

POLICY PAPER März 2026

Der Nutzen des Luftverkehrs

Kurzfassung wichtiger Ergebnisse

Teile der Luftverkehrswirtschaft klagen, dass das Wachstum des Luftverkehrs in Deutschland hinter dem Ausland selbstverschuldet zurückbleibe. Ein stärkeres Wachstum, wird argumentiert, wäre gut für die deutsche Volkswirtschaft. Aber stimmt das? **Gibt es einen volkswirtschaftlichen Nutzen bei weiterem Wachstum des Luftverkehrs? Die Ergebnisse:**

- » **Für jede Nachfrage nach einem Flug gibt es heute ein Angebot in erreichbarer Nähe.** In Ballungsräumen wie Frankfurt, München, Berlin, Hamburg oder Düsseldorf gibt es eine sehr hohe Dichte an Flugverbindungen, sowohl national als auch international. Zu innerdeutschen Flügen gibt es genügend Alternativen.
- » **Der Urlaubsreiseverkehr macht laut DLR 50-60 % des Passagieraufkommens in Deutschland aus. Reisen ins Ausland stellen volkswirtschaftlich einen Nettotransfer von Volksvermögen dar.** Für Deutschland ist der volkswirtschaftliche Effekt gering.
- » **Der internationale Flughafenverband ACI** ermittelt 2024, eine 10%ige Verbesserung der Konnektivität (gemessen via „direct flights“) führe zu 0,5 % Zuwachs beim Bruttoinlandsprodukt (GDP). Lokalisiert man die Effekte, dann rühren sie hauptsächlich aus Osteuropa sowie den Empfängerländern des Tourismus. Für die übrigen Länder Westeuropas zeigen sich keine positiven Effekte.
- » **Neueste Studienergebnisse zeigen, dass Wohlstand in der Regel Luftverkehr nach sich zieht – nicht umgekehrt.** Schon in einer Studie der OECD von 2013 ohne regionale Aufspaltung wurde für den Durchschnitt des Datensatzes ermittelt: „no significant impact on output“ und „absence of robust findings on growth effects“.
- » **In reichen Volkswirtschaften** ist der Luftverkehr ausgebaut und der Grenznutzen einer zusätzlichen Konnektivitätsverbesserung gering, so dass sich im Mittel keine Kausalität von Connectivity zu GDP pro Einwohner ergibt.

Kontakt

Bundesvereinigung gegen Fluglärm
Agnes-Miegel-Str. 60
28279 Bremen
geschaeftsstelle@fluglaerm.de

- » **Sind hohe Luftverkehrssteuern am geringen Wachstum schuld?** Eine Studie der EU-Kommission zeigt zu Luftverkehrssteuern, dass 8-9 % weniger Flugbewegungen im Mittel (nur) zu 0,05 % Reduktion des GDP beitragen.
- » **Die Preise für Flugverkehr** sind nicht kostendeckend – weder ökologisch noch gesundheitlich. Eine Reform der Rahmenbedingungen (z. B. Kerosinsteuer, CO₂-Preis, Lärmschutz, Gesundheit) wäre nötig, um eine ausgewogene Bilanz zu erreichen.
- » **Luftverkehr kostet die Gesellschaft jedes Jahr:** Subventionen, Umweltkosten, Krankheitskosten/ Lärmkosten.

Fazit: Die volkswirtschaftliche Rolle des Luftverkehrs wird überbewertet. Ein weiteres Wachstum wird weder neue Jobs noch volkswirtschaftliche Effekte bringen. Die gesundheitlichen und ökologischen Schäden des Luftverkehrs sind erheblich und werden von der Luftverkehrswirtschaft sozialisiert.

Ein weiteres Wachstum des Luftverkehrs in Deutschland ist

- » nicht notwendig zur Verbesserung der Konnektivität
- » ökonomisch ohne positive Wirkung
- » nicht vertretbar unter gesundheitspolitischen und ökologischen Gründen

Der Nutzen des Luftverkehrs

Stand der Erkenntnisse*

1. Zielstellung

Die folgende Zusammenfassung erläutert die wissenschaftlichen Erkenntnisse über den *Nutzen des Luftverkehrs*. Ausgewertet wurden Quellen aus den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts bis zum Jahr 2025.

2. Ziele, Vision und Mission des Luftverkehrs

Der Nutzen des Luftverkehrs wird durch die Ziele bestimmt, die mit Luftverkehr erreicht werden sollen. Laut ICAO 2025 sind dies:¹

- » *Connectivity*: "connecting families, cultures, and businesses"
- » *Economic Growth*: "promoting sustainable growth"
- » *Social prosperity*: "promoting socio-economic prosperity"
- » *Sustainability*: "environmentally sustainable"

3. Historische Entwicklung

Welche Untersuchungen zum Nutzen des Luftverkehrs wurden im Zeitablauf durchgeführt und welche Ergebnisse lieferten sie?

- » *Wohlstand*. Die frühesten Analysen zum Nutzen des Luftverkehrs konzentrieren sich auf den Wohlstand, den Luftverkehr bringe. Ziel war die Rechtfertigung des zunehmenden Fluglärms durch Nachweis von wirtschaftlichen Vorteilen.²
- » *Wachstum*. Später wurde das anhaltende Wachstum von Luftverkehr und Wirtschaft thematisiert. Die *Korrelation* beider Größen erwies sich als hoch. Es wurde geschlossen, dass ein immer weiter wachsender Luftverkehr nützlich sei. Hypothesen dazu wurden aufgestellt. Direkte, indirekte, induzierte und katalytische Effekte wurden deduziert.³

¹ Vgl. <https://www.icao.int/about-icao>

² DILS, 1965, Der Flughafen Frankfurt (Main) und seine wirtschaftliche Bedeutung für die nähere Umgebung, Deutsches Institut für Luftverkehrsstatistik, Wiesbaden. Berger, Roland, 1979, Wirtschaftsfaktor Flughafen Frankfurt – Endbericht, Roland Berger Forschungsinstitut GmbH, München

³ ACI, 2002, The economic impact of US Airports 2002, Airports Council International, Brüssel. Berger, Roland, 1979, Wirtschaftsfaktor Flughafen Frankfurt – Endbericht, Roland Berger Forschungsinstitut GmbH, München. Zhang, Graham, 2020, Air transport and growth: a review of the impact mechanism and causal relationships, Transp. Rev. Vol. 40.

- » *Kausalitäten.* Als nächstes rückten *Kausalitäten* in den Fokus. Eine generelle Kausalität von „mehr“ Luftverkehr zu „mehr“ Wirtschaftswachstum wurde auf Basis der eben genannten Effekte vermutet. Die Befunde waren aber gemischt. Häufiger wurde die umgekehrte Kausalität gefunden: Mehr Wohlstand führt zu mehr Flügen. Regional unterschiedliche Effekte wurden gemessen.⁴
- » *Sozioökonomie.* Im Sinne der ICAO-Ziele rückten auch soziale Effekte in den Fokus: Die Qualität der Arbeitsplätze im Luftverkehr („Gute Arbeit“) war ein wichtiges Thema.⁵ Auch die durch Lärm verursachten Schäden in der Bevölkerung waren Betrachtungsgegenstand. Das schulische Zurückfallen von Kindern in verlärmten Gegenden wurde erforscht genauso wie die durch Lärm ausgelösten Krankheiten. Die ungleiche Verteilung von Nutzen und Lasten des Luftverkehrs auf verschiedene Bevölkerungsgruppen wurde erkannt.⁶ Zuletzt kam das Feinstaubproblem hinzu.⁷ Die letzteren Gründe werden unter dem Begriff „Externe Effekte“ zusammengefasst. Sie stehen auf der Negativseite des Luftverkehrs, soweit sie nicht kompensiert werden.
- » *Nachhaltigkeit.* Bei diesem von der ICAO genannten Ziel steht die CO₂-Belastung der Umwelt und der Beitrag zur Klimaerwärmung im Vordergrund. Es wird nach Wegen gesucht, CO₂-Reduktionen bei vertretbaren Kosten zu ermöglichen.⁸

Literaturanalysen decken eine hohe Anzahl *scheinwissenschaftlicher Auftragsstudien* auf.⁹ Der Nutzen des Luftverkehrs – z. B. derjenige einer Flughafenerweiterung, einer neuen Flugroute oder einer staatlichen Subvention – wird in vielen Studien nicht im Sinne der vier Ziele der ICAO betrachtet, um ein *Optimum* zu finden. Vielmehr analysieren viele Studien nur *Einkommensaspekte*. Dabei wird eine verkürzte Form der Input-Output-Analyse genutzt, die grob übertriebene Zahlen erzeugt („Impact Studies“). Ergebnis derartiger Studien ist, dass Wachstum und Expansion einer Flughafeninfrastruktur sowie staatliche Subventionen praktisch immer sinnvoll sind. Die US-FAA hat das Vorgehen kritisiert und die Anwendung korrekter Methoden gefordert.¹⁰

Damit ist die historische Entwicklung kurz umrissen, und es kann nach aktuellen Ergebnissen gefragt werden.

4 Zhang, Graham, 2020, Air transport and growth: a review of the impact mechanism and causal relationships, *Transp. Rev.* Vol. 40. Mikkala, Kirsi und Tervo, Hannu, 2012, Regional airports and regional growth in Europe: which way does the causality run?, wiss. Forschungsarbeit präsentiert auf der RSA European Conference in Delft, Mai 2012. Melo, P., Graham, D., Brage-Argado, R., 2013, The productivity of transport infrastructure investment: A meta-analysis of empirical evidence, in: *Regional Science and Urban Economics*, Vol. 43, S. 695-706. Thießen, 2014, Vermeintliche und tatsächliche Wachstums- und Beschäftigungseffekte des Luftverkehrs – eine kritische Würdigung angewandter Berechnungsmethoden, in: *WISO-Diskurs*, Hg. von der Friedrich-Ebert-Stiftung, Bonn.

5 Vgl. Thiessen, 2013, Arbeitsmarkt und Luftverkehr, in: *Wiso direkt* Bonn, Oktober 2013.

6 Thießen, 2013, Fluglärmbelastung und Immobilien: Ergebnisse neuer Studien für Deutschland, in: *Forschungsbericht der Fakultät für Wirtschaftswissenschaften an der Technischen Universität Chemnitz*, Reihe WWDP 110, Chemnitz.

7 Thießen, 2013, Fluglärmbelastung und Immobilien: Ergebnisse neuer Studien für Deutschland, in: *Forschungsbericht der Fakultät für Wirtschaftswissenschaften an der Technischen Universität Chemnitz*, Reihe WWDP 110, Chemnitz.

8 Chapman, Pot, 2025, *The Economics of Air Transport in Europe*, T&E Brüssel, S. 4. Brützel, Thießen, 2025, *Standorteffekte im Luftverkehr*, Berlin.

9 Chapman, Pot, 2025, S. 8; Thießen, 2014, Die Beschäftigungswirkungen des Luftverkehrs im Lichte widerstreitender Interessen, GUC-Verlag, Chemnitz Luftverkehr und Beschäftigung. Thiessen, 2016, *Wirtschaftliche Effekte des Luftverkehrs in Österreich im Lichte von Auftragsstudien*, in: *Technische Universität Chemnitz, Fakultät für Wirtschaftswissenschaften, Working Papers in Economics*, WWDP 124/2016, Chemnitz.

10 FAA, 1992, S. 15. FAA, 1992, *Estimating the Regional Economic Significance of Airports*, Studie der Federal Aviation Administration, Washington. Bogai, Dieter, Wesling, Mirko, 2011, Beschäftigungseffekte von Großflughäfen – eine kritische Bestandsaufnahme, in: *Jahrbuch für Regionalwissenschaften*, Vol. 31.

4. Ergebnisse im Einzelnen

Welche fundierten aktuellen Erkenntnisse über den Nutzen des Luftverkehrs liegen vor?

4.1. Konnektivität

Kurz zu den Begriffen und den Messgrößen: Unter Konnektivität versteht man die Ausstattung einer Region mit Reiseinfrastruktur – Straßen, Bahn und Luftverkehr. Gemessen wird Konnektivität oft durch die Zahl der Flüge, Passagiere, Frachtmengen, Direktflugziele, Flugfrequenzen oder Reisezeiten Tür zu Tür.¹¹ Die zu erklärenden Variablen sind oft wirtschaftliche Effekte, die gemessen werden durch Einkommen und Wertschöpfung (GDP/capita), Wachstumsraten, Arbeitsproduktivitäten, Innovationsraten, Akademikerquoten oder Arbeitslosenraten (Zhang, Graham, 2020). Um Effekte konkret örtlich lokalisieren zu können, werden oft die Nuts-2-Regionen von Eurostat betrachtet. Um Kausalitäten erfassen zu können, werden Wachstumsraten berechnet.¹²

Der internationale Flughafenverband ACI ermittelt 2024, dass eine 10%ige Verbesserung der Air-Connectivity (gemessen via „direct flights“) zu 0,5 % Zuwachs beim Bruttoinlandsprodukt (GDP) führt.¹³ *Lokalisiert* man die Effekte, dann rühren sie hauptsächlich aus Osteuropa sowie den Empfängerländern von Tourismus. Für die übrigen Länder Westeuropas ergaben sich keine positiven Effekte. Als Problem der Studie wurde angesehen, dass eher Korrelationen als Kausalitäten gemessen wurden.¹⁴

Wie sieht es mit *Kausalitäten* aus? In einer Studie von 2025 (Chapman und Pot, 2025) wurden 274 europäische Nuts-2-Regionen untersucht. In 101 (37 %) geht die Kausalität von der Konnektivität zum GDP/capita. In 145 Regionen (53 %) geht die Kausalität umgekehrt vom Wohlstand zum Luftverkehr: mehr Wohlstand zieht in diesen Regionen Luftverkehr nach sich – nicht umgekehrt. In einer Studie von 2016 von van de Vijver et al. wurde mit diesen Ergebnissen übereinstimmend ermittelt, dass in 38 % der Regionen eine Kausalität von Konnektivität zu Beschäftigung geht.¹⁵ In einer Studie der OECD von 2013 ohne regionale Aufspaltung wurde für den Durchschnitt des Datensatzes ermittelt: „no significant impact on output“ und „absence of robust findings on growth effects“.¹⁶

Weitere aktuelle Befunde sind folgende (Chapman und Pot, 2025):

- » Eine hohe Bevölkerungsdichte erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass eine Region eine höhere Korrelation sowie eine Kausalität „from air connectivity to GDP/capita“ besitzt.
- » Ein höherer Wohlstand (GDP/capita) ist dagegen assoziiert mit “lower correlations and lower likelihood of finding causality from air connectivity to GDP”.
- » Beim Tourismus sieht es so aus: “Both higher tourism nights and higher capacity for tourists (hotel beds) were associated with a higher likelihood of finding causality from air connectivity to GDP”.

11 Chapman A., Pot F., 2025, The Economics of Air Transport in Europe, T&E Brüssel, S. 7.

12 Chapman, Pot, 2025, S. 12; Pot Koster, 2022.

13 Adler, M., Petrat, A., Jongeling, A., de Jong, G., Behrens, C., Kieffer, M., & Lieshout, R., 2024, The economic and social impact of European airports and air connectivity. SEO Amsterdam Economics for ACI Europe.

14 Chapman, Pot, 2025, S. 8.

15 Van de Vijver et al. 2016, Air passenger transport and regional development: cause and effect in Europe. Promet – Traffic & Transportation, Vol. 28 (2).

16 OECD, 2013, ITF Transport Outlook – Funding Transport, OECD Publishing, Paris.

Zusammenfassend ergibt sich, dass für eine größere Zahl von Regionen in Europa Luftverkehrswachstum Treiber von Wohlstand ist, während in der *Mehrzahl* der Regionen die Kausalität anders herum verläuft oder keine Kausalität messbar ist.

4.2. Sättigungseffekte in fortgeschrittenen Regionen

Es wird gefragt: wo liegen die Gründe, dass in einigen Regionen der Luftverkehr die Wirtschaft beflügelt, während man in der Mehrheit der Regionen keine positiven Effekte des Luftverkehrs findet? Zunächst werden die Regionen mit höherem Einkommen betrachtet. In Deutschland gehören der Westen und Süden zu dieser Gruppe. In diesen Gebieten spielt die Luftverkehrsentwicklung keine Rolle mehr für Wohlstand und Wertschöpfung. Studien zeigen: Die Chance, eine Kausalität vom Luftverkehr zum GDP/capita zu finden, ist in solchen Regionen gering.¹⁷

- » In reichen Volkswirtschaften ist der Luftverkehr ausgebaut, und der Grenznutzen einer zusätzlichen Konnektivitätsverbesserung ist gering, so dass sich im Mittel keine Kausalität von Connectivity zu GDP/capita ergibt.
- » Es gibt auch in reichen Volkswirtschaften Wachstum. Aber dieses Wachstum geht nicht vom Luftverkehrswachstum aus.
- » Die abnehmende Bedeutung der Geschäftsreisen, die 2024/25 nur noch 20 % der Flugreisen ausmachen, zeichnet sich in den Daten schon seit längerem ab.¹⁸

Zusammenfassend zeigen die Studien, dass in reichen Volkswirtschaften Sättigungseffekte des Luftverkehrs messbar sind.

4.3. Luftverkehrsteuern

Eine Studie der EU-Kommission zeigt bezüglich der Auswirkungen von Luftverkehrsteuern, dass 8-9 % weniger Flugbewegungen im Mittel (nur) zu 0,05 % Reduktion des GDP beitragen.¹⁹ Dabei wurden große Unterschiede zwischen EU-Ländern beobachtet. Ziel der Studie war die Planung von Maßnahmen der EU-Kommission für das Klimaprogramm „fit for 55“. Ein Reinvestment der erhobenen Steuern wurde nicht integriert.²⁰

4.4. Reisemotive

Welche Rolle spielen Reisemotive und Reiseanlässe?

Studien deuten darauf hin, dass die Reisemotive einen Einfluss auf den Nutzen des Luftverkehrs haben. Man unterscheidet: Business, Leisure (Tourismus), Friends & Family (Ethnik Travel).

¹⁷ Chapman, Pot, 2025, S. 8f. und S. 26; Pot, Koster, 2021.

¹⁸ Vgl. <https://www.adv.aero/wp-content/uploads/2025/05/14-2025-Umfassende-repr%C3%A4sentative-Fluggastbefragung.pdf>.
Siehe auch Chapman, Pot, 2025, S. 16f.

¹⁹ Ricardo, 2021, Study on the taxation of the air transport sector. Final report for the European Commission (S. 175).

²⁰ Chapman, Pot, 2025, S. 8.

- » In älteren Studien wurden *Geschäftsreiseflüge* mit positiven wirtschaftlichen Effekten assoziiert, was sich in der Gegenwart nicht mehr zeigt.
- » Demgegenüber zeigt sich in regional differenzierenden Studien, dass Zielländer des *Tourismus* positive wirtschaftliche Effekte durch mehr Flugreisen verzeichnen. Vorrangiger Grund sind die *Ausgaben der Touristen* in den Zielländern.²¹ Der Reisetourismus entzieht den Volkswirtschaften der sendenden Länder Kaufkraft, welche in die Zielländer transferiert wird. Die Wahrscheinlichkeit, eine Kausalität vom Luftverkehr zum GDP/capita zu finden, ist deshalb in den sendenden Ländern gering, in den Zielländern höher.²²
- » Auch *Umsteigeflüge* sind ein Thema. Katalytische Effekte für die Wirtschaft der Flughafenregion spielen kaum eine Rolle. Das Verhältnis von Umweltschäden an Umsteigeflughäfen (Lärm, Feinstaub) zu wirtschaftlichen Effekten ist besonders schlecht.

Zusammenfassend zeigen die Zahlen, dass Länder, die typischerweise Zielländer des internationalen Tourismus sind, einen wirtschaftlichen Vorteil durch den Incoming-Tourismus haben. Nicht der Luftverkehr an sich, sondern die Ausgaben der Touristen sind die Ursache.

4.5. Sozioökonomische Effekte

Was findet sich in Bezug auf die von der ICAO formulierten *sozioökonomischen* Ziele?

In Bezug auf Stadt-Land-Konflikte zeigen Studien²³, dass wachsende Flughäfen im europäischen Mittel bis 60 km Entfernung mit positiven Beschäftigungseffekten assoziiert sind, darüber hinaus negative.²⁴ Van de Vijvler et al. (2016) untersuchen Beschäftigungseffekte nach europäischen Regionen und findet in 43 von 112 Regionen positive Beschäftigungswirkungen bei wachsendem Luftverkehr.²⁵

Des Weiteren untersucht wurden Lohneffekte, Hauspreise, Sozialabgaben, Steuerzahlungen.

Zusammenfassend zeigen die neueren Untersuchungen, dass Flughafenwachstum „winners and losers“ erzeugt. Mieter, Eigentümer, Arbeitnehmer, Unternehmer jeweils an verschiedenen Orten werden unterschiedlich von Vor- und Nachteilen betroffen. Solche sozioökonomischen Effekte wurden in den älteren Studien vernachlässigt: „most studies still fail to consider impact equity and distribution“.²⁶

21 Chapman, Pot, 2025, S. 8.

22 Chapman, Pot, 2025, S. 20.

23 Vgl. Lenaerts, B., Allroggen, F., & Malina, R., 2023, Air connectivity and regional employment: a spatial econometrics approach. *Regional Studies*, Vol. 57; siehe auch Lenaerts, B., Allroggen, F., & Malina, R., 2021, The economic impact of aviation: A review on the role of market access. *Journal of Air Transport Management*, Vol. 91.

24 Chapman, Pot, 2025, S. 10.

25 Van de Vijvler et al. 2016, Air passenger transport and regional development: cause and effect in Europe. *Promet – Traffic & Transportation*, Vol. 28 (2); Volkhausen, N., 2022, Regional airports and economic growth: Evidence from the Single European Aviation Market, *Regional Economic Development Research*, Vol. 3 (2).

26 Chapman, Pot, 2025, S. 10.

4.6. Sustainability-Effekte

Ein weiteres Ziel des Luftverkehrs ist nach der ICAO die Nachhaltigkeit. Die steigenden sozialen und wirtschaftlichen Verluste durch Klimawandel werden in Studien zu wirtschaftlichen Effekten nur selten berührt. Klimawirkungen können bei anhaltender Entwicklung wirtschaftliche Effekte ins Negative ziehen. Außerdem kommt es zu sozialen Effekten, wenn Klimaschäden vor allem die unteren sozialen Schichten treffen, die an schlecht geschützten Orten wohnen.

Der VCD schätzt die jährlichen staatlichen Subventionen des Luftverkehrs auf 10-14 Mrd. Euro, während allein die Kosten für die Klimafolgen zwischen 10-20 Mrd. € liegen, basierend auf 10-20 Cent /Pkm und 100-200 Pkm jährlich in Deutschland. Hinzu kommen 2,5-7 Mrd. € Gesundheitskosten durch Lärm und Schadstoffe (UBA, researchgate.de). Wie kann man Emissionen senken? Wichtig sind Flugbewegungen und der Passagierladefaktor. Der Einsatz größerer Flugzeuge mit besserer Auslastung sowie eine Konsolidierung der Branche können zu Verbesserungen beitragen. Laut IATA wird der Ladefaktor von heute 80-83 % bis 2030 auf über 85 % steigen, in Europa auf 140-150 Passagiere pro Flug. Diese Entwicklung wird dafür sorgen, dass die Flugzahlen langsamer wachsen, ohne den Luftverkehr zu behindern.²⁷ Das Argument der Bundesregierung, dass der Luftverkehr zu fördern ist, um Wirtschaftswachstum zu erreichen, greift hier nicht.

Negative Entwicklungen gibt es bei touristischen Reisen: sie werden häufiger, dafür aber kürzer. Die gleiche Zahl von Urlaubstagen ist mit immer mehr Flügen verbunden.²⁸ Subventionen von Tourismusreisen haben insofern negative Effekte. Auf den Tourismus entfallen etwa 9 % der weltweiten GHG-Emissionen.

Zusammenfassend zeigt sich: Der Spaßfaktor nimmt im Luftverkehr zu; touristische Reisen werden kürzer und häufiger. der Geschäftsreiseverkehr nimmt ab. Dass derartig induzierter Luftverkehr auch noch staatlich gefördert wird, macht wenig Sinn. Wachstum um jeden Preis ist sinnlos. Die Zahl der Flugbewegungen muss sinken und der Sitzladefaktor steigen. Das neue Credo muss heißen „zielbezogenes Wachstum“ statt ungehemmten Wachstums um jeden Preis.

4.7. Prestigeeffekte

Im Folgenden wird der Faktor „Prestige“ erläutert, der beim Festhalten an ineffizienten Luftverkehrsstrukturen eine Rolle spielt.

Viele Regionen subventionieren ihre Luftverkehrsinfrastruktur, obwohl die Anzeichen überdeutlich sind, dass Sättigungseffekte existieren, so dass weitere Ausbauten nicht zu mehr Wohlfahrt führen. Viele halten selbst dann an Flughäfen fest, wenn diese dauerhaft unterstützt werden müssen. In

²⁷ Der Trend an den beiden Flughäfen Frankfurt und München geht in Richtung Ladefaktor 150-160 mit leicht sinkenden Flugzahlen (FRA) und 140-150 bei stabilen Flugzahlen in München.

²⁸ Chapman, Pot, 2025, S. 23.

Magdeburg ist der Versuch der Stadt, die Fläche des Flugplatzes „Magdeburg-City“, der von Fliegerschulen, Segelfliegern und der Polizei genutzt wird, in ein modernes Industriegebiet zu verwandeln, mehrmals gescheitert (zuletzt 2024).²⁹

Das Phänomen des Festhaltens an defizitären Flughäfen ist kein rein deutsches. Auch in den USA halten Regionen an Flughäfen beinahe um jeden Preis fest. Keines der von der ICAO genannten Ziele des Luftverkehrs kann damit erreicht werden. Was ist der Grund solchen Verhaltens?

In der Literatur wird das Motiv „Prestige“ angeführt.

Weltweit gelten Flughäfen als Instrumente, das Ansehen (Prestige) zu steigern. Der Flughafen wird zum Selbstzweck, er ist „*a source of civic pride*“.³⁰ Wenn eine Region auf den Flugplänen auftaucht, wird sie wahrgenommen. „*Being on the aviation map provides immense prestige, and acts as a symbol of economic, industrial, and social connectivity.*“ (KI, 2026). Der Flughafen wird zum „*ambassador*“ der eigenen Region (KI, 2026). Die Kritik daran ist eindeutig: „*I understand why everyone wants to be on the aviation map, but you have to ask, 'Is this the best expenditure of the public dollar?'*“³¹

Zusammenfassend kann man sagen: die fast irrational anmutende Fokussierung auf Luftverkehrszugang durch einen Flughafen in der Nähe hängt mit Kriterien zusammen, die nicht zum klassischen Begründungskanon für Luftverkehr gehören. Man muss davon ausgehen, dass viele Debatten um Flughäfen und den Luftverkehr ihren Kern nicht in einer rationalen Verfolgung der ICAO-Ziele des Luftverkehrs haben, sondern in solch emotional-psychologischen Wahrnehmungen und Bewertungen von Flughäfen und Luftverkehr. Effizienz- und Wachstumsargumente sind nur vorgeschoben.

5. Call-to-Action

Was sind die Fakten und was sollte man tun? Erst die Fakten:

- » In Europa gibt es eine historische Korrelation zwischen Wohlstand und Luftverkehr.
- » In einigen europäischen Regionen treibt der Luftverkehr den Wohlstand an.³²
- » Überwiegend verläuft die Kausalität jedoch andersherum: Wohlstand forciert Luftverkehr.
- » Die Gegenwart ist in reichen Volkswirtschaften durch Sättigungseffekte gekennzeichnet: Mehr Luftverkehr führt nicht zu mehr Wohlstand.

Was folgt aus diesen aktuellen Befunden?

Der Luftverkehr ist nicht die Wohlstands- und Jobmaschine, wie sie auf Basis zweifelhafter Methoden oft behauptet wird. Die Erkenntnisse aus aktuellen wissenschaftlichen Studien zeigen dies. Aber

²⁹ Siehe <https://www.mz.de/mitteldeutschland/magdeburg-land-will-flughafen-in-spatestens-zwei-jahren-schliessen-2664506> .

<https://www.mdr.de/nachrichten/sachsen-anhalt/magdeburg/magdeburg/flugplatz-wirtschaft-gewerbegebiet-petition-100.html>.

³⁰ Vgl. Freeman, 2008, Small airports – big challenges, verfügbar: <https://mailtribune.com/business/small-airports-big-challenges>.

³¹ Freeman 2008.

³² Profiteure des Luftverkehrs sind gegenwärtig die Zielländer des Tourismus, die vom Wohlstand der Incoming-Touristen zehren.

schon eine Studie der renommierten OECD aus den 2010er Jahren kam zum selben Ergebnis. In reichen Volkswirtschaften sind die Sättigungseffekte unübersehbar. Dem werden nach wie vor Gefälligkeitsstudien gegenübergestellt, um Abgeordnete zu beeinflussen, die Bevölkerung zu beeindrucken und alle anderen Luftverkehrsziele als die Geldziele zu verdrängen. Ein altes Gesetz erweist sich als gültig: Wo Geld verdient wird, ist alles andere nichts. Jetzt aber zeigen die Studien, dass auf gesellschaftlicher Ebene keine Wohlfahrtszunahme mehr erfolgt. Die Sättigung ist erreicht.

In Zukunft sollten sich die Abgeordneten darum bemühen, die vier von der ICAO genannten Ziele in ein Gleichgewicht zu bringen. Wenn die Job-Motor-These nicht mehr funktioniert, können wirtschaftliche, soziale und ökologische Ziele gleichberechtigt behandelt werden. Man kann anerkannte volkswirtschaftliche Instrumente einsetzen, um die größtmögliche Wohlfahrt zu erzielen.³³ Wenn der Flugverkehr vom manischen Wachstumszwang befreit wird, kann er in optimale Strukturen gelangen, sich frei weiterentwickeln und die physischen Belastungen für Mensch und Umwelt mindern.

Warum sollte ein Luftverkehr, der die vier ICAO-Ziele gleichberechtigt ernst nimmt, sich nicht besser entwickeln können als ein Luftverkehr, der durch Gefälligkeitsgutachten auf falsche Bahnen gelenkt wird?

* Bundesvereinigung gegen Fluglärm. Werner Kindsmüller, Friedrich Thießen, Oswald Rottmann. Kontakt: BVF Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Agnes-Miegel-Straße 60, 28279 Bremen, geschaeftsstelle@fluglaerm.de.
Zitiervorschlag: Bundesvereinigung gegen Fluglärm, „Nutzen des Luftverkehrs“, Positionspapier 3-2026, Kindsmüller W., Thießen F., Rottmann O., Bremen.

³³ Vgl. Bickenbach, F., Soltwedel, R., Wolf, H., 2007, Institutionelle Reformen für eine rationale Flughafenaufbaupolitik, in: Zeitschrift für Wirtschaftspolitik, Vol. 56.