



BDL-Marktstudie 2026

Bedeutung der Luftfracht für die deutsche Industrie

Warenstruktur und Entwicklung
des Luftfrachtmarktes in Deutschland

Februar 2026

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL)

– Haus der Luftfahrt – | Friedrichstrasse 79 | 10117 Berlin

Ansprechpartner: Alexander Klay | Leiter Luftfracht

E-Mail: alexander.klay@bdl.aero | Telefon: +49 30 520077-165

Autoren: Alexander Klay, Dr. Joachim Lang

Bildnachweise: Umschlagseite: Fraport AG, Seite 4/5: Lufthansa Cargo AG, Seite 6: DHL,
Seite 7: Condor Flugdienst GmbH

Der BDL vertritt seit 2011 die gemeinsamen Interessen der deutschen Luftverkehrswirtschaft. Mitglieder des Verbandes sind Fluggesellschaften, Flughäfen, die Deutsche Flugsicherung und weitere Leistungsanbieter im deutschen Luftverkehr. Die Mitgliedsunternehmen und ihre Töchter beschäftigten 2022 weltweit über 150.000 Mitarbeiter. Die deutsche Luftverkehrswirtschaft ermöglicht Mobilität für jährlich rund 220 Millionen Fluggäste (2024). In der Luftfracht werden in Deutschland jährlich zirka fünf Millionen Tonnen Fracht ein- und ausgeladen. Mit dem Transport von Außenhandelswaren im Wert von rund 290 Milliarden Euro trägt die Luftfracht erheblich zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland bei.

Inhalt

Luftfracht sichert Wettbewerbsfähigkeit	4
Luftfracht ist ein globaler Wachstumsmarkt.	8
Luftfracht-Standort Deutschland: Entwicklung seit 2010	9
Ein Viertel des deutschen Außenhandels wird per Luftfracht transportiert.	10
Entwicklung des Warenwerts pro beförderter Tonne Luftfracht	11
Durchschnittlicher Warenwert einer Tonne Luftfracht nach Handelspartner	13
Top10 der wichtigsten Luftfracht-Partnerländer	14
Handelspartner Nr. 1: Luftfracht von/nach USA	15
Handelspartner Nr. 2: Luftfracht von/nach China	16
Die wichtigsten Warengruppen der Luftfracht	17
Vergleich zum gesamten Außenhandel (alle Verkehrsträger)	18
Elektrische und elektronische Geräte	19
Maschinen	20
Mess- und Medizintechnik	21
Pharmazeutische Erzeugnisse	22
Exkurs: Pharma-Transporte wachsen stärker in Nachbarländern	23
Chemische Erzeugnisse	24
Halbleiter	25
Automotive	26
Ausblick	27

Luftfracht sichert Wettbewerbsfähigkeit

Deutschland steht im Jahr 2026 vor einer klaren Gestaltungsaufgabe: Wettbewerbsfähigkeit, industrielle Resilienz und technologische Handlungsfähigkeit müssen unter veränderten geoökonomischen Bedingungen gesichert werden. Ein zentraler Hebel dafür ist die Luftfracht. Sie ist kein Spezialsegment der Logistik, sondern systemrelevante Wertschöpfungsinfrastruktur.

Die Ausgangsdaten sind eindeutig. 41,4 Prozent der deutschen Wirtschaftsleistung stammen aus Exporten, rund jeder vierte Arbeitsplatz hängt direkt oder indirekt vom Außenhandel ab. Nach Berechnungen der Welthandelsorganisation (WTO) und der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) gehört Deutschland weiterhin zu den drei größten Handelsnationen weltweit. Entscheidend ist dabei nicht das Volumen, sondern der Wert der transportierten Güter. Genau hier entfaltet Luftfracht ihre strategische Wirkung.

Die BDL-Marktstudie 2026 belegt dies empirisch: Der durchschnittliche Warenwert pro Tonne Luftfracht liegt nach den neuesten verfügbaren Daten für das Jahr 2024 bei 147.183 Euro. Bei Exporten in die USA steigt dieser Wert auf über 200.000 Euro, nach Japan sogar auf über 260.000 Euro. Internationale Vergleiche bestätigen diesen Befund: Laut IATA und ICAO entfällt weltweit etwa 1 Prozent der transportierten Gütermenge, aber rund 30–35 Prozent des globalen Warenwerts auf Luftfracht. Für eine exportorientierte Volkswirtschaft ist das eine strategische Leistung, keine logistische Randnotiz.

Auch die Warenstruktur unterstreicht die Bedeutung. Elektrische und elektronische Geräte stehen gemessen am Warenwert für 32 Prozent der Luftfrachtimporte und 20 Prozent der Exporte. Maschinen erreichen in beiden Richtungen rund 20 Prozent, Mess- und Medizintechnik liegt im zweistelligen Bereich, pharmazeutische Erzeugnisse machen beim Export 16 Prozent





aus. Diese Branchen sind überdurchschnittlich kapital-, wissens- und forschungsintensiv, zahlen hohe Löhne und tragen wesentlich zur Innovationsfähigkeit des Standorts bei. Luftfracht sichert damit Wertschöpfung, nicht Masse.

Hinzu kommt der Resilienz- und Sicherheitsaspekt. Internationale Organisationen wie OECD und WTO sprechen inzwischen offen von einer Phase der geoökonomischen Fragmentierung. Handelskonflikte, Zölle, Sanktionen und politische Blockbildungen sind keine Ausnahme mehr. Lieferketten müssen kurzfristig umgestellt, Produktionsausfälle vermieden, neue Beschaffungs- und Absatzmärkte schnell erschlossen werden. Luftfracht ist der einzige Verkehrsträger, der diese Anpassungsfähigkeit und Versorgungssicherheit unmittelbar bereitstellt. Sie ist kein Effizienzfaktor, sondern ein systemrelevantes Resilienzinstrument.

Die BDL-Marktstudie zeigt zugleich: Das Luftfrachtaufkommen von und nach Deutschland im Handel mit Drittstaaten vor allem in Übersee stagniert. In diesem Bereich mit langen Distanzen spielt die Luftfracht aufgrund der kurzen Transportdauer ihre Stärken besonders aus. Nach dem pandemiebedingten Hoch 2022 folgten Rückgänge; 2024 brachte eine Stabilisierung, aber kein Wachstum. Wurden Anfang der 2010er-Jahre in diesem Bereich noch über 2,5 Millionen Tonnen Fracht jährlich an deutschen Flughäfen verladen, waren es zuletzt nur noch rund 2,0 Millionen Tonnen. Während das Luftfrachtaufkommen weltweit in diesem Zeitraum deutlich gewachsen ist, geht diese Entwicklung an Deutschland weitgehend vorbei – ein verlorenes Jahrzehnt.

Globale Indikatoren zeichnen ein differenziertes Bild: Der DHL Air Cargo Tracker und der DHL Global Trade Atlas zeigen seit 2024 wieder steigende weltweite Luftfrachtströme, getragen von den Regionen Asien-Pazifik und Nordamerika. Für Deutschland ergibt sich daraus ein klarer Handlungsauftrag: Rahmenbedingungen müssen so gestaltet werden, dass Luftfracht ihr Potenzial entfalten kann.

Die Ursachen sind strukturell. Die Sperrung des russischen Luftraums erhöht die Kosten für Asienverkehre dauerhaft. Geopolitische Spannungen erhöhen die Volatilität. Gleichzeitig wirken Kosten- und Prozessfaktoren standortprägend. Dazu zählen Steuern, Gebühren und Entgelte, Sicherheitskosten, Prozesslaufzeiten und Genehmigungsdauern. Die aufgrund von politischen Entscheidungen überdurchschnittlich hohe An- und Abfluggebühr der Flugsicherung von rund 1.500 Euro pro Flugbewegung bei einem typischen Langstrecken-Frachtflug ist dabei ein Punkt unter mehreren.

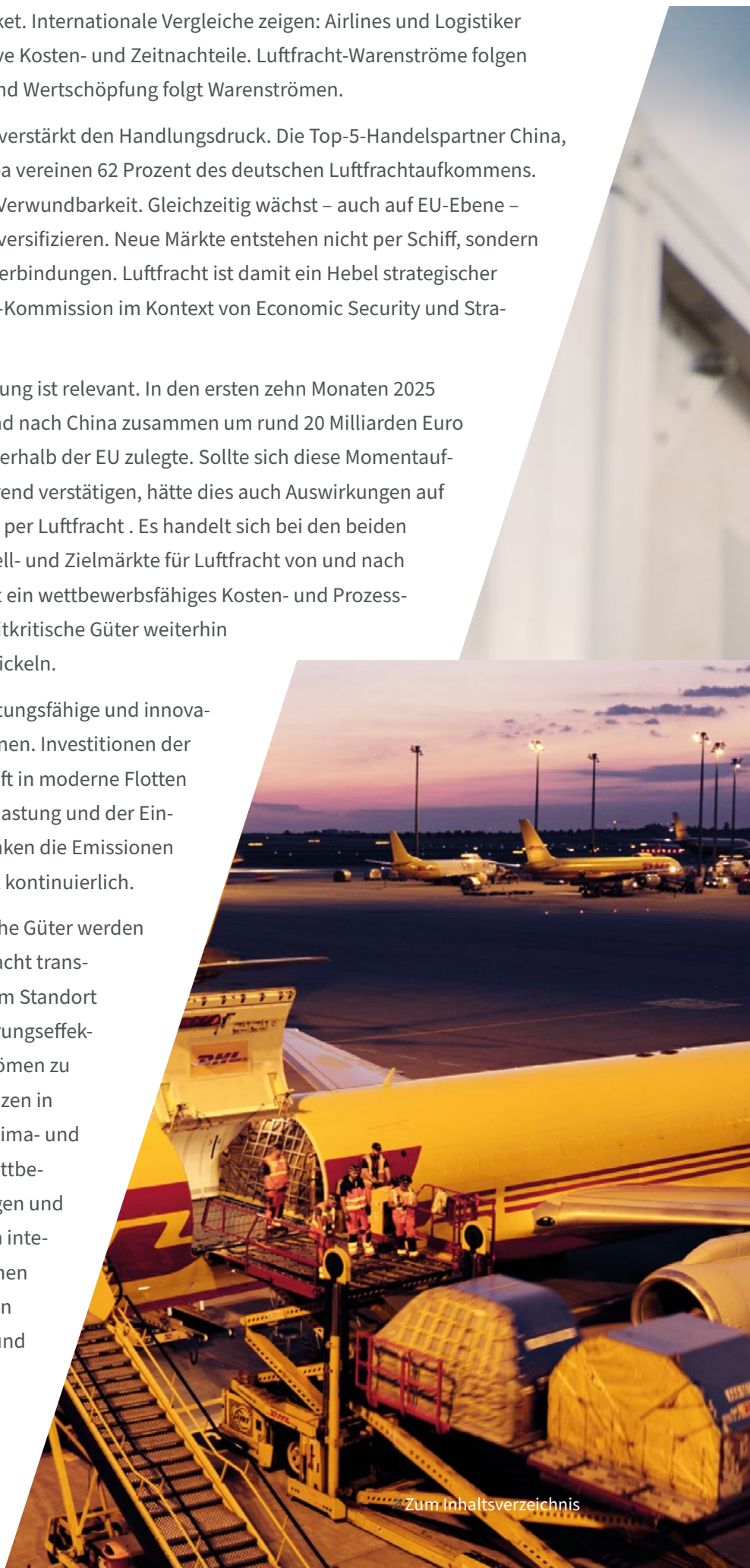
Entscheidend ist das Gesamtpaket. Internationale Vergleiche zeigen: Airlines und Logistiker reagieren sensibel auf kumulative Kosten- und Zeitnachteile. Luftfracht-Warenströme folgen Kosten- und Prozessqualität – und Wertschöpfung folgt Warenströmen.

Die geografische Konzentration verstärkt den Handlungsdruck. Die Top-5-Handelspartner China, USA, Indien, Japan und Südkorea vereinen 62 Prozent des deutschen Luftfrachtaufkommens. Diese Konzentration erhöht die Verwundbarkeit. Gleichzeitig wächst – auch auf EU-Ebene – der Anspruch, Lieferketten zu diversifizieren. Neue Märkte entstehen nicht per Schiff, sondern über schnelle, verlässliche Luftverbindungen. Luftfracht ist damit ein Hebel strategischer Autonomie, wie ihn auch die EU-Kommission im Kontext von Economic Security und Strategic Autonomy adressiert.

Auch die Binnenmarktverschiebung ist relevant. In den ersten zehn Monaten 2025 gingen die Exporte in die USA und nach China zusammen um rund 20 Milliarden Euro zurück, während der Handel innerhalb der EU zulegte. Sollte sich diese Momentaufnahme zu einem langfristigen Trend verstätigen, hätte dies auch Auswirkungen auf die Nachfrage nach Transporten per Luftfracht. Es handelt sich bei den beiden Ländern um die wichtigsten Quell- und Zielmärkte für Luftfracht von und nach Deutschland. Umso wichtiger ist ein wettbewerbsfähiges Kosten- und Prozessumfeld, um hochwertige und zeitkritische Güter weiterhin über deutsche Standorte abzuwickeln.

Klimapolitisch eröffnet eine leistungsfähige und innovative Luftfracht zusätzliche Optionen. Investitionen der deutschen Luftverkehrswirtschaft in moderne Flotten und Flughäfen, eine höhere Auslastung und der Einsatz nachhaltiger Treibstoffe senken die Emissionen pro transportiertem Frachtstück kontinuierlich.

Wertvolle, eilige und empfindliche Güter werden weltweit auch künftig per Luftfracht transportiert. Eine starke Luftfracht am Standort Deutschland vermeidet Verlagerungseffekte von Emissionen und Güterströmen zu Airlines und Luftfracht-Drehkreuzen in Drittstaaten, die nicht den EU-Klima- und Sozialstandards unterliegen. Wettbewerbsfähige Standortbedingungen und unterstützen folglich europäisch integrierte Klimaziele, statt Emissionen lediglich räumlich zu verschieben und heimische Wertschöpfung und Arbeitsplätze zu gefährden.



Daraus ergeben sich folgende Schlussfolgerungen:

1. International wettbewerbsfähige Kostenstrukturen sichern.

Steuern, Gebühren und Entgelte für den Luftfrachtstandort Deutschland sollten sich am europäischen und internationalen Wettbewerbsumfeld orientieren. Ziel sind Kostentransparenz und Planungssicherheit über mehrere Jahre.

2. Prozessqualität erhöhen.

Digitalisierung und Harmonisierung von Zoll-, Sicherheits- und Genehmigungsverfahren verkürzen und vereinfachen die Abfertigung und die damit verbundenen Durchlaufzeiten. Zeit und Kosten sind in der Luftfracht entscheidende Produktionsfaktoren.

3. Luftfracht als kritische Infrastruktur verankern.

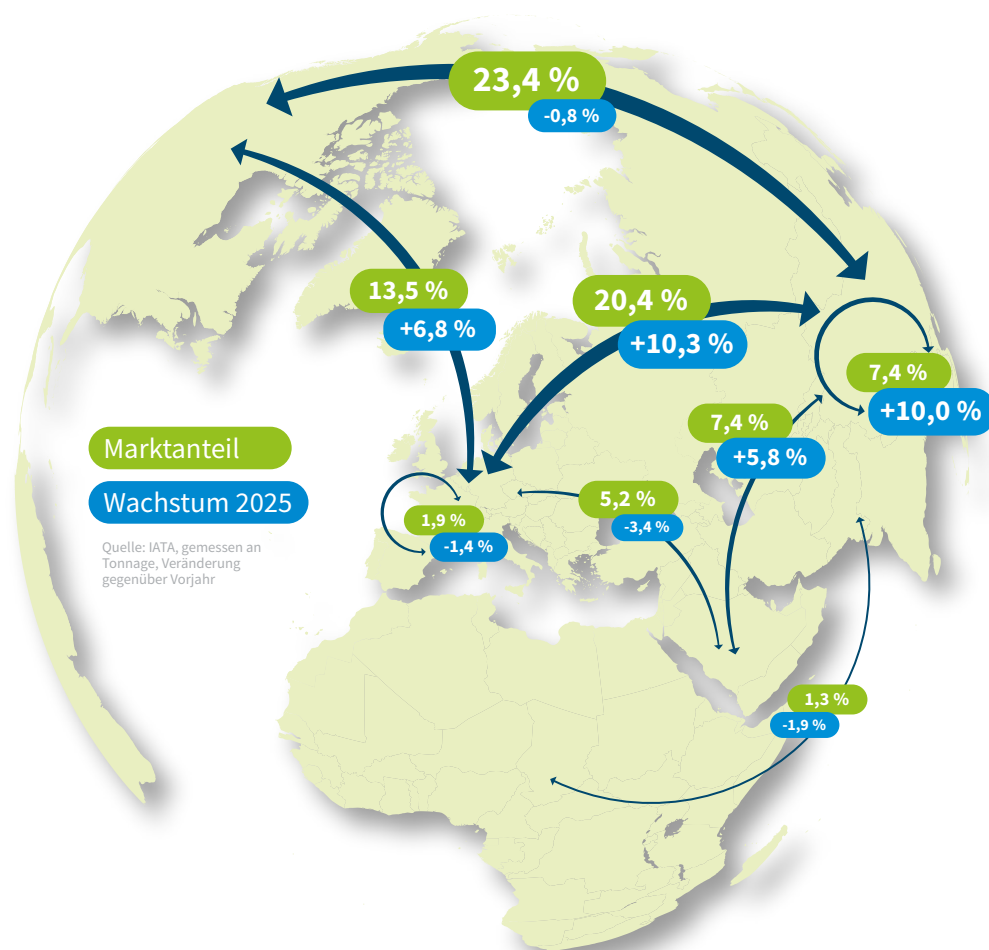
In Industrie-, Handels- und Resilienzstrategien ist Luftfracht systematisch mitzudenken – insbesondere bei Lieferketten-Diversifizierung sowie in der MedTech- und High-Tech-Versorgung.

4. Investitions- und Planungssicherheit schaffen.

Flotten, Terminals und Logistiknetze werden langfristig geplant. Verlässliche Rahmenbedingungen lenken Investitionen an den Standort.

Die zentrale Botschaft der BDL-Marktstudie 2026 ist eindeutig: Luftfracht sichert Wettbewerbsfähigkeit. Sie ermöglicht Wertschöpfung, Resilienz und technologische Handlungsfähigkeit. Wer ihre Rahmenbedingungen gezielt stärkt, nutzt einen strategischen Hebel, um den Wirtschaftsstandort Deutschland in einer neuen geökonomischen Realität dauerhaft wettbewerbsfähig zu positionieren.

Luftfracht ist ein globaler Wachstumsmarkt



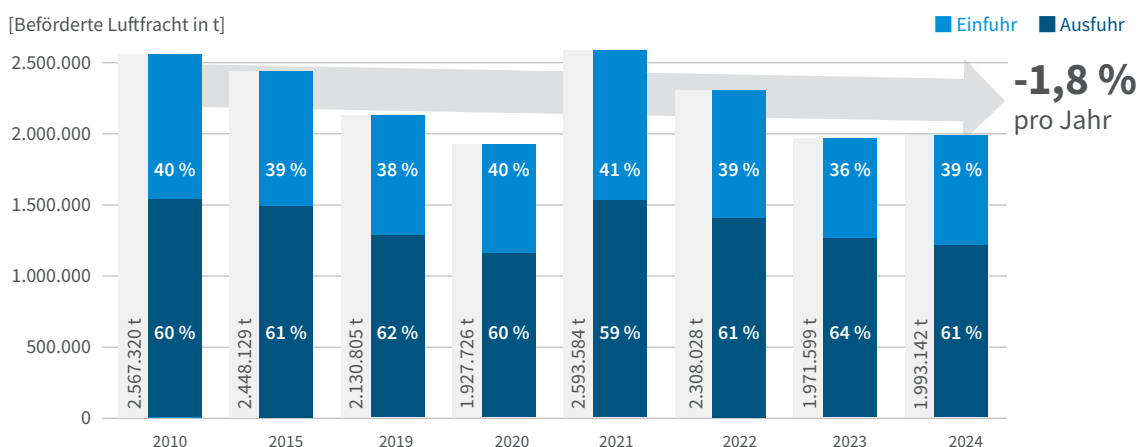
Im Jahr 2025 verzeichneten die meisten bedeutenden Handelsrouten ein deutliches Wachstum.

Weltweit ist die Nachfrage nach Luftfracht im Jahr 2025 weiter deutlich gestiegen. Der internationale Luftfahrtverband IATA registrierte einen Anstieg der beförderten Tonnage um 3,4 Prozent.

Regional und nach Handelsrouten betrachtet fiel diese Entwicklung jedoch unterschiedlich aus. Die Route Asien–Nordamerika – mit einem Marktanteil von zuletzt 23,4 Prozent wichtigster Korridor für Luftfracht-Transporte – büßte aufgrund der US-Handelspolitik 0,8 Prozent ein. Dagegen legte der Verkehr auf der Route Europa–Asien deutlich zu – um 10,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der Marktanteil stieg um 1,1 Punkte auf nunmehr 21,5 Prozent. Die US-Handelspolitik beeinflusste auch die Nachfrage auf der Strecke Europa–Nordamerika – aufgrund zahlreicher kurzfristiger Transporte etwa zur Bevorratung von Ersatzteilen auf beiden Seiten des Atlantiks stieg die Nachfrage um 6,8 Prozent, geprägt von mehreren Spitzen im Jahresverlauf. Der Marktanteil stieg um 0,3 Punkte auf 13,5 Prozent. Die innerasiatischen Luftfracht-Routen erzielten ein Plus von 7,4 Prozent (Marktanteil 10 Prozent). Der Verkehr zwischen Mittlerem Osten und Asien wuchs um 5,8 Prozent. Auf dem Korridor Europa–Mittlerer Osten sank die Nachfrage dagegen um 3,4 Prozent. Während die Nachfrage innerhalb Europas leicht um 1,4 Prozent zurückging, sank das Transportvolumen auf der Route Afrika–Asien um 1,9 Prozent.

Luftfracht-Standort Deutschland: Entwicklung seit 2010

Im- und Exporte im Handel mit Drittstaaten



Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis EuroStat Extra-EU Handel

Diese Analyse stellt den Handel mit Drittstaaten in den Mittelpunkt. Aufgrund der langen Transportwege hat die Luftfracht in diesem Bereich eine besondere Relevanz für die deutsche Wirtschaft. Der gesamte Luftfracht-Umschlag an deutschen Flughäfen beläuft sich auf rund 5 Millionen Tonnen jährlich, inklusive Expressfracht und Luftpost sowie im geringeren Umfang Luftfracht innerhalb der Europäischen Union und innerhalb Deutschlands.

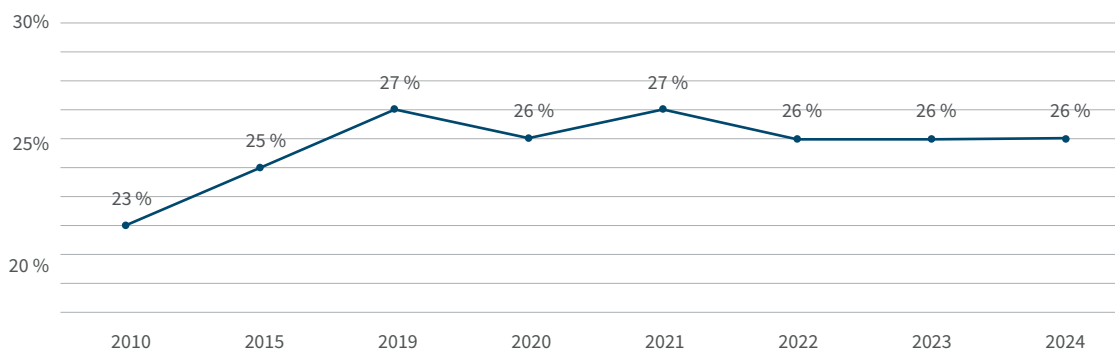
Das Luftfrachtaufkommen von und nach Deutschland schwankt aufgrund seiner hohen Konjunkturabhängigkeit recht deutlich. Unter anderem infolge der Corona-Pandemie und der damit verbundenen besonderen Entwicklungen (Transporte von Impfstoffen, dringend benötigter medizinischer Ausrüstung und überdurchschnittlich vielen Industriegütern aufgrund geschlossener Häfen) stieg die beförderte Frachtmenge im Handel mit Drittstaaten in den Jahren 2021/2022 zunächst stark an. Die Auswirkungen des Krieges in der Ukraine auf die europäische Konjunktur, und die Kosten- und die folgenden Beförderungsgebührensteigerung für die Airlines infolge der Sperrung des russischen Luftraums führten zu Rückgängen der beförderten Tonnage in den Folgejahren.

Eine Grundtendenz ist jedoch klar über die Jahre hinweg zu erkennen: Die Ladungsmengen schrumpfen – um rund 22 Prozent seit dem Jahr 2010 oder durchschnittlich 1,8 Prozent jährlich. Die Anteile von Export und Import bleiben im Betrachtungszeitraum weitgehend konstant: mit einem stabilen Anteil von ca. 60 Prozent überwiegt die Ausfuhr.

Zwar konnte der Abwärtstrend im Handel mit Drittstaaten im Jahr 2024 gestoppt werden. Doch unterm Strich können die zurückliegenden Jahre für die Entwicklung des Luftfrachtstandortes Deutschland als „verlorenes Jahrzehnt“ bezeichnet werden. Hier machen sich neben der Konjunktur auch Faktoren bemerkbar, die den Luftfrachtstandort Deutschland betreffen. So sind die staatlichen Standortkosten für Luftverkehr ab Deutschland in den vergangenen Jahren wesentlich stärker gestiegen als im europäischen Ausland. Auch die uneinheitliche Auslegung von EU-Regeln etwa bei Luftsicherheit und Zoll haben dazu beigetragen, dass der Luftfrachtstandort Deutschland kaum am weltweiten Wachstum teilhaben konnte.

Ein Viertel des deutschen Außenhandels wird per Luftfracht transportiert

Handel Deutschlands mit Drittstaaten: Entwicklung des wertmäßigen Anteils der Luftfracht in jeweiligen Preisen



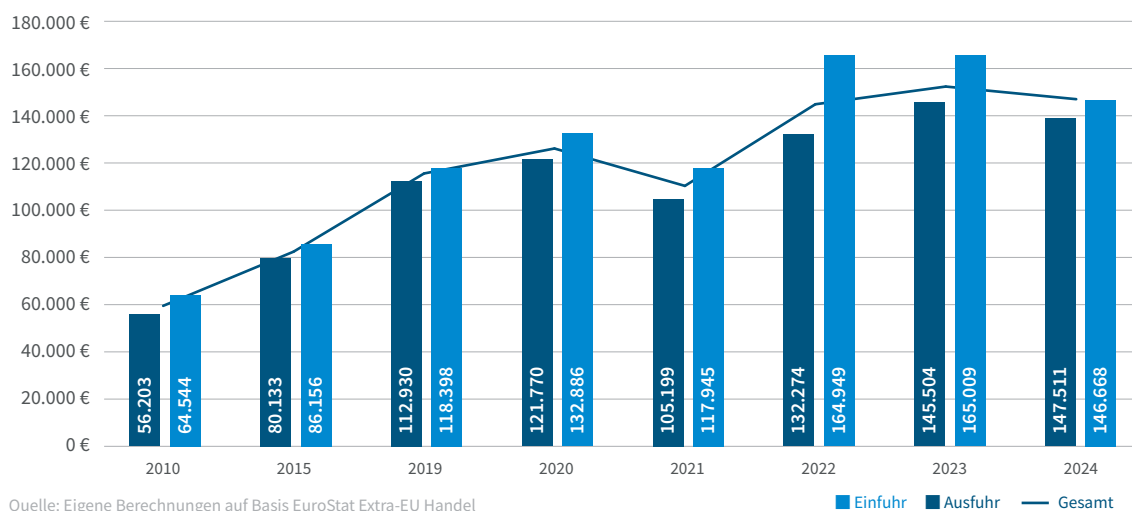
Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis EuroStat Extra-EU Handel

Obwohl die Transportgebühren der Luftfracht deutlich über denen anderer Transportarten liegen, hat Luftfracht eine hohe Bedeutung für globale Logistik-Ketten. Dabei geht es typischerweise um vergleichsweise leichte Sendungen mit deutlich überdurchschnittlichen Warenwerten. Entsprechend fallen bei der Luftfracht die Anteile nach befördertem Gewicht und transportiertem Wert deutlich auseinander.

Der Gewichtsanteil am Außenhandel pendelt seit 2010 zwischen 1 und 2 Prozent. Hier dominiert die Seeschifffahrt mit deutlich über 90 Prozent der beförderten Tonnage. Gemessen am transportierten Warenwert erreicht Luftfracht jedoch einen Anteil von zuletzt 26 Prozent – das entspricht für das Jahr 2024 einem Gesamtwert von rund 296 Milliarden Euro an den Ein- und Ausfuhren Deutschlands aus und in Drittländer.

Entwicklung des Warenwerts pro beförderter Tonne Luftfracht

[Warenwert in € pro t]



Der durchschnittliche Warenwert der von und nach Deutschland beförderten Güter zeigt seit 2010 ein weitgehend deutliches Wachstum in beiden Handelsrichtungen (Export 7,0 Prozent jährlich/ Import 6,0 Prozent). Dieser erreichte im Jahr 2024 durchschnittlich 147.183 Euro je Tonne.

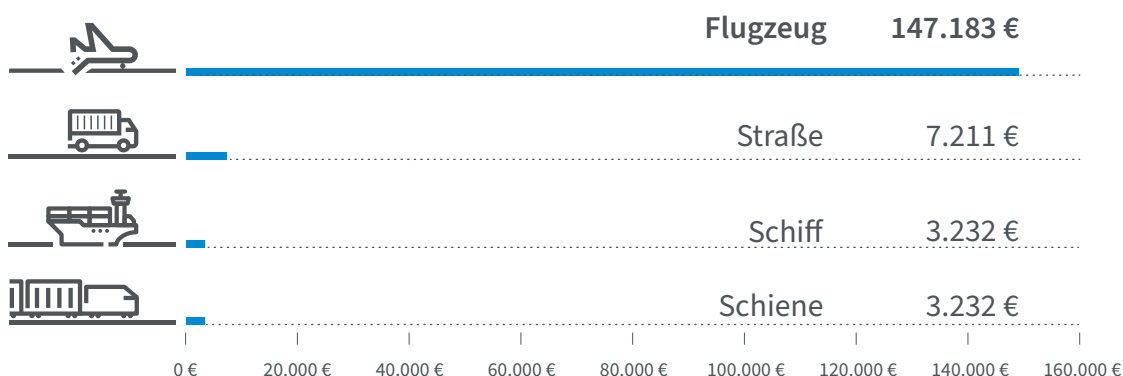
Auch inflationsbereinigt ist der durchschnittliche Warenwert der Luftfracht-Transporte in dieser Zeit beträchtlich gestiegen (Export 5,0 Prozent jährlich/Import 3,6 Prozent).

Im Jahr 2024 verzeichnete der Warenwert der **Importe** mit durchschnittlich 146.668 Euro je Tonne allerdings gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang von 11,1 Prozent, wobei der Wert der **Exporte** mit 1,4 Prozent noch leicht zulegen konnte. Anzunehmen ist eine Normalisierung der Warenwerte nach dem Abklingen der Corona-Pandemie und der Stabilisierung der globalen Transportketten.

Mit 147.511 Euro je Tonne übersteigt der durchschnittliche Warenwert der Exporte erstmals im untersuchten Zeitraum den Wert der importierten Güter.

Per Flugzeug werden überdurchschnittlich wertvolle Waren befördert

[Warenwerte nach Transportmittel 2024 in € pro t]



Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis EuroStat Extra-EU Handel

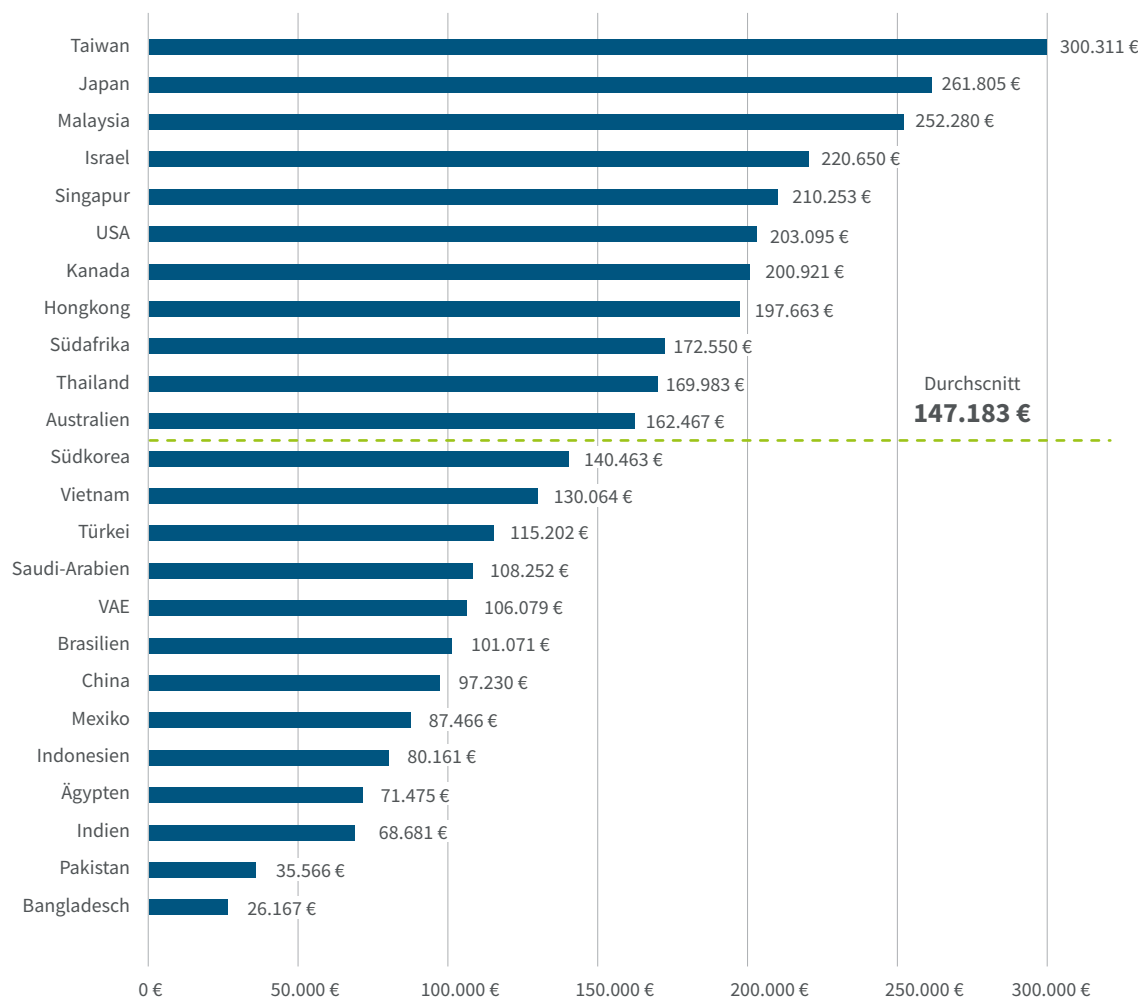
Kein anderes Verkehrsmittel transportiert im Außenhandel mit Drittstaaten von und nach Deutschland so wertvolle Waren wie das Flugzeug – eine Tonne Luftfracht ist im Durchschnitt 147.183 Euro wert.

Obwohl die Transportgebühren deutlich über denen anderer Transportarten liegen, hat Luftfracht eine hohe und vor allem weiterwachsende Bedeutung für wichtige Logistik-Ketten. Dabei geht es typischerweise um vergleichsweise leichte Sendungen mit deutlich überdurchschnittlichen Warenwerten.

Manchmal übersteigen die Transportkosten den Warenwert um ein Vielfaches – etwa wenn es um die Zustellung eines dringend benötigten Ersatzteiles geht. So kann ein per Luftfracht versendeter Schalter im Wert von wenigen Euro eine ganze Fabrik vor dem Stillstand bewahren. Unternehmen können durch die besonders kurze Versanddauer Produktionsausfälle in Millionenhöhe vermeiden.

Durchschnittlicher Warenwert einer Tonne Luftfracht nach Handelspartner

[Warenwert in € pro t]

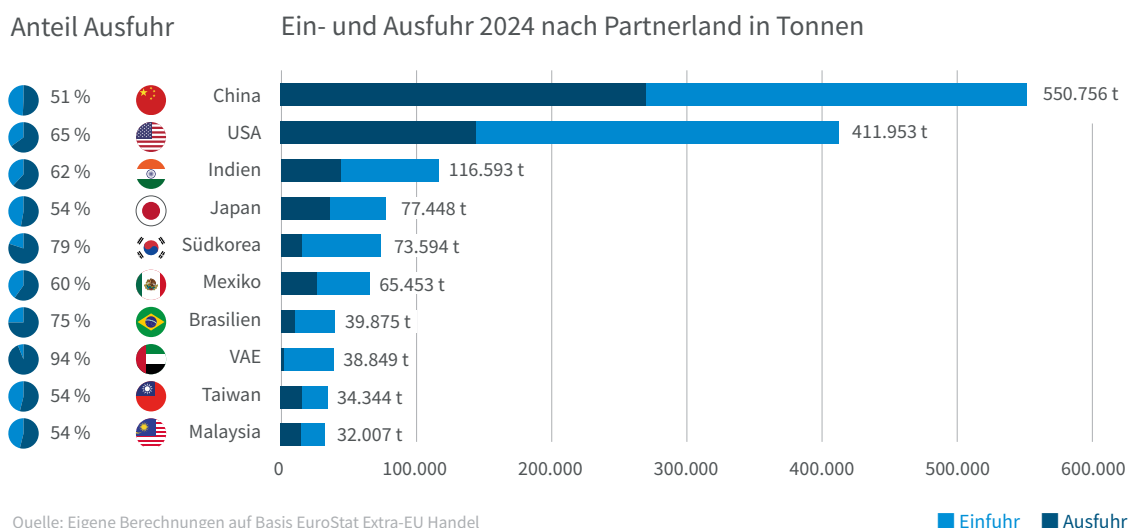


Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis EuroStat Extra-EU Handel

Die durchschnittlichen Warenwerte einer Tonne Luftfracht im deutschen Außenhandel unterscheiden sich erheblich zwischen den einzelnen Handelspartnern.

Dies gilt auch für die – gemessen an ihrem Anteil am Gesamtvolumen der transportierten Luftfracht – fünf wichtigsten Handelspartner Deutschlands. Während **Japan** (261.500€/Tonne) und die **USA** (203.095€/t) deutlich über dem Durchschnitt (147.183€/t) liegen, bleiben Südkorea leicht (140.463€/t), **China** (97.230€/t) und **Indien** (68.681€/t) sogar erheblich darunter.

Top10 der wichtigsten Luftfracht-Partnerländer



Die fünf wichtigsten Handelspartner Deutschlands sind im Zeitraum 2010–2024 durchgängig China, die USA, Indien, Japan und Südkorea. Die Konzentration des Handelsvolumens auf wenige besonders wichtige Partnerländer ist dabei keine neue Entwicklung.

Die Top 5 haben ihre Dominanz seit dem Jahr 2010 ihren Anteil von 54 Prozent auf bis zu 65 Prozent im Jahr 2021 erhöht. Im Jahr 2024 sank der Anteil auf 62 Prozent.

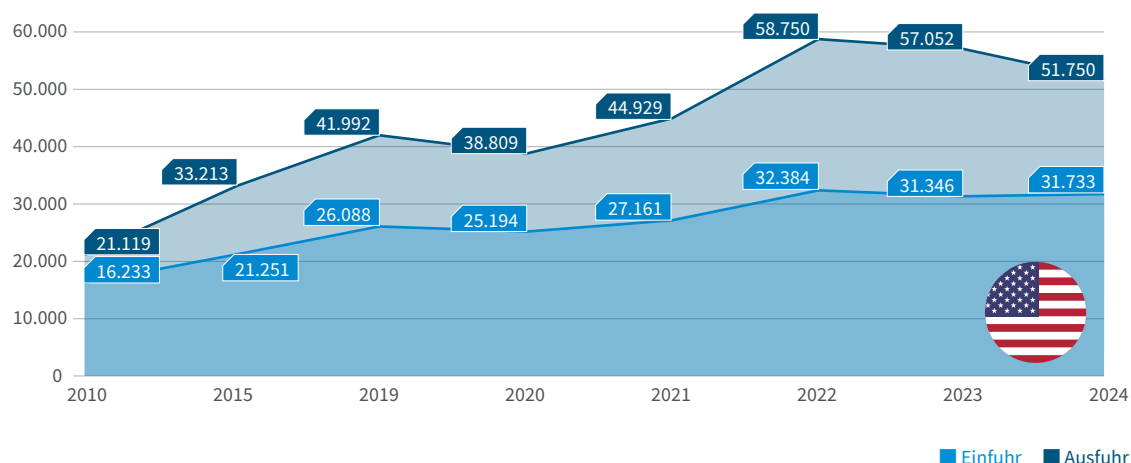
Der leichte Rückgang des Handelsvolumens mit den fünf wichtigsten Partnerländern nach 2021 resultiert insbesondere aus einem zuletzt gesunkenen Bedarf an Luftfracht-Transporten zwischen Deutschland und China. Dieser erreichte in den Jahren der Covid-19-Pandemie seinen vorläufigen Höhepunkt. Neben Impfstoffen wurden in diesen Jahren auch medizinische Schutzausrüstungen vorrangig per Luftfracht transportiert. Aufgrund geschlossener Seehäfen nahm in dieser Zeit auch die Beförderung vieler Industriegüter sowie Spezialchemikalien per Flugzeug vorübergehend zu.

Insgesamt besteht aber bei den wichtigsten Handelspartnern als auch den wichtigsten Warengruppen relative Konstanz. Allerdings spiegeln sich veränderte Marktbedingungen auch in gewissem Umfang in den Beförderungszahlen des Luftfrachtverkehrs wider.

Handelspartner Nr. 1: Luftfracht von/nach USA

Wert der beförderten Güter in Millionen €

[in Millionen € in jeweiligen Preisen]



Der deutsche Exportüberschuss im Außenhandel mit den USA spiegelt sich auch in der Luftfracht wieder. Der Export von Waren aus Deutschland in die Vereinigten Staaten wächst zwischen 2010 und 2024 um 145 Prozent (inflationsbereinigt 78 Prozent), der Import hingegen nur um 96 Prozent (inflationsbereinigt 42 Prozent).

Nach kontinuierlichem Export-Wachstum bis 2022 folgt danach ein deutlicher Rückgang. Die Importe aus den USA stagnieren seit dem genannten Jahr auf etwas niedrigeren Niveau. Der Export-Überschuss zugunsten Deutschlands geht zurück, allerdings bei sinkendem Handelsvolumen.

Die Luftfracht-Einfuhren aus den USA konzentrieren sich auf fünf Warengruppen, von denen **Maschinen** bereits ein Viertel des gesamten per Luftfracht importierten Güter umfasst. Diese Warengruppe hat mit einem Anteil von 20 Prozent auch eine hohe Bedeutung für die Ausfuhr.

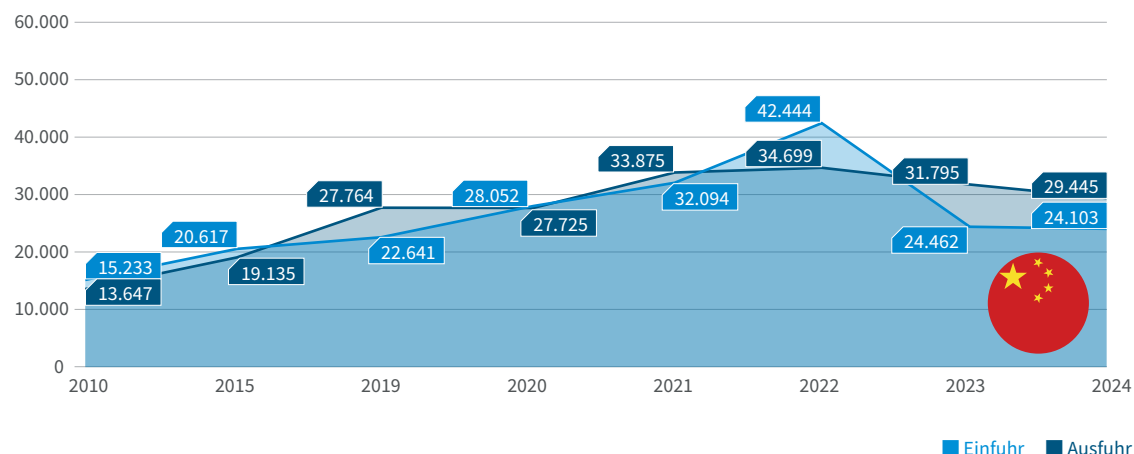
Pharmazeutische Erzeugnisse sind die wichtigsten Export-Güter mit einem Anteil von 24 Prozent.

Mit einem etwa gleich hohen Anteil an den Ein- und Ausfuhren zählen zudem **Medizintechnik** und **Elektrische und elektronische Geräte** zu den wichtigsten Handelsgütern für die Luftfracht.

Handelspartner Nr. 2: Luftfracht von/nach China

Wert der beförderten Güter in Millionen €

[in Millionen € in jeweiligen Preisen]



Die Einfuhr von Waren aus China per Luftfracht zeigt einen permanenten Anstieg bis in das Jahr 2022, fällt 2023 und 2024 aber unter den Wert von 2020. Unterm Strich bleibt zwischen den Jahren 2010 und 2024 nominell ein Anstieg der Importe um 77 Prozent, inflationsbereinigt noch um 28 Prozent.

Die Ausfuhr von Waren aus Deutschland nach China steigt – gemessen am addierten Warenwert – in den Jahren bis 2021 ebenso an, stagniert danach zunächst und ist bis 2024 ebenfalls rückläufig. Seit 2010 haben die Exporte gemessen am Warenwert nominell um 93 Prozent zugelegt, inflationsbereinigt sind sie um 40 Prozent gestiegen. Inzwischen wird auf dieser Route ein höherer Warenwert von von Deutschland nach China per Flugzeug transportiert als in die umgekehrte Richtung.

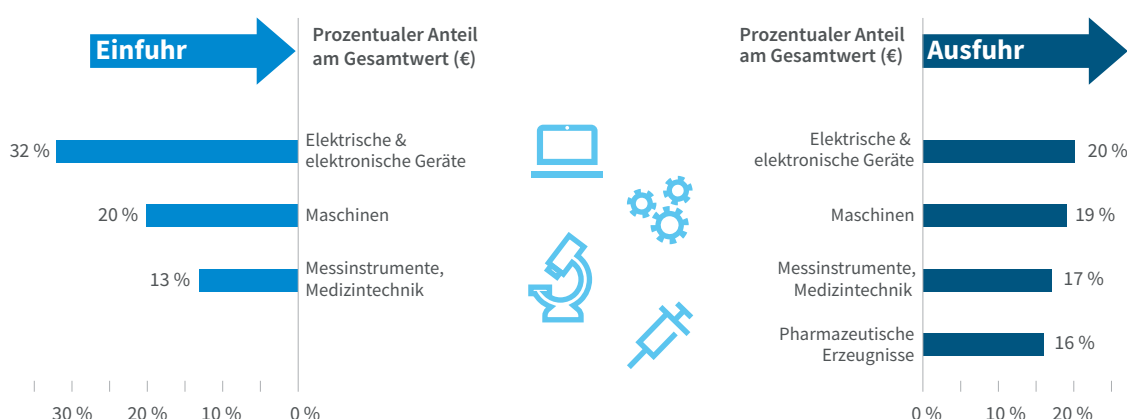
Ein wesentlicher Einflussfaktor für diese Entwicklung liegt in der politischen Situation zwischen Europa und China, aber auch der globalpolitischen Verhältnisse begründet. Es ist heute nicht absehbar, ob und wann eine Rückkehr zu einem Wachstum erfolgen könnte.

Der Lufttransport von Gütern zwischen Deutschland und China zeigt in beiden Richtungen weitgehend gleiche Schwerpunkte. **Elektrische und elektronische Geräte**, Maschinen und **Medizintechnik** führen das Ranking sowohl bei Ein-, als auch Ausfuhr an. Auch **Automotive** als auch **Kunststoffe** folgen etwas dahinter auf beiden Seiten und mit ähnlichen Anteilen.

Klar richtungsgebunden sind bei Luftfracht von und nach China lediglich die Warengruppen **Bekleidung** (Einfuhr aus China, Anteil 6 Prozent) und **Pharmazeutische Erzeugnisse** (Ausfuhr nach China, Anteil 8 Prozent).

Die wichtigsten Warengruppen der Luftfracht

Waren mit einem Anteil von mindestens jeweils 10% am Gesamtwert der beförderten Güter



Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis EuroStat Extra-EU Handel

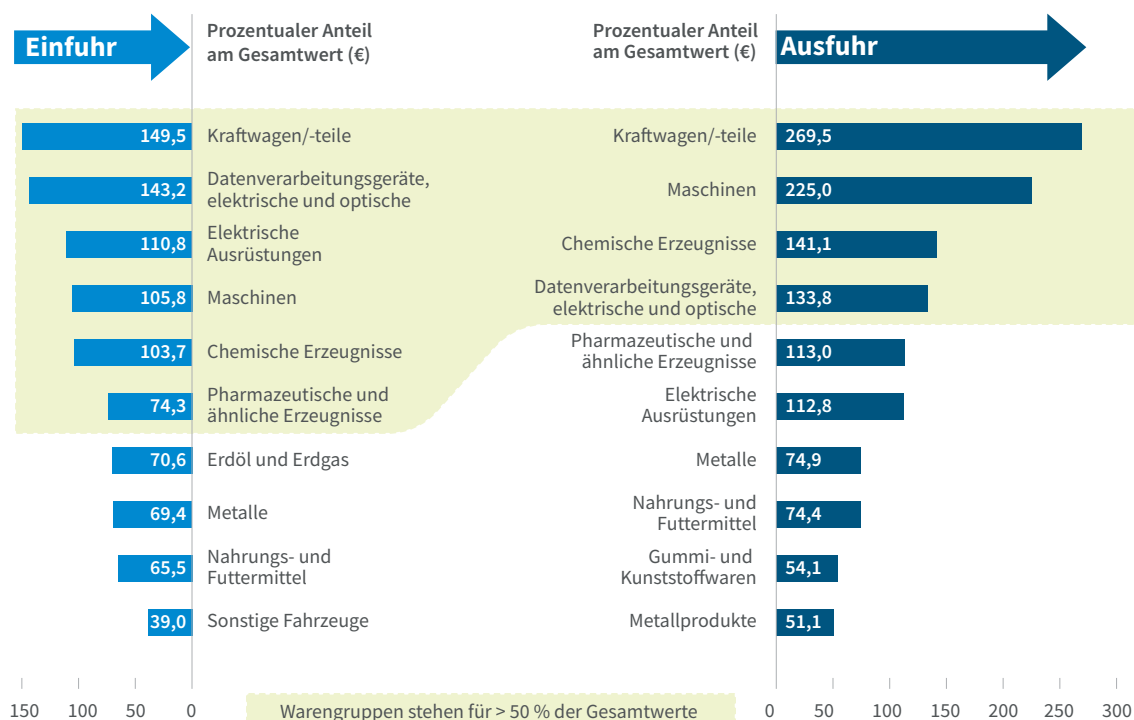
Mit Abstand sind „**Elektrische und elektronische Geräte**“ die wichtigste Warengruppe im per Luftfracht beförderten deutschen Außenhandel (Einfuhranteil von 32 Prozent/Ausfuhranteil von 20 Prozent). Die Konzentration auf wenige Warengruppen ist ausgeprägt: nur drei Warengruppen erreichen jeweils mehr als 10 Prozent Anteil an der Einfuhr, vier bei der Ausfuhr.

Sowohl bei Ein-, als auch Ausfuhr sind **Maschinen** die zweitwichtigste Gruppe, ihr Anteil liegt in beiden Fällen bei etwa 20 Prozent. **Medizintechnik** liegt in beiden Richtungen auf dem dritten Rang.

Pharmazeutische Erzeugnisse erreichen nur beim Export einen hohen Anteil von 16 Prozent.

Vergleich zum gesamten Außenhandel (alle Verkehrsträger)

Die zehn wichtigsten Außenhandels-Warengruppen im Jahr 2023 nach Warenwert in Mrd. €



Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis EuroStat Extra-EU Handel

Die Konzentration des deutschen Außenhandels ist ausgeprägt. Beim Export stehen die fünf wichtigsten Warengruppen für über 50 Prozent des gesamten Exportwertes, beim Import sind es die führenden sechs Warengruppen. Kraftfahrzeuge/-teil und Maschinen erreichen sowohl beim Import als auch beim Export hohe Anteile.

Ein entscheidender Faktor für die erfolgreiche Zukunft Deutschlands ist die Digitalisierung. Dabei geht es nicht allein um die Einfuhr fertiger elektronischer Geräte, sondern auch um Halbleiter und andere Grundbestandteile verschiedenster Hardware.

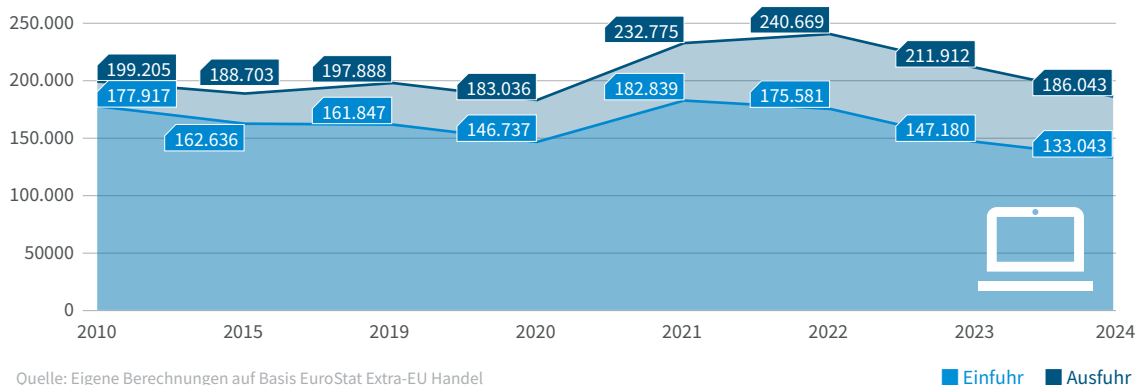
Hergestellt werden diese Komponenten aber überwiegend in Asien. Der Anteil solcher Waren ist deshalb sowohl beim Import (Platz 2 mit einem Wert von 143,2 Milliarden €) als auch beim Export (Platz 4 mit 133,8 Milliarden €) hoch.

Angesichts der massiv steigenden Bedeutung der Digitalisierung in allen Bereichen von Wirtschaft, Verwaltung und Ausbildung, die durch breit gefächerte KI-Anwendungen noch stärker zunehmen wird, ist von einem überproportional wachsenden Handelsvolumen dieser Warengruppe auszugehen.

Elektrische und elektronische Geräte

Per Luftfracht von und nach Deutschland beförderte Güter

[Luftfracht in t]



Hier werden die Daten der Warengruppe 85 („Elektrische Maschinen, Apparate, Geräte und andere elektrotechnische Waren, Teile davon; Tonaufnahme- oder Tonwiedergabegeräte, Bild- und Tonaufzeichnungs- oder -wiedergabegeräte, für das Fernsehen, Teile und Zubehör für diese Geräte“) betrachtet.

Die beförderte Tonnage erreicht in den Corona-Jahren 2021/22 einen vorübergehenden Höchstpunkt und sinkt schließlich bis 2024 unter den Ausgangswert von 2010. Dabei verlaufen Ein- und Ausfuhr einigermaßen parallel, die Ausfuhr liegt konstant etwas über der Einfuhr.

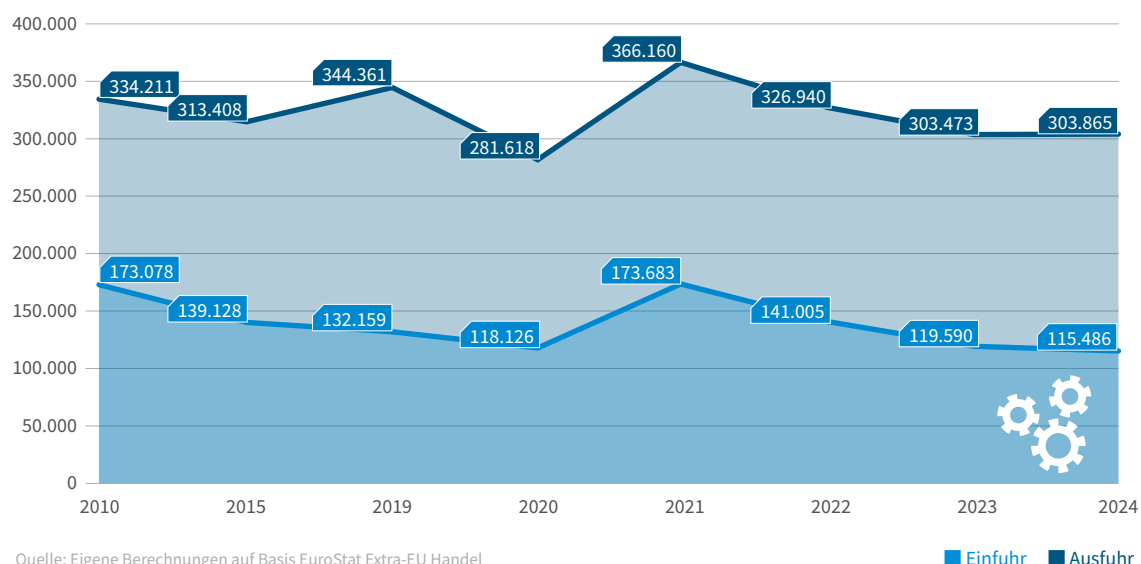
Bei dieser Warengruppe ist **China** wertmäßig sowohl bei der Ein- als auch bei der Ausfuhr wichtigster Handelspartner Deutschlands. Bei der Einfuhr ist der Abstand zum zweitplatzierten **Taiwan** ausgeprägt (China: 27 Prozent, Taiwan 13 Prozent). Danach folgen **USA, Malaysia** und **Japan**.

Noch ausgeprägter ist die Konzentration hier aber bei der Ausfuhr: China (24 Prozent) und die USA (21 Prozent) sind die mit Abstand bedeutsamsten Zielländer, das drittplatzierte Taiwan steht nur für 5 Prozent.

Maschinen

Per Luftfracht von und nach Deutschland beförderte Güter

[Luftfracht in t]



Hier wird die Entwicklung der per Luftfracht beförderten Tonnage der Warengruppe 84 („Kernreaktoren, Kessel, Maschinen, Apparate und mechanische Geräte; Teile davon“) dargestellt. In dieser Gruppe sind unterschiedliche Waren enthalten, die für Energieerzeugung und -umwandlung verwendet werden (z.B. für Stromerzeugung, Heizung, Wassererhitzung, ...).

Die Luftfracht-Tonnage dieser Warengruppe bleibt insgesamt auf stabil-hohem Niveau – sowohl bei der Ein- als auch bei der Ausfuhr.

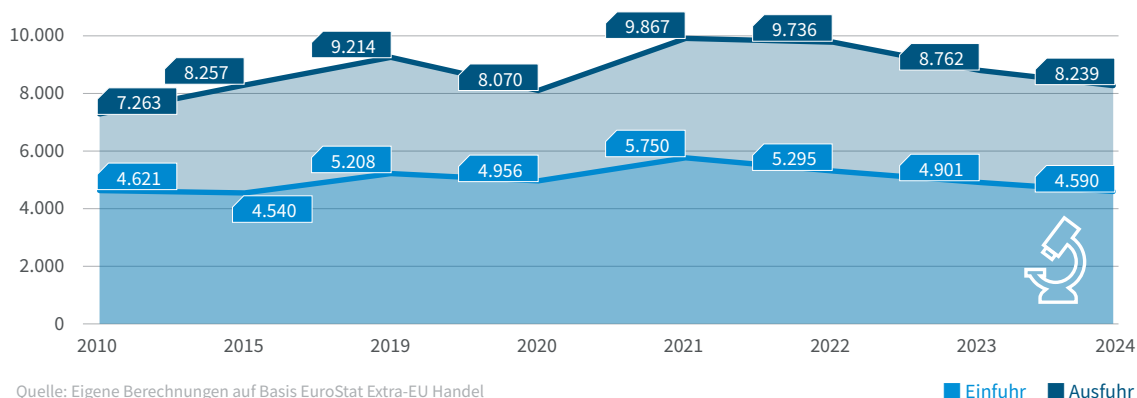
Auch bei Ein- und Ausfuhr von Maschinen mittels Luftfracht zeigt sich eine Dominanz der Partnerländer **USA** und **China**.

Mit 37 Prozent (Einfuhr) und 30 Prozent (Ausfuhr) belegen die USA die führende Position, China folgt mit 28 Prozent (Einfuhr) und 18 Prozent (Ausfuhr). Beide zusammen stehen für mehr als 50 Prozent des Gesamtvolumens.

Mess- und Medizintechnik

Per Luftfracht von und nach Deutschland beförderte Güter

[Luftfracht in t]



Hier werden die Daten der Warengruppe 90 („Optische, fotografische oder kinematografische Instrumente; Apparate und Geräte, Mess-, Prüf-, oder Präzisionsinstrumente, -apparate und -geräte; Medizinische und chirurgische Instrumente, Apparate und Geräte; Teile und Zubehör für diese Instrumente, Apparate und Geräte“) betrachtet.

Bei leichten Schwankungen bleibt das Niveau der Tonnage in beiden Richtungen nahezu konstant. Die Ausfuhr entwickelt sich dabei etwas besser und liegt im Jahr 2024 fast 80 Prozent über den Einfuhren.

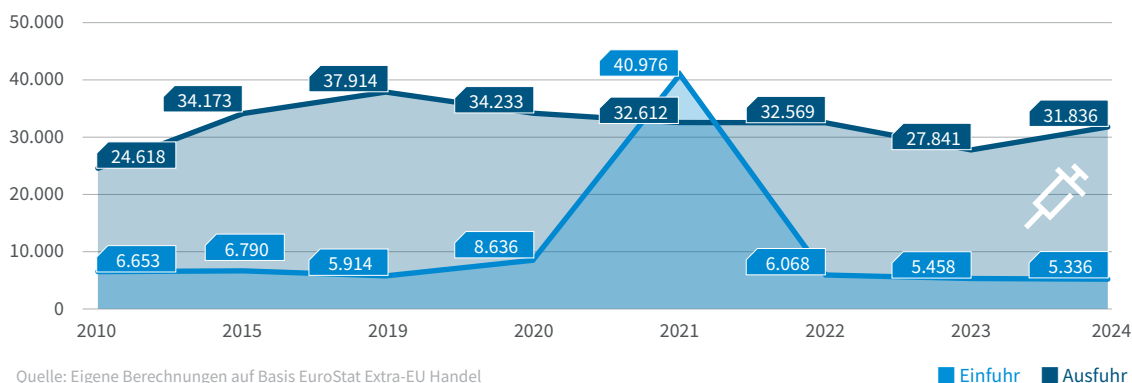
Die **USA** sind sowohl bei Ein- wie Ausfuhr von Medizintechnik per Luftfracht das wichtigste Partnerland. Sie stehen für 40 Prozent der eingeführten und 30 Prozent der ausgeführten Waren.

Gemeinsam mit dem zweitplatzierten **China** (Einfuhr 13 Prozent, Ausfuhr 21 Prozent) halten sie einen Anteil von jeweils mehr als 50 Prozent. Als Lieferland erreicht auch **Japan** mit 13 Prozent einen bedeutenden Anteil am eingeführten Warenwert.

Pharmazeutische Erzeugnisse

Per Luftfracht von und nach Deutschland beförderte Güter

[Luftfracht in t]



Per Luftfracht beförderte pharmazeutische Erzeugnisse zeigen einen erheblichen Schwerpunkt beim Export. Diese Warengruppe hat für die Luftverkehrswirtschaft eine besondere Bedeutung. Besonders hohe Anforderungen an alle Beteiligten der Logistikkette, etwa aufgrund temperaturgeführter Transporte, führen zu einer vergleichsweise hohen Wertschöpfung. Die Ausfuhr aus der Bundesrepublik erreichte – gemessen an der Tonnage der beförderten Güter – im Jahr 2024 das Sechsfache des Imports. Während die Ausfuhr zwischen 2010 und 2024 um 29 Prozent zunahm, ging die Einfuhr im gleichen Zeitraum um 20 Prozent zurück.

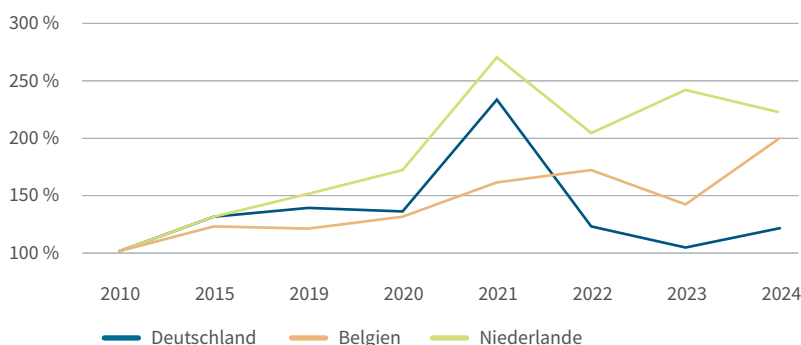
Pandemiebedingt erreichte die Einfuhr von pharmazeutischen Erzeugnissen per Luftfracht im Jahr 2021 einen vorübergehenden Hochpunkt, sie sank anschließend aber noch unter die Werte der Vorjahre.

In beiden Richtungen sind die **USA** gemessen am gesamten Warenwert der per Luftfracht beförderten Güter der bedeutendste Handelspartner. Mit Werten von 79 Prozent (Einfuhr) und 43 Prozent (Ausfuhr) dominieren sie Deutschlands Außenhandel mit pharmazeutischen Erzeugnissen. Nur Japan erreicht beim Export mit 17 Prozent einen zweistelligen Anteil, nach China gehen weitere 8 Prozent der Ausfuhren.

Exkurs: Pharma-Transporte wachsen stärker in Nachbarländern

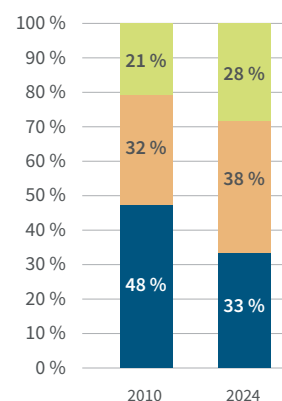
Entwicklung der Tonnage von Pharmazeutischen Erzeugnissen

[Index 2010=100 %]



Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis EuroStat Extra-EU Handel

Anteile an der Gesamttonnage von Deutschland und Nachbarländern



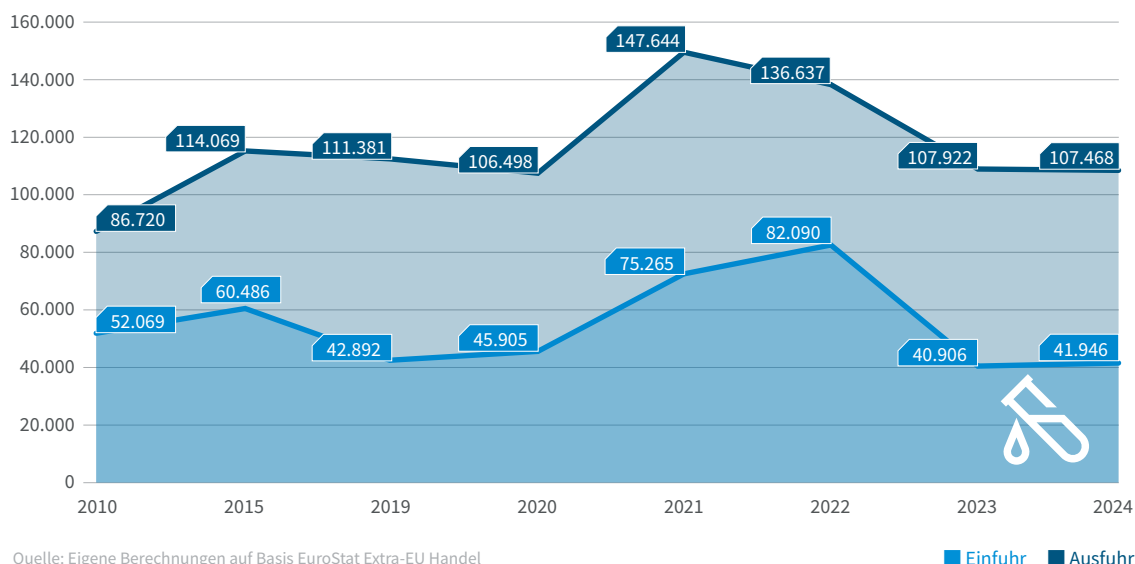
Wie entwickelt sich der Transport von wichtigen Außenhandelsgütern im benachbarten EU-Ausland? Ein Vergleich der Entwicklung der per Luftfracht transportierten pharmazeutischen Erzeugnisse zeigt klare Verschiebungen. Hatte Deutschland unter den drei Ländern 2010 noch einen Anteil von 48 Prozent, liegt der im Jahr 2024 bei nur noch 33 Prozent. Belgien hat seinen Wert von 32 Prozent auf 38 Prozent gesteigert.

Nimmt man die 2010er-Tonnage als Basisjahr, wächst die Tonnage in Deutschland, Belgien und den Niederlanden unterschiedlich stark. Nach 2015 konnten die Niederlande Deutschland überholen, 2022 dann auch Belgien. Bis 2024 erreichte die Tonnage der Niederlande 224 Prozent von 2010, Belgien erreichte 201 Prozent. Deutschland kam dagegen nur auf ein geringes Wachstum der Tonnage (119 Prozent).

Chemische Erzeugnisse

Per Luftfracht von und nach Deutschland beförderte Güter

[Luftfracht in t]



Bei den per Luftfracht beförderten Tonnagen von chemischen Erzeugnissen überwiegen mit zunehmendem Abstand die Ausfuhren. Im Jahr 2024 lag sie beim zweieinhalbfachen der Einfuhren.

Nach dem Abklingen der Corona-Pandemie zeigen die Jahre 2023/2024 beim Export eine Normalisierung der beförderten Mengen, der Import bleibt aber um etwa 20 Prozent hinter dem Ausgangswert des Jahres 2010 zurück.

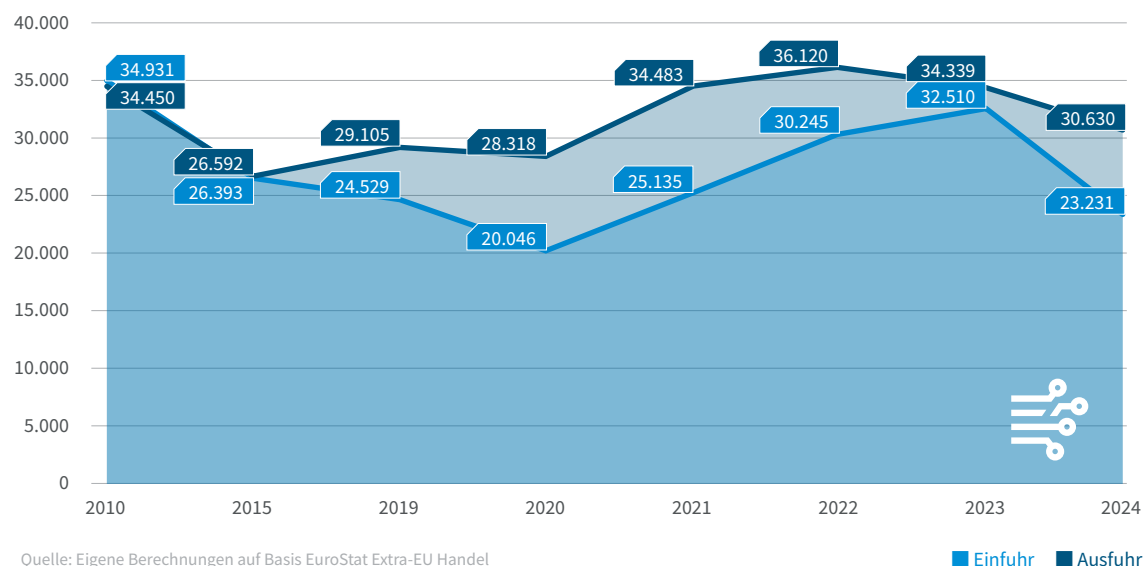
Deutschlands per Luftfracht beförderter Außenhandel mit chemischen Erzeugnissen ist gemessen am gesamten Warenwert stark auf die **USA** ausgerichtet. Mehr als die Hälfte (51 Prozent) der eingeführten Waren kommt von dort, mehr als ein Viertel (27 Prozent) der ausgeführten Waren werden dorthin transportiert.

Dahinter folgen **Japan** (17 Prozent der Einfuhren, 10 Prozent der Ausfuhren) und **China** (9 Prozent der Einfuhren, 15 Prozent der Ausfuhren).

Halbleiter

Per Luftfracht von und nach Deutschland beförderte Güter

[Luftfracht in t]



Die Tonnage der per Luftfracht beförderten Halbleiter-Produkte ist seit dem Jahr 2010 sowohl beim Im- als auch beim Export unterm Strich rückläufig. Waren beide Richtungen in 2010 noch nahezu gleich stark, ist die Einfuhr von Halbleitern per Luftfracht bis 2024 mit einem Rückgang von etwa einem Drittel stärker zurückgegangen als die Ausfuhr mit ca. 11 Prozent.

Wichtigster Handelspartner nach dem am Warenwert bemessenen Handelsvolumen für Halbleiter ist **China**, das sowohl bei der Einfuhr (34 Prozent) als auch bei der Ausfuhr (32 Prozent) den ersten Rang einnimmt.

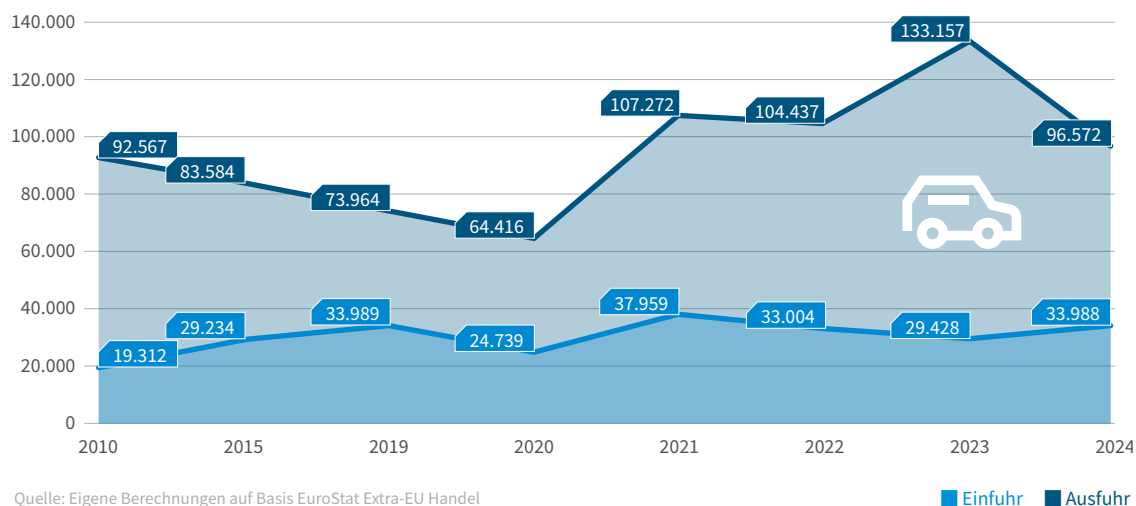
Bei der Einfuhr erreichen **Malaysia** (17 Prozent), **Japan** (12 Prozent) und die **USA** (11 Prozent) einen Anteil von über 10 Prozent.

Bei der Ausfuhr sind die USA mit einem Anteil von 16 Prozent der zweitwichtigste Handelspartner.

Automotive

Per Luftfracht von und nach Deutschland beförderte Güter

[Luftfracht in t]



Die Warengruppe 87 beinhaltet Kraftfahrzeuge und Teile davon sowie Zubehör. Die Tonnage der per Luftfracht ausgeführten Güter liegt deutlich über der der eingeführten Waren. Allerdings zeigt die Einfuhr weniger starke Schwankungen und wächst zwischen 2010 und 2024 um 75 Prozent. Die Ausfuhr geht zwischen 2010 und 2020 um etwa ein Drittel zurück, um sich dann in den Jahren der Corona-Pandemie bis 2023 zu verdoppeln. Nach erneutem Rückgang liegt die Tonnage in 2024 nur noch 4 Prozent über dem Ausgangswert von 2010.

Die gemessen am Warenwert wichtigsten Handelspartner für Automotive-Waren sind sowohl im Import, als auch beim Export **China** und die **USA**. Die Dominanz Chinas ist bei der Einfuhr (38 Prozent) ausgeprägter als bei der Ausfuhr (26 Prozent), während diese Anteile bei den USA näher beieinander liegen.

Bemerkenswert ist die hohe Bedeutung der **Vereinigten Arabischen Emirate** für den Export (11 Prozent).

Ausblick

- Deutschland bleibt als drittgrößte Volkswirtschaft der Welt in besonderem Maße abhängig vom Außenhandel. China und die USA als Nummer 2 und 1 verfügen über ungleich größere Binnenmärkte als die Bundesrepublik.
- Mit der veränderten globalpolitischen Lage kommt es jedoch zumindest vorübergehend zu Beeinträchtigungen etablierter Handelsströme. Zölle in den USA, sicherheits- und wirtschaftspolitische Bedenken gegen chinesische Produkte, Sanktionen gegen Russland und damit verbundene Umwege für Flüge zwischen Europa und Asien können zu Rückgängen des Frachtverkehrs führen.
- Aus aktueller Sicht muss damit gerechnet werden, dass der Handel mit Deutschlands bislang wichtigsten Partnerländern China und USA an Dominanz verliert. In welchem Umfang vertiefte europäische Handelsbeziehungen zu Japan, Südkorea und Lateinamerika neue Warenströme etablieren können, bleibt abzuwarten. Jüngst abgeschlossene Freihandelsabkommen mit den Mercosur-Staaten sowie Indien können neue Impulse für den deutschen Außenhandel liefern. Aufgrund der großen Transportdistanzen zu diesen Märkten kann Luftfracht beim Aufbau neuer Handelsbeziehungen eine herausragende Rolle spielen.
- Die volatile Lage der Weltwirtschaft eröffnet aber auch besondere Chancen: Luftfracht ermöglicht es der Wirtschaft wie kein anderes Verkehrsmittel, ihre globalen Logistik-Ketten flexibel anzupassen.
- Die vorliegende Analyse zeigt, dass der Transport wichtiger Handelsgüter per Flugzeug von und nach Deutschland in den vergangenen Jahren tendenziell rückläufig ist – während die Nachfrage nach Transporten von besonders hochwertigen und zeitkritischen Gütern per Luftfracht weltweit weiter zunimmt. Daher ist es von besonderer Bedeutung, dass der Luftverkehrsstandort Deutschland wettbewerbsfähig bleibt und als Logistik-Drehscheibe wieder ins Zentrum eng getakteter, weltumspannender Transportketten rückt. So kann auch die Luftverkehrswirtschaft ihren Beitrag zu einer neuen, positiven Wachstumsstory am Wirtschaftsstandort Deutschland leisten.

**Bundesverband der Deutschen
Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL)**

– Haus der Luftfahrt –

Friedrichstraße 79

10117 Berlin

www.bdl.aero

