

Die volkswirtschaftliche Relevanz der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden: Executive Summary

Studie für die Mitteldeutsche Flughafen AG (20.01.2026)

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 durchgeföhrten 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.
- ▶ 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

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.

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 Vorleistungsbedarf 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 Zuliefererbranchen und über konsuminduzierte Effekte – **entsteht ein Steuerbeitrag in Höhe von 875 Millionen Euro, der weit über die unmittelbaren Effekte der Flughäfen hinausreicht und dem Sechsfachen der öffentlichen Unterstützungsleistungen entspricht:**

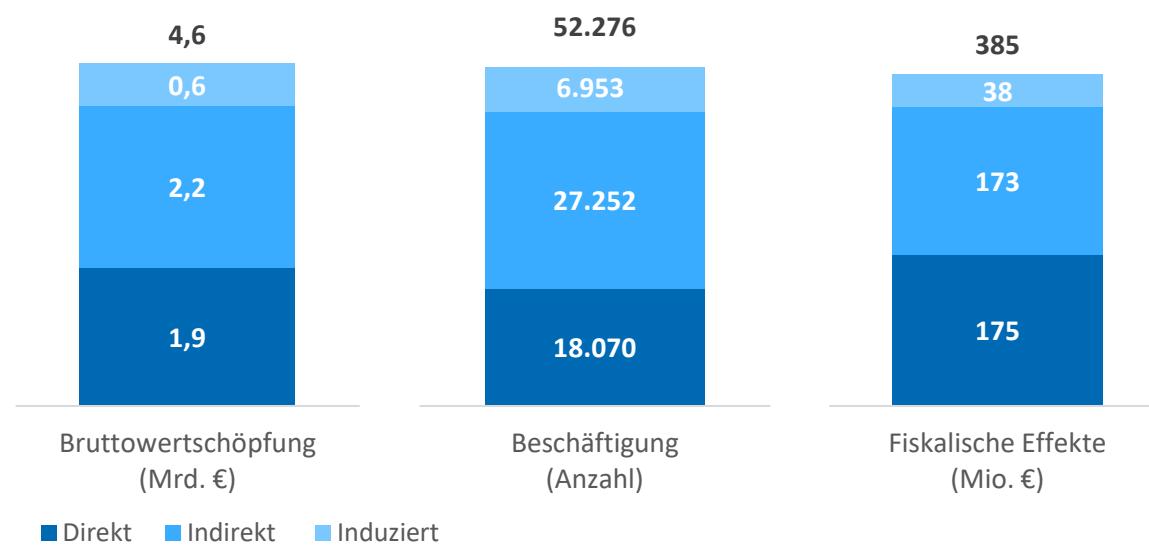
- ▶ Vom gesamten durch die Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden verursachten Steueraufkommen entfallen 347 Millionen Euro auf direkte Steuerzahlungen an den Standorten, 430 Millionen Euro auf indirekte Effekte in vorgelagerten Branchen und 98 Millionen Euro auf induzierte Effekte aus dem Konsum der Beschäftigten. 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).

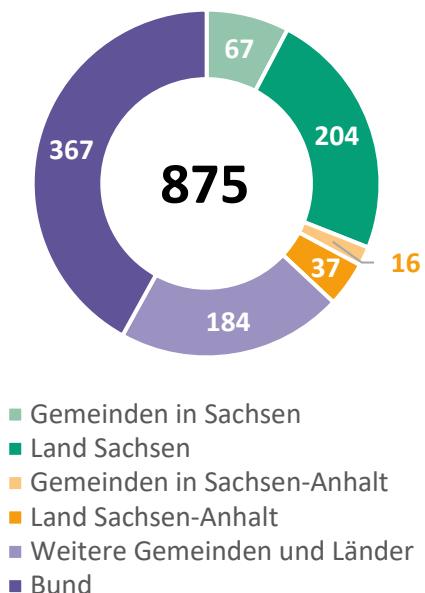
- Der Flughafen Dresden verursacht insgesamt 254 Millionen Euro Steueraufkommen, mit 91 Millionen Euro direkten Steuern, 130 Millionen Euro indirekten und 33 Millionen Euro induzierten Effekten. Die fiskalischen Effekte konzentrieren sich auf Sachsen: 89 Millionen Euro gehen an sächsische Landes- und 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 substanziell, 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.

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

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

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

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.

- ▶ 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.