten hingegen teils kräftig zulegen. Die Auslastung bei den deutschen Unternehmen lag bei 80,9 Prozent.

Die deutschen Flughäfen zählten in 2016 insgesamt 3,4 Prozent mehr Passagiere als im gleichen Vorjahreszeitraum. Für das Wachstum sorgen derzeit im Wesentlichen ausländische Fluggesellschaften.

Größter deutscher Passagier- und Frachtflughafen ist Frankfurt/Main. 61 Millionen Passagiere starteten und landeten hier im Jahr 2016. Das ist ein kontinuierlicher Anstieg seit 2010 um insgesamt 15 Prozent. Auf Platz zwei folgt mit großem Abstand München mit knapp 42 Millionen Passagieren im Jahr 2015 – ebenfalls ein kontinuierliches Wachstum um insgesamt 21 Prozent. Auf Platz drei: Düsseldorf mit zuletzt 23,5 Millionen Passagieren. 2010 waren es knapp 19 Millionen – ebenfalls also rund 24 Prozent weniger. Auf Platz 4 folgt Berlin-Tegel mit 21 Millionen Passagieren im Jahr 2016, auf Platz fünf Hamburg mit 16,2 Millionen Fluggästen. Dann kommen Köln/Bonn (sechs) und Stuttgart (sieben), die nun die Plätze getauscht haben. Den Stuttgarter Airport nutzten 2016 10,6 Millionen Fluggästen – 1,3 Millionen weniger als Köln/Bonn.

<sup>7</sup> Quellen: Prologis; BDL; Flughafen Köln/Bonn

### Entwicklung des Passagieraufkommens am Flughafen Köln/Bonn

Der Köln Bonn Airport gehört zu den TOP 10 Verkehrsflughäfen in Deutschland. Seit 2002 setzt er verstärkt auf das Low-Cost-Geschäft; in diesem Segment gehört er zu den europäischen Spitzenreitern. Im Herbst 2015 begann eine neue Ära, denn seitdem werden erstmals Langstreckenflüge weltweit zu Low-Cost-Preisen ab Köln/Bonn angeboten. Rund 30 Airlines fliegen von hier zu mehr als 120 Zielen. Der Marktanteil der Low-Cost-Carrier in Köln/Bonn beträgt 72,9 Prozent.

Das war nicht immer so. 1950 begann die Ära der zivilen Luftfahrt am Standort Wahnener Heide mit 2.260 Passagieren, der erste Flug ging nach London. Schon Ende der Sechzigerjahre war die erste Million erreicht, 1980 die zweite. Bis auf einen kleinen Einbruch 2001 und 2002 ging es kontinuierlich aufwärts, bis 2007 erstmals die 10-Millionen-Grenze überschritten wurde. 2009 bis 2014 blieben die Zahlen wieder unter dieser Marke, 2015 begrüßte der Flughafen Köln/Bonn erneut über 10,3 Millionen Fluggäste. 2016 dann das bisherige Rekordjahr: 11,9 Millionen Passagiere.

## 4.2

### Bedeutung des Flughafens Köln/Bonn für Businesskunden<sup>8</sup>

Mit der zunehmenden Globalisierung steigen die Anlässe für Flugreisen. Ob wichtige Verhandlungen, Konferenzen und Tagungen, Treffen mit Geschäftspartnern oder Messen – der persönliche Kontakt ist für viele Unternehmen nicht durch Videokonferenzen zu ersetzen. Das gilt insbesondere auch für Serviceleistungen. Wer Maschinen, Anlagen und andere hochwertige Investitionsgüter exportiert, schickt oftmals auch Ingenieure und Facharbeiter mit auf die Reise zu den Kunden in aller Welt.

Durch seine hohe Bedeutung für Schlüsselbranchen des Wirtschaftsstandorts Deutschland spielt der Flugverkehr aber auch für viele Zuliefer- und Dienstleistungsbranchen samt deren Fachkräften eine wichtige Rolle. Der Flughafen Köln/Bonn hat somit einen erheblichen Anteil daran, dass Wertschöpfung und Arbeitsplätze in den exportorientierten Unternehmen der Wirtschaftsregion Köln geschaffen und gesichert werden.

<sup>8</sup> Quellen: Prologis; BDL; Flughafen Köln/Bonn

**Dazu einige Stimmen aus der Wirtschaft:**

*„Als Vorstandsvorsitzender der KVB, vor allem aber als Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, bin ich viel im In- und Ausland unterwegs. Wann immer es geht, starte und lande ich am Flughafen Köln/Bonn. Er ist gut erreichbar, die Zahl der Zielorte wächst ständig, die Abfertigung läuft zügig und professionell, die Aufenthaltsqualität ist sehr gut – kurz: Der Flughafen steht für komfortables Reisen von Anfang an.“*

**Jürgen Fenske,**  
Sprecher des Vorstandes der  
Kölner Verkehrsbetriebe AG

*„Ohne Flughafen keine internationalen Messen in Köln: Für bis zu einer Million ausländischer Messteilnehmer im Jahr ist die schnelle Erreichbarkeit aus der Luft ein starkes Plus unserer Citymesse mitten in Europa. Der Flughafen steht auch für den guten ersten – und letzten – Eindruck, den internationale Geschäftsleute aus Köln mitnehmen.“*

**Gerald Böse,**  
Vorsitzender Geschäftsführer der  
Kölnmesse GmbH





*„Als größtes Chemieunternehmen und drittgrößter industrieller Arbeitgeber ist für INEOS in Köln der Flughafen Köln/Bonn ein wichtiger Teil der Infrastruktur und bei internationalen Meetings ein gewichtiges Argument, nach Köln zu fliegen.“*

**Dr. Patrick Giefers,**  
Geschäftsführer der INEOS Köln

*„Der Flughafen Köln/Bonn ist für unser Unternehmen, das in 40 Ländern weltweit mit eigenen Tochtergesellschaften vertreten ist, eine zentrale, ideale Drehscheibe, nicht nur für unseren Luftfrachtverkehr sondern auch um die Kommunikation unserer 2.000 Mitarbeiter durch persönliche Begegnungen kostengünstig und unproblematisch zu ermöglichen: Flughafen Köln/Bonn, ein starker Beitrag zur Infrastruktur unseres Unternehmens!“*

**Franz-Georg Heggemann,**  
Geschäftsführer der Felix Böttcher GmbH & Co. KG, Köln



*„Wirtschaft braucht Mobilität – der Kölner Flughafen ist ein bedeutender Wirtschaftsmotor. Unerlässlich für die Mobilität unserer Kunden und Mitarbeiter. Wo Flughäfen sind, da boomt meist die Wirtschaft. Auch für Siemens hat der Flughafen eine sehr hohe wirtschaftliche Bedeutung. Sicherheit, Komfort, und Annehmlichkeit der Passagiere sowie die Logistik haben für den Flughafenbetrieb oberste Priorität. Hier steht Siemens dem Flughafen als Partner zur Verfügung.“*

**Malte Gloth,**

Leitung der Niederlassung Köln  
der Siemens AG



*„Der Flughafen Köln/Bonn bietet der mittelständischen Wirtschaft in der Region Zugang zur Globalisierung. Gleichzeitig bringt er Jahr für Jahr Hunderttausende Touristen an den Rhein. Das sorgt für Wachstum und sichere Arbeitsplätze. Davon profitieren unsere Privat- und Unternehmenskunden – und damit auch wir.“*

**Artur Grzesiek,**

Vorsitzender des Vorstands,  
Sparkasse KölnBonn

5



# Regionalwirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Köln/Bonn

## Der Flughafen und die Wirtschaftsregion<sup>9</sup>

## 5.1

Der Flughafen Köln/Bonn sorgt auf vielen Ebenen für positive Effekte in der regionalen Wirtschaft: Er ist einer der zehn größten Arbeitgeber und wichtiger Auftraggeber in der Region, belebt Einzelhandel und Gastronomie und lockt innovative Unternehmen an.

Nahezu 14.000 Menschen sind direkt am Flughafen beschäftigt, 57 Prozent davon in Vollzeit. In seiner Umgebung hängen weitere Arbeitsplätze in fast der gleichen Größenordnung vom Flughafen ab. Um ihn herum entstanden und entstehen dauerhaft qualifizierte, zukunftssträchtige Arbeitsplätze. Diese Arbeitnehmer leben in der Region und geben dort ihr Geld aus. Laut Prognosen wird die Zahl der Beschäftigten insbesondere im Frachtbereich langfristig noch steigen.

Der Airport leistet aber nicht nur als Arbeitgeber einen wichtigen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region. Unternehmen legen heute im internationalen Standortwettbewerb viel Wert auf eine gute Verkehrsanbindung. Oft ist die Nähe zu einem Flughafen mit attraktiven Verbindungen ein wichtiges Kriterium bei der Standortwahl. Häufig siedeln sich besonders wachstumsstarke und dynamische Unternehmen in der Nähe eines Flughafens an.

Ein weiterer Wirtschaftsfaktor: Touristen und Geschäftsreisende, die über den Flughafen nach Köln und Bonn sowie die umliegende Region kommen, bringen zusätzliche Kaufkraft. Davon profitieren unter anderem Einzelhandel, Verkehrsgewerbe, Hotels und Gastronomie.

Und dann ist da noch – schwer zu messen und doch sehr wertvoll – der Beitrag des Flughafens als Imageträger für Köln, Bonn und das Rheinland. Als Flugziel wirbt er international für die Region, gleichzeitig macht er sie als Wohnsitz attraktiv für Menschen, die reisefreudig und aktiv sind. Und häufig über Kaufkraft verfügen, was wiederum die regionale Wirtschaft beflügelt.

Im September 2016 hat der Kölner Flughafen eine Studie von infras zur „Volkswirtschaftlichen Bedeutung des Köln Bonn Airport“ veröffentlicht. Die wichtigsten Erkenntnisse in Kürze:

<sup>9</sup> Quellen: INFRAS, Volkswirtschaftliche Bedeutung des Köln Bonn Airport, 2016  
Booz Allen Hamilton GmbH /  
Prognos AG / Airport Research  
Center GmbH

*„Auf gesamtwirtschaftlicher Ebene ist der Flughafen damit für über 30.500 Arbeitsplätze verantwortlich.“*

### Standortfaktor Flughafen

- Analyse der allgemeinen Standort-, Kosten- und Wettbewerbsvorteile derjenigen Firmen, die aus der hervorragenden Luftverkehrsanbindung für Passagiere und Fracht entstehen (katalytische Effekte)
- mit der Nutzung des Flughafens sind direkte Wettbewerbsvorteile verbunden
- durch Geschäftsreisen über den Flughafen Köln/Bonn werden bei den Unternehmen Millionen Euro eingespart
- Unternehmen mit Affinität zum Flughafen (häufige Nutzung der Passage- oder Frachtfunktion) wachsen schneller als die Gesamtwirtschaft – mit entsprechend positiver Auswirkung auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Region
- der Flughafen ist für viele Unternehmen ein wesentlicher Faktor für ihre Standortentscheidung
- die Region profitiert, zum Beispiel auch im Bereich Tourismus und Messe durch stetig steigende Zahl ausländischer Gäste (Incoming-Verkehr)
- der Flughafen stärkt das Image einer europäischen Metropolregion
- Nachhaltige Förderung der Außenwirtschaftserträge der Unternehmen aufgrund der Anbindung zu international bedeutenden Wirtschaftsräumen

### Direkte Beschäftigungseffekte und direkte ökonomische Effekte durch die Unternehmen

- 13.965 Erwerbstätige in 122 auf dem Flughafengelände ansässigen Unternehmen und Behörden
- Flughafen einer der zehn größten Arbeitsstätten in der Region Köln/Bonn
- in ihrer direkt verkehrsbezogenen oder begleitenden Tätigkeit schaffen die Unternehmen eine Bruttowertschöpfung von rund 950 Millionen Euro

### Weitere multiplikative Effekte

- indirekte Effekte entstehen durch die wirtschaftliche Verflechtung des Airports, das heißt durch die Nachfrage der dort ansässigen Unternehmen nach Waren und Dienstleistungen
- induzierte Effekte: Arbeitnehmer geben Teile ihrer Gehälter für Konsum aus
- durch diese indirekten und induzierten Effekte werden in der Region Köln/Bonn weitere 7.400 Arbeitsplätze generiert
- insgesamt stehen mit dem Standort Flughafen in der Region Köln/Bonn somit 21.300 direkte, indirekte und induzierte Arbeitsplätze und 1,4 Mrd. Euro Wertschöpfung in Verbindung

### Gesamtwirtschaftliche Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte

- Flughafen ist auch ein wichtiger Impulsgeber für die Gesamtwirtschaft
- durch die bezogenen Vorleistungen und Konsumausgaben entstehen außerhalb der Region noch einmal rund 9.000 Arbeitsplätze
- auf gesamtwirtschaftlicher Ebene ist der Flughafen damit für über 30.500 Arbeitsplätze verantwortlich
- gesamtwirtschaftlich erzeugte Wertschöpfung: über 1,9 Milliarden Euro

### Fiskalische Effekte

- die luftverkehrsbezogenen direkten, indirekten und induzierten Effekte sorgen auch beim Bund, beim Land NRW und bei den Kommunen der Region für zusätzliches Einkommen

## 5.2

### Der Flughafen als Arbeitgeber<sup>10</sup>

Wie das obige Kapitel belegt, hat der Flughafen Köln/Bonn eine große Bedeutung als Arbeitgeber. Zum einen direkt: Die Flughafengesellschaft selbst beschäftigt fast 1.800 Personen. Zum anderen indirekt: In den 122 Unternehmen, die sich am Flughafen angesiedelt haben, sind insgesamt knapp 14.000 Menschen beschäftigt. Dazu einige aktuelle Zahlen aus dem Jahr 2015:

#### Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Flughafen Köln/Bonn (31.12.2015)

- 13.965
- Anstieg um vier Prozent seit 2013
- Anstieg um 17 Prozent seit 2005
- Zahl der Arbeit gebenden Unternehmen: 122

#### Arbeitsfelder

- Passage: 58 Prozent der Beschäftigten
- Fracht: 42 Prozent

(Nicht eindeutig zugeordnete Tätigkeiten – etwa Verwaltung oder Dienstleistungen – wurden Passage und Cargo entsprechend der Verkehrseinheiten 2015 zugeteilt.)

#### Beschäftigungsstatus

- Vollzeit: 57 Prozent
- Teilzeit: 37 Prozent
- Freie Mitarbeiter, Azubis u.a.: 6 Prozent

#### Beschäftigungszeitraum

- Nachtarbeit: 46 Prozent (Personen, die mindestens 20 Prozent ihrer Arbeitszeit zwischen 22 und 6 Uhr leisten)

#### Arbeitsplatzqualität

- überdurchschnittliche Gehälter
- lange Betriebszugehörigkeit (über zehn Jahre)
- viele unbefristete Stellen
- sehr wenig geringfügig Beschäftigte

<sup>10</sup> Quelle: Flughafen Köln/Bonn

### Die Top-Ten-Arbeitgeber am Flughafen Köln/Bonn

1. UPS: > 2.750
2. Lufthansa Group: > 2.000
3. Flughafen Köln/Bonn: > 1.750
4. Flugbereitschaft des Bundesverteidigungsministeriums: > 1.000
5. Kötter Services: > 750
6. FedEx: > 500
7. Bundespolizei: > 400
8. ahs: > 300 (Passagier- und Flugzeugabfertigung)
9. Zoll: > 300
10. TUI: > 200

Besonders viele Arbeitsplätze haben seit 2013 die Expressfracht-Unternehmen neu geschaffen. Das steigende Passagieraufkommen durch Low-Cost-Carrier wie Eurowings und Ryanair treibt das Wachstum zusätzlich nach oben – durch sie sind über 100 neue Stellen entstanden.

Und die Erwartungen sind ebenfalls positiv: 94 Prozent der Unternehmen am Flughafen Köln/Bonn gehen davon aus, dass die Zahl ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter innerhalb der nächsten zwei Jahre stabil bleibt oder steigt, 35 Prozent erwarten steigende Umsätze.

Ausblick

## Ausblick

„Das laufende Jahr ist eines der besten in der Geschichte des Flughafens. Wir haben einen deutlichen Sprung gemacht und sind unter den deutschen Airports mit Abstand der wachstumsstärkste“, sagte Flughafenchef Michael Garvens im Oktober 2016. Köln/Bonn habe sich fest in der Top-Liga der deutschen Airports etabliert. Verantwortlich dafür: zum einen das Angebot der Eurowings-Langstrecken und das Wachstum der Low-Coster, allen voran Ryanair. Der beträchtliche Zuwachs liegt im Wesentlichen am umfangreichen Angebot der Low-Cost-Carrier Ryanair und Eurowings: Mehr als 1,6 Millionen zusätzliche Passagiere haben die Lufthansa-Tochter und die irische Airline 2016 in Köln/Bonn befördert. Die attraktiven Low-Cost-Strecken haben außerdem dafür gesorgt, dass krisenbedingte Veränderungen beim Reiseverhalten der Passagiere deutlich überkompensiert werden konnten. Rückgänge bei den Zielen Türkei und Ägypten wurden unter anderem durch steigende Zahlen auf den Low-Cost-Langstrecken mehr als wettgemacht.

Grund Nummer zwei: das erfolgreiche Luftfracht-, insbesondere Expressgut-Geschäft. Die Frachtzahlen in Köln/Bonn steigen seit Jahren beständig. 2016 wurde mit 786.000 Tonnen ein Allzeithoch erreicht.

Aufgrund der positiven Verkehrsentwicklung schreibt der Flughafen zudem schwarze Zahlen – der Gewinn lag 2016 bei 5,2 Millionen Euro, im Jahr davor bei 5,1 Millionen.

Wie die Zahlen und Fakten in der vorliegenden Broschüre zeigen, ist der Flughafen damit nicht nur ein erfolgreiches Wirtschaftsunternehmen, sondern auch unverzichtbarer Teil der Wirtschaftsregion Rheinland und der regionalen Infrastruktur. Die vielen Firmen und Institutionen profitieren von seiner Passagier- ebenso wie von seiner Frachtfunktion. Sie sind angewiesen auf einen starken Flughafen in ihrer Nähe.

Dazu wiederum ist der Flughafen Köln/Bonn auf Unterstützung durch die Politik und Öffentlichkeit angewiesen. Vor allem hinsichtlich verlässlicher Rahmenbedingungen. Dazu gehört insbesondere ein nachhaltiges Bekenntnis zum Nachtflug und generell zur Weiterentwicklung des Airports.

Nur noch vier größere deutsche Verkehrsflughäfen können nachts ohne größere Einschränkungen angeflogen werden. Dies ist ein erheblicher Eingriff in die Funktion der Flughäfen – und mittelbar in die Planungen jedes auf nahe Flughäfen angewiesenen Unternehmens. Die Konkurrenz im Frachtverkehr ist jetzt schon hoch, es drohen Verlagerungen über die Grenze ins nahe Ausland.

Es bedarf in Bevölkerung und Politik mehr Vertrauen und Akzeptanz für die Flughäfen – und massiver Unterstützung durch die Politik. Sinnvoll wären vor allem:

- der Einstieg in den Ausstieg bei der Luftverkehrssteuer
- die Übernahme der Luftsicherheitskosten durch die öffentliche Hand
- eine bessere Abstimmung des Erhebungsverfahrens für die Einfuhrumsatzsteuer durch die Finanzverwaltung des Bundes mit dem Vorsteuererhebungsverfahren durch die Finanzverwaltungen der Länder
- die zeitnahe Fortschreibung eines NRW-Luftverkehrskonzepts unter Berücksichtigung der wettbewerblichen Rahmenbedingungen des internationalen Luftverkehrs. Besondere Bedeutung haben hier die bedarfsgerechte Kapazitätsbereitstellung und wettbewerbsfähige Betriebszeiten.
- eine bedarfsgerechte Flughafenentwicklung, wie sie der aktuelle Landesentwicklungsplan in Nordrhein-Westfalen auch vorsieht
- eine Verkürzung von Planungs- und Realisierungszeiten für Infrastrukturprojekte und wichtige Industrieanlagen, einhergehend mit einer Optimierung des Zulassungsverfahrens
- Rechts- und Planungssicherheit für geltende Planfeststellungsbeschlüsse und bestehende Betriebsgenehmigungen

Nach allen Prognosen werden weltweit die Handelsströme weiter steigen, die internationale Verflechtung zunehmen und auch immer mehr Menschen per Flugzeug reisen. Davon profitiert eine so starke und vielseitige Wirtschaftsregion wie das Rheinland in besonderer Weise – wenn sie über eine exzellente und nachhaltige Verkehrsinfrastruktur angemessen in die weltweiten Waren- und Verkehrsströme eingebunden ist. Derzeit ist sie das. Und es wäre elementar für die Menschen und Unternehmen, dass sie es bliebe.









Industrie- und Handelskammer  
zu Köln

## Impressum

### Herausgeber:

Dr. Ulrich S. Soénius  
Köln, April 2017

Industrie- und Handelskammer zu Köln  
Unter Sachsenhausen 10-26  
50667 Köln  
[www.ihk-koeln.de](http://www.ihk-koeln.de)

### Redaktion:

Industrie- und Handelskammer zu Köln:  
Dr. Ulrich S. Soénius  
Frederik Hupperts

### WORT & WIRTSCHAFT:

Lothar Schmitz

### Gestaltung und Produktion:

Aclewe GmbH Werbeagentur Köln

### Druck:

schmitz druck & medien GmbH & Co. KG, Brüggen

### Bildnachweis:

Juergen Bosse/istockphoto.com

In der Broschüre wird zur besseren Lesbarkeit die männliche Form verwendet.  
Gemeint sind damit jeweils alle Geschlechter.

Nachdruck nur mit Genehmigung und Quellenangabe.  
Fotomechanische Wiedergabe für den innerbetrieblichen  
Bedarf ist gestattet.

