



Dezentrale Luftfahrt in Deutschland

GESELLSCHAFTLICHER NUTZEN
WIRTSCHAFTLICHE VORTEILE



Der deutsche Luftverkehr – Status quo



Zwei Drittel aller Flüge in Deutschland sind nicht der Linienluftfahrt zuzuordnen.



Außerhalb der Hauptflughäfen machen 935 dezentrale Flugplätze 97% des gesamten Flughafensystems aus.



Knapp 70% aller Flugbewegungen in Deutschland finden außerhalb der Hauptverkehrsflughäfen statt.



Fluggäste müssen oft zu weiter entfernten Abflughäfen reisen, anstatt den nahegelegenen Regionalflughafen nutzen zu können.



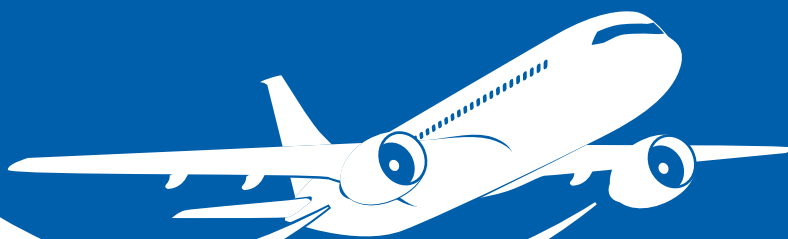
Der Rückgang von Nonstopflügen steht im Widerspruch zur steigenden Nachfrage von zusätzlichen Flugverbindungen.



Der wachsende Mobilitätsbedarf führt dazu, dass das Verkehrsaufkommen steigt und die Hauptflughäfen überlastet sind.



Die Möglichkeiten der dezentralen Flugplatzinfrastruktur werden kaum wahrgenommen und nicht optimal genutzt.



Welche Luftverkehrsinfrastruktur benötigt eine moderne Volkswirtschaft heute und in Zukunft?

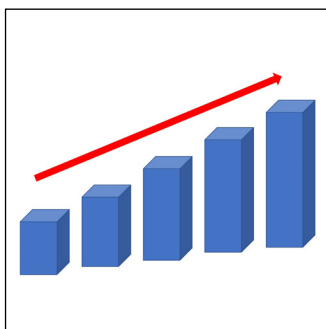


Die Antworten zu dieser Frage basieren überwiegend auf aktuellen Betrachtungen der 25 Hauptverkehrsflughäfen in Deutschland. Diese machen aber nur 3% des deutschen Luftverkehrssystems aus, denn die Flugplatzstruktur in Deutschland besteht aus insgesamt rund 960 Flugplätzen, die sich in ihrer Größe, Struktur und Art der Nutzung voneinander unterscheiden.

Eine Vielzahl davon gehört zum dezentralen Luftverkehrssystem und fehlt in vielen Betrachtungen. Dabei erfüllen regionale Flugplätze eine breite Palette gewerblicher und nichtgewerblicher Aufgaben. Durch ihre Angebote im Linien- und Charterverkehr sowie in der Arbeits- und Geschäftsluftfahrt sind sie Dienstleister für unterschiedliche Branchen und Katalysator für Firmenansiedlungen. Zudem nehmen sie wichtige Rollen in Bereichen wie Luftrettung, Luftsport, Jugendarbeit und Ausbildung ein.

Zahlreiche Änderungen der Rahmenbedingungen des dezentralen Luftverkehrs in Deutschland während der letzten Jahre haben dazu geführt, eine Studie* über dessen Bedeutung in Auftrag zu geben.

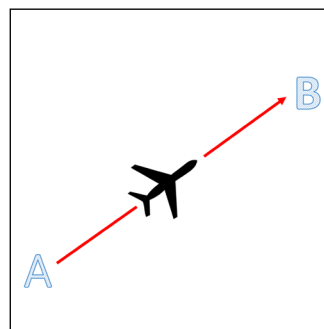
Diese Studie zeigt, wie wichtig die dezentrale Luftverkehrsinfrastruktur ist und welchen gesellschaftlichen Nutzen sowie wirtschaftliche Vorteile sie bietet.



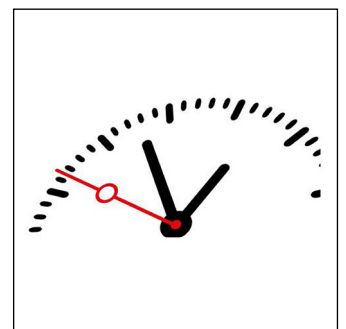
Wirtschaftswachstum und Jobgarantie



Konnektivität und Flexibilität



Vermeidung von Umwegen



Quantitative und qualitative Zeitvorteile

*DLR, IUBH und HOLM (2018): „Anforderungen an die dezentrale Luftfahrt in Deutschland zur Erfüllung der wachsenden Mobilitätsbedürfnisse“; Auftraggeber: AOPA Germany, GBAA und IDRF

Gesellschaftlicher Nutzen und wirtschaftliche Vorteile

Dezentrale Luftfahrt als Basis der Wirtschaft und Industrie

Unsere arbeitsteilige und globalisierte Wirtschaftswelt erfordert eine schnelle Reaktion der Unternehmen auf die Veränderungen der Märkte. Die mittelständischen und hochspezialisierten Unternehmen unseres Landes benötigen einen nahen und direkten Zugang zum Luftverkehr:

Es herrscht ein hoher Bedarf nach individuellem Geschäftsreiseverkehr, der möglichst nah am Standort der Unternehmen beginnen muss. Die dezentrale Luftfahrt trägt dazu bei, dass die Reisewege verkürzt werden.



Direkte Anbindung
an die Weltwirtschaft

Kurze Wege - direkt vor Ort

Erhöhung der Flexibilität

Regionalflugplätze als Katalysatoren für die wirtschaftliche Entwicklung einer Region

Die Stärke Deutschlands liegt in seinem dezentralen Wirtschaftssystem, wobei die Erreichbarkeit der dezentralen Räume nur zum Teil durch die internationalen Verkehrsflughäfen gewährleistet ist.

Dezentrale Flugplätze können die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen erhöhen und stärken das Wachstum der regionalen Wirtschaft. Sie unterstützen die Anbindung von weiter entfernten oder wenig erschlossenen Wirtschaftsregionen.


Neben der Erfüllung volkswirtschaftlicher Funktionen erwirtschaften diese Flugplätze nicht zu vernachlässigende regionalwirtschaftliche Effekte. Etwa 22.500 Erwerbstätige sind direkt auf den Flugplätzen beschäftigt. Inklusiv der indirekten Erwerbstätigen hängen ca. 63.000 Arbeitsplätze von diesen Flugplätzen ab. Die direkt und indirekt am Flughafen beschäftigten Erwerbstätigen erwirtschaften zusammen eine jährliche Bruttowertschöpfung von 4,64 Mrd. Euro.

Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen

Stärkung des Wachstums der regionalen Wirtschaft

Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen

4,64 Mrd. Euro Bruttowertschöpfung im Jahr



Geschäftsflugverkehr als wichtige Säule der dezentralen Luftfahrt

Der Geschäftsflugverkehr, auch als Business Aviation bezeichnet, ist neben dem Linien- und Charterflugverkehr die zweite Säule der dezentralen Luftverkehrsmobilität in Deutschland. Durch die Nutzung des gesamten Flugplatzspektrums bietet sie zudem zusätzliche Konnektivität und Flexibilität.

Die Business Aviation generiert ökonomisches Wachstum und sichert 374.000 Arbeitsplätze in Europa.

Nutzung des gesamten Flugplatzspektrums

Ökonomisches Wachstum

Konnektivität und Flexibilität

Generierung und Sicherung von Arbeitsplätzen

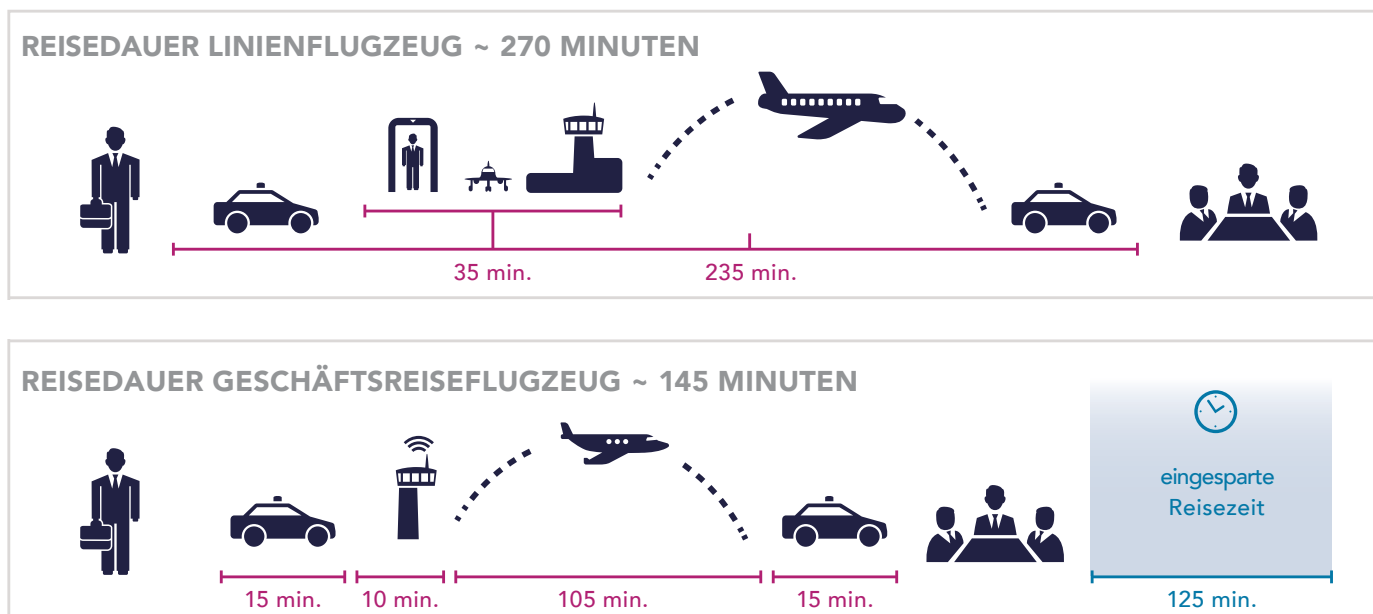
Durchschnittlich 125 Minuten Einsparung pro Reise

Erhöhung der produktiven Arbeitszeit

Zeitersparnis bei Check-in und Security

Zeiteffizienz und Flexibilität im regionalen Luftverkehr

Im Vergleich zur schnellsten Linienflugalternative spart eine Reise im Geschäftsreiseflugzeug innerhalb Europas im Durchschnitt 125 Minuten. Die produktiv nutzbare Arbeitszeit erhöht sich so um durchschnittlich 150 Prozent. Vor dem Hintergrund aktueller Nutzerdaten entspricht dies einer bundesweiten Produktivitätssteigerung von 1.120.859 Stunden im Jahr.



Reisedauer von kommerziellen Linienflügen im Vergleich zu Geschäftsreiseflügen

(Quelle: EBAA, European Business Aviation, März 2018, S. 21)

Das dezentrale Luftverkehrssystem ermöglicht Geschäftsreisenden, weniger verkehrsüberlaufene Flughäfen zu nutzen. Das bedeutet zugleich Zeitersparnis durch kürzere Check-in-Zeiten und Security-Kontrollen.

Hilfe in der Not für Mensch, Industrie und Wirtschaft

Eine dezentrale Luftverkehrsinfrastruktur bildet die Grundlage für ein effizientes Luftrettungswesen. Die Business Aviation macht es der Luftambulanz und den medizinischen Diensten möglich, dezentrale Standorte gut und schnell zu erreichen. Pro Jahr finden in Europa etwa 12.000 Abflüge zu medizinischen Zwecken statt.

Wenn ein Fließband stehen bleibt oder dringende Ersatzteile benötigt werden, leistet die Business Aviation sofortige Hilfe.



Effizientes Luftrettungswesen
und Ersatzteillogistik

Basis für Entwicklungsprojekte

Fundament in der Pilotenausbildung

Regionalflugplätze als Basis für Neuentwicklungen

Entwicklungsprojekte zu neuartigen Luftfahrzeug- und Antriebskonzepten mit umweltfreundlichen und regenerativen Energieträgern führen zu neuen Beförderungskonzepten in der Luftfahrt. Sie entstehen überwiegend auf regionalen Flugplätzen.



Fundament in der Pilotenausbildung

Für die Nachwuchsgewinnung von Piloten der kommerziellen Luftfahrt stellt die dezentral aufgestellte Vereins- und Flugschullandschaft einen wichtigen Baustein dar, denn die Ausbildung der Piloten findet zu einem erheblichen Anteil auf Flugplätzen des dezentralen Luftverkehrs statt.



Forderungen an die Politik

- Ein ganzheitliches Luftverkehrskonzept für die schnelle und flexible Mobilität in allen Regionen.
- Die Anerkennung der Relevanz der dezentralen Luftverkehrsinfrastruktur zur Erfüllung des Mobilitätsbedürfnisses in den Regionen.
- Berücksichtigung der Heterogenität der Betreiber- und Eigentümerstruktur der deutschen Flugplatzlandschaft im Luftverkehrskonzept des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und denen der Länder.
- Gezielte Unterstützung der Entwicklung
 - neuer Formen von Luftverkehrsgesellschaften aus der Allgemeinen Luftfahrt heraus
 - moderner Regionalflugzeuge mit CO₂-neutralen, regenerativen Antriebskonzepten
- Als Risikofaktor wurden Flugsicherungsdienste, Flugplatzbetriebsdienste und hoheitliche Aufgaben wie Zoll, Bundesgrenzüberwachung, Security identifiziert. Insbesondere die Flugsicherungsdienste sind zur Erfüllung des gesetzlichen Auftrags dringend hinsichtlich Finanzierung und fachlicher Ausprägung auf Bundes- und Landesebene konzeptionell den Erfordernissen anzupassen.
- Entwicklung einer Strategie gegen den massiven Konnektivitätsverlust im Linienverkehr: Regionale Flugplätze sind strategische Infrastrukturen und müssen funktionsfähig ausgestattet werden (Infrastruktur, Flugsicherung, Navigation, Meteo, Feuerwehr, Winterdienst, Zoll, Bundespolizei, Security).
- Ein Flughafenkonzept der Länder, welches die Belange des dezentralen Luftverkehrs berücksichtigt, könnte einen finanziellen Rahmen für die Bereitstellung notwendiger Infrastrukturen zur Erfüllung der Verkehrspflicht, wie etwa Flugsicherungseinrichtungen, Feuerwehr, Polizei und Zoll skizzieren.

Um mit der Zukunft Schritt halten zu können, müssen die dezentralen Infrastrukturen erhalten und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.





DLR e.V.
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
Linder Höhe
51147 Köln
www.dlr.de

AOPA-Germany e.V.
Aircraft Owners and Pilots Association
Flugplatz, Haus 10
63329 Egelsbach
www.aopa.de

HOLM GmbH
House of Logistics and Mobility
Bessie-Coleman-Straße 7
60549 Frankfurt am Main
www.frankfurt-holm.de

GBAA e.V.
German Business Aviation Association
Georg-Wulf-Straße 2
12529 Schönefeld
www.gbaa.de

IUBH
Internationale Hochschule Bad Honnef
Mülheimer Straße 38
53604 Bad Honnef
www.iubh.de

IDRF e.V.
Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze
Seckenheimer Landstr. 172
68163 Mannheim
www.idrf.eu

Gesamtherstellung | www.mediaprinttrauch.de



**Deutsches Zentrum
für Luft- und Raumfahrt**



HOUSE OF LOGISTICS AND MOBILITY

iubh INTERNATIONALE
HOCHSCHULE