

Die volkswirtschaftliche Relevanz der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden

Studie für die Mitteldeutsche Flughafen AG

20.01.2026



Studie

Impressum

© 2026

Verantwortlich:

IW Consult GmbH
Konrad-Adenauer-Ufer 21
50668 Köln
Tel.: +49 221 49 81-758
www.iwconsult.de

Autoren

Lennart Bolwin
Dr. Henry Goecke
Dr. Tillman Hönig
Dr. Klaus-Heiner Röhl
Dr. Marco Trenz
Benita Zink

Bildnachweise
Titelseite: shutterstock.com

Inhalt

Executive Summary	7
1 Einleitung	16
2 Grundlagen und Rahmenbedingungen	18
2.1 Die Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden.....	18
2.2 Rahmenbedingungen der Flughäfen	21
2.3 SWOT-Analyse.....	28
3 Ökonomischer und fiskalischer Fußabdruck der Flughäfen.....	36
3.1 Ökonomische Kennzahlen der Flughäfen	37
3.1.1 Flughafen Leipzig/Halle.....	37
3.1.2 Flughafen Dresden.....	39
3.2 Gesamtwirtschaftliche Effekte der Flughäfen	40
3.2.1 Gesamteffekte	42
3.2.2 Flughafen Leipzig/Halle.....	46
3.2.3 Flughafen Dresden.....	49
3.3 Fiskalische Effekte und öffentliche Rückflüsse	51
3.3.1 Gesamteffekte	52
3.3.2 Flughafen Leipzig/Halle.....	55
3.3.3 Flughafen Dresden.....	57
4 Katalytische Effekte und Standortqualität	59
4.1 Regionalökonomische Wirkungszusammenhänge	59
4.1.1 Vergleich von Kreisen mit und Kreisen ohne Flughafen	61
4.1.2 Regionalökonomische Wirkung von Passagier- und Frachtflughäfen	64
4.2 Die Perspektive der lokalen Unternehmen	70
4.3 Rolle als kritische Infrastruktur für Sicherheit und Logistik.....	81
5 Entwicklungsperspektiven.....	84
5.1 Szenarienmodellierung	85
5.2 Auswirkungen auf ökonomischen und fiskalischen Fußabdruck.....	87
A1 Tabellenanhang zur Impactanalyse	90
A2 Methodischer Anhang.....	96
Stakeholdergespräche.....	96
Ökonomische Kennzahlen der Flughäfen	97
Berechnung des ökonomischen Fußabdrucks	97

Berechnung des fiskalischen Fußabdrucks	99
Regressionsanalysen	100
Propensity Score Matching (PSM).....	101
A3 Literaturverzeichnis	102

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 0-1: Bedeutende Ergebnisse der Impactanalyse im Überblick	11
Abbildung 1-1: Wirtschaftliche Auswirkungen der Flughäfen	17
Abbildung 2-1: Geografische Lage der Flughäfen LEJ und DRS	19
Abbildung 2-2: Erreichbarkeit des Flughafens Leipzig/Halle.....	22
Abbildung 2-3: Erreichbarkeit des Flughafens Dresden	23
Abbildung 2-4: Top-5-Branchen im LEJ- und DRS-Umfeld	26
Abbildung 2-5: SWOT-Analyse für den Flughafen Dresden	30
Abbildung 2-6: SWOT-Analyse für den Flughafen Leipzig-Halle.....	31
Abbildung 3-1: Beschäftigtenstruktur am Flughafen Leipzig/Halle	38
Abbildung 3-2: Beschäftigtenstruktur am Flughafen Dresden.....	39
Abbildung 3-3: Berechnung des ökonomischen Fußabdrucks der Flughäfen LEJ und DRS	41
Abbildung 3-4: Gesamter Bruttowertschöpfungseffekt der Flughäfen LEJ und DRS	42
Abbildung 3-5: Gesamter Beschäftigungseffekt der Flughäfen LEJ und DRS.....	43
Abbildung 3-6: Regionale Verteilung der Gesamteffekte	44
Abbildung 3-7: Branchenstruktur der gesamten Beschäftigungseffekte.....	45
Abbildung 3-8: Bruttowertschöpfungseffekt des Flughafens LEJ.....	46
Abbildung 3-9: Beschäftigungseffekt des Flughafens LEJ.....	47
Abbildung 3-10: Regionale Verteilung der Effekte des Flughafens LEJ	48
Abbildung 3-11: Vorleistungsstruktur des Flughafens LEJ	48
Abbildung 3-12: Bruttowertschöpfungseffekt des Flughafens DRS.....	49
Abbildung 3-13: Beschäftigungseffekt des Flughafens DRS.....	50
Abbildung 3-14: Regionale Verteilung der Effekte des Flughafens DRS	50
Abbildung 3-15: Vorleistungsstruktur des Flughafens DRS.....	51
Abbildung 3-16: Berechnung des fiskalischen Fußabdrucks der Flughäfen LEJ und DRS	52
Abbildung 3-17: Gesamter fiskalischer Fußabdruck der Flughäfen LEJ und DRS	53
Abbildung 3-18: Fiskalischer Fußabdruck nach Steuerart und empfanger Gebietskörperschaft...	54
Abbildung 3-19: Fiskalischer Fußabdruck des Flughafens LEJ	56
Abbildung 3-20: Fiskalischer Fußabdruck LEJ nach empfanger Gebietskörperschaft	56
Abbildung 3-21: Fiskalischer Fußabdruck des Flughafens DRS	57
Abbildung 3-22: Fiskalischer Fußabdruck DRS nach empfanger Gebietskörperschaft	58
Abbildung 4-1: Passagiere und Fracht nach Kreisen	60
Abbildung 4-2: Deskriptiver Vergleich im Bereich Arbeitsmarkt	62
Abbildung 4-3: Deskriptiver Vergleich im Bereich Wirtschaftskraft	63
Abbildung 4-4: Deskriptiver Vergleich im Bereich Innovation	64
Abbildung 4-5: Koeffizienten der Regressionsanalyse	66
Abbildung 4-6: Umsatz- und Beschäftigungseffekte der Flughäfen LEJ und DRS	71
Abbildung 4-7: Zustimmung zu allgemeinen Standort- und Flughafenaussagen	72
Abbildung 4-8: Zustimmung zu Standortaussagen über Geschäftsbeziehungen und Kooperationen .	74
Abbildung 4-9: Innovationseffekt der Flughäfen	76
Abbildung 4-10: Effekt der Flughäfen auf die Einbindung in internationale Märkte	77
Abbildung 4-11: Investitionseffekt der Flughäfen.....	79
Abbildung 4-12: Zustimmung zur Standortaussage über Investitionen.....	80
Abbildung 5-1: Bruttowertschöpfungseffekte nach Szenarien	87
Abbildung 5-2: Beschäftigungseffekte nach Szenarien	88
Abbildung 5-3: Fiskalischer Fußabdruck nach Szenarien	89

Tabellenverzeichnis

Tabelle 3-1: Kosten der öffentlichen Hand und empfangenes Steueraufkommen	55
Tabelle A1-1: Ökonomischer Fußabdruck der Flughäfen LEJ und DRS	90
Tabelle A1-2: Ökonomischer Fußabdruck des Flughafens LEJ	91
Tabelle A1-3: Ökonomischer Fußabdruck des Flughafens DRS.....	92
Tabelle A1-4: Fiskalischer Fußabdruck der Flughäfen LEJ und DRS	93
Tabelle A1-5: Fiskalischer Fußabdruck des Flughafens LEJ	94
Tabelle A1-6: Fiskalischer Fußabdruck des Flughafens DRS.....	95

Executive Summary

Die vorliegende Studie quantifiziert die volkswirtschaftliche Bedeutung der Flughäfen Leipzig/Halle (LEJ) und Dresden (DRS) für Sachsen, Sachsen-Anhalt und Deutschland. Im Mittelpunkt stehen zunächst die direkten, indirekten und induzierten Effekte, die auf dem Flughafengelände sowie in den vorgelagerten Wertschöpfungsketten entstehen und gemeinsam den „ökonomischen Fußabdruck“ bilden. Sowohl für diesen ökonomischen als auch für den darauf aufbauenden „fiskalischen Fußabdruck“ erfolgt eine regionale Abgrenzung, um auszuweisen, welche Teile der Wertschöpfung und der daraus resultierenden Steuereffekte in Sachsen und Sachsen-Anhalt verbleiben und welche bundesweit wirksam werden. Ergänzend analysiert die Studie die angebotsseitigen, „katalytischen“ Effekte, die von den beiden Flughäfen ausgehen. Sie entstehen durch eine verbesserte Erreichbarkeit, eine erhöhte Attraktivität für Unternehmen und Fachkräfte sowie durch die Einbindung der Region in internationale Wertschöpfungsketten. Methodisch stützen sich die Untersuchungen auf eine regionale Input-Output-Analyse, ökonometrische Auswertungen sowie eine Unternehmensbefragung. Regionale Datenanalysen und Stakeholdergespräche dienen zudem dazu, die Ergebnisse kontextuell einzuordnen und die standortspezifischen Entwicklungen zu bewerten.

Grundlagen und Rahmenbedingungen

Die Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden sind mittelgroße Verkehrsstandorte mit internationaler Anbindung und zentraler Bedeutung für ihre jeweiligen Regionen. Der Flughafen Leipzig/Halle fungiert als bedeutender Fracht- und Logistikknoten sowie als Passagierflughafen für den mitteldeutschen Raum. Der Flughafen Dresden ist durch die Elbe Flugzeugwerke und das Mikroelektronikcluster Silicon Saxony geprägt und spielt besonders für Geschäfts- und Besuchsreisen eine Rolle. Beide Flughäfen tragen entscheidend zur internationalen Vernetzung der regionalen Wirtschaft bei, stärken die Wettbewerbsfähigkeit der ansässigen Unternehmen und leisten darüber hinaus einen wichtigen Beitrag zur Mobilität der Bevölkerung.

Auf Grundlage der durchgeführten SWOT-Analyse wurden für die Flughäfen unterschiedliche Stärken und Schwächen identifiziert. Zu den Stärken zählen jeweils ihre Funktion als wichtige regionale Arbeitgeber, die Zusammenarbeit mit der Wirtschaft und die Rolle als Standortfaktor für Hightech-Ansiedlungen, vor allem in den Bereichen Logistik (Leipzig/Halle) sowie Flugzeugbau und Mikroelektronik (Dresden). Die internationale Vernetzung des Passagierverkehrs über die Hubs in Frankfurt am Main, München, Zürich, Wien und Istanbul ermöglicht die Anbindung an weltweite Märkte, während Leipzig/Halle durch den Frachtverkehr rund um DHL eine einzigartige globale 24-Stunden-Lieferfähigkeit bietet. Als Schwächen gelten die Unterauslastung der vorhandenen Passagierinfrastruktur, fehlende Linienkonnektivität insbesondere in Dresden, die periphere Lage des Standorts Dresden und die

teilweise unzureichende Fernbahnanbindung, die den Nutzwert der Flughäfen für Passagiere einschränkt. Hinzu kommen die Abhängigkeit von einzelnen Frachtunternehmen, die Konkurrenz durch andere Standorte wie Prag und Berlin sowie die strukturellen – vor allem kostenbedingten – und konjunkturellen Risiken für den Luftverkehr in Deutschland.

Insgesamt zeigen die beiden Flughäfen komplementäre Profile: Leipzig/Halle ist auf Fracht und allgemeine Passagierströme ausgerichtet, Dresden auf Hightech-Industrie und Geschäftsreisende. Synergien zwischen den Standorten bestehen vor allem auf der Verwaltungsebene. Im operativen Geschäft sind sie durch standortbedingte Unterschiede jedoch begrenzt.

Für die Zukunft bestehen Chancen, die vorhandenen Kapazitäten intensiver zu nutzen, wenn die Passagier- und Frachtaufkommen steigen. Auch aus der wachsenden Anzahl internationaler Fachkräfte – besonders in Dresden – ergeben sich Chancen, ebenso aus der fortschreitenden Entwicklung des Clusters Silicon Saxony sowie der Ansiedlung neuer Fertigungs- und Logistikprojekte, etwa im Flugzeugbau und in der Militärlogistik in Leipzig/Halle. Politische Maßnahmen wie die geplante Absenkung der Luftverkehrsteuer und weiterer Gebühren ab 2026 könnten die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Standorte verbessern. Risiken ergeben sich durch mögliche steigende Kostenbelastungen, die weitere Abwanderung von Fluggesellschaften, eine abnehmende Bevölkerungszahl sowie die Unsicherheiten aus politischen und regulatorischen Entscheidungen auf Landes- und Bundesebene.

Ökonomischer und fiskalischer Fußabdruck

An den Flughäfen¹ Leipzig/Halle und Dresden sind (inklusive der auf dem Gelände angesiedelten Unternehmen) insgesamt 18.070 Personen beschäftigt, die eine gemeinsame Wertschöpfung von etwa 1,85 Milliarden Euro generieren.²

Der Flughafen Leipzig/Halle ist der größere der beiden Flughäfen und zeichnet sich durch seine starke Logistikausrichtung und seine Lage an der Grenze zwischen Sachsen und Sachsen-Anhalt aus:

- ▶ Am Flughafen Leipzig/Halle arbeiten 13.615 Beschäftigte. 19 Prozent von ihnen wohnen in Sachsen-Anhalt.
- ▶ Rund 83 Prozent der Arbeitsplätze entfallen auf flughafenaffine Unternehmen, dominiert von DHL und verbundenen Luftfrachtgesellschaften, rund 9 Prozent auf nicht flughafenaffine Unternehmen (z.B. Gastronomiebetriebe und Autovermietungen) und rund 8 Prozent auf die Mitteldeutsche Flughafen AG (MFAG) als Flughafenbetreiberin. Mehr als 60 Prozent der Beschäftigten sind im Bereich Logistik und Expressdienste tätig. Weitere relevante Gruppen finden sich in der Luftfahrt, der öffentlichen Verwaltung sowie bei den Sicherheits- und Gebäudedienstleistungen.
- ▶ Die Qualifikationsstruktur ist breit gefächert, mit einem überdurchschnittlich hohen Anteil der – in Abgrenzung zu Spezialisten und Experten – unteren beiden Qualifikationsstufen, das heißt der Fachkräfte (58 Prozent) und Helfer (25 Prozent). Trotz des vergleichsweise niedrigen Anteils an hochqualifizierten Tätigkeiten (Spezialisten/Experten) liegt das durchschnittliche Einkommen der Beschäftigten deutlich über dem sächsischen und auch dem bundesweiten Vergleichswert.
- ▶ Die am Standort generierte Wertschöpfung beträgt 1,17 Milliarden Euro bei einer im Vergleich zu Sachsen deutlich, im Bundesvergleich leicht überdurchschnittlichen Produktivität von 86.253 Euro je Beschäftigten.

¹ Der Begriff „Flughafen“ umfasst im Rahmen der Berechnung des ökonomischen und fiskalischen Fußabdrucks neben der Mitteldeutschen Flughafen AG auch alle weiteren Unternehmen, die auf dem Flughafengelände tätig sind.

² Alle Kennzahlen des ökonomischen und fiskalischen Fußabdrucks beziehen sich auf das Jahr 2024.

- ▶ Mit 1,01 Milliarden Euro generieren die flughafenaffinen Unternehmen am Standort den größten Teil der Wertschöpfung, gefolgt von den nicht flughafenaffinen Unternehmen mit 97 Millionen Euro. Die MFAG trägt am Standort LEJ 71 Millionen Euro bei, wobei etwa 77 Prozent im Bereich Aviation erwirtschaftet werden und rund 23 Prozent auf den Non-Aviation-Bereich entfallen.

Der Flughafen Dresden weist einen hohen Anteil nicht flughafenaffiner Unternehmen auf und ist zugleich durch eine stark wissensintensive Branchenstruktur sowie eine besonders hohe Produktivität geprägt:

- ▶ Am Flughafen Dresden arbeiten rund 4.455 Personen. Der Standort ist durch eine im Vergleich zum Flughafen Leipzig/Halle stärker diversifizierte Wirtschaftsstruktur gekennzeichnet. Der Beschäftigtenanteil flughafenaffiner Unternehmen beträgt etwa 72 Prozent, der Anteil nicht flughafenaffiner Firmen liegt mit 19 Prozent höher als in Leipzig/Halle.
- ▶ Das Verarbeitende Gewerbe prägt den Standort besonders stark: Die Elbe Flugzeugwerke stellen fast die Hälfte aller Arbeitsplätze. Weitere bedeutende Bereiche sind Luftfahrt, wissenschaftlich-technische Dienstleistungen, die Elektroindustrie sowie metallverarbeitende Branchen.
- ▶ Rund zwei Drittel der Beschäftigten arbeiten in wissensintensiven Tätigkeitsfeldern – deutlich mehr als im sächsischen und bundesweiten Durchschnitt. Dies schlägt sich in einem weit überdurchschnittlichen Jahreseinkommen von 84.792 Euro nieder.
- ▶ Die Wertschöpfung des Standorts erreicht 679 Millionen Euro bei einer Produktivität von 152.303 Euro je Beschäftigten, was sowohl den sächsischen als auch den bundesweiten Durchschnitt klar übersteigt.
- ▶ Die nicht flughafenaffinen Unternehmen auf dem Gelände des Flughafens Dresden erwirtschaften durch ihre besonders hohe Produktivität eine Wertschöpfung von 384 Millionen Euro (57 Prozent), auf die flughafenaffinen Unternehmen entfallen 280 Millionen Euro (41 Prozent). Die MFAG am Standort DRS generiert rund 15 Millionen Euro Wertschöpfung, wobei mit 63 Prozent ein im Vergleich zum Flughafen LEJ höherer Anteil auf den Bereich Non-Aviation entfällt.

Die direkt auf den Flughafengeländen von Leipzig/Halle und Dresden entstehende wirtschaftliche Leistung bildet nur einen Teil des gesamtwirtschaftlichen Beitrags der Flughäfen ab. Entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette entstehen zusätzliche indirekte Effekte in den Zulieferbranchen sowie induzierte Effekte aus dem privaten Verbrauch der Beschäftigten. Erst durch diese Betrachtung der gesamten vorgelagerten Wertschöpfungskette und der Konsumeffekte wird sichtbar, wie weitreichend der ökonomische Fußabdruck der beiden mitteldeutschen Flughäfen tatsächlich ist. **Insgesamt zeigt sich eine starke Multiplikatorwirkung: Jeder Euro Wertschöpfung an einem der beiden Flughäfen erzeugt im Durchschnitt weitere 1,49 Euro in der Gesamtwirtschaft; jeder Arbeitsplatz eines direkt Beschäftigten führt im Mittel zu 1,89 zusätzlichen Arbeitsplätzen.** Diese Hebelwirkung bewegt sich in ähnlicher Größenordnung wie an anderen deutschen Flughäfen. **Etwa zwei Drittel des Gesamteffekts verbleiben in den Ländern Sachsen und Sachsen-Anhalt**, wobei der Flughafen Leipzig/Halle im Vergleich zu Dresden besonders hohe Effekte auf Sachsen-Anhalt hervorbringt:

- ▶ Auf 1,9 Milliarden Euro direkte Wertschöpfung an beiden Flughäfen entfallen zusätzliche rund 2,8 Milliarden Euro an indirekten und induzierten Effekten. Deutschlandweit werden damit rund 4,6 Milliarden Euro Bruttowertschöpfung (BWS) ausgelöst sowie 52.276 Arbeitsplätze (27.252 davon indirekte Beschäftigte, 6.953 induzierte Beschäftigte) gesichert. Nur 19 Prozent des gesamten Wertschöpfungseffekts gehen auf nicht flughafenaffine Unternehmen zurück, deren Geschäftstätigkeit auch ohne unmittelbare Flughafennähe realisiert werden könnte. Besonders profitieren die Logistik- und Expressdienste sowie die Informationsdienstleistungen: Allein in der Logistik hängen deutschlandweit über 13.000 Arbeitsplätze mit den beiden Flughäfen zusammen. Rund 52 Prozent der Beschäftigungseffekte entfallen auf Sachsen, 16 Prozent auf Sachsen-Anhalt und

etwa ein Drittel auf den Rest Deutschlands; die Wertschöpfung konzentriert sich mit 55 Prozent etwas stärker auf Sachsen, während der Anteil Sachsen-Anhalts 12 Prozent beträgt.

- ▶ Der Flughafen Leipzig/Halle löst gesamtwirtschaftliche Effekte von rund 3,1 Milliarden Euro Bruttowertschöpfung aus und sichert direkt, indirekt und induziert 37.447 Arbeitsplätze. Jedem Euro aus der direkten Wertschöpfung am Flughafen stehen 1,65 Euro zusätzliche Wertschöpfung in anderen Unternehmen gegenüber – ein im Vergleich zur Gesamtbetrachtung höherer Hebel, der vor allem auf die ausgeprägte Logistikwertschöpfungskette mit hohen Vorleistungsbedarfen in Transport, Energie und Dienstleistungen zurückzuführen ist. Lediglich 6 Prozent des gesamten Wertschöpfungseffekts entfallen auf nicht flughafenaffine Unternehmen, deren wirtschaftliche Aktivität auch ohne den Flughafen stattfinden könnte. 47 Prozent des Wertschöpfungseffekts verbleiben in Sachsen, 17 Prozent in Sachsen-Anhalt; maßgeblicher Treiber sind der hohe Pendleranteil aus Sachsen-Anhalt sowie die intensive regionale Vorleistungsnachfrage.
- ▶ Der Flughafen Dresden stößt insgesamt 1,5 Milliarden Euro Bruttowertschöpfung an. Direkt, indirekt und induziert sind 14.828 Beschäftigte mit dem Flughafen Dresden verbunden. Die gesamtwirtschaftliche Hebelwirkung liegt bei 1,20 Euro Wertschöpfung je direkt erwirtschafteten Euro und fällt damit niedriger aus als in Leipzig/Halle. Gleichzeitig entsteht ein besonders hoher Beschäftigungshebel: Je direkt Beschäftigten werden weitere 2,33 zusätzliche Arbeitsplätze in Deutschland gesichert. Aufgrund der hohen Produktivität der nicht flughafenaffinen Unternehmen am Flughafen DRS tragen diese mit 47 Prozent zum Wertschöpfungseffekt bei. Rund zwei Drittel der Effekte entfallen auf Sachsen, während der Anteil Sachsen-Anhalts bei etwa 1 Prozent liegt. Überdurchschnittlich stark profitiert durch den Vorleistungsbezug des Flughafens Dresden das Verarbeitende Gewerbe, darunter besonders Unternehmen der Sparte Metallerzeugnisse sowie des Sonstigen Fahrzeugbaus.

Die fiskalische Analyse ergänzt den ökonomischen Fußabdruck um eine zentrale Perspektive: Sie zeigt, in welchem Umfang die Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden über Steuereinnahmen zur Finanzierung öffentlicher Haushalte beitragen. **Entlang der gesamten Wertschöpfungskette** – direkt am Standort, in den Zulieferbranchen und über konsuminduzierte Effekte – **entsteht ein Steuerbeitrag in Höhe von 875 Millionen Euro, der weit über die unmittelbaren Effekte der Flughäfen hinausreicht und die Kosten der öffentlichen Hand um das Sechsfache übersteigt:**

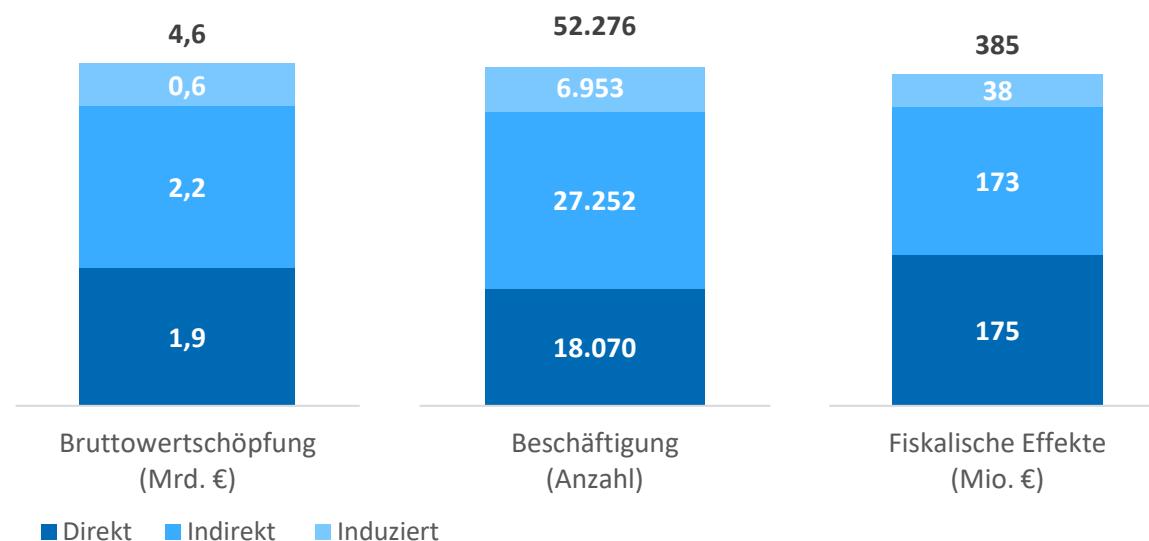
- ▶ Vom gesamten durch die Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden verursachten Steueraufkommen entfallen 347 Millionen Euro auf direkte Steuerzahlungen an den Standorten, 430 Millionen Euro auf indirekte Effekte in vorgelagerten Branchen und 98 Millionen Euro auf induzierte Effekte aus dem Konsum der Beschäftigten. Der fiskalische Multiplikator beträgt damit 1,52 Euro zusätzliches Steueraufkommen je direkt verursachten Euro. Umsatzsteuer (385 Millionen Euro) und Lohnsteuer (270 Millionen Euro) stellen drei Viertel des Gesamtaufkommens. Rund 37 Prozent der Steuereinnahmen verbleiben in Sachsen und Sachsen-Anhalt, während der Bund mit 42 Prozent den größten Einzelanteil erhält.
- ▶ Den Kosten der öffentlichen Hand in Höhe von insgesamt 53,5 Millionen Euro im Jahr 2024, die sich aus geleisteten Zahlungen sowie Eigenkapitalverlusten der Länder Sachsen und Sachsen-Anhalt und der beteiligten Kommunen als Gesellschafter der MFAG ergeben, stehen empfangene Steuereinnahmen von 323,6 Millionen Euro gegenüber. Damit übersteigen die fiskalischen Rückflüsse die getragenen Kosten um das Sechsfache. In Sachsen liegt das Verhältnis von Steuereinnahmen zu Kosten bei rund 6,2, in Sachsen-Anhalt bei etwa 5,4 (jeweils aggregiert über Land und Kommunen). Trotz erhöhter außerplanmäßiger Belastungen im laufenden Restrukturierungszeitraum ergibt sich für beide Länder und ihre Kommunen ein klar positiver fiskalischer Saldo, der sich nach Abschluss der Restrukturierungsmaßnahmen weiter verbessern dürfte.
- ▶ Der Flughafen Leipzig/Halle löst ein Gesamtsteueraufkommen von rund 621 Millionen Euro aus, davon rund 255 Millionen Euro direkt am Standort, rund 300 Millionen Euro indirekt in der vorgelagerten Wertschöpfungskette und rund 66 Millionen Euro induziert. Etwas weniger als die Hälfte

der Einnahmen (265 Millionen Euro) fließt an den Bund. Von den verbleibenden Beträgen profitieren vor allem das Land Sachsen (147 Millionen Euro), das Land Sachsen-Anhalt (rund 35 Millionen Euro) und die sächsischen Gemeinden (rund 35 Millionen Euro).

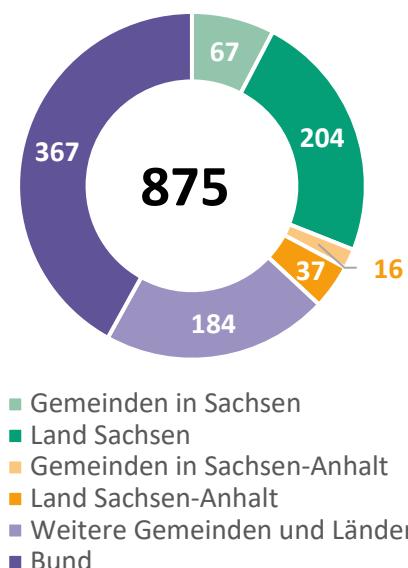
- Der Flughafen Dresden verursacht insgesamt 254 Millionen Euro Steueraufkommen, mit 91 Millionen Euro direkten Steuern, 130 Millionen Euro indirekten und 33 Millionen Euro induzierten Effekten. Die fiskalischen Effekte konzentrieren sich auf Sachsen: 89 Millionen Euro gehen an sächsische Landes- und Kommunalhaushalte, während Sachsen-Anhalt nur geringfügig profitiert. Zudem fließen 102 Millionen Euro an den Bund und 61 Millionen Euro an Gebietskörperschaften im restlichen Bundesgebiet.

Abbildung 0-1: Bedeutende Ergebnisse der Impactanalyse im Überblick

Bundesweite Effekte der Flughäfen LEJ und DRS im Jahr 2024



Regionale Verteilung der fiskalischen Effekte und Kosten der öffentlichen Hand im Jahr 2024 (Mio. €)



	Kosten	Steuer-einnahmen
Gemeinden in Sachsen	2,2	67,4
Land Sachsen	41,6	203,8
Gemeinden in Sachsen-Anhalt	0,1	15,7
Land Sachsen-Anhalt	9,6	36,6
Summe	53,5	323,6

Quellen: Input-Output-Modell und Steuerschätzmodell der IW Consult; eigene Berechnungen

Katalytische Effekte und Standortqualität

Flughäfen wie Leipzig/Halle und Dresden tragen über ihre direkte und nachfrageseitige wirtschaftliche Wirkung hinaus wesentlich zur langfristigen regionalen Entwicklung bei. Katalytische Effekte beschreiben dabei den wirtschaftlichen Mehrwert, der sich etwa durch die Ansiedlung erfolgreicher und innovativer Unternehmen, die Gewinnung internationaler hochqualifizierter Fachkräfte oder die stärkere Einbindung in internationale Wertschöpfungsketten für die Region ergibt.

Zur Analyse dieser Effekte wird zweistufig vorgegangen. Zunächst wird mithilfe einer Panel-Regression auf Ebene aller 400 deutschen Kreise und kreisfreien Städte statistisch untersucht, wie sich das Wachstum von Flughäfen allgemein auf regionale Arbeitsmarkt-, Wirtschaftskraft- und Innovationsindikatoren auswirkt. Die Kontrolle für zeit- (z. B. Konjunkturzyklen) und kreisspezifische Effekte (z. B. wirtschaftlicher Erfolg von Städten) erlaubt belastbare, deutschlandweit gültige Aussagen über die durchschnittlichen Effekte von Flughäfen. Um die Perspektive der Unternehmen in unmittelbarer Flughafen Nähe zu Leipzig/Halle und Dresden zu berücksichtigen, wurde ergänzend eine Unternehmensbefragung mit 300 Unternehmen durchgeführt. Sie erfasst, wie Unternehmen im Umkreis der beiden Flughäfen die Flughafennähe als Standortfaktor bewerten und über welche spezifischen Wirkungskanäle – etwa Exportorientierung, Fachkräftegewinnung oder Innovationsaktivitäten – die Flughäfen zur regionalen Wertschöpfung beitragen. Mithilfe des Propensity Score Matching lassen sich daraus kausale Effekte der Flughafennähe annähern, indem flughafennah ansässige Unternehmen (Treatmentgruppe) gezielt mit strukturell vergleichbaren flughafenfernen Unternehmen verglichen werden (Kontrollgruppe).

Die deutschlandweiten Regressionsanalysen auf Kreisebene zeigen positive statistische Zusammenhänge zwischen Flughafenkennzahlen und Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt, der Wirtschaftskraft und der Innovationsaktivität von Kreisen. Die untersuchten Effekte einer Steigerung des Fracht- und des Passagieraufkommens zeichnen folgendes Bild:

- ▶ **Frachtflughäfen:** Das Frachtaufkommen erweist sich als besonders bedeutsam für positive Arbeitsmarktbedingungen, eine hohe Wirtschaftskraft und Hightech-Gründungen in einem Kreis. Ein Ausbau der Frachtkapazitäten um eine Tonne pro Einwohner³ ist im Durchschnitt mit einer Reduktion der Arbeitslosenquote um 0,66 Prozentpunkte (rund 10 Prozent Rückgang relativ zur durchschnittlichen Arbeitslosenquote in Kreisen mit Flughäfen) und einer Steigerung des Arbeitnehmerentgelts pro Kopf um 138 Euro verbunden. Diese Effekte sind substantiell, denn Flughäfen und mit ihnen verbundene Unternehmen stellen nur einen Teil der Gesamtwirtschaft eines Kreises dar. Folglich muss die Wirkung auf die betroffenen Unternehmen stark sein, damit sich signifikante Effekte auf aggregierter Kreisebene identifizieren lassen.
- ▶ **Passagierflughäfen:** Die Zusammenhänge zwischen dem Passagieraufkommen und den untersuchten regionalökonomischen Kennziffern fallen insgesamt geringer aus. Es zeigen sich leicht abgeschwächte Effekte im Bereich Arbeitsmarkt sowie positive Zusammenhänge mit dem Bruttoinlandsprodukt (BIP) je Einwohner und den Gründungsdynamiken. So ist beispielsweise eine 50-prozentige Erhöhung des Passagieraufkommens mit einem Anstieg des Kreis-BIP je Einwohner um 55 Euro verbunden.

Die Unternehmensbefragung bestätigt diese unternehmensseitige Perspektive auf lokaler Ebene. **Unternehmen im Umfeld der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden verzeichnen deutlich höhere**

³ In der Stadt Leipzig hat der Flughafen ein Frachtaufkommen von rund 2,3 Tonnen je Einwohner.

Wachstumsraten bei Umsatz und Beschäftigung als vergleichbare flughafenferne Unternehmen. Während flughafenferne Unternehmen zwischen 2023 und 2024 im Durchschnitt Umsatzrückgänge von 6,5 Prozent hinnehmen, konnten vergleichbare Unternehmen in Nähe der Flughäfen DRS und LEJ ihre Umsätze um 2,7 Prozent steigern. Dies deutet darauf hin, dass Flughäfen nicht nur Arbeitsplätze schaffen, sondern auch die wirtschaftliche Dynamik und den Geschäftserfolg ansässiger Unternehmen erhöhen. Die positive Wirkung entfaltet sich über mehrere Kanäle:

- ▶ **Stärkere Netzwerke:** Flughäfen erleichtern die Pflege und den Aufbau von Geschäfts- und Kundenbeziehungen. Unternehmen in Flughafennähe stimmen der Aussage, dass ihr Standort Geschäfts- und Kundenbeziehungen stärkt, im Durchschnitt mit 3,66 von 5 Punkten zu, während vergleichbare flughafenferne Unternehmen nur 2,97 Punkte angeben. Die Zusammenarbeit mit Partnern wie Hochschulen oder Zulieferern wird um 0,52 Punkte höher bewertet, was rund 17 Prozent mehr Zustimmung entspricht.
- ▶ **Höherer Innovationsgrad:** Die verbesserte Zusammenarbeit mit Partnern trägt zu mehr Innovation bei. 76 Prozent der flughafennahen Unternehmen haben in den letzten drei Jahren neue oder merklich verbesserte Produkte, Dienstleistungen oder Prozesse eingeführt, während dies bei flughafenfernen Unternehmen nur 57 Prozent waren.
- ▶ **Stärkere Einbindung in internationale Märkte:** Flughäfen ermöglichen einfachere Import- und Exportbeziehungen. 13,6 Prozent der flughafennahen Unternehmen haben seit 2021 aktiv neue Auslandsmärkte erschlossen, verglichen mit nur 1,5 Prozent der flughafenfernen Unternehmen – also neunmal so viele. Zudem importieren flughafennähere Unternehmen rund 23 Prozent ihrer Vorleistungen aus dem Ausland, flughafenferne nur 12 Prozent.
- ▶ **Höhere Investitionen:** Die Nähe zu Flughäfen unterstützt eine kontinuierliche Investitionstätigkeit in Anlagen, Technologien und Forschung, was langfristig die Produktivität und Marktposition der Unternehmen stärkt. Der Rückgang des Investitionsanteils am Umsatz zwischen 2023 und 2024 betrug bei flughafennahen Unternehmen lediglich 2 Prozentpunkte, während er bei flughafenfernen Unternehmen 6,4 Prozentpunkte ausmachte. Die Zustimmung zur Aussage „Unser Standort fördert unsere Investitionstätigkeit“ liegt auf der 5-Punkte-Skala 0,41 Punkte höher als bei der Kontrollgruppe.
- ▶ **Attraktivität für Fachkräfte:** Im Mittel unterscheiden sich flughafennahe und -ferne Unternehmen nicht bei der Einschätzung, dass der Standort die Fachkräftegewinnung erleichtert (2,30 von 5 Punkten in beiden Gruppen). Bei einer Einzelauswertung der Unternehmen im Umfeld des Flughafens Dresden steigt die Zustimmung zu dieser Aussage im Vergleich zu flughafenfernen Unternehmen jedoch leicht an. Das legt die Vermutung nahe, dass das Thema Fachkräftegewinnung für Unternehmen im wissensintensiven Bereich relevant ist, in denen der Bedarf nach spezialisierten Fachkräften groß und das Angebot klein ist.

Über die ökonomischen und katalytischen Effekte hinaus **erfüllen die Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden zentrale Funktionen als kritische Infrastrukturen**. Insbesondere der Flughafen Leipzig/Halle übernimmt eine herausgehobene Rolle in der zivilen, humanitären und militärischen Logistik und trägt damit wesentlich zur Versorgungs-, Krisen- und Verteidigungsfähigkeit bei. Diese Funktionen stärken nicht nur die Resilienz der Region, sondern erhöhen zugleich ihre strategische Standortqualität im nationalen und europäischen Kontext. Die Flughäfen wirken damit nicht nur als wirtschaftliche Impulsgeber, sondern übernehmen darüber hinaus gesellschaftlich relevante Funktionen innerhalb bestehender Infrastruktur- und Versorgungssysteme.

Entwicklungsperspektiven

Die Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden stehen aktuell vor einem herausfordernden wirtschaftlichen Umfeld, geprägt von steigenden Kosten und strukturellem Wandel im Luftverkehr – eine Entwicklung, die branchenweit zu beobachten ist. Die Gesellschafter und die Mitteldeutsche Flughafen AG verfolgen

das Ziel, die Flughäfen langfristig wirtschaftlich tragfähig zu gestalten und haben hierzu bereits umfassende Restrukturierungs- und Effizienzmaßnahmen eingeleitet. Für 2026 werden für diese Studie drei Szenarien – Basisszenario nach aktueller Planung, Positivszenario mit Entlastung und Negativszenario mit zusätzlichen Kosten – betrachtet, um die Wirkung geplanter oder bereits umgesetzter Maßnahmen sowie unterschiedlicher Rahmenbedingungen auf die Effekte der beiden Standorte zu analysieren.⁴

Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden erhöhen sich nach aktuellen Planungen für das Jahr 2026 deutlich. **Im Basisszenario vergrößert sich der ökonomische Fußabdruck der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden im Vergleich zu 2024 um 12,1 Prozent auf 5.165 Millionen Euro, während der gesamte Beschäftigungseffekt um 11,1 Prozent auf 58.067 Arbeitsplätze steigt:**

- ▶ Die Zunahme der Wertschöpfungseffekte ist auf zwei Faktoren zurückzuführen: Zum einen steigert die MFAG ihre Wertschöpfung um 28 Prozent, da sie nach aktuellen Planungen den Umsatz erhöht und die Vorleistungskosten reduziert. Zum anderen wird angenommen, dass die MFAG einen größeren Anteil ihrer Flächen vermieten kann, wodurch die Wertschöpfung der angesiedelten Unternehmen um 12 Prozent steigt und auch deren indirekte Effekte zunehmen.
- ▶ Der Beschäftigungseffekt wächst weniger stark als der Wertschöpfungseffekt, da die MFAG zwischen 2024 und 2026 planmäßig 172 Stellen (12 Prozent) abbaut. Insgesamt steigt die Beschäftigung an den Flughäfen jedoch, da sich weitere Unternehmen ansiedeln. Allein die Ansiedlung der Deutsche Aircraft am Flughafen Leipzig/Halle bringt bis zu 350 neue Arbeitsplätze. Auch in den vorgelagerten Wertschöpfungsketten und über konsuminduzierte Effekte steigt die Anzahl der durch die Flughäfen ausgelösten Arbeitsplätze.
- ▶ Der Wertschöpfungseffekt, der in Sachsen verbleibt, wächst besonders stark um 12,8 Prozent, während Sachsen-Anhalt beim Beschäftigungseffekt am stärksten profitiert, und zwar mit einem Plus von 11,5 Prozent.
- ▶ Durch die erhöhte Wertschöpfung entlang der gesamten Wertschöpfungskette steigt auch das verursachte Steueraufkommen. Es wächst um 12,4 Prozent auf 984 Millionen Euro, wobei vor allem Sachsen (+13,3 Prozent) von den neu angesiedelten Unternehmen profitiert.

Im Positivszenario steigt der deutschlandweite Wertschöpfungseffekt der beiden Flughäfen auf 5.190 Millionen Euro, was einem Zuwachs von 12,6 Prozent gegenüber den berechneten Effekten für 2024 entspricht. Im Negativszenario erhöht sich der Wertschöpfungseffekt lediglich um 10,2 Prozent auf 5.081 Millionen Euro. Der Beschäftigungseffekt variiert entsprechend zwischen einem Anstieg von 11,6 Prozent im Positivszenario und 9,3 Prozent im Negativszenario:

- ▶ Die Unterschiede zwischen den Szenarien resultieren vor allem aus der Entwicklung der MFAG. Im Positivszenario werden gegenüber dem Basisszenario zusätzliche Bruttowertschöpfungszuwächse von gut 3 Prozent erzielt, während die direkte Wertschöpfung der MFAG im Negativszenario rund 7 Prozent unter dem Basisszenario liegt. Veränderungen durch die Ansiedlung weiterer Unternehmen fallen im Positivszenario hingegen moderat aus, da die verfügbare Flächenvermietung bereits weitgehend ausgeschöpft ist: Im Positivszenario steigt die Wertschöpfung der angesiedelten Unternehmen gegenüber dem Basisszenario um 0,4 Prozent, im Negativszenario geht sie um 1,5 Prozent zurück.

⁴ Alle Szenarieneffekte werden zu Preisen des Jahres 2024 berechnet, um die Vergleichbarkeit mit den aktuellen Kennzahlen sicherzustellen und Inflationseffekte auszuschließen.

- ▶ Regional entfallen im Positivszenario 2.848 Millionen Euro (55 Prozent) des gesamten Wertschöpfungseffekts auf Sachsen, 623 Millionen Euro (12 Prozent) auf Sachsen-Anhalt und 1.719 Millionen Euro (33 Prozent) auf die übrigen Bundesländer. Gegenüber 2024 entspricht dies also einer zusätzlichen Bruttowertschöpfung von 33 Millionen Euro in Sachsen und 7 Millionen Euro in Sachsen-Anhalt. Im Negativszenario verteilt sich der Wertschöpfungseffekt regional in vergleichbarer Struktur.
- ▶ Auch der fiskalische Fußabdruck der Flughäfen variiert zwischen den Szenarien. Im Positivszenario steigt das verursachte Steueraufkommen auf 989 Millionen Euro, was einem Plus von 13 Prozent gegenüber 2024 entspricht. Im Negativszenario erhöht sich das Steueraufkommen auf 967 Millionen Euro, was einem Zuwachs von nur 11 Prozent entspricht. Im positiven Fall entfallen auf die sächsischen Gemeinden und das Land Sachsen rund 308 Millionen Euro an empfangenem Steueraufkommen, was einem Anstieg von 37 Millionen Euro gegenüber 2024 entspricht. Das Land und die Gemeinden in Sachsen-Anhalt erhalten im besten Fall rund 59 Millionen Euro, was einem Plus von 7 Millionen Euro entspricht.

1 Einleitung

Die Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden zählen zu den zentralen Verkehrsinfrastrukturen der Metropolregion Leipzig/Halle sowie des Agglomerationsraums Dresden. Beide Standorte wurden in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts gegründet und in den folgenden Jahrzehnten, insbesondere während der Zeit der Deutschen Demokratischen Republik, erheblich ausgebaut. Im Jahr 2000 wurden sie im Zuge der Gründung der Mitteldeutschen Flughafen AG (MFAG) in eine gemeinsame Eigentümerstruktur überführt. Als Muttergesellschaft bündelt die MFAG sämtliche für beide Flughäfen relevanten zentralen Aufgaben, darunter die Geschäftsfelder Aviation (Passage und Cargo) und Non-Aviation sowie die Bereiche Controlling, Finanzen, Personalentwicklung, Vertrieb, Unternehmenskommunikation, IT, Recht, Liegenschaften und zentraler Einkauf. Erklärtes Ziel des Unternehmens ist es, eine leistungsfähige und effiziente Infrastruktur für den Luftverkehr von und nach Mitteldeutschland sicherzustellen. Gesellschafter der MFAG sind der Freistaat Sachsen, das Land Sachsen-Anhalt und die Städte Leipzig, Dresden und Halle/Saale.

Die beiden Flughäfen sind bedeutende Arbeitgeber in der Region. Insgesamt sind an beiden Standorten – bei der MFAG selbst sowie den weiteren 187 auf den Flughafenflächen angesiedelten Unternehmen – über 18.000 Personen beschäftigt. Neben diesem direkten Effekt erzeugen die Flughäfen substantielle wirtschaftliche Impulse für die gesamte Region. Ziel der vorliegenden Studie ist es, diese gesamtwirtschaftlichen Wirkungen der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden systematisch zu quantifizieren. Entsprechend der Literatur zur Ermittlung des volkswirtschaftlichen Impacts von Flughäfen (z. B. InterVISTAS Consulting Ltd., 2015; INFRAS, 2014; IVM Münster, 2020) wird der Begriff „Flughafen“ dabei nicht auf die Betreiberin MFAG beschränkt, sondern umfasst alle auf dem Flughafengelände tätigen Unternehmen. Damit sind ebenfalls betrieblich notwendige Dienstleister wie Airline-Caterer oder Bodenverkehrsdiene als auch wirtschaftlich ergänzende Akteure wie Autovermietungen, Unternehmensberatungen oder Logistikunternehmen inkludiert.⁵ Dieses umfassendere Begriffsverständnis gewährleistet Anschlussfähigkeit an die bestehende Forschung und erlaubt eine vollständige Erfassung der wirtschaftlichen Effekte, die von Flughafenstandorten ausgehen (Abbildung 1-1).

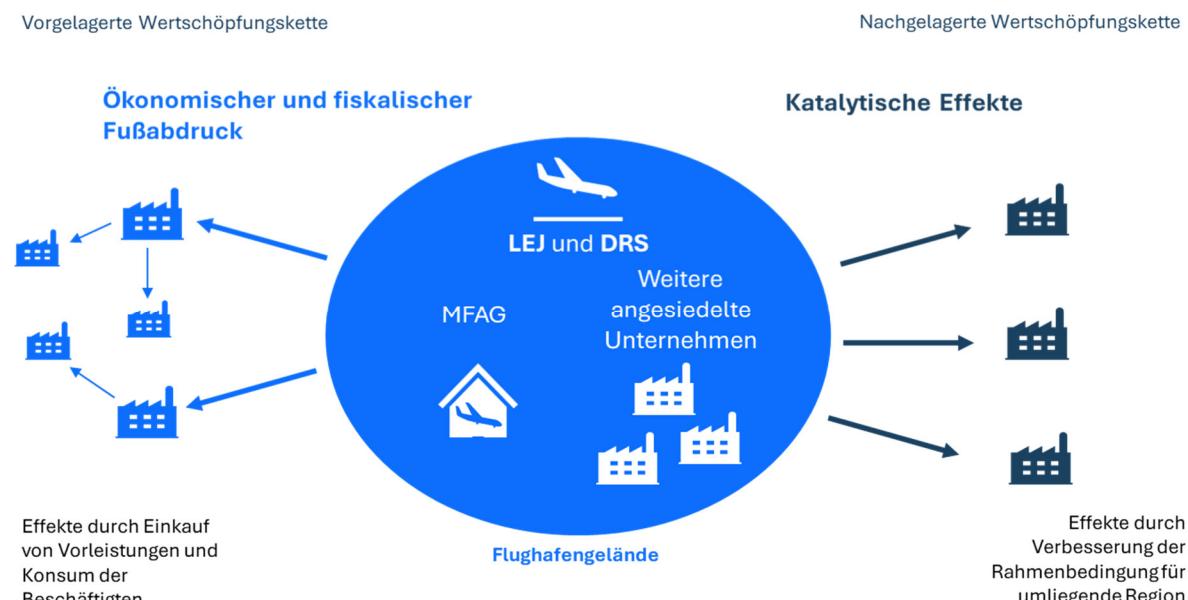
Im ersten Teil der Studie werden zunächst die Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden vorgestellt sowie die verkehrlichen, politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen analysiert, unter denen sie operieren. Diese Bestandsaufnahme mündet in eine standortspezifische SWOT-Analyse, die auf

⁵ Es gibt auch einzelne Studien, die sich in ihrer Untersuchung nur auf die Flughafengesellschaft und ihre Tochterunternehmen beschränken (z. B. Bernhardt et al. , 2025), während andere darüber hinaus weitere Unternehmen aus der Umgebung des Flughafens mit einbeziehen.

Grundlage der Stakeholdergespräche die jeweiligen Stärken (Strengths), Schwächen (Weaknesses), Chancen (Opportunities) und Risiken (Threats) der beiden Flughäfen systematisch herausarbeitet (Kapitel 2). Darauf aufbauend werden im ersten Schritt der wirtschaftlichen Wirkungsanalyse die nachfragerseitigen, vorgelagerten Wertschöpfungseffekte betrachtet. Für den laufenden Betrieb beziehen die Flughäfen eine Vielzahl an Vorleistungen, etwa technische Dienstleistungen, Wartungsarbeiten oder Büro- und Serviceleistungen, die in den zuliefernden Unternehmen zusätzliche wirtschaftliche Aktivität erzeugen. Zudem tragen die Einkommen der Beschäftigten sowohl der Flughäfen als auch der Zulieferbetriebe über ihren Konsum zur regionalen Wirtschaftskraft bei. Zusammen mit der wirtschaftlichen Aktivität auf dem Flughafengelände selbst ergibt sich daraus der sogenannte ökonomische Fußabdruck. Dieser bildet wiederum die Grundlage für die Berechnung des daraus resultierenden Steueraufkommens, des sogenannten fiskalischen Fußabdrucks. Beide Größen werden in Kapitel 3 ermittelt und erläutert.

Abbildung 1-1: Wirtschaftliche Auswirkungen der Flughäfen

Schematische Darstellung der Studieninhalte



Quelle: eigene Darstellung

Ergänzend werden im zweiten Schritt die angebotsseitigen, nachgelagerten Effekte untersucht. Flughäfen verbessern die Standortbedingungen einer Region und beeinflussen damit indirekt die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, Produktivität und das Lohnniveau. Solche Wirkungen entstehen beispielsweise durch bessere Erreichbarkeit für Unternehmen, erhöhte Attraktivität für Fachkräfte oder die Einbindung in internationale Wertschöpfungsketten. Zu diesen sogenannten katalytischen Effekten gehören auch positive, nicht quantifizierbare Beiträge, etwa die Bedeutung der Flughäfen als kritische Infrastruktur für Logistik, Sicherheit oder Notfallversorgung. Diese Effekte werden in Kapitel 4 analysiert.

Die Analyse erfolgt vor dem Hintergrund einer herausfordernden Lage der Luftfahrt in Deutschland. Das Passagieraufkommen liegt weiterhin bei nur rund 80 Prozent des Vor-Corona-Niveaus. Auch die MFAG verzeichnete im Jahr 2024 finanzielle Verluste. Kapitel 5 befasst sich daher mit den zukünftigen Entwicklungsperspektiven und berechnet auf Basis mehrerer Szenarien, wie sich die wirtschaftlichen Effekte der Flughäfen bis zum Jahr 2026 unter verschiedenen Annahmen entwickeln könnten.

2 Grundlagen und Rahmenbedingungen

Im ersten Teil der Studie werden die zentralen Grundlagen und Rahmenbedingungen der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden dargestellt, auf denen die nachfolgenden Analysen aufbauen.

Kapitel 2.1 bietet hierfür zunächst einen Überblick über die wichtigsten Fakten sowie die charakteristischen Eigenschaften der beiden Standorte. In Kapitel 2.2 folgt eine Analyse der Rahmenbedingungen, die die Entwicklungsmöglichkeiten und Leistungsfähigkeit der Flughäfen prägen. Hierzu zählen die verkehrliche Einbindung in das interregionale Verkehrsnetz, politische und regulatorische Einflussfaktoren und die wirtschaftliche Einbettung der Flughäfen in ihre jeweiligen Regionen. Die Analyse stützt sich dabei auf umfangreiche Recherchen und eine detaillierte Auswertung regionalwirtschaftlicher Kennzahlen.⁶

Auf Basis dieser Analysen wird nachfolgend in Kapitel 2.3 zur systematischen Bewertung der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken für beide Flughäfen eine SWOT-Analyse erstellt. Dabei fließen Erkenntnisse aus Fachinterviews mit relevanten regionalen Akteuren aus Wirtschaft, Verbänden sowie der Wirtschaftsförderung ein. Durchgeführt wurden sechs Interviews mit Stakeholdern aus Sachsen und Sachsen-Anhalt (weitere Informationen zu den Stakeholdergesprächen im methodischen Anhang). Die qualitativen Einschätzungen tragen dazu bei, die Rolle der Flughäfen aus Sicht zentraler Stakeholder fundiert einzuordnen.

2.1 Die Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden

Die Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden bilden zentrale Verkehrsknotenpunkte für den – nach Berlin – größten ostdeutschen Ballungsraum um Leipzig (612.000 Einwohner) und Halle (227.000 Einwohner) sowie für den nächstgrößeren Agglomerationsraum Dresden (565.000 Einwohner). Der Flughafen Leipzig/Halle besitzt eine zentrale Lage in Mitteldeutschland an der Landesgrenze von Sachsen zu Sachsen-Anhalt. Insgesamt weist sein Einzugsgebiet etwa 3,5 Millionen Menschen in West- und

⁶ Grundlage hierfür bildet unter anderem die Datenbank „HeyHugo“, die mit mehr als 300 Indikatoren belastbare und differenzierte Aussagen zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit von Regionen erlaubt.

Südwestsachsen, Süd-Sachsen-Anhalt sowie Ostthüringen auf, während der Standort Dresden etwa 2,5 Millionen Menschen in Ostsachsen, Südbrandenburg, Nordtschechien und Westpolen bedient. Aufgrund der Entwicklung seit der Coronapandemie mit der starken Verteuerung des Luftverkehrs in Deutschland ist das südliche Ostsachsen inzwischen eher zum Einzugsgebiet des Prager Flughafens geworden, während vor 2020 viele tschechische Fluggäste von Dresden aus abflogen.

Abbildung 2-1: Geografische Lage der Flughäfen LEJ und DRS



Quelle: eigene Darstellung

Historische Entwicklung der Flughäfen

Der Flughafen Leipzig/Halle in Schkeuditz an der heutigen Landesgrenze Sachsens zu Sachsen-Anhalt wurde 1927 gegründet. Dabei setzte das Reichsverkehrsministerium gegen regionale Widerstände die Idee durch, mit dem neuen Flughafen die Großstädte Leipzig und Halle gleichermaßen zu bedienen. 1937 war Leipzig/Halle der nach der Passagierzahl viertgrößte deutsche Flughafen. Nach dem Zweiten Weltkrieg fand zunächst kaum Flugverkehr statt, doch von 1957 bis 1960 ließ die DDR-Führung als Teil ihrer Luftfahrtstrategie, die die Fertigung und den Einsatz von Verkehrsjets mit höheren Anforderungen an Start- und Landebahnen vorsah, den Flughafen mit einer 2.500 m langen Bahn ausbauen. Von 1963 an wurde die neue Infrastruktur im Rahmen der Leipziger Messe als Messeflughafen genutzt und hierfür bis in die 1980er Jahre hinein weiter ausgebaut. Im Rest des Jahres war sie aber unterausgelastet. Nach der Wiedervereinigung wurde der Flughafen 1991 als Flughafen Leipzig/Halle GmbH in den Besitz der Länder Sachsen und Sachsen-Anhalt sowie der Städte Leipzig, Halle und Schkeuditz und der Landkreise Leipziger Land und Delitzsch gegeben (Mitteldeutsche Flughäfen, 2024a). Im Jahr 2000 wurde der Flughafen Leipzig/Halle mit Gründung der Mitteldeutsche Flughafen AG in eine neue Eigentümerstruktur überführt. Seither sind der Freistaat Sachsen, das Land Sachsen-Anhalt und die Städte

Leipzig, Dresden und Halle/Saale Gesellschafter der Mitteldeutschen Flughafen AG mit ihren Tochterunternehmen (Mitteldeutsche Flughäfen, 2025b).

1992 wurden erstmals mehr als eine Million Passagiere, 1994 bereits über zwei Millionen Passagiere abgefertigt (Leipzig Halle Airport, 2015). 1992 bis 1996 wurde ein neues Terminal errichtet und im Jahr 2000 eine für Interkontinentalverbindungen geeignete Start- und Landebahn nördlich der Autobahn eingeweiht. Bis 2007 erfolgte der Ersatzneubau der anderen, südlichen Start- und Landebahn. Damit war der Flughafen gerüstet für den Einsatz als Logistik-Hub, der 2008 mit der Etablierung des DHL-Standorts erfolgte. Dieser ist inzwischen vertraglich bis 2053 gesichert (Mitteldeutsche Flughäfen, 2024b). Im September 2024 folgte die Genehmigung für neue Flugzeugstandplätze und eine Erweiterung des Logistikbereichs von DHL (Landesdirektion Sachsen, 2024).

Die Gründung des Flughafens Dresden erfolgte im Jahr 1935, der Betrieb mit Düsenflugzeugen ab 1958. Anfang der 1950er Jahre nahm die DDR große Investitionen am Luftfahrtstandort Dresden vor. Dazu gehörte der Bau einer 2.500 m langen Start- und Landebahn sowie nachfolgend der Aufbau der Flugzeugproduktion (VEB Flugzeugwerke) bis 1958. Am Standort wurde der DDR-Passagierjet 152 entwickelt und gefertigt, der aber nach einem Unfall und aufgrund von Druck der Sowjetunion nicht in die Serienproduktion kam. Die erste internationale Flugverbindung wurde dann erst 1967 (nach Budapest) aufgenommen. 1985 erreichte der Flughafen mit knapp 400.000 Passagieren seine Kapazitätsgrenze, sodass eine Erweiterung beschlossen wurde, die im Oktober 1989 zum Abschluss kam (Mitteldeutsche Flughäfen, 2025a). Nach der Wiedervereinigung 1990 wuchs der Flugverkehr rasant, schon 1992 wurden mehr als eine Million Passagiere abgefertigt. 2003 wurde eine neue Abfertigungshalle – umgebaut aus einer Produktionshalle der Flugzeugwerke – in Betrieb genommen. Sie ist mit einer Kapazität von rund 3,5 Millionen Passagieren für den heutigen Verkehr jedoch überdimensioniert, der durch die Folgen der Coronapandemie und die hohen Steuern und Gebühren beeinträchtigt wird. Mit Gründung der MFAG wurde auch der Flughafen Dresden in die neue Eigentümerstruktur überführt und gehört seither zu 94 Prozent der MFAG, zu 4,84 Prozent direkt dem Freistaat Sachsen sowie zu je 0,58 Prozent den Landkreisen Meißen und Bautzen (Mitteldeutsche Flughäfen, 2025b).

Auf die Einstellung des Jetprojekts 152 folgte am Dresdner Standort ab 1961 Wartungstätigkeit für die DDR-Luftwaffe und internationale Kunden. Sie bildete die Basis für die Arbeit der Elbe Flugzeugwerke (EFW) nach 1991, deren rund 2.000 Beschäftigte Airbus-Flugzeuge zu Frachtern umrüsten und Zulieferungen für Airbus durchführen (EFW, 2025). 2007 wurde die Start- und Landebahn saniert, verbreitert und auf 2.850 m verlängert, sodass der Flughafen von Großraumflugzeugen bis zum Airbus A380 angeflogen werden kann. Dies ermöglicht den EFW die Wartung dieses Typs (Eiselin/Nowack, 2025) und perspektivisch auch ihren Umbau zu Frachtflugzeugen. Das ist das Spezialgebiet der Elbe Flugzeugwerke.

Aktuelle Kennzahlen und Leistungsprofil

Die Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden gehören trotz ihrer Einstufung als mittelgroße Flughäfen zu den zentralen Verkehrsknotenpunkten in ihren jeweiligen Regionen (Mitteldeutsche Flughäfen, 2025b). Mit rund 2,2 Millionen Passagieren im Jahr 2024 rangiert Leipzig/Halle deutschlandweit auf Platz 12, während Dresden mit knapp 0,9 Millionen Passagieren Platz 18 einnimmt. Auch bei den Flugbewegungen zeigt sich dieser Größenunterschied: Leipzig/Halle verzeichnete 2024 insgesamt 76.827 Starts und Landungen (Rang 8), Dresden dagegen 19.533 (Rang 23). Beide Flughäfen sind damit zwar keine internationalen Hubs, erfüllen aber wichtige regionale Mobilitäts- und Erreichbarkeitsfunktionen in zentrale Hubs wie Frankfurt, München, Zürich, Wien und Istanbul.

Der Flughafen Leipzig/Halle bedient den größten ostdeutschen Ballungsraum nach Berlin und verfügt über ein breites Angebot an Direktverbindungen zu touristischen Zielen, darunter die Kanaren, die

Türkei, Griechenland oder Ägypten. Gleichzeitig eröffnet die Anbindung an bedeutende europäische Drehkreuze wie Frankfurt am Main, Wien oder Istanbul zahlreiche Weiterflugmöglichkeiten und stärkt die Integration des Flughafens in internationale Verkehrsstrukturen. Fast drei Viertel des Passagieraufkommens am Flughafen Leipzig/Halle bestehen aus Freizeitreisen, während Besuchs- und Geschäftsreisen jeweils nur etwa 10 Prozent ausmachen. Diese Mischung aus Urlaubs- und Umsteigeverkehren stützt die Passagierentwicklung, die sich zuletzt positiv entwickelte.

Der Flughafen Dresden weist ein anderes Profil auf. Zwar werden auch hier einige touristische Ziele angeboten, jedoch spielt der innerdeutsche Verkehr eine deutlich bedeutendere Rolle. Direktverbindungen nach Düsseldorf, Frankfurt, München oder Zürich machen Dresden zu einem wichtigen Standort für Geschäftsreisende und pendelnde Fachkräfte. Rund ein Viertel des Passagieraufkommens am Flughafen Dresden besteht aus Geschäftsreisen, ein weiteres Viertel aus Besuchsreisen. Somit zählt der Flughafen zu den wenigen in Deutschland, die durch die Anbindung an internationale Flugverkehrsnetze und europäische Wirtschaftszentren einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Konnektivität der Region leisten (Reh et al., 2020). Besonders für das im Raum Dresden wachsende Mikroelektronik- und Chipcluster fungiert der Flughafen als zentrale Mobilitätsgarantie. Gleichzeitig führt diese Spezialisierung dazu, dass Dresden seit der Coronapandemie besonders stark von der Schwächung der Nachfrage im innerdeutschen Flugverkehr betroffen ist. Mit einer damals 1990 antizipierten, jährlichen Kapazität von rund 3,5 Millionen Passagieren besteht daher eine erhebliche unausgeschöpfte Infrastruktur, die in der rückläufigen Verkehrsentwicklung eine der größten Herausforderungen darstellt.

Während der Passagierverkehr in Leipzig/Halle sich etwas besser entwickelt hat als in Dresden, bildet vor allem der umfangreiche Frachtverkehr eine stabile und langfristig bedeutende Säule des Standorts LEJ. Mit rund 1,4 Millionen Tonnen Luftfracht zählt Leipzig/Halle nach Frankfurt zu den wichtigsten Frachtfughäfen Deutschlands. Das Frachtaufkommen ist nahezu vollständig auf den Paket- und Logistikdienstleister DHL konzentriert. Die zwei parallelen Start- und Landebahnen, der durchgehende 24/7-Betrieb sowie das dort angesiedelte DHL-Express-Hub tragen dazu bei, dass Leipzig/Halle als logistisches Schwergewicht in Europa gilt. Dresden hingegen spielt im Frachtsegment praktisch keine Rolle – hier werden lediglich rund 48 Tonnen pro Jahr umgeschlagen.

Insgesamt verdeutlichen die aktuellen Kennzahlen und strukturellen Merkmale die unterschiedlichen Rollen beider Standorte: Leipzig/Halle als wachsender, passagierstarker Regionalflughafen mit europäischer Logistikfunktion und Dresden als vor allem geschäftsreiseorientierter Mobilitätsknoten, der eng mit der wirtschaftlichen Entwicklung seiner Hightech-Region verflochten ist.

2.2 Rahmenbedingungen der Flughäfen

Rolle im interregionalen Verkehrsnetz

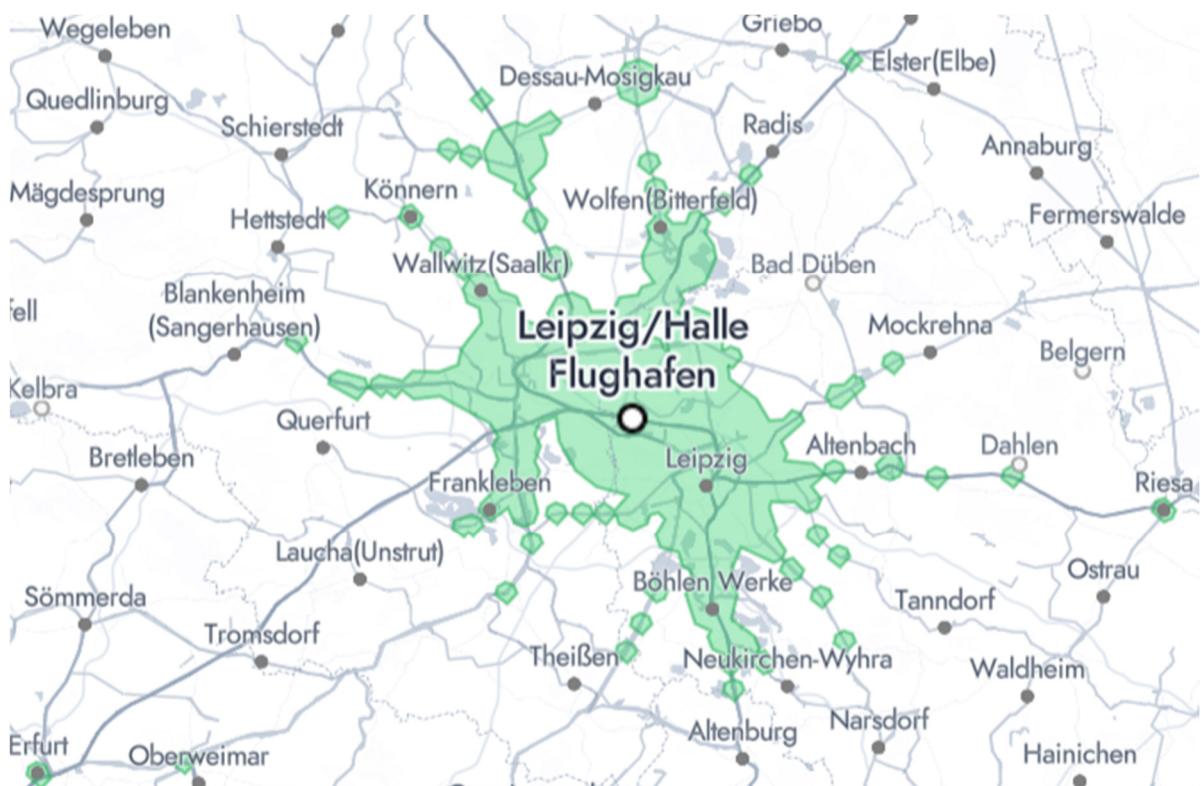
Der Flughafen Leipzig/Halle ist sehr gut in das innerregionale Verkehrsnetz eingebunden (Abbildung 2-2). Zentrales Verkehrsmittel ist dabei die S-Bahn; die Einbindung in das Netz der S-Bahn Mitteldeutschland reicht von Zwickau im Süden bis Dessau-Roßlau im Norden sowie von Lutherstadt Eisleben im Westen bis Falkenberg in Brandenburg im Westen. Die S-Bahn bietet viele Verbindungen zum Flughafen von bis zu einer Stunde Fahrtzeit; nach Leipzig und Halle – jeweils nur rund 25 Minuten – sowie in die Städte Dessau-Roßlau, Eisleben, Bitterfeld und Merseburg und in die Landkreise Wittenberg, Anhalt-Bitterfeld, Mansfeld-Südharz, Salzlandkreis, Halle, Saalekreis, Burgenlandkreis in Sachsen-Anhalt sowie Altenburg in Thüringen. Die Außenpunkte des Netzes sind innerhalb von einer Stunde 45 Minuten (Zwickau, Falkenberg) zu erreichen. Ausgebremst wird die S-Bahn-Anbindung des Flughafens durch die Notwendigkeit, von den meisten Ausgangspunkten aus in Halle oder Leipzig umzusteigen:

Nur die Linie S5/S5X bedient den Flughafenbahnhof. Sie führt perspektivisch bis Zwickau, doch aufgrund von Bauarbeiten wird die südliche Route derzeit von zeitraubendem Bus-Ersatzverkehr bedient. Mehr Direktverbindungen, eine Erhöhung der Taktung und ein Ausbau der Tagesrandzeiten im Netz könnten die regionale Attraktivität des Flughafens erhöhen.

Im Bereich der Fernbahnstrecken sind Leipzig und Halle seit der Fertigstellung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit gut in das ICE-Netz eingebunden, mit schnellen Anbindungen nach Berlin, München und Frankfurt am Main. Die Fernverkehrsauglichkeit des Flughafens LEJ, die an sich als Stärke zu bewerten ist, da bundesweit lediglich drei Flughäfen an das ICE-Netz angebunden sind, leidet jedoch an fehlenden ICE-Halten, so dass Reisende in Halle oder Leipzig in die S-Bahn umsteigen müssen. Ein regelmäßiger Fernverkehrshalt am Flughafen Leipzig/Halle – insbesondere im Rahmen einer stündlichen IC-Anbindung aus Richtung Magdeburg sowie eines ICE-Halts auf der Achse Erfurt–Berlin – würde die intermodale Erreichbarkeit der mitteldeutschen Region insgesamt verbessern und insbesondere für Thüringen und den Raum Magdeburg eine deutlich attraktivere Anbindung an den internationalen Verkehr ermöglichen. Damit ließe sich die überregionale Erreichbarkeit stärken und die funktionale Integration der Region im nationalen Verkehrsnetz vertiefen.

Abbildung 2-2: Erreichbarkeit des Flughafens Leipzig/Halle

Einbindung in das öffentliche Nahverkehrsnetz; grün markiert sind Orte, die vom LEJ aus in weniger als 1 Stunde erreichbar sind (Stand: Dezember 2024)



Quelle: Chronotrains, 2025b

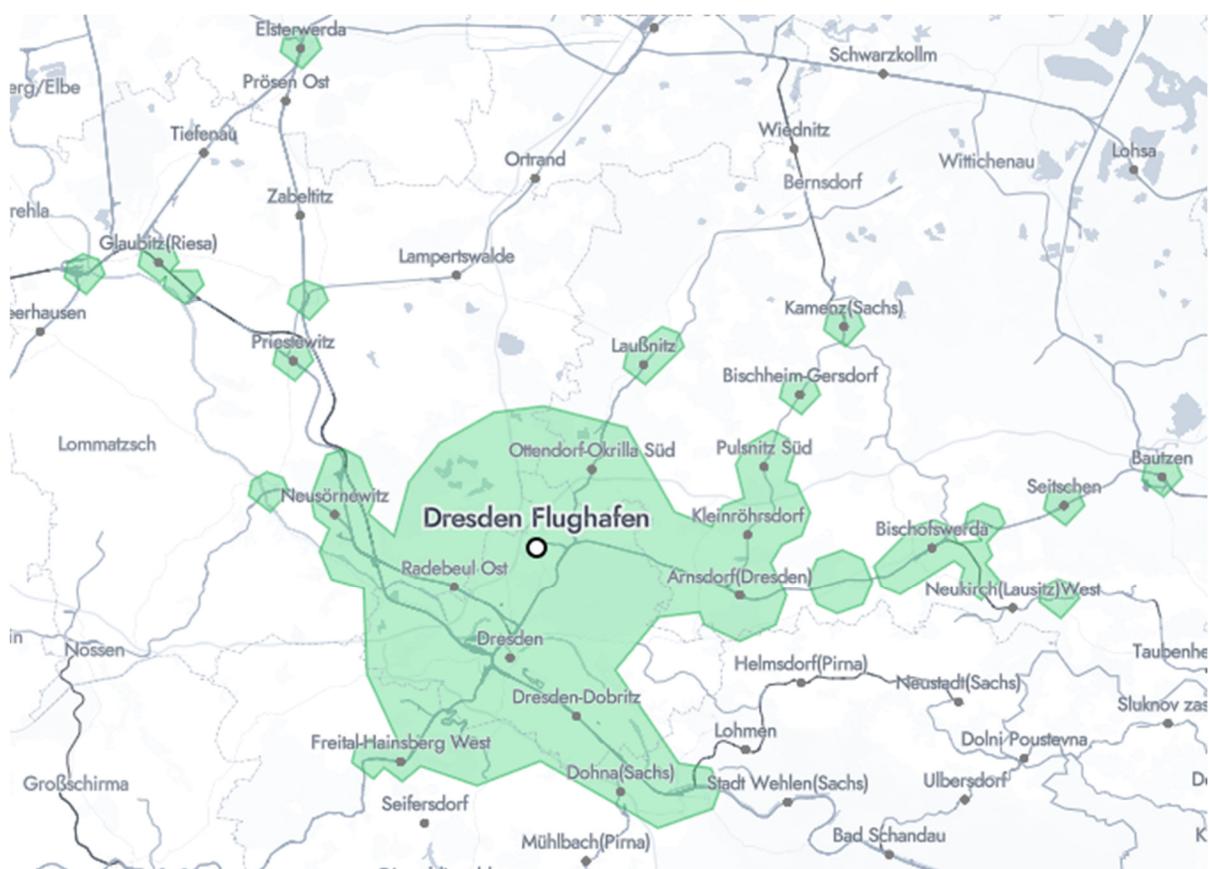
Durch die Lage am Autobahnkreuz Schkeuditz, dem Schnittpunkt der wichtigen Achsen A9 von Berlin nach München und A14 von Wismar über Magdeburg nach Dresden (nach Fertigstellung um 2030), besitzt der Flughafen Leipzig-Halle eine hervorragende Autobahnbindung. Vom Zentrum Leipzigs aus dauert die Fahrt zum Flughafen rund 25 Minuten, von Halle 30 Minuten. Auch aus den Kreisen Leipziger Land (Sachsen) und dem Saalekreis, dem Kreis Anhalt-Bitterfeld sowie dem Burgenlandkreis

in Sachsen-Anhalt ist der Flughafen schnell zu erreichen. Von Bitterfeld aus beträgt die Fahrzeit rund 35 Minuten, von Dessau und von Wittenberg sowie vom thüringischen Altenburg je rund 50 bis 55 Minuten (ohne Verkehrsbehinderungen, ermittelt mit KI-Hilfe). Die Verbindung nach Osten ist bislang durch die fehlende Mitteldeutschland-Lausitz-Achse (B87n) unzureichend ausgebaut. Der bestehende direkte Autobahnanschluss über die Anschlussstelle Schkeuditz ist dabei von zentraler Bedeutung für die verlässliche Erreichbarkeit des Flughafens sowie der angrenzenden Industrie- und Gewerbestandorte. Die aktuell diskutierte Verlegung der Anschlussstelle würde die direkte Anbindung schwächen, die Standortqualität beeinträchtigen und Entwicklungsperspektiven gefährden.

Der Flughafen Dresden besitzt seit 2001 eine S-Bahn-Anbindung und ist zudem an das Straßenbahnnetz der Stadt angebunden. Die Erreichbarkeit des Flughafens Dresden im ostsächsischen Nahverkehr ist schlechter als die von Leipzig-Halle, weil ein leistungsfähiges S-Bahn-Netz fehlt (Abbildung 2-3). S-Bahnen bedienen vor allem die Strecken im Elbtal, während andere Destinationen über den Schienenregionalverkehr mit schlechter Taktung oder durch Busse bedient werden. Die periphere Lage Dresdens im deutschen Bahnnetz betrifft auch die Erreichbarkeit des Flughafens per Fern- und Regionalbahn. Infolge der Netzstruktur ist der 1-Stunden-Radius um den Flughafen deutlich kleiner als in Leipzig-Halle.

Abbildung 2-3: Erreichbarkeit des Flughafens Dresden

Einbindung in das öffentliche Nahverkehrsnetz; grün markiert sind Orte, die vom DRS in weniger als einer Stunde erreichbar sind (Stand: Dezember 2024)



Quelle: Chronotrains, 2025a

Der Flughafen Dresden liegt direkt an der Autobahn A4, was prinzipiell eine gute Erreichbarkeit über die Straße gewährleistet. Der ostsächsische Raum ist über die A4 gut erschlossen; von Bautzen aus ist der Flughafen in 45 Minuten erreichbar, von Görlitz an der polnischen Grenze aus in rund 65 Minuten. Vom Zentrum Dresdens dauert die Autofahrt 20 Minuten, von Meißen aus 30 Minuten. Eingeschränkt werden die Vorteile jedoch ähnlich wie bei der Bahn durch die periphere Lage Dresdens im deutschen Straßennetz, zudem ist die A4 im Bereich Dresden sehr stauanfällig. Fahrbahnerneuerungen und Arbeiten an den Anschlussstellen führen zusätzlich zu anhaltenden Behinderungen. Die Werke der Mikroelektronik liegen im Norden Dresdens in direkter Flughafennähe, was eine gute Erreichbarkeit gewährleistet.

Analyse politischer Rahmenbedingungen

Im Jahr 2011 führte die Bundesregierung eine Luftverkehrsabgabe ein, die Abflüge von deutschen Flughäfen mit einer Steuer je beförderten Passagier belegt. Diese Steuer ist in drei Entfernungsklassen unterteilt. Kurzstrecken bis 2.500 km⁷ und damit auch innerdeutsche Flüge wurden zunächst mit 8 Euro pro Fluggast belegt; die Mittelstrecke bis 6.000 km mit 25 Euro und die Langstrecke mit 45 Euro (Zeit online, 2011). Im Einführungsjahr wurde ein Steueraufkommen von etwa 900 Millionen Euro erzielt. Aufgrund der politischen Zielsetzung, die Belastung aus dieser neuen Steuer auf 1 Milliarde Euro zu begrenzen, erfolgte 2012 eine leichte Absenkung der Steuersätze pro Passagier und Entfernungsstufe (EnergieStGuaÄndG, 2012). 2020 brach der Flugverkehr aufgrund der Coronapandemie deutschland- und europaweit massiv ein, es wurde nur noch etwa ein Viertel des Fluggastaufkommens von 2019 erzielt. In den Folgejahren kam es global und europäisch zu einer kräftigen Erholung des Beförderungsvolumens, während der Passagierverkehr in Deutschland bis heute nicht wieder das Vorkrisenniveau erreicht hat. Ein Grund dafür ist nach Aussagen der Interviewpartner die ungünstige Steuer- und Abgabenstruktur. Die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer beliefen sich 2024 auf 1,9 Milliarden Euro (Statistisches Bundesamt, 2025b), obwohl das Passagieraufkommen an deutschen Flughäfen mit 199,5 Millionen Fluggästen nur 80 Prozent des Vor-Corona-Niveaus erreichte. Grund war die kräftige Anhebung der Luftverkehrsabgabe in mehreren Schritten, zuletzt im Mai 2024, auf 15,53 Euro für Kurzstrecken, 39,34 Euro für Mittelstrecken und 70,83 Euro für Langstrecken (LuftVStG, 2024). Die Begrenzung des Steueraufkommens auf 1 Milliarde Euro, die angesichts des scharfen internationalen Wettbewerbs ursprünglich politisch zugrunde gelegt worden war, wurde damit nicht länger aufrechterhalten. Der innerdeutsche Flugverkehr war besonders betroffen. Er lag 2024 rund 48,5 Prozent unter dem Niveau von 2019. Viele innerdeutsche Strecken werden nur noch selten und zum Teil, wie etwa die Relation Dresden-Stuttgart, gar nicht mehr bedient, da die Luftverkehrssteuer anders als bei Auslandsreisen beim Hin- und Rückflug doppelt anfällt und innerdeutsche Verkehre unrentabel macht. Begleitet wurde dies durch politische Ankündigungen, den innerdeutschen Bahnverkehr durch schnelle ICE-Städteverbindungen zu stärken (BMV, 2017; Deutschlandtakt, 2025). Für Dresden und Stuttgart konnte dies jedoch bislang nicht eingelöst werden. Das Zielbild des Bundesverkehrswegeplans 2030 verschiebt sich für die Schiene zeitlich erheblich.

Zum Abbau von Verbindungen oder gar einem vollständigen Rückzug von Fluggesellschaften von deutschen Standorten haben neben der Steuer auch die europaweit höchsten Abfertigungs- und Sicherheitsgebühren beigetragen (Eiselin, 2025). Pro abfliegenden Passagier sind, gestaffelt nach der Entfernung, 15,53 Euro auf der Kurzstrecke bis 70,83 Euro auf der Langstrecke (einschließlich Umsteigeverbindungen) an Steuern zu entrichten. Hinzu kommen Sicherheitsgebühren von durchschnittlich 15 Euro pro Passagier. Die Summe aus Luftverkehrsteuer und Gebühren wird vom Bundesverband der

⁷ Gemessen als Abstand vom größten deutschen Flughafen Frankfurt (Main) zum größten Flughafen des Ziellandes.

Deutschen Fluggesellschaften (BDF) für ein typisches Kurz- bis Mittelstreckenflugzeug (Airbus A320/Boeing B737) auf über 33 Euro pro Passagier beziffert; dabei sind die staatlichen Gebühren seit 2020 um 140 Prozent gestiegen (Eiselin, 2025). Vom Rückgang des Passagieraufkommens waren regionale Flughäfen besonders betroffen. In Mitteldeutschland verzeichnete Dresden aufgrund seiner für Deutschland peripheren Lage, der Standortkonkurrenz mit dem rund zwei Stunden entfernten Flughafen Prag und seines zuvor überproportional hohen Anteils innerdeutscher Verbindungen mit einem Verlust von 45 Prozent seiner Passagiere im Jahr 2024 gegenüber 2019 weit größere Einbußen als der Flughafen Leipzig/Halle. Dieser besitzt ein größeres, weniger von günstiger Standortkonkurrenz betroffenes Einzugsgebiet und weist damit vor allem mehr Urlaubsflüge auf. Innerdeutsche Verbindungen gibt es allerdings auch hier kaum noch, was auch durch die Einbindung Leipzigs und Halles in das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn sowie den abnehmenden Angeboten der Airlines begründet ist.

Analyse relevanter Standortfaktoren

Die Flughäfen Leipzig/Halle (LEJ) und Dresden (DRS) sind in wirtschaftlich dynamische städtische Räume eingebettet, die sich strukturell deutlich unterscheiden und damit auch unterschiedliche Potenziale für flughafennahe Branchen schaffen. Um eine fundierte Grundlage für die nachfolgenden Wirkungsanalysen zu schaffen, wird an dieser Stelle das wirtschaftliche Umfeld der beiden Flughäfen beschrieben.

Analog zur in Kapitel 4.1 verwendeten Definition wird zum „Flughafenumfeld“ zum einen der Kreis gezählt, in dem der jeweilige Flughafen liegt. Zum anderen zählen auch etwaige namensgebende Kreise zum Flughafenumfeld, sofern aufgrund der räumlichen Nähe eine funktionale Verflechtung mit dem Flughafen besteht. Für den Flughafen Leipzig/Halle besteht das im Folgenden analysierte Flughafenumfeld somit aus der Stadt Leipzig, der Stadt Halle sowie dem Landkreis Nordsachsen, in dem sich der Flughafen befindet. Für den Flughafen Dresden wird ausschließlich die Stadt Dresden betrachtet, da sich der Flughafen vollständig innerhalb der Stadtgrenzen befindet.⁸

Beide Flughafenregionen zeichnen sich durch eine deutliche Dominanz des Dienstleistungssektors aus. Mit Dienstleistungsanteilen an der gesamten Beschäftigung von 83,4 Prozent (LEJ-Umfeld) bzw. 82,4 Prozent (DRS-Umfeld) liegen beide Regionen deutlich über dem gesamtdeutschen Wert von 72,5 Prozent. Diese hohen Anteile entsprechen dem Profil städtisch geprägter Räume; deutschlandweit liegt der Dienstleistungsanteil in Agglomerationen und Kernstädten⁹ bei 81,6 Prozent. Der Industrieanteil fällt mit 9,4 Prozent im LEJ-Umfeld und 11,8 Prozent in Dresden gegenüber 19,4 Prozent bundesweit entsprechend geringer aus.

Um die wirtschaftliche Struktur der Standorte präziser zu erfassen, werden Lokalisationskoeffizienten berechnet. Sie setzen den Anteil einer Branche an der Gesamtbeschäftigung in den beiden betrachteten Regionen ins Verhältnis zum entsprechenden Bundeswert (Abbildung 2-4). Das Umfeld des Flughafens Dresden weist ausgeprägte Schwerpunkte in technologischen und forschungsintensiven Branchen auf. Der Anteil der Erwerbstätigen in den Bereichen „Herstellung von Datenverarbeitungsgeräten (DV-Geräte) und optischen Erzeugnissen“ sowie „Forschung und Entwicklung“ liegt viermal so hoch wie im deutschen Durchschnitt. Dresden ist Teil des Clusters Silicon Saxony, was für den Flughafen ein regionales Umfeld mit hoher Innovationsorientierung bedeutet. Neben den globalen Unternehmen

⁸ Die Auswertungen basieren überwiegend auf Daten der Datenbank „HeyHugo“ (HeyHugo , 2025). Sofern nicht anders angegeben, stammen die verwendeten Kennzahlen von dort.

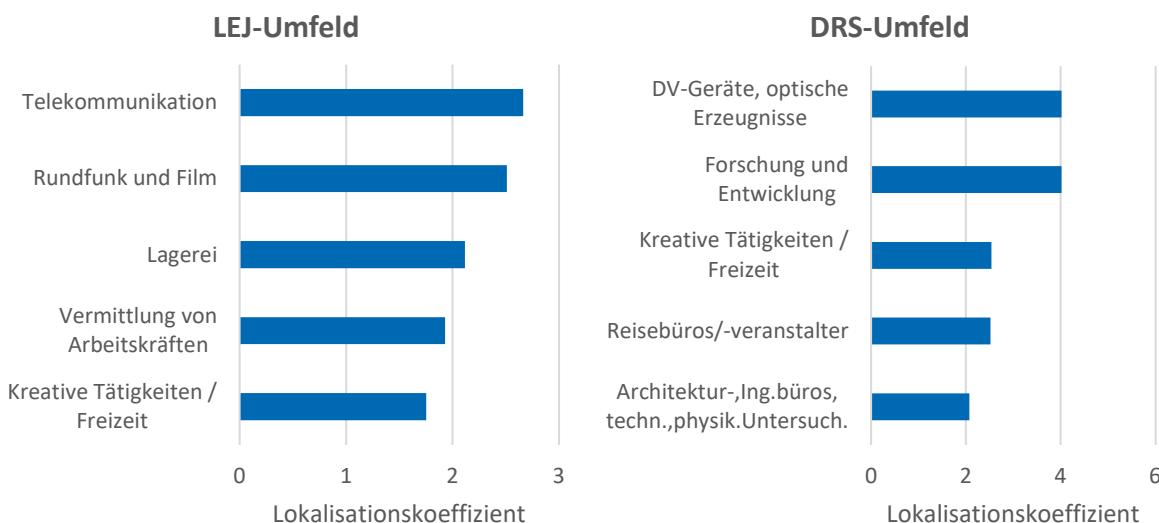
⁹ Nach einer Definition der IW Consult. Zu den Agglomerationen zählen kreisfreie Städte mit entweder mehr als 500.000 Einwohnern oder mit einer Einwohnerdichte größer als 820 Einwohner je km² und mehr als 100.000 Einwohnern. Kernstädte sind kreisfreie Städte, die nicht zu den Großstädten zählen (vgl. auch HeyHugo , 2025).

des Mikroelektronikclusters mit aktuell 8.600 Beschäftigten in den in Dresden angesiedelten „Fabs“ (Chipwerken) selbst und über 23.000 Beschäftigten zusammen mit Zuliefererindustrie und unternehmensnahen Dienstleistern (Präsentation Silicon Saxony, 2025) zählen zum Cluster auch Forschungseinrichtungen – darunter allein elf Fraunhofer-Institute (Fraunhofer Dresden, 2025) – sowie die Technische Universität und die Hochschule für Technik und Wirtschaft Dresden.

Im Umfeld des Flughafens Leipzig/Halle sind dagegen die Medien- und Kommunikationswirtschaft (mit Lokalisationskoeffizienten von rund 2,5) sowie logistiknahe Tätigkeiten (mit einem Lokalisationskoeffizienten von über 2) überdurchschnittlich vertreten. Die hohe Konzentration an Logistikinfrastruktur, unter anderem begünstigt durch das DHL-Frachtdrehkreuz am Flughafen Leipzig/Halle, schafft eine starke Nachfrage nach Lagerei-Dienstleistungen und Zeitarbeitskräften im Logistiksektor. Beide Regionen verfügen zudem im Deutschlandvergleich über einen ausgeprägten Kultur- und Kreativsektor, der ebenfalls mit einem urbanen Umfeld und hohen Besucherzahlen verbunden ist.

Abbildung 2-4: Top-5-Branchen im LEJ- und DRS-Umfeld

Dargestellt werden je Region die fünf Branchen, die im Jahr 2024 die höchsten Lokalisationskoeffizienten aufwiesen. Der Lokalisationskoeffizient ist ein relatives Maß der Branchengröße und entspricht dem Verhältnis zwischen dem Erwerbstätigenanteil einer Branche in der betrachteten Region und in Deutschland. Ein Lokalisationskoeffizient über 1 bedeutet eine überproportionale Größe der Branche in der betrachteten Region, ein Wert unter 1 bedeutet eine unterproportionale Größe.



LEJ-Umfeld: Stadt Leipzig, Stadt Halle, Kreis Nordsachsen; DRS-Umfeld: Stadt Dresden.

Quellen: HeyHugo, 2025; eigene Berechnungen

Die wirtschaftlichen Profile spiegeln sich auch in der Wissens- und Forschungslandschaft wider. Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SVB) in wissensintensiven Dienstleistungen¹⁰, zu denen unter anderem die Forschung und Entwicklung oder die Durchführung technischer, physikalischer und chemischer Untersuchungen gehören, liegt mit 43 Prozent im LEJ-Umfeld und 49,9 Prozent in DRS-Umfeld über dem Bundesdurchschnitt (37,1 Prozent) und in Dresden sogar über dem Mittelwert städtischer Räume (45,7 Prozent). Da die Industrie in beiden Regionen generell nicht besonders

¹⁰ Unter die wissensintensiven Dienstleistungen fallen die Wirtschaftszweige 58 bis 66, 69 bis 75, 84 bis 86, 88, 90 und 91, 93 und 94 sowie 99 gemäß Klassifikation der Wirtschaftszweige (WZ2008).

stark vertreten ist, ist naturgemäß auch der Anteil der wissensintensiven Industrien¹¹ unterdurchschnittlich hoch. Im Fall von Dresden ist jedoch dennoch bemerkenswert, dass 78 Prozent der Industriebeschäftigten in wissensintensiven Bereichen arbeiten; bundesweit liegt dieser Anteil lediglich bei 55 Prozent. Die Region hat also insgesamt weniger Industrie, aber jene, die sie hat, ist hochgradig forschungs- und technologieorientiert.

Das zeigt sich auch in der Qualifikationsstruktur. Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit akademischem Abschluss beträgt 23,8 Prozent im LEJ-Umfeld und 31 Prozent in Dresden. Letzterer liegt damit deutlich über dem Durchschnitt der städtischen Räume in Deutschland (27 Prozent) und markiert den Raum Dresden als hochqualifizierten Arbeitsmarkt. Weitere Indikatoren unterstreichen diesen Befund: In Dresden ist die Zahl der Hochschulen pro eine Million Einwohner überdurchschnittlich hoch (9,3; D-Durchschnitt 6,0), ebenso wie die Präsenz von Forschungspersonal (20,5 Forschende pro 1.000 Erwerbstätige; D-Durchschnitt 11,8). Auch die Dichte an MINT-Forschungseinrichtungen (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften, Technik) liegt mit 48 je eine Million Einwohner klar über dem Bundesschnitt, ebenso wie die Zahl digitaler Start-ups und von Hightech-Gründungen. Das Umfeld des Flughafens LEJ erreicht bei vielen dieser Indikatoren solide Werte innerhalb des deutschen Mittelfelds, ohne jedoch die Dresdner Spitzenposition zu erreichen.

Für die Analyse der Flughafen-Auswirkungen sind besonders die tourismus- und reiserelevanten Branchen relevant. Im Umfeld des Flughafens LEJ sind 4,6 Prozent der Erwerbstätigen im Touristiksektor (also im Gastgewerbe oder in Reisebüros und bei Reiseveranstaltern) beschäftigt, was leicht über dem deutschen Durchschnitt liegt. Die Übernachtungszahlen je Einwohner (4,9) liegen etwas unter dem Bundeswert (5,9), was im Kern auf das größere Einzugsgebiet mit suburbanen Strukturen zurückzuführen ist; die Stadt Leipzig selbst liegt mit 6,2 Übernachtungen je Einwohner höher. Dresden zeigt ein noch deutlicheres touristisches Profil: 5,9 Prozent der Erwerbstätigen arbeiten im Tourismus, was dem 1,4-Fachen des Deutschlandwerts entspricht. Mit 8,2 Übernachtungen je Einwohner liegt die Übernachtungsdichte in Dresden noch einmal höher als in der Stadt Leipzig. Nach einer Erhebung zur Touristendichte der deutschen Großstädte von HolidayCheck (2025) wurden in Dresden im Jahr 2024 rund 4,0 Gästeankünfte je Einwohner gemessen. Damit liegt Dresden auf Platz 10 der führenden deutschen Städtedestinationen – begünstigt durch seine historische Architektur und kulturellen Einrichtungen. Diese touristische Struktur könnte ein überdurchschnittlich breites Nachfragepotenzial für Flugverbindungen schaffen, vor allem im Städte tourismus und internationalen Kulturverkehr, was sich in der Realität jedoch derzeit nicht bestätigt. Nach Aussagen von interviewten Stakeholdern ist die Nutzung des Flughafens Dresden im hochwertigen Städte tourismus gering, da der Großteil der Touristen inländische Gäste sind, die für die Anfahrt oft Bus und Bahn nutzen.

Während in Dresden gemessen an der Einwohnerzahl der Kulturtourismus eine besonders große Rolle spielt, weist Leipzig ein etwas breiter diversifiziertes Besuchsprofil auf, bei dem neben Städte tourismus auch die Messe eine herausragende Bedeutung besitzt. Die Leipziger Messe zählt zu den zehn größten Messegesellschaften Deutschlands. Jährlich finden rund 250 Veranstaltungen (Messen, Ausstellungen, Kongresse und Events) mit mehr als 15.500 Ausstellern und über 1,2 Millionen Besuchern aus aller Welt statt (Leipziger Messe GmbH, 2025). Die Messe wirkt als starker Nachfragegenerator für Hotellei-rie, Gastronomie, Mobilität und zahlreiche unternehmensnahe Dienstleistungen, also jene Bereiche, die besonders eng mit einer guten Anbindung an den Flughafen Leipzig/Halle verknüpft sind.

11 Zu den wissensintensiven Industrien gehören die Wirtschaftszweige 14, 20, 21 sowie 26 bis 30 und 32 gemäß Klassifikation der Wirtschaftszweige (WZ2008).

2.3 SWOT-Analyse

Die SWOT-Analyse – Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats – dient der systematischen Einordnung und Bewertung der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken für beide Flughäfen. Neben der Berücksichtigung empirischer Daten und der Literatur wurden für die SWOT-Analyse auch vertiefende Interviews geführt. Durch diese leitfadengestützten Interviews mit ausgewiesenen Experten der Luftverkehrswirtschaft und Stakeholdern der regionalen Wirtschaft in Sachsen und Sachsen-Anhalt wurden die empirischen und literaturbezogenen Arbeiten zur Bedeutung der Flughafeninfrastrukturen für die regionale Wirtschaft ergänzt und wertvolle zusätzliche Erkenntnisse gewonnen. Insgesamt wurden sechs Stakeholdergespräche geführt (vgl. zur Methodik Anhang A2).

Im Rahmen der SWOT-Analyse werden zwei unterschiedliche Sachverhalte betrachtet: Zum einen die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken bezogen auf die beiden Flughafenstandorte und ihren Betrieb, zum anderen aber auch jene bezogen auf den regionalen Wirtschaftsstandort. Vor allem im Bereich der Stärken kommt diese Unterteilung zum Tragen. Die Wirkungen der Flughafeninfrastruktur auf die regionale Wirtschaft stellen dabei ein zentrales Element der durchgeföhrten Studie dar, wobei die empirischen Erkenntnisse aus der Analyse von Regionaldaten mit den Ergebnissen der sechs Interviews ergänzt und unterfüttert werden.

Stärken und Schwächen der Flughäfen

Im Folgenden werden zentrale Stärken der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden dargestellt, die sich aus ihrer wirtschaftlichen Bedeutung, ihren funktionalen Standortvorteilen sowie ihrer Rolle für regionale Wirtschaftscluster ergeben.

Die beiden Flughäfen sind wichtige regionale Arbeitgeber, sowohl bezogen auf die Flughafenfunktion selbst als auch durch die im und am Flughafen aktiven Unternehmen (vgl. Kapitel 3.1). Während der Flughafen Leipzig/Halle ein großer Logistikknoten und -arbeitgeber ist, ist der Flughafen Dresden mit den Elbe Flugzeugwerken ein wichtiger Produktionsstandort der Luftfahrtindustrie und im Umfeld Europas führender Fertigungsstandort der Mikroelektronik mit derzeit sehr großen Investitionsvolumen. Durch aktuelle Standortentscheidungen der Deutsche Aircraft wird nun zudem auch der Flughafen LEJ zu einem Wartungs- und Produktionsstandort der Luftfahrtindustrie.

Beide Flughäfen sind „Standorte der kurzen Wege“. Reisende sind schnell im Terminal und an ihrem Gate, was – sofern die gewünschten Relationen im Angebot sind – zur Passagierbindung beiträgt. Der Flughafen Dresden kann diesen Vorteil aufgrund der seit Corona stark ausgedünnten Flugangebote derzeit jedoch nur eingeschränkt nutzen.

Serviceorientierung und Kooperationsbereitschaft der Flughafengesellschaft und der beiden Flughafenstandorte mit der Wirtschaft werden insgesamt positiv wahrgenommen. Dies ist ein interner Vorteil, der auf die regionale Wirtschaft ausstrahlt. Er betrifft die Logistik und Investitionen am Standort Leipzig-Halle, darunter auch technologieorientierte Ansiedlungen mit zeitkritischen internationalen Lieferungen etwa im Biotech-Bereich, sowie die Elbe Flugzeugwerke und die Mikroelektronikindustrie sowie Forschungsinstitute im Flughafenumfeld Dresdens. Beide Flughäfen erfüllen damit eine wichtige Funktion für die jeweiligen regionalen Wirtschaftscluster.

Die hohe Bedeutung des Frachtverkehrs in Leipzig/Halle und damit einhergehend die Abhängigkeit von DHL wird eher als Stärke denn als Schwäche gesehen; die gegenseitige Abhängigkeit von Flughafen und Unternehmen ist so groß, dass eine Standortschließung von DHL als praktisch ausgeschlossen angesehen wird. Der Vertrag wurde kürzlich bis 2053 verlängert. Aufgrund des vorwiegend nächtlichen

Frachtbetriebs und der Standortgröße mit globalen Flugverbindungen kann DHL eine weltweite 24-Stunden-Lieferung garantieren, was eine erhebliche Stärke und andernorts schwer replizierbar ist.

Wirtschaftlich sind die Flughäfen essenzielle regionale Standortfaktoren. Vor allem Leipzig-Halle nimmt eine zentrale Funktion für den mitteldeutschen Wirtschaftsraum im Dreiländereck Sachsen/Sachsen-Anhalt/Thüringen ein und bedient den größten ostdeutschen Agglomerationsraum nach Berlin.

Die mitteldeutschen Flughäfen gewährleisten die internationale und globale Anbindung der Wirtschaftsräume Leipzig-Halle und Dresden/Ostsachsen u.a. über die Hubs Frankfurt am Main und München im Passagierverkehr. Die durch die Flughäfen gewährte Vernetzung dient als Basis für den Erhalt und die Entwicklung moderner Wirtschaftsregionen. Dies gilt besonders für die Frachtverbindungen des Fracht-Drehkreuzes Leipzig/Halle und die globale Anbindung des Mikroelektronikclusters Silicon Saxony in Dresden über die Drehkreuze Frankfurt und München im Passagierverkehr. Letztere wurde in Fachgesprächen als existenziell eingestuft, da vertretbare Reisezeiten zu Konzernzentralen in Asien oder den USA aufgrund der peripheren Lage Dresdens im deutschen Straßen- und Schienennetz nur so gewährleistet sind. Die eingeschränkten Städteverbindungen am Flughafen Dresden werden jedoch den wachsenden Anforderungen des Mikroelektronikclusters nicht gerecht: Es gibt aus Sicht der Befragten zu wenig Flüge nach Frankfurt und München, Anbindungen nach Stuttgart oder Köln-Bonn fehlen gänzlich. Auch die internationalen Anbindungen nach und über London sowie Amsterdam sind schlecht.

Die Flughafenanbindung steigert der Mehrheit der Interviewpartner zufolge Wertschöpfung und Produktivität sowie den Technologiegehalt von Ansiedlungen. Dies bestätigt empirische Daten zur regionalen Wirkung von Flughäfen auf die Innovationsstärke der Wirtschaft und speziell auf die technologiestarken Gründungen und Ansiedlungen im Flughafenumfeld (vgl. Kapitel 4.1.2).

Gleichzeitig ergeben sich aus der derzeitigen Kapazitätsauslastung und den eingeschränkten Linienverbindungen Herausforderungen, die die Nutzungspotenziale der Flughäfen begrenzen. Die größte Schwäche im Betrieb bildet die Unterauslastung der Kapazität der vorhandenen Infrastrukturen. Der Flughafen Dresden wurde damals auf rund 3,5 Millionen Passagiere pro Jahr ausgelegt, der Flughafen Leipzig/Halle auf etwa acht Millionen. Tatsächlich lag das Passagieraufkommen zuletzt mit knapp 0,9 Millionen Passagieren in Dresden und etwa 2,2 Millionen in Leipzig/Halle deutlich darunter. Dies führt zu dauerhaften Infrastrukturkosten der nicht genutzten Kapazität, vor allem im Gebäudebereich. Dies ist ein Grund dafür, dass regionale Flughäfen ein großes Interesse an Low-Cost-Carriern haben, die bezogen auf die Durchschnittskosten kaum genug zahlen, aber die Grenzkosten decken und die Kapazität besser auslasten. Dresden war vor der Coronapandemie stärker auf Linienflüge ausgerichtet als Leipzig-Halle, und diese haben neben Low-Cost-Städteverbindungen durch die Pandemiefolgen und Kostenprobleme des Standorts besondere Einbußen hinnehmen müssen. Zudem war in den Jahren seit der Pandemie 2020 eine schrittweise Ausdünnung zu beobachten bei den Städteverbindungen von Lufthansa/Eurowings. Andere europäische Linienverbindungen sind teilweise nach der Coronapandemie nicht zurückgekehrt oder haben – besonders Low-Cost-Airlines – den Standort Deutschland wegen der ungünstigen Kostenstruktur mit hohen Steuern und administrativ verursachten Abfertigungskosten verlassen.

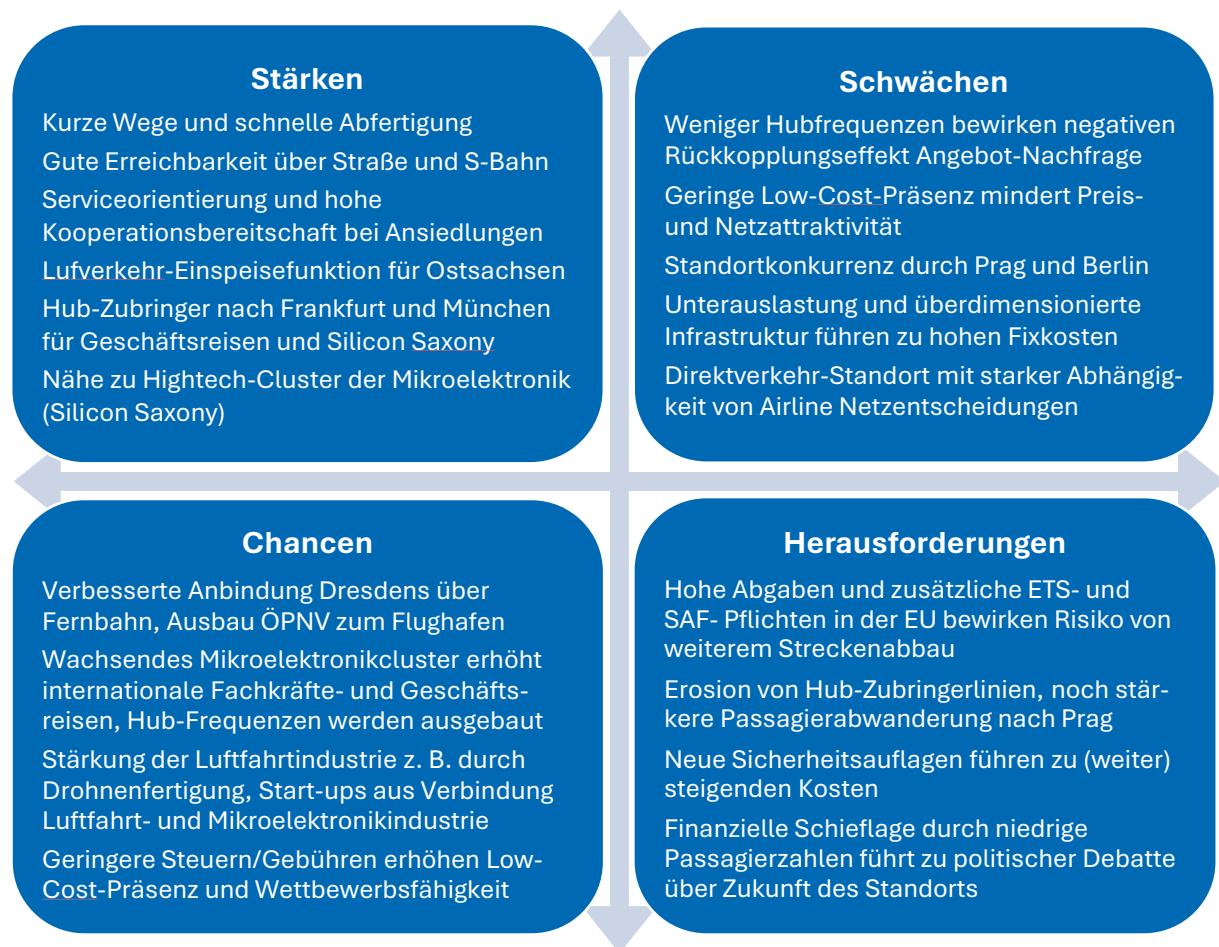
Die Flughäfen Berlin/Brandenburg als Hauptstadt-Airport und insbesondere Prag ziehen als Konkurrenzstandorte Passagiere ab, wenn lokale Angebote in Leipzig/Halle und Dresden fehlen beziehungsweise kostenbedingt von Airlines eingestellt wurden. Prag weist zudem einen abgabenbedingten inhärenten Kostenvorteil auf. Daraus kann ein „Henne-Ei-Problem“ im Passagiermarkt entstehen: Fehlende Linienangebote bremsen die Nachfrage, da potenzielle Passagiere sich umorientieren – nach Prag,

Krakau, Breslau oder auf andere Verkehrsträger. Dadurch droht eine Abwärtsspirale in Verkehr und Auslastung.

Die Randlage von Dresden innerhalb Deutschlands wird (nur) aufgrund der ungünstigen Kostenstruktur im Vergleich zu Prag zur Schwäche, da Passagiere abgezogen werden, was die Anzahl der Relationen weiter ausdünnnt. Vor Einführung der deutschen Luftverkehrsteuer nutzten hingegen viele tschechische Fluggäste den grenznahen deutschen Flughafen. Dresden ist, weil es eine schlechtere Bahnbindung hat, stärker abhängig von einer guten Fluganbindung als Leipzig/Halle. Diese ist derzeit jedoch nicht gegeben. Dies spiegelt sich auch in den Antworten der Unternehmensbefragung wider: Während 81 Prozent der befragten Unternehmen im LEJ-Umfeld angeben, nie das Flugzeug für Geschäftsreisen zu verwenden, beträgt dieser Anteil im Umfeld des Flughafens Dresden nur 63 Prozent. Aufgrund der lagebedingt höheren Flugaffinität von Geschäfts- und Privatreisenden in Dresden könnte die periphere Lage für den Flughafen anders als für den Standort insgesamt sogar einen Vorteil darstellen, wenn die kostenbedingten Hemmnisse nicht wären.

Abbildung 2-5: SWOT-Analyse für den Flughafen Dresden

Kernergebnisse im Überblick



Quellen: eigene Darstellung auf Basis empirischer Daten und der Stakeholdergespräche

Die Anbindung an das regionale und überregionale Verkehrsnetz spielt eine entscheidende Rolle für die Erreichbarkeit der Flughäfen und die Attraktivität für Unternehmen und Passagiere. Beide Flughäfen verfügen über eine gute intermodale Einbindung mit Bahnanschluss – in Dresden nur S-Bahn – und

Autobahnanschluss. Leipzig/Halle profitiert zudem von seiner zentralen geografischen Lage in Deutschland. Kritisiert wird jedoch im Fall von Leipzig/Halle, dass der Flughafenbahnhof keine ausreichenden Zughalte aufweist: Einen IC-Halt gibt es nur alle zwei Stunden und um den ICE-Fernverkehr zu erreichen, muss man mit der S-Bahn zunächst nach Leipzig oder Halle fahren. Im Fall Dresdens ist die Fernbahnanbindung der gesamten ostsächsischen Region schlecht. Dies schränkt den Nutzwert der intermodalen Anbindung ein. Aus den Kritikpunkten ergibt sich, vor allem für Leipzig/Halle, aber auch eine Chance: Bahn- und ÖPNV-Anbindung könnten durch koordiniertes Vorgehen der Bundesländer, Städte und kreisfreien Städte gemeinsam mit der Bahn – und auch Busunternehmen – verbessert werden. Ein Beispiel ist die positive Wirkung der Verlagerung des Stuttgarter Busbahnhofs an den Flughafen, die die Erreichbarkeit für Reisende verbessert hat.

Abbildung 2-6: SWOT-Analyse für den Flughafen Leipzig-Halle

Kerenergebnisse im Überblick



Quellen: eigene Darstellung auf Basis empirischer Daten und der Stakeholdergespräche

Trotz dieser Einschränkungen bleibt die Anbindung an internationale Drehkreuze ein entscheidender Vorteil für die regionalen Wirtschaftscluster. Leipzig/Halle und Dresden bieten eine leistungsfähige Flughafeninfrastruktur als Voraussetzung für eine wettbewerbsfähige Wirtschaft in der Region. Für die Region um Dresden ist dies aufgrund der hohen internationalen Verflechtung des Mikroelektronikclusters Silicon Saxony und dessen Bedarfs an einer nahtlosen, zeitkritischen Versorgung mit Vorleistungsprodukten essenziell. Das Fracht-Drehkreuz mit globaler 24-Stunden-Anbindung ist jedoch auch für die Wirtschaft im Raum Leipzig-Halle hoch relevant. Hier haben sich Unternehmen beispielsweise aus der

Biotechnologie angesiedelt, deren Geschäftsmodell auf der zeitkritischen Lieferung von Proben aus aller Welt basiert. Rund um den Flughafen und DHL ist ein erweitertes Logistikcluster entstanden.

Bezogen auf die Fachkräftegewinnung und -haltung werden die Effekte der Flughäfen überwiegend positiv gesehen. Die Flughäfen sind wichtig für die internationale Fachkräftegewinnung. Besonders gilt dies für den Standort Dresden mit seinem wachsenden Cluster der Mikroelektronikbranche im Silicon Saxony. Kritisiert wurde allerdings aus Sicht eines Interviewpartners in Sachsen-Anhalt, dass der nächtliche Frachtverkehr in Leipzig/Halle die Qualität des regionalen Wohnstandorts für Fachkräfte beeinträchtige, speziell in der Chemieregion im südlichen Sachsen-Anhalt.

Die Flughäfen haben die Ansiedlung von Leuchtturmprojekten wie DHL, der Mikroelektronik des Silicon Saxony und unterstützend auch von Porsche/BMW ermöglicht. Die industriellen Investitionen wären zwar theoretisch auch ohne Flughafen denkbar gewesen, die Flughäfen haben die Standortbedingungen jedoch deutlich verbessert. Dies kann zu einer selbstverstärkenden Cluster-Wirkung führen, da weitere Unternehmen angezogen werden und das Image der Region insgesamt aufgewertet wird. Fortlaufende Ansiedlungen im Logistikcluster und in der Industrie im Raum Leipzig-Halle sowie in der Mikroelektronik in Sachsen sind ohne die regionalen Flughafenstandorte kaum möglich. Dies sollten die Landes- und Bundespolitik in ihren Entscheidungen zur Luftfahrt- und Flughafenpolitik berücksichtigen.

Die bedeutende Rolle der Flughäfen für die Versorgungssicherheit und den Zivilschutz wurde in der Coronapandemie belegt; dies gilt vor allem für Leipzig/Halle. Zudem spielt der Flughafen Leipzig/Halle eine wichtige Rolle als Hub für militärische Logistik (Strategic Airlift International Solution – SALIS, Personaltransporte der US Air Force in den Mittleren Osten), auf die in Kapitel 4.3 detailliert eingegangen wird.

Chancen und Herausforderungen: Die Zukunftsaussichten der beiden Flughäfen

Im Folgenden werden zentrale Chancen und Herausforderungen für die Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden dargestellt. Die Analyse betrachtet dabei sowohl die infrastrukturellen und wirtschaftlichen Potenziale als auch die politischen, regulatorischen und makroökonomischen Rahmenbedingungen, die die Entwicklung der Standorte beeinflussen.

An beiden Flughafenstandorten besteht Wachstumspotenzial im Passagier- und Frachtbereich. Es ergibt sich durch ausreichend vorhandene Kapazitäten der Flughafeninfrastruktur und das wachsende Mikroelektronikcluster sowie die steigende Anzahl (internationaler) Fachkräfte vor Ort, was eine Stärke und Chance zugleich bildet. Zum Heben des Potenzials müssten jedoch die wettbewerblichen Standortbedingungen in Deutschland besser werden, speziell bei der staatlich verantworteten Kostenstruktur. Es bleibt abzuwarten, ob die jüngsten Beschlüsse der Bundesregierung zur leichten Reduktion der Luftverkehrsteuer ab 2026 hierzu ausreichend sind.

Der fortschreitende Ausbau der Chipindustrie im Dresdener „Silicon Saxony“-Cluster mit Investitionen von rund 15 bis 30 Milliarden Euro, die aktuell und in den kommenden 10 Jahren getätigt werden, sowie bis zu 15.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen allein bis 2030 (Präsentation Silicon Saxony, 2025) führt zur Beschäftigung von mehr internationalen Fachkräften und damit potenziell auch zu mehr Dienstreisen von und zu Firmensitzen in Asien und den USA. Die Nachfrage nach Fernflügen und damit die Auslastung für die wichtigen Zubringerflüge zu den Hubs würde sich dadurch erhöhen. In diesem Zusammenhang wurde auf Dienstreiseregelungen deutscher Unternehmen verwiesen die innerdeutsche Flüge ausschließen. Von solchen Regelungen ist der Standort Dresden aufgrund seiner eingeschränkten Erreichbarkeit (etwa von München und Stuttgart) in besonderer Weise betroffen.

Derzeit wird eine Stärkung der Wirtschaftlichkeit im Betrieb durch eine weitere Hebung von Synergien im Personaleinsatz zwischen beiden Standorten und durch optimierten Personaleinsatz korrespondierend zum Verkehrsaufkommen (vor allem in Dresden) angestrebt. Das verursacht kurzfristig zusätzliche Umstrukturierungskosten (MDR aktuell, 2025). Dies wurde in Stakeholderinterviews überwiegend positiv aufgenommen und als Signal an die Politik gesehen, dass man alle Optionen nutzt, die Wirtschaftlichkeit zu verbessern. In anderen Gesprächen wurde jedoch auch eine Stärkung des Flughafens Dresden als Aufgabe der Politik gefordert, die von entsprechenden Finanzmittelzusagen unterlegt sein müsste.

Chancen könnten für die beiden Flughafenstandorte in einer Fortentwicklung der Spezialisierung liegen: Leipzig/Halle hat sie durch den Frachtschwerpunkt sowie sicherheits- und verteidigungsrelevante Stationierungen von Flugzeugen bereits gefunden. Für Dresden ist eine Spezialisierung jenseits der Elbe Flugzeugwerke weiterhin schwer. Beide Flughäfen punkten aber mit einer geografischen Mittellage zwischen West- und Ost- sowie zwischen Süd- und Nordeuropa, die für die NATO relevant ist. Eventuell könnte es mit Blick auf Ostsachsen und neue Werke der Rüstungsindustrie auch für den Flughafen DRS eine Rolle im Rahmen der Landesverteidigung geben. Die EFW sind bereits als Wartungspartner der Bundeswehr tätig und werden im Rahmen der Beschaffung des CH-47-Hubschraubers ihre Rolle in diesem Bereich weiter stärken (vgl. Kapitel 4.3). Durch den starken Ausbau der Chipwerke könnte es nach Einschätzung der Interviewpartner zudem Chancen für die Wiederaufnahme von Regionalverbindungen beispielsweise nach Stuttgart geben, wobei die Industrie dies ebenfalls durch eine Anpassung von Dienstreiserichtlinien unterstützen könnte (s. o.).

In Leipzig/Halle wird derzeit eine Flugzeugfertigung aufgebaut. Die Deutsche Aircraft will am Flughafen Regionalflugzeuge vom Typ D328eco herstellen. Ein Hochfahren der Produktion schafft Arbeitsplätze und dürfte auch Zulieferer der Flugzeugproduktion anlocken, die derzeit noch keine Fertigung vor Ort haben. Hier könnten sich Anknüpfungspunkte für weitere Ansiedlungen zum Beispiel von Start-ups im Sicherheits- und Drohnenbereich geben. Dies eröffnet Chancen auf ein neues Fertigungscluster in Westsachsen und im südlichen Sachsen-Anhalt, das Fachkräfte und eventuell Zulieferer der kriselnden Autoindustrie integrieren könnte. Es entstehen perspektivisch hochqualifizierte neue Industriearbeitsplätze, während die Industrie deutschlandweit Beschäftigung abbaut. Vorhandene Flächen am Flughafen Leipzig/Halle ermöglichen weitere Ansiedlungen. In Dresden sind hingegen die Gewerbevlächen in Flughafennähe mit den Chipwerken von TSMC/ESMC, Bosch und Infineon weitgehend ausgelastet.

Der Flugverkehr in Deutschland ist über die Luftverkehrsabgabe und die Kosten für die Fluggastkontrolle und -sicherheit zu einer staatlichen Einnahmequelle geworden. Dies zeigte sich im Rahmen der Haushaltsaufstellung der Bundesregierung 2025/26, die zunächst keine Absenkung vorsah, obwohl zuvor in den Koalitionsverhandlungen noch eine Senkung der Abgabe beschlossen worden war. Diesen steuerlichen Einnahmen stehen allerdings auch Einnahmeverluste durch die Abwanderung von Fluggesellschaften, Passagieren und mit dem Luftverkehr verbundener wirtschaftlicher Aktivität gegenüber. Durch die jüngst getroffene Entscheidung zur Absenkung der Steuer ab Mitte 2026 wurde dies zumindest teilweise anerkannt. Besonders betroffen von den hohen Kosten sind aufgrund der Fixkosten und der Abwanderung von ausländischen Low-Cost-Airlines Regionalflughäfen wie Leipzig/Halle und Dresden. Nach Einschätzung der Stakeholder geht kurzfristig von der im Vergleich zu den europäischen Nachbarländern hohen Abgabenlast die größte Herausforderung aus, da immer mehr Flugzeuge an Auslandsstandorte verlagert werden. Eine große Herausforderung wären daher weiter steigende Belastungen im Gebühren- und Abgabenbereich.

Auch aus anderen Richtungen drohen neue Kostenbelastungen: So könnten erhöhte Sicherheitsanforderungen zu zusätzlichen Kosten führen. Erhöhte Sicherheitsstandards bei Flughafenzäunen, wie er aufgrund der Aktionen von sogenannten Klimakleibern als Auflage für Flughäfen diskutiert wird, würde allein in Leipzig/Halle 40 Millionen Euro kosten. Angesichts von Sabotageaktionen internationaler

Akteure erscheint eine bessere Sicherung kritischer Infrastrukturen geboten. Je nach Veranlagung der Kosten, könnte die Finanzierung dem Entlastungseffekt entgegenstehen. Bei weiterer Verteuerung verlieren kleine Standorte Verkehr bis hin zur Gefährdung des Standorts. Hingegen können Hub-Flughäfen den Verlust einzelner Verbindungen durch ausreichende Alternativen oder geringere Passagierzahlen durch den Einsatz kleinerer Flugzeuge besser abfedern.

Weitere Entwicklungen stellen potenziell eine Belastung für regionale Flughafenstandorte und speziell für Dresden dar. Die schrittweise Einbeziehung des Flugverkehrs in die CO₂-Bepreisung auf EU-Ebene steht derzeit an und dürfte zu einer zusätzlichen Kostenbelastung führen.¹² Aufgrund ihrer EU-weiten Wirkung verändert sich hierdurch die Wettbewerbssituation gegenüber europäischen Auslandsstandorten wie Prag jedoch nicht. Die im deutschen Luftverkehr entscheidenden Gesellschaften Lufthansa und Eurowings haben angekündigt, dass sie die Verbindungen zu peripheren Standorten weiter ausdünnen wollen (Recklies, 2025), was die internationale Anbindung über Frankfurt und München vor allem für Dresden und seine Hightech-Industrie gefährdet. Aufgrund der beschlossenen leichten Reduktion der Luftverkehrsteuer und Gebühren wurde diese Ankündigung zwar zurückgenommen, steigende CO₂-Preise könnten aber zukünftig zu Streckenstreichungen führen. Generell hängt die Luftverkehrsentwicklung stark von der makroökonomischen Situation ab. Zu den wirtschaftlichen Herausforderungen zählt daher eine fortgesetzte konjunkturelle und strukturelle Schwäche der deutschen Wirtschaft, die auch den Flugverkehr trifft und regionale Standorte wie Leipzig/Halle und Dresden besonders belastet. Erfolgreiche Reformen, die die Wachstumskräfte stärken, können sich damit aber auch positiv auf die Flughäfen auswirken. Die demografische Entwicklung bildet ebenfalls eine Herausforderung für Ostdeutschland und Mitteldeutschland: Die sinkende Bevölkerungszahl könnte das originäre Fluggastpotenzial weiter verringern, vor allem aus dem Umland. Die Städte Dresden und Leipzig haben hingegen eine jüngere Bevölkerung und wachsen. Die zunehmende Internationalisierung ihrer Bevölkerung dürfte ebenfalls zu einem höheren Fluggastaufkommen durch Heimatbesuche führen.

Zu den politischen Herausforderungen zählt zudem das landespolitische Spannungsfeld in Sachsen und Sachsen-Anhalt durch die Eigentümerstruktur der Flughafengesellschaft. Dies gilt vor allem, wenn es nicht gelingt, die betrieblichen Verluste (in Dresden) deutlich einzudämmen. Hier können bundespoltische Entscheidungen – wie die beschlossene Reduktion der Luftverkehrsteuer und der Gebühren – positiv wirken, da sie die Kostensituation verbessern und möglicherweise wieder mehr Verkehr attrahieren. Es ist eine betriebswirtschaftliche Herausforderung besonders für den Standort Dresden, schwarze Zahlen zu erreichen oder ihnen nahezukommen. Jenseits der Nutzung aller Einsparmöglichkeiten bleibt es jedoch eine überwiegend landespolitische Entscheidung, dauerhaft Unterstützung zu leisten, um den für die Landeshauptstadtfunktion und die Mikroelektronikindustrie im Silicon Saxony wichtigen Flughafenstandort zu erhalten. Für die Luftverkehrspolitik des Bundes könnte eine Staffelung der Luftverkehrsteuer nach Flughafengröße oder aufgrund von Lagefaktoren – etwa unter Anwendung eines an die Gemeinschaftsaufgabe zur Entwicklung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) angelehnten Indikators – die Möglichkeit eröffnen, Luftverkehrsstandorte mit hoher regionalpolitischer Relevanz wie Dresden oder Bremen zu unterstützen und zu erhalten, ohne das Steueraufkommen und die Klimaziele zu gefährden (Reh et al., 2020).

Analyse der Synergien beider Flughäfen

Prinzipiell ergänzen sich die beiden mitteldeutschen Flughafenstandorte durch ihre unterschiedliche Struktur gut. Während der größere Flughafen Leipzig-Halle auf die Bereiche Fracht mit dem

¹² Es sei denn, die Luftverkehrsteuer wird weiter entsprechend der schrittweisen Erhöhung des CO₂-Preises abgesenkt, wie es die Politik zugesagt hatte.

zweitgrößten deutschen Fracht-Hub sowie allgemeiner Passagierverkehr mit einem hohen Anteil Outbound-Tourismus gekennzeichnet ist, ist Dresden stark auf den Geschäftsreiseverkehr mit einem geringen Anteil Tourismus konzentriert. Zudem gibt es am Standort DRS mit den Elbe Flugzeugwerken einen flughafengebundenen Produktionsstandort.

Die Zusammenarbeit der beiden Flughafenstandorte unter dem Dach der Mitteldeutsche Flughäfen AG wird überwiegend – aber nicht von allen Gesprächspartnern – als Stärke gesehen, die zu Synergien führt; jedenfalls überwiegen diese gegenüber den kostenbedingten Nachteilen des Doppelstandorts. Synergien können durch die gemeinsame Leitung und Verwaltung, jedoch aufgrund standortgebundener Inputfaktoren nur begrenzt im Betrieb erzielt werden. Seit dem Verkehrseinbruch infolge der Coronapandemie und der kostenbedingt fehlenden Erholung vor allem in Dresden sind jedoch auch die Synergieeffekte zwischen den beiden Standorten stark reduziert beziehungsweise aus Sicht der Flughafengesellschaft weitgehend ausgereizt.

Angesichts wachsenden politischen Drucks in Sachsen-Anhalt, ab 2027 nicht länger über die gemeinsame Flughafengesellschaft an den Verlusten des Betriebs am Standort Dresden beteiligt zu werden (Seifert, 2025), stellt sich die Frage nach der Höhe der erzielten Synergien in Relation zu den Verlusten des Flughafens Dresden mit größerer Brisanz. Abzuwarten ist jedoch, in welcher Höhe diese Verluste nach Abschluss der derzeitigen Sparmaßnahmen und der Reduktion der Luftverkehrsteuer (und Gebühren) 2026 noch ausfallen werden.

3 Ökonomischer und fiskalischer Fußabdruck der Flughäfen

In diesem Kapitel wird der ökonomische und fiskalische Fußabdruck der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden analysiert. Unter dem Begriff „Flughafen“ wird dabei die wirtschaftliche Einheit verstanden, die sich aus der Flughafenbetreiberin Mitteldeutsche Flughafen AG sowie den weiteren auf dem Flughafengelände ansässigen Unternehmen zusammensetzt, die einen wesentlichen Beitrag zum störungsfreien Betrieb der Standorte leisten.

Ziel der Analyse ist es, zunächst die zentralen ökonomischen Kennzahlen der Flughäfen zu ermitteln und anschließend deren gesamten ökonomischen und fiskalischen Fußabdruck entlang der vorgelagerten Wertschöpfungsketten zu quantifizieren. Die Auswertung umfasst sowohl eine gemeinsame Betrachtung beider Flughäfen als auch eine getrennte Analyse für Leipzig/Halle und Dresden. Darüber hinaus werden die Ergebnisse nach relevanten Bereichen differenziert – etwa nach Aviation- und Non-Aviation-Aktivitäten sowie nach flughafenaffinen und nicht flughafenaffinen Unternehmen.

Ausgangspunkt der Berechnungen ist eine detaillierte Aufstellung der Kennzahlen aus der Gewinn- und Verlustrechnung der Mitteldeutschen Flughafen AG für das Jahr 2024, differenziert nach den jeweiligen Geschäftsbereichen. Ergänzt werden diese Informationen durch Angaben der MFAG zu Beschäftigtenzahlen sowie zu Umfang und Herkunft der bezogenen Waren und Dienstleistungen. Für die auf dem Flughafengelände ansässigen Unternehmen liegen ebenfalls Angaben zu Beschäftigung und Umsatz vor.

In Verbindung mit einer regionalisierten Input-Output-Tabelle für Sachsen, Sachsen-Anhalt und das übrige Deutschland, welche die Wirtschaftsstrukturen der drei Regionen sowie deren Verflechtungen untereinander abbildet, lassen sich die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen der Flughäfen auf das vorgelagerte Wertschöpfungsnetzwerk umfassend bestimmen. Alle berechneten Kennzahlen beziehen sich dabei auf das Jahr 2024. Die verwendeten Datenquellen sowie die zugrunde liegende Methodik werden im methodischen Anhang A2 ausführlich erläutert.

3.1 Ökonomische Kennzahlen der Flughäfen

Auf den Flughafengeländen Leipzig/Halle und Dresden sind insgesamt 18.070 Personen beschäftigt, die gemeinsam eine Wertschöpfung von rund 1,85 Milliarden Euro generieren. In Folgenden wird dargestellt, wie sich diese Kennzahlen im Einzelnen zusammensetzen und welche strukturellen Besonderheiten die beiden Standorte aufweisen.

3.1.1 Flughafen Leipzig/Halle

Am Flughafen Leipzig/Halle sind insgesamt 13.615 Personen beschäftigt – und damit rund drei Viertel aller Erwerbstätigen an beiden untersuchten Standorten. Davon entfallen 1.027 Beschäftigte (8 Prozent) auf die Mitteldeutsche Flughafen AG als Betreiberin; die übrigen 12.588 Beschäftigten arbeiten in den 92 weiteren am Standort ansässigen Unternehmen.

Der Flughafen erfüllt eine wichtige Funktion für den regionalen Arbeitsmarkt beider Bundesländer. Aufgrund seiner Lage unmittelbar an der Grenze zwischen Sachsen und Sachsen-Anhalt stammen laut Angaben der MFAG rund 19 Prozent der Beschäftigten am Standort aus Sachsen-Anhalt. Darüber hinaus ist der Standort ein bedeutender Ausbildungsakteur in der Region: Rund 300 Auszubildende werden dort qualifiziert.

Das größte Unternehmen am Standort ist die DHL. Zusammen mit der European Air Transport Leipzig GmbH (100-prozentige Tochter von DHL) und der Aerologic GmbH¹³ (Joint Venture von DHL Express und Lufthansa Cargo) stellen diese drei Unternehmen 69 Prozent aller Arbeitsplätze am Flughafen Leipzig/Halle. Die Konzentration spiegelt die starke Logistikausrichtung des Standorts wider.

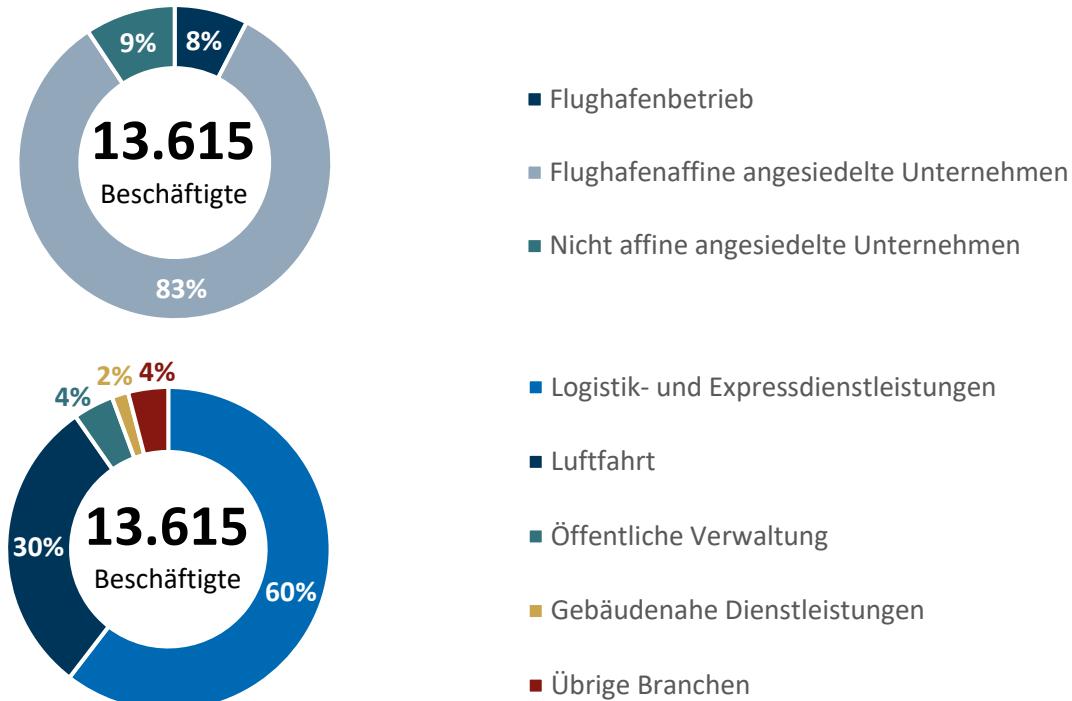
Um die Struktur der ansässigen Unternehmen transparenter darzustellen, wird in der Analyse zwischen flughafenaffinen und nicht flughafenaffinen Unternehmen unterschieden. Flughafenaffin sind dabei jene Unternehmen, deren Geschäftsmodell unmittelbar oder strukturell vom Flughafenbetrieb abhängt – wie etwa bei DHL und die verbundenen Luftfrachtunternehmen. 59 Unternehmen gehören zu dieser Kategorie und beschäftigen 11.322 Personen, was 83 Prozent aller Arbeitsplätze entspricht. Die übrigen 33 Unternehmen sind nicht flughafenaffin und stellen zusammen 1.266 Beschäftigte (Abbildung 3-1, oben).

Neben der funktionalen Einordnung der Unternehmen lässt sich die Beschäftigung auch nach Wirtschaftszweigen differenzieren (Abbildung 3-1, unten). Aufgrund der starken Präsenz des DHL-Hubs dominiert am Flughafen Leipzig/Halle der Sektor der Logistik- und Expressdienstleistungen, in dem mehr als 60 Prozent der Beschäftigten tätig sind. Ein weiterer Schwerpunkt ist der Bereich Luftfahrt, zu dem auch die Beschäftigten der MFAG zählen; hier arbeiten 30 Prozent der Beschäftigten. Darüber hinaus weisen auch Arbeitgeber der öffentlichen Verwaltung, beispielsweise die Polizei oder der Zoll, sowie der gebäudenahen Dienstleistungen, beispielsweise private Wach- und Sicherheitsunternehmen, jeweils über 1 Prozent der gesamten Beschäftigtenzahl auf.

¹³ Die Aerologic GmbH wird in der Klassifikation der Wirtschaftszweige der Luftfahrtbranche (WZ 51) und nicht der Logistik zugerechnet.

Abbildung 3-1: Beschäftigtenstruktur am Flughafen Leipzig/Halle

Differenzierung nach Unternehmensgruppen (oben) und Branchen* (unten); dargestellt werden Branchen, die im Jahr 2024 einen Anteil an der Gesamtbeschäftigung von über 1 Prozent erreichten.



* Zusammengefasste Branchen: Logistik- und Expressdienstleistungen (WZ: 52; 53); gebäudenaher Dienstleistungen (WZ: 80-82)

Quellen: Input-Output-Modell der IW Consult; eigene Berechnungen

Über bundesweite Branchendurchschnitte lässt sich eine Einschätzung des Qualifikationsniveaus der Beschäftigten am Standort ableiten. Bedingt durch die Logistikstruktur ergibt sich ein breites Tätigkeitspektrum: Rund 25 Prozent der Stellen entfallen auf Helfertätigkeiten, 58 Prozent auf Fachkrafttätigkeiten, 12 Prozent auf Spezialisten und 5 Prozent auf Experten. Der relativ hohe Anteil an Helfer- und Fachkraftpositionen schafft Beschäftigungsmöglichkeiten für breite Bevölkerungsgruppen. Trotz dieses Profils liegt das durchschnittliche Jahreseinkommen mit 48.611 Euro je Erwerbstätigen deutlich über dem Durchschnitt in Sachsen (36.827 Euro) und auch über dem bundesweiten Mittel (42.233 Euro).

Insgesamt generiert der Flughafenstandort Leipzig/Halle eine Wertschöpfung von 1,17 Milliarden Euro. Für den gesamten Standort ergibt sich daraus eine Produktivität von 86.253 Euro je Beschäftigten, was leicht über dem bundesweiten Durchschnitt (85.270 Euro) und deutlich über dem sächsischen Durchschnitt (71.187 Euro) liegt. Mit 1.006 Millionen Euro generieren die flughafenaffinen Unternehmen am Standort den größten Teil der Wertschöpfung, gefolgt von den nicht flughafenaffinen Unternehmen mit 97 Millionen Euro. Die MFAG trägt am Standort LEJ mit 71 Millionen Euro zur Wertschöpfung bei.

Die Wertschöpfung der MFAG entsteht nicht ausschließlich dadurch, dass originäre Verkehrs- und Flughafenleistungen (Aviation) erbracht werden. Der Aviation-Bereich umfasst vor allem die Bereitstellung und den Betrieb der luftseitigen Infrastruktur sowie flugbezogene Dienstleistungen für Airlines und andere Luftverkehrsteilnehmer. Ein erheblicher Teil der Wertschöpfung entfällt auf den Non-Aviation-Bereich, der Einnahmen aus der Vermietung und Verpachtung verfügbarer Flächen,

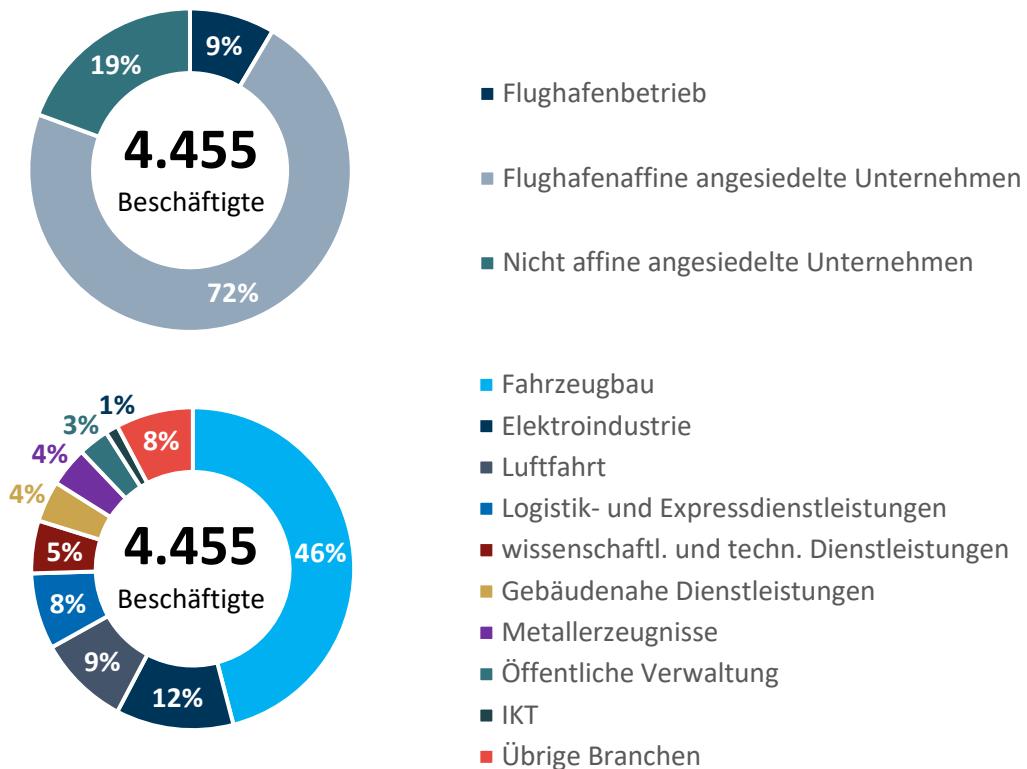
Parkraumbewirtschaftung, Werbeerlösen, Veranstaltungen sowie weiteren infrastrukturellen Dienstleistungen (zum Beispiel Telekommunikationsanlagen) umfasst. Wenn die im Overhead-Bereich anfallenden Leistungen (etwa in den Bereichen IT, zentraler Einkauf, Finanz- und Rechnungswesen oder Unternehmenskommunikation) anteilig dem Aviation- und dem Non-Aviation-Bereich zugeordnet werden, entfallen rund 77 Prozent der Wertschöpfung der MFAG am Flughafen Leipzig/Halle auf den Aviation-Bereich und etwa 23 Prozent auf den Non-Aviation-Bereich.

3.1.2 Flughafen Dresden

Am Flughafen Dresden sind insgesamt 4.455 Personen beschäftigt, das ist etwa ein Drittel der Beschäftigtenzahl des Flughafens Leipzig/Halle. Von ihnen entfallen 379 Beschäftigte (9 Prozent) auf die MFAG als Betreiberin. Die übrigen 4.076 Personen arbeiten in den 95 weiteren Unternehmen, die am Standort ansässig sind. Unter den Beschäftigten befanden sich im Jahr 2024 rund 160 Auszubildende.

Abbildung 3-2: Beschäftigtenstruktur am Flughafen Dresden

Differenzierung nach Unternehmensgruppen (oben) und Branchen* (unten); dargestellt werden Branchen, die im Jahr 2024 einen Anteil an der Gesamtbeschäftigung von über 1 Prozent erreichten



* Zusammengefasste Branchen: Elektroindustrie (WZ: 26; 27); Fahrzeugbau (WZ: 29; 30); Logistik- und Expressdienstleistungen (WZ: 52; 53); IKT (WZ: 61-63; 95); wissenschaftliche und technische Dienstleistungen (WZ: 71-75); gebäudenaher Dienstleistungen (WZ: 80-82).

Quellen: Input-Output-Modell der IW Consult; eigene Berechnungen

Das mit Abstand größte Unternehmen am Standort sind die Elbe Flugzeugwerke. Rund 46 Prozent der Beschäftigten am Flughafen (2.046 Personen) arbeiten hier. Neben dem Flugzeugbau-Unternehmen sind 1.167 Beschäftigte in weiteren Unternehmen tätig, deren Geschäftsmodell unmittelbar auf den Flughafen angewiesen ist. Insgesamt sind damit rund 72 Prozent der Beschäftigten dem

flughafenaffinen Bereich zuzuordnen. Gleichzeitig weist der Standort Dresden mit 19 Prozent (863 Personen) einen vergleichsweisen hohen Anteil nicht flughafenaffiner Beschäftigung auf (Abbildung 3-2, oben). Hierzu gehören beispielsweise die ASML Germany GmbH, ein international führender Anbieter von Lithografiesystemen für die Halbleiterindustrie, oder die ALLProjekt GmbH Dresden, die Vermessungsdienstleistungen für verschiedene Kundengruppen anbietet.

Der höhere Anteil nicht flughafenaffiner Tätigkeiten am Standort Dresden spiegelt sich auch in der Branchenstruktur wider (Abbildung 3-2, unten). Insgesamt zeigt der Flughafen eine breit aufgestellte Wirtschaftsstruktur, in der mehrere Branchen relevante Beschäftigtenanteile von über 1 Prozent aufweisen. Auffällig ist vor allem der hohe Anteil des Verarbeitenden Gewerbes. Neben den Beschäftigten der Elbe Flugzeugwerke im Sonstigen Fahrzeugbau umfasst dieser Sektor auch Arbeitsplätze in der Elektroindustrie (12 Prozent) und der Branche der Metallerzeugnisse (4 Prozent). Mit einem Anteil von 9 Prozent bildet die Luftfahrt, einschließlich der MFAG, den drittgrößten Bereich, gefolgt von Logistik- und Expressdienstleistungen (8 Prozent) sowie wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen (5 Prozent). Hinzu kommen gebäudenahen Dienstleistungen (4 Prozent), die öffentliche Verwaltung (3 Prozent), etwa der Zoll oder die Bundespolizei, sowie Informationsdienstleistungen (IKT) (1 Prozent).

Unter Anwendung der Klassifikation von Fraunhofer ISI (Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung) und ZEW (Leibniz-Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung) wird geprüft, welcher Anteil der Beschäftigten in wissensintensiven Branchen tätig ist. Die Auswertung zeigt, dass rund 66 Prozent der Beschäftigten am Flughafenstandort Dresden in wissensintensiven Tätigkeitsfeldern arbeiten. Dieser Anteil liegt deutlich über dem sächsischen Durchschnitt (41 Prozent) sowie dem bundesweiten Wert (42 Prozent). Entsprechend ist auch die geschätzte Qualifikationsstruktur überdurchschnittlich: Der Anteil an Spezialistentätigkeiten (19 Prozent) übersteigt den sächsischen Vergleichswert (13 Prozent) deutlich, während der Anteil an Helfertätigkeiten mit 8 Prozent deutlich niedriger ausfällt (Sachsen: 18 Prozent). Auf Fachkrafttätigkeiten entfallen 60 Prozent der Beschäftigung (Sachsen: 55 Prozent) und auf Expertentätigkeiten 13 Prozent (Sachsen: 13 Prozent).

Die starke Präsenz wissensintensiver Branchen am Flughafenstandort Dresden schlägt sich auch deutlich in den ökonomischen Kennzahlen nieder. Das hohe Lohnniveau von 84.792 Euro je Erwerbstätigen – mehr als doppelt so hoch wie im sächsischen Durchschnitt und deutlich höher als am Flughafen Leipzig/Halle – ist Ausdruck des hohen Anteils qualifizierter Fachkräfte, Spezialisten und Experten. Insgesamt generiert der Flughafenstandort Dresden eine Wertschöpfung von 0,68 Milliarden Euro. Daraus ergibt sich eine sehr hohe Produktivität des Standorts von 152.303 Euro je Beschäftigten, die deutlich über den sächsischen (71.187 Euro) und bundesweiten (85.270 Euro) Vergleichswerten liegt.

Eine besonders hohe Produktivität verzeichnen dabei die am Standort angesiedelten nicht flughafenaffinen Unternehmen, auf die eine Wertschöpfung von 384 Millionen Euro (57 Prozent) entfällt. Auf die flughafenaffinen Unternehmen entfallen 280 Millionen Euro (41 Prozent). Die MFAG am Standort DRS erwirtschaftet rund 14,8 Millionen Euro Wertschöpfung (2 Prozent), wobei mit 63 Prozent ein im Vergleich zum Standort Leipzig/Halle höherer Anteil dem Bereich Non-Aviation zuzuordnen ist. Dieser umfasst vor allem immobilienbezogene Aktivitäten sowie sonstige nicht unmittelbar flugbezogene Dienstleistungen.

3.2 Gesamtwirtschaftliche Effekte der Flughäfen

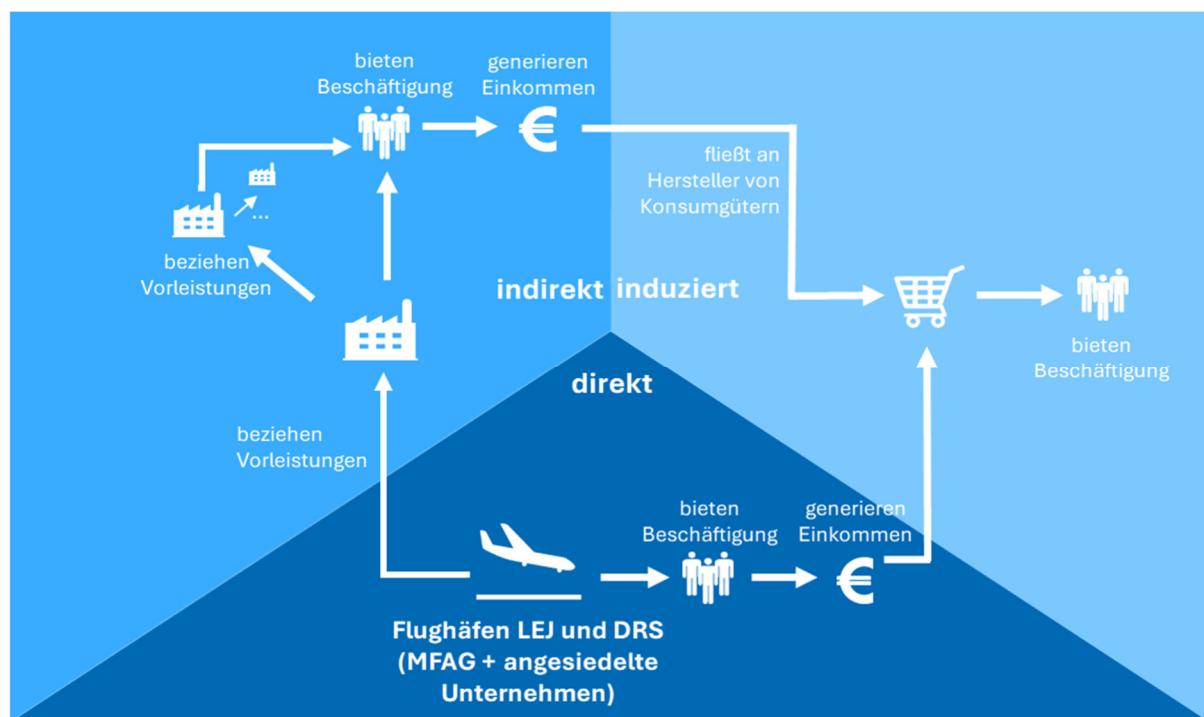
Für die nachfolgende Analyse der gesamtwirtschaftlichen Effekte entlang der vorgelagerten Wertschöpfungsketten wird das **Input-Output-Modell der IW Consult** herangezogen, mit dem sich der gesamte ökonomische Fußabdruck der beiden Flughäfen regional differenziert abbilden lässt (eine

ausführliche Beschreibung der Methodik erfolgt im Anhang A2). Dabei werden folgende Effekte erfasst (Abbildung 3-3):

- ▶ Direkte Effekte umfassen die bereits in Kapitel 3.1 dargestellten volkswirtschaftlichen Kennzahlen der Flughäfen, die unmittelbar am Standort durch die dort Beschäftigten und Unternehmen entstehen.
- ▶ Indirekte Effekte erfassen die wirtschaftlichen Impulse bei den Zulieferern der Flughäfen, die durch deren Nachfrage nach Waren und Dienstleistungen ausgelöst werden. Dabei werden sowohl unmittelbare Zulieferer (zum Beispiel Logistikdienstleister) als auch deren vorgelagerte Produktionsstufen berücksichtigt (zum Beispiel die Herstellung der in der Logistik eingesetzten Fahrzeuge). Um Doppelzählungen zu vermeiden, werden bei den indirekten Effekten keine Leistungen berücksichtigt, die zwischen der MFAG und den am Flughafen angesiedelten Unternehmen ausgetauscht werden. Leistungen, die Unternehmen am Standort für die MFAG erbringen, sind bereits Teil ihrer direkten Effekte; umgekehrt werden Miet- und Serviceeinnahmen der MFAG aus Ansiedlungen nicht erneut den indirekten Effekten dieser Unternehmen zugerechnet, sondern sind bereits unter den direkten Effekten der MFAG erfasst.
- ▶ Induzierte Effekte entstehen durch den privaten Konsum der Beschäftigten der Flughäfen sowie der Beschäftigten in den jeweiligen Zulieferbetrieben. Dieser zusätzliche Konsum führt wiederum zu weiterer Wertschöpfung, Beschäftigung und Einkommen.

Abbildung 3-3: Berechnung des ökonomischen Fußabdrucks der Flughäfen LEJ und DRS

Schematische Darstellung der direkten, indirekten und induzierten Effekte



Quelle: eigene Darstellung

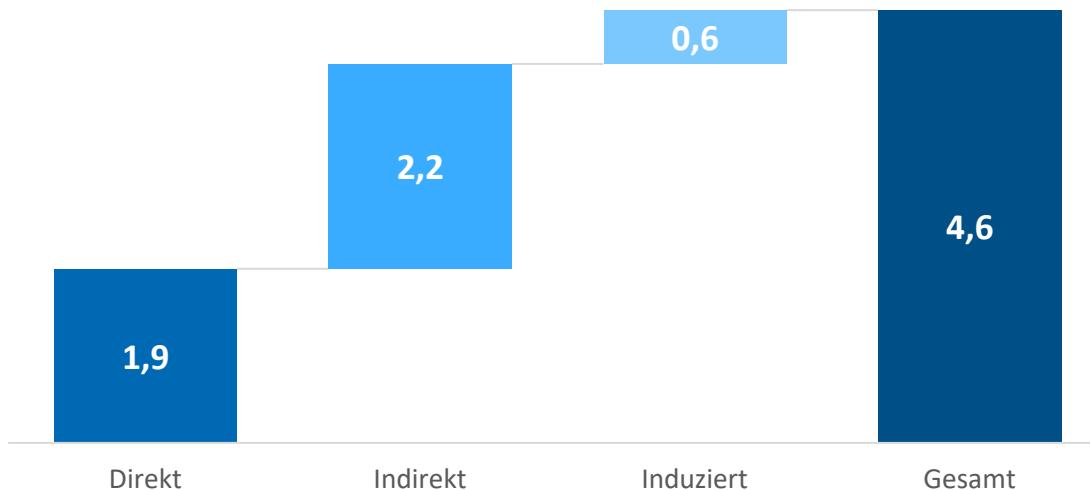
Kapitel 3.2.1 analysiert zunächst die Gesamteffekte beider Flughäfen. Anschließend folgen in den Kapiteln 3.2.2 und 3.2.3 die vertieften Analysen zu den spezifischen Wirkungen des Flughafens Leipzig/Halle und des Flughafens Dresden. Eine Übersicht der berechneten Kennzahlen findet sich zudem im Tabellenanhang A1 der Studie.

3.2.1 Gesamteffekte

Ein Blick auf die gesamtwirtschaftlichen Effekte der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden zeigt deutlich, welche Bedeutung die Flughäfen über indirekte und induzierte Wirkungsketten entfalten. Die indirekten Bruttowertschöpfungseffekte übertreffen mit 2,2 Milliarden Euro bereits die direkten Effekte der Flughäfen von 1,9 Milliarden Euro deutlich (Abbildung 3-4). Ein Großteil dieser Wertschöpfung entsteht in den Wirtschaftszweigen Lagerei und Informationsdienstleistungen, die in besonders hohem Ausmaß in die vorgelagerte Wertschöpfungskette der Flughäfen eingebunden sind. Zusammen mit den induzierten Effekten, die aus den zusätzlichen Lohneinkommen der Beschäftigten entstehen, resultiert daraus deutschlandweit eine durch die Flughäfen verursachte Bruttowertschöpfung von 4,6 Milliarden Euro – vergleichbar mit der gesamten Bruttowertschöpfung im Kreis Stendal. Insgesamt zeigt sich somit ein erheblicher Multiplikatoreffekt: Jeder Euro Bruttowertschöpfung an den Flughäfen erzeugt zusätzliche 1,49 Euro in der Gesamtwirtschaft.

Abbildung 3-4: Gesamter Bruttowertschöpfungseffekt der Flughäfen LEJ und DRS

Deutschlandweite direkte, indirekte und induzierte Effekte im Jahr 2024, in Milliarden Euro



Abweichungen in der Summenbildung sind auf Rundungen zurückzuführen.

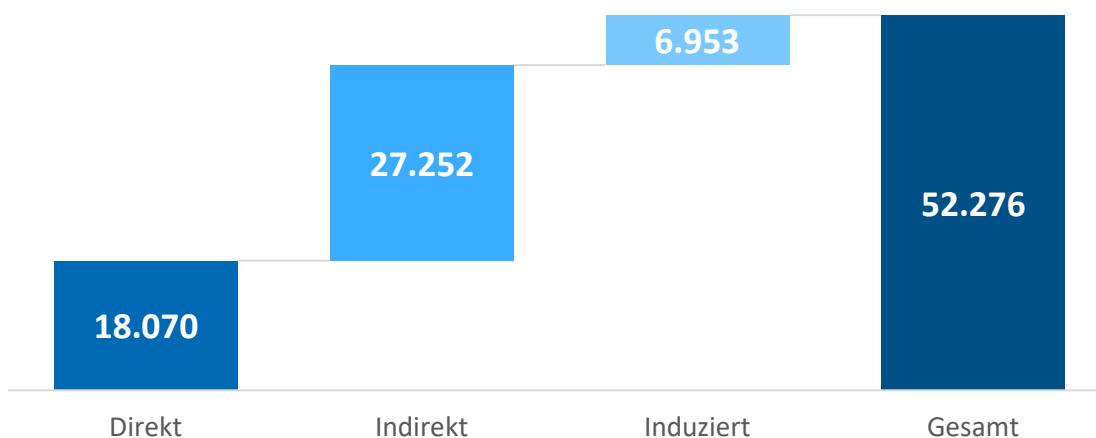
Quellen: Input-Output-Modell der IW Consult; eigene Berechnungen

Differenziert nach Unternehmensgruppen zeigt sich, dass der Bruttowertschöpfungseffekt überwiegend durch flughafenaffine Unternehmen getragen wird. Auf sie entfällt ein gesamtwirtschaftlicher Wertschöpfungseffekt von 3,5 Milliarden Euro, während die nicht flughafenaffinen Unternehmen einen Effekt von 0,9 Milliarden Euro erzielen. Die MFAG trägt rund 0,2 Milliarden Euro zum Wertschöpfungseffekt bei. Während nicht flughafenaffine Unternehmen an den direkten Effekten noch einen Anteil von 26 Prozent an der Bruttowertschöpfung erreichen, reduziert sich ihr Anteil unter Berücksichtigung indirekter und induzierter Effekte auf rund 19 Prozent des gesamten Wertschöpfungseffekts. Dies deutet darauf hin, dass diese Unternehmen vergleichsweise geringere Vorleistungsverflechtungen aufweisen, sodass ihre gesamtkökonomischen Multiplikatoreffekte niedriger sind. Entsprechend entfallen rund 81 Prozent des gesamten Wertschöpfungseffekts auf Geschäftstätigkeiten, die in hohem Maße von der unmittelbaren Nähe zu den Flughäfen abhängig sind und ohne diese Standortvoraussetzung nicht oder nur eingeschränkt realisierbar wären.

Auch die Beschäftigungseffekte weisen einen deutlichen Multiplikator auf (Abbildung 3-5). Bereits die Zulieferbetriebe, die von der Nachfrage der Flughäfen profitieren, beschäftigen 27.252 Personen und damit deutlich mehr als die 18.070 Beschäftigten, die direkt auf den Flughafengeländen tätig sind. Die meisten dieser Beschäftigten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette arbeiten in den Bereichen Logistik und Gastgewerbe, die besonders personalintensiv sind. Unter Einbeziehung der induzierten Effekte ergibt sich ein Gesamteffekt von 52.276 Beschäftigten, der in Deutschland von den mitteldeutschen Flughäfen ausgeht. Auch dies entspricht in etwa der gesamten Beschäftigung im Landkreis Stendal. Mit jedem direkt an den Flughäfen Beschäftigten sind somit im Durchschnitt weitere 1,89 Beschäftigte in der Gesamtwirtschaft verbunden.

Abbildung 3-5: Gesamter Beschäftigungseffekt der Flughäfen LEJ und DRS

Deutschlandweite direkte, indirekte und induzierte Effekte im Jahr 2024, Anzahl der Beschäftigten



Abweichungen in der Summenbildung sind auf Rundungen zurückzuführen.

Quellen: Input-Output-Modell der IW Consult; eigene Berechnungen

Der im Vergleich zur Beschäftigung etwas geringere Hebeleffekt bei der Bruttowertschöpfung ist nicht ungewöhnlich. Er ergibt sich daraus, dass die Unternehmen in den vorgelagerten Wertschöpfungsstufen überwiegend dienstleistungsorientiert und damit durchschnittlich deutlich beschäftigungsintensiver sind. Während auf dem Flughafengelände in Leipzig/Halle je Beschäftigten 86.253 Euro Wertschöpfung erzielt werden und am Standort Dresden sogar 152.303 Euro je Beschäftigten (vgl. Kapitel 3.1), liegt die Produktivität in der vorgelagerten Wertschöpfungskette lediglich bei 80.110 Euro je Beschäftigten.

Die Hebeleffekte der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden fallen im Branchenvergleich insgesamt überdurchschnittlich aus. Sie liegen rund 9 Prozent über dem ungewichteten Mittelwert aller Branchen in Deutschland. Diese vergleichsweise hohen Multiplikatoren sind maßgeblich durch die an den jeweiligen Standorten dominierenden vorleistungsintensiven Branchen zu erklären: am Flughafen Leipzig/Halle vor allem durch die Logistik, am Flughafen Dresden vor allem durch das Verarbeitende Gewerbe (vgl. die nachfolgenden Kapitel zur Einzelbetrachtung der beiden Standorte). Auch der Hebel der MFAG als Betreiberin der beiden Flughäfen liegt rund 2 Prozent über dem Durchschnitt ihrer übergeordneten Branche, dem Luftverkehr (WZ 51). Dieser Effekt dürfte jedoch teilweise auf die in den Jahren 2024 und 2025 erhöhten Ausgaben im Rahmen des laufenden Restrukturierungsverfahrens zurückzuführen sein und sich mittelfristig normalisieren (vgl. Kapitel 5).

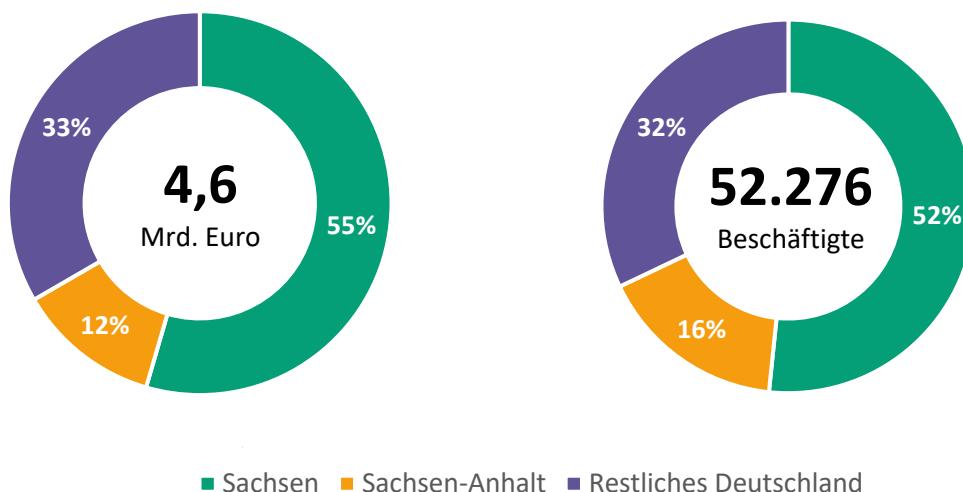
Auf Basis mehrerer Studien aus den vergangenen 15 Jahren zur Wirkung unterschiedlicher Flughäfen lassen sich die Hebeleffekte der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden in einen Vergleich mit anderen Standorten einordnen. Insgesamt liegen die ermittelten Hebeleffekte in einer ähnlichen Größenordnung wie bei anderen Flughäfen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die Studien in Methodik, Abgrenzung und Datengrundlagen unterscheiden, sodass die Ergebnisse nicht vollständig unmittelbar vergleichbar sind. Besonders gut geeignet für einen Vergleich sind zwei Studien zu den Flughäfen Dortmund und Frankfurt (INFRAS, (2014); IVM Münster, (2020)), da deren methodischer Ansatz dem hier verwendeten Vorgehen am nächsten kommt.

Der Bruttowertschöpfungshebel der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden liegt mit 1,49 zwischen den Vergleichswerten des Flughafens Frankfurt (0,96) und des Flughafens Dortmund (1,86). Der vergleichsweise niedrigere Hebel des Frankfurter Flughafens könnte dabei – ähnlich wie beim Flughafen Dresden (vgl. Kapitel 0) – auf einen hohen direkten Effekt durch besonders produktive Unternehmen am Standort zurückzuführen sein. Auch der Beschäftigungshebel ordnet sich in diese Bandbreite ein: Mit 1,89 zusätzlichen Beschäftigten je direkt Beschäftigten liegt er zwischen den Vergleichswerten von 2,46 in Dortmund und 1,24 in Frankfurt am Main. Dieses Ergebnis wird durch die Studie von ACI Europe gestützt (InterVISTAS Consulting Ltd., 2015), die für europäische Flughäfen im Durchschnitt rund 1,68 zusätzliche Beschäftigte je direkt Beschäftigten ermittelt.

Die deutschlandweiten Effekte der beiden Flughäfen können auch regional verortet werden (Abbildung 3-6). Aufgrund der geografischen Lage der Flughäfen ist es naheliegend, dass mit 55 Prozent beziehungsweise 52 Prozent der Großteil des Bruttowertschöpfungs- und Beschäftigungseffekts auf Sachsen entfällt. Doch auch Sachsen-Anhalt profitiert in nennenswertem Umfang: 12 Prozent des Wertschöpfungs- und 16 Prozent des Beschäftigungseffekts sind dem Bundesland zuzuordnen.

Abbildung 3-6: Regionale Verteilung der Gesamteffekte

Anteile der direkten, indirekten und induzierten Wertschöpfung (links) und Beschäftigung am Wohnort (rechts) in Sachsen, Sachsen-Anhalt und im restlichen Deutschland im Jahr 2024, in Prozent



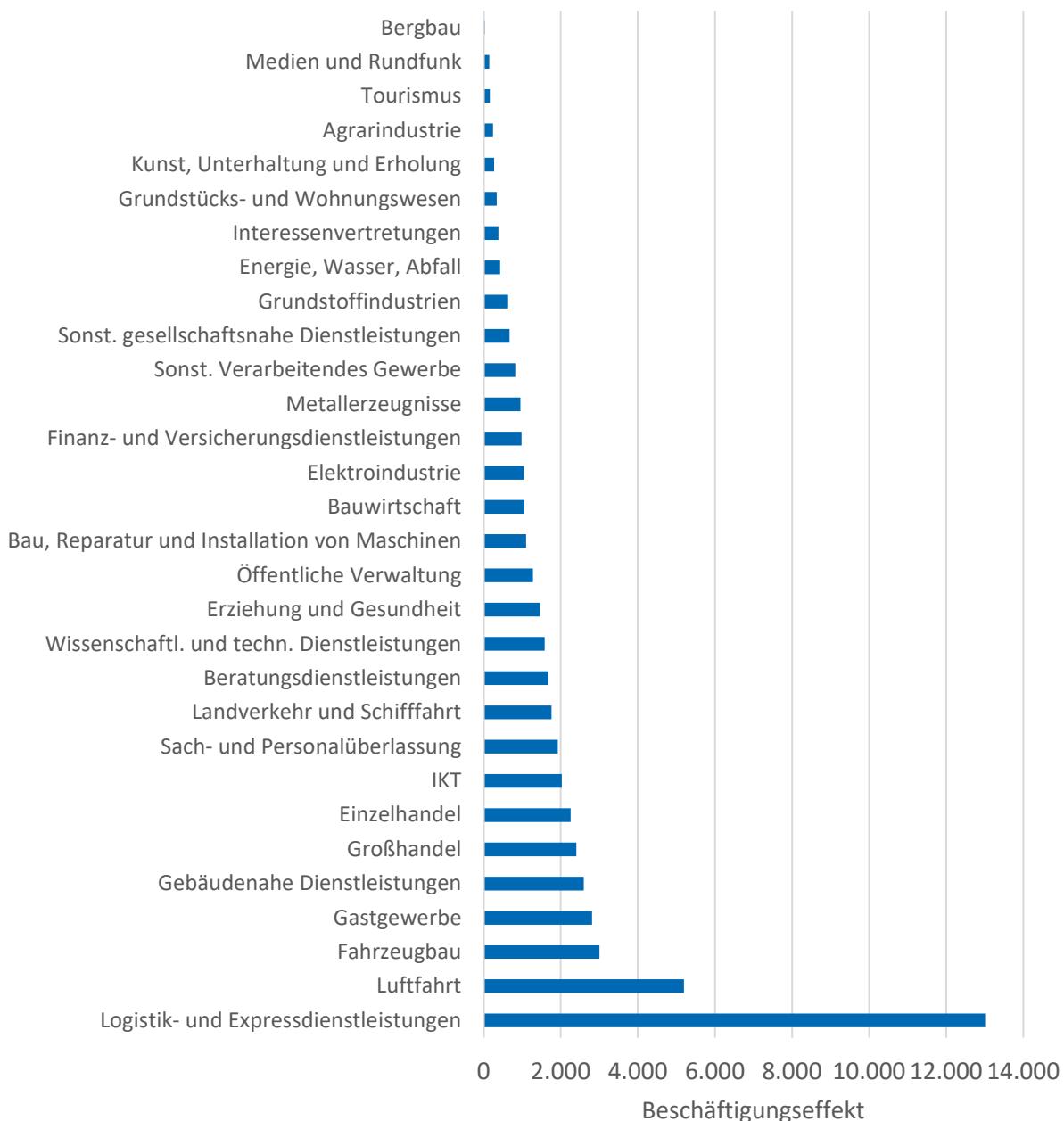
Quellen: Input-Output-Modell der IW Consult; eigene Berechnungen

Dies liegt zum einen an den im Vergleich zu anderen Bundesländern besonders engen Vorleistungsverflechtungen zwischen beiden Nachbarländern, die zu ausgeprägten indirekten Effekten in Sachsen-Anhalt führen. Allein die MFAG bezieht 5 Prozent ihrer unmittelbaren Vorleistungen aus dem Bundesland. Zum anderen ergeben sich direkte Effekte daraus, dass rund 19 Prozent der Beschäftigten am Flughafen Leipzig/Halle in Sachsen-Anhalt wohnhaft sind und durch ihr Einkommen einen Teil der am

Flughafengelände erzeugten Wertschöpfung in ihr Heimatbundesland tragen. Der anteilig höhere Beschäftigungseffekt in Sachsen-Anhalt im Vergleich zur Bruttowertschöpfung erklärt sich dadurch, dass die Arbeitsplätze dieser Pendler vollständig Sachsen-Anhalt zugerechnet werden, während die zugehörige Wertschöpfung nur mit dem Lohnanteil in das Bundesland einfließt. Unternehmensgewinne und Kapitaleinsatz verbleiben hingegen in Sachsen. Das jeweils übrige Drittel der gesamtdeutschen Effekte verteilt sich auf die weiteren Bundesländer. Insgesamt zeigt sich damit, dass der volkswirtschaftliche Einfluss der mitteldeutschen Flughäfen deutlich über die Grenzen Sachsens und Sachsen-Anhalts hinausreicht.

Abbildung 3-7: Branchenstruktur der gesamten Beschäftigungseffekte

Deutschlandweite direkte, indirekte und induzierte Effekte im Jahr 2024, Anzahl der Beschäftigten



Quellen: Input-Output-Modell der IW Consult; eigene Berechnungen

Ein Blick auf die Branchenstruktur der Gesamteffekte macht deutlich, welche Wirtschaftszweige besonders stark von den mitteldeutschen Flughäfen profitieren (Abbildung 3-7). Die hohe Zahl an Beschäftigten in den Logistik- und Expressdienstleistungen am Flughafen Leipzig/Halle schlägt sich dabei maßgeblich in den Gesamteffekten nieder. Von den 13.005 Erwerbstätigen dieser Branche, die deutschlandweit mit den mitteldeutschen Flughäfen zusammenhängen, entfallen 63 Prozent unmittelbar auf Arbeitsplätze am Flughafen LEJ. Damit profitiert diese Branche mit Abstand am stärksten, gefolgt von der Luftfahrtbranche mit 5.198 Beschäftigten. Von diesen Arbeitsplätzen sind 78 Prozent direkt am Flughafen Leipzig/Halle und weitere 8 Prozent am Flughafen Dresden angesiedelt.

Der drittgrößte Beschäftigungseffekt entfällt mit 3.007 Beschäftigten auf den Fahrzeugbau und damit auf die größte Branche am Flughafen DRS. Auch hier entsteht mit 68 Prozent ein erheblicher Teil des Gesamteffekts durch direkt am Flughafen Dresden Beschäftigte. Die deutliche Konzentration der Effekte in einzelnen Branchen erklärt sich dadurch, dass Vorleistungs- und Konsumeffekte wesentlich breiter über zahlreiche Unternehmen und Wirtschaftszweige gestreut sind als die direkten Flughafenaktivitäten. Erst auf Platz 4 folgt mit dem Gastgewerbe eine Branche, die überwiegend von solchen indirekten und induzierten Effekten profitiert. Weitere Branchen, in denen durch die beiden mitteldeutschen Flughäfen mehr als 2.000 Arbeitsplätze entstanden sind, sind die gebäudenahen Dienstleistungen, der Groß- und Einzelhandel sowie die Informations- und Kommunikationsbranche.

3.2.2 Flughafen Leipzig/Halle

Bei einer Einzelbetrachtung des Flughafens Leipzig/Halle ergibt sich eine ähnliche Struktur der Effekte wie bei der Gesamtbetrachtung (Abbildung 3-8). Mit indirekten Effekten in Höhe von 1,6 Milliarden Euro wird in der vorgelagerten Wertschöpfungskette des Flughafens erneut mehr Bruttowertschöpfung angestoßen, als auf dem Flughafengelände selbst generiert wird. Die induzierten Effekte fallen im Verhältnis zu den Gesamteffekten etwas geringer aus als bei der gemeinsamen Betrachtung der Flughäfen. Dies hängt eng mit der Unternehmensstruktur und dem damit erklärbaren geringeren Lohnniveau in der vorgelagerten Wertschöpfungskette des Flughafens Leipzig/Halle zusammen, da die induzierten Effekte primär aus den Lohneinkommen entstehen. Insgesamt ergibt sich eine Bruttowertschöpfung von 3,1 Milliarden Euro, was einer gesamtwirtschaftlichen Hebelwirkung von 1,65 Euro zusätzlicher Bruttowertschöpfung je am Flughafen Leipzig/Halle erwirtschafteten Euro entspricht.

Abbildung 3-8: Bruttowertschöpfungseffekt des Flughafens LEJ

Deutschlandweite direkte, indirekte und induzierte Effekte im Jahr 2024, in Milliarden Euro



Abweichungen in der Summenbildung sind auf Rundungen zurückzuführen.

Quellen: Input-Output-Modell der IW Consult; eigene Berechnungen

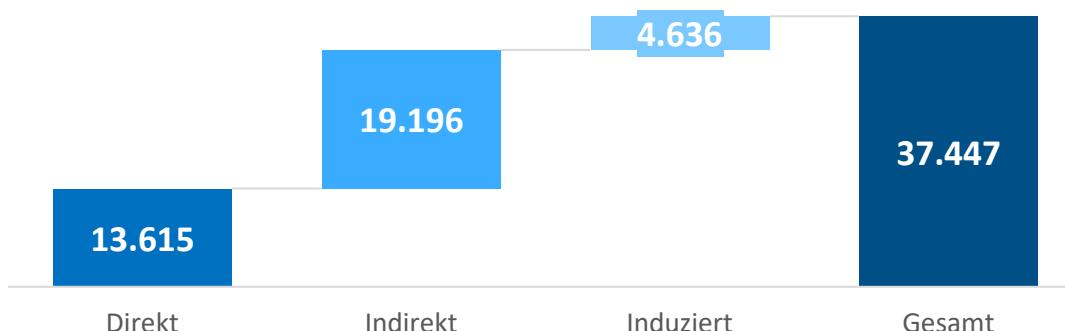
Der im Vergleich zur Gesamtbetrachtung beider Flughäfen größere Hebeleffekt resultiert vor allem aus dem hohen Anteil der Wertschöpfung am Standort LEJ durch die dort ansässigen Logistikunternehmen. Die Logistikwertschöpfungskette ist stark fragmentiert und erfordert einen hohen Einsatz an Transportmitteln, Energie und Material. Dies führt zu einer ausgeprägten Vorleistungsnachfrage und entsprechend hohen indirekten Effekten.

Für den Flughafenstandort Leipzig/Halle zeigt sich eine im Vergleich zur gemeinsamen Betrachtung noch stärkere Konzentration der gesamtwirtschaftlichen Effekte auf flughafenaffine Unternehmen. Auf sie entfällt mit 2,8 Milliarden Euro der mit Abstand größte Anteil des gesamten Bruttowertschöpfungseffekts (89 Prozent). Nicht flughafenaffine Unternehmen tragen lediglich 0,18 Milliarden Euro beziehungsweise 6 Prozent zum gesamtwirtschaftlichen Wertschöpfungseffekt bei. Die MFAG leistet mit rund 0,17 Milliarden Euro einen Anteil von 5 Prozent. Damit wird deutlich, dass die durch den Standort Leipzig/Halle ausgelösten ökonomischen Effekte in besonderem Maße durch Geschäftstätigkeiten geprägt sind, die unmittelbar an die flughafenbezogene Infrastruktur und die spezifischen Standortvorteile des Luftverkehrsdrehkreuzes gebunden sind.

Abbildung 3-9 zeigt die Beschäftigungseffekte des Flughafens Leipzig/Halle. Wie schon bei der Betrachtung der Wertschöpfung stellen die indirekten Effekte (19.196 Beschäftigte) den größten Anteil am Gesamteffekt, gefolgt von den direkten Effekten (13.615 Beschäftigte). Gemeinsam mit den induzierten Effekten in Höhe von 4.636 Beschäftigten ergibt sich ein gesamter Beschäftigungseffekt von 37.447 Arbeitsplätzen, die deutschlandweit vom Flughafen Leipzig/Halle abhängen – und damit mehr als die Gesamtbeschäftigung im Burgenlandkreis. Dabei gehen von jedem Beschäftigten am Flughafen Leipzig/Halle im Schnitt 1,75 Beschäftigte in der restlichen Wirtschaft aus.

Abbildung 3-9: Beschäftigungseffekt des Flughafens LEJ

Deutschlandweite direkte, indirekte und induzierte Effekte im Jahr 2024, Anzahl der Beschäftigten



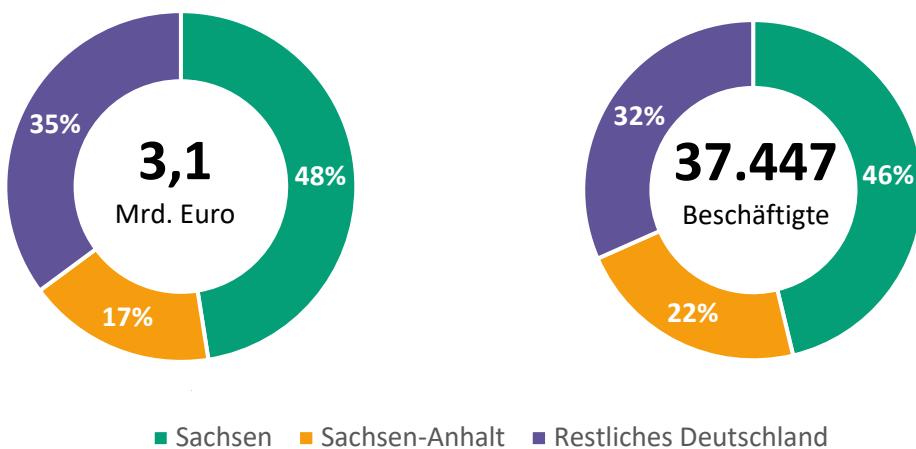
Quellen: Input-Output-Modell der IW Consult; eigene Berechnungen

Im Vergleich zur gemeinsamen Betrachtung beider Flughäfen zeigen sich besonders bei der regionalen Aufschlüsselung der Effekte deutlich stärkere Unterschiede (Abbildung 3-10). Mit 48 Prozent der Bruttowertschöpfung beziehungsweise 46 Prozent der Beschäftigten entfallen erneut die größten Anteile des Gesamteffekts auf Sachsen. Der Anteil Sachsen-Anhalts am Gesamteffekt steigt jedoch spürbar an. Dies ist zum einen auf die stärkeren Wirtschaftsverflechtungen aufgrund der geografischen Nähe zurückzuführen, die sich in hohen indirekten Effekten in Sachsen-Anhalt niederschlagen. Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH beispielsweise bezieht 8 Prozent ihrer unmittelbaren Vorleistungen aus Sachsen-Anhalt und damit 7,5 Prozentpunkte mehr als die Flughafen Dresden GmbH. Zum anderen tragen besonders die 19 Prozent der Flughafenbeschäftigten, die in Sachsen-Anhalt leben, substanzell zu den

direkten Effekten des Flughafens auf die dortige Wirtschaft bei. Der anteilig höhere Beschäftigungseffekt in Sachsen-Anhalt in Höhe von 5 Prozentpunkten erklärt sich analog zu den Gesamteffekten.

Abbildung 3-10: Regionale Verteilung der Effekte des Flughafens LEJ

Anteile der direkten, indirekten und induzierten Wertschöpfung (links) und Beschäftigung am Wohnort (rechts) in Sachsen, Sachsen-Anhalt und im restlichen Deutschland im Jahr 2024, in Prozent

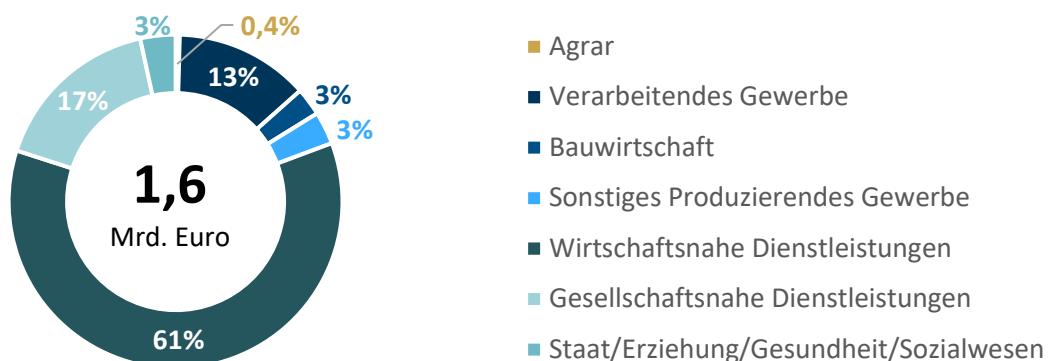


Quellen: Input-Output-Modell der IW Consult; eigene Berechnungen

Mit Blick auf die Vorleistungsstruktur am Flughafen Leipzig/Halle erkennt man, dass wirtschaftsnahe Dienstleistungen mit 61 Prozent den Großteil der Effekte ausmachen, die entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette angestoßen werden (Abbildung 3-11). Besonders relevant sind dabei die Wirtschaftszweige Lagerei, etwa für Umschlag, Lagerung und Transport von Gütern, sowie Informationsdienstleistungen, darunter IT-Services, Softwarelösungen für Logistikprozesse oder Datenverarbeitung und Trackingsysteme. An zweiter Stelle profitieren die gesellschaftsnahen Dienstleistungen mit 17 Prozent. Dabei sind die Wirtschaftszweige Gastgewerbe und Kfz-Handel und -Instandhaltung besonders relevant. An dritter Stelle steht das Verarbeitende Gewerbe mit 13 Prozent, wobei hier die Effekte gleichmäßig auf viele Wirtschaftszweige verteilt sind.

Abbildung 3-11: Vorleistungsstruktur des Flughafens LEJ

Anteile der deutschlandweiten indirekten Wertschöpfungseffekte nach Wirtschaftssektoren im Jahr 2024, in Prozent



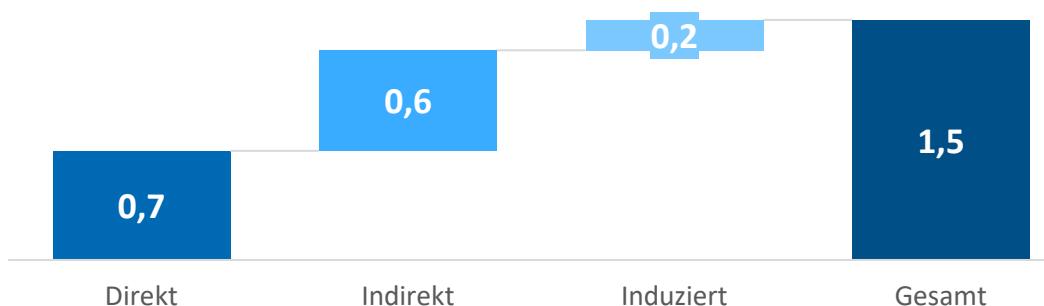
Quellen: Input-Output-Modell der IW Consult; eigene Berechnungen

3.2.3 Flughafen Dresden

Die Verteilung der Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Dresden folgt grundsätzlich dem Muster des Flughafens Leipzig/Halle, wenngleich die absoluten Werte aufgrund der geringeren Flughafengröße niedriger ausfallen (Abbildung 3-12). Die direkten Effekte belaufen sich auf rund 700 Millionen Euro, die indirekten auf rund 600 Millionen Euro. Unter Einbeziehung der induzierten Effekte ergibt sich ein deutschlandweiter, vom Flughafen Dresden ausgelöster Bruttowertschöpfungseffekt von 1,5 Milliarden Euro. Im Vergleich zu Leipzig/Halle wird je am Flughafen Dresden erwirtschafteten Euro Wertschöpfung weniger zusätzliche Wertschöpfung in vorliegenden Unternehmen angestoßen. Die gesamtwirtschaftliche Hebelwirkung beträgt 1,20 Euro Bruttowertschöpfung je Euro Bruttowertschöpfung am Flughafen Dresden.

Abbildung 3-12: Bruttowertschöpfungseffekt des Flughafens DRS

Deutschlandweite direkte, indirekte und induzierte Effekte im Jahr 2024, in Milliarden Euro



Quellen: Input-Output-Modell der IW Consult; eigene Berechnungen

Ein wesentlicher Grund für die vergleichsweise geringere indirekte Wirkung liegt in der Vorleistungsstruktur. Die am Flughafen Dresden angesiedelten Unternehmen benötigen insgesamt weniger Vorleistungen als die Unternehmen am Flughafen Leipzig/Halle – trotz des hohen Anteils an Industrieunternehmen am Flughafenstandort Dresden, die im Durchschnitt recht vorleistungsintensiv arbeiten. Zwar benötigen auch die Elbe Flugzeugwerke und andere Industrieunternehmen am Flughafen Dresden umfangreiche Vorleistungen. Sie prägen die Flughafenstruktur jedoch weniger stark als die Logistikunternehmen am Flughafen Leipzig/Halle. Am Standort DRS ist eine Vielzahl weiterer (wissensintensiver) Dienstleister vertreten, die durch eine höhere Wertschöpfungstiefe insgesamt geringere Vorleistungsbedarfe aufweisen.

Vor diesem Hintergrund verteilt sich der gesamtwirtschaftliche Bruttowertschöpfungseffekt am Flughafenstandort Dresden deutlich ausgewogener auf die verschiedenen Unternehmensgruppen. Auf die flughafenaffinen Unternehmen entfällt ein Wertschöpfungseffekt von 0,74 Milliarden Euro, was einem Anteil von 50 Prozent entspricht. Nicht flughafenaffine Unternehmen erreichen mit 0,70 Milliarden Euro nahezu den gleichen Beitrag (47 Prozent), während die MFAG mit rund 47 Millionen Euro einen Anteil von 3 Prozent beisteuert. Diese Struktur reflektiert die am Standort Dresden ausgeprägte Präsenz wissensintensiver Dienstleister, die zwar von der Flughafeninfrastruktur profitieren, ihre Geschäftstätigkeit jedoch teilweise auch ohne unmittelbare Flughafennähe ausüben könnten.

Im Gegensatz zur Wertschöpfung fällt die Hebelwirkung auf die Beschäftigung am Flughafen Dresden höher aus als am Flughafen Leipzig/Halle (Abbildung 3-13). Während am Flughafen Dresden 4.455 Erwerbstätige direkt beschäftigt sind, erhöht sich die Zahl der deutschlandweit vom Flughafen abhängigen Beschäftigten unter Einbeziehung der indirekten und induzierten Effekte auf 14.828 Personen.

Damit werden für jede direkt am Flughafen beschäftigte Person zusätzlich 2,33 Arbeitsplätze in anderen Unternehmen in Deutschland angestoßen – rund 0,6 mehr als die entsprechende Kennzahl des Flughafens Leipzig/Halle. Die im Vergleich zur niedrigeren Wertschöpfungshebelwirkung höhere Beschäftigungshebelwirkung am Flughafen Dresden resultiert daraus, dass die direkt am Flughafen ansiedelten Unternehmen, wie bereits in Kapitel 3.1.2 beschrieben, ein deutlich höheres Lohnniveau und eine höhere Produktivität aufweisen.

Abbildung 3-13: Beschäftigungseffekt des Flughafens DRS

Deutschlandweite direkte, indirekte und induzierte Effekte im Jahr 2024, Anzahl der Beschäftigten

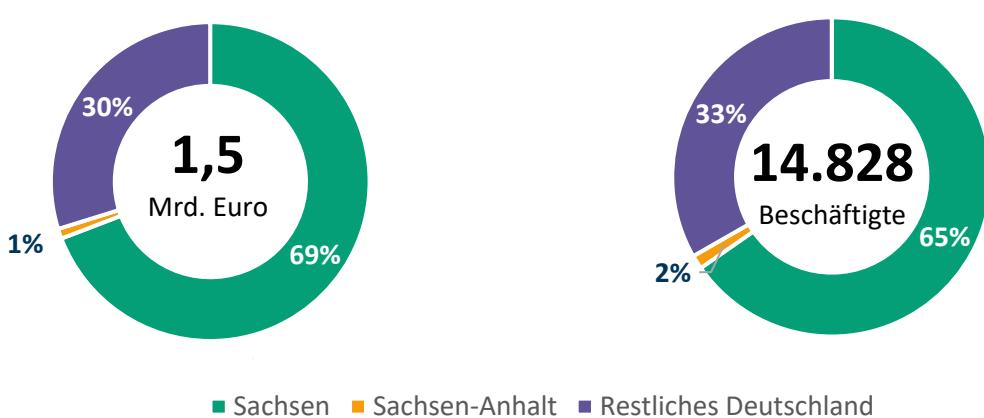


Quellen: Input-Output-Modell der IW Consult; eigene Berechnungen

Die regionale Verteilung der Effekte ist aufgrund der geografischen Lage des Flughafens deutlich konzentrierter (Abbildung 3-14). Ein knappes Drittel der Effekte entfällt auf den Rest Deutschlands sowie mit Anteilen von 1 bis 2 Prozent auf Sachsen-Anhalt. Die übrigen zwei Drittel verbleiben in Sachsen, das durch den Flughafen Dresden insgesamt einen Bruttowertschöpfungseffekt von rund 1,0 Milliarden Euro sowie einen Beschäftigungseffekt von knapp 9.700 Beschäftigten verzeichnet.

Abbildung 3-14: Regionale Verteilung der Effekte des Flughafens DRS

Anteile der direkten, indirekten und induzierten Wertschöpfung (links) und Beschäftigung am Wohnort (rechts) in Sachsen, Sachsen-Anhalt und im restlichen Deutschland im Jahr 2024, in Prozent



Quellen: Input-Output-Modell der IW Consult; eigene Berechnungen

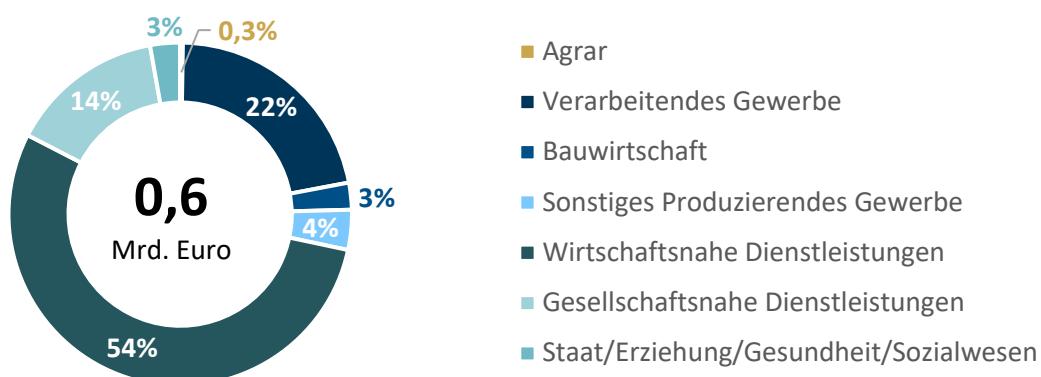
Die etwas höheren sächsischen Anteile an der Bruttowertschöpfung (69 Prozent) im Vergleich zur Beschäftigung (65 Prozent) lassen sich zum einen dadurch erklären, dass der Flughafen besonders

produktiv arbeitet und somit eine hohe Wertschöpfung je Beschäftigten erzielt (vgl. Kapitel 3.1.2). Zum anderen kann dies darauf hindeuten, dass ein erheblicher Anteil der Vorleistungen aus Sachsen selbst stammt und dort mit einer vergleichsweise hohen Produktivität erbracht wird. Tatsächlich werden Vorleistungen gerade in jenen Bereichen aus Sachsen bezogen, für die das Bundesland Kompetenzschwerpunkte aufweist, wie wissenschaftliche und technische Dienstleistungen (über 90 Prozent aus Sachsen) oder Produkte der Metall- und Elektroindustrie.

Generell zeigt sich, dass der Flughafen Dresden und die dort ansässigen Unternehmen mit 29 Prozent einen höheren Anteil der indirekt angestoßenen Wertschöpfung in Branchen des Produzierenden Gewerbes aufweisen als der Flughafen Leipzig/Halle, bei dem der entsprechende Anteil rund 10 Prozentpunkte niedriger liegt (vgl. blau eingefärbte Segmente in Abbildung 3-15). Auffällig ist vor allem das Verarbeitende Gewerbe, dessen Anteil am Gesamteffekt mit 22 Prozent um 9 Prozentpunkte über dem entsprechenden Wert für den Flughafen Leipzig/Halle liegt. Besonders profitieren dabei Unternehmen der Sparte Metallerzeugnisse sowie des Sonstigen Fahrzeugbaus. Ursache hierfür ist die lokale Präsenz unter anderem der Flugzeugbau- und Elektroindustrie. Dennoch stellen wirtschaftsnahe Dienstleistungen mit 54 Prozent wie üblicherweise den größten Anteil der indirekten Effekte dar. Ergänzend profitiert auch die Gruppe der gesellschaftsnahen Dienstleistungen mit einem Anteil von 14 Prozent am insgesamt angestoßenen Bruttowertschöpfungseffekt.

Abbildung 3-15: Vorleistungsstruktur des Flughafens DRS

Anteile der deutschlandweiten indirekten Wertschöpfungseffekte nach Wirtschaftssektoren im Jahr 2024, in Prozent



Quellen: Input-Output-Modell der IW Consult; eigene Berechnungen

3.3 Fiskalische Effekte und öffentliche Rückflüsse

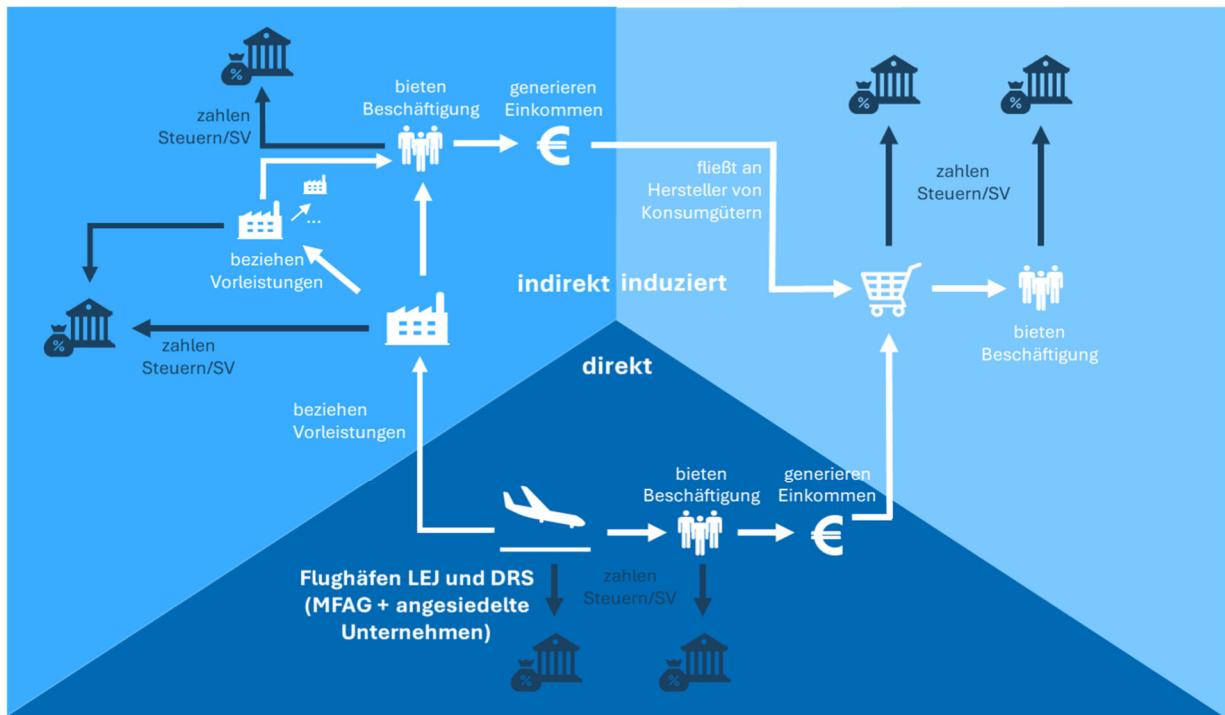
Auf Grundlage der in Kapitel 3.2 ermittelten Kennzahlen zum ökonomischen Fußabdruck lässt sich abschätzen, welches Steueraufkommen durch die Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden generiert wird und wie sich dieses regional verteilt. Dabei können die beiden Standorte erneut sowohl gemeinsam als auch separat analysiert werden.

Für die Berechnungen kommt das **Steuerschätzmodell der IW Consult** zum Einsatz, das auf Angaben der amtlichen Statistik zu Steuereinnahmen auf Kreisebene, branchenspezifischen Steuerdaten sowie ergänzenden Informationen der MFAG zu tatsächlich geleisteten Steuerzahlungen basiert (vgl. Anhang A2). Durch die Verknüpfung mit dem Input-Output-Modell lassen sich die fiskalischen Effekte entlang der gesamten Wertschöpfungskette sowie über die Ausgaben der Beschäftigten erfassen. Analog zur

ökonomischen Wirkungsanalyse werden somit direkte, indirekte und induzierte fiskalische Effekte unterschieden (Abbildung 3-16).

Abbildung 3-16: Berechnung des fiskalischen Fußabdrucks der Flughäfen LEJ und DRS

Schematische Darstellung der direkten, indirekten und induzierten Effekte



Quelle: eigene Darstellung; SV = Sozialversicherungsbeiträge

Neben dem verursachten Steueraufkommen, welches durch die Flughäfen insgesamt entsteht, kann das empfangene Steueraufkommen betrachtet werden, welches die Verteilung des verursachten Steueraufkommens auf unterschiedliche regionale und administrative Ebenen abbildet. Auf diese Weise kann nachvollzogen werden, in welchem Umfang Kommunen, Länder und der Bund von den durch die Flughäfen ausgelösten Steuereinnahmen profitieren.

Die Analyse des fiskalischen Fußabdrucks ergänzt den ökonomischen Nutzen der Flughäfen um eine wichtige Perspektive: Sie zeigt, in welchem Umfang beide Standorte über Steuereinnahmen zur Finanzierung öffentlicher Haushalte auf kommunaler, Landes- und Bundesebene beitragen. Diese Betrachtung ermöglicht eine sachliche Bewertung der fiskalischen Wirkung öffentlicher Unterstützungsleistungen.

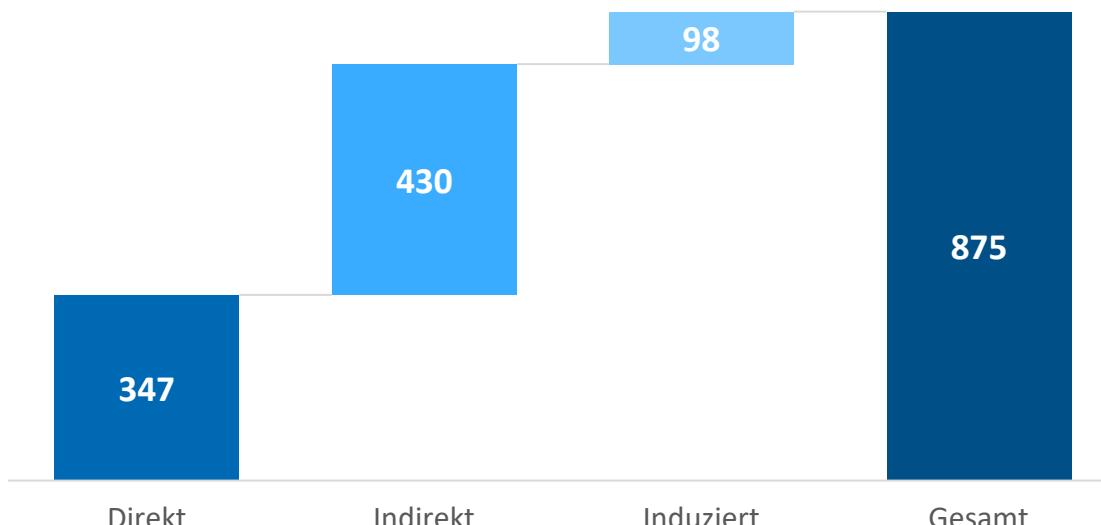
3.3.1 Gesamteffekte

Insgesamt verursachen die mitteldeutschen Flughäfen mitsamt ihrer vorgelagerten Wertschöpfungskette ein Steueraufkommen von 875 Millionen Euro. Davon entfallen 347 Millionen Euro auf direkte Steuereffekte. Dies sind Steuern, die durch die am Flughafengelände ansässigen Unternehmen sowie deren Beschäftigte in Form von Umsatzsteuer (nach Vorsteuerabzug; im Folgenden kurz: Umsatzsteuer), Gewerbe- und Körperschaftsteuer sowie Lohn- und Einkommensteuer entrichtet werden. Mit 430 Millionen Euro Steueraufkommen entstehen noch größere fiskalische Effekte entlang der

vorgelagerten Wertschöpfungskette. Das durch den Konsum der abhängig Beschäftigten verursachte Steueraufkommen liegt bei 98 Millionen Euro. Somit ergibt sich ein Hebel von 1,52 Euro weiterem Steueraufkommen je verursachten Euro Steueraufkommen an einem der mitteldeutschen Flughäfen. Die Hebelwirkung liegt damit etwa so hoch wie bei der Betrachtung der Wertschöpfung (1,49) und unter dem Beschäftigungshebel von 1,89. Zusätzlich ergeben sich durch die beiden Flughäfen Sozialversicherungsbeiträge in Höhe von 759 Millionen Euro.

Abbildung 3-17: Gesamter fiskalischer Fußabdruck der Flughäfen LEJ und DRS

Deutschlandweite direkte, indirekte und induzierte fiskalische Effekte im Jahr 2024, in Millionen Euro



Quellen: Steuerschätzmodell der IW Consult; eigene Berechnungen

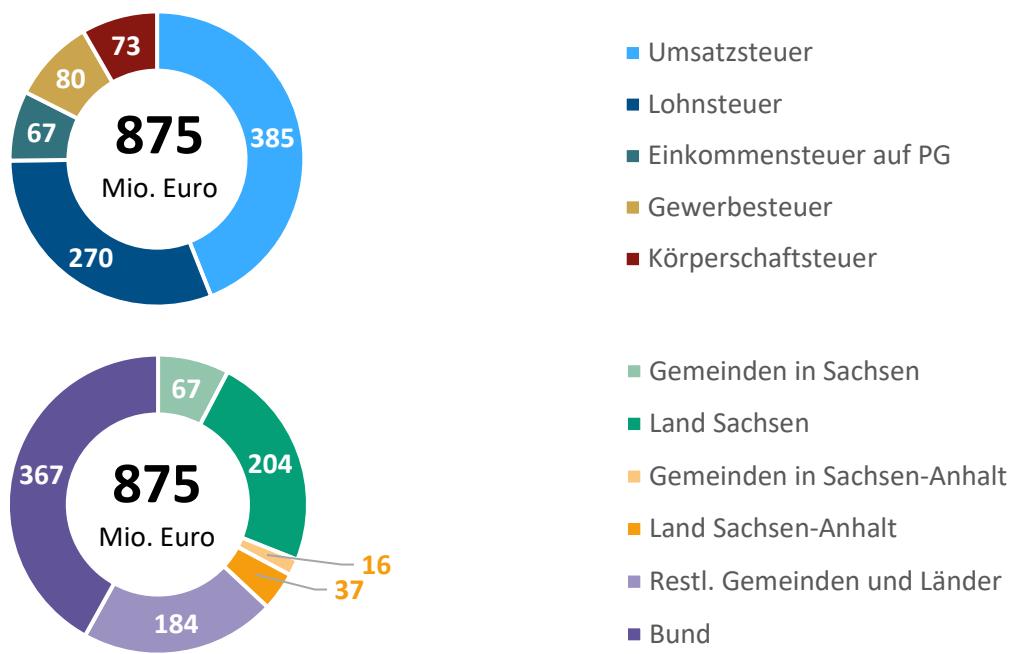
Die Verteilung des fiskalischen Fußabdrucks auf die Steuerarten ist in Abbildung 3-18 gezeigt und entspricht einer für dienstleistungsorientierte Wirtschaftsstrukturen typischen Zusammensetzung. Mit 385 Millionen Euro entfällt der größte Teil des verursachten Steueraufkommens auf die Umsatzsteuer (44 Prozent). Es folgt die Lohnsteuer mit 270 Millionen Euro (31 Prozent). Das übrige Steueraufkommen verteilt sich zu etwa gleichen Teilen auf Einkommenssteuer (67 Millionen Euro bzw. 8 Prozent), Gewerbesteuer (80 Millionen Euro bzw. 9 Prozent) und Körperschaftssteuer (73 Millionen Euro bzw. 8 Prozent).

Bei Betrachtung des empfangenen Steueraufkommens nach Bund, Ländern und Kommunen zeigt sich, dass rund 324 Millionen Euro beziehungsweise 37 Prozent des gesamten fiskalischen Effekts in den Kommunal- oder Landeshaushalten von Sachsen und Sachsen-Anhalt verbleiben. Davon entfällt auf den Landeshaushalt Sachsen mit 204 Millionen Euro (23 Prozent) der größte Teil. Das Land profitiert dabei insbesondere von der Umsatzsteuer; mehr als die Hälfte des im Land anfallenden Steueraufkommens ist auf die Umsatzsteuer zurückzuführen. Zudem fällt die hälftig an das Land abfließende Körperschaftsteuer vergleichsweise stark ins Gewicht. Weitere 67 Millionen Euro (8 Prozent) fließen an die sächsischen Kommunen, wobei vor allem die Gewerbesteuer von Bedeutung ist, die beinahe vollständig auf Ebene der Gemeinden verbleibt und damit mehr als die Hälfte der sächsischen kommunalen Steuerwirkungen ausmacht. In Sachsen-Anhalt gehen 37 Millionen Euro (4 Prozent) an das Land sowie 16 Millionen Euro (2 Prozent) an die Kommunen. Diese Einnahmen ergeben sich unter anderem aus der Lohnsteuer, die über den Wohnsitz der Beschäftigten zugeordnet wird.

Auf Bundesebene werden insgesamt 367 Millionen Euro beziehungsweise 42 Prozent des verursachten Steueraufkommens vereinnahmt, die vor allem aus der Umsatzsteuer sowie dem Bundesanteil an der Lohnsteuer stammen. Weitere 184 Millionen Euro (21 Prozent) fließen an übrige Länder und Kommunen in Deutschland außerhalb Sachsen und Sachsen-Anhalts. Diese Einnahmen resultieren in erster Linie aus den indirekten und induzierten fiskalischen Effekten, gehen also auf aus der restlichen Republik bezogene Vorleistungen oder dort getätigte Konsumausgaben zurück. Zudem profitieren restliche Gemeinden und Länder über bundesweite Verteilungs- und Ausgleichsmechanismen von Gemeinschaftssteuern, besonders in Bezug auf die Umsatzsteuer.

Abbildung 3-18: Fiskalischer Fußabdruck nach Steuerart und empfangender Gebietskörperschaft

Summe der direkten, indirekten und induzierten fiskalischen Effekte im Jahr 2024, in Millionen Euro



Umsatzsteuer nach Vorsteuerabzug; PG = Personengesellschaften.

Quellen: Steuerschätzmodell der IW Consult; eigene Berechnungen

Die in Sachsen und Sachsen-Anhalt erzielten Steuereinnahmen können den finanziellen Aufwendungen gegenübergestellt werden, die den Ländern und Kommunen im Jahr 2024 als Gesellschaftern der Mitteldeutschen Flughafen AG durch die Verlustsituation des Unternehmens entstanden sind. Entsprechend der Gesellschafterstruktur der MFAG wurden die Verluste der Gesellschaft den Ländern Sachsen und Sachsen-Anhalt sowie den beteiligten Kommunen – hierzu zählen vor allem die Städte Leipzig, Halle und Dresden, aber auch der Landkreis Nordsachsen, die Stadt Schkeuditz sowie die Landkreise Meißen und Bautzen – anteilig zugerechnet und führten bei diesen zu Eigenkapitalverlusten in Höhe von insgesamt 49,2 Millionen Euro. Unabhängig von dieser bilanziellen Verlustzurechnung leistete das

Land Sachsen im Jahr 2024 tatsächliche Eigenkapitalzuführungen in Höhe von 4,3 Millionen Euro.¹⁴ Damit belaufen sich die insgesamt entstandenen Kosten auf 53,5 Millionen Euro (Tabelle 3-1).

Dem standen Steuereinnahmen dieser Gebietskörperschaften in Höhe von insgesamt 323,6 Millionen Euro gegenüber. Damit betragen die fiskalischen Rückflüsse mehr als das Sechsfache der getragenen Kosten. Auch bei einer differenzierten Betrachtung der einzelnen Gebietskörperschaften zeigt sich durchweg, dass das empfangene Steueraufkommen die entstandenen Kosten deutlich übersteigt.¹⁵ In Sachsen beträgt das Verhältnis von Steuereinnahmen zu getragenen Kosten (betrachtet über Land und Gemeinden gemeinsam) 6,2, während der entsprechende Wert in Sachsen-Anhalt bei 5,4 liegt.

Tabelle 3-1: Kosten der öffentlichen Hand und empfangenes Steueraufkommen

Regionale Verteilung der Kosten der öffentlichen Hand (Eigenkapitalverluste als Gesellschafter der MFAG sowie direkte Zahlungen) und des Steueraufkommens im Jahr 2024, in Millionen Euro

	Öffentliche Unterstützung	Steuereinnahmen
Gemeinden in Sachsen	2,2	67,4
Land Sachsen	41,6	203,8
Gemeinden in Sachsen-Anhalt	0,1	15,7
Land Sachsen-Anhalt	9,6	36,6
Summe	53,5	323,6

Abweichungen in der Summenbildung sind auf Rundungen zurückzuführen.

Quellen: Steuerschätzmodell der IW Consult; eigene Berechnungen

Selbst im aktuellen Zeitraum, der durch eine umfassende Restrukturierung der MFAG und damit verbundene außerplanmäßige Belastungen geprägt ist, ergibt sich für Länder und Kommunen fiskalisch betrachtet ein klar positiver Saldo. Nach Abschluss der Restrukturierungsmaßnahmen wird sich dieser positive Saldo gemäß aktueller Planung weiter verbessern (vgl. Kapitel 5).

3.3.2 Flughafen Leipzig/Halle

Das verursachte Steueraufkommen lässt sich auch für beide Flughäfen getrennt berechnen. Der Flughafen Leipzig/Halle allein generiert insgesamt ein Steueraufkommen von insgesamt 621 Millionen Euro (Abbildung 3-19). Davon entfallen 255 Millionen Euro auf die Umsatz-, Gewerbe- und Körperschaftsteuer sowie die Lohn- und Einkommensteuer der direkt am Flughafen Leipzig/Halle angesiedelten Unternehmen sowie deren Beschäftigten. Entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette entstehen mit rund 300 Millionen Euro noch höhere fiskalische Effekte, ergänzt um induzierte Effekte in Höhe von 66 Millionen Euro. Insgesamt gehen damit mit jedem Euro direkt verursachten Steueraufkommens

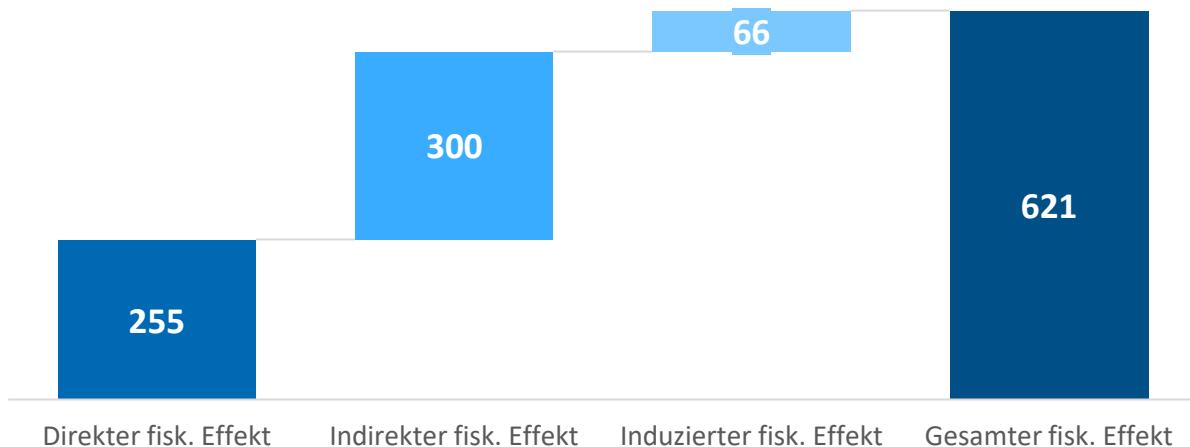
¹⁴ Der Betrag ist als erster Teil eines für die Jahre 2024 bis 2026 politisch vereinbarten Finanzrahmens beider beteiligter Länder mit einem Gesamtvolumen von 100 Millionen Euro einzurunden.

¹⁵ Die Hebelwirkung auf Gemeindeebene ist mit Vorsicht zu interpretieren, da die Kosten der Verlustübernahme nur bei einem Teil der Gemeinden in Sachsen bzw. Sachsen-Anhalt anfallen. In der Tabelle wird hingegen das empfangene Steueraufkommen aller Gemeinden der jeweiligen Länder ausgewiesen, auch wenn sich dieses überwiegend auf die genannten Städte und Landkreise konzentriert.

am Flughafen Leipzig/Halle weitere 1,43 Euro an indirektem und induziertem Steueraufkommen einher. Der zusätzliche Sozialversicherungsbeitrag, der durch den Flughafen Leipzig/Halle entsteht, beläuft sich auf 517 Millionen Euro.

Abbildung 3-19: Fiskalischer Fußabdruck des Flughafens LEJ

Deutschlandweite direkte, indirekte und induzierte fiskalische Effekte im Jahr 2024, in Millionen Euro

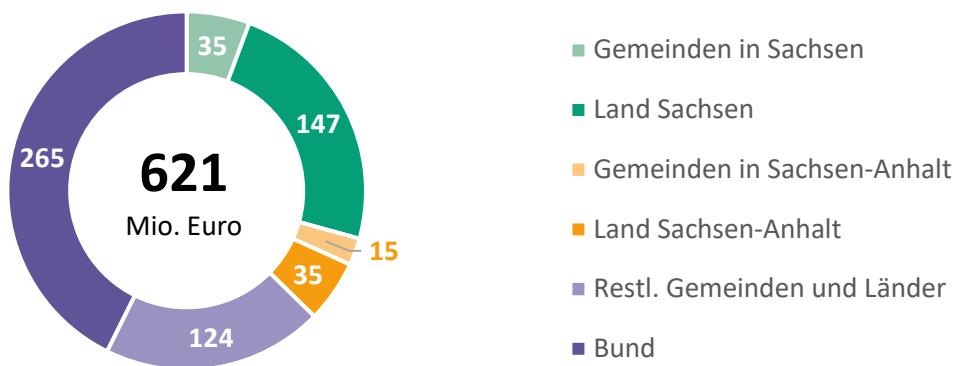


Quellen: Steuerschätzmodell der IW Consult; eigene Berechnungen

Auch die Verteilung des empfangenen Steueraufkommens nach administrativen Ebenen lässt sich differenziert für die beiden Flughäfen betrachten (Abbildung 3-20). Ein substanzialer Teil der durch den Flughafen Leipzig/Halle verursachten Steuereinnahmen verbleibt in den beiden Standortländern. Auf das Land Sachsen entfallen mit 147 Millionen Euro (24 Prozent) die höchsten regionalen Rückflüsse. Darüber hinaus profitieren sowohl das Land Sachsen-Anhalt als auch die sächsischen Gemeinden mit jeweils rund 35 Millionen Euro (6 Prozent) vom durch den Flughafen generierten Steueraufkommen. Der Anteil der Gemeinden in Sachsen-Anhalt fällt mit einem Steueraufkommen von 15 Millionen Euro (2 Prozent) etwas geringer aus.

Abbildung 3-20: Fiskalischer Fußabdruck LEJ nach empfangender Gebietskörperschaft

Summe der direkten, indirekten und induzierten fiskalischen Effekte im Jahr 2024, in Millionen Euro



Quellen: Steuerschätzmodell der IW Consult; eigene Berechnungen

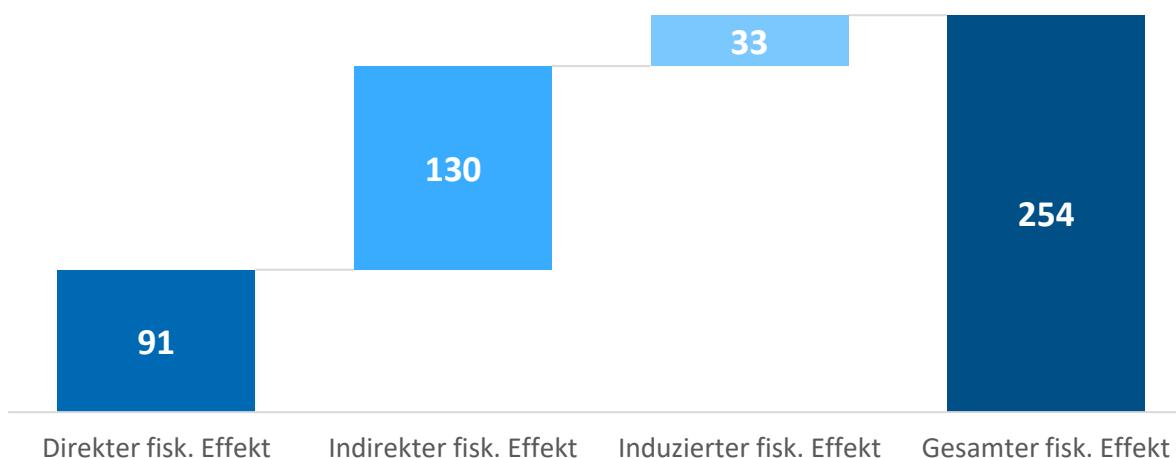
Insgesamt profitiert Sachsen-Anhalt mit einem Anteil von 8,1 Prozent am gesamten Steueraufkommen stärker, als es bei der gemeinsamen Betrachtung beider Flughäfen der Fall war (5,9 Prozent), was die regionale Bedeutung des Flughafens Leipzig/Halle für Sachsen-Anhalt unterstreicht. Die Steuereinnahmen Sachsen-Anhalts kommen zum einen über indirekte und induzierte fiskalische Effekte aus bezogenen Vorleistungen und getätigten Konsumausgaben in Sachsen-Anhalt zustande. Zum anderen profitiert das Land auch direkt, unter anderem über Flughafenbeschäftigte, die in Sachsen-Anhalt wohnen und dort ihre Lohnsteuer abführen. Ergänzend fließen 265 Millionen Euro an den Bundeshaushalt sowie weitere 124 Millionen Euro an die übrigen Gemeinden und Länder in Deutschland.

3.3.3 Flughafen Dresden

Auch der Flughafen Dresden kann gesondert betrachtet werden. Durch den Flughafen mitsamt seiner vorgelagerten Wertschöpfungskette entstehen Sozialversicherungsbeiträge in Höhe von 242 Millionen Euro. Zudem verursacht er durch Umsatz-, Gewerbe- und Körperschaftsteuer sowie Lohn- und Einkommensteuer insgesamt ein Steueraufkommen von 254 Millionen Euro (Abbildung 3-21). Davon entfallen 91 Millionen Euro auf direkte Steuerzahlungen der auf dem Flughafengelände in Dresden angesiedelten Unternehmen sowie deren Beschäftigten. Das verursachte Steueraufkommen der vorgelagerten Wertschöpfungskette des Flughafens Dresden fällt mit 130 Millionen Euro gemessen an den direkten Effekten deutlich stärker aus als beim Flughafen Leipzig/Halle. Auch die induzierten Effekte weisen mit 33 Millionen Euro einen vergleichsweise hohen Anteil am Gesamteffekt auf.

Abbildung 3-21: Fiskalischer Fußabdruck des Flughafens DRS

Deutschlandweite direkte, indirekte und induzierte fiskalische Effekte im Jahr 2024, in Millionen Euro



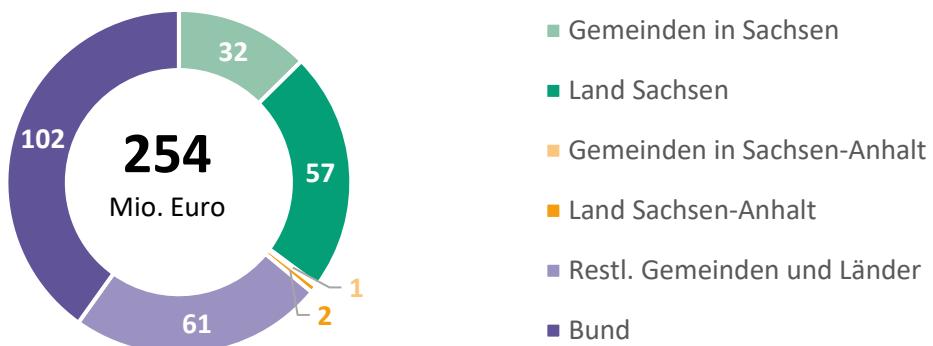
Quellen: Steuerschätzmodell der IW Consult; eigene Berechnungen

Damit wiederholt sich ein Muster, das bereits bei den Beschäftigungseffekten am Flughafen Dresden zu beobachten war: Relativ zur Größe des direkten Effekts sind die zusätzlichen Effekte entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette sowie durch den Konsum am Flughafen Dresden besonders

ausgeprägt. Je 1 Euro direkt verursachtes Steueraufkommen kommen hier weitere 1,79 Euro indirektes und induziertes Steueraufkommen hinzu.¹⁶

Abbildung 3-22: Fiskalischer Fußabdruck DRS nach empfangender Gebietskörperschaft

Summe der direkten, indirekten und induzierten fiskalischen Effekte im Jahr 2024, in Millionen Euro



Quellen: Steuerschätzmodell der IW Consult; eigene Berechnungen

Die geografische Verteilung des empfangenen Steueraufkommens ist, analog zu den ökonomischen Effekten, klar strukturiert (Abbildung 3-22). Gebietskörperschaften in Sachsen profitieren mit insgesamt 89 Millionen Euro (35 Prozent) in besonderem Maße vom Flughafen Dresden. Der Anteil Sachsen-Anhalts ist mit Beträgen im niedrigen einstelligen Millionenbereich gering. Weitere 61 Millionen Euro (24 Prozent) gehen an Länder und Kommunen im übrigen Bundesgebiet, während 102 Millionen Euro (40 Prozent) dem Bundeshaushalt zufließen.

¹⁶ Der deutlich größere Steuerhebel ist auch darauf zurückzuführen, dass die direkten Effekte vergleichsweise gering ausfallen und möglicherweise unterschätzt werden. Unter den ansässigen Unternehmen am Flughafen Dresden liegt durch die Elbe Flugzeugwerke ein ausgeprägter Schwerpunkt in der Herstellung sonstiger Fahrzeuge – eine Sparte, die im Ausgangsjahr der Schätzung 2023 negative Umsatzsteuerzahlungen aufwies, sprich höhere Vorsteuerabzüge als gezahlte Umsatzsteuer auf Outputs. Das geht typischerweise auf hohe Exportleistungen zurück (die im Inland umsatzsteuerfrei sind) oder hohe Investitionsleistungen, die im Investitionsjahr vollständig vorsteuerabzugsfähig sind.

4 Katalytische Effekte und Standortqualität

In diesem Kapitel wird untersucht, welchen zusätzlichen ökonomischen und gesellschaftlichen Beitrag Flughäfen wie Leipzig/Halle und Dresden über ihre unmittelbare wirtschaftliche Wirkung hinaus zur regionalen Entwicklung leisten. Im Mittelpunkt stehen dabei sogenannte katalytische Effekte: Wirkungen, die langfristig die Standortqualität verbessern, etwa durch die Ansiedlung erfolgreicher, innovativer Unternehmen, die Gewinnung von Fachkräften oder die Einbindung in internationale Wertschöpfungsketten. Die Untersuchung dieser wirtschaftlichen Effekte gliedert sich in zwei Teile: Zunächst wird auf Basis von Daten aller 400 Kreise und kreisfreien Städte in Deutschland untersucht, welche Zusammenhänge sich zwischen Flughäfen und regionalökonomischen Indikatoren aus den Bereichen Arbeitsmarkt, Wirtschaftskraft und Innovation identifizieren lassen (Kapitel 4.1). Zur Einordnung und Konkretisierung der Zusammenhänge wird im nächsten Schritt eine eigens für diese Studie durchgeführte Unternehmensbefragung unter 302 Unternehmen ausgewertet. Untersucht wird dabei, welche Rolle Flughäfen und ihre geografische Nähe für die Bewertung der Standortqualität durch Unternehmen spielen und welche konkreten Wirkungskanäle im Vordergrund stehen (Kapitel 4.2). Abschließend wird die Bedeutung der Flughäfen als kritische Infrastruktur für Logistik, Sicherheit und Notfallversorgung analysiert (Kapitel 4.3). Diese Effekte spiegeln sich zwar nicht unmittelbar in messbarem wirtschaftlichem Erfolg wider, haben jedoch dennoch eine relevante positive Wirkung auf die Gesellschaft.

4.1 Regionalökonomische Wirkungszusammenhänge

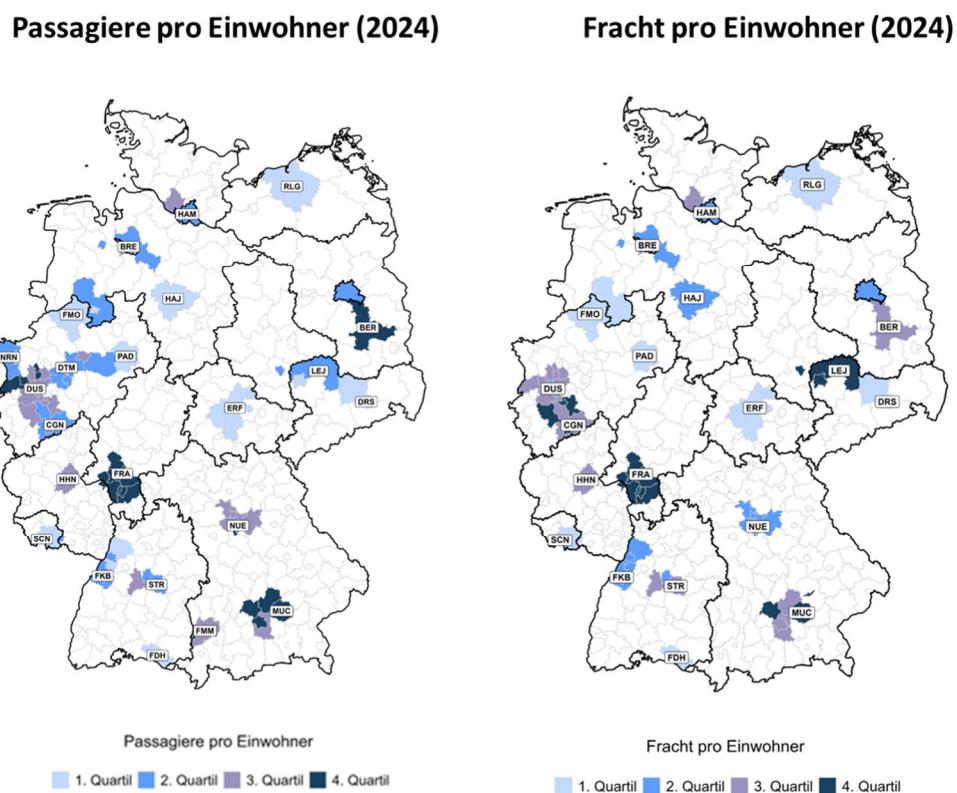
In diesem Abschnitt wird auf Ebene der deutschen Kreise und kreisfreien Städte untersucht, welche statistischen Zusammenhänge zwischen dem Wachstum von Flughäfen und der Entwicklung regionalökonomischer Kennziffern bestehen. Die Datenbasis über das Wachstum von Flughäfen bilden die Jahresstatistiken des Flughafenverbands ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, 2024). Folgende Flughafenkennziffern werden verwendet, um das Wachstum der Verkehrsflughäfen im Zeitverlauf zu quantifizieren:

- ▶ Jährlicher Gesamtverkehr inkl. Transit (in Personen)
- ▶ Jährliche Gesamtfracht inkl. Luftpost (in Tonnen)

Da die regionalökonomischen Kennziffern auf Kreisebene vorliegen, werden Gesamtverkehr und Luftfracht zunächst auf Kreisebene aggregiert und in das Verhältnis zur Einwohnerzahl des Kreises gesetzt. Dies ermöglicht eine Pro-Einwohner-Perspektive. Die Relativbetrachtung ist notwendig, um die regionalökonomische Bedeutung von Flughäfen angemessen zu berücksichtigen. Kleinere Flughäfen können in weniger dicht besiedelten Gebieten einen regional bedeutenden Wirtschaftsfaktor darstellen, was durch die Pro-Einwohner-Perspektive erfasst wird. Zum Beispiel befindet sich der Flughafen Leipzig/Halle im Kreis Nordsachsen, der 2024 knapp 200.000 Einwohner zählte. Im selben Jahr nutzten rund 2,2 Millionen Passagiere den Flughafen und es wurden knapp 1,4 Millionen Tonnen Luftfracht transportiert. Damit ergibt sich in Nordsachsen ein Gesamtverkehr von elf transportierten Personen pro Einwohner und eine Gesamtfracht von sieben Tonnen pro Einwohner.

Abbildung 4-1: Passagiere und Fracht nach Kreisen

Passagiere und Fracht pro Einwohner im Jahr 2024



Die farbig markierten Kreise und kreisfreien Städte haben mindestens einen zugeordneten Flughafen mit positivem Passagier- oder Frachtaufkommen. Die Farben zeigen die Einteilung in vier gleich große Gruppen (Quartile). Quartile Passagiere pro Kopf: 0,2 bis 5,7 (Q1), 5,7 bis 17,2 (Q2), 17,2 bis 61,4 (Q3), 61,4 bis 578,4 (Q4). Quartile Fracht (Tonnen) pro Kopf: 0 bis 0,0008 (Q1), 0,0008 bis 0,0651 (Q2), 0,0651 bis 1,7565 (Q3), 1,7565 bis 15,4436 (Q4).

Lesebeispiel: Beim Frachtaufkommen zählt der Flughafen Leipzig/Halle zu den 25 Prozent der Flughäfen mit dem höchsten Wert (4. Viertel). Beim Passagieraufkommen liegt er im 2. (Nordsachsen und Halle) beziehungsweise 1. Viertel (Leipzig) der Rangfolge.

Quellen: eigene Berechnungen auf Basis von Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, 2024

Abbildung 4-1 zeigt die nach Passagieren und Fracht differenzierte Nutzung der zugeordneten deutschen Hauptverkehrsflughäfen.¹⁷ Da die Verfügbarkeit eines Flughafens nicht an den Kreisgrenzen endet, wurden auch umliegende Kreise mit einer maximalen Fahrzeit von 40 Minuten den jeweiligen Flughäfen zugeordnet.¹⁸ Darüber hinaus wurden auch die namensgebenden Städte eines Flughafens (zum Beispiel Leipzig und Halle) den entsprechenden Flughäfen zugeordnet. Auf diese Art werden insgesamt 88 der 400 Kreise und kreisfreien Städte in Deutschland als sogenannte Flughafenkreise definiert.

Zunächst werden die unterschiedlichen Schwerpunkte der Flughäfen hinsichtlich Passagier- und Frachtaufkommen deutlich. Beispielsweise weist der Flughafen Leipzig/Halle mit sieben Tonnen pro Kopf einen ausgeprägten Frachtschwerpunkt auf; nur die an den Flughafen Frankfurt angrenzenden Kreise verzeichnen pro Einwohner ein noch höheres Frachtvolumen. Die großen deutschen Flughäfen Frankfurt, München, Berlin und Düsseldorf transportieren allerdings sowohl absolut als auch relativ wesentlich mehr Passagiere. Der Flughafen Dresden ist im Vergleich zu Leipzig/Halle deutlich kleiner: Pro Einwohner werden hier lediglich 1,6 Passagiere transportiert (882.424 absolut). Das Frachtaufkommen lag 2024 nur bei 48 Tonnen und ist somit pro Einwohner gemessen sehr klein (0,085 kg pro Einwohner).

4.1.1 Vergleich von Kreisen mit und Kreisen ohne Flughafen

Im nächsten Schritt wird untersucht, inwiefern sich Kreise mit Flughafen von solchen ohne Flughafen in verschiedenen regionalökonomischen Kennziffern unterscheiden. Analog zu der Zuordnung von Abbildung 4-1 werden Kreise und kreisfreie Städte als sogenannte Flughafenkreise definiert, in denen die maximale Fahrzeit zu einem Flughafen 40 Minuten beträgt. In dieser Analyse wird nicht zwischen Passagier- und Frachtflughäfen unterschieden. Die Unterscheidung wird in Kapitel 4.1.2 wieder relevant, da hier der marginale Nutzen eines Ausbaus im Passagier- und Frachtbereich bestimmt wird. Folgende regionalökonomische Indikatoren ((HeyHugo, 2025) werden untersucht:

- ▶ Bereich Arbeitsmarkt
 - ▷ Arbeitnehmerentgelt je sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (in Euro)
 - ▷ Arbeitslosenquote (Prozent)
- ▶ Bereich Wirtschaftskraft
 - ▷ Kaufkraft je Einwohner (in Euro)
 - ▷ BIP je Einwohner (in Euro)
- ▶ Bereich Innovation
 - ▷ Gründungsintensität (je 10.000 Erwerbsfähige)
 - ▷ Hightech-Gründungsintensität (je 10.000 Erwerbsfähige)

Die Kennziffern wurden mit dem Ziel ausgewählt, die wirtschaftliche Entwicklung eines Kreises möglichst ganzheitlich zu erfassen. Die Indikatoren im Bereich Arbeitsmarkt geben Aufschluss über

¹⁷ Diese lauten: FDH (Bodenseekreis), BRE (Bremen, Stadt), BER (Dahme-Spreewald), DTM (Dortmund, Stadt), DRS (Dresden, Stadt), DUS (Düsseldorf, Stadt), ERF (Erfurt, Stadt), STR (Esslingen), FRA (Frankfurt am Main, Stadt), MUC (Freising), HAM (Hamburg, Stadt), KSF (Landkreis Kassel), NRN (Kleve), CGN (Köln, Stadt), RLG (Landkreis Rostock), LEJ (Nordsachsen), NUE (Nürnberg, Stadt), PAD (Paderborn), HAJ (Region Hannover), SCN (Regionalverband Saarbrücken), HHN (Rhein-Hunsrück-Kreis), FMM (Unterallgäu). Die Flughäfen CGN, MUC und STR liegen jeweils in zwei Kreisen. Sie wurden dem Kreis mit dem größeren Anteil zugeordnet.

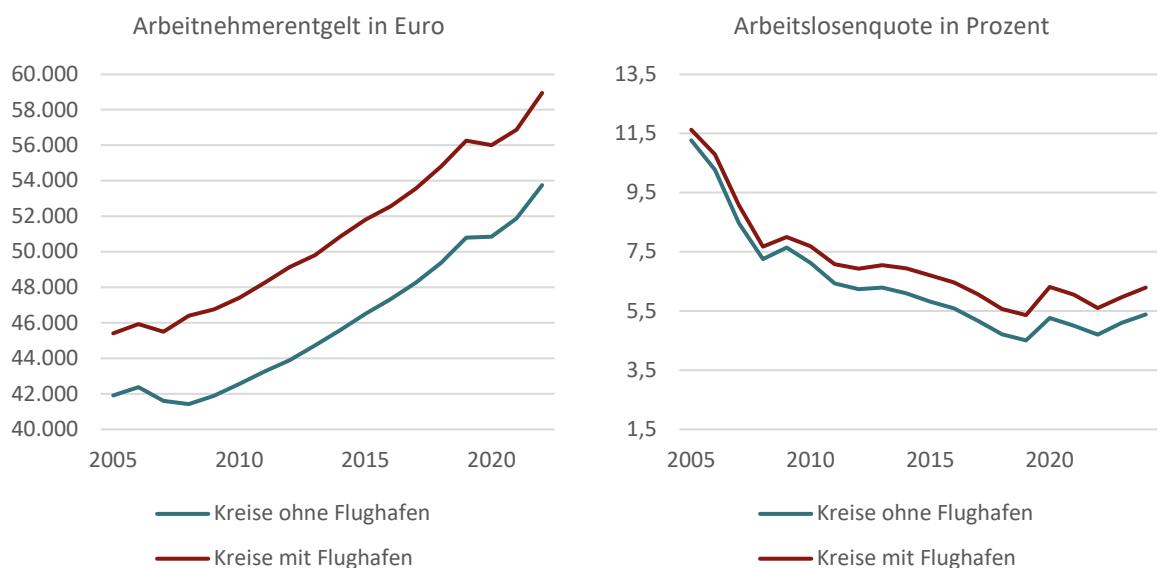
¹⁸ Quelle: HeyHugo (2025), Erreichbarkeit von Flughäfen, basierend auf Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung.

Beschäftigungslage und Einkommensniveau, die zentrale Voraussetzungen für regionale Stabilität und Wohlstand sind. Die Kennzahlen zur Wirtschaftskraft spiegeln die materielle Leistungsfähigkeit wider und zeigen, wie produktiv und kaufkräftig eine Region ist. Schließlich erfassen die Indikatoren zur Innovation das Gründungsgeschehen und die technologische Dynamik und stellen damit entscheidende Treiber für langfristiges Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit dar.

Abbildung 4-2 stellt den zeitlichen Verlauf der untersuchten Indikatoren aus dem Bereich Arbeitsmarkt dar. Das Arbeitnehmerentgelt je sozialversicherungspflichtig Beschäftigten setzt sich aus den Bruttolöhnen der Arbeitnehmer und den Sozialbeiträgen der Arbeitgeber zusammen. Sowohl in Kreisen mit als auch in Kreisen ohne Flughafen ist es seit 2005 nominal deutlich gestiegen. Es ist allerdings ersichtlich, dass in Flughafenkreisen sowohl zu Beginn der Zeitreihe als auch am aktuellen Rand deutlich höhere Arbeitnehmerentgelte gezahlt wurden. So stieg das Entgelt in Flughafenkreisen von gut 45.000 Euro im Jahr 2005 auf knapp 59.000 Euro im Jahr 2022 (29,8 Prozent Wachstum). In Kreisen ohne Flughäfen entwickelte es sich von knapp 42.000 auf knapp 54.000 Euro (28,3 Prozent Wachstum).

Abbildung 4-2: Deskriptiver Vergleich im Bereich Arbeitsmarkt

Hinweis: Inklusive zugeordneter Städte weisen 88 Kreise eine maximale Fahrzeit von 40 Minuten zu einem Flughafen auf (Flughafenkreise). In 312 Kreisen ist die Fahrzeit länger (Vergleichsgruppe).



Quellen: eigene Berechnungen auf Basis von HeyHugo, 2025 und Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, 2024

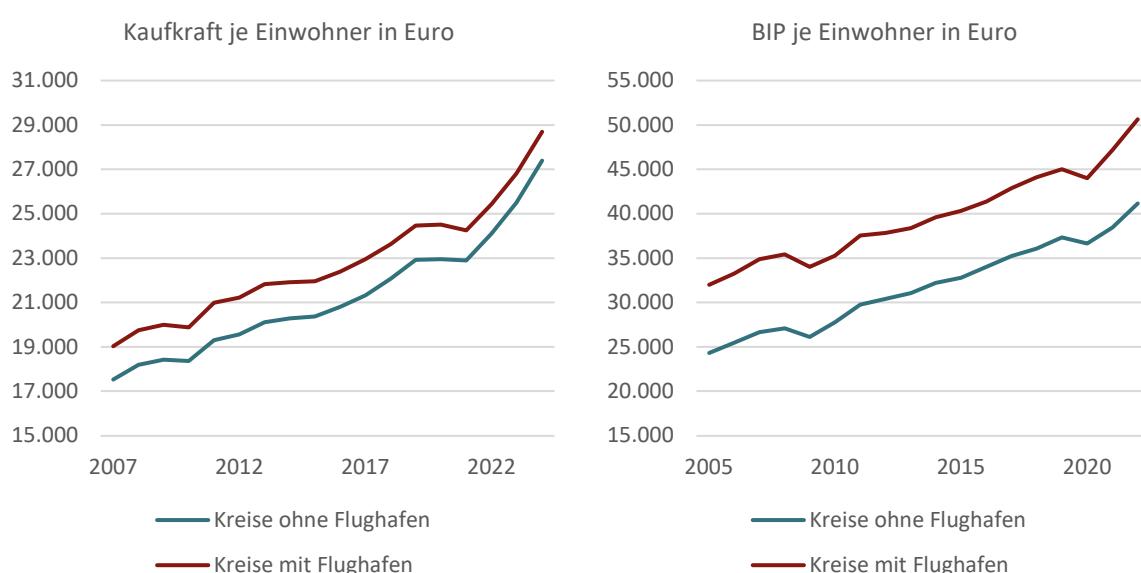
Die Arbeitslosenquote ist eine zentrale Kennzahl des Arbeitsmarktes einer Region und kann als relative Unterauslastung des Arbeitskräfteangebots interpretiert werden. Sie ist seit 2005 in beiden Kreistypen recht deutlich zurückgegangen und rangiert am aktuellen Rand zwischen 5,4 (restliche Kreise) und 6,3 Prozentpunkten (Flughafenkreise). Flughafenkreise weisen also tendenziell eine etwas höhere Arbeitslosenquote auf. Die konkreten Bewegungen in der Arbeitslosenquote sind allerdings überwiegend konjunkturell getrieben und unterscheiden sich zwischen Flughafenkreisen und restlichen Kreisen nur unwesentlich.

Abbildung 4-3 stellt den zeitlichen Verlauf der untersuchten Indikatoren aus dem Bereich Wirtschaftskraft dar. Die Kaufkraft pro Kopf gibt Auskunft über das verfügbare Einkommen der Bewohner einer Region. Zur Berechnung der Kaufkraft wird das regionale Einkommen um die regionalen Lebenshaltungskosten aus einem regionalen Preisindex bereinigt (Henger et al., 2024). Der Indikator misst also

die reale Kaufkraft. Sowohl flughafenfreie Kreise (von knapp 18.000 Euro im Jahr 2007 auf rund 27.000 Euro am aktuellen Rand) als auch Kreise mit Flughäfen (von rund 19.000 Euro im Jahr 2007 auf knapp 29.000 Euro am aktuellen Rand) konnten ihre Kaufkraft im Betrachtungszeitraum um rund 50 Prozent steigern. Die Entwicklung der Kaufkraft ist für beide Kreistypen ähnlich ausgeprägt. Im Niveau liegen Flughafenkreise allerdings etwas höher als die restlichen Kreise, was mit höheren Entgelten am Arbeitsort einhergeht (vgl. Abbildung 4-2). Die Differenz fällt bei der Kaufkraft natürlicherweise geringer aus als bei den Entgelten, da die höheren Löhne typischerweise nicht vollständig verausgabt werden und höhere Löhne tendenziell auch mit höheren Preisen (entsprechend geringerer realer Kaufkraft) einhergehen.

Abbildung 4-3: Deskriptiver Vergleich im Bereich Wirtschaftskraft

Hinweis: Inklusive zugeordneter Städte weisen 88 Kreise eine maximale Fahrzeit von 40 Minuten zu einem Flughafen auf (Flughafenkreise). In 312 Kreisen ist die Fahrzeit länger (Vergleichsgruppe).



Quellen: eigene Berechnungen auf Basis von HeyHugo, 2025 und Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, 2024

Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) je Kopf ist die zentrale volkswirtschaftliche Kennzahl für die Wirtschaftsleistung einer Region und misst die dort erwirtschaftete Wertschöpfung (den Mehrwert) an Waren und Dienstleistungen pro Einwohner innerhalb eines Jahres. Ausgehend von einem deutlich unterschiedlichen Startniveau (flughafenfreie Kreise: rund 24.000 Euro pro Einwohner, Flughafenkreise: knapp 32.000 Euro pro Einwohner) haben sich die Kreistypen weitestgehend parallel entwickelt. Das BIP umfasst neben den Arbeitnehmerentgelten auch die unternehmerische Seite der regionalen Wirtschaftskraft in Form von unternehmerischen Gewinnen und Investitionen¹⁹ sowie die staatliche Seite in Form von regionalen Steuereinnahmen. Die Tatsache, dass die Differenz zwischen Flughafen- und restlichen Kreisen beim BIP am ausgeprägtesten ist, zeigt, dass Flughafenkreise auch in Bezug auf unternehmerischen Erfolg und Steuereinnahmen erfolgreicher sind als restliche Kreise.

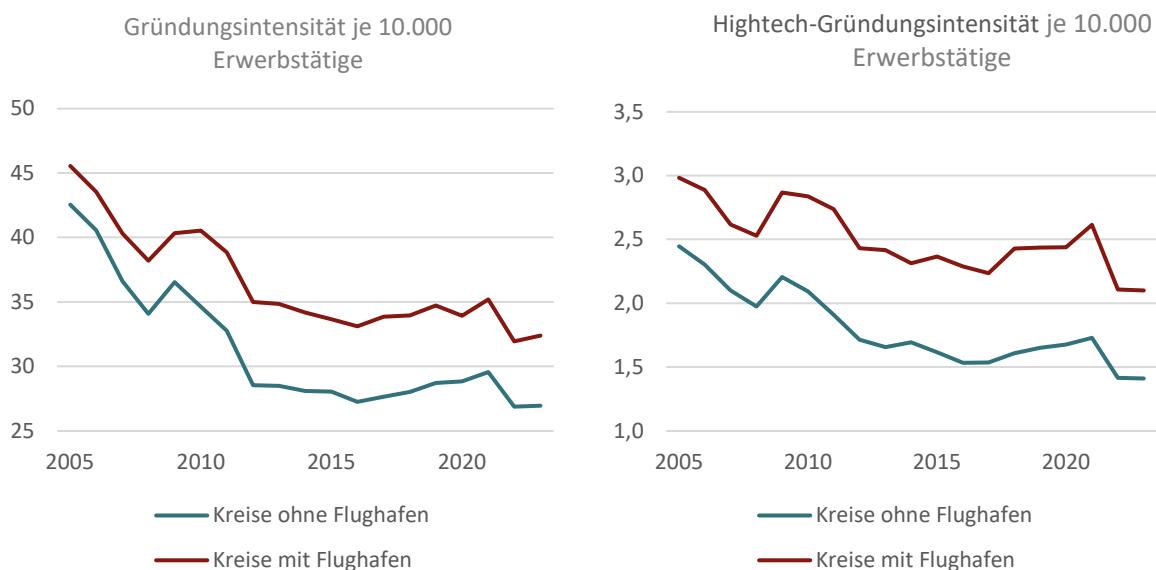
Abbildung 4-4 stellt den zeitlichen Verlauf der untersuchten Indikatoren aus dem Bereich Innovation dar. Die Gründungsintensität gibt die unternehmerische Dynamik einer Region wieder. Sie wird

¹⁹ Teil des BIP sind unternehmerische Abschreibungen, die die jährlichen Kosten unternehmerischer Investitionen reflektieren.

berechnet als die Anzahl der Unternehmensgründungen je 10.000 Erwerbsfähige. Sie ist im Betrachtungszeitraum recht deutlich zurückgegangen, in Kreisen mit Flughafen (-28,9 Prozent) allerdings deutlich weniger stark als in flughafenfreien Kreisen (-36,7 Prozent).

Abbildung 4-4: Deskriptiver Vergleich im Bereich Innovation

Hinweis: Inklusive zugeordneter Städte weisen 88 Kreise eine maximale Fahrzeit von 40 Minuten zu einem Flughafen auf (Flughafenkreise). In 312 Kreisen ist die Fahrzeit länger (Vergleichsgruppe).



Quellen: eigene Berechnungen auf Basis von HeyHugo, 2025 und Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, 2024

Die Hightech-Gründungsintensität erfasst die unternehmerische Dynamik einer Region in der Hightech-Szene. Sie wird berechnet als die Anzahl der Hightech-Unternehmensgründungen je 10.000 Erwerbsfähige. Zu den Hightech-Gründungen zählen forschungsintensive Industrien (Spitzentechnik und hochwertige Technik) und technologieorientierte Dienstleistungen (Software und sonstige technologieorientierte Dienstleister). Auch hier zeigt sich, dass Flughafenkreise einen geringeren Rückgang zu verzeichnen hatten (-29,6 Prozent) als flughafenfreie Kreise (-42,3 Prozent).

4.1.2 Regionalökonomische Wirkung von Passagier- und Frachtflughäfen

Die vorangegangenen Analysen haben gezeigt, dass die 88 Flughafenkreise in den untersuchten Indikatoren aus den Bereichen Arbeitsmarkt (ausgenommen Arbeitslosenquote), Wirtschaftskraft und Innovation durchschnittlich besser abschneiden als die 312 Vergleichskreise. Typischerweise verfügen Flughafenkreise über die gesamte Zeitspanne hinweg über höhere Absolutwerte. In Bezug auf die Wachstumsraten sind jedoch weniger starke Unterschiede feststellbar.

Allerdings weist die bisherige Auswertung zwei Limitationen auf: Erstens wurde nur binär zwischen Flughafenkreisen (Kreisen und kreisfreien Städten mit einer maximalen Fahrzeit von 40 Minuten zu Flughäfen) und flughafenfreien Kreisen unterschieden, wodurch die Auswirkungen des Wachstums von Flughäfen auf das Umland nicht untersucht werden konnten. Zweitens handelt es sich bei den zuvor gezeigten Zusammenhängen um reine Korrelationen, die beispielsweise durch die Tatsache, dass Flughäfen häufig in urbanen Regionen angesiedelt sind, verzerrt sein können. Daher werden im Folgenden Panel-Regressionsanalysen durchgeführt, in denen die Entwicklung der Indikatoren aus den

drei Bereichen durch die Entwicklung des Personenverkehrs und des Frachtaufkommens auf Kreis-ebene erklärt werden. Hierdurch lassen sich die untersuchten Zusammenhänge besser isolieren.

Konkret wird ein sogenanntes Two-Way-Fixed-Effects-Modell verwendet. Dieses Modell kontrolliert sowohl für kreisspezifische und zeitinvariante Faktoren (zum Beispiel Urbanität von Flughäfen) als auch für kreisunabhängige und zeitvarierende Faktoren (zum Beispiel konjunkturelle Entwicklung). Dadurch lassen sich die identifizierten Zusammenhänge stärker ursächlich der Flughafenentwicklung eines Kreises zuordnen. Zur Modellschätzung wurden sowohl die abhängige Variable (regionalökonomische Indikatoren) als auch die erklärenden Variablen (Flughafenentwicklung) standardisiert. Hierdurch lassen sich die geschätzten Wirkungszusammenhänge der verschiedenen Indikatoren unabhängig von ihrer Messeinheit miteinander vergleichen. Weitere methodische Ausführungen zu den angestellten Regressionsanalysen finden sich im Anhang A2 der Studie.

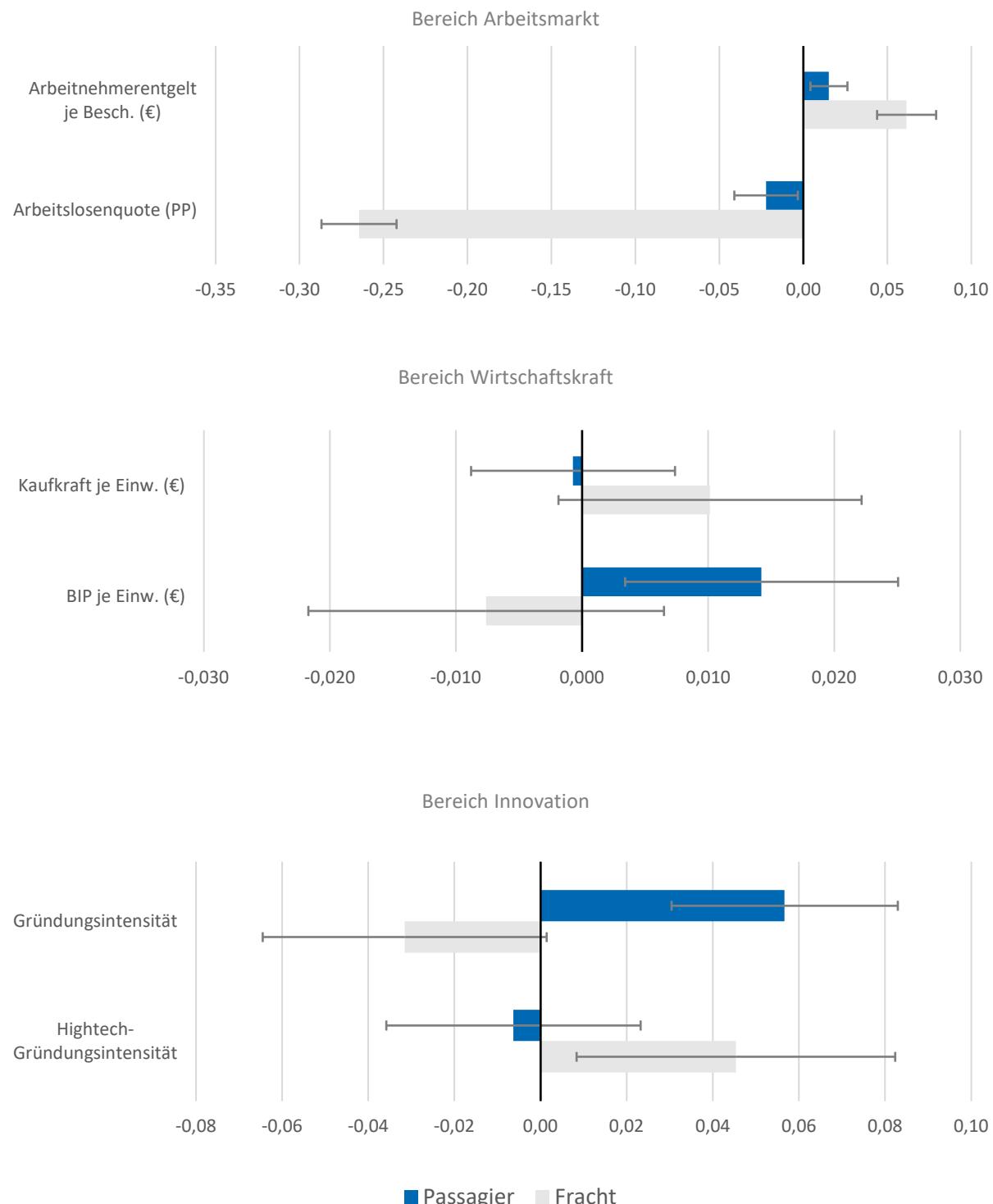
Abbildung 4-5 fasst die Koeffizienten der Regressionsanalysen für die drei Bereiche Arbeitsmarkt, Wirtschaftskraft und Innovation zusammen. Hierzu wurden Einzelregressionen durchgeführt, in denen jeweils ein Wirtschaftsindikator durch das Passagier- bzw. das Frachtaufkommen sowie die oben beschriebenen fixen Zeit- und Individualeffekte erklärt wurde.

Die dargestellten Koeffizienten sind sogenannte Beta-Koeffizienten, da sie sich auf standardisierte Variablen beziehen. Für eine inhaltliche Interpretation müssen sie nachfolgend in unstandardisierte Effekte zurückgerechnet werden. Nach dieser Umrechnung kann bestimmt werden, wie stark sich ein Wirtschaftsindikator verändert, wenn sich das Passagier- bzw. Frachtaufkommen um eine Einheit oder relativ zum bisherigen Aufkommen erhöht.²⁰ Darüber hinaus bieten Regressionsanalysen den Vorteil, dass sie nicht nur die Richtung eines Zusammenhangs zwischen Variablen (positiv oder negativ) aufzeigen, sondern auch die mit dieser Schätzung verbundene Unsicherheit quantifizieren. Diese Unsicherheit wird üblicherweise durch ein 95-Prozent-Konfidenzintervall beschrieben, das den Bereich angibt, in dem der wahre Zusammenhang mit einer Wahrscheinlichkeit von 95 Prozent zu erwarten ist. Umfasst dieses Intervall den Wert null, kann kein statistisch signifikanter Zusammenhang festgestellt werden.

²⁰ Hinweis: Das jährliche durchschnittliche Passagieraufkommen pro Einwohner beträgt in allen Kreisen mit Passagierflughafen 32,7, das jährliche durchschnittliche Frachtaufkommen pro Einwohner in allen Kreisen mit Frachtflughafen 0,82 Tonnen.

Abbildung 4-5: Koeffizienten der Regressionsanalyse

Hinweis: Es wurden Einzelregressionen der standardisierten Indikatoren aus den drei Bereichen (zu erklärende Variablen) auf das Passagier- bzw. das Frachtaufkommen (erklärende Variablen) durchgeführt. Die Fehlerindikatoren stellen das 95-Prozent-Konfidenzintervall dar. Schließen sie die schwarze Nulllinie mit ein, besteht kein statistisch signifikanter Zusammenhang zum 5-Prozent-Niveau.



PP = Prozentpunkte

Quellen: eigene Berechnungen; IW Consult, 2025

Insgesamt wird deutlich, dass sich signifikante Zusammenhänge zwischen Flughäfen und den regionalökonomischen Indikatoren ergeben, die zum Teil unterschiedlich für Passagier- und Frachtflughäfen ausfallen. Zur Interpretation der geschätzten Koeffizienten wird nachfolgend untersucht, welche regionalökonomischen Effekte sich durch den Anstieg um ein bestimmtes Passagier- oder Frachtaufkommen durchschnittlich ergeben, typischerweise eine Steigerung um 50 Prozent im Vergleich zum bisherigen durchschnittlichen Passagier- bzw. Frachtaufkommen bestehender Passagier- bzw. Frachtflughäfen. Diese Zunahmen sind aus der Perspektive der Flughäfen somit eine substanzielle Steigerung.²¹ Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu beachten, dass die untersuchten regionalökonomischen Kennziffern wie das BIP das Aggregat der gesamten Kreiswirtschaft darstellen. Im Verhältnis zur gesamten Wirtschaft eines Kreises sind Flughäfen, auch inklusive ihrer regionalökonomischen Wirkungen auf andere Wirtschaftsbereiche, relative kleine Wirtschaftsfaktoren. Insofern ist es insgesamt erwartbar, dass die Wirkung der Flughäfen in dieser Analyse auf Kreisebene gering ausfällt. Die folgenden Ergebnisse stellen das detaillierter für die einzelnen Indikatoren dar und ordnen die Wirkungen im Verhältnis zur regionalen Gesamtwirtschaft ein.

Im Bereich Arbeitsmarkt zeigt sich, dass Flughäfen zu einem signifikanten Anstieg des durchschnittlichen Entgelts und einem Rückgang der Arbeitslosenquote führen können. Bei Frachtflughäfen ist dieser Zusammenhang ausgeprägter als bei Passagierflughäfen:

- ▶ Arbeitnehmerentgelt (je Beschäftigten): Sowohl für das Fracht- als auch für das Passagieraufkommen lassen sich kleine, aber signifikant positive Effekte von 0,0152 (Passagier) bzw. 0,0614 (Fracht) beobachten. Setzt man diese Koeffizienten in Relation zu einem Anstieg des Passagier- bzw. Frachtaufkommens um 50 Prozent in Kreisen mit Flughafen, wird deren Ausmaß ersichtlich: So steigt sich das (jährliche) Arbeitnehmerentgelt im Durchschnitt um rund 29 Euro (Passagierflughäfen) bzw. 138 Euro (Frachtflughäfen). Diese Steigerungen betreffen das durchschnittliche Entgelt im gesamten Kreis. Angesichts der Wirtschaftskraft von Flughäfen im Verhältnis zur gesamten Kreiswirtschaft können das ökonomisch bedeutende Effekte sein. Wenn Flughäfen und ihre Spillover-Effekte auf die Gesamtwirtschaft beispielsweise 10 Prozent der Entgelte der Kreiswirtschaft betreffen, müssten die Entgelte in diesen Bereichen um 1.380 Euro steigen, damit der Gesamtdurchschnitt im Kreis um 138 Euro steigt. Betreffen Flughäfen und ihre Spillover-Effekte einen kleineren Teil der Gesamtwirtschaft als 10 Prozent, müsste die durchschnittliche Entgeltsteigerung in den betroffenen Bereichen noch größer sein. Insofern geht aus diesen Ergebnissen hervor, dass Arbeitnehmerentgelte durch das Wachstum von Flughäfen in den von ihnen betroffenen Wirtschaftsbereichen erheblich steigen können. Die von den Flughäfen profitierenden Wirtschaftsbereiche stellen also überdurchschnittlich produktive und damit entlohnte Arbeitskräfte zur Verfügung.
- ▶ Arbeitslosenquote: Auch für die Arbeitslosenquote lassen sich einheitliche und signifikante Effekte einer Flughafenausweitung beobachten (Passagier: -0,0222, Fracht: -0,2646). Insbesondere im Frachtbereich können diese Effekte eine ökonomisch relevante Größenordnung erreichen: Der Flughafen Leipzig/Halle hat beispielsweise ein Frachtaufkommen von rund 2,3 Tonne pro Einwohner in der Stadt Leipzig. Die Schätzergebnisse ergeben, dass ein Anstieg des Frachtaufkommens um eine Tonne pro Kopf (im Fall Leipzig wäre das eine Steigerung um 44 Prozent) die Arbeitslosenquote im Durchschnitt um 0,66 Prozentpunkte senkt. Insofern kann vom Frachtgeschäft eine signifikante beschäftigungssteigernde Wirkung ausgehen. Analog zu den Ergebnissen für das Arbeitnehmerentgelt fällt der Effekt des

²¹ Beim Passagieraufkommen entspricht das einer Steigerung um 16,35 Passagiere pro Kopf, beim Frachtaufkommen einer Steigerung von 0,41 Tonnen pro Kopf.

Passagieraufkommens deutlich kleiner aus. Steigert ein durchschnittlicher Kreis mit Passagierflughafen das Aufkommen um rund 50 Prozent, geht das mit einer Senkung der Arbeitslosenquote von 0,02 Prozentpunkten einher.

Die Ergebnisse zeigen zum einen, dass Flughäfen sich positiv auf die Gesamtbeschäftigung im Kreis auswirken. Gerade Frachtflughäfen entfalten diese Wirkung. Das kann darauf zurückzuführen sein, dass zum einen die Flughäfen selbst viel Beschäftigung im Frachtverkehr benötigen. Außerdem kann das Frachtgeschäft entlang der gesamten logistischen Wertschöpfungskette für Beschäftigung sorgen. Nahe gelegene Logistikzentren und Zulieferer vor Ort bauen mit dem Wachstum von Frachtflughäfen ihre Beschäftigung auf. Ebenso können große Frachtflughäfen für Großunternehmen mit bedeutsendem Warenexport ein wichtiger Standortfaktor sein. So können auch die Ansiedlung oder der Ausbau eines Standorts solcher Großunternehmen nahe großer Frachtflughäfen dazu beitragen, dass die Beschäftigung in der lokalen Wirtschaft infolge des Ausbaus von Frachtflughäfen im Durchschnitt steigt. Die Stakeholderinterviews bestätigen diesen Zusammenhang für den Standort Leipzig/Halle. Aber auch der Raum Dresden ist als Hochtechnologiestandort auf starke internationale Verbindungen im Fracht- und Passagierbereich angewiesen. Darüber hinaus steigern Flughäfen die durchschnittlichen Arbeitnehmerentgelte im Kreis. Das bedeutet, dass die Entlohnung von Beschäftigten der Flughäfen und in Wirtschaftsbereichen, die entlang der Wertschöpfungskette von Flughäfen betroffen sind, überdurchschnittlich ist. Auch dieser Arbeitsmarkteffekt zeigt sich in einem stärkeren Ausmaß für Fracht- als für Passagierflughäfen.

In Bezug auf den Bereich Wirtschaft ergibt sich ein differenziertes Bild zwischen Passagier- und Frachtflughäfen. Während Frachtflughäfen einen positiven Effekt auf die Kaufkraft haben, steigern Passagierflughäfen das BIP:

- ▶ Kaufkraft (je Einwohner): Der Koeffizient einer Flughafenausweitung in Bezug auf das Passagieraufkommen ist sehr klein und statistisch insignifikant. Dagegen zeigt das Frachtaufkommen einen positiven Effekt: Zwar ist dieser im 95-Prozent-Konfidenzintervall noch knapp insignifikant, bei einer 90-Prozent-Konfidenz jedoch bereits signifikant. Steigert sich das Frachtaufkommen um eine Tonne pro Einwohner, steigt die Kaufkraft des Kreises um rund 25 Euro. Hieran wird deutlich, dass sich die höheren Arbeitnehmerentgelte auch in höheren Konsum der Beschäftigten übersetzen, die von der Flughafenausweitung betroffen sind.
- ▶ BIP (je Einwohner): Für das BIP je Einwohner ergibt sich ein signifikant positiver Zusammenhang mit dem Passagieraufkommen (0,0142), der Effekt für das Frachtaufkommen ist dagegen insignifikant. In Relation zum bestehenden Passagieraufkommen der Kreise mit Passagierflughafen bedeutet dieser Koeffizient, dass eine 50-prozentige Steigerung des Passagieraufkommens in einem Anstieg des Kreis-BIP (je Einwohner) von 55 Euro resultiert. Auch das deutet angesichts der relativ kleinen Wirtschaftskraft von Flughäfen im Verhältnis zur gesamten Kreiswirtschaft auf einen durchaus relevanten ökonomischen Effekt hin: Sollten Passagierflughäfen mitsamt ihren Spillover-Effekten beispielsweise auf 10 Prozent der gesamten Wirtschaft im Kreis wirken, müsste das BIP je Einwohner der betroffenen Bereiche um 550 Euro steigen, damit im Gesamtdurchschnitt des Kreises ein Anstieg von 55 Euro zu beobachten wäre.

Die unterschiedlichen Effekte deuten darauf hin, dass sich das Wachstum von Frachtflughäfen stärker beschäftigtenseitig auf die regionale Wirtschaft auswirkt, während wachsende Passagierflughäfen stärker unternehmensseitig die regionale Wirtschaft betreffen. Entlang logistikintensiver Wertschöpfungsketten können Frachtflughäfen besonders die regionale Beschäftigung und durchschnittlichen Entgelte positiv beeinflussen. Die wirtschaftlichen Effekte der Passagierflughäfen, die in Steigerungen des regionalen BIP deutlich werden, entfallen stärker auf unternehmerische Gewinne und

Investitionen. Das legt nahe, dass hierfür nicht nur margen- und investitionsstarke Passagierflughäfen selbst entscheidend sind, sondern auch ihre Rolle als wichtiger Standortfaktor. Größere Passagierflughäfen machen Standorte für besonders produktive, investitions- und wachstumsstarke Unternehmen attraktiv, da sie relevante Infrastruktur für internationale Geschäfte und eine hohe Fachkräfteattraktivität versprechen. Dies wurde in den sechs durchgeführten Fachgesprächen von den Interviewpartnern durchgehend bestätigt; besonders auffällig ist der Zusammenhang für die Entwicklung des Mikroelektronikclusters in Dresden. Dieses größte europäische Branchencluster der Chipfertigung wird derzeit mit Investitionen von rund 15 Milliarden Euro ausgebaut, bis 2030 stehen voraussichtlich weitere Investitionsentscheidungen in mindestens ähnlicher Größenordnung an. Damit setzt sich die Mikroelektronik im Raum Dresden stark von der Investitionsschwäche und den Abbautendenzen anderer Industriezweige am Standort Deutschland ab. Aufgrund der Investitionsentscheidungen internationaler Konzerne und der vielen internationalen Fachkräfte ist jedoch eine gute internationale Flughafenanbindung mit interkontinentaler Reichweite von Dresden über europäische Hubflughäfen wie Frankfurt und München unerlässlich für die weitere Entwicklung des Hochtechnologieclusters.

In Bezug auf den Bereich Innovation zeigt sich, wie Flughäfen die regionale Gründungsintensität beeinflussen. Bei Passagierflughäfen besteht ein positiver Zusammenhang mit Gründungen im Allgemeinen, bei Frachtflughäfen zeigt sich ein positiver Zusammenhang mit Hightech-Gründungen im Speziellen:

- ▶ Gründungsintensität: Die Gründungsintensität der Wirtschaft eines Kreises steigt infolge eines Wachstums des Passagieraufkommens an (0,0567). Bezogen auf ein 50-prozentiges Wachstum eines durchschnittlichen Passagierflughafens ergibt sich demnach eine Steigerung der Gründungsintensität um rund 0,14 Gründungen je 10.000 erwerbsfähige Personen bzw. 0,4 Prozent im Vergleich zur durchschnittlichen Gründungsintensität. Beim Frachtaufkommen ergibt sich ein kleiner negativer Zusammenhang mit der allgemeinen Gründungsintensität, jedoch ein positiver Effekt auf Hightech-Gründungen.
- ▶ Hightech-Gründungsintensität: Infolge wachsenden Frachtaufkommens lässt sich eine höhere Hightech-Gründungsintensität beobachten (0,0454). Umgerechnet bedeutet dieser Koeffizient, dass ein 50-prozentiges Wachstum eines durchschnittlichen Frachtflughafens in 0,013 mehr Hightech-Gründungen je 10.000 erwerbsfähige Personen bzw. einem Anstieg um 0,8 Prozent im Vergleich zum Durchschnitt resultiert. Der Effekt des Passagieraufkommens ist hingegen insignifikant.

Diese Ergebnisse zeigen, dass sich Flughäfen positiv auf die Gründungsaktivität der regionalen Wirtschaft auswirken können. Bei Passagierflughäfen betrifft das die Gründungsaktivität im Allgemeinen, im Fall der Frachtflughäfen speziell Hightech-Gründungen. Unternehmensgründungen sind ein zentraler Einflussfaktor wirtschaftlicher Dynamik. Sie sorgen nicht nur dafür, dass die bestehende Wirtschaft ausgebaut wird, sondern auch ein nachhaltiges Wachstum ermöglicht wird. Neue Ideen und Innovationen, die zukünftige Wertschöpfungspotenziale beinhalten, finden ihren Eingang in die Wirtschaft typischerweise über Unternehmensneugründungen. Flughäfen wirken in diesem Prozess. Sie können zu einem regionalen Innovationsökosystem und einer aktiven Gründungslandschaft beitragen, indem sie zum einen als Infrastruktur (internationalen) Austausch und Geschäftsbeziehungen erfolgreicher Unternehmen und Start-ups ermöglichen sowie zum anderen einen Standort allgemein aufwerten. Eine höhere Standortattraktivität trägt dazu bei, dass sich innovative Unternehmen und Gründer an Standorten mit Flughafenbindung ansiedeln.

Insgesamt belegen die Regressionsanalysen, dass Flughäfen sich positiv auf regionale Arbeitsmärkte, die Wirtschaft und Innovationskraft auswirken können. Aus Datenverfügbarkeitsgründen wurde die Analyse auf Kreisebene durchgeführt. Im Verhältnis zur gesamten Kreiswirtschaft sind die meisten Flughäfen allerdings kleine Wirtschaftsfaktoren. Insofern ist es schwierig, auf der Kreisebene die

regionalökonomischen Wirkungen der Flughäfen präzise quantifizieren zu können. Die hier gezeigten Koeffizientenschätzer fallen also zwangsläufig klein aus und sind mit einer gewissen Unsicherheit behaftet (vgl. große Konfidenzintervalle). Trotzdem lassen sich aus der Analyse klare Tendenzen erkennen: Flughäfen können die regionale Innovationskraft steigern, indem sie als zentrale Infrastruktur und Standortfaktor für innovative und produktive Unternehmen dienen. Entlang ihrer gesamten Wertschöpfungskette – sowohl bei Zulieferern als auch bei den Unternehmen, die sie regional anziehen – können sie für überdurchschnittlich entlohnte Beschäftigung sorgen. Insgesamt können sie somit zu einer stärkeren regionalen Wirtschaft beitragen. Um ein detailreicheres und differenzierteres Verständnis dieser und weiterer regionalökonomischer Wirkungszusammenhänge zu gewinnen, werden im folgenden Kapitel mikroökonomische Daten aus einer Unternehmensbefragung herangezogen, um die Effekte auf Betriebsebene genauer zu untersuchen.

4.2 Die Perspektive der lokalen Unternehmen

Während die Analyse in Kapitel 4.1 vor allem aggregierte regionale Entwicklungen in den Blick nimmt, richtet sich der Fokus im Folgenden auf die Erfahrungen und Einschätzungen einzelner Unternehmen im Umfeld der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden. Mithilfe einer Unternehmensbefragung wurde untersucht, inwieweit die Nähe zu einem Flughafen beispielsweise die Exportorientierung, die Anwerbung internationaler Fachkräfte oder Innovationsaktivitäten begünstigt.

Die Unternehmensbefragung wurde mit 300 Unternehmen im Sommer 2025 durchgeführt. Die Branchenabdeckung ist breit und umfasst folgende Wirtschaftsbereiche:

- ▶ Bau und Immobilien
- ▶ Handel und Logistik
- ▶ Industrie
- ▶ Wasser- und Energieversorgung
- ▶ Medien, Informations- und Kommunikationstechnologie, Finanzen
- ▶ Weitere unternehmensnahe Dienstleistungen

Die Stichprobe der 300 Unternehmen setzt sich aus vier gleich großen regionalen Gruppen zusammen, nach denen stratifiziert wurde:

- ▶ Regionen, die an den Flughafen Leipzig/Halle angrenzen (n = 75)
- ▶ Regionen, die an den Flughafen Dresden angrenzen (n = 75)
- ▶ Regionen, die an andere deutschlandweite Flughäfen angrenzen (n = 75)
- ▶ Regionen, die nicht an Flughäfen angrenzen (n = 75)

In der Auswertung verwendete Gewichte sorgen dafür, dass die dargestellten Ergebnisse repräsentativ für die allgemeine Unternehmenslandschaft sind.

Um aussagekräftige Vergleiche zu ermöglichen, werden Unternehmen aus den Flughafenregionen mit strukturell ähnlichen Unternehmen aus Regionen ohne Flughafennähe verglichen. So lassen sich mögliche Unterschiede ursächlich auf die Präsenz der Flughäfen LEJ und DRS zurückführen und die zugrunde liegenden Wirkungskanäle besser verstehen. Die dafür angewandte Methodik ist das sogenannte Propensity Score Matching (vgl. Anhang A2). Im Grunde wird mit dieser Methode ein Unternehmen in Flughafennähe immer nur mit einem flughafenfernen Unternehmen verglichen, das in anderen relevanten Charakteristika (Größe, Branche, Regionstyp) dem flughafennahen Unternehmen ähnelt. Die Ergebnisse zeigen die durchschnittlichen Antwortdifferenzen von Unternehmenspaaren, die

auf diese Weise gebildet werden. Sie können als der kausale Effekt der Flughafennähe verstanden werden.

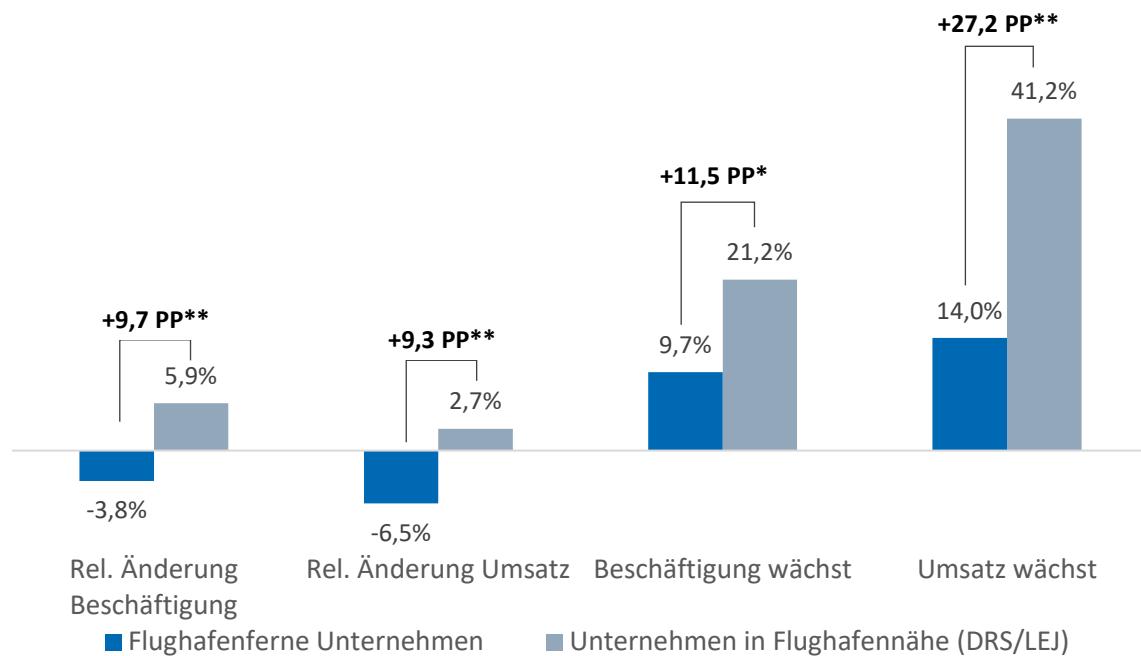
Die Ergebnisse zeigen, dass die Nähe zu den Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden dazu beiträgt, den Geschäftserfolg zu steigern. Wesentliche Wirkmechanismen dafür liegen in stärkeren Geschäftsnetzwerken, einem höheren Innovationsgrad, einer stärkeren Einbindung in internationale Märkte, höheren Investitionen sowie einer gesteigerten Fachkräfteattraktivität. Die folgende Darstellung der Ergebnisse geht näher darauf ein.

Unternehmen in der Nähe der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden weisen einen höheren Geschäftserfolg auf

Die Flughafennähe führt dazu, dass Unternehmen eher und schneller wachsen (Abbildung 4-6). Gerade in Bezug auf das Umsatzwachstum zeigen sich deutliche Diskrepanzen. Während Unternehmen in der Nähe der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden mit einer Wahrscheinlichkeit von 41,2 Prozent zwischen 2023 und 2024 ein Umsatzwachstum verzeichnet haben, lag die Wahrscheinlichkeit bei vergleichbaren flughafenfernen Unternehmen bei 14 Prozent. In Bezug auf die Beschäftigung sind 21,2 Prozent der flughafennahen Unternehmen um die beiden Flughäfen gewachsen, in der Kontrollgruppe der vergleichbaren flughafenfernen Unternehmen waren es weniger als die Hälfte (9,7 Prozent).

Abbildung 4-6: Umsatz- und Beschäftigungseffekte der Flughäfen LEJ und DRS

Auswirkungen der Flughafennähe auf das Wachstum der Umsätze und der Beschäftigten zwischen den Jahren 2023 und 2024; links: durchschnittliche relative Beschäftigten- bzw. Umsatzänderung, in Prozent; rechts: Anteil der Unternehmen, die in Bezug auf Beschäftigung bzw. Umsatz wachsen, in Prozent



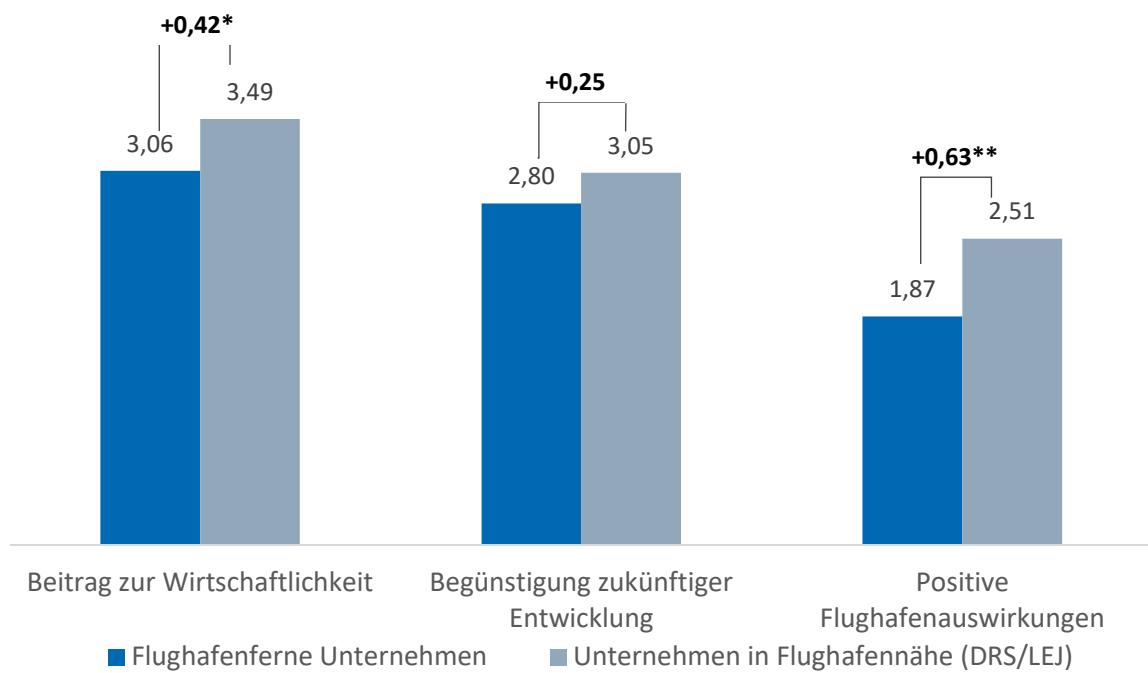
Ergebnisse des Propensity Score Matching: Strukturell ähnliche Unternehmenspaare werden verglichen; PP = Prozentpunkte; statistische Signifikanz: *** = 1-Prozent-Niveau, ** = 5-Prozent-Niveau, * = 10-Prozent-Niveau
Quellen: Propensity Score Matching (vgl. Anhang A2); eigene Berechnungen

Aus den Umsatz- und Beschäftigtenzahlen der Unternehmen geht außerdem hervor, dass sie nicht nur mit einer höheren Wahrscheinlichkeit wachsen, sondern auch die Wachstumsrate sich unterscheidet. Während flughafenferne Unternehmen zwischen 2023 und 2024 durchschnittlich leicht geschrumpft sind (–3,8 Prozent in der Beschäftigung; –6,5 Prozent in Bezug auf den Umsatz), haben vergleichbare Unternehmen nahe der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden leicht wachsen können (5,9 Prozent Beschäftigungsaufbau; 2,7 Prozent Umsatzsteigerung). Alle Ergebnisse sind statistisch signifikant.

Diese positiven Effekte zeigen sich nicht nur in den Geschäftszahlen der Unternehmen, sie werden durch die Unternehmen selbst auch in Aussagen über ihren Unternehmensstandort gedeckt (Abbildung 4-7). So steigt die Zustimmung, dass der Standort zur Wirtschaftlichkeit beiträgt, statistisch signifikant um 0,42 Punkte, wenn Unternehmen sich in der Nähe der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden befinden. Diese Aussagen konnten auf einer 5-Punkte-Skala beantwortet werden (von 1 = gar keine Zustimmung bis 5 = vollständige Zustimmung). Relativ zur durchschnittlichen Zustimmung in der Kontrollgruppe flughafenferner Unternehmen steigt die Zustimmung zu dieser Wirtschaftlichkeitsaussage damit um knapp 14 Prozent. Unternehmen in Flughafennähe stimmen auch der Aussage um 0,25 Punkte bzw. 9 Prozent eher zu, dass der Flughafen ihre zukünftige wirtschaftliche Entwicklung begünstigt. Dieser Unterschied ist allerdings nicht statistisch signifikant.

Abbildung 4-7: Zustimmung zu allgemeinen Standort- und Flughafenaussagen

Durchschnittliche Zustimmung auf 5-Punkte-Skala (1 = „Stimme gar nicht zu“ bis 5 = „Stimme voll und ganz zu“) zu Aussagen über Auswirkungen der Flughafennähe auf den Unternehmensstandort im Jahr 2025; Links: „Unser Standort trägt wesentlich zur Wirtschaftlichkeit des Unternehmens bei“, Mitte: „Unser Standort begünstigt unsere zukünftige wirtschaftliche Entwicklung“, rechts: „Ein gut erreichbarer Flughafen hat oder hätte positive Auswirkungen auf unser Unternehmen“



Ergebnisse des Propensity Score Matching: Strukturell ähnliche Unternehmenspaare werden verglichen; statistische Signifikanz: *** = 1-Prozent-Niveau, ** = 5-Prozent-Niveau, * = 10-Prozent-Niveau.

Quellen: Propensity Score Matching (vgl. Anhang A2); eigene Berechnungen

In ihren Antworten zu verschiedenen in der Umfrage abgefragten Standortaussagen schreiben Unternehmen in Flughafennähe positive Auswirkungen auch direkt dem Flughafen zu. Betrachtet man die Aussage „Ein gut erreichbarer Flughafen hat oder hätte positive Auswirkungen auf unser Unternehmen“, liegt die Zustimmung unter flughafennahen Unternehmen 0,63 Punkte bzw. rund 34 Prozent höher als in der Kontrollgruppe – diese Unterschiede sind statistisch signifikant. Flughäfen können sich positiv auf ansässige Unternehmen auswirken, indem sie direkt einen wirtschaftlichen Mehrwert für diese stiften sowie gezielt jene Firmen anziehen, für die dieser Mehrwert besonders relevant ist.

Aus der Unternehmensbefragung sowie den durchgeföhrten Interviews gehen zudem die wesentlichen positiven Einflüsse hervor, die die Flughafennähe auf den Geschäftserfolg entfalten kann. Das umfasst die folgenden Aspekte, die im Folgenden näher erläutert werden:

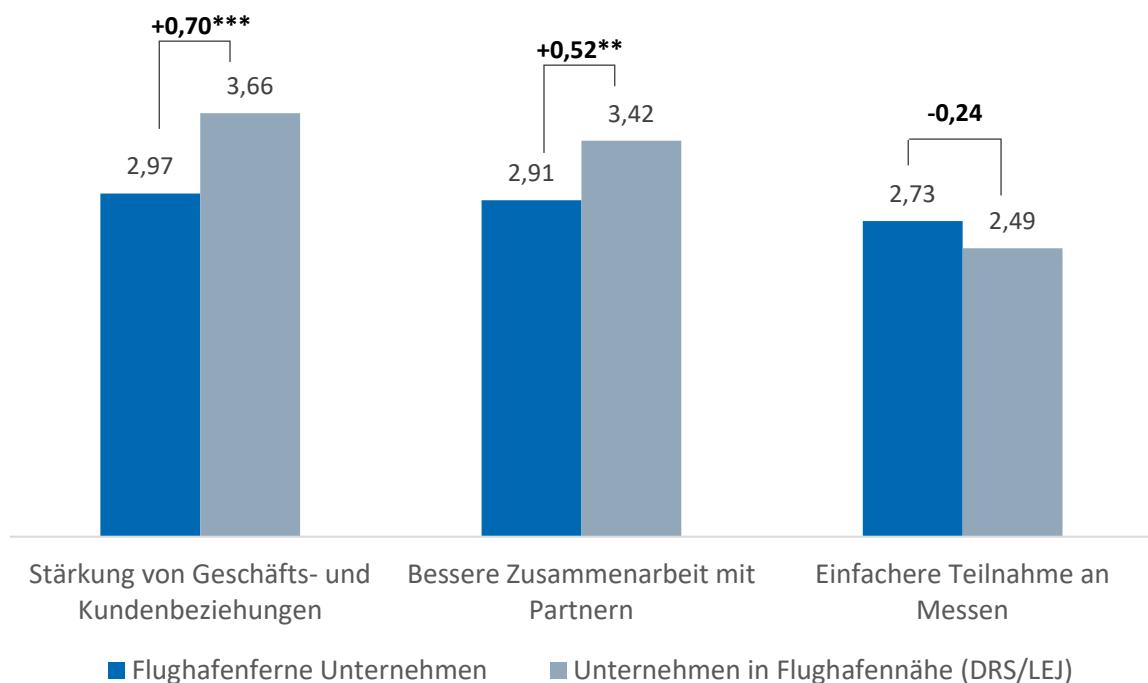
- ▶ Stärkere Netzwerke (Geschäfts- und Kundenbeziehungen, Kooperationen)
- ▶ Höherer Innovationsgrad
- ▶ Stärkere Einbindung in internationale Märkte
- ▶ Höhere Investitionen
- ▶ Höhere Attraktivität für Fachkräfte

Unternehmen in der Nähe der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden können auf stärkere Geschäftsnetzwerke zurückgreifen

Aus der Unternehmensbefragung geht hervor, dass flughafennahe Unternehmen deutlich stärker der Aussage zustimmen, dass ihr Standort die Geschäfts- und Kundenbeziehung stärkt (Abbildung 4-8). So liegt ihre Zustimmung bei 3,66 Punkten auf einer 5-Punkte-Skala, gegenüber einer Zustimmung von 2,97 Punkten bei vergleichbaren flughafenfernen Unternehmen; der Unterschied ist statistisch hoch signifikant. Auch die Zusammenarbeit mit Partnern wie etwa Hochschulen, anderen Unternehmen oder Zulieferern kann durch die Nähe zu den Flughäfen verbessert werden. So steigt die Zustimmung zu einer diesbezüglichen Aussage signifikant um 0,52 Punkte (rund 17 Prozent), wenn Unternehmen nahe an den Flughäfen Leipzig/Halle oder Dresden gelegen sind. Werden Unternehmen danach gefragt, ob ihr Standort die Teilnahme an Messen, Konferenzen oder Branchennetzwerken unterstützt, zeigt sich allerdings kein statistisch signifikanter Unterschied zwischen flughafennahen und -fernen Unternehmen.

Abbildung 4-8: Zustimmung zu Standortaussagen über Geschäftsbeziehungen und Kooperationen

Durchschnittliche Zustimmung auf 5-Punkte-Skala („Stimme gar nicht zu“ bis 5 = „Stimme voll und ganz zu“) zu Aussagen über Auswirkungen der Flughafennähe auf den Unternehmensstandort im Jahr 2025; Links: „Unser Standort stärkt unsere Geschäfts- und Kundenbeziehungen“, Mitte: „Unser Standort verbessert die Zusammenarbeit mit Partnern z. B. anderen Unternehmen, Hochschulen/Forschungseinrichtungen, Zulieferern, Kammern, Verbänden etc.“, Rechts: „Unser Standort unterstützt die Teilnahme an Messen, Konferenzen oder Branchennetzwerken“



Ergebnisse des Propensity Score Matching: Strukturell ähnliche Unternehmenspaare werden verglichen; statistische Signifikanz: *** = 1-Prozent-Niveau, ** = 5-Prozent-Niveau, * = 10-Prozent-Niveau.

Quellen: Propensity Score Matching (vgl. Anhang A2); eigene Berechnungen

Für Unternehmen nahe der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden scheinen die Flughäfen somit stärker für andere Formen der Kooperation und Geschäftsbeziehungspflege relevant zu sein. Verkürzte Reisezeiten können dazu beitragen, Kundenbesuche durchzuführen, ebenso wie persönlich die Kooperationen mit verschiedenen Partnern zu pflegen. Laut den Stakeholdergesprächen sind vor allem für viele Unternehmen im Silicon-Saxony-Cluster stabile Reiseverbindungen aufgrund der peripheren Lage von zentraler Bedeutung. Dies gilt besonders für ausländische Geschäftspartner und Fachkräfte der internationalen Chipwerke von GlobalFoundries und TSMC/ESMC mit Mutterkonzernen oder Anteilseignern in den USA, Taiwan und den Vereinigten Arabischen Emiraten. Prinzipiell sind auch die Dresdenner Tochterunternehmen von Infineon und Bosch sowie NXP aus den Niederlanden für den regelmäßigen Austausch mit ihren Geschäftszentralen in München, Stuttgart und Eindhoven auf verlässliche Verbindungen angewiesen, doch wird die Relation Dresden-Stuttgart aktuell nicht bedient.²² Innerhalb Europas werden aus dem Mikroelektronikcluster zudem enge Verbindungen zu Partnern in Frankreich,

²² Hinderlich sind nach Aussagen der Interviewpartner zudem Dienstreiseregeln der Unternehmen, die innerdeutsche Flugreisen stark einschränken, ohne auf die periphere Lage Sachsen Rücksicht zu nehmen.

Belgien, Österreich, Ungarn, Italien, Polen, Portugal und im Vereinigten Königreich gepflegt, die leistungsfähige Flugverbindungen erfordern (Präsentation Silicon Saxony, 2025).

Dabei spielt nicht nur die Reisemöglichkeit eine Rolle. Die Flughafennähe kann auch allgemein zu einem Imagegewinn der Region führen, wie aus den geführten Gesprächen hervorgeht. Das macht den Standort attraktiver für die Ansiedlung von (produktiven) Unternehmen, Hochschulen und Forschungseinrichtungen. Mit einer höheren Dichte solcher Akteure vor Ort entstehen auch an den flughafennahen Standorten stärkere Netzwerke, die den wirtschaftlichen Erfolg der Unternehmen befähigen.

Unternehmen in der Nähe der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden sind innovativer

Kooperationen sind ein zentraler Treiber erfolgreicher Innovation. Die Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern ermöglicht Wissenstransfer, organisatorisches Lernen und das sinnvolle Nutzen von Synergien. Der Erfolg dieses sogenannten Open-Innovation-Ansatzes ist gut belegt (Chesbrough, 2003; Röhl/Scheufen, 2024; Bolwin et al., 2023). Zuletzt hat eine groß angelegte Studie zu Kölner Unternehmen beispielsweise aufgezeigt, dass Unternehmen, die zur Innovation zusammenarbeiten, mit einer rund dreimal so hohen Wahrscheinlichkeit auch Innovationen hervorbringen als nicht kooperierende Unternehmen (Hönig et al., 2024).

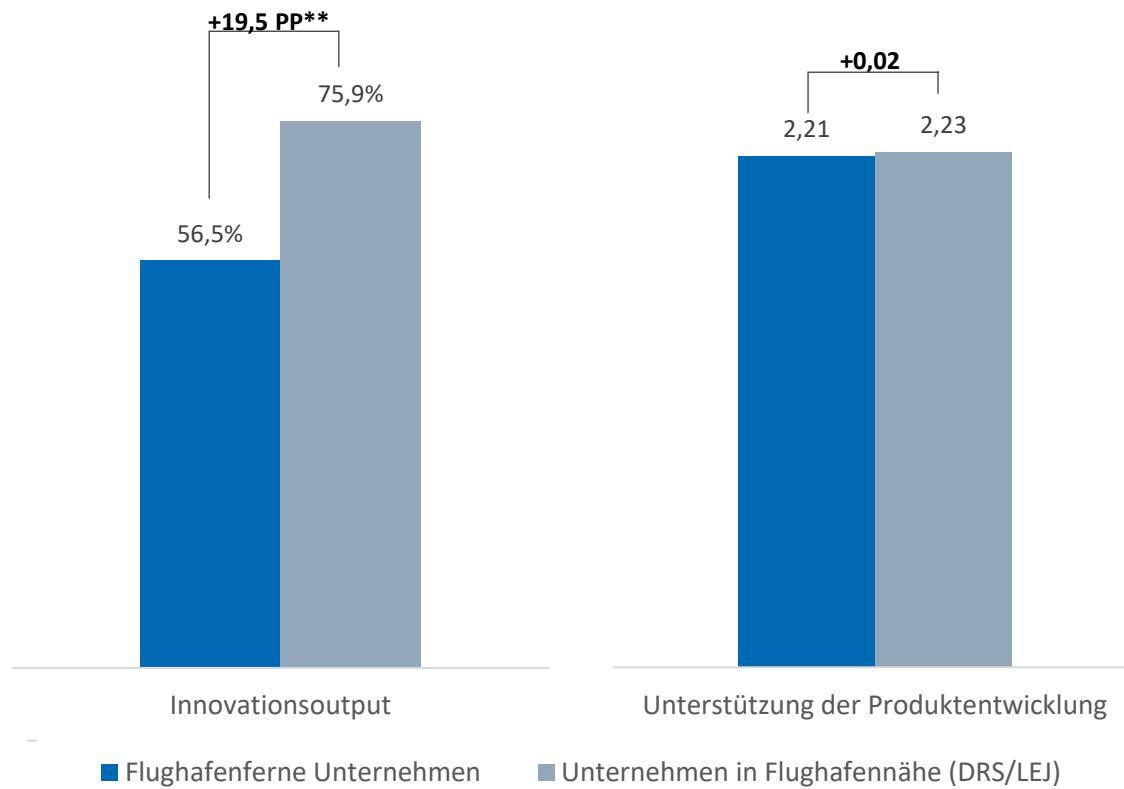
Insofern ist es nicht überraschend, dass Unternehmen, die über die Nähe zu den Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden von besseren Partnerschaften profitieren – besonders solche mit Hochschulen, Forschungseinrichtungen oder anderen Unternehmen –, auch innovativer sind (Abbildung 4-9). Während in der Kontrollgruppe flughafenferner Unternehmen rund 57 Prozent in den letzten drei Jahren neue oder merklich verbesserte Produkte, Dienstleistungen oder Verfahren eingeführt haben, beträgt der Anteil unter vergleichbaren Unternehmen im Umfeld der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden 76 Prozent. Das ist ein starker Effekt: Er bedeutet, dass der Standort die Innovationswahrscheinlichkeit um rund ein Drittel erhöht.

Innovation ist ein zentraler Treiber geschäftlichen Erfolgs. Innovative Unternehmen schaffen es, mit neuen Produkten und Leistungen sich in ihren Märkten gegen Wettbewerber durchzusetzen sowie gänzlich neue Märkte zu erschließen. Insofern ist die deutlich höhere Innovationswahrscheinlichkeit der Unternehmen in der Nähe der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden ein wesentlicher Wirkungskanal für das stärkere Umsatz- und Beschäftigtenwachstum, das die vorherige Analyse aufgezeigt hat.

Unternehmen in der Nähe der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden stimmen auch stärker der Aussage zu, dass ihr Standort die Entwicklung neuer Produkte und Leistungen unterstützt. Allerdings ist der Unterschied zu flughafenfernen Unternehmen klein und nicht signifikant. Die nicht signifikanten Unterschiede in der Selbsteinschätzung der Unternehmen können damit zusammenhängen, dass der höhere Innovationserfolg möglicherweise wesentlich über bessere Kooperationen zustande kommt und Unternehmen sich dessen nicht zwangsläufig selbst bewusst sind. Während die Bedeutung von Flughäfen für bessere Kooperationen durch vereinfachte Reisetätigkeit und höhere Standortattraktivität klar erkennbar ist, ist der daraus resultierende Einfluss auf die Innovationswahrscheinlichkeit für die Unternehmen weniger unmittelbar sichtbar, selbst wenn sich dieser in messbarem Innovationsoutput deutlich niederschlägt.

Abbildung 4-9: Innovationseffekt der Flughäfen

Links: Auswirkungen der Flughafennähe auf den Innovationsoutput (Anteil der Unternehmen, die seit 2021 neue oder merklich verbesserte Produkte, Dienstleistungen oder Prozesse eingeführt haben, in Prozent); rechts: durchschnittliche Zustimmung auf 5-Punkte-Skala (1 = „Stimme gar nicht zu“ bis 5 = „Stimme voll und ganz zu“) für das Jahr 2025 zur Aussage „Unser Standort unterstützt die Entwicklung neuer Produkte und Prozesse“



Ergebnisse des Propensity Score Matching: Strukturell ähnliche Unternehmenspaare werden verglichen; statistische Signifikanz: *** = 1-Prozent-Niveau, ** = 5-Prozent-Niveau, * = 10-Prozent-Niveau; PP = Prozentpunkte.

Quellen: Propensity Score Matching (vgl. Anhang A2); eigene Berechnungen

Unternehmen in der Nähe der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden sind stärker in internationale Märkte eingebunden

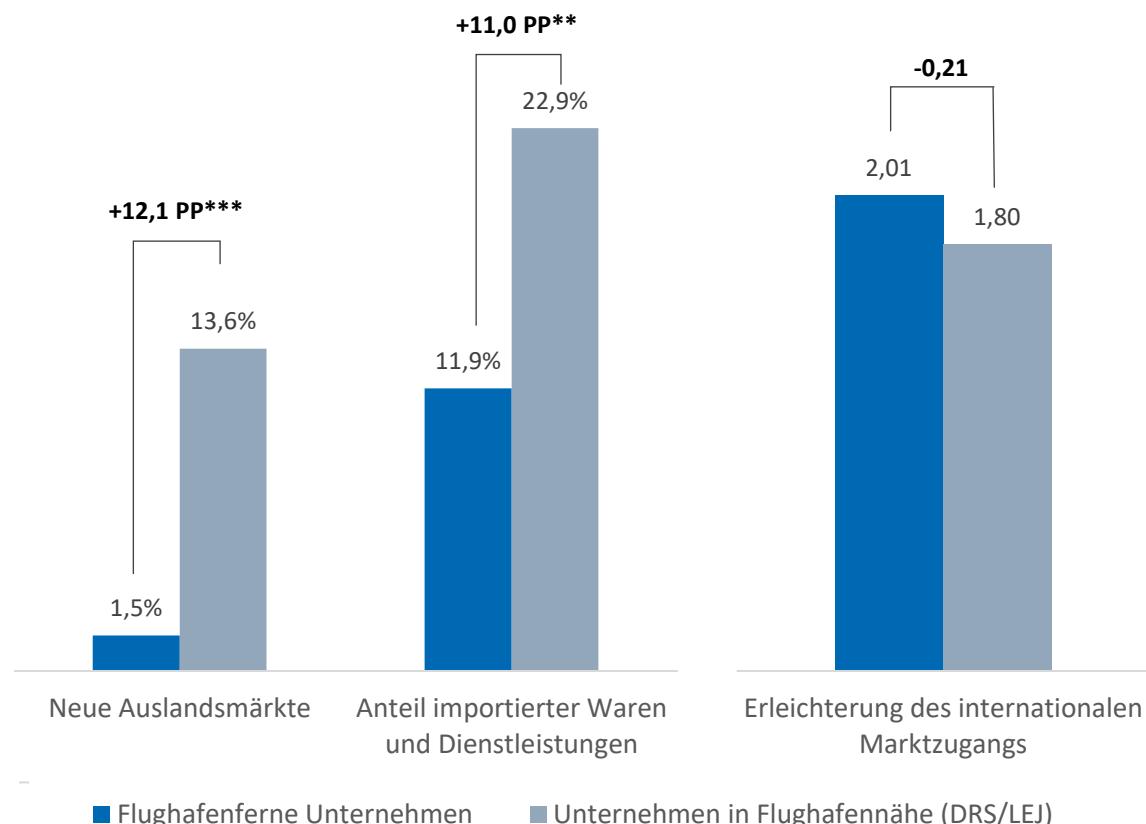
Neben intensiveren Geschäftsnetzwerken und einem höheren Innovationsgrad ist auch die stärkere Einbindung in internationale Märkte für flughafennahe Unternehmen ein wichtiger Einflussfaktor ihres größeren geschäftlichen Erfolgs. Das gilt sowohl import- als auch exportseitig. Durch den Export erschließen sie neue Absatzmärkte, erhöhen ihre Skaleneffekte und reduzieren ihre Abhängigkeit vom heimischen Markt, was Umsatzwachstum und eine größere Krisenresilienz begünstigt. Gleichzeitig ermöglicht der Import von Vorleistungen aus dem Ausland den Zugang zu kostengünstigeren oder qualitativ hochwertigeren Vorleistungen, wodurch die Produktionskosten sinken und die Wettbewerbsfähigkeit steigt. Gerade diese importseitige Verflechtung ist laut den Stakeholdern für die Chipindustrie im Umfeld des Flughafens Dresden von großer Bedeutung. Um die Kontinuität der Produktionsprozesse sicherzustellen und kostenintensive Produktionsunterbrechungen zu vermeiden, muss die reibungslose Zulieferung an Vorleistungen, auch aus dem Ausland, laufend gewährleistet sein. Optimal wäre laut den Gesprächspartnern eine direkte Lieferung zeitkritischer Komponenten als Beifracht nach

Dresden. Da Dresden jedoch nur eng begrenzte Möglichkeiten im Frachttransport bietet, profitiert die Region in diesem Bereich zusätzlich vom Flughafen Leipzig/Halle.

An den Ergebnissen der Unternehmensbefragung zeigt sich sehr deutlich, dass Unternehmen in der Nähe der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden sowohl export- als auch importseitig stärker in internationale Märkte eingebunden sind (Abbildung 4-10): Während lediglich 1,5 Prozent der flughafenfernen Unternehmen seit 2021 neue Auslandsmärkte aktiv erschlossen haben, beträgt der Anteil unter den vergleichbaren flughafennahen Unternehmen 13,6 Prozent – und liegt damit neunmal höher. Ebenso importieren Unternehmen in der Nähe der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden rund 23 Prozent ihrer Vorleistungen, das heißt der als Produktionsinput bezogenen Waren und Leistungen, und damit etwa einen doppelt so hohen Anteil wie flughafenferne Unternehmen (rund 12 Prozent). Die Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden ermöglichen diese stärkere Einbindung zum einen darüber, dass Geschäftsbeziehungen in das Ausland einfacher zu pflegen sind. Zum anderen trägt gerade der Flughafen Leipzig/Halle als wichtiger Frachtflyghafen dazu bei, dass Waren einfacher importiert und exportiert werden können.

Abbildung 4-10: Effekt der Flughäfen auf die Einbindung in internationale Märkte

Links: Anteil der Unternehmen, die seit 2021 neue Auslandsmärkte aktiv erschlossen haben, in Prozent; Mitte: durchschnittlicher Anteil der Vorleistungen von Unternehmen, die aus dem Ausland importiert werden im Jahr 2024, in Prozent; rechts: durchschnittliche Zustimmung auf 5-Punkte-Skala (1 = „Stimme gar nicht zu“ bis 5 = „Stimme voll und ganz zu“) für das Jahr 2025 zur Aussage „Unser Standort erleichtert den Zugang zu internationalen Märkten“



Ergebnisse des Propensity Score Matching: Strukturell ähnliche Unternehmenspaare werden verglichen; statistische Signifikanz: *** = 1-Prozent-Niveau, ** = 5-Prozent-Niveau, * = 10-Prozent-Niveau; PP = Prozentpunkte.

Quellen: Propensity Score Matching (vgl. Anhang A2); eigene Berechnungen

Auch in Bezug auf die Einbindung in internationale Märkte steht der Befund einer faktisch deutlich stärkeren Import- und Exporttätigkeit flughafennaher Unternehmen der nicht so geäußerten Selbst-einschätzung der Unternehmen gegenüber: Werden die Unternehmen nach ihrer Einschätzung gefragt, ob ihr Standort den Zugang zu internationalen Märkten erleichtert, stimmen flughafennahe Unternehmen im Durchschnitt sogar leicht weniger dieser Aussage zu als vergleichbare flughafenferne Unternehmen; statistisch ist die Antwortdifferenz allerdings nicht signifikant. Wie Stakeholderinterviews nahelegen, kann das darin begründet sein, dass Unternehmen in der Nähe der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden bei dieser Frage ihrer Unzufriedenheit mit der jüngsten Verschlechterung der Flughafenanbindungen Ausdruck verliehen haben. In den letzten Jahren haben sich die angebotenen Verbindungen der Flughäfen rückläufig entwickelt, was lokale Unternehmen laut Stakeholderinterviews negativ bewerten. Im Lichte dieser Entwicklungen ist das Antwortverhalten bei der Frage zu verstehen.

Unternehmen in der Nähe der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden verzeichnen eine deutlich bessere Investitionsentwicklung

Neben einer stärkeren Einbindung in internationale Märkte verläuft die Investitionsentwicklung bei Unternehmen in der Nähe der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden besser als bei flughafenfernen Unternehmen. Von den Investitionssummen her ist das Mikroelektronikcluster in Dresden auf dem Weg zum führenden industriellen Investitionsstandort in Deutschland; allein von 2022 bis 2027 werden in drei neue Hightech-Produktionsstandorte der Mikroelektronik mehr als 15 Milliarden Euro investiert. An den Standorten der sieben Chip-Fabs im Raum Dresden sind bis Anfang der 2030er Jahre zudem Folgeinvestitionen in mindestens noch einmal gleicher Höhe zu erwarten. Bereits aktuell sind in der sächsischen Chipindustrie und ihren Zulieferern und Dienstleistern 81.000 Beschäftigte in 3.650 Unternehmen tätig. Durch die aktuellen Investitionsentscheidungen dürfte die Mitarbeiterzahl bis 2030 auf 100.000 anwachsen (Präsentation Silicon Saxony, 2025). Höhere Investitionen sind ein wichtiger Einflussfaktor für geschäftlichen Erfolg und die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit. Unternehmen, die konsequent in neue Anlagen, Ausrüstungen, Technologien, digitale Systeme oder Forschung und Entwicklung investieren, stärken ihre Wettbewerbsfähigkeit. Solche Investitionen erhöhen typischerweise die Produktivität, verbessern die Qualität von Produkten und Dienstleistungen und ermöglichen effizientere Prozesse. Gleichzeitig erweitern sie die Innovationsfähigkeit und schaffen die Grundlage für neue Geschäftsmodelle und Marktchancen. Insgesamt führt eine höhere Investitionstätigkeit zu stärkerem Wachstum, höherer Ertragskraft und einer besseren Position im Wettbewerb.

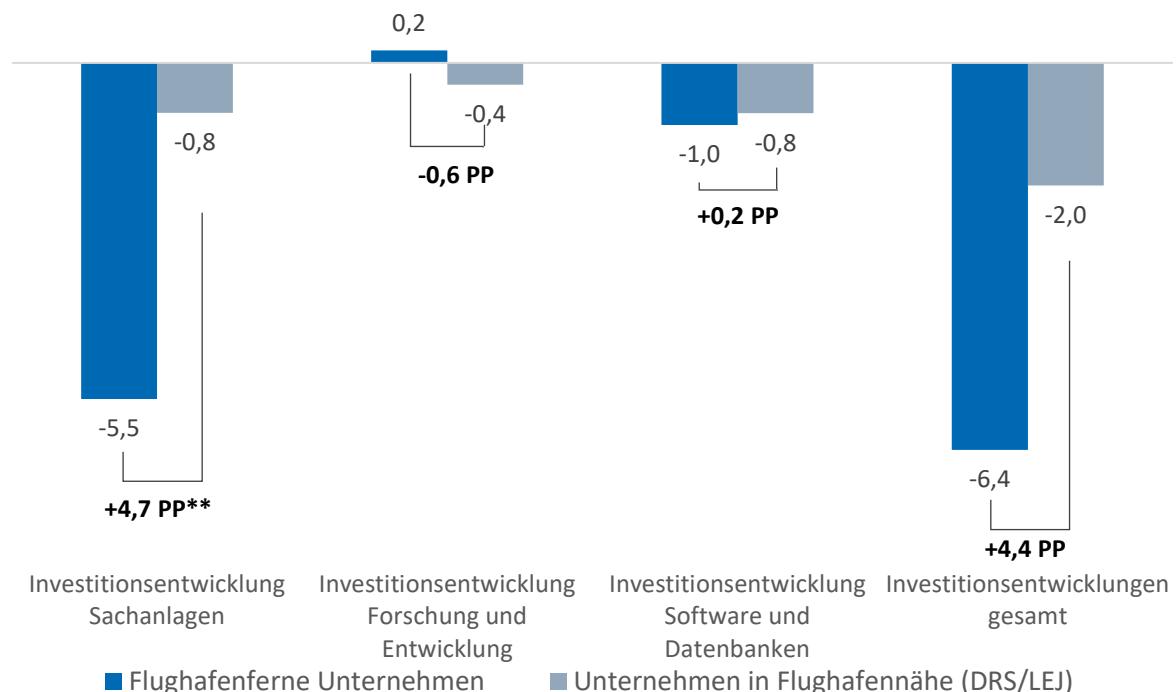
Gerade in der derzeitigen wirtschaftspolitischen Lage in Deutschland wird deutlich, wie eine anhaltende Investitionsflaute die Konjunktur und Wettbewerbsfähigkeit im Land schwächt und wichtige Zukunftspotenziale verspielt. Wenn Unternehmen notwendige Investitionen in Digitalisierung, Innovation, Infrastruktur und Modernisierung verschieben, sinken Produktivität und Wachstumsdynamik, während internationale Wettbewerber weiter voranschreiten. Besonders die Investitionen privater Unternehmen sind entscheidend, da sie den größten Teil der gesamtwirtschaftlichen Investitionen ausmachen und direkten Einfluss auf Wertschöpfung, Beschäftigung und technologische Leistungsfähigkeit haben. Ein Wiederbeleben der Investitionstätigkeit ist daher zentral, um die Wettbewerbsfähigkeit im ganzen Land wiederherzustellen, die Transformation zu meistern, Innovationskraft zu stärken und die wirtschaftliche Erholung nachhaltig abzusichern.

Vor diesem Hintergrund zeigt sich, dass die Flughafenstandorte einen entscheidenden Einfluss auf die Investitionstätigkeit von Unternehmen haben können (Abbildung 4-11). Insgesamt entwickelten sich die Investitionen als Anteil am Gesamtumsatz sowohl bei flughafennahen als auch -fernen Unternehmen im betrachteten Zeitraum rückläufig: Während der Investitionsanteil bei letzteren allerdings um 6,4 Prozentpunkte zurückging, betrug die Reduktion bei flughafennahen Unternehmen nur 2 Prozentpunkte, also weniger als ein Drittel davon. Zudem ist der Investitionsrückgang bei flughafennahen

Unternehmen statistisch nicht von null, also keinem Rückgang, zu unterscheiden (Konfidenzintervall: -5,1 bis 1,1 Prozentpunkte). Die Differenz im Rückgang ist allerdings auch nicht statistisch signifikant.

Abbildung 4-11: Investitionseffekt der Flughäfen

Änderung des für Investitionen aufgewendeten Umsatzanteils zwischen 2023 und 2024, in Prozentpunkten



Ergebnisse des Propensity Score Matching: Strukturell ähnliche Unternehmenspaare werden verglichen; statistische Signifikanz: *** = 1-Prozent-Niveau, ** = 5-Prozent-Niveau, * = 10-Prozent-Niveau; PP = Prozentpunkte.

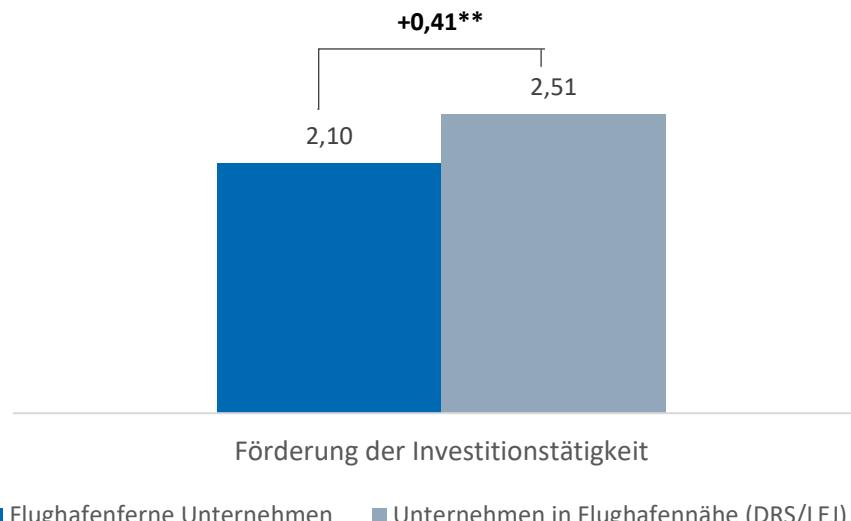
Quellen: Propensity Score Matching (vgl. Anhang A2); eigene Berechnungen

Bei einer Betrachtung verschiedener Investitionskategorien zeigt sich allerdings ein signifikanter Unterschied bei Investitionen in Sachanlagen, auf die sich die Flughafennähe vor allem auswirkt. Unterschiede in der Investitionsentwicklung bei Forschung und Entwicklung sowie Software und Datenbanken zwischen flughafennahen und -fernen Unternehmen sind klein und statistisch insignifikant. Bei den Sachanlagen hingegen verzeichnen flughafenferne Unternehmen einen Rückgang um 5,5 Prozentpunkte, während er bei Unternehmen in der Nähe der Flughäfen Leipzig/Halle lediglich bei 0,8 Prozentpunkten liegt und statistisch nicht von keinem Rückgang zu unterscheiden ist (Konfidenzintervall: -1,9 bis 0,3 Prozentpunkte). Der Unterschied zwischen flughafennahen und -fernen Unternehmen ist statistisch hoch signifikant.

Höhere Investitionen in Sachanlagen stellen für Unternehmen ein klares Bekenntnis zum Standort dar, weil sie langfristig wirkende, kapitalintensive Entscheidungen widerspiegeln, die nur bei stabilen und attraktiven Rahmenbedingungen getroffen werden. Der Aufbau neuer Produktionskapazitäten, moderner Maschinenparks oder innovativer Technologien signalisiert Wachstumsperspektiven, die von den Unternehmen in der Nähe der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden gesehen werden. Sie haben also ein langfristig höheres Vertrauen in die regionale Standortqualität als flughafenferne Unternehmen.

Abbildung 4-12: Zustimmung zur Standortaussage über Investitionen

Durchschnittliche Zustimmung auf 5-Punkte-Skala (1 = „Stimme gar nicht zu“ bis 5 = „Stimme voll und ganz zu“) für das Jahr 2025 zur Aussage „Unser Standort fördert unsere Investitionstätigkeit“



Ergebnisse des Propensity Score Matching: Strukturell ähnliche Unternehmenspaare werden verglichen; statistische Signifikanz: *** = 1-Prozent-Niveau, ** = 5-Prozent-Niveau, * = 10-Prozent-Niveau.

Quellen: Propensity Score Matching (vgl. Anhang A2); eigene Berechnungen

Das spiegelt sich auch in der höheren Zustimmung der flughafennahen Unternehmen zur Aussage wider, dass der Standort ihre Investitionstätigkeit fördert (Abbildung 4-12). So liegt die Zustimmung jener Unternehmen bei 2,51 Punkten auf einer 5-Punkte-Skala und damit 0,41 Punkte (oder 20 Prozent) höher als bei vergleichbaren flughafenfernen Unternehmen.

Die Nähe zu den Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden kann die Fachkräfteattraktivität der Standorte steigern.

Aus den Stakeholdergesprächen geht hervor, dass die Flughäfen positiv zur Fachkräftegewinnung beitragen können. Gerade das Mikroelektronik- und Chipcluster im Raum Dresden profitiert davon, dass auch Fachkräfte von weiteren Standorten pendeln können. Ebenso können die Flughäfen zur internationalen Fachkräftegewinnung beitragen. Gleichwohl geht aus der Unternehmensbefragung hervor, dass die Flughäfen von der Breite der Unternehmen nicht als Einflussfaktor der Fachkräftegewinnung gesehen werden. In der Zustimmung zu einer diesbezüglichen Aussage²³ unterschieden sich die flughafennahen Unternehmen nicht von den flughafenfernen Unternehmen (Zustimmungsrate von 2,30 auf einer 5-Punkte-Skala für flughafennahe und -ferne Unternehmen).

Die Tatsache, dass im Durchschnitt keine höhere Zustimmung zur Aussage bei den flughafennahen Unternehmen erfolgt, schließt nicht aus, dass die Fachkräftegewinnung durch Flughäfen für bestimmte, wenige Unternehmen relevant ist. Es ist plausibel, dass das Thema gerade für hoch spezialisierte, größere Unternehmen im wissensintensiven Bereich relevant ist, in denen der Bedarf nach spezialisierten Fachkräften groß und das Angebot klein ist. Das Mikroelektronik- und Chipcluster in

²³ Aussage: „Unser Standort erleichtert die Gewinnung qualifizierter Fachkräfte“.

Dresden ist ein solches Umfeld. Wertet man die Unternehmensbefragung separat nach den Flughäfen Dresden und Leipzig/Halle aus, lässt sich auch eine höhere Zustimmung (um 0,22 Punkte bzw. knapp 10 Prozent) bei den Unternehmen in der Nähe des Flughafens Dresden beobachten. Dieser Unterschied ist nicht statistisch signifikant, legt aber in der Tendenz nah, dass die genannten Wirtschaftsbereiche von Dresden in ihrer Fachkräftegewinnung vom Flughafen profitieren können.

4.3 Rolle als kritische Infrastruktur für Sicherheit und Logistik

Neben den dargestellten positiven Effekten der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden auf die regionale Wirtschaft erfüllen beide Standorte darüber hinaus wichtige gesellschaftliche Funktionen, besonders im Hinblick auf Versorgungssicherheit und Verteidigung. Im Folgenden werden daher ihre Funktionen in der Landesverteidigung, der medizinischen Logistik, der Luftrettung sowie als kritische (versorgungsrelevante) Infrastrukturen analysiert. Diese Aspekte bilden Elemente des Themenkomplexes Gesamtverteidigung, der im Rahmen der sicherheitspolitischen Umwälzungen seit 2022 immer bedeutsamer wird (Bardt et al., 2026). Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der Bedeutung des Flughafens Leipzig/Halle für die militärische Logistik, der als logistischer Knotenpunkt für Auslandseinsätze der Bundeswehr fungiert (ein Beispiel ist der inzwischen beendete Afghanistan-Einsatz). Die Analyse stützt sich dabei auf vorliegende Materialien der Mitteldeutschen Flughafen AG²⁴ sowie ergänzende Informationen aus der Literatur sowie von Fachinstitutionen. Ziel ist es, die Bedeutung der Flughäfen als logistische und infrastrukturelle Knotenpunkte für eine resiliente Versorgung aufzuzeigen.

Entwicklung und aktuelle Situation

Der mitteldeutsche Raum besitzt aufgrund seiner zentralen Lage in Europa und seiner Drehscheibenfunktion zwischen den westdeutschen und westeuropäischen Ballungsräumen und osteuropäischen Ländern, die an Russland und Belarus grenzen, eine geostrategisch gute Position für die sicherheitsrelevante Logistik. Der Flughafen Leipzig/Halle nimmt zudem eine zentrale Position im deutschen Fernverkehrsnetz der Autobahn- und Eisenbahninfrastruktur ein und ist als zweitgrößter deutscher Frachtflughafen in den zivilen Logistikketten etabliert.

Vor diesem Hintergrund fungiert der Flughafen Leipzig/Halle als Logistikdrehscheibe für Auslandseinsätze der Bundeswehr²⁵ sowie als Drehscheibe für Personaltransporte der US-Streitkräfte. Während der Coronapandemie erwies sich Leipzig/Halle zudem als internationales Logistikdrehkreuz des Gesundheitswesens von systemrelevanter Bedeutung. Als zweitgrößter deutscher Frachtflughafen übernimmt Leipzig/Halle eine wichtige Funktion im Bevölkerungs- und Katastrophenschutz. Seit 2021 wurde am Standort ein EU-Logistikzentrum für den Katastrophenschutz etabliert, das vom Deutschen Roten Kreuz betrieben wird. Dieses Zentrum lagert Pflege- und Hilfsmittel sowie Schutzausrüstung ein und dient im Ernstfall der zügigen Verteilung der Güter (Stadt Leipzig, 2021).

Die Rolle der deutschen Flughäfen – auch der kleineren regionalen Standorte – für den Zivilschutz und die Gesamtverteidigung des Landes wird bislang in Diskussionen um die Bedeutung und den Erhalt zum Teil defizitärer regionaler Flughäfen kaum berücksichtigt. Dies liegt zum einen daran, dass das

²⁴ Nicht mit Quellen belegte faktenbezogene Aussagen des Kapitels sind überwiegend einer nicht veröffentlichten Präsentation der MFAG zur militärlogistischen Rolle des Flughafens Leipzig/Halle entnommen.

²⁵ Dies gilt bislang vor allem für „Out-of-area“-Einsätze wie den Afghanistan-Einsatz, könnte zukünftig aber auch eine größere Bedeutung für das NATO-Bündnisgebiet gewinnen.

Thema trotz des seit Jahren andauernden russischen Kriegs gegen die Ukraine immer noch relativ neu ist, zum anderen aber auch daran, dass Dokumente, die sich mit der konkreten Rolle von Infrastrukturen im Verteidigungsfall befassen, als vertraulich eingestuft sind. Der „Operationsplan Deutschland“ (OPLAN DEU), der die logistische Organisation einer Verlegung umfangreicher NATO-Verbände in die osteuropäischen Anrainerstaaten Russlands planerisch vorbereitet, ist geheim (Bundeswehr, 2025).

In der Folge ist die veränderte sicherheitspolitische Lage nach dem Überfall Russlands auf die Ukraine bislang nur unzureichend in die Bewertung und Ausstattung regional verteilter Infrastrukturen eingeflossen, zu denen auch die Flughäfen gehören. Als Fokuspunkte der Daseinsvorsorge und der Gesamtverteidigung sollte in regionale Flughäfen, die im Rahmen der Gesamtverteidigung definierte Funktionen erfüllen, entsprechend investiert werden. Hierzu stehen seit den NATO-Beschlüssen von Den Haag aus dem Juni 2025 1,5 Prozent des BIP zur Verfügung, die über die Verteidigungsausgaben selbst in Höhe von 3,5 Prozent des BIP hinausgehend für verteidigungsrelevante Investitionen von den 32 Mitgliedsländern, also auch der Bundesregierung, zugesagt wurden (Fuhrhop, 2025). Mithilfe dieser Investitionsmittel könnte der Bund auch die Rolle des Flughafens Leipzig/Halle in der Militärlogistik weiter stärken.

Am Flughafen Leipzig/Halle werden im Rahmen des SALIS-Programms bereits seit längerer Zeit zivile Großraumtransportkapazitäten im Bereich der Militärlogistik für Auslandseinsätze genutzt und damit eine Grundlage für eine zukünftige europäische Rolle des Logistikdrehkreuzes geschaffen. Nachfolgend wird die inzwischen 20-jährige Historie der Nutzung des Flughafens für die Militärlogistik kurz dargestellt. Das Programm SALIS startete 2003 mit dem Bundeswehreinsatz in Afghanistan als Strategic Airlift Interim Solution, um Transportkapazitäten in Russland und der Ukraine für Langstreckentransporte der Bundeswehr anzumieten. Im Jahr 2006 wurde dann ein Vertrag zur dauerhaften Stationierung von zwei Antonov An-124 Großraumtransportflugzeugen²⁶ in Leipzig/Halle geschlossen. SALIS wurde 2010 als Strategic Airlift International Solution zur dauerhaften Lösung für Langstrecken-Großraumtransporte, da Deutschland und die europäischen NATO-Partner in ihren Streitkräften nicht über die entsprechenden Fähigkeiten verfügen. Am Flughafen sind fünf (seit Juli 2025 sechs) An-124 Flugzeuge einer ukrainischen Frachtfluggesellschaft stationiert, auf die Deutschland und die europäischen Partner für militärische, aber auch zivile Großraumtransporte zurückgreifen können.²⁷ Diese Fähigkeit gibt dem Flughafen Leipzig/Halle ein Alleinstellungsmerkmal in Europa. Bis 2027 soll der Antonov-Standort durch einen Wartungshangar ergänzt werden, was die Stationierung längerfristig sichert. Da eine Überführung der An-124-Transporter in die Ukraine seit Februar 2022 nicht möglich ist, wird die Instandhaltung jedoch bereits derzeit in Leipzig/Halle durchgeführt. Es gibt damit eine hohe Expertise für den Transport von Schwergut wie militärischen Fahrzeugen, wobei zivile Speditionen und die Bundeswehr eng kooperieren. Auch für andere Flugzeugtypen neben der An-124 gibt es zertifizierte Wartungsbetriebe. Mit der beginnenden Produktion der D328eco wird das Flugzeugbau- und -wartungscluster am Standort weiter ausgebaut.

Im Rahmen der US-Einsätze in Afghanistan und Irak wurde der Flughafen Leipzig/Halle mit seinen beträchtlichen Kapazitätsreserven und für Interkontinentalflüge geeigneten Start- und Landebahnen auch von den US-Streitkräften genutzt, um Soldaten (nicht Material) mit zivilen, durch das US-Transportkommando gecharterten Flugzeugen zu transportieren. Dies wird durch einen separaten Transitbereich mit einer Kapazität von 500 Soldaten und Soldatinnen erleichtert, sodass auch Großraumpassagierflugzeuge wie Boeing 747 oder Airbus A380 eingesetzt werden können. Insgesamt wurden

²⁶ Das Großraumflugzeug des ukrainischen Herstellers Antonov, das von Leipzig/Halle aus für globale zivile und militärische Logistikdienstleistungen zur Verfügung steht, ist das größte Frachtflugzeug der Welt.

²⁷ Seit 2019 wird die zuvor russisch-ukrainische An-124-Flotte allein von der Ukraine gestellt (Bundeswehr-Journal, 2019).

innerhalb von 25 Jahren über 2,5 Millionen Soldaten in 25.000 militärisch beauftragten Flügen von oder über Leipzig/Halle transportiert.

Das Zwei-Bahnen-System des Flughafens erlaubt jederzeit Slots für militärische Transporte, ohne Beeinträchtigung des zivilen Verkehrs. Zudem stehen ausreichend Standflächen für Flugzeuge sowie große Flächen für mögliche Erweiterungen zur Verfügung. Der 24-Stunden-Betrieb im Frachtsegment rundet die Standortgunst für logistische Aufgaben aller Art ab.

Auch für humanitäre Einsätze etwa zur Hilfe in Erdbebengebieten spielt Leipzig/Halle eine wichtige Rolle; der Flughafen ist auch für Flüge im Auftrag der Vereinten Nationen (UN) zertifiziert. Die UN hat beispielsweise für die Mission im Kongo Großraumtransportkapazitäten in Leipzig/Halle angemietet. Der Flughafen ist zudem Teil eines EU-Netzwerks für Katastrophenschutzhilfe (Gieße, 2021).

Weitere Stärkung der sicherheitsbezogenen Funktionen und verteidigungsrelevanten Infrastruktur am Flughafen Leipzig/Halle: Ausblick

Mit der Neuorientierung der Bundeswehr auf Landes- und Bündnisverteidigung dürfte sich zukünftig die Rolle des Logistikdrehkreuzes Leipzig/Halle von Auslandseinsätzen der Bundeswehr auf innereuropäische Logistikanforderungen der europäischen NATO-Partner verschieben. Die NATO-Staaten haben auf ihrem Gipfel in Den Haag Ende Juni 2025 – neben einer kräftigen Anhebung der Verteidigungsausgaben auf 3,5 Prozent des BIP – beschlossen, zukünftig 1,5 Prozent ihres BIP in verteidigungsrelevante Infrastrukturen zu investieren. Diese 1,5 Prozent gilt es mit konkreten infrastrukturellen Projekten, die der Verteidigungsfähigkeit und dem Bevölkerungsschutz dienen, zu unterfüttern.

Mit diesen Mitteln könnte auch die Rolle des Flughafens Leipzig/Halle in der Militär- und Zivilschutzlogistik weiter gestärkt werden. Hierzu könnte analog zum Flughafen Köln/Bonn ein besonders gesicherter militärischer Bereich geschaffen werden. Eine bessere Sicherung der gesamten Flughafeninfrastruktur, besonders der verteidigungsrelevanten Bereiche, erscheint angesichts der wachsenden Bedrohung durch hybride Kriegsführung und speziell an Sabotageaktionen auch aus Sicherheitsaspekten notwendig. Eine solche Aktion gegen die zivile Logistik erfolgte in Leipzig/Halle bereits mit dem versuchten Anschlag auf ein DHL-Flugzeug.

Der zeit- und kostenaufwendige Pendelverkehr zwischen dem Flughafen Berlin und dem Stationierungsplatz der Flugbereitschaft Köln/Bonn könnte entfallen oder deutlich reduziert werden, wenn ein Teil der Flugbereitschaft in Leipzig/Halle stationiert würde. Ein Ausbau der Lufttransportkapazitäten der Bundeswehr im Rahmen der Übernahme von Fähigkeiten, die bislang vor allem die US-Streitkräfte besitzen, mit zusätzlichen Transport-, Tank- und Medevac-Flugzeugen großer Reichweite spricht für die Etablierung eines weiteren Standorts neben Köln/Bonn. Dafür scheint Leipzig/Halle aufgrund seiner Lage und Kapazitätsreserven am besten geeignet zu sein. Der Flughafen Leipzig/Halle verfügt unter den zivil-militärisch genutzten Flughafenstandorten in Deutschland als einziger über eine Kombination aus Fracht- und Passagierlogistik mit freien Flächen und Kapazitäten für Erweiterungen und umfangreiche Transporte der NATO-Verbündeten im Ernstfall. Das Zusammenspiel der Akteure am Flughafen und im Raum Leipzig/Halle für den Bevölkerungsschutz ist bereits unter Einbeziehung von Rettungsdiensten und der Krankenhäuser der Region erprobt worden (Aviation Direct, 2024).

5 Entwicklungsperspektiven

Die mitteldeutschen Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden befinden sich derzeit in einem herausfordernden wirtschaftlichen Umfeld. Steigende Kosten, eine volatile Nachfrageentwicklung sowie strukturelle Veränderungen im Luftverkehrsmarkt belasten die wirtschaftliche Situation der Standorte. Diese Entwicklung ist kein Einzelfall, sondern spiegelt eine branchenweite Lage wider, die sich auch an zahlreichen anderen Regional- und Verkehrsflughäfen in Deutschland und Europa beobachten lässt.

Insbesondere für kleinere und mittlere Regionalflughäfen, wie den Flughafen Dresden, zeigt sich die Lage als besonders schwierig. Hohe Fixkosten und eine begrenzte Nachfragebasis führen dazu, dass diese Flughäfen in hohem Maße auf öffentliche Unterstützung angewiesen sind. Die bereits zitierte Studie des BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland) aus dem Jahr 2020 (Reh et al., 2020), die die Jahresabschlüsse von 14 deutschen Regionalflughäfen mit unter drei Millionen Fahrgästen pro Jahr auswertet, kommt zu dem Ergebnis, dass nahezu kein Regionalflughafen ohne staatliche Beihilfen auskommt. Lediglich die Flughäfen Memmingen und Weeze erzielten im Jahr 2018 ohne Zuschüsse ein positives Jahresergebnis. Der durchschnittliche Regionalflughafen wies hingegen im selben Jahr ein Defizit von 4,31 Millionen Euro aus.

Wie bereits in Kapitel 2.2 beschrieben, hat sich die wirtschaftliche Gesamtsituation seither unter anderem infolge der Covid-19-Pandemie sowie durch die Erhöhung der Luftverkehrsteuer weiter verschlechtert. Auch ausgewiesene positive Jahresergebnisse kleinerer Regionalflughäfen sind daher vielfach nur vor dem Hintergrund erheblicher öffentlicher Unterstützung zu interpretieren. So erzielte beispielsweise der Flughafen Paderborn/Lippstadt, der hinsichtlich der Passagierzahlen mit dem Flughafen Dresden vergleichbar ist, nur durch öffentliche Zuschüsse in Höhe von 2,5 Millionen Euro ein positives Jahresergebnis (Flughafen Paderborn-Lippstadt, 2021).

Angesichts der dargestellten wirtschaftlichen Herausforderungen verfolgen die Gesellschafter und die Mitteldeutsche Flughafen AG das klare Ziel, beide Flughäfen langfristig wirtschaftlich tragfähig auszurichten. Im Rahmen der strategischen Neuaufstellung wurden bereits umfassende Restrukturierungs- und Effizienzmaßnahmen eingeleitet. Diese zielen besonders auf eine Vereinfachung und Digitalisierung von Prozessen sowie auf eine Verschlankung der Verwaltungsstrukturen ab, um die Kostenbasis nachhaltig zu senken. Ergänzend hierzu sollen durch die Verlängerung bestehender vertraglicher Vereinbarungen mit DHL sowie durch die gezielte Vermarktung bislang ungenutzter Flächen zusätzliche Einnahmepotenziale erschlossen sowie die Ertragsbasis der Flughäfen stabilisiert und ausgebaut werden.

Vor diesem Hintergrund untersucht das vorliegende Kapitel, wie sich unterschiedliche zukünftige Rahmenbedingungen auf die ökonomischen und fiskalischen Effekte der beiden Standorte auswirken könnten. Ziel ist es, die potenziellen Entwicklungspfade der Flughäfen transparent darzustellen und ihre regionalwirtschaftlichen Konsequenzen systematisch einzuordnen. Hierzu werden für das Jahr 2026 drei Szenarien betrachtet, die auf unterschiedlichen Annahmen zur weiteren Kosten- und Erlösentwicklung basieren:

- ▶ In einem **Basisszenario** wird zunächst analysiert, wie sich die wirtschaftlichen Effekte der Flughäfen entwickeln, wenn die MFAG ihre derzeit geplanten Restrukturierungsmaßnahmen unter den aktuellen regulatorischen und fiskalischen Rahmenbedingungen konsequent umsetzt.
- ▶ Darauf aufbauend wird in einem **Positivszenario** untersucht, wie sich die Effekte bei einer deutlichen Reduktion von Abgaben und Steuern für die Flughäfen entwickeln würden.
- ▶ Ergänzend wird ein **Negativszenario** betrachtet, das abbildet, welche Auswirkungen eine zusätzliche Kostenbelastung auf die wirtschaftlichen und fiskalischen Effekte der Flughäfen hätte.

5.1 Szenarienmodellierung

In den Szenarien werden zum einen die Auswirkungen der laufenden Restrukturierungsmaßnahmen abgebildet, zum anderen die Effekte veränderter Rahmenbedingungen im Luftverkehr untersucht. Beides hat in erster Linie zunächst Auswirkungen auf das Unternehmen MFAG, sodass hier der Ansatzpunkt der Szenarienmodellierungen besteht. Abhängig von der Einschätzung, wie viel Fläche die MFAG an ihren beiden Standorten an Unternehmen vermieten kann, ergeben sich jedoch auch Auswirkungen auf Beschäftigung und Wertschöpfung der angesiedelten Unternehmen. In allen Szenarien wird dabei eine unveränderte Branchenstruktur sowie Produktivität unterstellt. Die Berechnungen erfolgen zu Preisen des Jahres 2024, um die Vergleichbarkeit mit den aktuellen Kennzahlen sicherzustellen und Inflationseffekte auszuschließen.

Das Basisszenario basiert auf aktuellen Planungen der MFAG zu ihrer Geschäftstätigkeit im Jahr 2026. Es wird davon ausgegangen, dass die aktuell geltenden Rahmenbedingungen bestehen bleiben und die Umstrukturierungsmaßnahmen der MFAG greifen. In diesem Szenario schreibt das Unternehmen schwarze Zahlen und die zentralen Kennzahlen entwickeln sich wie folgt:

- ▶ Als Resultat steigt die Wertschöpfung der MFAG an beiden Standorten von rund 86 auf 111 Millionen Euro, was einem Anstieg um 28 Prozent entspricht. Dies kommt durch zwei Effekte zustande: Zum einen steigen erwartungsgemäß die Umsätze des Unternehmens leicht an, und zwar sowohl im Bereich Aviation, in dem mit einer leichten Erholung beziehungsweise Mehreinnahmen durch den Passagier- und Frachtverkehr gerechnet wird, als auch im Bereich Non-Aviation, da die vorhandenen Flächen besser verwendet und an weitere Unternehmen vermietet werden sollen. Zum anderen verfolgt das Unternehmen Maßnahmen zur Kostensenkung, die sich unter anderem in niedrigeren Ausgaben für bezogene Dienstleistungen niederschlagen. Da sich die Wertschöpfung (grob) als Differenz zwischen Umsatz und Vorleistungskosten ergibt, führt dies zum beobachteten Anstieg der Wertschöpfung im Unternehmen.
- ▶ Als Teil der Kosteneinsparungen wird auch ein Stellenabbau forciert, der sich im Zeitraum 2024 bis 2026 auf 172 Personen beläuft.
- ▶ Da die MFAG erwartungsgemäß einen größeren Anteil ihrer Flächen vermieten kann, steigen auch die Wertschöpfung und die Beschäftigung der angesiedelten Unternehmen an beiden Standorten, und zwar um 12 Prozent.

Das Positivszenario unterstellt, zusätzlich zu den Annahmen aus dem Basisszenario, eine Verbesserung der regulatorischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für den Luftverkehr. Dabei wird hypothetisch angenommen, dass die regulativen Standortkosten für die Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden – die sich aus Luftverkehrsteuer, Luftsicherheitsgebühr und Flugsicherungsgebühren zusammensetzen und derzeit bei etwa 20 Euro je Passagier liegen – auf 10 Euro je Passagier sinken. Unter dieser Annahme ist aus der betrieblichen Einschätzung mit einem Umsatzwachstum im Bereich Aviation von rund 5 Prozent zu rechnen. Ein positiver Zusammenhang zwischen einer Absenkung der Abgabenbelastung und der Entwicklung der Passagierzahlen wurde auch in einer Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt nachgewiesen (DLR, 2025).

Auf Basis dieser Annahme würden sich sowohl der Personen- als auch der Frachtverkehr an den Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden günstiger als im Basisszenario entwickeln. Zudem wird von einer nochmals verbesserten Auslastung der verfügbaren Flächen ausgegangen, was die positiven Effekte auf Wertschöpfung, Beschäftigung und Steuereinnahmen weiter verstärken würde. In diesem Positivszenario ergeben sich folgende Effekte:

- ▶ Die Wertschöpfung der MFAG steigt auf 114 Millionen Euro, was einem Plus von 33 Prozent im Vergleich zu 2024 und einem Plus von 3 Prozent im Vergleich zum Basisszenario entspricht. Ausgelöst wird dies durch ein Umsatzwachstum in beiden Geschäftsbereichen.
- ▶ Auch die Beschäftigung ist im Vergleich zum Basisszenario höher, um den vergrößerten Leistungsumfang abdecken zu können. Gegenüber dem Jahr 2024 wird die Belegschaft um lediglich 126 Personen reduziert.
- ▶ Die Effekte auf die angesiedelten Unternehmen fallen hingegen moderat aus, da die Möglichkeiten zur zusätzlichen Flächenvermietung bereits weitgehend ausgeschöpft sind. Im Positivszenario erhöht sich die Wertschöpfung der angesiedelten Unternehmen gegenüber dem Basisszenario in Summe um 0,4 Prozent, was im Vergleich zum Jahr 2024 einem Plus von 12,8 Prozent entspricht.

Das Negativszenario geht von einer Verschlechterung der regulatorischen Rahmenbedingungen aus. Als beispielhafte Annahme wird eine Erhöhung der Luftsicherheitsgebühren zugrunde gelegt (aero Telegraph, 2025), die zuletzt diskutiert wurde und am Flughafen Leipzig/Halle erstmals 13 Euro pro Passagier überschreiten würde (derzeit rund 12 Euro). Würden diese ursprünglich geplanten Änderungen umgesetzt, rechnet die Flughafenbetreiberin mit einem Umsatzrückgang im Bereich Aviation von etwa 9 Prozent. Zusätzlich wird im Negativszenario eine leicht verschlechterte Auslastung der Flächen angenommen, was die wirtschaftlichen Effekte der Flughäfen weiter dämpft. In diesem Negativszenario ergeben sich folgende Effekte:

- ▶ Insbesondere im Bereich Aviation kommt es zu Umsatzeinbußen, was dazu führt, dass die Wertschöpfung der MFAG mit 103 Millionen Euro rund 7 Prozent unter dem Basisszenario liegt. Im Vergleich zum Jahr 2024 bedeutet dies weiterhin ein Plus von 20 Prozent. Dass die Wertschöpfung in diesem Szenario trotz verschlechterter Rahmenbedingungen dennoch steigt, liegt vor allem an den Kosteneinsparungen des Unternehmens sowie am stabilisierenden Non-Aviation-Geschäft.
- ▶ Entsprechend dem im Vergleich zum Basisszenario verringerten Umsatz muss auch die Belegschaft weiter abgebaut werden, im Vergleich zum Basisszenario um weitere 93 Stellen.
- ▶ Veränderungen durch den Wegfall angesiedelter Unternehmen fallen weniger stark aus, da sich Ansiedlungen im Vergleich zum Personen- und Frachtverkehr weniger volatil entwickeln und bereits weitgehend feststehen. Im Negativszenario wird im Vergleich zum Basisszenario von einem Minus von 1,5 Prozent bei den Ansiedlungen ausgegangen, was im Vergleich zum Jahr 2024 einem Plus von 10,9 Prozent entspricht.

5.2 Auswirkungen auf ökonomischen und fiskalischen Fußabdruck

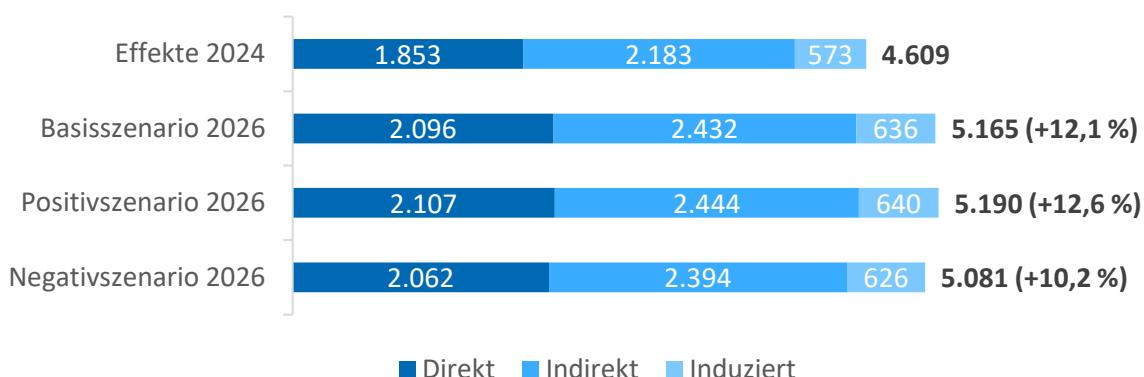
Die getroffenen Annahmen zur Entwicklung der Betriebskennzahlen der MFAG (vgl. Kapitel 4.1) beeinflussen sowohl den in Kapitel 3.2 berechneten ökonomischen Fußabdruck als auch den in Kapitel 3.3 ermittelten fiskalischen Fußabdruck. Nach den aktuellen Planungen für das Jahr 2026 nehmen diese gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden deutlich zu. Im Basisszenario erhöht sich der ökonomische Fußabdruck der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden im Vergleich zum Jahr 2024 um 12,1 Prozent auf insgesamt 5.165 Millionen Euro Wertschöpfung (Abbildung 5-1). Davon entfallen 2.834 Millionen Euro auf Sachsen, was 55 Prozent des Gesamteffekts entspricht, 621 Millionen Euro auf Sachsen-Anhalt (12 Prozent des Gesamteffekts) sowie 1.710 Millionen Euro auf die übrigen Bundesländer in Deutschland.

Im Vergleich zu den Effekten des Jahres 2024 wächst insbesondere der in Sachsen verbleibende Wertschöpfungseffekt überdurchschnittlich stark um 12,8 Prozent. Ursächlich hierfür ist vor allem der deutliche Anstieg der direkten Effekte, die neben Sachsen-Anhalt vor allem Sachsen zugutekommen und infolge der Neuansiedlung weiterer Unternehmen an den Flughäfen um 13,1 Prozent zunehmen. Die indirekten Effekte entwickeln sich hingegen schwächer, da die MFAG im Zuge ihrer Kostensenkungsmaßnahmen weniger Vorleistungen nachfragt und sich dadurch die ausgelösten Effekte in den vorgelagerten Wertschöpfungsketten reduzieren.

Im Positivszenario steigt der deutschlandweite Wertschöpfungseffekt der beiden Flughäfen auf 5.190 Millionen Euro, was einem Zuwachs von 12,6 Prozent gegenüber den für 2024 berechneten Effekten entspricht. Im Negativszenario erhöht sich der Wertschöpfungseffekt hingegen lediglich um 10,2 Prozent auf 5.081 Millionen Euro. Die regionale Verteilung der Effekte bleibt dabei in beiden Szenarien weitgehend konstant. Im Positivszenario entfallen somit 2.848 Millionen Euro Wertschöpfung auf Sachsen, 623 Millionen Euro auf Sachsen-Anhalt sowie 1.719 Millionen Euro auf die übrigen Bundesländer. Gegenüber dem Jahr 2024 entspricht dies einer zusätzlichen Bruttowertschöpfung von 33 Millionen Euro in Sachsen und 7 Millionen Euro in Sachsen-Anhalt. Im Negativszenario hingegen beläuft sich der Wertschöpfungseffekt in Sachsen auf 2.789 Millionen Euro, in Sachsen-Anhalt auf 611 Millionen Euro und in den übrigen Bundesländern auf 1.682 Millionen Euro.

Abbildung 5-1: Bruttowertschöpfungseffekte nach Szenarien

Deutschlandweite direkte, indirekte und induzierte Effekte, in Millionen Euro und in Preisen von 2024; Veränderung gegenüber den Effekten des Jahres 2024, in Prozent



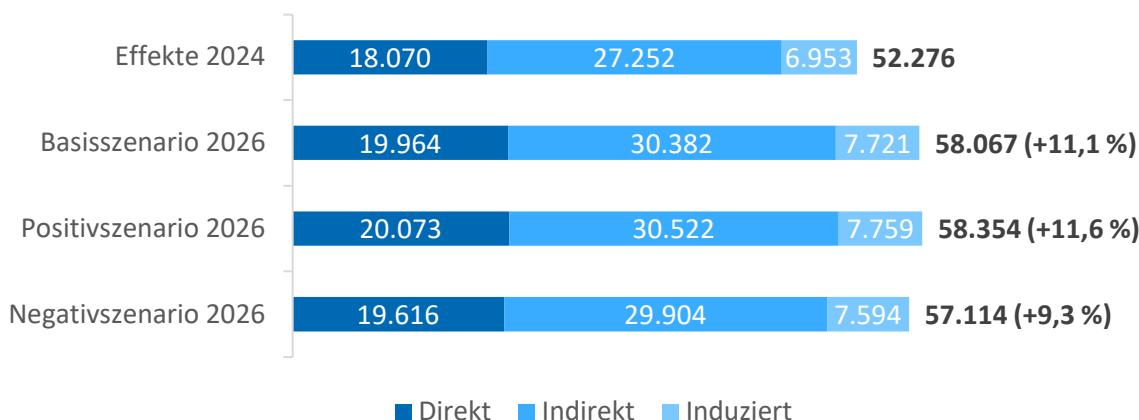
Abweichungen in der Summenbildung sind auf Rundungen zurückzuführen.

Quellen: Input-Output-Modell der IW Consult (vgl. Anhang A2); eigene Berechnungen

Der Beschäftigungseffekt steigt im Basisszenario im Vergleich zum Jahr 2024 um 11,1 Prozent auf 58.067 Arbeitsplätze (Abbildung 5-2). Die Zunahme fällt damit geringer aus als der Anstieg der Wertschöpfung, da die MFAG im betrachteten Zeitraum Beschäftigung abbaut. Insgesamt erhöhen sich die direkten Beschäftigungseffekte an den Flughäfen dennoch um 1.893 Personen, was vor allem auf die Ansiedlung weiterer Unternehmen zurückzuführen ist. Allein die Ansiedlung von Deutsche Aircraft am Flughafen Leipzig/Halle führt perspektivisch zu bis zu 350 zusätzlichen Arbeitsplätzen. Darüber hinaus steigt die Zahl der durch die Flughäfen ausgelösten Arbeitsplätze auch in den vorgelagerten Wertschöpfungsketten sowie über konsuminduzierte Effekte.

Abbildung 5-2: Beschäftigungseffekte nach Szenarien

Deutschlandweite direkte, indirekte und induzierte Effekte, Anzahl der Beschäftigten; Veränderung gegenüber den Effekten des Jahres 2024, in Prozent



Abweichungen in der Summenbildung sind auf Rundungen zurückzuführen.

Quellen: Input-Output-Modell der IW Consult (vgl. Anhang A2); eigene Berechnungen

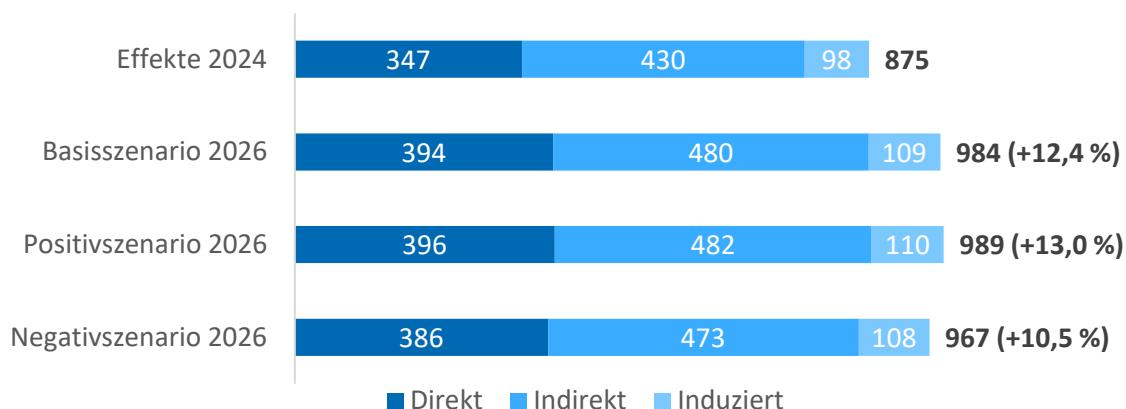
Beinahe 30.000 Arbeitsplätze, entsprechend 52 Prozent des gesamten Beschäftigungseffekts, entfallen im Basisszenario auf Sachsen. In Sachsen-Anhalt hängen knapp 9.500 Arbeitsplätze an den beiden Flughäfen, was 16 Prozent des Beschäftigungseffekts entspricht. Auf die übrigen Bundesländer entfällt ein Beschäftigungseffekt von insgesamt 18.617 Erwerbstätigen. Im Vergleich zu den Effekten des Jahres 2024 profitiert Sachsen-Anhalt im Basisszenario damit relativ am stärksten, mit einem Zuwachs von 11,5 Prozent.

In den beiden Extremzonen variiert der Beschäftigungseffekt zwischen einem Anstieg von 11,6 Prozent im Positivszenario und 9,3 Prozent im Negativszenario. Die regionale Verteilung der Effekte bleibt dabei weitgehend unverändert. Im Positivszenario ergibt sich für Sachsen im Vergleich zu 2024 ein Zuwachs des Beschäftigungseffekts um 3.105 Erwerbstätige, während sich in Sachsen-Anhalt ein Anstieg um 1.020 Erwerbstätige ergibt.

Abbildung 5-3 schließlich zeigt die Entwicklung des verursachten Steueraufkommens in den unterschiedlichen Szenarien. Infolge der steigenden Wertschöpfung entlang der gesamten Wertschöpfungskette nimmt auch das durch die Flughäfen ausgelöste Steueraufkommen zu. Im Basisszenario erhöht sich das Steueraufkommen um 12,4 Prozent auf 984 Millionen Euro. Im Positivszenario steigt das verursachte Steueraufkommen auf 989 Millionen Euro, was einem Zuwachs von 13,0 Prozent gegenüber dem Jahr 2024 entspricht. Im Negativszenario erhöht sich das Steueraufkommen auf 967 Millionen Euro und damit lediglich um 10,5 Prozent.

Abbildung 5-3: Fiskalischer Fußabdruck nach Szenarien

Deutschlandweite direkte, indirekte und induzierte fiskalische Effekte, in Millionen Euro und in Preisen von 2024; Veränderung gegenüber den Effekten des Jahres 2024, in Prozent



Abweichungen in der Summenbildung sind auf Rundungen zurückzuführen.

Quellen: Steuerschätzmodell der IW Consult (vgl. Anhang A2); eigene Berechnungen

Im Positivszenario entfallen auf die Gemeinden und das Land Sachsen rund 308 Millionen Euro an empfangenem Steueraufkommen, was einem Anstieg von 37 Millionen Euro gegenüber 2024 entspricht (im Basisszenario beläuft sich das empfangene Steueraufkommen in Sachsen auf 306 Millionen Euro, im Negativszenario auf 301 Millionen Euro). Die Gemeinden und das Land Sachsen-Anhalt erhalten im Positivszenario 58,8 Millionen Euro, was einem Zuwachs von 7 Millionen Euro gegenüber 2024 entspricht (im Basisszenario liegt das empfangene Steueraufkommen in Sachsen-Anhalt bei 58,6 Millionen Euro, im Negativszenario bei 57,8 Millionen Euro).

Insgesamt zeigen die Ergebnisse, dass die Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden auch unter unterschiedlichen Entwicklungspfaden einen substanziellen Beitrag zur regionalen und gesamtdeutschen Wertschöpfung, Beschäftigung und fiskalischen Leistungsfähigkeit leisten. Aufgrund der geplanten sowie teilweise bereits umgesetzten Restrukturierungsmaßnahmen ist erwartungsgemäß von einem deutlichen weiteren Anstieg der ökonomischen und fiskalischen Effekte auszugehen. Veränderungen der Rahmenbedingungen, wie sie im Negativ- und Positivszenario abgebildet werden, beeinflussen zwar das Ausmaß der Effekte, ändern jedoch nichts an der grundlegenden strategischen Ausrichtung der MFAG, sich wirtschaftlich nachhaltig zu stabilisieren und mindestens eine schwarze Null zu erreichen. Die grundsätzliche Richtung der Wertschöpfungs-, Beschäftigungs- und Steuereffekte bleibt somit in allen Szenarien bestehen. Gleichzeitig zeigt sich, dass besonders eine Absenkung der regulativen Standortkosten das Potenzial besitzt, die Wertschöpfungs-, Beschäftigungs- und fiskalischen Effekte der Flughäfen zusätzlich zu verstärken.

Über den ökonomischen und fiskalischen Fußabdruck hinaus sind die katalytischen Effekte zu berücksichtigen, die sich im regionalen Umfeld durch die Bereitstellung leistungsfähiger Flughafeninfrastruktur ergeben. Die deutschlandweite Regressionsanalyse zeigt, dass eine Ausweitung des Passagierverkehrs im Mittel mit einer Steigerung des regionalen Bruttoinlandsprodukts einhergeht. Mögliche Wirkungskanäle, über die die Flughäfen diese Effekte entfalten, wurden im Rahmen der Unternehmensbefragung identifiziert und umfassen unter anderem die Stärkung regionaler Netzwerke, einen höheren Innovationsgrad, eine stärkere Einbindung in internationale Märkte, zusätzliche Investitionen sowie zumindest in Teilen eine erhöhte Attraktivität für Fachkräfte. Diese positiven Wirkungen sind jedoch gefährdet, wenn Passagierzahlen zurückgehen und Verkehrsrelationen, die diese Effekte tragen, nicht mehr bedient werden können.

A1 Tabellenanhang zur Impactanalyse

Tabelle A1-1: Ökonomischer Fußabdruck der Flughäfen LEJ und DRS

Direkte, indirekte und induzierte Effekte auf Wertschöpfung (in Milliarden Euro) und Beschäftigte (Anzahl) im Jahr 2024

Effektart	Region	BWS (in Mrd. Euro)	Beschäftigte (Anzahl)
Direkt	Gesamt	1,85	18.070
	Sachsen	1,70	15.484
	Sachsen-Anhalt	0,15	2.587
	Restliches Deutschland	0,0	0
Indirekt	Gesamt	2,18	27.252
	Sachsen	0,65	9.386
	Sachsen-Anhalt	0,34	4.992
	Restliches Deutschland	1,2	12.873
Induziert	Gesamt	0,57	6.953
	Sachsen	0,16	2.133
	Sachsen-Anhalt	0,07	935
	Restliches Deutschland	0,3	3.885
Gesamteffekte	Gesamt	4,61	52.276
	Sachsen	2,51	27.003
	Sachsen-Anhalt	0,56	8.514
	Restliches Deutschland	1,5	16.758

Abweichungen in der Summenbildung sind auf Rundungen zurückzuführen.

Quellen: Input-Output-Modell der IW Consult (vgl. Anhang A2); eigene Berechnungen

Tabelle A1-2: Ökonomischer Fußabdruck des Flughafens LEJ

Direkte, indirekte und induzierte Effekte auf Bruttowertschöpfung (in Milliarden Euro) und Beschäftigte (Anzahl) im Jahr 2024

Effektart	Region	BWS (in Mrd. Euro)	Beschäftigte (Anzahl)
Direkt	Gesamt	1,17	13.615
	Sachsen	1,02	11.028
	Sachsen-Anhalt	0,15	2.587
	Restliches Deutschland	0,0	0
Indirekt	Gesamt	1,56	19.196
	Sachsen	0,38	5.206
	Sachsen-Anhalt	0,32	4.833
	Restliches Deutschland	0,9	9.157
Induziert	Gesamt	0,38	4.636
	Sachsen	0,08	1.083
	Sachsen-Anhalt	0,07	885
	Restliches Deutschland	0,2	2.668
Gesamteffekte	Gesamt	3,11	37.447
	Sachsen	1,48	17.317
	Sachsen-Anhalt	0,54	8.305
	Restliches Deutschland	1,1	11.825

Abweichungen in der Summenbildung sind auf Rundungen zurückzuführen.

Quellen: Input-Output-Modell der IW Consult (vgl. Anhang A2); eigene Berechnungen

Tabelle A1-3: Ökonomischer Fußabdruck des Flughafens DRS

Direkte, indirekte und induzierte Effekte auf Bruttowertschöpfung (in Milliarden Euro) und Beschäftigte (Anzahl) im Jahr 2024

Effektart	Region	BWS (in Mrd. Euro)	Beschäftigte (Anzahl)
Direkt	Gesamt	0,68	4.455
	Sachsen	0,68	4.455
	Sachsen-Anhalt	0,00	0
	Restliches Deutschland	0,0	0
Indirekt	Gesamt	0,63	8.056
	Sachsen	0,28	4.180
	Sachsen-Anhalt	0,01	159
	Restliches Deutschland	0,3	3.716
Induziert	Gesamt	0,19	2.317
	Sachsen	0,08	1.050
	Sachsen-Anhalt	0,00	50
	Restliches Deutschland	0,1	1.217
Gesamteffekte	Gesamt	1,49	14.828
	Sachsen	1,03	9.686
	Sachsen-Anhalt	0,02	209
	Restliches Deutschland	0,4	4.933

Abweichungen in der Summenbildung sind auf Rundungen zurückzuführen.

Quellen: Input-Output-Modell der IW Consult (vgl. Anhang A2); eigene Berechnungen

Tabelle A1-4: Fiskalischer Fußabdruck der Flughäfen LEJ und DRS

Durch die Flughäfen verursachtes Steueraufkommen im Jahr 2024, in Millionen Euro im Jahr 2024

	Umsatzsteuer	Lohnsteuer	Einkommensteuer auf PG	Gewerbesteuer	Körperschaftsteuer	Summe
Gesamt	385,2	269,6	67,3	79,9	73,0	875,0
Darunter nach Effektkategorien						
Direkt	174,9	101,3	14,7	21,9	33,8	346,6
Indirekt	172,6	140,0	40,2	45,5	31,9	430,2
Induziert	37,8	28,2	12,3	12,5	7,3	98,2
Darunter nach empfangender Gebietskörperschaft						
Gemeinden Sachsen	7,6	21,6	3,9	34,3	0,0	67,4
Land Sachsen	105,8	61,2	11,2	1,9	23,8	203,8
Gemeinden Sachsen-Anhalt	1,4	4,7	1,2	8,4	0,0	15,7
Land Sachsen-Anhalt	15,9	13,2	3,4	0,6	3,5	36,6
Restliche Gemeinden und Länder	70,1	54,3	19,0	31,8	9,2	184,5
Bund	184,4	114,6	28,6	2,9	36,5	367,0

Abweichungen in der Summenbildung sind auf Rundungen zurückzuführen; PG = Personengesellschaften

Quellen: Input-Output-Modell der IW Consult (vgl. Anhang A2); eigene Berechnungen

Tabelle A1-5: Fiskalischer Fußabdruck des Flughafens LEJ

Durch den Flughafen verursachtes Steueraufkommen im Jahr 2024, in Millionen Euro im Jahr 2024

	Umsatzsteuer	Lohnsteuer	Einkommensteuer auf PG	Gewerbesteuer	Körperschaftsteuer	Summe
Gesamt	300,2	193,3	38,7	46,5	42,0	620,7
Darunter nach Effektarten						
Direkt	153,1	75,8	3,4	7,2	15,9	255,4
Indirekt	121,9	98,6	27,0	31,0	21,4	299,8
Induziert	25,2	18,9	8,3	8,4	4,8	65,5
Darunter nach empfangender Gebietskörperschaft						
Gemeinden Sachsen	6,1	14,6	1,3	13,5	0,0	35,4
Land Sachsen	89,6	41,2	3,7	0,7	11,2	146,5
Gemeinden Sachsen-Anhalt	1,4	4,5	1,1	8,1	0,0	15,2
Land Sachsen-Anhalt	14,9	12,8	3,2	0,5	3,4	34,9
Restliche Gemeinden und Länder	44,6	38,0	12,8	21,9	6,4	123,7
Bund	143,7	82,1	16,4	1,7	21,0	265,0

Abweichungen in der Summenbildung sind auf Rundungen zurückzuführen; PG = Personengesellschaften

Quellen: Input-Output-Modell der IW Consult (vgl. Anhang A2); eigene Berechnungen

Tabelle A1-6: Fiskalischer Fußabdruck des Flughafens DRS

Durch den Flughafen verursachtes Steueraufkommen im Jahr 2024, in Millionen Euro im Jahr 2024

	Umsatzsteuer	Lohnsteuer	Einkommensteuer auf PG	Gewerbesteuer	Körperschaftsteuer	Summe
Gesamt	85,0	76,3	28,6	33,4	31,0	254,3
Darunter nach Effektarten						
Direkt	21,7	25,5	11,4	14,7	17,9	91,2
Indirekt	50,7	41,4	13,2	14,5	10,6	130,4
Induziert	12,6	9,4	4,0	4,2	2,5	32,7
Darunter nach empfangender Gebietskörperschaft						
Gemeinden Sachsen	1,6	7,0	2,6	20,8	0,0	32,0
Land Sachsen	16,2	20,0	7,4	1,2	12,5	57,3
Gemeinden Sachsen-Anhalt	0,0	0,1	0,0	0,3	0,0	0,5
Land Sachsen-Anhalt	1,0	0,4	0,1	0,0	0,1	1,7
Restliche Gemeinden und Länder	25,5	16,3	6,2	9,9	2,8	60,8
Bund	40,8	32,4	12,2	1,2	15,5	102,0

Abweichungen in der Summenbildung sind auf Rundungen zurückzuführen; PG = Personengesellschaften

Quellen: Input-Output-Modell der IW Consult (vgl. Anhang A2); eigene Berechnungen

A2 Methodischer Anhang

Stakeholdergespräche

Sechs leitfadengestützte Interviews mit Stakeholdern der Luftverkehrswirtschaft und der regionalen Wirtschaft in Sachsen und Sachsen-Anhalt wurden für die SWOT-Analyse der beiden Flughafenstandorte durchgeführt. Zu den etwa einstündigen Gesprächen erklärten sich folgende Expertinnen und Experten bereit:

Gesprächspartner	Funktion	Bundesland
Götz Ahmelmann	Vorstandsvorsitzender Mitteldeutsche Flughäfen AG	Sachsen
Thomas Horn	Geschäftsführer Wirtschaftsförderung Sachsen (WFS)	Sachsen
Antje Hermenau	Direktorin Landeswirtschaftssenat Sachsen und Unternehmensberaterin	Sachsen
Dr. Veit Appelt	Sprecher für strukturelle Entwicklung und Verkehr, Sicon Saxony (Verband der Mikroelektronikindustrie)	Sachsen
Prof. Thomas Brockmeier	Hauptgeschäftsführer IHK Halle-Dessau	Sachsen-Anhalt
Dr. Robert Franke	Geschäftsführer Investitions- und Marketinggesellschaft (IMG) Sachsen-Anhalt	Sachsen-Anhalt

Themenblöcke für den Gesprächsleitfaden:

- ▶ **Einstieg** mit Hintergrund der interviewten Person und vertretenen Organisation
- ▶ **Bestandsaufnahme** der Flughafenstandorte mit Bedeutung und internationaler Rolle, Wirkung auf die regionale Wirtschaft, wahrgenommenen Stärken und Schwächen der Flughäfen selbst, sowie Synergien und Konkurrenzsituation zu anderen Flughäfen

- ▶ **Entwicklung und Perspektiven** mit erwarteten Chancen und Potenzialen, Risiken und zukünftigen Rahmenbedingungen sowie Handlungsempfehlungen an die Politik
- ▶ **Abschließende Anmerkungen.** Hier konnten die Interviewpartner Aspekte einbringen, die im Gesprächsleitfaden nicht enthalten waren.
- ▶ Von diesem Leitfaden abgewichen wurde im Interview mit Dr. Veit Appelt, der vorwiegend zur Rolle der Flughäfen für die Mikroelektronikindustrie der Region befragt wurde.

Ökonomische Kennzahlen der Flughäfen

Ausgangspunkt der Berechnungen ist eine detaillierte Aufstellung der Kennzahlen aus der Gewinn- und Verlustrechnung der Mitteldeutschen Flughafen AG für das Jahr 2024, differenziert nach den einzelnen Gesellschaften, aus denen die Bruttowertschöpfung der Flughafenbetreiberin berechnet und die Anzahl der Beschäftigten ermittelt werden kann. Hierbei kann sowohl zwischen den Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden als auch zwischen verschiedenen Unternehmensbereichen, etwa den Aviation- und Non-Aviation-Aktivitäten, unterschieden werden.

Für die übrigen auf dem Flughafengelände angesiedelten Unternehmen liegen ebenfalls Angaben zu Beschäftigung und Umsatz vor. Die einzelnen Unternehmen werden jeweils einem Wirtschaftszweig zugeordnet. Die Wertschöpfung wird anhand ihres Umsatzes und der durchschnittlichen sächsischen Wertschöpfungstiefe des jeweiligen Wirtschaftszweigs abgeschätzt (Statistisches Bundesamt, 2025c).

Um zu ermitteln, welche wirtschaftlichen Aktivitäten am Flughafen tatsächlich vom Flugbetrieb abhängen, werden die Flughäfen zudem in „flughafenaffine“ und „nicht flughafenaffine“ Unternehmen eingeteilt. Ein Unternehmen gilt dann als flughafenaffin, wenn sein Geschäftsmodell unmittelbar oder strukturell vom Betrieb eines Flughafens abhängt, es seine Leistungen also nur oder überwiegend an einem Flughafenstandort erbringen kann und ohne die Nähe oder Existenz des Flughafens seine wirtschaftliche Tätigkeit nicht oder nur in wesentlich veränderter Form ausüben könnte. Beispielsweise gelten Unternehmen als flughafenaffin, die Teil der Luftverkehrskette sind (zum Beispiel Lufthansa Cargo AG, DHL Hub Leipzig GmbH, Elbe Flugzeugwerke GmbH), Dienstleistungs- oder Unterstützungs-funktionen für den Flugbetrieb bereitstellen (zum Beispiel Securitas Aviation Service GmbH & Co. KG) oder ihre Aufgaben nur am Flughafen ausführen können (zum Beispiel Hauptzollamt Dresden). Entsprechend gelten Unternehmen als nicht flughafenaffin, die zwar am Flughafen angesiedelt sind, deren wirtschaftliche Tätigkeit aber nicht zwingend an den Flughafenbetrieb gebunden ist oder dort ebenso gut außerhalb eines Flughafens stattfinden könnte. Hierunter fallen beispielsweise allgemeine Dienstleister (zum Beispiel Form & Farbe GmbH), Vermietungs- und Mobilitätsanbieter, die keine Flughafen-spezialisierung aufweisen (zum Beispiel Sixt GmbH & Co. Autovermietung KG) oder Gastronomie und Einzelhandel.

Berechnung des ökonomischen Fußabdrucks

Um den ökonomischen Fußabdruck der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden zu quantifizieren, spielt neben der zuvor berechneten wirtschaftlichen Aktivität auf dem Flughafengelände auch die vorgelagerte Wertschöpfungskette eine wichtige Rolle. Die Input-Output-Analyse erlaubt es, ein aktuelles und umfassendes Bild der ökonomischen Bedeutung der beiden Flughäfen entlang der gesamten Wert-schöpfungskette zu zeichnen, welches vor allem die folgenden Effekte beinhaltet:

- ▶ **Direkte Effekte** umfassen die volkswirtschaftlichen Effekte der Flughäfen, die unmittelbar am Standort durch die dort Beschäftigten und Unternehmen entstehen.
- ▶ **Indirekte Effekte** erfassen die wirtschaftlichen Impulse bei den Zulieferern der Flughäfen, die durch deren Nachfrage nach Waren und Dienstleistungen ausgelöst werden. Dabei werden sowohl unmittelbare Zulieferer (zum Beispiel Logistikdienstleister) als auch deren vorgelagerte Produktionsstufen berücksichtigt (zum Beispiel die Herstellung der in der Logistik eingesetzten Fahrzeuge). Zur Vermeidung von Doppelzählungen werden in den indirekten Effekten keine Leistungen berücksichtigt, die zwischen der MFAG und den am Flughafen angesiedelten Unternehmen ausgetauscht werden. Leistungen, die Unternehmen am Standort für die MFAG erbringen, sind bereits Teil ihrer direkten Effekte; umgekehrt werden Miet- und Serviceeinnahmen der MFAG aus Ansiedlungen nicht erneut den indirekten Effekten dieser Unternehmen zugerechnet, sondern sind bereits in den direkten Effekten der MFAG erfasst.
- ▶ **Induzierte Effekte** entstehen durch den privaten Konsum der Beschäftigten der Flughäfen sowie der Beschäftigten in den jeweiligen Zulieferbetrieben. Dieser zusätzliche Konsum führt wiederum zu weiterer Wertschöpfung und Beschäftigung.

Für diese Berechnungen können Input-Output-Tabellen (IOT) verwendet werden. In einer IOT werden die Waren- und Dienstleistungslieferungen zwischen den verschiedenen Wirtschaftszweigen eines Landes dargestellt. Mithilfe von Input-Output-Modellierungen, die ursprünglich auf den Wirtschaftsnobelpreisträger Leontief zurückgehen, ist es möglich, in der IOT nicht nur abzulesen, welche Vorleistungen eine Branche direkt bezieht, sondern die gesamte vorgelagerte Wertschöpfungskette der Branche zu erfassen.

Datengrundlage bildet der nationale Teil der „Figaro“-IOT von Eurostat (2019). Das **Input-Output-Modell der IW Consult** reichert diese Basis-IOT mit zahlreichen Datenquellen der öffentlichen Statistik an, etwa aus der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung (Statistisches Bundesamt, 2025c, 2025d), Industriestatistik (Statistisches Bundesamt, 2025a) und aus Erwerbstätigenstatistiken der Bundesagentur für Arbeit (2025). Dabei greift das Modell auf effiziente und langjährig aufgebaute Datenbankinfrastrukturen der IW Consult sowie skriptbasierte Berechnungen zurück, die die Datenbasen laufend aktuell halten. So ist es möglich, die Basis-IOT von Eurostat für das Jahr 2024 fortzuschreiben. Mithilfe der Flegg's-Location-Quotient-Methode (FLQ) wird dann eine regionale IOT erstellt, in der die Bundesländer Sachsen und Sachsen-Anhalt und das restliche Deutschland sowie die Wirtschaftsverflechtungen zwischen diesen Regionen separat dargestellt sind (Flegg/Webber, 2000). Ein zentraler Parameter der komplexen Berechnung ist das Ausmaß regionaler Beschaffungen. Dieser Parameter wird auf Grundlage bestehender Literatur und bisheriger Regionalmodelle für diverse Wirtschaftsstandorte aus vorangegangenen Studien der IW Consult geschätzt.

Diese regionale IOT wird schließlich genutzt, um die indirekten und induzierten Effekte der Flughäfen korrekt zu bestimmen. Als Ausgangspunkt wird zunächst erhoben, welche Vorleistungen und Investitionsgüter die Flughäfen unmittelbar beziehen. Im Fall der Flughafenbetreiberin stammen diese Informationen aus Angaben der MFAG zu Umfang und Herkunft ihrer bezogenen Waren und Dienstleistungen. Für die am Flughafengelände ansässigen Unternehmen wird die Vorleistungsstruktur des jeweils zugehörigen Wirtschaftszweigs angenommen. Durch die Verschneidung mit der regionalen IOT kann im Folgenden ermittelt werden, welche Effekte in der gesamten vorgelagerten Wertschöpfungskette angestoßen werden und welche Konsumeffekte durch die abhängig Beschäftigten entstehen. Mithilfe der regionalisierten IOT kann dabei unterschieden werden zwischen den Effekten, die in Sachsen, in Sachsen-Anhalt und im restlichen Deutschland anfallen.

Berechnung des fiskalischen Fußabdrucks

Ergänzend zur Schätzung des ökonomischen Impacts wird eine Schätzung des fiskalischen Fußabdrucks der beiden Flughäfen vorgenommen. Das dazu verwendete **Steuerschätzmodell der IW Consult** bildet die Umsatzsteuer (nach Vorsteuerabzug), die Lohnsteuer auf abhängig Beschäftigte, die Einkommensteuer auf Personengesellschaften sowie die Gewerbe- und Körperschaftsteuer ab. Damit umfasst es alle wichtigen wirtschaftsnahen Steuerarten, die bundesweit etwa 85 Prozent des gesamten national wirtschaftsrelevanten Steueraufkommens ausmachen.

Zentrale Datenquellen für das Modell sind Angaben der amtlichen Statistik zum bundesweiten Steueraufkommen für die einzelnen Steuerarten sowie zu der Verteilung des Aufkommens (Statistisches Bundesamt, 2024a, 2024d). Außerdem fließen Statistiken zur Branchenverteilung des Steueraufkommens (Statistisches Bundesamt, 2023, 2024b, 2024c) und das Input-Output-Modell der IW Consult (inkl. Angaben zu Bruttolöhnen und -gehältern für alle Wirtschaftszweige und Kreise) in die Schätzungen mit ein.

Entlang der Logik des Input-Output-Modells werden im Rahmen des Modells sowohl die direkten fiskalischen Effekte als auch die indirekten und induzierten fiskalischen Effekte geschätzt. Die direkten fiskalischen Effekte sind die direkt durch die beiden Flughäfen verursachten Steueraufkommen, also etwa die Lohnsteuer der auf dem Flughafengelände tätigen Erwerbstätigen oder die Gewerbesteuer auf Gewerbeerträge der ansässigen Unternehmen. Die indirekten fiskalischen Effekte umfassen Steuerzahlungen der vorgelagerten Wertschöpfungskette, die anteilig auf den Umfang ihrer Zulieferungen berechnet werden. Unter die induzierten fiskalischen Effekte fallen entsprechend die Steuerzahlungen der Beschäftigten und Unternehmen, die von den Konsumeffekten der zuvor berechneten Beschäftigten profitieren (zum Beispiel Steuerzahlungen des Einzelhandels oder der Gastronomie).

Bei den Schätzungen des Steueraufkommens werden grundsätzlich zwei Betrachtungsweisen unterschieden. Die Verursacherperspektive schätzt das Steueraufkommen, das durch die beiden Flughäfen insgesamt entsteht. Im Gegensatz dazu wird bei der Empfängerperspektive betrachtet, wie das verursachte Steueraufkommen verteilt wird und welche Steuereinnahmen einer gegebenen Gebietskörperschaft (Kommune, Land, Bund) zufließen.

Die grundlegenden Steuerschätzungen nach Branche und Region beinhalten folgende Schritte:

1. Fortschreibung der nationalen Branchenverteilung nach Steuerart auf das letzte Kalenderjahr auf Basis der letzten bekannten branchenübergreifenden Steuersummen
2. Schätzung und Fortschreibung der Kreissummen nach Steuerarten anhand der Regionalstatistik und von bekannten Verteilungsschlüsseln für verschiedene Steuerarten und Bundeslandsummen
3. Schätzung des regionalen Aufkommens (Verursacherperspektive) nach Branchen mithilfe der regionalen Wirtschaftsstruktur sowie bekannter bzw. geschätzter Steuersummen auf Branchen- und Regionalebene mit statistischen Verfahren
4. Verteilung der Steuern auf Gebietskörperschaften (Empfängerperspektive) auf Basis der Branchanteile aus der Verursacherperspektive sowie bekannter bzw. geschätzter Summen empfangener Steuerzahlungen mit statistischen Verfahren

Diese Schätzungen werden als Grundlage für die Berechnung der fiskalischen Effekte der beiden Flughäfen verwendet: In Kombination mit den Ergebnissen der Input-Output-Analyse kann jeweils ermittelt werden, welcher Anteil des deutschlandweiten Steueraufkommens in einer bestimmten Branche direkt, indirekt oder induziert auf die Flughäfen zurückzuführen ist (vgl. Punkt 3 oben) und welche

Gebietskörperschaft diese Steuerzahlungen jeweils empfängt (vgl. Punkt 4 oben). In der Empfängerperspektive wird dabei unterschieden zwischen den Steuern, die Gemeinden in Sachsen, Gemeinden in Sachsen-Anhalt, das Land Sachsen, das Land Sachsen-Anhalt, die übrigen Gemeinden und Länder in Deutschland und der Bund erhalten.

Eine wichtige Limitation des Steuerschätzungsmodells ist, dass Schätzungen für unterschiedliche Steuerarten unterschiedlich präzise sein können. Bei allen Steuerarten können regionale Produktivitätsdifferenzen zu Ungenauigkeiten führen. Bei der Gewerbe- und Körperschaftsteuer ergeben sich außerdem Ungenauigkeiten dadurch, dass bei überregional aktiven Kapitalgesellschaften und Konzernstrukturen mit mehreren Gesellschaften Gewinne zugunsten des Konzerns in bestimmten Gesellschaften verbucht werden können – eine gängige Praxis im Rahmen konzerninterner Steueroptimierungen.

Regressionsanalysen

Der Panel-Regression liegt ein sogenanntes Two-Way-Fixed-Effects-Panel-Modell zugrunde. In diesem Modell werden neben der zu erklärenden Variable (y , den untersuchten Arbeitsmarkt-, Wirtschafts- und Innovationsindikatoren in einem Kreis) und der erklärenden Variable (x , dem Personen- und Frachtaufkommen in einem Kreis) sogenannte fixe Effekte für Kreise und Jahre hinzugefügt. Diese fixen Effekte kontrollieren den Einfluss kreisübergreifender zeitlicher Entwicklungen (zum Beispiel Konjunkturzyklen) und zeitunabhängiger Differenzen zwischen Kreisen (zum Beispiel Urbanität). Das reduziert die Gefahr von Scheinkorrelationen durch unbeobachtete Störvariablen oder gemeinsame Zeittrends und sorgt dafür, dass die beobachteten Effekte bei den ökonomischen Kennziffern dem Wachstum der Flughafenklassen stärker ursächlich zugeschrieben werden können. Die Beobachtungen für die Schätzung der Regression wurden zusätzlich distanzgewichtet: Kreise erhielten ein umso höheres Gewicht, je geringer die durchschnittliche Fahrzeit zum nächstgelegenen Flughafen ist. Flughäfen, die weiter als 20 Minuten von einem Kreis entfernt liegen, wurden dabei keinem Kreis zugeordnet, da ansonsten eine Vielzahl von Kreisen Flughäfen mit niedriger Nutzungsquote zugeordnet bekäme.

Die Regressionsgleichung hat folgende Form:

$$y_{i,t} = \alpha * x_{i,t} + \mu_i + \gamma_t + \epsilon_{i,t},$$

wobei

- ▶ $y_{i,t}$ die regionalökonomischen Indikatoren in Kreis i zum Zeitpunkt t (z. B. das BIP),
- ▶ $x_{i,t}$ die relevante Flughafenklassen in Kreis i zum Zeitpunkt t (z. B. das Fluggastaufkommen),
- ▶ μ_i den kreisspezifischen Effekt für Kreis i ,
- ▶ γ_t den zeitspezifischen Effekt zum Zeitpunkt t ,
- ▶ $\epsilon_{i,t}$ den idiosynkratischen Fehlerterm in Kreis i zum Zeitpunkt t und
- ▶ α den gesuchten Zusammenhang zwischen regionalökonomischer Größe und Flughafenklassen darstellt.

Die fixen Kreiseffekte (μ_i) bilden Einflüsse ab, die über die Zeit konstant sind, aber zwischen den Kreisen variieren. Ein Beispiel für einen solchen Einfluss könnte die Urbanität eines Kreises sein. Städte wie Berlin, Frankfurt am Main oder München verfügen sowohl über Flughäfen als auch über hohe Ausprägungen von regionalökonomischen Kennziffern wie dem regionalen BIP. Würde auf die fixen Kreiseffekte verzichtet werden, wäre der marginale Flughafeneffekt verzerrt, da er neben dem eigentlichen Effekt auch den kreisspezifischen Effekt μ_i abbilden würde.

Die fixen Zeiteffekte (γ_t) bilden Einflüsse ab, die alle Kreise gleichermaßen betreffen, aber mit der Zeit variieren. Beispiele könnten etwa wirtschaftliche Konjunkturzyklen oder der technologische Fortschritt darstellen. Analog zu den fixen Kreiseffekten gilt die Argumentation, dass ein Verzicht von fixen Zeiteffekten den relevanten marginalen Effekt verzerren würde.

Der marginale Effekt α stellt die zentralen interessierten Größen der Kreisdatenanalyse dar. Diese beschreiben, in welchem Maß die Entwicklung von Flughäfen regionalökonomische Wirkung entfaltet.

Propensity Score Matching (PSM)

Ziel der Analyse von Befragungsdaten war es, die Unterschiede zwischen flughafennahen Unternehmen (Treatmentgruppe) und flughafenfernen Unternehmen (Kontrollgruppe) möglichst kausal verstehen zu können, das heißt ursächlich der Flughafennähe zuordnen zu können. Ein einfacher Vergleich flughafennaher und flughafenferner Unternehmen lässt das nicht unbedingt zu. So sind flughafennahe Unternehmen tendenziell stadtnahe oder Dienstleistungsunternehmen. Diese Charakteristika können – unabhängig von der Flughafennähe – zu Differenzen im Antwortverhalten im Hinblick auf relevante Untersuchungsfragen führen (zum Beispiel Umsatzwachstum oder Investitionsverhalten).

Um von anderen relevanten Unternehmenscharakteristika zu abstrahieren und beobachtete Differenzen möglichst kausal der Flughafennähe zuordnen zu können, bedient sich diese Studie des **Propensity Score Matchings (PSM)**, eines sogenannten quasi-experimentellen Designs, das eine wissenschaftlich anerkannte Methodik für Kausalanalysen darstellt.

Im Rahmen des Propensity Score Matching wird jedes flughafennahe Unternehmen (der Treatmentgruppe) einem flughafenfernen Unternehmen (der Kontrollgruppe) zugeordnet, das im Hinblick auf andere relevante Charakteristika möglichst vergleichbar ist. Die PSM-Ergebnisse sind dann die durchschnittlichen Antwortdifferenzen von Unternehmenspaaren, die auf diese Weise gebildet wurden. Das Verfahren beinhaltet folgende Schritte:

- ▶ Schätzung des Propensity Score (Wahrscheinlichkeit, zur Treatmentgruppe zu gehören, gegeben einem Set von erklärenden Variablen). Konkret umfassen die erklärenden Variablen in diesem Forschungsprojekt: die Anzahl der Mitarbeiter des Unternehmens, die Branche des Unternehmens sowie den Regionstyp des Kreises, in dem das Unternehmen ansässig ist.²⁸
- ▶ Durchführung eines Matching-Algorithmus. Nach dem „nearest neighbour propensity score matching“ wird für jedes Unternehmen der Kontrollgruppe als Gegenpaar das Unternehmen der Treatmentgruppe ausgewählt, das den naheliegendsten Propensity Score aufweist.
- ▶ Vergleich der erklärenden Variablen nach dem Matching
- ▶ Schätzung des kausalen Effekts

²⁸ Die Regionstypen des IW adressieren regionale Unterschiede in der Größe und Einwohnerdichte zwischen Deutschlands 400 Kreisen und kreisfreien Städten. Es wird unterschieden zwischen Agglomerationen (kreisfreie Städte mit entweder mehr als 500.000 Einwohnern oder mit einer Einwohnerdichte größer als 820 Einwohner je km² und mehr als 100.000 Einwohnern), Kernstädten (kreisfreie Städte, die nicht zu den Agglomerationen zählen), hochverdichteten Räumen (Landkreise, die eine Einwohnerdichte größer als 234 Einwohner je km² aufweisen), verdichteten Räumen (Landkreise mit einer Einwohnerdichte zwischen 146 Einwohnern je km² und 234 Einwohnern je km²) und gering verdichteten Räumen (Landkreise mit einer Einwohnerdichte unter 146 Einwohnern je km²).

A3 Literaturverzeichnis

aero Telegraph, 2025, Luftsicherheitsgebühren steigen in Deutschland 2026 weiter, <https://www.aero-telegraph.com/ticker/luftsicherheitsgebuehren-steigen-in-deutschland-2026-weiter/8z3ylfy> [19.12.2025]

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, 2024, ADV-Monatsstatistik

Aviation Direct, 2024, Notfallübung am Flughafen Leipzig/Halle erfolgreich durchgeführt, <https://aviation.direct/notfalluebung-am-flughafen-leipzig-halle-erfolgreich-durchgefuehrt> [16.12.25]

Bardt, Hubertus / Gerards Iglesias, Simon / Radunz, Alexander / Röhl, Klaus-Heiner, 2026, Die Rolle der Privatwirtschaft in der Gesamtverteidigung, Nr. 1

Bernhardt, Lea / Haustein, Erik / Lagemann, Andreas / Leue, Sebastian, 2025, Hamburg Airport. Eine regionalwirtschaftliche Bewertung

BMV, 2017, Infrastruktur für einen Deutschland-Takt im Schienenverkehr. Bundesministerium für Verkehr, <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-deutschlandtakt.html> [11.12.25]

Böhm, Celine, 2023, EFW liefert NH90 Transport-hubschrauber nach umfassender Instandhaltung aus. CPM Defence Network, <https://defence-network.com/efw-liefert-nh90-transporthubschrauber-nach-umfassender-instandhaltung-aus/> [16.12.25]

Bolwin, Lennart / Kempermann, Hanno / Klink, Hilmar / Garcia Schmidt, Arnando, 2023, Innovative Milieus 2023: Die Innovationsfähigkeit der deutschen Unternehmen in Zeiten des Umbruchs

Bundesagentur für Arbeit, 2025, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SvB) und geringfügig Beschäftigte (GB) am Arbeitsort, Nürnberg

Bundeswehr, 2025, Operationsplan Deutschland - Eine gesamtstaatliche und gesamtgesellschaftliche Aufgabe, Berlin

Chesbrough, H. W., 2003, Open Innovation: The New Imperative for Creating and Profiting from Technology. Harvard Business School Press

Chronotrains, 2025a, Train destinations from Dresden Flughafen in 1h [15.12.2025]

Chronotrains, 2025b, Train destinations from Leipzig/Halle Flughafen in 1h [15.12.2025]

Deutschlandtakt, 2025, Deutschlandtakt, <https://www.deutschlandtakt.de/> [11.12.25]

DLR, 2025, Standortkosten in Deutschland und im europäischen Vergleich sowie Maßnahmen zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland. Gutachten im Auftrag des BMDV

EFW, 2025, Elbe Flugzeugwerke, <https://www.elbeflugzeugwerke.com/de/unternehmen/ueber-uns/> [12.12.25]

Eiselin, David, 2025, Staatliche Gebühren stiegen in Deutschland in fünf Jahren um 140 Prozent. aeroTELEGRAPH, <https://www.aerotelegraph.com/flughafen/staatliche-gebuehren-stiegen-in-deutschland-in-fuenf-jahren-um-140-prozent/vl389mw> [11.12.15]

Eiselin, David / Nowack, Timo, 2025, Ein neuer, mysteriöser Airbus-A380-Betreiber schickte die 9H-MIP nach Dresden. aeroTELEGRAPH, <https://www.aerotelegraph.com/flugzeuge/ein-neuer-mysteriöser-airbus-a380-betreiber-schickte-die-9h-mip-nach-dresden/hermllt> [12.12.15]

EnergieStGuaÄndG, 2012, Gesetz zur Änderung des Energiesteuer- und Luftverkehrsteuerrechts, <https://www.buzer.de/gesetz/10378/a178404.htm> [12.12.25]

European Commission: Eurostat, 2019, EU inter-country supply, use and input-output tables – Full international and global accounts for research in input-output analysis (FIGARO) – 2019 edition

Flegg, Anthony T. / Webber, Chris D., 2000, Regional size, regional specialization and the FLQ formula, in: Regional studies, 34. Jg., Nr. 6, S. 563–569

Flughafen Paderborn-Lippstadt, 2021, Pressemitteilung: Paderborn-Lippstadt Airport ist erfolgreich saniert, <https://www.airport-pad.com/de/news-media/aktuelles/news-presse/details/news/paderborn-lippstadt-airport-ist-erfolgreich-saniert/>

Fraunhofer Dresden, 2025, Fraunhofer Institute in Dresden, <https://www.dresden.fraunhofer.de/de/institutes.html>

Fuhrhop, Pia, 2025, Die NATO nach dem Gipfel in Den Haag - Weshalb die Zukunft der Allianz von europäischer Gestaltung abhängt. Stiftung Wissenschaft und Politik, SWP-Aktuell, Nr. 33

Gieße, André, 2021, Flughafen Leipzig/Halle wird Drehkreuz für humanitäre Hilfe, <https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/transport-logistik/flughafen-leipzig-halle-wird-drehkreuz-fuer-humanitaere-hilfe-2970982> [16.12.25]

Henger, Ralph et al., 2024, Wo es sich am günstigsten und wo am teuersten lebt

HeyHugo, 2025, Wie geht es meiner Region?, <https://www.heyhugo.ai/>

HolidayCheck, 2025, Tourismus-Hochburgen in Deutschland: Die Gewinner und Verlierer, <https://www.holidaycheck.de/urlaub/deutschland/inspiration/deutschlands-tourismus-hochburgen> [11.12.25]

Hönig, Tillman et al., 2024, Starke Wirtschaft. Starkes Köln

INFRAS, 2014, Regional- und volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Frankfurt. Studie im Auftrag der Fraport AG, Zürich/Basel

InterVISTAS Consulting Ltd., 2015, Economic Impact of European Airports. A Critical Catalyst to Economic Growth. Studie im Auftrag von ACI Europe

IVM Münster, 2020, Regionalwirtschaftliche Effekte des Flughafens Dortmund. Studie im Auftrag des Flughafen Dortmund GmbH, Münster

Landesdirektion Sachsen, 2024, Medieninformationen 2024. Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle abgeschlossen, https://www.lds.sachsen.de/?ID=21847&art_param=1072 [12.12.25]

Leipzig Halle Airport, 2015, Verkehrsentwicklung. Kennziffern des Wachstums auf einen Blick, <https://web.archive.org/web/20150119194227/http://www.leipzig-halle-airport.de/unternehmen/ueber-uns/zahlen-und-fakten/entwicklung-158.html> [12.12.25]

Leipziger Messe GmbH, 2025, Leipziger Messe Unternehmensgruppe, <https://www.leipziger-messe.de/de/unternehmen/portrait/fakten/> [11.12.25]

LuftVStG, 2024, Luftverkehrssteuergesetz § 11 Steuersätze nach Entfernungsklassen

MDR aktuell, 2025, Rote Zahlen. Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden vermelden Rekordverlust, <https://www.mdr.de/nachrichten/deutschland/wirtschaft/flughafen-leipzig-halle-dresden-rekordverlust-100.html> [11.12.25]

Mitteldeutsche Flughäfen, 2024a, Geschichte des Flughafens Leipzig/Halle, <https://www.mdf-ag.com/unternehmen/flughafen-leipzig-halle-gmbh/geschichte/> [12.12.25]

Mitteldeutsche Flughäfen, 2024b, Mitteldeutsche Flughafen AG und DHL verlängern Partnerschaft, <https://www.mdf-ag.com/presse/news/details/mitteldeutsche-flughafen-ag-und-dhl-verlaengern-partnerschaft/> [12.12.25]

Mitteldeutsche Flughäfen, 2025a, Geschichte des Flughafens Dresden, <https://www.mdf-ag.com/unternehmen/flughafen-dresden-gmbh/geschichte/> [12.12.25]

Mitteldeutsche Flughäfen, 2025b, Mittel-deutsche Flughafen AG, <https://www.mdf-ag.com/unternehmen/mitteldeutsche-flughafen-ag/> [12.12.25]

Präsentation Silicon Saxony, 2025, Interne, nicht veröffentlichte aktuelle Präsentation mit Kennzahlen zu Silicon Saxony

Recklies, Benjamin, 2025, Lufthansa streicht 50 weitere Inlandsflüge in Deutschland. aeroTELEGRAPH, <https://www.aerotelegraph.com/airlines/lufthansa-streicht-50-weitere-inlandsfluege-in-deutschland/sls60t5> [12.12.15]

Reh, Werner / Runkel, Matthias / Paoli, Lea, 2020, Regionalflughäfen: Ökonomisch und klimapolitisch unverantwortliche Subventionen. Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft, Studie im Auftrag des BUND, Studie (08/2020)

Röhl, Klaus-Heiner / Scheufen, Marc, 2024, Innovation durch Kooperation. Wie Mittelstand und Start-ups in der Automobilbranche zusammenarbeiten, IW-Report 28/2024, Köln

Seifert, André, 2025, Mitteldeutsche Flughafen AG. Sachsen-Anhalt will nicht länger für Millionen-Verluste am Flughafen Dresden zahlen. MDR aktuell, <https://www.mdr.de/nachrichten/deutschland/politik/flughafen-dresden-klotzsche-finanzierung-sachsen-anhalt-ausstieg-104.html> [11.12.25]

Stadt Leipzig, 2021, EU-Logistikzentrum für humanitäre Hilfe am Leipzig/Halle Airport, <https://www.leipzig.de/newsarchiv/news/eu-logistikzentrum%20f%C3%BCr%20humanit%C3%A4re%20hilfe%20am%20leipzig/halle%20airport> [12.12.25]

Statistisches Bundesamt, 2023, Gewerbesteuerstatistik 2019, Wiesbaden

Statistisches Bundesamt, 2024a, Istaufkommen, Grundbeträge, Hebesätze, Gemeindeanteil an der Einkommensteuer, Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer, Gewerbesteuerumlage und Gewerbesteuereinnahmen- Jahressumme, Wiesbaden

Statistisches Bundesamt, 2024b, Körperschaftsteuerstatistik 2019, Wiesbaden

Statistisches Bundesamt, 2024c, Statistik über die Personengesellschaften und Gemeinschaften 2019, Wiesbaden

Statistisches Bundesamt, 2024d, Steuereinnahmen vor der Steuerverteilung (Bundesländer), Wiesbaden

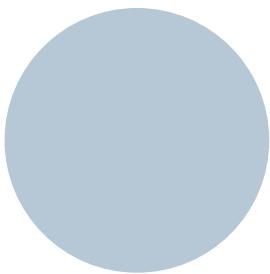
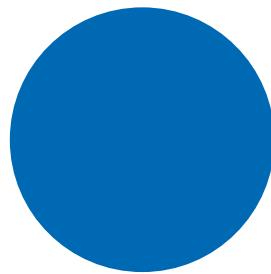
Statistisches Bundesamt, 2025a, Jahresbericht für Betriebe im Verarbeitende Gewerbe, Wiesbaden

Statistisches Bundesamt, 2025b, Luftverkehrsteuer: Einnahmen und Grundlagen, Wiesbaden

Statistisches Bundesamt, 2025c, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder. Berechnungsstand: Februar 2025, Wiesbaden

Statistisches Bundesamt, 2025d, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung. Berechnungsstand: Februar 2025, Wiesbaden

Zeit online, 2011, Neue Steuer treibt Flugpreise in die Höhe, <https://www.zeit.de/reisen/2011-02/flugpreise-luftverkehr-steuer> [12.12.25]



iW CONSULT