

report²⁰¹⁶

Luftfahrt und
Wirtschaft



Bundesverband der Deutschen
Luftverkehrswirtschaft

report²⁰¹⁶

Luftfahrt und Wirtschaft

Wert der Waren im deutschen Außenhandel, die 2015 per Luftfracht befördert wurden

234 Mrd. €

Anteil der Luftfracht nach Warenwert an Transporten deutscher Außenhandelswaren nach Übersee (Export) in 2015

29,2 %

Wert pro Tonne im deutschen Außenhandel, die 2015 per Luftfracht befördert wurde

81.280 €

Anzahl internationaler Ziele ab deutschen Flughäfen, die 2016 planmäßig nonstop angefliegen wurden

348

Anteil der Reisen aus Deutschland ins Ausland, die 2015 mit dem Flugzeug unternommen wurden

49 %

Inhaltsverzeichnis

Inhalt und Aufbau des Reports	2
Bedeutung des Luftverkehrs für den Außenhandel	3
Bedeutung der luftverkehrlichen Anbindung Deutschlands an das globale Luftverkehrsnetz	10
Bedeutung des Luftverkehrs für den Tourismus	14
Bedeutung von in Deutschland stationierten Flugzeugen	18
Impressum	21

Inhalt und Aufbau des Reports

Luftverkehr verbindet Menschen und Kulturen weltweit. Unternehmen erschließen mit dem Flugzeug neue Märkte auf allen Kontinenten. Flugverbindungen sichern und schaffen somit Beschäftigung auch in Deutschland. Der vorliegende Report liefert Daten und Fakten zu dieser herausragenden volkswirtschaftlichen Bedeutung der Luftfahrt.

Im Jahr 2013 befragte das ifo Institut im Rahmen seiner Umfrage zum Geschäftsklimaindex über 7.000 Unternehmen in Deutschland zur Bedeutung des Luftverkehrs für das jeweilige Unternehmen. Demnach ist der Luftverkehr für über die Hälfte der deutschen Unternehmen von großer bzw. sehr großer Bedeutung. Dies gilt gerade für die deutsche Industrie: Hier erachten knapp drei von vier Unternehmen den Luftverkehr als wichtig bzw. sehr wichtig für ihr eigenes Unternehmen (vgl. Report Luftfahrt und Wirtschaft 2013).

Der vorliegende Report vertieft diese Umfrageergebnisse mit ausführlichen Auswertungen der amtlichen Außenhandelsstatistik zur Bedeutung der Luftfracht für den deutschen Außenhandel. Danach beleuchtet er mit der luftverkehrlichen Anbindung Deutschlands an das internationale Luftverkehrsnetz (auch: Konnektivität) erstmals einen Standortfaktor, den die Gutachter der Bundesregierung für ein Luftverkehrskonzept als sehr wichtig für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung bezeichnen. Zudem zeigt der Report die Bedeutung des Luftverkehrs für die Tourismuswirtschaft auf – in Deutschland, aber auch in den Zielgebieten.

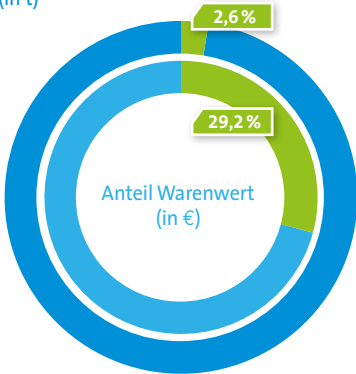
Schließlich verdeutlicht der Report, welche Beschäftigungswirkung von jedem an einem deutschen Flughafen stationierten Flugzeug ausgeht. Es zeigt sich, dass jedes neu stationierte Kurzstreckenflugzeug mit der Ansiedlung eines mittelständischen Unternehmens zu vergleichen ist. Jedes neu stationierte Langstreckenflugzeug ist sogar gleichbedeutend mit der Ansiedlung eines Großunternehmens.

Bedeutung des Luftverkehrs für den Außenhandel

Deutschland importierte und exportierte im Jahr 2015 Waren im Wert von rund 2.150 Milliarden Euro. Dies entspricht knapp drei Viertel des deutschen Bruttoinlandsprodukts. Dabei spielt die Luftfracht eine wichtige Rolle – gerade im Außenhandel mit Ländern außerhalb Europas.

Exporte nach Übersee 2015

Anteil Warenmenge (in t)



Quelle: BDL auf Basis von Statistisches Bundesamt

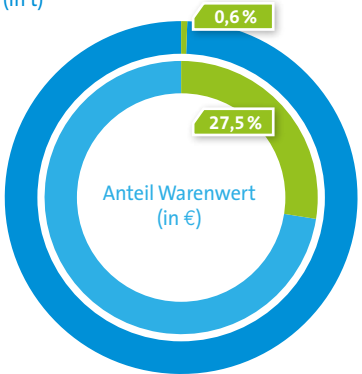
Unternehmen und Spediteure versenden mit dem Flugzeug von und nach Deutschland insbesondere hochwertige Waren, zum Beispiel High-Tech-Produkte, Maschinen- und Fahrzeugteile, sowie zeit- und temperatursensible Güter. Nach Angaben des Statistischen Bundesamts transportierten Fracht- und Passagierflugzeuge im Jahr 2015 Außenhandelswaren im Wert von 234 Milliarden Euro. Dies entspricht 10,9 Prozent der Im- und Exporte Deutschlands.

Der Vorteil der Luftfracht – schneller und sicherer Transport über weite Strecken – kommt insbesondere im Außenhandel mit Ländern in Übersee (Amerika, Asien, Afrika, Australien und Ozeanien) zum Tragen. Der wertmäßige Anteil der per Luftfracht transportierten Ausfuhren an den Gesamtexporten in diese Regionen betrug 29,2 Prozent. Bei den Importen lag dieser Anteil bei 27,5 Prozent.

Diese Zahlen berücksichtigen nur den ausgewiesenen Wert der per Luftfracht transportierten Waren. Der „immaterielle“ Wert kann deutlich darüber liegen: Ein Mikroschalter kann beispielsweise nur wenige Euro kosten; wenn ohne schnellen Transport auf dem Luftweg aber eine ganze Produktionslinie ausfallen würde, kann sein „immaterieller“ Wert schnell im Millionenbereich liegen.

Importe aus Übersee 2015

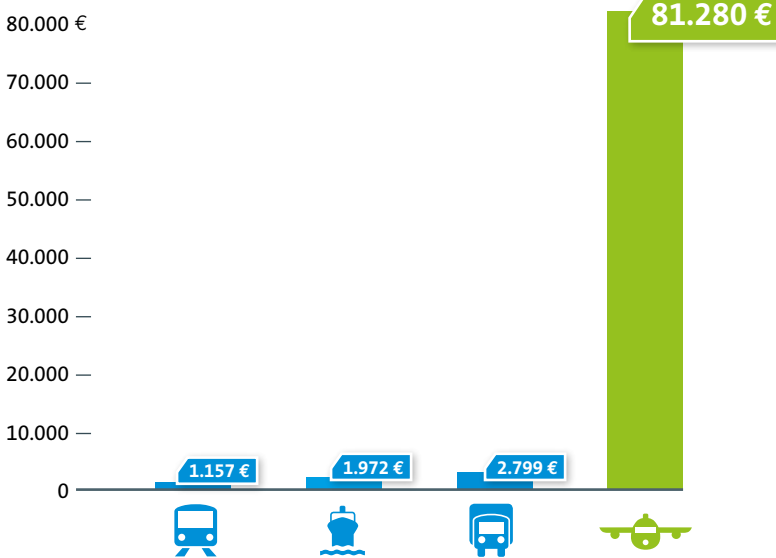
Anteil Warenmenge (in t)



Quelle: BDL auf Basis von Statistisches Bundesamt

Mit einem Wert von 81.280 Euro war im Jahr 2015 jede per Flugzeug transportierte Tonne für den deutschen Außenhandel 29-mal wertvoller als eine beförderte Tonne im Straßenverkehr (2.799 Euro), 41-mal wertvoller als eine beförderte Tonne im Seeverkehr (1.972 Euro) und sogar 70-mal wertvoller als eine beförderte Tonne im Eisenbahnverkehr (1.157 Euro).

Durchschnittlicher Wert pro Tonne Fracht 2015



Quelle: BDL auf Basis von Statistisches Bundesamt; ohne Treibstoffe für den Transport

Luftfracht wird keineswegs nur in speziellen Frachtflugzeugen transportiert: Die Hälfte der Luftfracht wird in den Unterdecks von Passagiermaschinen als so genannte Bellyfracht befördert. Daher sind wichtige Passagierdrehkreuze wie Frankfurt am Main (47 Prozent des Luftfrachtaufkommens im Jahr 2015) und München (acht Prozent) gleichzeitig auch wichtige Frachtstandorte.

Insbesondere an den Flughäfen Leipzig/Halle (22 Prozent des Luftfrachtaufkommens in Deutschland) und Köln/Bonn (17 Prozent) werden Expresslieferungen umgeschlagen. Dies geschieht zu großen Teilen in der Nacht. Nur so können Kunden zeitkritische Expresssendungen bereits am Folgetag in den Händen halten.

Zunehmende Bedeutung der Luftfracht für den Außenhandel

Die relative Bedeutung der Luftfracht für den deutschen Außenhandel hat seit 2007 – dem Jahr vor der Großen Rezession – deutlich zugenommen. Denn während der Außenhandel insgesamt seitdem um knapp 24 Prozent zugenommen hat, stieg der Wert der per Luftfracht beförderten Außenhandelswaren um knapp 44 Prozent fast doppelt so stark.

Entwicklung des Warenwerts seit 2007

Jahr	Außenhandel gesamt	Luftfracht
2007	100	100
2008	103	103
2009	85	85
2010	105	105
2011	113	113
2012	115	115
2013	114	114
2014	118	128
2015	123,4	143,9

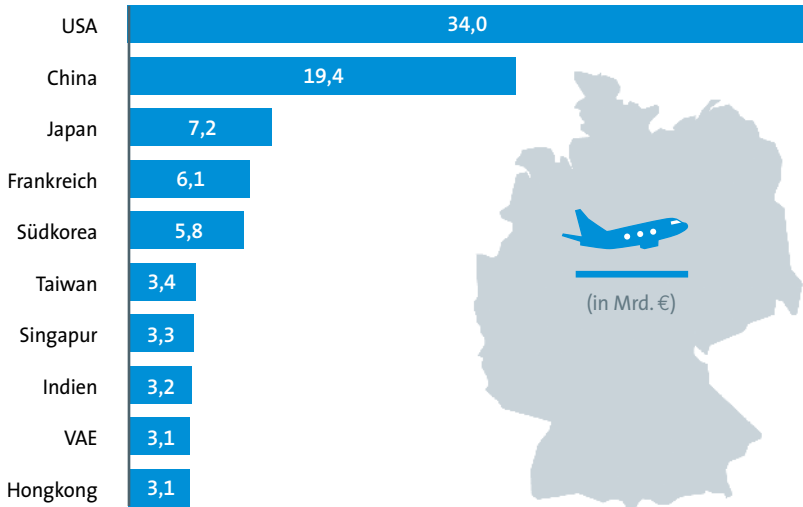
Quelle: BDL auf Basis von Statistisches Bundesamt

Grund hierfür ist, dass insbesondere der Außenhandel mit Handelspartnern in Übersee überproportional gestiegen ist, z. B. USA (+ 46 Prozent) oder China (+ 89 Prozent). Gerade dort aber haben solche Versender und Empfänger von deutschen Außenhandelswaren ihren Sitz, die auf dem Luftweg ihre Waren versenden bzw. empfangen.

Versender- und Empfängerländer von Luftfrachtsendungen

Die USA sind Deutschlands wichtigster Handelspartner. Im Jahr 2015 wurden dorthin bzw. von dort Waren im Wert von 174 Milliarden Euro aus- oder eingeführt, davon 58 Milliarden Euro – oder knapp ein Drittel – auf dem Luftweg (34,0 Milliarden Euro als Empfänger und 23,7 Milliarden Euro als Versender).

Empfängerländer von Waren per Luftfracht 2015

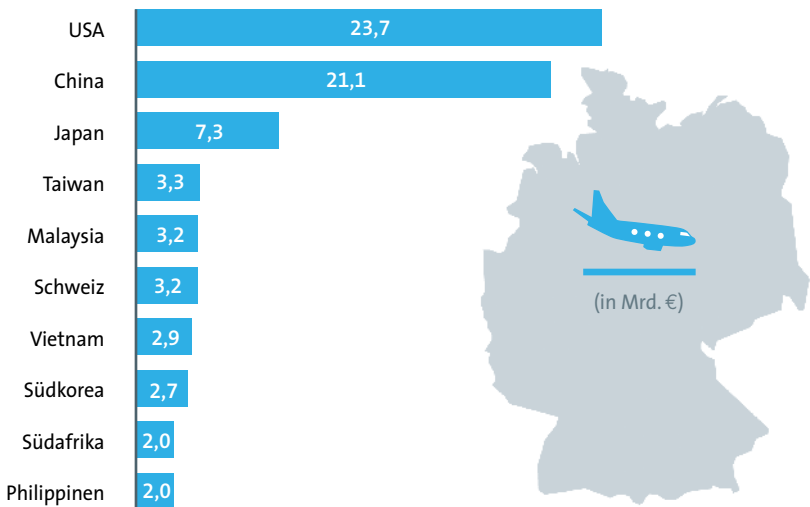


Quelle: BDL auf Basis von Statistisches Bundesamt

China ist – nach den USA, Frankreich und den Niederlanden – Deutschlands viertwichtigster Handelspartner. Im Jahr 2015 wurden dorthin bzw. von dort Waren im Wert von 163 Milliarden Euro aus- oder eingeführt, davon 41 Milliarden Euro – oder rund ein Viertel – auf dem Luftweg.

Japan ist Deutschlands drittwichtigster Handelspartner in Übersee. Im Jahr 2015 wurden dorthin bzw. von dort Waren im Wert von 37 Milliarden Euro aus- oder eingeführt, davon knapp 15 Milliarden – oder rund 40 Prozent – auf dem Luftweg.

Versenderländer von Waren per Luftfracht 2015



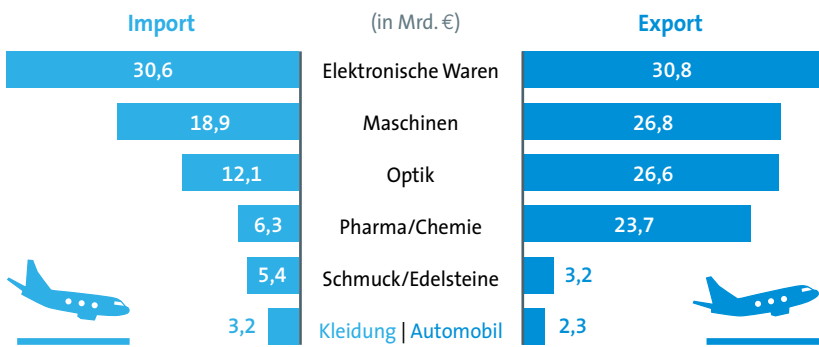
Quelle: BDL auf Basis von Statistisches Bundesamt

Warenstruktur der Ein- und Ausladungen

Insbesondere Industrieunternehmen in Deutschland versenden bzw. empfangen Waren per Luftfracht.

Es zeigt sich, dass vor allem die Kernindustrien des Wirtschaftsstandorts Deutschland bedeutsame Kunden der Luftfracht sind. So beförderten Flugzeuge im Jahre 2015 elektronische Waren im Wert von über 60 Milliarden Euro von und nach Deutschland, Maschinen im Wert von knapp 46 Milliarden, optische und medizinische Instrumente im Wert von knapp 39 Milliarden Euro sowie pharmazeutische/chemische Produkte im Wert von 30 Milliarden Euro.

Nutzer von Luftfracht 2015 (nach Branchen)

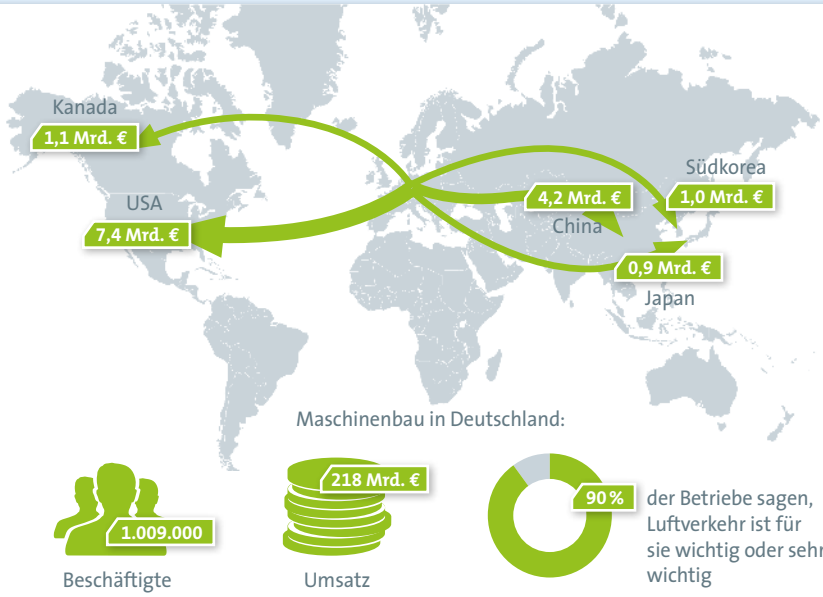


Quelle: BDL auf Basis von Statistisches Bundesamt

Beispiel Maschinenbau

Die deutschen Maschinenbauunternehmen beschäftigten im Jahr 2015 laut Angaben des Verbands Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e.V. (VDMA) 1.009.000 Mitarbeiter in Deutschland. Der Maschinenbau ist somit die beschäftigungsstärkste Industrie hierzulande. Über drei Viertel seiner Produkte werden exportiert. Die wichtigsten Abnehmerländer sind laut VDMA die USA (16,8 Milliarden Euro) und China (16,0 Milliarden Euro). Auswertungen der Außenhandelsstatistik zeigen, dass im Jahr 2015 ein Großteil hiervon per Flugzeug in die USA (7,4 Milliarden Euro) und China (4,2 Milliarden Euro) befördert wird.

Maschinenbau: Top-5-Empfängerländer per Luftfracht

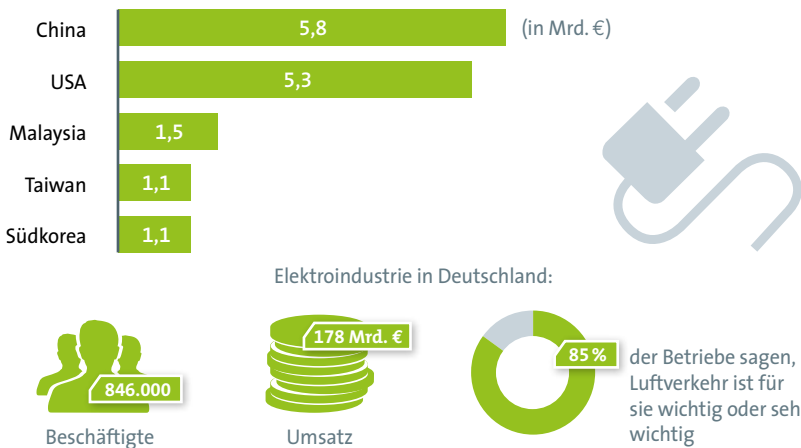


Quellen: VDMA, ifo Institut und BDL auf Basis von Statistisches Bundesamt

Beispiel Elektroindustrie

Die deutsche Elektroindustrie beschäftigte im Jahr 2015 laut Angaben des Zentralverbands Elektrotechnik- und Elektronikindustrie e.V. (ZVEI) 846.000 Mitarbeiter in Deutschland. Die Elektroindustrie ist somit die zweitbeschäftigungsstärkste Industrie in Deutschland. Laut Angaben des ZVEI exportierten die deutschen Unternehmen im Jahr 2015 elektronische Erzeugnisse im Wert von rund 174 Milliarden Euro. Die wichtigsten Abnehmerländer sind die USA (15,9 Milliarden Euro) und China (15,0 Milliarden Euro). Ein Großteil hiervon wird per Flugzeug in die USA (5,3 Milliarden Euro) und China (5,8 Milliarden Euro) befördert.

Elektroindustrie: Top-5-Empfängerländer per Luftfracht



Quellen: ZVEI, ifo Institut und BDL auf Basis von Statistisches Bundesamt

Beispiel Pharma und Chemie

Die deutsche pharmazeutisch-chemische Industrie beschäftigte im Jahr 2015 laut Angaben des Verbands der Chemischen Industrie e.V. (VCI) 446.282 Mitarbeiter in Deutschland. Nach China und den USA ist Deutschland gemessen am Umsatz der drittbedeutendste Chemie- und Pharmastandort der Welt. Der Außenhandel ist sowohl in Bezug auf Vor- als auch auf Endprodukte von sehr großer Bedeutung. Die wichtigsten Abnehmerländer in Übersee sind die USA (20,0 Milliarden Euro) und China (6,9 Milliarden Euro). Der Großteil wird per Flugzeug in die USA (8,5 Milliarden Euro) und China (1,7 Milliarden Euro) befördert.

Pharma/Chemie: Top-5-Empfängerländer per Luftfracht



Pharma/Chemie in Deutschland:



Quellen: VCI, ifo Institut und BDL auf Basis von Statistisches Bundesamt

Beispiel Automobil

Die deutsche Automobilindustrie (Hersteller und Zulieferer) beschäftigte im Jahr 2015 laut Angaben des Verbands der Automobilindustrie e.V. (VDA) 792.618 Mitarbeiter. Auch sie ist ein sehr bedeutender Luftfrachtversender. Der in der Tabelle „Nutzer von Luftfracht 2015 (nach Branchen)“ ausgewiesene und vergleichsweise geringe Exportwarenwert bei Automobilen in Höhe von 2,3 Milliarden Euro bezieht sich auf den Transport fertiger bzw. weitestgehend fertiggestellter Kraftfahrzeuge. Die deutsche Automobilindustrie versendet per Luftfracht vor allem aber Komponenten von Kraftfahrzeugen, wie z.B. Getriebe, Leuchten oder Armaturen, zu ihren jeweiligen Produktionsstätten in Übersee. Diese Transportsendungen werden in der Außenhandelsstatistik jedoch z.B. als elektronische Waren klassifiziert, nicht aber als Automobil.

Bedeutung der luftverkehrlichen Anbindung Deutschlands an das globale Luftverkehrsnetz

Die deutsche Wirtschaft benötigt hochfrequente und verlässliche Luftverkehrsverbindungen zu wichtigen Absatz- und Zuliefermärkten in aller Welt. Tatsächlich verfügt Deutschland über eine hohe Konnektivität. Diese ist jedoch keine Selbstverständlichkeit. Vielmehr bleibt diese nur durch wettbewerbsfähige Standortbedingungen im internationalen Wettbewerb aufrechterhalten.

Quelle: DIW Econ et al. 2015, Grundlagenermittlung für ein Luftverkehrskonzept der Bundesregierung, Arbeitspaket 2, S. 111

Das Gutachten der Bundesregierung für ein Luftverkehrskonzept weist einer hohen Anbindungsqualität per Luft eine bedeutsame Rolle für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland zu:

„So führt eine verbesserte Anbindung an das weltweite Luftverkehrsnetz nicht nur zu einer Ausweitung des Absatzmarktes, sondern in Folge des verstärkten Wettbewerbs und der erhöhten ausländischen Konkurrenz auch zu Effizienzsteigerungen bei inländischen Firmen. Dadurch kann wiederum der Zugang zu neuen Produktionstechnologien und zu einer größeren Zuliefererbasis ermöglicht werden [...] Über all diese verschiedenen Wirkungskanäle und -zusammenhänge führt eine bessere Anbindung an das weltweite Luftverkehrsnetz zu mehr Produktivität und Wachstum.“

Die Gutachter der Bundesregierung erachten daher Flughäfen als wichtige Standortfaktoren einer Region, da sie als Zugang zum internationalen Luftverkehrsnetz dienen. Fluggesellschaften spannen dieses mit der Aufnahme und der Bedienung von Streckenverbindungen zu Zielen in Deutschland, in Europa und in Übersee.

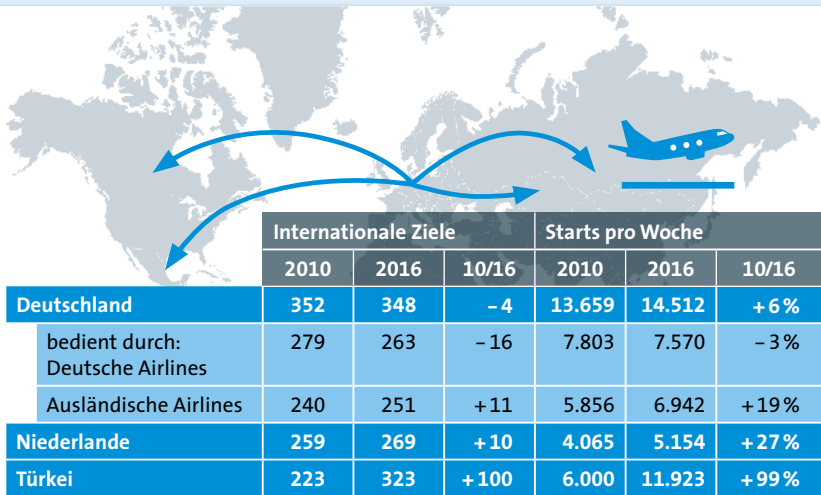
Direktverbindungen

Die deutsche Wirtschaft schätzt insbesondere Direktverbindungen: Für 94 Prozent der Geschäftsreisenden sind diese nach einer repräsentativen Umfrage der Forschungsgruppe Wahlen bei der Auswahl des Fluges „wichtig“ oder „sehr wichtig“.

Deutschland verfügt über eine starke Konnektivität: Im Sommer 2016 waren 348 internationale Ziele nonstop erreichbar. Die Konnektivität stagniert jedoch bzw. ist rückläufig: 2010 steuerten Fluggesellschaften noch 352 internationale Ziele nonstop an.

Zwischen 2010 und 2016 haben hingegen relevante Wettbewerber, z. B. die Niederlande inkl. des internationalen Drehkreuzes Amsterdam (259 auf 269) und noch stärker die Türkei inkl. Istanbul (223 auf 323), ihre direkte Konnektivität zu internationalen Zielen deutlich steigern können.

Nonstop-Ziele im regelmäßigen Passagierverkehr



Quelle: Flughafen München GmbH auf Basis von IATA-SRS Analyser

Auch beim Vergleich der wöchentlichen Starts zu internationalen Zielen weist Deutschland eine unterdurchschnittliche Entwicklung auf: Hierzulande nahmen sie nur um 6 Prozent (von 13.659 auf 14.512) zu, in den Niederlanden aber um 27 Prozent (von 4.065 auf 5.154) und in der Türkei um 99 Prozent (von 6.000 auf 11.923).

In Deutschland war der Angebotsaufbau ausländischer Airlines (+ 11 internationale Direktziele) nicht in der Lage, die Zahl der von deutschen Airlines verlorenen Direktziele (- 16) seit dem Jahr 2010 zu kompensieren. Vor allem Destinationen in Asien, etwa Hyderabad in Indien oder Kuala Lumpur in Malaysia, sind von Deutschland nun nicht mehr nonstop erreichbar.

Ausländische Airlines haben gerade im Europaverkehr durch die Aufnahme neuer Ziele im so genannten Punkt-zu-Punkt-Verkehr (+ 15) sowie einer Steigerung wöchentlicher Starts (+ 21 Prozent) den Abbau an Direktverbindungen zu Zielen (- 23) bzw. von wöchentlichen Starts (- 4 Prozent) deutscher Airlines abfedern können.

Zur Rolle von Umsteigern

Die Zahl der Direktverbindungen, die von deutschen Flughäfen angeboten wird, hängt zum einen insbesondere bei Punkt-zu-Punkt-Verkehren von einer ausreichenden Nachfrage im Einzugsgebiet des Flughafens in Deutschland bzw. am Zielgebiet ab.

Die Zahl der Direktverbindungen hängt zum anderen auch davon ab, wie viel Passagiere oder Waren in Deutschland umsteigen bzw. umgeladen werden. Hierbei steht der Luftverkehrsstandort Deutschland im Wettbewerb zu konkurrierenden Drehkreuzen im Ausland.

Denn die originäre Nachfrage von und nach Zielen, die ab deutschen Drehkreuzflughäfen erreichbar sind, ist in großen Teilen nicht ausreichend, um eine ökonomisch nachhaltige Bedienung dieser Strecken zu ermöglichen. Hierzu tragen vielmehr Umsteiger von anderen Flughäfen in Deutschland und im Ausland bei, die über die Drehkreuze in Deutschland fliegen. Gleiches gilt für Luftfrachtwarensendungen mit ausländischem Ursprung, die als Beiladefracht bzw. Bellyfracht in Passagiermaschinen einen weiteren sehr wichtigen Umsatzbeitrag für einen einzelnen Flug leisten.

Nur durch die Einnahmen aus solchen Transfertransporten kann das Angebot (Destinationen und Frequenzen) für den eigenen Heimatmarkt in der gegenwärtigen Qualität aufrechterhalten und ausgebaut werden.

Tatsächlich kommt ein großer Teil von Passagieren auf Interkontinentalverbindungen ab den großen deutschen Drehkreuzflughäfen aus dem Ausland oder hat auf anderen deutschen Flughäfen die Flugreise begonnen.

Es ist deshalb sehr wichtig, dass deutsche Fluggesellschaften nicht nur um Beförderungsaufträge von Kunden – Passagiere oder Versender/Spediteure – aus Deutschland oder solchen, die nach Deutschland selbst fliegen wollen, konkurrieren; sondern auch um Beförderungsaufträge von Kunden aus weiteren Teilen der Welt, etwa für Transporte von Indien nach Nordamerika.

Hierbei stehen deutsche Fluggesellschaften und Flughäfen in direkter Konkurrenz zu anderen europäischen und außereuropäischen Anbietern und Standorten. Umso wichtiger ist, dass deutsche Anbieter in diesem Wettbewerb mithalten können. Damit

sie dies können, müssen auch die vom Gesetzgeber gestalteten Rahmenbedingungen stimmen. Das heißt, sie müssen so ausgestaltet werden, dass sie deutsche Standorte und Unternehmen im internationalen Wettbewerb nicht benachteiligen.

Die Gutachter der Bundesregierung haben jedoch gerade solche Benachteiligungen zu Lasten deutscher Unternehmen identifiziert:

Quelle: DIW Econ et al. 2015, Grundlagenermittlung für ein Luftverkehrskonzept der Bundesregierung, Schlussbericht, S. 3

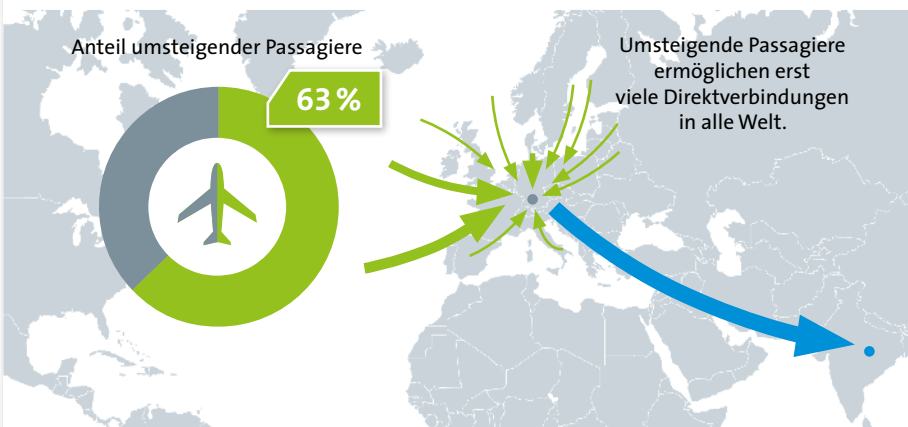
„Die Wettbewerbsfähigkeit in Deutschland ist durch die Anwendung der nationalen Regelungen, Vorschriften und Gesetze geringer als bei internationalen Marktteilnehmern.“

Denn nationale Alleingänge, wie etwa bei der Luftverkehrsteuer, führen dazu, dass gerade diejenigen Anbieter darunter leiden, deren Großteil ihres Geschäfts diesen Regelungen unterliegt. Deren Produktionskosten sind daher höher als bei internationalen Wettbewerbern; die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Unternehmen ist somit geringer.

Wie funktioniert ein Drehkreuz?

Beispielflug: Frankfurt – Neu-Delhi

63 Prozent der Passagiere dieses Flugs sind über Zubringerflüge von 65 Herkunftsluftplätzen in 20 Nationen nach Frankfurt geflogen, um dort in den Flug nach Neu-Delhi umzusteigen.



Anzahl der Herkunftsluftplätzen von Zubringerflügen (nach Herkunftsnation):



Quelle: Fraport AG

Bedeutung des Luftverkehrs für den Tourismus

Das Flugzeug ist das meistgenutzte Verkehrsmittel für Reisen aus Deutschland in alle Welt (Outgoing) und ist auch für Reisen aus aller Welt nach Deutschland (Incoming) von sehr großer Bedeutung. Luftverkehr trägt somit entscheidend zur individuellen Mobilität bei und sichert Arbeitsplätze in der Tourismuswirtschaft – in Deutschland wie auch in den Zielländern.

Outgoing-Tourismus

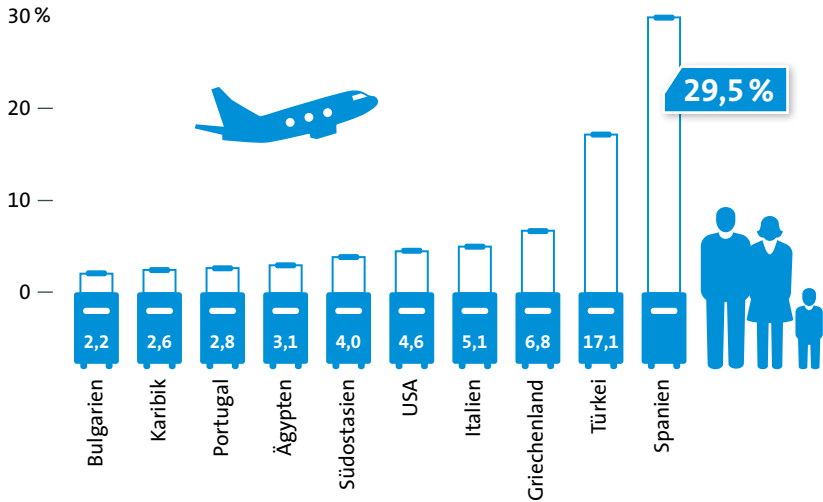
Wer ins Ausland reist, sei es aus privaten, sei es aus beruflichen Gründen, für den ist das Flugzeug das Verkehrsmittel der ersten Wahl.

Im Jahr 2015 wurden nach Angaben der Gesellschaft für Konsumforschung (GfK) 49 Prozent aller privaten oder geschäftlichen Reisen aus Deutschland nach Europa oder zu Zielen weltweit mit dem Flugzeug unternommen, 37 Prozent mit dem Auto, sechs Prozent mit dem Bus und fünf Prozent mit dem Zug.

Am Beispiel der längeren Urlaubsreisen (länger als fünf Tage) zeigt sich, dass das Flugzeug in den meisten Fällen das attraktivste Verkehrsmittel ist. 2015 unternahmen deutsche Urlauber nach FUR-Reiseanalyse insgesamt 27,5 Millionen Flugreisen ins Ausland – insbesondere nach Spanien (8,1 Millionen oder 29,5 Prozent aller Urlaubsflugreisen ins Ausland), in die Türkei (4,7 Millionen; 17,1 Prozent) und nach Griechenland (1,9 Millionen; 6,8 Prozent). Unter den Top-10-Zielen befinden sich vier außerhalb Europas. Von den sechs europäischen Zielen in dieser Gruppe ist keines ein direktes Nachbarland von Deutschland.

In der Tat nutzen Menschen das Flugzeug insbesondere für große Entfernungen: Nach Zahlen des Statistischen Bundesamtes legten im Jahr 2015 Passagiere im Durchschnitt 2459 Kilometer auf ihrem Flug ins Ausland zurück. Insgesamt flogen knapp vier Fünftel (79 Prozent) aller einsteigenden Passagiere auf einem deutschen Flughafen zu einem Ziel im Ausland.

Top-10-Urlaubsflugreiseziele der Deutschen 2015

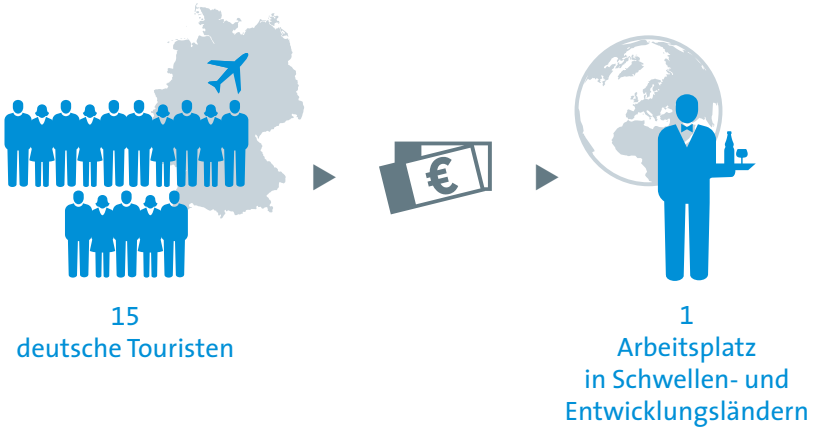


Quelle: FUR-Reiseanalyse 2016/
Reise = Hin- und Rückflug

Die Ausgaben der deutschen Touristen in den Zielländern stellen für diese eine wichtige Einnahmequelle dar und haben dort eine sehr hohe beschäftigungsrelevante Wirkung. In einer vom Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) mitfinanzierten Studie des Bundesverbands der Deutschen Tourismuswirtschaft (BTW) beziffern Wissenschaftler etwa die direkte Beschäftigungswirkung allein in Schwellen- und Entwicklungsländern aufgrund von Ausgaben deutscher Touristen in Höhe von rund 13,5 Milliarden Euro auf 740.000 Arbeitsplätze. Dies bedeutet umgerechnet: Die Ausgaben von rund 15 deutschen Touristen sichern in Schwellen- und Entwicklungsländern einen Arbeitsplatz.

Hinzu kommen weitere Arbeitsplätze, die durch die Ausgaben bei Unternehmen im Zielland entstehen, z.B. bei Handwerksbetrieben, Baufirmen oder im Einzelhandel. Alle Effekte zusammen gerechnet sind es insgesamt 1,9 Millionen Arbeitsplätze.

Direkter Beschäftigungseffekt in Zielländern

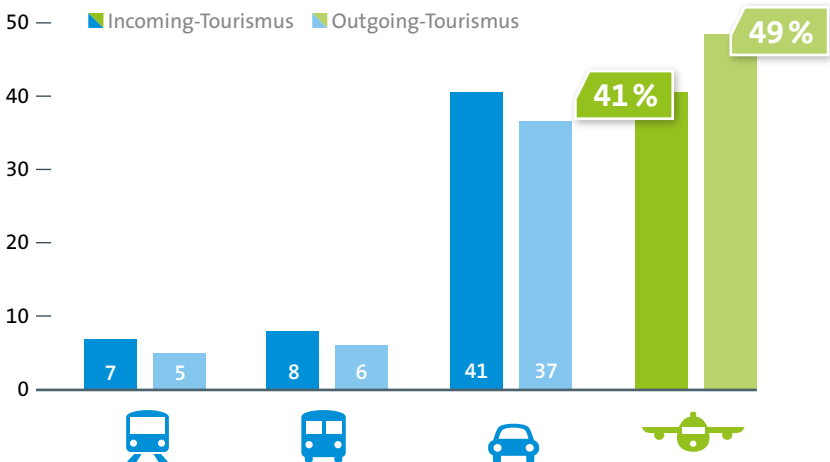


Quelle: BTW 2015

Incoming-Tourismus

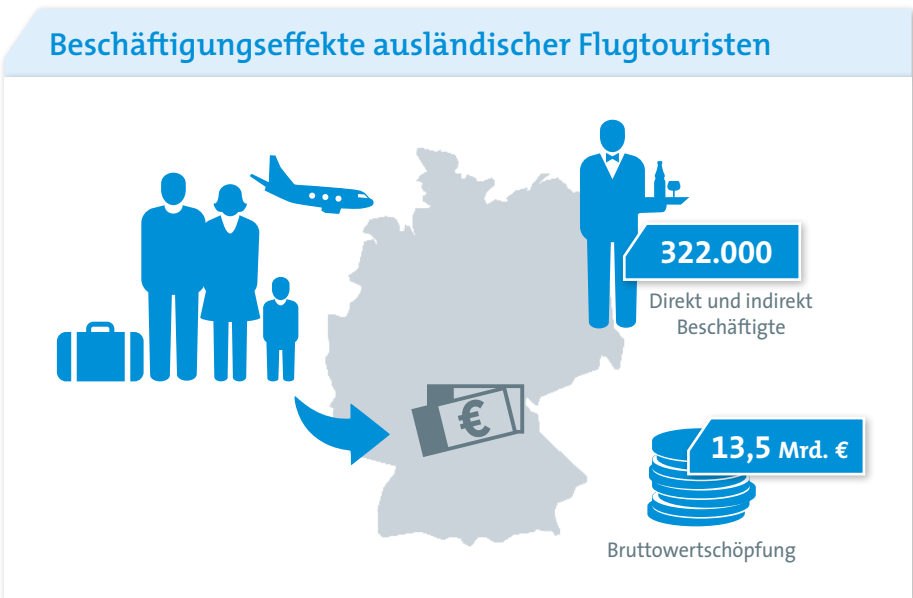
Auch ausländische Gäste wählen insbesondere das Flugzeug für ihre privat oder geschäftlich bedingte Reise nach Deutschland: Im Jahr 2015 nutzten nach Statistiken der Deutschen Zentrale für Tourismus (DZT) 41 Prozent der ausländischen Gäste das Flugzeug als Hauptverkehrsmittel, insbesondere aus Übersee. 41 Prozent reisten mit dem Auto ein, acht Prozent mit dem Reisebus und sieben Prozent mit dem Zug.

Verkehrsmittelwahl im Tourismus



Quellen: GfK Mobilitätsmonitor 2015 und BDL auf Basis von DZT 2016

Die Ausgaben der mit dem Flugzeug nach Deutschland einreisenden ausländischen Gäste sichern hierzulande – jenseits der Luftverkehrswirtschaft – die Arbeitsplätze von 322.000 Menschen, zum Beispiel in der Gastronomie und dem Beherbergungsgewerbe (direkt) sowie bei deren Vorleistungserbringern (indirekt). Dies ergibt eine Berechnung für das Jahr 2012, die DIW Econ im Grundlagengutachten für ein Luftverkehrskonzept der Bundesregierung erstellt hat.



Quelle: DIW Econ et al. 2015

Diese Ergebnisse decken sich mit Berechnungen (ebenfalls für das Jahr 2012) von Professor Dr. Richard Klophaus (Zentrum für Recht und Wirtschaft des Luftverkehrs) für den BDL. Da die direkt und indirekt Beschäftigten ihrerseits wiederum Ausgaben tätigen, etwa im Einzelhandel, entstehen dessen Berechnungen zu Folge weitere rund 44.000 Arbeitsplätze (induziert). Der Gesamteffekt des flugbedingten Incoming-Tourismus beläuft sich inkl. der induzierten Arbeitsplätze somit auf rund 367.000 Erwerbstätige.

Bedeutung von in Deutschland stationierten Flugzeugen

Unternehmen aus der gesamten Wirtschaft nutzen Luftverkehr zum Aufbau und zur Pflege von Geschäftsbeziehungen in aller Welt. Dies trägt nicht nur bei diesen Unternehmen zur Steigerung von Umsatz und Beschäftigung bei, sondern auch in der Luftverkehrswirtschaft selbst. So erzeugt jedes in Deutschland stationierte Flugzeug mehr Umsatz pro Jahr und bietet zum Teil deutlich mehr Arbeitsplätze als ein durchschnittlicher mittelständischer Betrieb.

Die Luftverkehrswirtschaft (inkl. ihrer Zulieferer) bietet hunderttausenden Menschen in Deutschland Beschäftigung. Wie die Gutachter der Bundesregierung feststellten, hängt die exakte Höhe der Beschäftigung bei gleicher Berechnungsmethode von der gewählten Abgrenzung des Luftverkehrssektors ab:

- Bei einer weiten Abgrenzung (z. B. inklusive Luftverkehrsindustrie, also der Hersteller von Flugzeugen) trägt der Luftverkehr in Deutschland entscheidend zur Beschäftigung von 823.100 Menschen bei (vgl. Report Luftfahrt und Wirtschaft für das Jahr 2012).
- Bei einer sehr engen Abgrenzung (z. B. ohne Luftverkehrsindustrie) trägt der Luftverkehr in Deutschland entscheidend zur Beschäftigung von 352.067 Menschen bei (vgl. Grundlagengutachten für ein Luftverkehrskonzept der Bundesregierung für das Jahr 2012).

Stationierung an deutschen Flughäfen bedeutsam

Doch unabhängig von gewählter weiter oder sehr enger Abgrenzung gilt: Die Beschäftigungswirkung wird in jedem Fall insbesondere dadurch bestimmt, wie viele Flugzeuge und deren Besatzungen an deutschen Flughäfen stationiert sind.

Für eine Fluggesellschaft ist die Stationierung eines Flugzeugs immer eine Standortentscheidung. Flugzeuge in Deutschland zu stationieren, ist aus unternehmerischer Sicht somit keine Selbstverständlichkeit. Denn der deutsche Markt kann auch von Flugzeugen bedient werden, die aus den Zielgebieten heraus Deutschland anfliegen. Beschäftigung und Wertschöpfung wird dann insbesondere dort, nicht aber hierzulande, geschaffen. Umso wichtiger ist es,

dass die Rahmenbedingungen in Deutschland für die Stationierung von Flugzeugen hinreichend attraktiv sind. Hierzu zählen insbesondere ausreichende Startbahn- und Terminalkapazitäten sowie wettbewerbsfähige Betriebszeiten an deutschen Flughäfen.

Mehr Beschäftigung als ein mittelständisches Unternehmen

Für jedes neu stationierte Flugzeug benötigen alleine Fluggesellschaften nur für das Cockpit, die Kabine und den unmittelbar zurechenbaren technischen Support bei einem ...

- Langstreckenflugzeug über 120 Beschäftigte,
- Kurzstreckenflugzeug über 40 Beschäftigte.

Je nach Fluggesellschaft und Flugzeugtyp variiert die Anzahl an benötigten Beschäftigten.

Zum Vergleich: Das Statistische Bundesamt weist bei einem mittelständischen Betrieb in Deutschland eine Beschäftigtenhöhe von im Durchschnitt rund 80 Mitarbeitern aus (inklusive aller Verwaltungstätigkeiten). Dies ist somit deutlich weniger als die Beschäftigung, die jedes in Deutschland stationierte Langstreckenflugzeug allein nur im Bereich fliegendes Personal schafft.

Bedeutung eines in D stationierten Flugzeugs im Vergleich



1) nur Besetzung, ohne Verwaltung
 2) nur Besetzung, ohne Verwaltung;
 mit Verwaltung: ~220 (beim A340)
 bis ~400 (beim A380)

Quellen: BDL auf Basis von
 Statistisches Bundesamt und
 Unternehmensangaben

Selbstverständlich könnten diese Flugzeuge aber nicht fliegen, wenn nicht viele weitere Beschäftigte insbesondere in der Verwaltung bei den Fluggesellschaften, an und um Flughäfen sowie bei der Flugsicherung ihren Beitrag zu einer sicheren und effizienten Beförderung der Passagiere leisten würden. Diese Effekte berücksichtigend sind die Beschäftigungseffekte eines stationierten Flugzeugs noch höher.

Demnach sichert etwa nach Angaben der Deutschen Lufthansa AG jedes Langstreckenflugzeug alleine im eigenen Unternehmen direkt rund 220 Arbeitsplätze; beim A380 sind es sogar rund 400 Arbeitsplätze. Hinzu kommen rund 90 Beschäftigte bei Flughäfen, Flugsicherung, Herstellern, Spediteuren und weiteren Systempartnern.

Langstreckenflugzeuge dem Umsatz nach Großunternehmen

Mit rund 84 Millionen Euro Umsatz pro Jahr (verkaufte Flugtickets etc.) erfüllt jedes Langstreckenflugzeug nach Definition des Statistischen Bundesamts sogar das Kriterium für ein Großunternehmen. Mit rund 24 Millionen Euro Umsatz pro Jahr übertrifft jedes Kurzstreckenflugzeug den durchschnittlichen Umsatz eines mittelständischen Unternehmens deutlich.

Demnach betrieben allein die deutschen Fluggesellschaften im Jahr 2015 an deutschen Flughäfen

- 155 Großunternehmen und
- 518 mittelständische Unternehmen

mit entsprechenden Beschäftigungs- und Wertschöpfungsgewinnen für den Standort Deutschland.

Impressum

Herausgeber

BDL – Bundesverband der
Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.
Friedrichstraße 79
10117 Berlin
Telefon: +49 (0)30 520077-0
info@bdl.aero
www.bdl.aero

ViSdP

Matthias von Randow
Hauptgeschäftsführer

Redaktionsleitung

Benedikt Langner
Leiter Wirtschaft & Statistik

Stand

November 2016

Umsetzung und Gestaltung


Yvonne Hagenbach
Lesotre® / Conceptual Brand Creation
www.lesotre.de

© BDL 2016

Ansprechpartner

Benedikt Langner


Leiter Wirtschaft & Statistik

 +49 (0)30 520077-130

 benedikt.langner@bdl.aero

Peter Königsfeld

Leiter Presse &
Öffentlichkeitsarbeit

 +49 (0)30 520077-115

 peter.koenigsfeld@bdl.aero

Der Umwelt zuliebe

Dieses Produkt entspricht den höchsten Anforderungen des modernen Umweltschutzes.

Wiederverwendet



Klimaschonend

ClimatePartner 
**klimateutral
gedruckt**
Zertifikatsnummer:
53270-1610-1002
www.climatepartner.com

Verantwortungsvoll



Unabhängig

