

Hans-Jürgen Etterich

**Wirtschaftlichkeit und Grenzen
des Geschäftsreiseverkehrs**

Inhaltsverzeichnis

1	Vorwort.....	183
2	Ergebnis-Zusammenfassung	183
3	Methodischer Ansatz.....	184
3.1	Wertschöpfung (WS).....	184
3.2	Verlustzeiten im Geschäftsreiseverkehr	185
3.3	Abgrenzungen.....	185
3.4	Ermittlung der Verlustzeiten	187
4	Ergebnisse.....	190
5	Anlagen	191

1 Vorwort

Die vorliegende empirische Studie basiert auf den über 10 Jahre gewonnenen Daten und praktischen Erkenntnissen der Nutzung eines eigenen Geschäftsflugzeuges (Anlage I: Fallstudie).

Die Wirtschaftlichkeit eines Geschäftsflugzeuges wird über die Wertschöpfung des Nutzers und seiner überregionalen Geschäftsreisetätigkeiten hergeleitet.

Die Studie wurde mit Blick auf eine durch den Verfasser eingeleitete gerichtliche Klärung gegen Feststellungen der örtlichen Finanzbehörde erstellt – die Beweisführung eines ausschließlich für betriebliche Belange genutzten Geschäftsflugzeuges wurde gerichtlich anerkannt.

2 Ergebnis-Zusammenfassung

Z u s a m m e n f a s s u n g

Unter Berücksichtigung von Verlustzeiten im normalen Geschäftsreiseverkehr – ausgedrückt in Wertschöpfungsverlusten – gegenüber der Nutzung eines Geschäftsflugzeuges können folgende Aussagen getroffen werden:

- **Auto** - **sehr unwirtschaftliches** Transportmittel für obere Führungskräfte mit einer jährlichen Fahrleistung von 60.000 km
= **ca. € 4,70 pro km**
- **Linienflug** - **unwirtschaftliches** Transportmittel für obere Führungskräfte auf europäischen Flugstrecken von 1 bis 1,5 Std. Flugzeit
≥ **€ 2,60 pro km**
- **Geschäftsflugzeug** - **wirtschaftliches** Transportmittel (siehe auch Anlage I – Fallstudie)
= **€ 2,30 pro km**

3 Methodischer Ansatz

3.1 Wertschöpfung (WS)

a) Definition

$$\text{WS} = \text{Umsatz} - \text{Fremdleistungen} = \text{Eigenleistung} + \text{Gewinn}$$

b) Entstehung

Die Wertschöpfung einer wirtschaftlichen Einheit (Unternehmen) resultiert aus der Summe der Einzelleistungen von Führungsmanagement und Mitarbeitern.

Im Vordergrund steht die Wertschöpfung des Führungsmanagements bei der Ermittlung der Wirtschaftlichkeit eines Geschäftsflugzeuges.

Wertschöpfung personenbezogen¹⁾

Leistungsmerkmale oberer Führungskräfte Honorierung von Führungskräften

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategieformulierung und -umsetzung ▪ Investitionsmaßnahmen ▪ Strukturieroptimierungen ▪ Unternehmensführung ▪ Unternehmensausweitungen, z.B. <ul style="list-style-type: none"> - Firmenzu- und Verkäufe - Verhandlungen über Großprojekte - Produktinnovationen - neue Märkte - Wachstum - neue Arbeitsplätze - etc. | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Festgehalt ▪ Erfolgskomponenten <ul style="list-style-type: none"> - % Umsatz-Bonus - % Gewinn-Tantieme - Vorzugsaktien - Erfolgsbeteiligung bei Abschluß Großprojekten - etc. <p style="text-align: center;">€ 0,5 Mio. bis > 10 Mio.
pro Top Manager bzw. Inhaber</p> |
|---|---|

1) Wertschöpfungsaufteilung (WS): Unternehmen >> Führungsmanagement > Mitarbeiter

Die jährliche Honorierung der Führungskräfte orientiert sich an der erbrachten Leistung, sprich Wertschöpfung. Der weitaus größte Teil ist

erfolgsorientiert gestaltet und basiert auf einer prozentualen Beteiligung an der gesamten Wertschöpfung des Unternehmens.

3.2 Verlustzeiten im Geschäftsreiseverkehr

Untersucht werden für drei alternative Transportmittel (Auto, Linie, Geschäftsflugzeug) die Reisezeitenunterschiede. Die Mehrzeiten werden als Verlustzeiten definiert und über die Wertschöpfung pro Stunde als **Wertschöpfungsverlust** ausgedrückt.

3.3 Abgrenzungen

a) Geschäftsfliegerei

A b g r e n z u n g

Wirtschaftlichkeit: Kosten/Nutzen-Relation

Zielgruppe:

- Geschäftsflieger
- Eigentümer
- Vorstände
- Geschäftsführer
- Spitzenmanager

Keine Hobbyflieger!

Wertschöpfung : + 500.000 €/Jahr oder 250 €/Std.¹⁾

b) Alternative Transportmittel

Transportmittel	
<ul style="list-style-type: none"> • Auto • Linienflug • Geschäftsflug 	
<hr/>	
<ul style="list-style-type: none"> • Bahn 	: Entfällt wegen objektiver Nachteile durch Begrenzungen auf Nebenstrecken

c) Geschwindigkeiten

Der Studie liegen folgende Geschwindigkeitsannahmen der drei Transportmittel zugrunde:

A n n a h m e	
Geschwindigkeiten	
<ul style="list-style-type: none"> • Geschäftsflug • Linienflug • Auto 	<ul style="list-style-type: none"> : 300 kmh / Fallstudie : 600 kmh : 60 kmh

Der Wert für das Auto berücksichtigt jährliche Staustatistiken; es wird eine jährliche Durchschnittsgeschwindigkeit bei einer Fahrleistung von 60.000 km zugrunde gelegt.

3.4 Ermittlung der Verlustzeiten

a) Typische Besprechungsdauer

Erfahrungsgemäß beträgt die durchschnittliche Dauer einer Geschäftsbegegnung **zwei Stunden**.

Der empirische Durchschnittswert (Fallstudie) für Anfahrzeiten zum und vom Besprechungsort beträgt 30 Minuten.

Hieraus resultiert für den Geschäftsflug eine praktizierte Gesamtaufenthaltszeit von **drei Stunden**.

b) Mehrzeiten im Linienflug

- | | | |
|------------------|----------------|-------------|
| • Eincheck | 30 Min. | 20 % |
| • Verspätungen | 30 Min. | 20 % |
| • Flugplanlücken | 60 Min. | 40 % |
| • Anfahrzeiten | <u>30 Min.</u> | <u>20 %</u> |

150 Min. 100 %

Die ermittelten Werte basieren auf jährlichen Statistiken über Verspätungen und ermittelten Flugplanlücken unter Zugrundelegung einer optimalen Gesamtaufenthaltsdauer am Besprechungsort von drei Stunden pro innerdeutschen und europäischen Flügen (80% Inlands-, 20% Auslandsflüge).

Die durchschnittliche Anfahrtszeit bei Linienflügen vom Flughafen zum Besprechungsort beträgt 1 Stunde; die bei Geschäftsflügen von Flugplätzen 30 Minuten.

Ergebnis für den Linienflug:

- 2,5 Stunden Nichtflugzeit auf 1 Stunde Flugzeit
- bei 75 Linienflügen (Fallstudie basiert auf 75 Flügen pro Jahr) ergeben sich somit 188 Stunden Verlust pro Jahr bzw. > 9% der Jahresarbeitszeit
- hieraus resultiert bei einer Wertschöpfung von EUR 250 pro Stunde ein Jahreswertschöpfungsverlust von EUR 47.000

Analyse der Verlustzeiten Linienflug (netto)

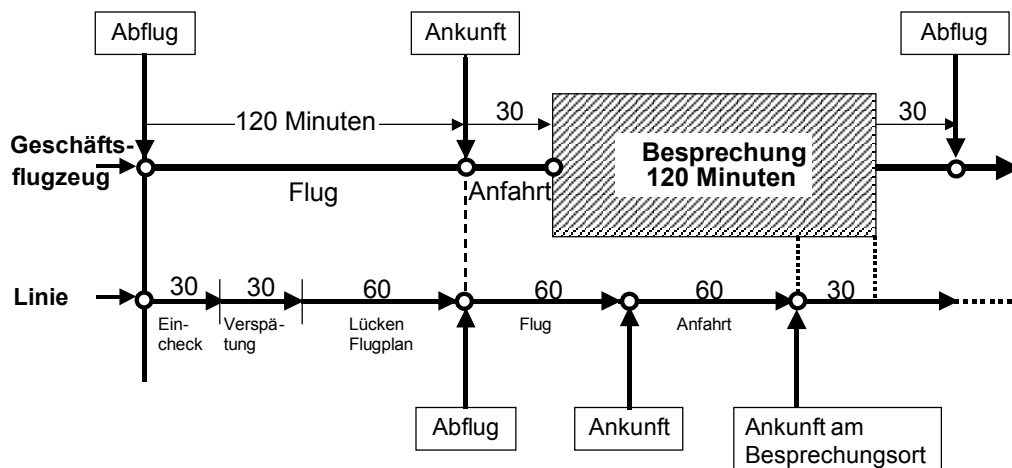
• Eincheck-Zeiten	:	30 Minuten	20 %
• Verspätungen	:	30 Minuten	20 %
• Flugplanlücken ¹⁾	:	60 Minuten	40 %
• Anfahrzeiten	:	<u>30 Minuten</u>	<u>20 %</u>
		<u>150 Minuten</u>	<u>100 %</u>

Nicht-Flugzeiten auf 1 Std. Flugzeit	=	2,5 Stunden
---	---	-------------

- Verlust	> 9 % der Jahresarbeitszeit
- Entgangene Wertschöpfung	€ 47.000 pro Jahr

- 1) Auslandsflüge 20% aller Flüge;
Lücken bis zu 24 Stunden bei üblicher Besprechungsdauer = 2 Std.
- 2) Fallstudie: 75 Flüge = 150 Std. pro Jahr Geschäftsflug
- 3) 188 Std. Verlust entsprechen bei € 250 pro Std. € 47.000

Annahme



Zeitproportionen

**Einzel-
flug-(Fahr) Normal-
strecke (km) ¹⁾ dauer (Std.) durchschn. Gesamt-
Verlustzeiten zeit
(Std.)**

	Einzel- flug-(Fahr) strecke (km) ¹⁾	Normal- dauer (Std.)	durchschn. Verlustzeiten (Std.)	Gesamt- zeit	<u>Zeit- Proportionen</u>
Auto	600	7	3	10 ²⁾	5 - fach
Linie	450	1 ³⁾	2,5	3,5	1,8 - fach
Geschäfts- flugzeug	450	2	0	2,0	1-fach

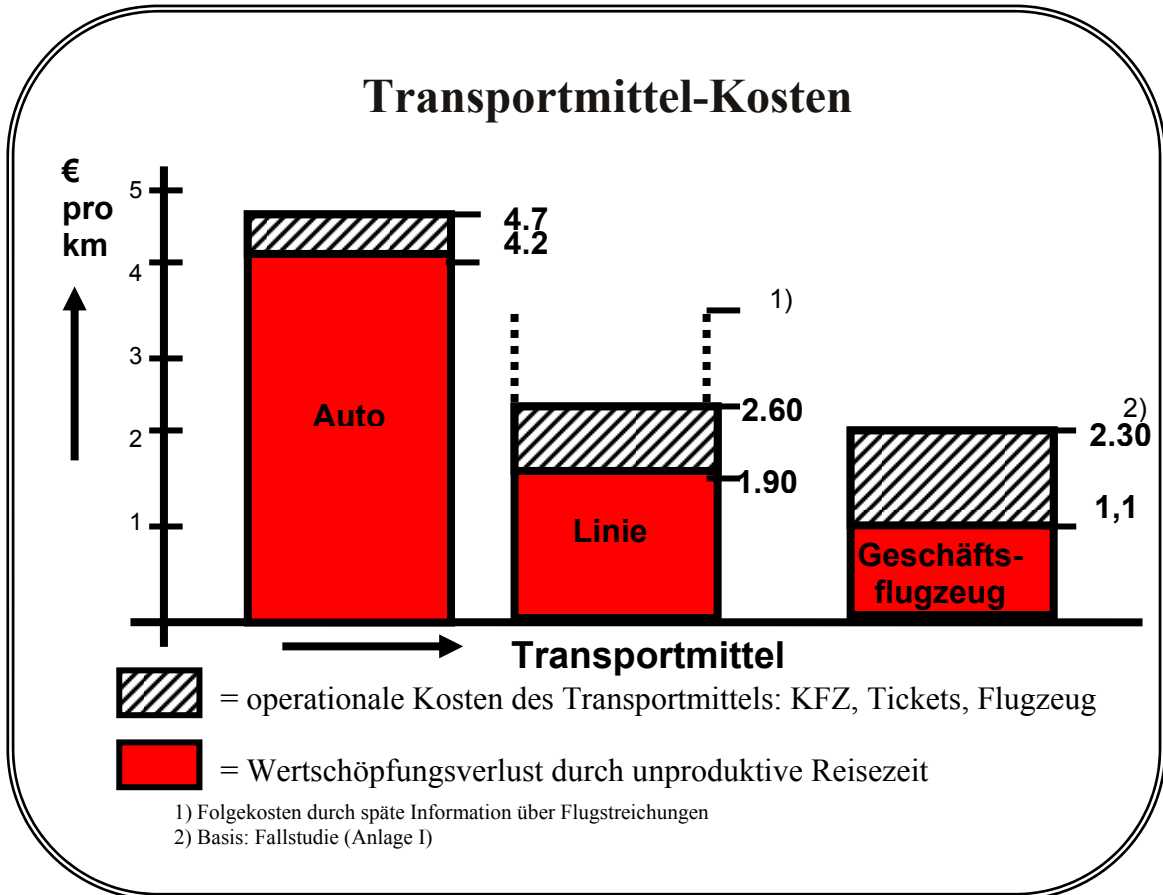
1) Streckenfaktor: Luftstrecke x 1,3 = Straßenstrecke (Anlage VIII)

2) Die durchschnittliche Geschwindigkeit (Auto) bei 60.000 Jahres-km hat sich aufgrund höherer Verkehrsdichte auf 60 kmh reduziert.

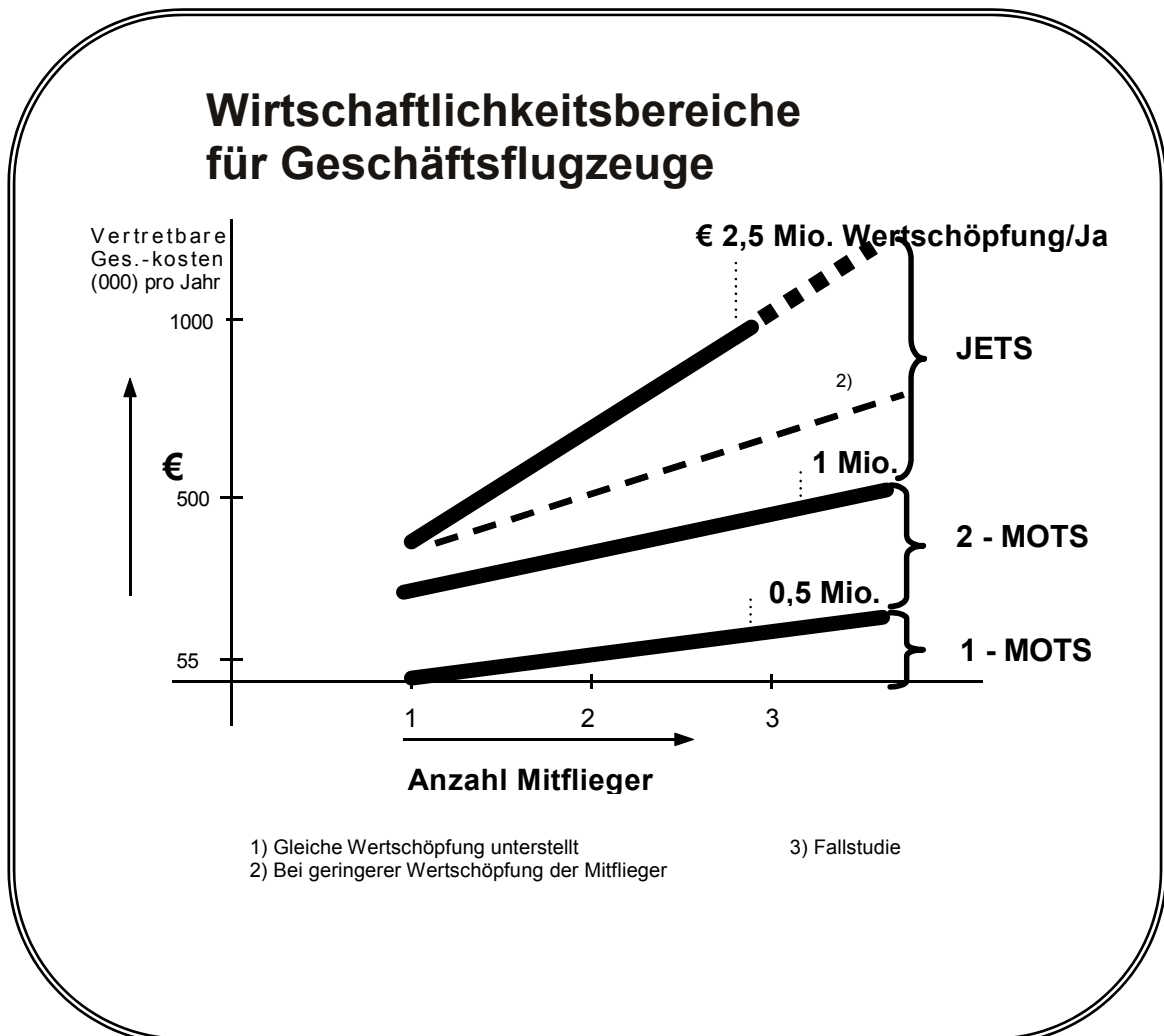
3) siehe Anlage IX

4 Ergebnisse

a) Transportmittel-Kosten



b) Wirtschaftlichkeitsbereiche



5 Anlagen

5.1 Fallstudie

Fallstudie

- Ein-Mot
- PA 32R – 301 T
- 6 Sitze
- De-Icing
- IFR-tauglich
- 150 Flugstunden pro Jahr
- 75 Starts
- 5:30 Std. ausfliegbare Treibstoffmenge
- (max. Flugradius: 1.500 km Luftstrecke)
- Baujahr 1982
- € 140.000 Anschaffungspreis
- Flugstunden bei Kauf: 1.800
- Vollkosten pro Jahr: € 55.000
- Heimatflughafen EDDL

5.2

Halterkosten**Annahme*****Halterkosten***

- Vollkosten : € 55.000 / Jahr
(Fallstudie)

Schluss:

Wäre jeder Linienflug pünktlich und könnte man im Drei-Stunden-Rhythmus jeden Flughafen durch Anschlussflug wieder verlassen, so betrügen allein die Ticketkosten 55% (€ 30.000) der Vollkosten einer Ein-Mot – Ein-/Auscheckzeiten nicht gerechnet.

5.3 Flugvorbereitung

Annahme

Flugvorbereitung

Schluss:

Vernachlässigbarer Zeitaufwand, dem der Vorteil einer frühzeitigen Information über Delays aufgrund von Luftraumüberbelastungen gegenübersteht.

Der Geschäftsflieger erkennt vor Antritt eines Fluges, ob seine angestrebte Geschäftsbegegnung verspätet stattfindet oder gar entfallen muss. Der Linienflieger erfährt dies erst, wenn „alles zu spät“ ist.

Die Verluste derartiger doppelter Wartezeiten sind gar nicht hoch genug ansetzbar.

5.4 Fluginformation

Annahme

Fluginformation

- Flugplan : per Fax
- Wetter : per Telefon/Fax
- Notams : am GAT/
Briefingraum
bzw. Telefon
- SLOTS : per Telefon
- Halle/Vorfeld : per Telefon
- Betanken : per Telefon

5.5 Lande- und Abstellgebühren

Annahme

Lande- und Abstellgebühren (Fallstudie)

**Landegebühren: € 20 Durchschnitt
75 Landungen/Jahr
€ 1.250/Jahr**

Abstellgebühren: € 2.500 Jahr

5.6 Pilotenkosten

Annahme

Pilotenkosten

- Ein Vergleich von Fahrerkosten (Firmenwagen) zu Pilotenkosten zeigt eindeutige Unterschiede zugunsten der Pilotenkosten (sie werden i.d.R. nach Stundeneinsatz bezahlt, Chauffeure sind fest angestellt)
- Bei festangestellten Piloten im Jetbereich – hier ist eine Wertschöpfung des Halters von > € 250 pro Std. nötig – ergeben sich ca. 6% des Wertschöpfungsbetrages
- Bei vorliegender IFR-Berechtigung des Halters entfallen Pilotenkosten

5.7 **Verspätungskosten**

Annahme

Verspätungskosten

- Kosten der Flugverspätungen wurden 1987 bereits auf 5 Milliarden USD geschätzt
- Jede Stunde Verspätung „kostet“ € 250 Wertschöpfung bei Führungskräften mit einer Wirtschaftsleistung von € 500.000 pro Jahr

5.8

Streckenfaktor**Annahme**

Streckenfaktor = 1,3

d. h. Luftstrecke x 1,3 = Straßenstrecke

150 Flugstunden (vorliegende Studie)
ergeben bei 300 Km/h = 45.000 km

Schluss:

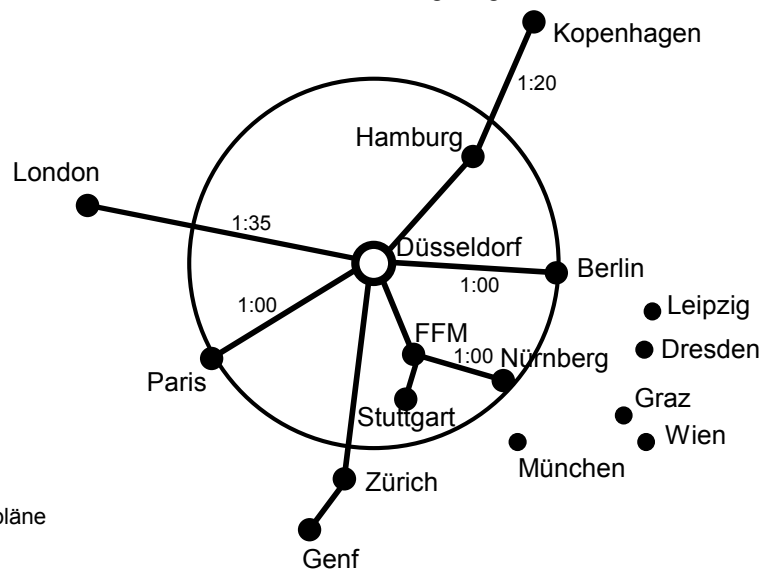
Der Wert von 60.000 Km Fahrstrecke im Jahr entspricht
den praktischen Erfahrungen von Geschäftsleuten.

5.9 Flugstreckenradius

Annahme

Flugstreckenradius

Kreis = 1 Stunde Linie*
2 Stunden Geschäftsflugzeug Fallstudie



* Quelle: gültige Flugpläne

Schluß: Bei einem angenommenen Verhältnis von 80% Inlands- und 20% europ. Flügen (Fallstudie), ergibt sich eine durchschnittliche Flugdauer von 1 für Linienflüge bzw. 2 Std. für das Geschäftsflugzeug (Fallstudie)