ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of
ZBW
Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Burstedde, Alexander; Koneberg, Filiz

**Research Report**

# Fachkräftemangel im Flugverkehr

IW-Kurzbericht, No. 52/2022

**Provided in Cooperation with:**
German Economic Institute (IW), Cologne

*Suggested Citation:* Burstedde, Alexander; Koneberg, Filiz (2022) : Fachkräftemangel im Flugverkehr, IW-Kurzbericht, No. 52/2022, Institut der deutschen Wirtschaft (IW), Köln

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/261451

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

## IW-Kurzbericht 52/2022

# Fachkräftemangel im Flugverkehr

Alexander Burstedde / Filiz Koneberg, 22.06.2022

**Die Corona-Pandemie hat Luftfahrt und Flughäfen hart getroffen. Bei Luft- und Bodenpersonal ging die Beschäftigung um ca. 7.200 Fachkräfte zurück. Einige dieser Fachkräfte dürften sich Jobs in anderen Branchen gesucht haben. Nun fehlen sie, um den wiedererstarkenden Bedarf zu decken und viele Flüge fallen aus.**

Ab Ende 2019 hat die Corona-Pandemie die Luftfahrt zunehmend eingeschränkt. Der Personenverkehr kam zeitweise fast vollständig zum Erliegen. In der Folge musste Personal abgebaut werden.

Während die Beschäftigung über alle Berufe und Branchen hinweg von 2018/2019 bis 2020/2021 um 1,1 Prozent stieg, ist sie in der Branche "Luftfahrt" im selben Zeitraum um 4,1 Prozent gefallen – trotz Kurzarbeit. (Die Zeitangabe „20XX/20YY“ bezieht sich auf den gleitenden 12-Monats-Durchschnitt vom 01.07.20XX bis 30.06.20YY.) Beschäftigungsverluste an Flughäfen kommen noch hinzu, können jedoch nicht beziffert werden, da diese in der gröberen Branche "Dienstleistungen für den Verkehr" enthalten sind. Die Entwicklung von Beschäftigung und Fachkräftesituation ist dabei je nach Beruf sehr unterschiedlich. Auch im Flugverkehr gab es Berufe mit Beschäftigungswachstum. Um den Flugverkehr zu stören, reicht es jedoch aus, wenn in einzelnen Berufen Personal fehlt, die für reibungslose Abläufe unerlässlich sind. Diese sollen hier beleuchtet werden.

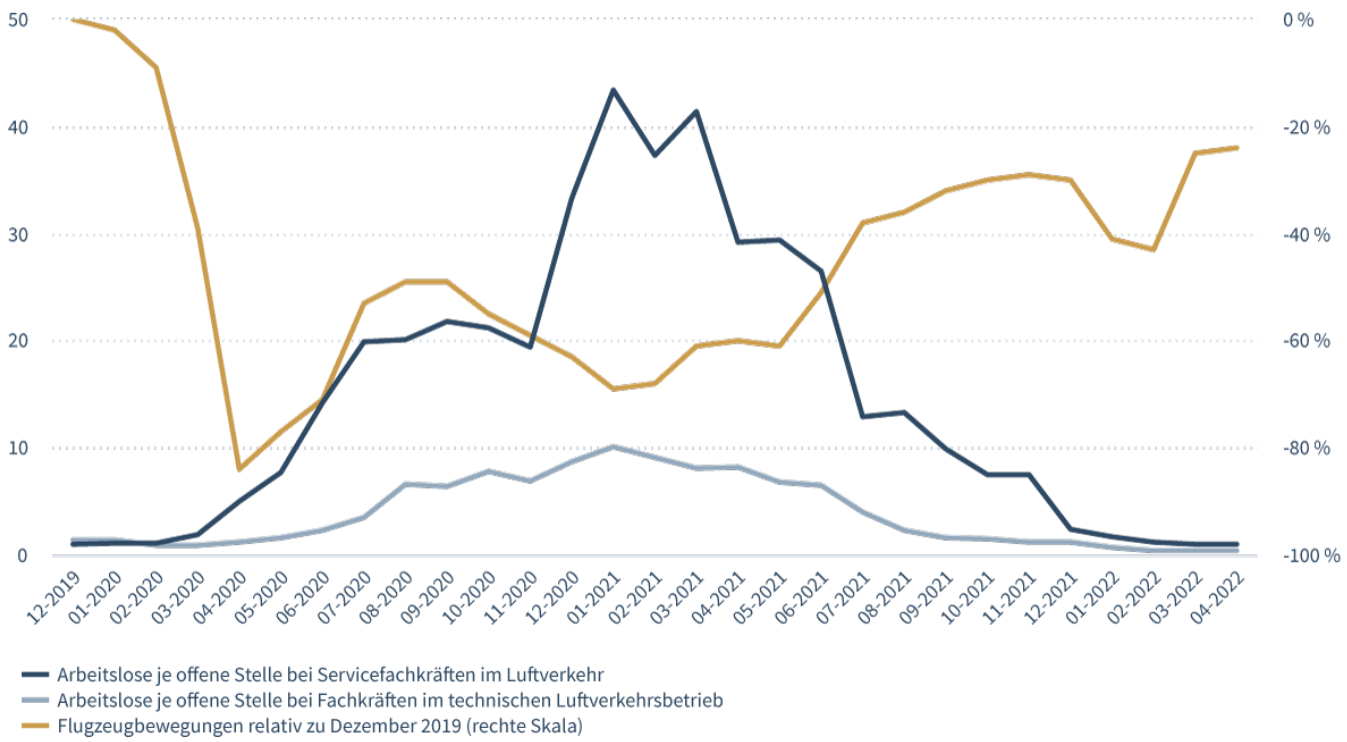
Der ikonische Beruf der Luftfahrt ist der Pilot. In dieser Berufsgruppe ist die Beschäftigung im betrachteten Zeitraum insgesamt um lediglich 1,5 Prozent zurückgegangen, von 12.413 auf 12.226 Personen. Piloten sind hochspezialisierte Arbeitskräfte, deren Fähigkeiten kaum auf andere Tätigkeiten übertragbar sind.

Der am häufigsten ausgeübte Beruf in der Luftfahrt ist jedoch die „Servicefachkraft im Luftverkehr“, auf den rund die Hälfte der Beschäftigten entfällt. In dieser Berufsgattung sind Fachkräfte enthalten wie „Check-in-Agent/in“ oder „Steward/Stewardess (Flugzeug)“. Die Beschäftigung von Servicekräften im Luftverkehr ist in den letzten zwei Jahren von 44.030 auf 38.064 um 15,0 Prozent zurückgegangen. Im Vergleich zur Zeit vor der Corona-Pandemie sind also fast 6.000 Personen weniger in diesen zentralen Berufen des Luft- und Bodenpersonals beschäftigt.

Neben den Airlines sind auch die Flughäfen von einem Rückgang bei den Beschäftigten betroffen. Hier ist die Berufsgattung „Fachkräfte im technischen Luftverkehrsbetrieb“ essenziell. Denn ohne die darin enthaltenen „Flugzeugabfertiger“ und den „Bodenverkehrsdienst im Luftverkehr“ würden Urlaubsflieger ohne Gepäck auf die Startbahn rollen oder nach der Landung nicht zu ihrer Parkposition finden. Die Beschäftigung von Fachkräften im technischen Luftverkehrsbetrieb ist von 9.206 in 2018/2019 auf 8.016 in 2020/2021 um 12,9 Prozent gefallen. Hier fehlen also rund 1.200 Fachkräfte.

Die Fähigkeiten der Fachkräfte im Service und Luftverkehrsbetrieb sind besser auf andere Tätigkeiten übertragbar als bei Piloten. Erfahrungen in Kundenservice

## Die Entwicklung im Flugverkehr und die Fachkräftesituation in zentralen Berufen




Quellen: IW-Berechnungen auf Basis von Sonderauswertungen der BA und der IAB-Stellenerhebung; ADV-Monatsstatistik zu Flugzeugbewegungen

und Logistik boten in Zeiten geschlossener Flughäfen gute Chancen, um in anderen Branchen unterzukommen, beispielsweise im boomenden Online-Handel oder im Zugverkehr. Viele Fachkräfte dürften sich also andere Jobs gesucht haben, in denen sie sich teilweise so wohl fühlen, dass sie nicht mehr zurückkehren wollen. Die gesunkene Kapazität im Flugverkehr trifft nun auf eine wieder deutlich gestiegene Nachfrage nach Flugreisen, die in der Corona-Pandemie aufgestaut wurde. Die Freisetzung von Personal hat also nachhaltige Folgen für die Branche.

Der Flugverkehr hatte seit Beginn der Pandemie massive Auswirkungen auf die Fachkräftesituation in den zentralen Berufen der Branche. Durch die Corona-Krise war der Flugverkehr von Ende 2019 bis April 2020 um 84 Prozent eingebrochen (ADV, 2022). Nach einer leichten Erholung im Sommer 2020 ging der Flugverkehr im Winter 2020 erneut deutlich zurück.

Der Arbeitsmarkt für Servicefachkräfte im Luftverkehr entwickelte sich spiegelbildlich (siehe Abbildung). Ende 2019 war die Fachkräftesituation in diesen Berufen noch ausgeglichen: Das Verhältnis von Arbeitslosen zu offenen Stellen betrug 1:1. Knapp ein Jahr später, im Januar 2021, betrug es 43:1. Viele der arbeitslosen Servicefachkräfte im Luftverkehr dürften sich in dieser Situation auf die Suche nach einer alternativen Tätigkeit gemacht haben, noch bevor die Luftfahrt sich allmählich wieder erholte. Denn obwohl der Flugverkehr im April 2022 immer noch 24 Prozent unter dem Niveau von Dezember 2019 lag, zeigte sich bereits ein beginnender Fachkräftemangel: Im April 2022 gab es deutschlandweit 888 offene Stellen für Servicefachkräfte im Luftverkehr, aber nur noch 846 passend qualifizierte Arbeitslose. Das ergibt eine Fachkräftelücke von 42 Personen. Ein solcher Mangel lag im Januar 2021 noch in weiter Ferne, als auf 38 offene Stellen 1.638 passend qualifizierte Arbeitslose kamen.

Auch im technischen Luftverkehrsbetrieb war die Fachkräftesituation mit 1,4 Arbeitslosen je offener Stelle im Dezember 2019 noch relativ ausgeglichen. Im Januar 2021 kamen dann 10,1 Arbeitslose auf eine offene Stelle. Im Mai 2022 sind nur noch 0,3 qualifizierte Arbeitslose je offene Stelle verfügbar. Die Fachkräftelücke betrug 633 Personen. Die Chancen, die verlorenen Beschäftigten wiederzugewinnen, sind somit noch geringer als bei den Servicekräften im Luftverkehr.

Zusammengefasst drehte die Fachkräftesituation für Luft- und Bodenpersonal also in kürzester Zeit auf einen Bewerbermarkt mit deutlichen Fachkräfteengpässen. Derzeit gibt es mehrere tausend Beschäftigte weniger in Fluggast- und Flugzeugabfertigung, aber keine Reserven mehr am Arbeitsmarkt, um die Lücken zu füllen. Für eine Normalisierung des Flugverkehrs auf Vorkrisenniveau fehlen aktuell also schlicht die personellen Kapazitäten. Der Traum vom nachgeholten Urlaub könnte damit für viele Menschen nicht in Erfüllung gehen.

Ehemalige Beschäftigte aus anderen Branchen zurückzuholen, setzt eine gesteigerte Attraktivität als Arbeitgeber im Vergleich zur Zeit von vor der Corona-Pandemie voraus, mit der die erlebte Unsicherheit der Beschäftigung überkompensiert werden kann. Neben der Entlohnung dürfte dies Aspekte der Arbeitsorganisation sowie Weiterbildungs- und Karriereperspektiven umfassen. Die Entwicklung in der Luftfahrt zeigt zudem auf, dass die Freisetzung von Beschäftigten in Zeiten schwerer wirtschaftlicher Krisen hohe Opportunitätskosten in Zeiten eines späteren Aufschwungs haben kann. Der Einsatz von Kurzarbeit hat in vielen Bereichen der Wirtschaft dazu geführt, diese negativen Effekte zu verringern oder gar zu vermeiden, um nun schnell wieder durchstarten zu können.

## Daten & Methodik

Die Daten entstammen der IW-Fachkräftedatenbank und basieren auf Sonderauswertungen der Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit. Die Berechnung der offenen Stellen, der Engpassrelation sowie der Fachkräftelücke wird ausführlich geschildert in Burstedde et al. (2020). Die betrachteten monatlichen Arbeitsmarktdaten weisen keine Saisonalität auf und wurden demnach nicht saisonbereinigt. Der Begriff „Beschäftigte“ bezieht sich auf sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ohne Auszubildende. Die betrachteten Branchen entsprechen den Abteilungen 51 und 52 der Klassifikation der Wirtschaftszweige (WZ 2008). Piloten teilen sich auf vier Berufsgattungen auf, die hier gemeinsam betrachtet werden. Auch wird die Berufsgattung „Servicekräfte im Luftverkehr – Fachkraft“ mit der neuen Berufsgattung „Servicekräfte im Personenverkehr – Helfer/in“ gemeinsam betrachtet, da diese seit 01.01.2021 den Beruf Flugbegleiter enthält.

## Literatur

Burstedde, Alexander et al., 2020, Die Messung des Fachkräftemangels. Methodik und Ergebnisse aus der IW-Fachkräftedatenbank zur Bestimmung von Engpässen und zur Berechnung von Fachkräftelücken und anderen Indikatoren, IW-Report, Nr. 59, Köln

ADV – Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, 2022, Monatsstatistik April 2022, Flugzeugbewegungen Januar 2020 bis April 2022 (gesamt)