

Studie

Zur Bedeutung der Bellyfracht für den Luftverkehr

Warum Luftfrachtverkehr und Passagierluftverkehr einander bedingen und welchen Einfluss das gesetzgeberische und behördliche Handeln hierauf haben

September 2016



Zur Bedeutung der Bellyfracht für den Luftverkehr

Warum Luftfrachtverkehr und Passagierluftverkehr einander bedingen und welchen Einfluss das gesetzgeberische und behördliche Handeln hierauf haben

Unter Luftfracht wird in der Regel der Transport von Warensendungen in Frachtmaschinen verstanden. Weniger bekannt ist hingegen der Warentransport als Beiladefracht in Passagiermaschinen (auch: Bellyfracht). Tatsächlich spielt diese mit rund der Hälfte des beförderten Warenaufkommens eine sehr große Rolle für die Luftfracht. Und auch umgekehrt gilt: Das gegenwärtige Flugangebot im Passagierluftverkehr wäre ohne den Transport von Bellyfracht so nicht aufrechtzuerhalten. Es zeigt sich somit: Luftfrachtverkehre und Passagierluftverkehre bedingen einander. Vom Gesetzgeber vorgegebene Rahmenbedingungen für den Passagierluftverkehr beeinflussen folglich gleichermaßen den Frachtverkehr und umgekehrt.

Was ist Bellyfracht?

Luftfrachtsendungen können mit einem Flugzeug auf zwei Arten befördert werden:

- In reinen Frachtflugzeugen oder Nur-Frachtern als so genannte Frachterfracht.
- In Passagiermaschinen als so genannte Beiladefracht bzw. Bellyfracht.

Bestimmte Luftfrachtsendungen können entweder aufgrund ihres Volumens nur als Frachterfracht befördert werden, wie etwa spezielle Maschinenteile, z.B. von Ölförderanlagen oder Tunnelbohrmaschinen, oder aufgrund von Sicherheitsbestimmungen, z.B. Gefahrgüter.

Ein Großteil der Luftfrachtsendungen kann neben dem Transport in reinen Frachtflugzeugen auch als Bellyfracht in Passagiermaschinen transportiert werden, z.B. elektronische Geräte wie etwa Smartphones.

Neue Flugzeugtypen, wie etwa der Airbus 350 oder die Boeing 787, ermöglichen die Beförderung von mehr Bellyfracht als Flugzeugtypen früherer Generationen, selbst bei Vollbesetzung mit Passagieren und entsprechender Mitnahme von Gepäck. Die Bedeutung der Bellyfracht wird aufgrund der weiteren Einflottung dieser Flugzeugmodelle in den nächsten Jahren zunehmen.

Welche Bedeutung hat Bellyfracht im Vergleich zur Frachterfracht?

Der Anteil der Bellyfracht an der gesamten Luftfracht ist erheblich: Im Jahr 2015 beförderten laut Angaben des internationalen Fluggesellschaftsverbandes IATA Passagiermaschinen 46,7% des Luftfrachtaufkommens weltweit.¹

Die Bedeutung der Beiladefracht ist auf den drei bedeutsamsten interkontinentalen Verkehrsströmen der internationalen Luftfracht unterschiedlich: Auf den Strecken zwischen Asien und Nordamerika werden 20% des Luftfrachtaufkommens per Bellyfracht befördert, zwischen Asien und Europa sind es 28% und zwischen Europa und Nordamerika 57%.²

¹ International Air Transport Association (IATA): World Air Transport Statistics 2015.

² Boeing: World Air Cargo Forecast 2014-2015.

Tabelle: Bedeutung interregionaler Verkehrsströme und jeweilige Bedeutung von Bellyfracht

	Bedeutung Verkehrsstrom	Bedeutung Bellyfracht
	(nach Anteil an Frachttonnenkilometern Welt 2015, FTK)*	(nach Anteil am jeweiligen Gesamtaufkommen)**
1. Asien – Nordamerika	21,2%	20%
2. Asien – Europa	19,9%	28%
3. Europa – Nordamerika	10,1%	57%

Quellen: IATA*, Boeing**

Ein Grund für die unterschiedliche Bedeutung der Bellyfracht auf diesen drei Hauptverkehrsströmen für die Luftfracht liegt in der unterschiedlichen Frequenz, mit der Passagiermaschinen auf diesen Strecken verkehren.

Dies lässt sich am Beispiel Deutschland ablesen, genauer in einem Vergleich der Verkehre von Deutschland nach Nordamerika (USA und Kanada) bzw. Asien (ohne den Nahen Osten): Die Anzahl der mit Passagiermaschinen angeflogenen Destinationen in Nordamerika (34) ist im Sommer 2016 zwar leicht geringer als in Asien (37). Dafür liegt die Zahl der wöchentlichen Starts zu nordamerikanischen Flughäfen (602) fast 60% höher als die Zahl der wöchentlichen Starts zu asiatischen Flughäfen (379).³ Somit sind auch das Angebot und die Attraktivität für die Beförderung von Warensendungen von Deutschland nach Nordamerika per Bellyfracht attraktiver.

Hinzu kommt: In den vergangenen sechs Jahren hat sich nach Fernost die Zahl der Passagier-Direktverbindungen (-5) und der Frequenzen (-2%) auch aufgrund des intensiven Wettbewerbs mit Anbietern aus dem Nahen Osten und der Türkei verringert. Da unabhängig von dieser Entwicklung im Passagierluftverkehr der Außenhandel mit Ländern in Asien im gleichen Zeitraum deutlich zugenommen hat (+23%) – und somit auch der Bedarf an Luftfrachttransporten – werden diese Transporte nun z.T. über Umwege und über Drehkreuze im Nahen Osten oder eben verstärkt mit Nur-Frachtern direkt zwischen Europa und Asien befördert. An den jeweiligen Drehkreuzen in Europa und Asien wird die Luftfracht dann weiterverteilt, z.B. auf Passagierflugzeuge mit Zielen in der jeweiligen Region.

Warum und inwieweit nützt der Passagierluftverkehr der Luftfracht?

Bellyfracht bietet für Nutzer der Luftfracht (Versender und Spediteure) zwei Vorteile:

- Luftfrachttransporte werden auch zu Zielen möglich, auf denen der Einsatz von Nur-Frachtern wegen fehlenden Aufkommens nicht effizient wäre.
- Das Angebot zu Zielen, die auch per Nur-Frachter angeflogen werden, wird durch die zusätzlichen Frequenzen und den zusätzlichen Laderaum, den die Passagiermaschinen bieten, attraktiver.

³ Auswertung der Abteilung Flugplan und Marktforschung der Flughafen München GmbH.

An einem konkreten Beispiel von Warentransporten von Hongkong nach Europa soll dies verdeutlicht werden. Es zeigt die Verteilung von Luftfrachtsendungen auf Passagierflugzeuge mit Zielen in Europa, nachdem sie zunächst per Nur-Frachter aus Hongkong in Frankfurt gelandet sind. Darunter sind Ziele, die von Hongkong aus per Nur-Frachter ...

- ... nicht (oder nicht regelmäßig) bedient werden, etwa Malta.
- ... bedient werden, nun aber zusätzlich via Frankfurt per Bellyfracht angesteuert werden, etwa Stockholm.

Beispiel: Verteilung von Frachterfracht aus Honkong auf Passagierflüge in Frankfurt⁴



Das Beispiel zeigt, dass an einem Drehkreuzflughafen, an dem Passagier- und Luftfrachtverkehre integriert sind, ankommende Frachterfracht auf entsprechende Passagierflüge umgeladen werden kann; und umgekehrt, dass auf Passagierflügen ankommende Beiladefracht dort gebündelt und auf Nur-Frachter geladen werden kann.

Quelle: Lufthansa Cargo AG

Passagierluftverkehre haben aus diesen Gründen eine hohe Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit internationaler Luftfrachtlogistikketten – und somit für Wirtschaft und Industrie.

Warum und inwieweit nützt die Luftfracht dem Passagierluftverkehr?

Passagierluftverkehre selbst ziehen einen großen Nutzen aus der Bellyfracht. Denn der Verkauf von Beiladefrachtraum trägt entscheidend zur ökonomischen Nachhaltigkeit von Passagierflügen bei, z.B. bei Langstreckenflügen der Lufthansa derzeit rund 10% des Flugumsatzes.⁵

⁴ Manche Verbindungen werden auch auf dem Landweg als so genannte Road Feeder Services (RFS) durchgeführt.

⁵ Der Umsatzbeitrag der Bellyfracht ist in den letzten Jahren etwas zurückgegangen, da die Luftfrachtraten stärker gefallen sind als die Ticketpreise für Passagiere.

In vielen Fällen, insbesondere bei Interkontinentalverbindungen, stellt erst die Möglichkeit zur Beförderung von Bellyfracht wirtschaftlich sicher, dass Fluggesellschaften neue Passagierstrecken aufnehmen können: Bellyfracht sorgt für die noch notwendigen Einnahmen, um eine Strecke mindestens kostendeckend bedienen zu können.

Das erwähnte hochfrequentierte Passagierflugnetz von Deutschland in die USA und nach Kanada ist ein gutes Beispiel dafür: Die Zahl der im Sommer 2016 in Nordamerika angeflogenen Destinationen (+3) und Frequenzen (+9%) hat sich seit 2010 erhöht. Ein Grund hierfür ist neben der hohen Nachfrage der Passagierkunden nach diesen Verkehren auch die möglichen Einnahmen für die Fluggesellschaften, die über den Transport von Bellyfracht erzielt werden können.

Tatsächlich ist von Seiten der Versender und Spediteure ein Bedarf hierfür da. Denn die Notwendigkeit von Luftfrachttransporten nach Nordamerika hat deutlich zugenommen: Die Vereinigten Staaten von Amerika sind nunmehr Deutschlands wichtigster Handelspartner. Von im Jahr 2015 gehandelten Waren im Gesamtwert von 174 Mrd. € kamen mit dem Flugzeug Waren im Wert von 58 Mrd. € – das ist ein Drittel – an ihr jeweiliges Ziel diesseits bzw. jenseits des Atlantiks.⁶

[Luftfrachtverkehre haben aus diesen Gründen auch eine hohe Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit von Passagierluftverkehren.](#)

Welche Folgen hätte eine räumliche Trennung von Passagier- und Luftfrachtverkehren?

Passagier- und Luftfrachtverkehre sind wie gesehen sehr eng miteinander verflochten; sie bedingen jeweils die effiziente und somit ökonomisch nachhaltige Entwicklung des anderen.

Vereinzelt wird dennoch gefordert, Passagier- und Luftfrachtverkehre räumlich voneinander zu trennen. Dies aber würde bedeuten, dass Verteilung von Frachterfracht auf Passagierflugzeuge bzw. Bündelung von Bellyfracht auf Nur-Frachtern auf einem Flughafen zeitnah nicht mehr möglich ist.

Die Folgen wären dann ...

- ... weniger Luftfrachtverkehre insgesamt, da keine Ab- und Zubringerverkehre mit Passagiermaschinen stattfinden; Nur-Frachter-Verbindungen zu diesem Flughafen würden für die Fluggesellschaften weniger interessant, da „Abnehmer“ fehlten.
- ... weniger Passagierluftverkehre, da kein oder deutlich geringere Luftfrachtaufkommen wegen fehlender Nur-Frachter-Verbindungen zur Verfügung stünden; wichtige Bellyfracht als Umsatzbringer würde somit wegfallen.

In der Folge wäre es dann auch für Spediteure ökonomisch uninteressanter, Luftfrachtsendungen an diesem Flughafenstandort für ihre Kunden zu konsolidieren und in das Luftverkehrsnetz einzuspeisen. Somit würden weitere Luftfrachttransporte zu und von diesem Standort verloren gehen, sowohl für Passagier- als auch für Nur-Frachter-Verbindungen. All dies hätte negative volkswirtschaftliche Auswirkungen, insbesondere für die Industrie, da Direktverbindungen zu wichtigen Handelspartnern wegfielen – sowohl für Warentransporte als auch für Geschäftsreisen.

⁶ BDL auf Basis von Statistisches Bundesamt.

Stattdessen müssten diese teurer bzw. aufwendiger über Drehkreuze im Ausland abgewickelt werden. Der heimische Wirtschaftsstandort verlöre an Attraktivität. Der ausländische Wirtschaftsstandort hingegen, der weiterhin über Drehkreuze verfügen würde, an dem Passagier- und Luftfrachtverkehr nicht getrennt sind, gewänne.⁷

Warum sind Transferverkehre für den Standort Deutschland so wichtig?

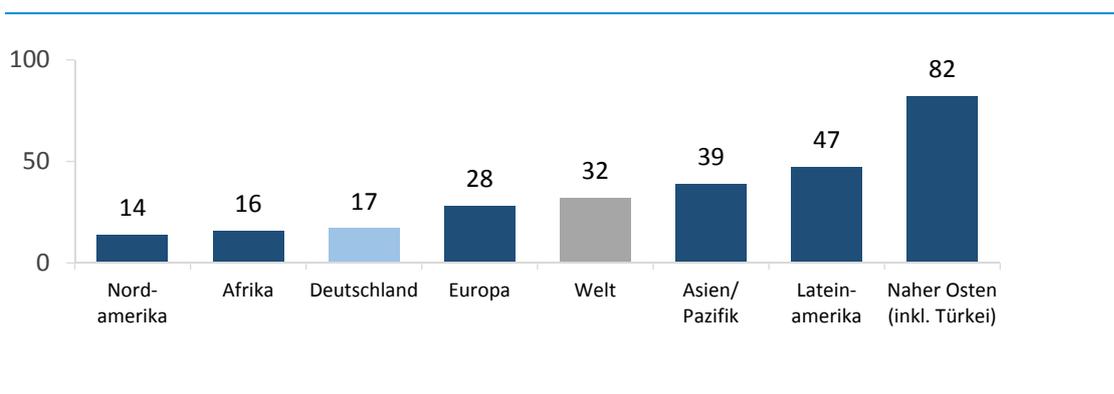
Die Zahl der Direktverbindungen, die von deutschen Flughäfen angeboten wird, hängt auch davon ab, wie viel Waren oder Passagiere, die keinen deutschen Ursprung bzw. keine deutsche Herkunft haben und auch kein Ziel in Deutschland ansteuern, über deutsche Flughäfen geflogen werden – und eben nicht über konkurrierende Drehkreuze im Ausland.

Denn insbesondere auch durch die Einnahmen aus solchen Transfertransporten kann das Angebot (Destinationen und Frequenzen) für den eigenen Heimmarkt in dieser Qualität aufrecht erhalten werden.

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, die zuletzt deutlich stärker wuchsen. 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 nicht deutsche Standorte und Unternehmen im internationalen Wettbewerb benachteiligen.

Abbildung: Wachstum in % von Fluggesellschaften nach Herkunftsregion (2010-2015)



Quelle: BDL auf Basis von IATA und Unternehmensangaben; in RPK (Revenue Passenger Kilometres)

⁷ Integratoren – wie z. B. DHL-Express, die ihren Kunden aus einer Hand einen Tür-zu-Tür-Service bieten, der die komplette Logistikkette von der Abholung beim Versender bis hin zur Auslieferung an den Empfänger umfasst – sind zumindest an ihren großen Drehkreuzen, wie Leipzig/Halle, nicht auf Passagierflugzeuge angewiesen, da ihr Geschäftsmodell aufgrund hohen Expressfrachtaufkommens dort den Umschlag in der Nacht von Luftfrachtsendungen von Nur-Frachtern auf Nur-Frachter vorsieht. Im weiteren Sendungsverlauf, aber, abseits dieser Hauptumschlagplätze nutzen auch Integratoren dort Bellyfracht, wo das Expressfrachtaufkommen einen Transport per Nur-Frachter nicht lohnend machen würde, z.B. zu Zielen ab Frankfurt.

Wie sehen wettbewerbsfähige regulatorische Rahmenbedingungen im Luftverkehr aus?

Bei der Ausgestaltung wettbewerbsfähiger Rahmenbedingungen sind insbesondere drei Dinge zu berücksichtigen:

1. Passagierluft- und Luftfrachtverkehre müssen gleichermaßen berücksichtigt werden.
2. Luftverkehr ist vor allem ein internationaler Verkehrsträger.
3. Luftverkehr ist durch eine hohe Wettbewerbsintensität geprägt.

Zu 1.) Passagierluft- und Luftfrachtverkehre müssen gleichermaßen berücksichtigt werden

Aus der engen Verknüpfung über die Bellyfracht zwischen Passagierluft- und Luftfrachtverkehren ergibt sich, dass wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen grundsätzlich für *beide* Verkehrsarten notwendig sind: Findet eine von beiden Verkehrsarten keine wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen vor, ist nicht nur sie dadurch benachteiligt, sondern auch die andere Verkehrsart. Denn durch die Benachteiligung kann auch letztere ihr eigentliches Potential nicht voll zur Geltung bringen – mit Nachteilen für den gesamten Wirtschaftsstandort.

Nur wenn die Bedingungen für Passagier- und auch für Luftfrachtverkehre gleichermaßen wettbewerbsfähig sind, können beide ihre Potentiale zum Wohle des gesamten Wirtschaftsstandorts zur Geltung bringen! Das Ganze ist dann mehr als die Summe der Teile.

Zu 2.) Luftverkehr ist vor allem ein internationaler Verkehrsträger

Luftverkehr findet insbesondere grenzüberschreitend statt. Darin unterscheidet sich dieser Verkehrsträger fundamental von anderen Verkehrsträgern.

Zahlen des Statistischen Bundesamts belegen dies. 97% der umgeschlagenen Luftfracht in Deutschland ist von / fliegt zu einem Flughafen im Ausland.

Rein nationale Regelungen können daher, wenn überhaupt, ohnehin nur sehr begrenzt die intendierte Wirkung entfalten. Vielmehr führen national unterschiedliche Regelungen zu Ausweichreaktionen von Fluggesellschaften, Passagieren, Versendern und Spediteuren, um für sie nachteilige Regelungen zu vermeiden.

Zu 3.) Luftverkehr ist durch eine hohe Wettbewerbsintensität geprägt

Der Luftverkehr ist neben seiner Internationalität gerade von einer außergewöhnlich hohen Wettbewerbsintensität geprägt.

Beispiel Luftfracht: Viele Fluggesellschaften werben um den Lufttransport von Warensendungen für Spediteure und Versender, z.B. Wirtschaftsunternehmen.

Denn den Kunden ist letztlich egal, über welche Wege die Warensendung zum Ziel gelangt – solange sie dort pünktlich ankommt. Somit kommen in der Luftfracht auch solche Routings in Frage, die Passagiere so nicht in Betracht ziehen würden.

Ein Beispiel: Wer heute eine Warensendung von Frankfurt nach Peking versenden will, kann aus Angeboten einer Vielzahl an Airlines auswählen. Diese kommen ...

- ... aus Deutschland (z. B. mit Lufthansa Cargo)
- ... aus anderen Ländern Europas (z. B. mit AirBridgeCargo über Moskau)
- ... aus Drittstaaten weltweit (z. B. mit Emirates SkyCargo über Dubai)

In diesem intensiven internationalen Wettbewerb besteht insbesondere der Anbieter, der den günstigsten Preis anbietet, d.h. der am günstigsten produziert.

Wer aber kann am günstigsten produzieren? Alle Wettbewerber müssen für die Erstellung ihres Angebots weitestgehend auf die gleichen Produktionsfaktoren zurückgreifen; lediglich deren jeweilige Kostenhöhe ist unterschiedlich.

Die Kosten für manche Produktionsfaktoren, wie Kerosin oder Flugzeuge, sind für alle Anbieter weitestgehend gleich. Deren Preise bilden sich auf einem Weltmarkt.

Die Kosten für andere Produktionsfaktoren sind jedoch unterschiedlich. Dazu gehören vor allem auch die Kosten von gesetzlichen Rahmenbedingungen.

Die Gesamthöhe dieser Kosten für einen einzelnen Anbieter ergibt sich jeweils aus der Summe der Kosten von gesetzlichen Rahmenbedingungen in all jenen Ländern, in denen der Anbieter agiert.

Diejenigen Unternehmen sind somit im Wettbewerb benachteiligt, deren Großteil ihres Geschäfts aus Starts aus Ländern besteht, wo die Kosten gesetzlicher Rahmenbedingungen höher sind als in anderen Ländern.

Die Wettbewerbsfähigkeit dieser Anbieter ist geringer als bei Anbietern, deren Großteil ihres Geschäfts gesetzlichen Rahmenbedingungen in Ländern unterliegt, die geringere Kosten verursachen.

[Wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen zeichnen sich also dadurch aus, dass sie eben nicht diejenigen benachteiligen, die mit dem Hauptanteil ihres Geschäftes diesen Rahmenbedingungen unterliegen. Vielmehr zeichnen sich wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen diesbezüglich durch eine neutrale Wirkung aus.](#)

Forderungen und Vorschläge der deutschen Luftverkehrswirtschaft an die deutsche Politik

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, die regulatorischen Rahmenbedingungen für den Luftverkehr in Deutschland zu erhöhen und somit die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts zu verbessern.

Hierfür hat sie zunächst externe Gutachter gebeten, eine Markt- und Wettbewerbsanalyse zu erstellen. Die Gutachter haben einen politischen Handlungsbedarf ausgemacht und stellen mit einer auffälligen Klarheit insbesondere fest:

- Der Wettbewerb im internationalen Luftverkehr habe sich in den letzten Jahren sehr verstärkt.
- Die deutschen Unternehmen seien in diesem Wettbewerb klar benachteiligt und zwar ganz wesentlich durch wettbewerbsverzerrende Belastungen, die der Gesetzgeber im nationalen Alleingang selber geschaffen habe.

Die Gutachter der Bundesregierung schreiben gerade auch im Hinblick auf nationale Alleingänge:

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

von Flughäfen und Fluggesellschaften sind wesentlich höher. Einschränkungen der Betriebszeiten führen zu geringerer Auslastung der Ressourcen. Der fiskal- und ordnungspolitische Kostenanteil der Betriebskosten einer in Deutschland ansässigen Fluggesellschaft ist relativ hoch.⁸

Tatsächlich haben die Gesetzgeber in der EU, allen voran Deutschland, in den letzten Jahren die wettbewerblichen Rahmenbedingungen durch regionale oder nationale Alleingänge verschlechtert.

Vor diesem Hintergrund muss die Politik umsteuern und die nationalen Alleingänge mit ihren einseitigen Belastungen zurückführen. Hierbei konzentrieren sich die Mitglieder des BDL auf folgende Vorschläge und Forderungen:

- a) Beendigung des nationalen Alleingangs bei der Luftverkehrsteuer (zumindest schrittweise)
- b) Kosten für die Sicherheitskontrollen an deutschen Flughäfen für die Nutzer reduzieren (Deckelung) und damit der Regelung bei wesentlichen Nachbarländern und in der USA anpassen
- c) Gebühren der Flugsicherung wettbewerbsfähig gestalten und von flugsicherungs-fremden Kosten entlasten, so wie dies bei europäischen Wettbewerbern der Fall ist
- d) Novellierung der Fluggastrechteverordnung wirtschaftlich vertretbar ausgestalten (Vorschlag der EU-Kommission zu den Schwellenwerten umsetzen)
- e) Planungssicherheit bei Betriebszeiten an Flughäfen schaffen: bestehende Nachtflugmöglichkeiten erhalten und somit weitere Benachteiligungen gegenüber Wettbewerbern im Ausland verhindern
- f) Bürgerbeteiligung bei Flugverfahren stärken ohne neue Planungsbürokratie zu schaffen
- g) Bei Einfuhrumsatzsteuer Wettbewerbsnachteil gegenüber europäischen Konkurrenzstandorten ausgleichen
- h) Einfluggenehmigungen von Ad-hoc-Chartern beschleunigen und Bearbeitungszeit der von europäischen Konkurrenzstandorten angleichen, dabei internationalen Vereinbarungen entsprechend Prüfung, dass es keine entsprechenden Verfügbarkeiten deutscher Anbieter gibt (sog. Nichtverfügbarkeitserklärung entsprechend dem etablierten Verfahren) und dass es sich um keine Umgehung bilateraler Abkommen handelt (quasi Liniendienste ohne Verkehrsrechte)
- i) Marktbasierte Maßnahmen zum Klimaschutz (Emissionshandel/MBM) wettbewerbsneutral ausgestalten

⁸ DIW Econ et al. (2015): Grundlagenermittlung für ein Luftverkehrskonzept der Bundesregierung, Schlussbericht.

Kontakt

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL)
Benedikt Langner, Leiter Wirtschaft & Statistik

– Haus der Luftfahrt –
Friedrichstraße 79, 10117 Berlin

E-Mail: benedikt.langner@bdl.aero
Telefon: 030 / 520 077 130

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) wurde 2010 als gemeinsame Interessenvertretung der deutschen Luftverkehrswirtschaft gegründet. Mitglieder des Verbandes sind die Fluggesellschaften, Flughäfen, die Deutsche Flugsicherung und weitere Leistungsanbieter im deutschen Luftverkehr. Die Luftverkehrswirtschaft ermöglicht Mobilität für jährlich über 200 Mio. Fluggäste und trägt mit dem Transport von Waren im Wert von über 200 Mrd. EUR zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland bei.