

Luftfahrt Arbeitsmarktentwicklung in Deutschland seit 2013

inkl. COVID-Pandemie bedingter Veränderungen seit Anfang 2020

Stand 30. September 2025¹

¹ Datenquellen: Bundesagentur für Arbeit (BAA), Luftfahrt Bundesamt (LBA) und eigene Berechnungen

Anmerkungen zu den Grafiken der Folgeseiten²:

Hervorzuheben ist, dass sich die absolute **Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Servicekräfte (inkl. Kabinenpersonal) im deutschen Luftverkehr von 12/2019 bis 03/2022 kontinuierlich um bis zu 24% (= über 10.000 von etwa 43.000) verringert und bis Dezember 24 nur um etwa 11,5% wieder erhöht hat und damit noch immer um 15% unterhalb der Beschäftigtenzahl von Dezember 2019 liegt**(Grafik Seite 9).

Piloten und Techniker wurden in der Pandemie erfolgreicher gehalten (bzw. deren Stellen weniger abgebaut). Mit einem Beschäftigungsrückgang um max. -6,0% (Piloten, Seiten 6+7) bzw. maximal -5,1% (Techniker, Seite 8) gegenüber Anfang 2020. Die **Zahl der Techniker** war Ende 2022 wieder auf dem Niveau vor der Pandemie, im Dezember 24 schon 19% darüber; die Arbeitslosenquote von nur 1,5% zeugt von mehr als Vollbeschäftigung (Seiten 5 und 8)! Für den Anstieg der von der BAA gemeldeten Arbeitslosenzahl von etwa 300 im 1. Halbjahr 2025 war noch keine Erklärung zu finden; gleichzeitig stieg die Zahl der offenen Stellen.

Die Zahl der beschäftigten Verkehrspiloten im Dezember 24 (11.694; -1,6% zu März 20) korrespondiert in der Tendenz mit dem Abbau der zugelassenen Verkehrsflugzeuge (>14t) gegenüber Dez 2019 (-57 Flugzeuge bzw. -9,6%%, von 791 auf 734). Die Zahl der ATPL/MPL-Lizenzinhaber stieg im selben Zeitraum allerdings antizyklisch um etwa +9% (14.231 Ende 2024 gegenüber 13.043 Ende 2019). Einem Wachstum der ATPL/MPL Zahlen um 1.188 stehen noch immer 196 abgebaute Stellen und 4.443!!! ATPL/MPL-Prüfungen seit Ende 2019 gegenüber, **was für eine extrem hohe Dunkelziffer arbeitsuchender – meist sehr junger bzw. unerfahrener - Piloten spricht**³. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass in Deutschland sozialversicherungspflichtig beschäftigte Piloten häufig auf in z.B. Malta registrierten Flugzeugen arbeiten (wie bei Eurowings Europe, Ryanair/Malta Air), was aber maximal etwa 450 abgebauten Stellen (entsprechend etwa 35 Flugzeugen) seit 2019 kompensieren dürfte. Da der Arbeitsmarkt in der EU offen ist, arbeiten in deutschen Cockpits aber auch fast 1.500 Ausländer (etwa 13%, seit 2020 geringfügig abnehmend), die nicht notwendigerweise in Deutschland geschult wurden.

Typisch für Verkehrspiloten ist, dass offene Stellen der Agentur für Arbeit offensichtlich selten bekannt sind. Die geringe Arbeitslosenquote von etwa 1,9% (Seiten 4 und 6/7) täuscht mithin Vollbeschäftigung vor; siehe o.g. Dunkelziffer. Im Juni 2024 standen 297 Arbeitsuchenden (davon 214 Arbeitslosen) nur 10 gemeldete offene Pilotenstellen gegenüber. In Deutschland sind gegenwärtig vor allem Altersabgänge zu kompensieren (etwa 2,5% = 290 Pilotenstellen p.a.).

Derzeit suchen nahezu alle namhaften Fluggesellschaften erfahrene Piloten, vor allem ausserhalb Deutschlands. Hierzulande erreichte der Luftverkehr 2025 (nur) etwa 87% des Vor-Corona-Niveaus⁴. Wie sich das auf die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Piloten mittelfristig auswirkt bleibt abzuwarten.

Ergo: Es werden viel zu viele Verkehrspiloten (auf deren Kosten!) ausgebildet bei gleichzeitig hohem Bedarf an erfahrenen Piloten. Diese „fallen nicht vom Himmel“. Die Airlines werden ihre Einstellungs- und Ausbildungspraxis überdenken müssen, wollen sie dies ändern. Oder eMCO/SIPO protegieren – aber das ist ein anderes – mittel-/langfristiges – Thema und im Juni 2025 von der EASA vorerst «auf Eis gelegt»⁵.

30. September 2025

Europairs

² Die Daten von [Arbeitslosen und Arbeitsuchenden](#) erfassen 2020-2022 NICHT die hohe Zahl der durch Kurzarbeit (-sgeld) geschützten Beschäftigten.

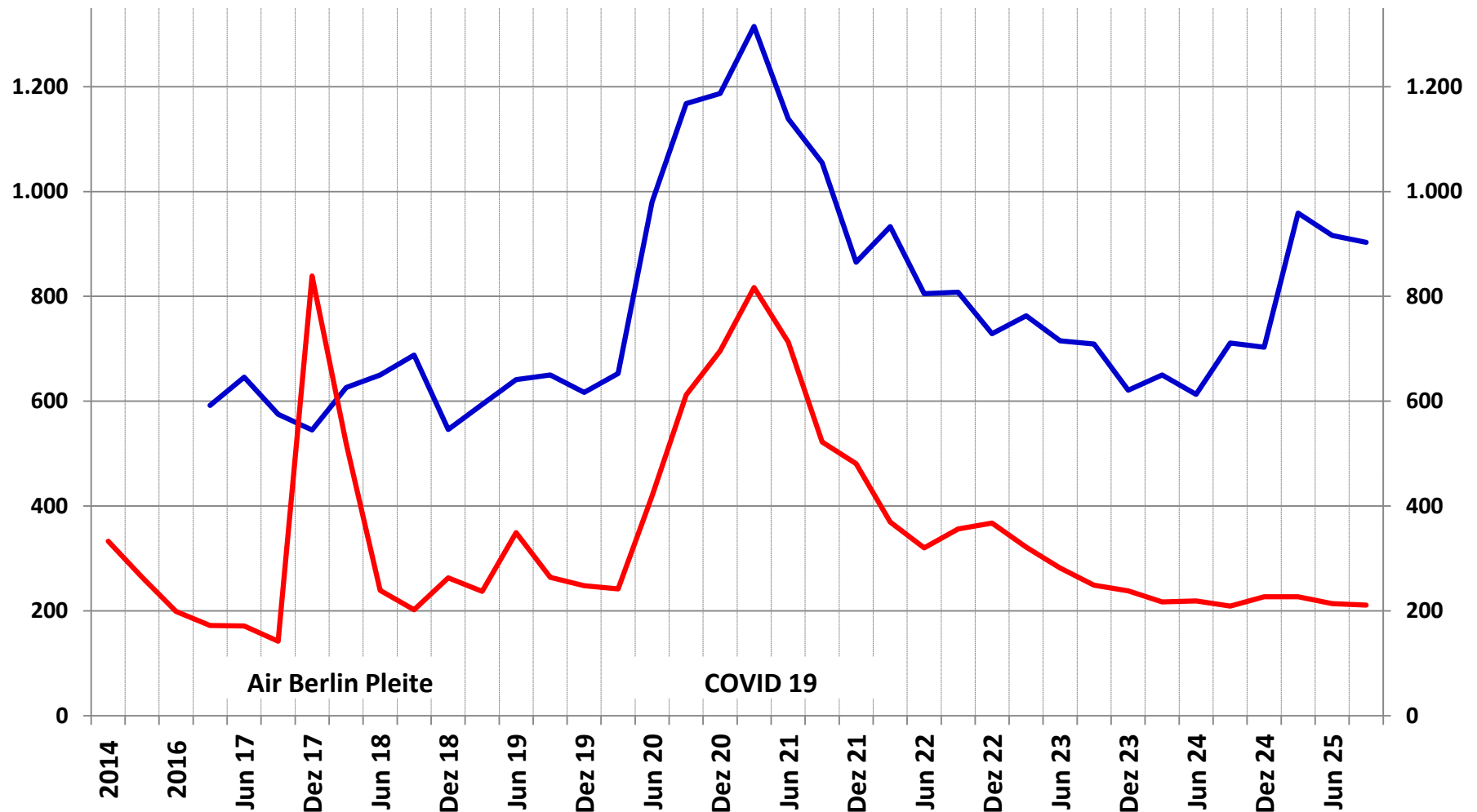
³ **Hochgerechnet schließen damit etwa 600 junge Leute pro Jahr die sehr teure – selbst finanzierte - Ausbildung ab, ohne jemals einen Arbeitsplatz zu bekommen...**

⁴ „BDL - [Entwicklung des Passagierverkehrs](#)“

⁵ EASA D-9 – [eMCO-SIPO Final report on risk assessment for eMCOs and SiPOs](#)

Arbeitslose Luftfahrt-Techniker und Piloten

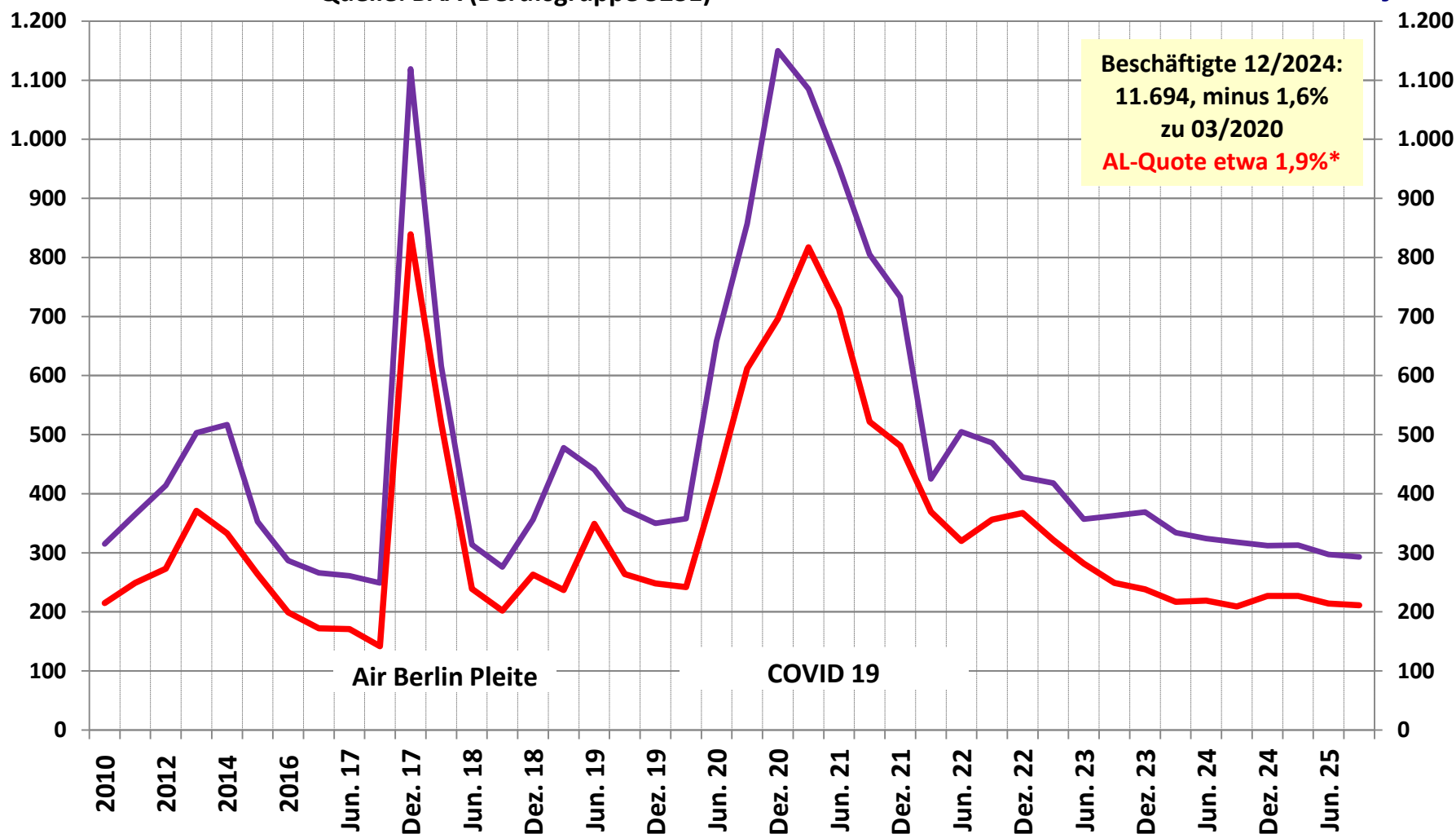
Quelle BAA (Berufsgruppen 2523 und 5231)



Arbeitsuchende / Arbeitslose Verkehrspiloten

Quelle: BAA (Berufsgruppe 5231)

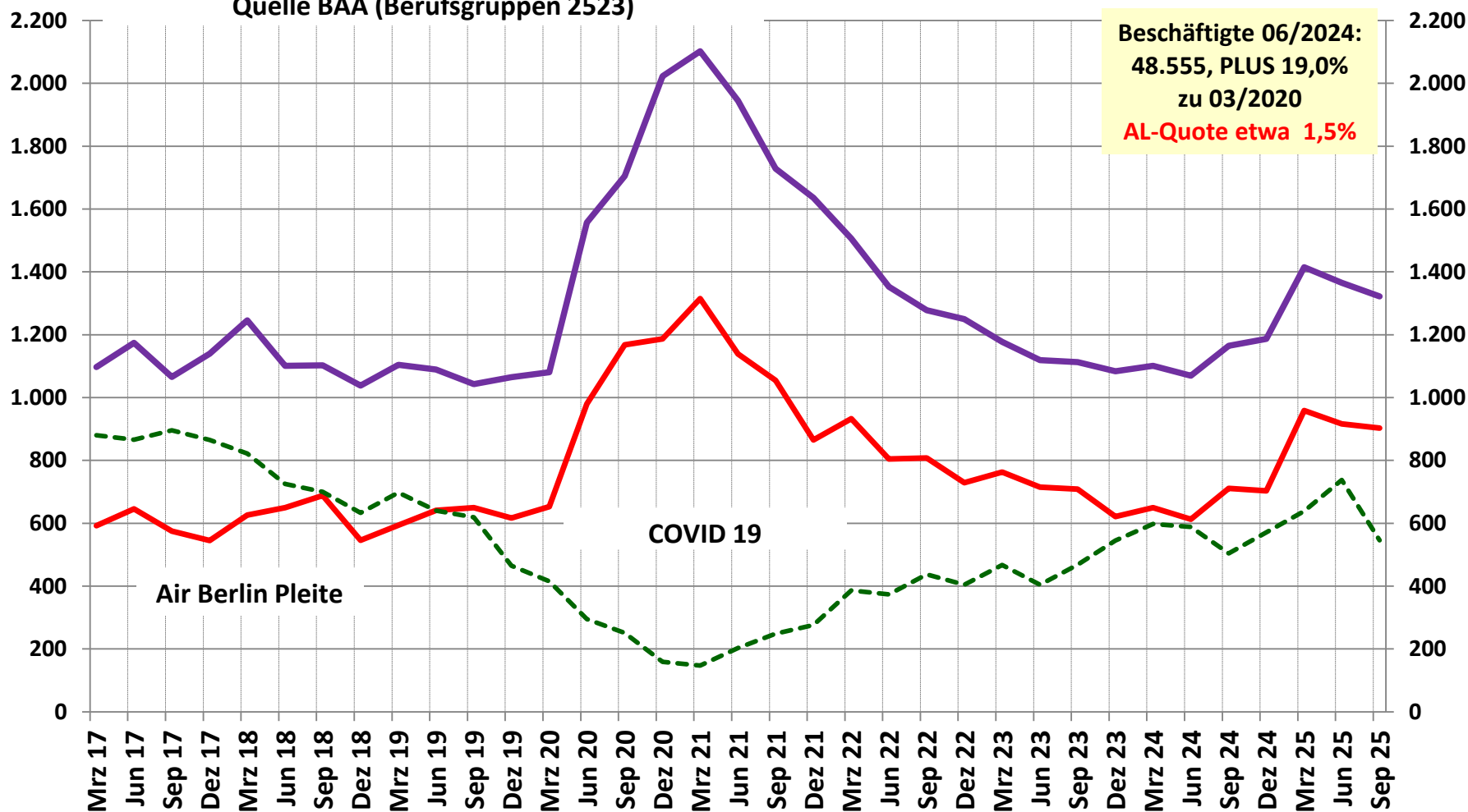
Europairs
aviation - consulting - GmbH



Luft- + Raumfahrtstechniker

offene Stellen, arbeitslos und arbeitsuchend gemeldet

Quelle BAA (Berufsgruppen 2523)

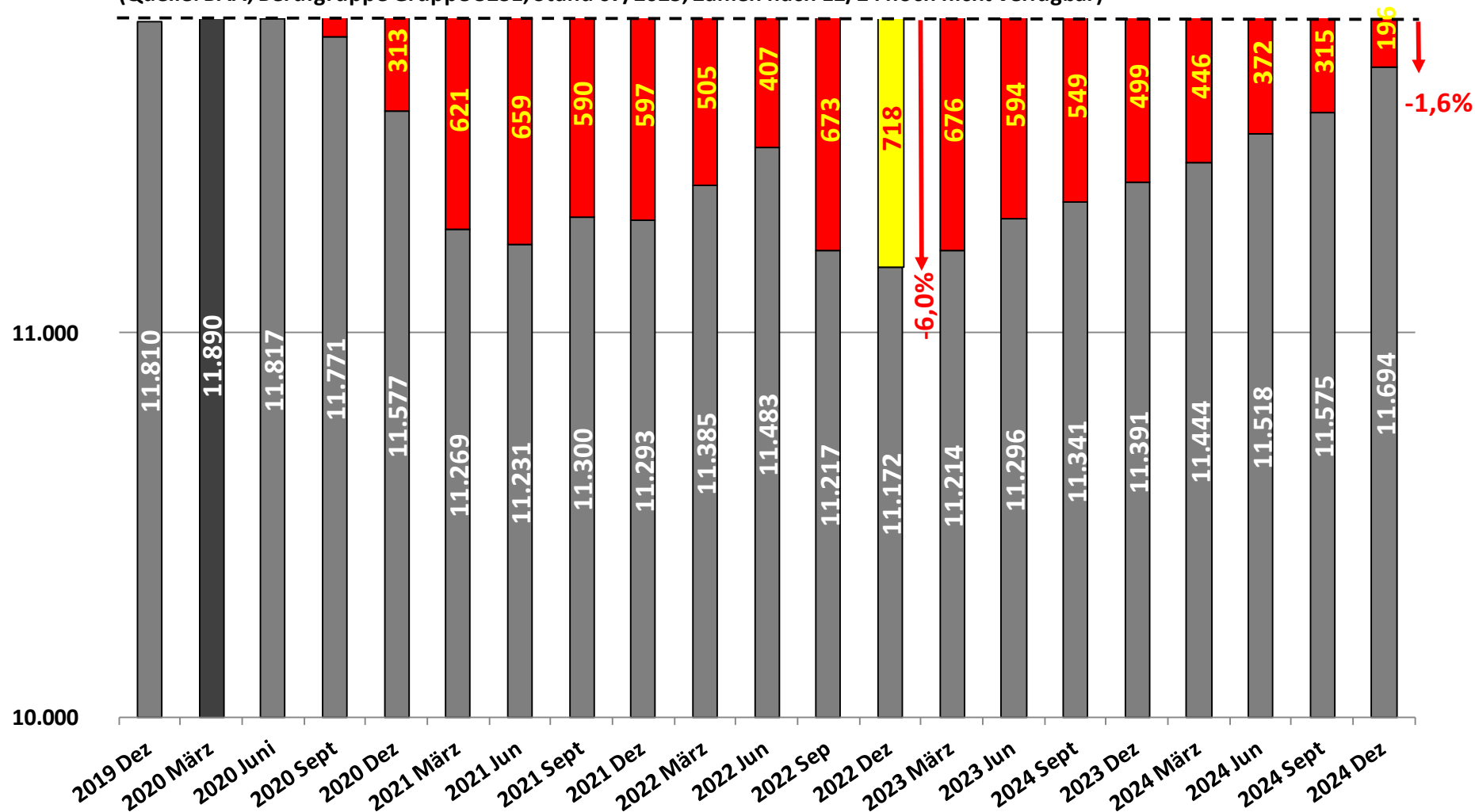
Europairs
aviation - consulting - GmbH

Soz.-Vers.-Beschäftigte Verkehrspiloten in Deutschland

Differenz zu März 2020

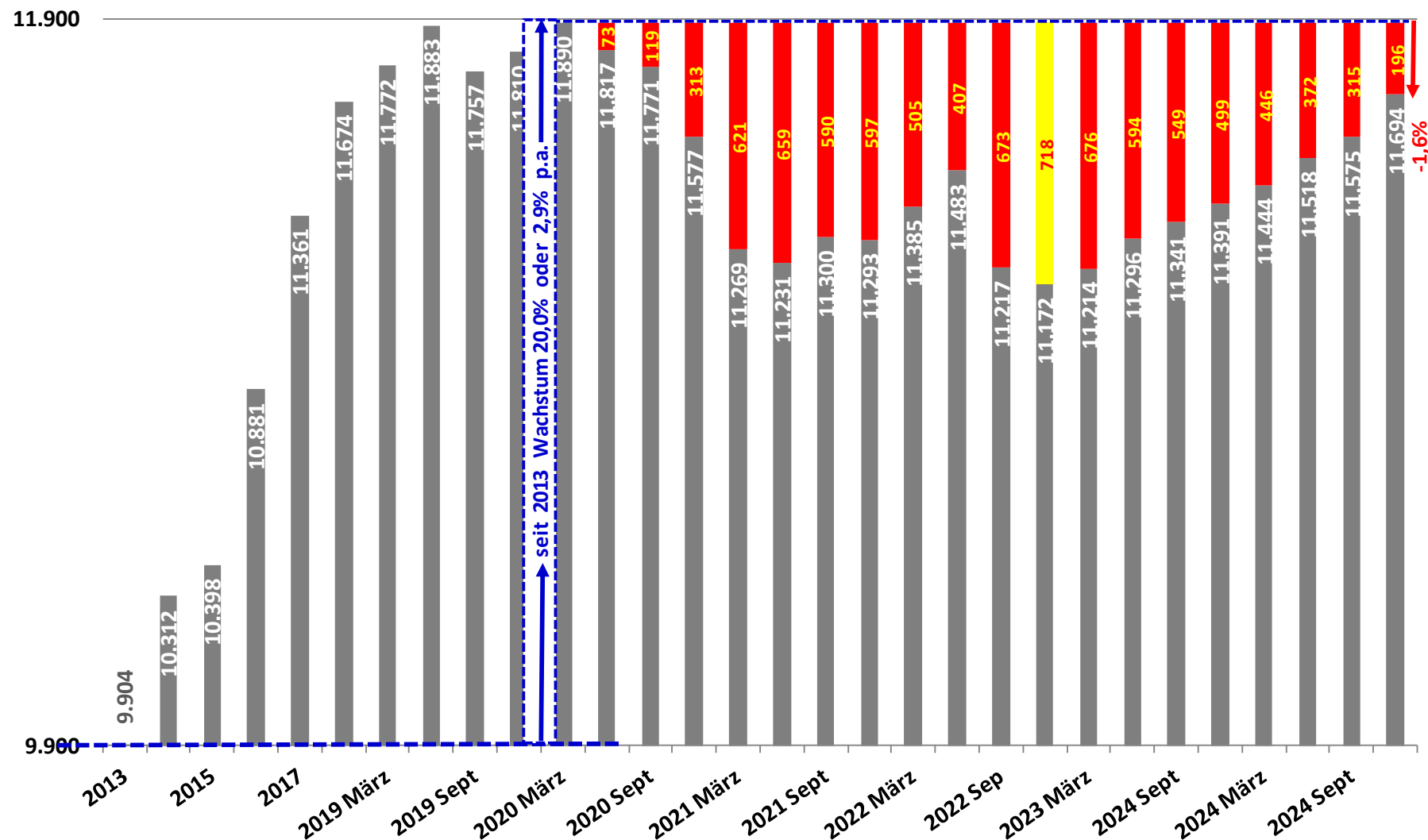


(Quelle: BAA, Berufgruppe Gruppe 5231, Stand 07/2025, Zahlen nach 12/24 noch nicht verfügbar)



Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Verkehrspiloten seit 2013

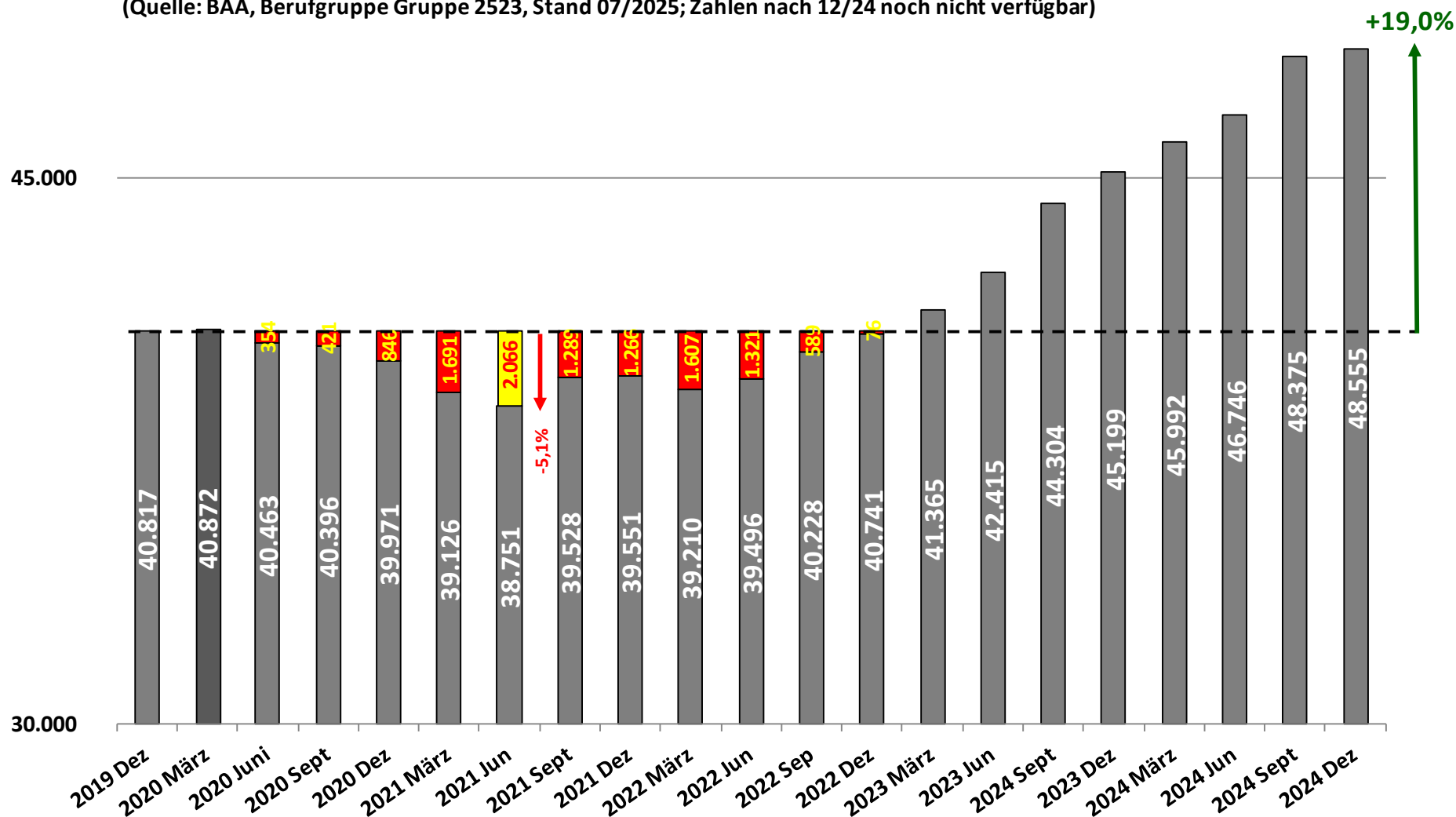
Stand 07/25, Differenz zu 03/2020, Zahlen nach 12/24 noch nicht verfügbar



Soz.-Vers.-Beschäftigte Luft- + Raumfahrtstechniker in Deutschland

Pandemie bedingter **Stellenabbau März 2020 bis Dez 22**

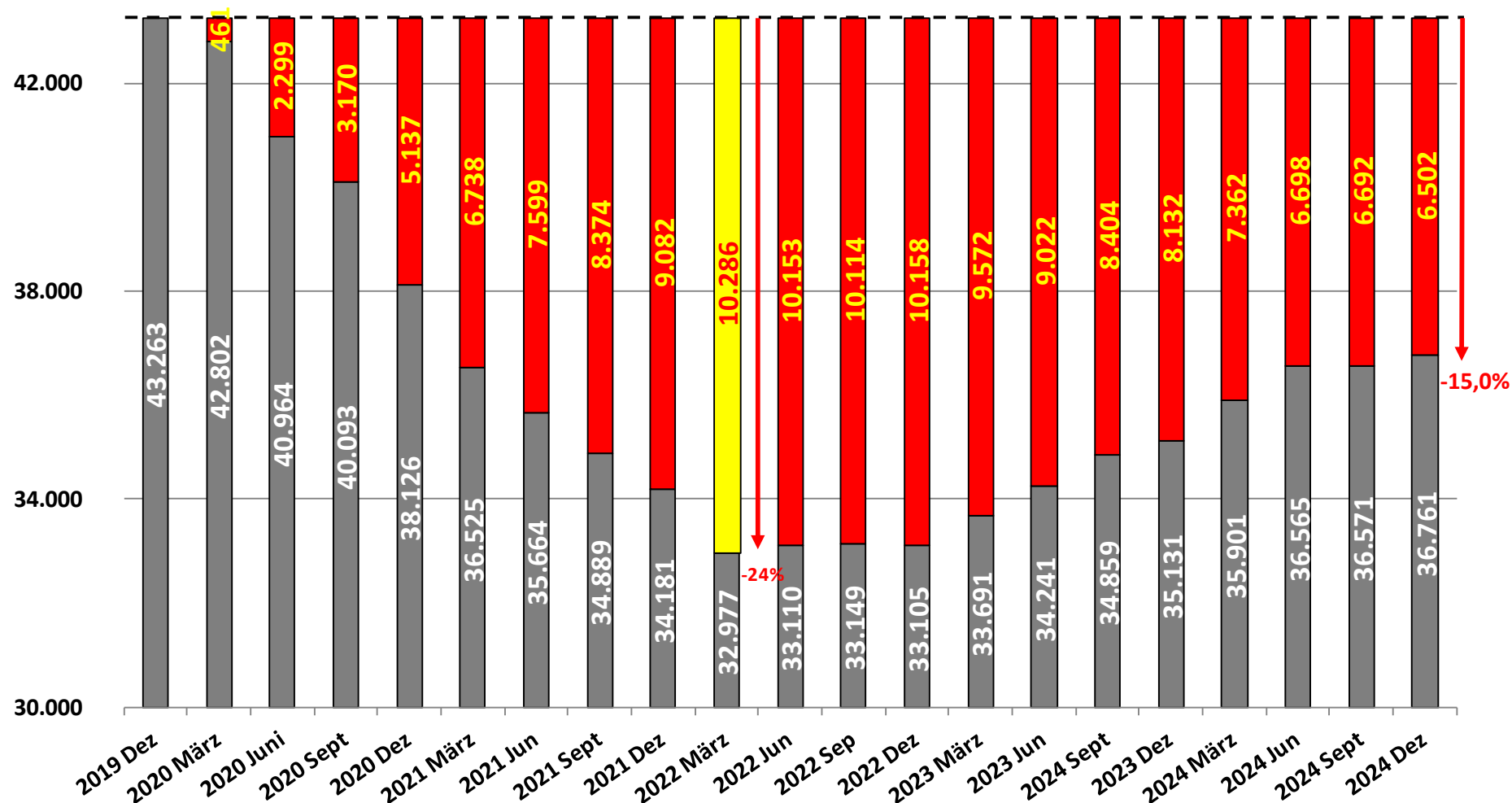
(Quelle: BAA, Berufgruppe Gruppe 2523, Stand 07/2025; Zahlen nach 12/24 noch nicht verfügbar)



Soz.-Vers.-Beschäftigte Servicekräfte im deutschen Luftverkehr

Pandemie bedingte **Minderbeschäftigung** seit 12/2019

(Quelle: BAA, Berufgruppe Gruppe 5142, Stand 07/2025; Zahlen nach 12/24 noch nicht verfügbar)



int. left blank