

Luftfahrt bewegt.  BDL

# Halbjahresbilanz 2019

Zur Lage der deutschen Luftverkehrswirtschaft

24. Juli 2019

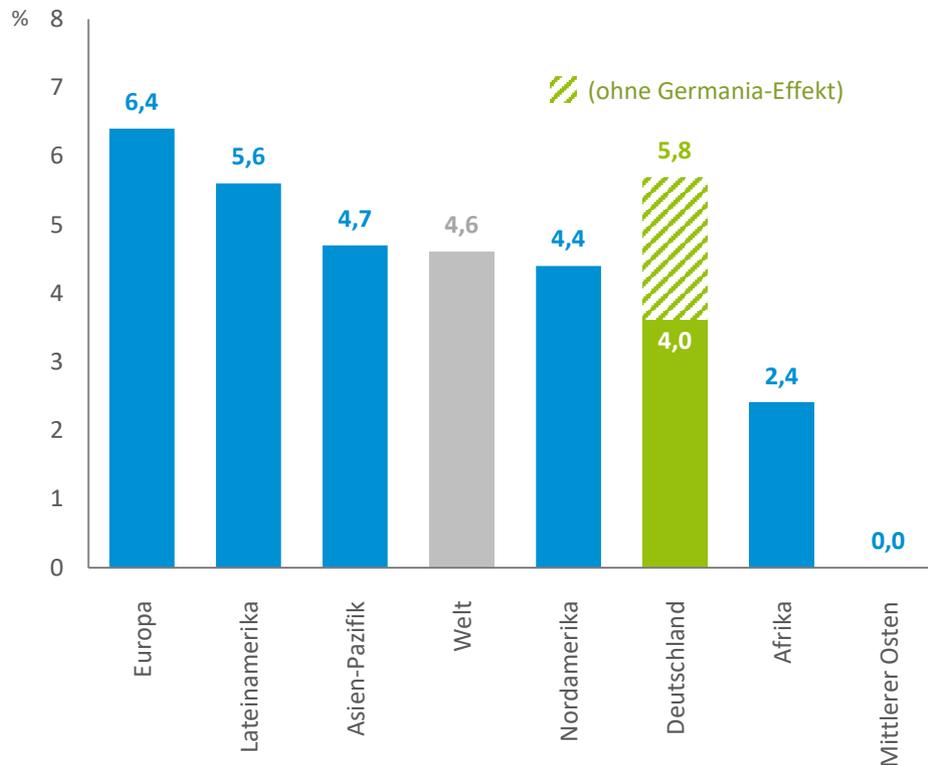
- > Der weltweite Luftverkehr wächst auch im ersten Halbjahr 2019, allerdings weniger dynamisch. In Deutschland ist das Wachstum noch durch Effekte aus den Insolvenzen von Air Berlin und Germania geprägt.
- > Der Wettbewerbsdruck bleibt hoch, deutsche Airlines verlieren weiterhin Marktanteile.
- > Der Luftfrachtverkehr verzeichnet weltweit einen Nachfrageeinbruch.

-  **Verkehrsentwicklung:** Der weltweite Luftverkehr ist im ersten Halbjahr 2019 mit 4,6 Prozent schwächer gewachsen als im ersten Halbjahr 2018. Die Verkehrsentwicklung in Deutschland ist von den Folgen der Insolvenzen von Air Berlin und Germania geprägt: Die deutschen Fluggesellschaften wuchsen aufgrund der Germania-Insolvenz (Marktaustritt Januar 2019) im Schnitt um 4,0 Prozent. Das leicht höhere Passagierwachstum an deutschen Flughäfen in Höhe von 4,2 Prozent rührt vor allem daher, dass die weggefallenen Kapazitäten der Air Berlin (Marktaustritt Ende 2017) im ersten Halbjahr 2018 noch nicht vollständig wieder aufgefüllt waren, nunmehr aber wieder vollständig aufgefüllt sind.
-  **Marktanteile:** Die deutschen Fluggesellschaften verlieren in Summe Marktanteile in ihrem Heimatmarkt. Seit 2012 ist ihr Marktanteil beim Sitzplatzangebot um 11 Prozentpunkte zurückgegangen – von 67 Prozent auf 56 Prozent.
-  **Konnektivität:** Deutschland verfügt über eine sehr gute Verkehrsanbindung auf dem Luftweg. Im ersten Halbjahr 2019 waren 373 internationale Ziele ab deutschen Flughäfen erreichbar. Während diese Zahl seit 2012 insgesamt gestiegen ist, ist die Zahl der asiatischen Ziele zurückgegangen, obwohl dies die dynamischste Wirtschaftsregion der Welt ist.
-  **Luftfracht:** Die Luftfrachtnachfrage geht weltweit stark zurück. In Deutschland verstärkt sich diese Abwärtsbewegung 2019.
-  **Ausblick auf das Gesamtjahr 2019:** Nachdem das Sitzplatzangebot an deutschen Flughäfen im ersten Halbjahr durch den Air Berlin-Basiseffekt gewachsen ist, kühlt sich das Wachstum im zweiten Halbjahr deutlich auf 0,4 Prozent ab. Unter dem Strich wird das Sitzplatzangebot des Gesamtjahres 2019 um 2,3 Prozent über dem des Vorjahres liegen.

# Fluggesellschaften: Deutsche Fluggesellschaften nehmen am Wachstum in Europa insolvenzbedingt nicht gleichwertig teil

## Entwicklung der Fluggesellschaften nach Region

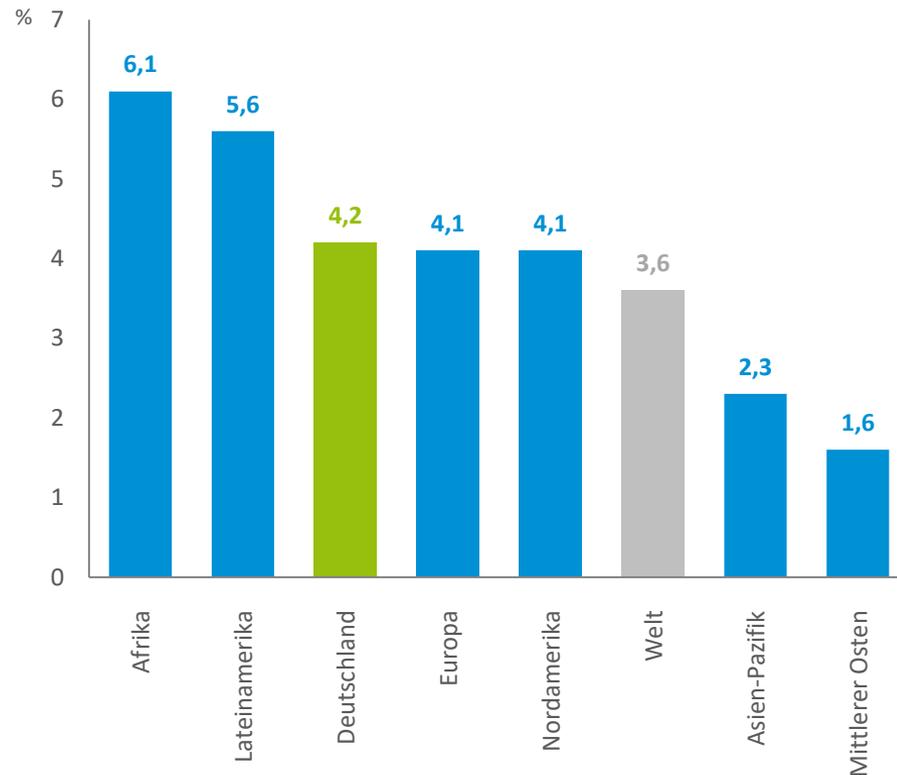
Wachstum 1. Halbjahr 2019\* (verkaufte Passagierkilometer)



- Weltweit sind die Fluggesellschaften im ersten Halbjahr 2019 um 4,6 Prozent gewachsen. Dies bedeutet eine deutliche Abkühlung gegenüber dem Wachstum im 1. Halbjahr 2018 mit 6,8 Prozent.
- Die europäischen Airlines haben um 6,4 Prozent zugelegt und zeigen das dynamischste Wachstum weltweit. Dieses Wachstum ist Ausdruck des starken Kapazitätswettbewerbs im reifen, liberalisierten Luftverkehrsmarkt Europa. Die großen Wachstumstreiber in Europa sind die Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften Ryanair, easyJet und Wizzair.
- Die deutschen Fluggesellschaften wachsen mit 4,0 Prozent unter dem europäischen und weltweiten Schnitt. Dies ist vor allem eine Folge der Insolvenz von Germania im Januar 2019. Rechnet man die insolvente Germania heraus, läge das Wachstum der deutschen Gesellschaften (Lufthansa Group, Condor, TUIfly und Sunexpress Deutschland) in Summe bei 5,8 Prozent.
- Die Fluggesellschaften im Mittleren Osten wachsen zurzeit nicht (Gründe: sinkende Profitabilität bei Etihad, Qatar und Emirates, lokale Krisen wie Iran).

## Wachstum an Flughäfen nach Region

Passagierwachstum im 1. Halbjahr 2019\*

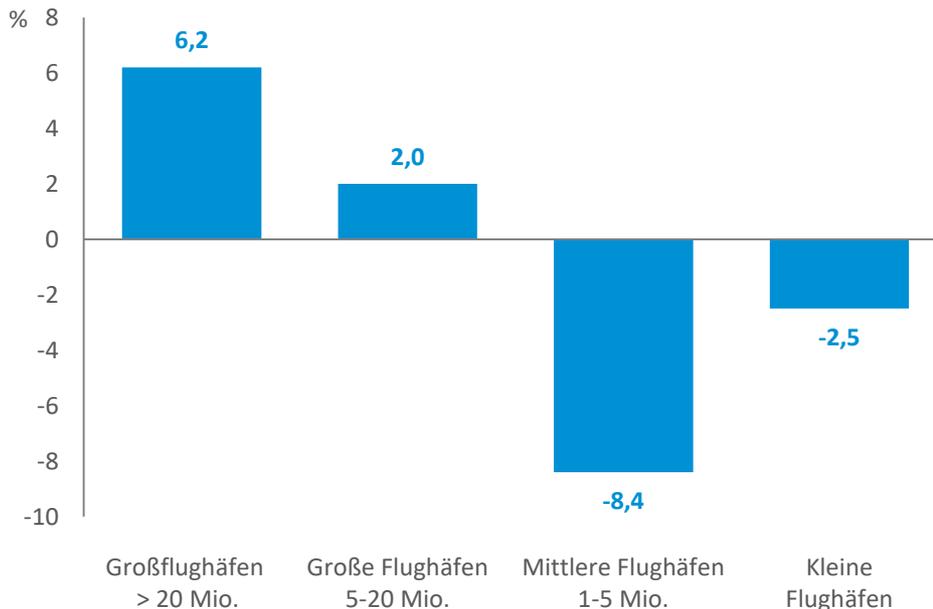


-  Im weltweiten Durchschnitt wuchsen die Flughäfen hinsichtlich des Passagieraufkommens um 3,6 Prozent. In Europa lag das Wachstum mit 4,1 Prozent leicht über dem weltweiten Durchschnitt.
-  Die deutschen Flughäfen wuchsen im ersten Halbjahr 2019 um 4,2 Prozent. Im ersten Halbjahr 2018 waren es hingegen nur 2,4 Prozent. Diese Wachstumsrate ist im Wesentlichen ein statistischer Basiseffekt, denn im ersten Halbjahr 2018 waren die aus der Air Berlin-Insolvenz fehlenden Kapazitäten noch nicht vollständig wieder aufgefüllt. Im ersten Halbjahr 2019 waren diese Kapazitäten hingegen wieder voll im Markt. Das erklärt die hohe Wachstumsrate.
-  Insgesamt gab es dabei über 117 Mio. an- und abreisende Fluggäste an deutschen Flughäfen:
  - 23,2 Mio. zu/von einem deutschen Ziel (2,4 Prozent gegenüber 1. Halbjahr 2018)\*\*
  - 73,3 Mio. zu/von einem europäischen Ziel (4,9 Prozent gegenüber 1. Halbjahr 2018)
  - 20,5 Mio. zu/von einem interkontinentalen Ziel (3,7 Prozent gegenüber 1. Halbjahr 2018)

\*\* Da ein innerdeutscher Passagiere in den Statistiken der deutschen Flughäfen doppelt gezählt wird (zum Beispiel abfliegend in Berlin und ankommend in Stuttgart), beträgt die Summe der innerdeutschen Passagiere 11,6 Mio.

## Entwicklung der deutschen Flughäfen nach Größenkategorien

Passagierwachstum der deutschen Flughäfen im ersten Halbjahr 2019



Großflughäfen: Frankfurt, München, Berlin, Düsseldorf

Große Flughäfen: Hamburg, Stuttgart, Köln-Bonn, Hannover.

Mittlere Flughäfen: Nürnberg, Leipzig-Halle, Dresden, Bremen, Dortmund, Hahn, Weeze

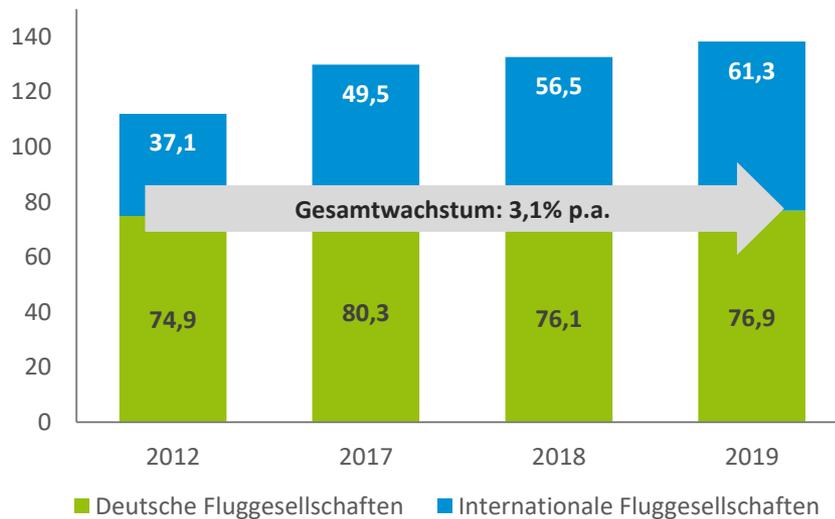
Kleine Flughäfen: Erfurt, Friedrichshafen, Münster-Osnabrück, Paderborn-Lippstadt, Saarbrücken, Karlsruhe-Baden-Baden

- Die Großflughäfen Frankfurt, München, Berlin (Tegel und Schönefeld) und Düsseldorf nehmen mit 6,2 Prozent am Wachstum teil. Hier wurden auch die wegfallenden Kapazitäten der Air Berlin und Germania vollkommen ersetzt.
- Auch die großen Flughäfen verzeichnen ein leichtes Wachstum von 2,0 Prozent. Hier zeigt sich der Air Berlin-Auffülleffekt nicht so deutlich wie in Düsseldorf und in Berlin, da Air Berlin dort nicht mehr so stark vertreten war.
- Die Situation der mittleren und kleinen Flughäfen ist angespannt. Häufig stellt hier nur eine einzige Fluggesellschaft einen großen Anteil des Angebotes. Insbesondere Germania war an Flughäfen dieser Kategorie vertreten. Diese Kapazität wurde nach der Insolvenz nicht vollkommen ersetzt. An einer Reihe von weiteren mittleren und kleinen Flughäfen bestimmen Ryanair und Wizzair maßgeblich die Entwicklung.
- 92 Prozent der Fluggäste benutzten die großen Flughäfen (also jene über 5 Mio. Passagiere). Die verbleibenden 8 Prozent entfallen auf die kleinen und mittleren Flughäfen.

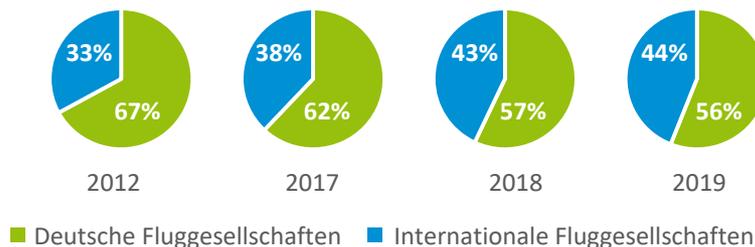
# Marktanteile: Ausländische Fluggesellschaften gewinnen weiter Marktanteile an deutschen Flughäfen

## Sitzangebot und Marktanteile

Sitzplatzangebot ab deutschen Flughäfen im jeweils 1. Halbjahr (in Mio.)



Marktanteil der deutschen Fluggesellschaften



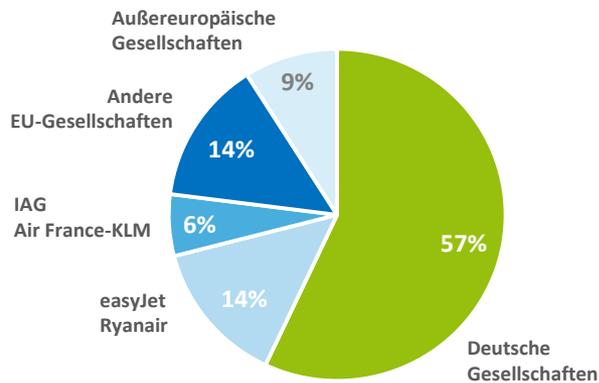
- Die Insolvenzen mehrerer Fluggesellschaften in Deutschland spiegeln sich auch in den Marktanteilen an den deutschen Flughäfen wider: Kamen die deutschen Fluggesellschaften (Lufthansa Group, Air Berlin, Condor, TUIfly, Germania und Sunexpress Deutschland) im ersten Halbjahr 2012 noch auf einen Marktanteil von 67 Prozent, sank dieser bis zum ersten Halbjahr 2019 auf 56 Prozent. Im ersten Halbjahr 2018 lag der Marktanteil der deutschen Fluggesellschaften noch bei 57 Prozent.
- Das heißt, seit 2012 ging fast das gesamte Wachstum an ausländische Fluggesellschaften. Diese wuchsen durchschnittlich um 7,5 Prozent p.a., während die deutschen Gesellschaften in Summe nur um 0,4 Prozent p.a. wachsen konnten.
- Selbst wenn man Air Berlin und Germania herausrechnet, ergibt sich für die verbleibenden deutschen Fluggesellschaften Lufthansa Group, Condor, TUIfly und Sunexpress Deutschland ein Wachstum von 3,9 Prozent p.a., was unter den Wachstumsraten der ausländischen Fluggesellschaften liegt.
- Gründe für diese unterschiedliche Entwicklung sind u.a. einseitige Belastungen durch nationale Alleingänge wie die Luftverkehrsteuer sowie günstigere Kostenstrukturen bei ausländischen Fluggesellschaften (z. B. bei Personalkosten).

# Marktanteile: Die Angebotslücke der Air Berlin-Insolvenz wurde geschlossen, dabei haben deutsche Unternehmen weiter Marktanteile verloren

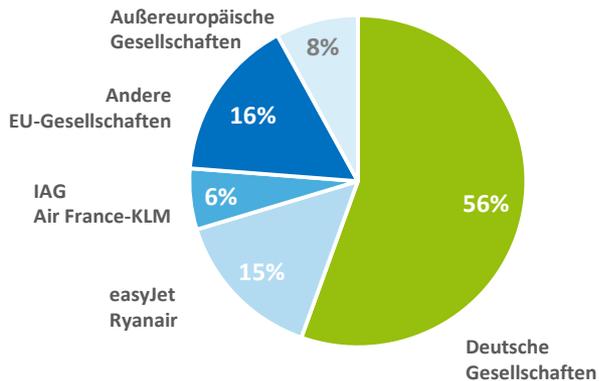


## Angebotsentwicklung im Luftverkehr in Deutschland

### 1. Halbjahr 2018 (Sitze)



### 1. Halbjahr 2019 (Sitze)



133 Mio. Sitze

+4,2%

138 Mio. Sitze

Das Wachstum des Sitzplatzangebotes von 4,2 Prozent im ersten Halbjahr ist v.a. durch den Basiseffekt der Air Berlin-Insolvenz geprägt. Deutsche und internationale Gesellschaften haben im ersten Halbjahr 2018 die fehlende Air Berlin-Kapazität nur sukzessive ersetzt. Im ersten Halbjahr 2019 war dieser Prozess abgeschlossen, und die Kapazität war das gesamte Halbjahr im Markt verfügbar.

Die Entwicklung der deutschen Fluggesellschaften wurde dann aber noch durch die Insolvenz der Germania geprägt. Hier fielen gegenüber 2018 nochmals 1,5 Mio. Sitze im 1. Halbjahr 2019 für die deutschen Fluggesellschaften weg.

Die im Markt verbliebenen deutschen Gesellschaften sind im ersten Halbjahr 2019 um 3,2 Prozent und die internationalen Fluggesellschaften um 8,5 Prozent gewachsen (Sitze). Dabei verläuft die Entwicklung bei den ausländischen Gesellschaften unterschiedlich:

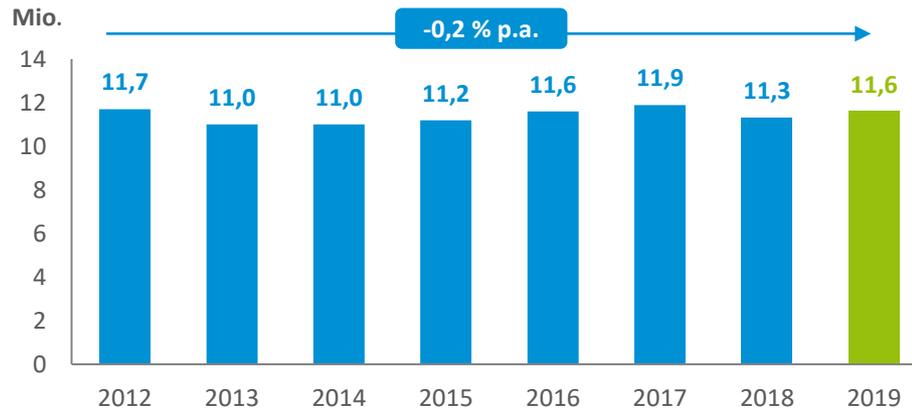
- Die großen europäischen Netzwerkgesellschaften IAG (u.a. British Airways und Iberia) und Air France-KLM nehmen am Wachstum des Marktes in Deutschland nur mit 1,4 Prozent teil.
- Die großen Wachstumstreiber in Deutschland sind Ryanair (mit Laudamotion), easyJet, Wizzair, türkische Ferienfluggesellschaften und einige kleinere nationale Unternehmen aus Europa.

# Innerdeutscher Verkehr: Der innerdeutsche Luftverkehr hat eine stabile, nicht wachsende Nachfrage in zwei unterschiedlichen Segmenten



## Langfristige Marktentwicklung im innerdeutschen Luftverkehr

Innerdeutsche Passagiere (jeweils 1. Halbjahr)



Im ersten Halbjahr flogen 11,6 Mio. Passagiere innerdeutsch. Die innerdeutschen Passagiere machen rund 11 Prozent aller Passagiere Deutschlands aus.

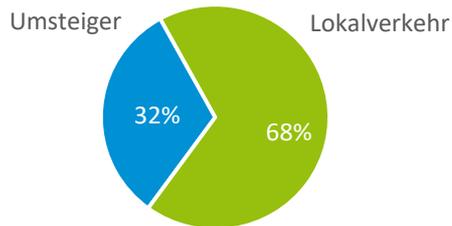
Die Nachfrage ist sehr stabil, unabhängig von Straßenauslastung und Bahnausbau. Auch die Entwicklung des Fernbus-Systems in Deutschland hat zu keinem Rückgang geführt. Die Nachfrage wächst aber auch nicht: Während der internationale Luftverkehr von 2012 bis 2019 um 4,1 Prozent p.a. zulegen konnte, stagnierte die Nachfrage im innerdeutschen Verkehr mit -0,2 Prozent p.a.

Kurzfristig gab es Schwankungen im 1. Halbjahr 2018. Hier ging die Nachfrage aufgrund der Insolvenz von Air Berlin kurzfristig zurück. Dies wurde aber im ersten Halbjahr 2019 ausgeglichen.

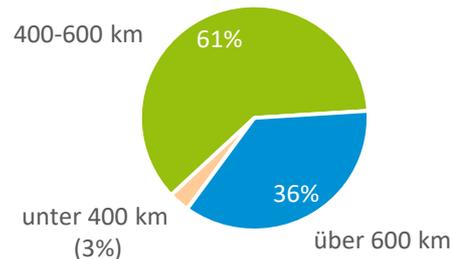
Innerdeutscher Luftverkehr bedient zwei Segmente:

- 68 Prozent sind Lokalverkehr auf langen Distanzen: Diese Gäste nutzen das Flugzeug für ihre innerdeutsche Reise ohne umzusteigen. Viele davon sind Geschäftsreisende. 97 Prozent dieser Fluggäste legen eine Strecke von mehr als 400 km Bodendistanz zurück.
- 32 Prozent der Passagiere sind Umsteiger: Sie steigen an den Drehkreuzen Frankfurt und München auf einen internationalen Flug um. Die sehr kurzen Strecken unter 300 km machen nur 1,3 Prozent der Flüge ab deutschen Flughäfen aus.

Anteil Umsteiger/Lokalverkehr (2018)



Lokalverkehr: Boden-Distanz (2018)



## Entwicklung der Flugstrecken im Kontext der Bahnverbindung Berlin – München

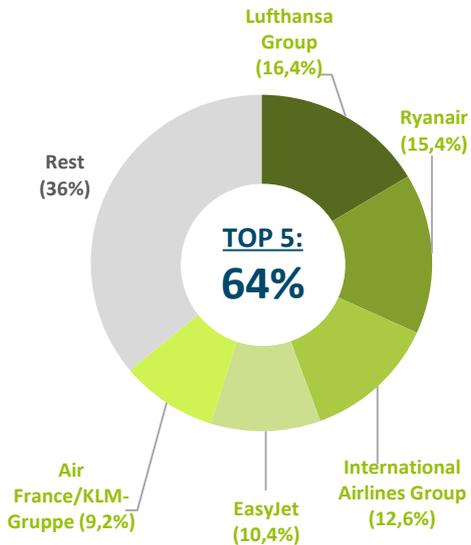


- ▲ In der Vergangenheit wurde bereits viel innerdeutscher Verkehr auf Bahn und Bus verlagert, und in der Folge wurden dann auch innerdeutsche Flugstrecken eingestellt. Eine erfolgreiche Verlagerung hat immer dann stattgefunden, wenn ein attraktives Angebot bestand, die entsprechende Infrastruktur vorhanden war und die Reisezeit bei der Bahn nicht länger als drei Stunden betrug.
- ▲ Im Dezember 2017 wurde die Gesamtstrecke Berlin-München nach 26 Jahren Bauzeit eröffnet. Heute verkehren zwischen Berlin und München 21 direkte Züge, fünf davon als Sprinter mit einer Reisezeit von vier Stunden. Die anderen Züge benötigen zwischen viereinhalb und fünf Stunden.
  - Die Flugstrecke Berlin – Nürnberg wurde aufgrund der attraktiven Reisezeit mit der Bahn von rund drei Stunden eingestellt.
  - Auf der Flugstrecke Berlin – München ist kein Nachfragerückgang festzustellen (+ 2 Prozent), obwohl sich die Bahnfahrergäste verdoppelt haben.
  - Von Nürnberg und Leipzig nach München zeigen sich kaum Effekte, da diese Strecken weitgehend durch Umsteigeverkehr geprägt sind. Eine Verlagerung des Umsteigeverkehrs auf die Bahn ist dort nicht möglich, da das Drehkreuz München nicht an das Fernbahn-Netz angebunden ist.

Flugstrecke	Passagiere 2014	Passagiere 2018	Umsteiger 2018	Passagiere 1 Hj. 19	Abweich. 1 Hj. 19
Berlin – München	1.872.178	1.998.000	22%	966.030	+2%
Berlin – Nürnberg	248.239	90.084	/	Strecke eingestellt	
Leipzig – München	164.508	155.915	71%	82.927	+6%
Nürnberg – München	121.314	131.887	97%	66.527	0%

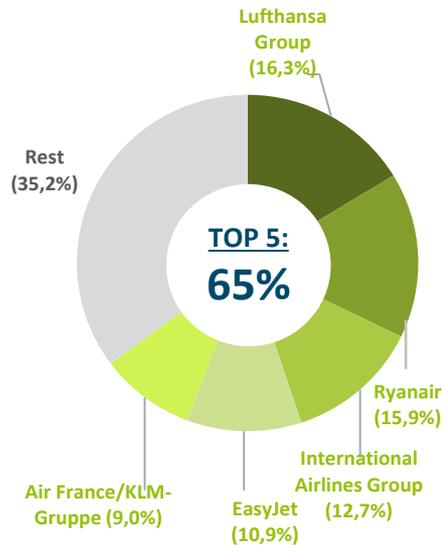
## Marktanteile der fünf größten Luftfahrtunternehmen innerhalb der EU / EFTA\*

Sitze 1. Halbjahr 2018



131 Fluggesellschaften

Sitze 1. Halbjahr 2019



107 Fluggesellschaften

Sitze Inlandsverkehr USA 1. Halbjahr 2019

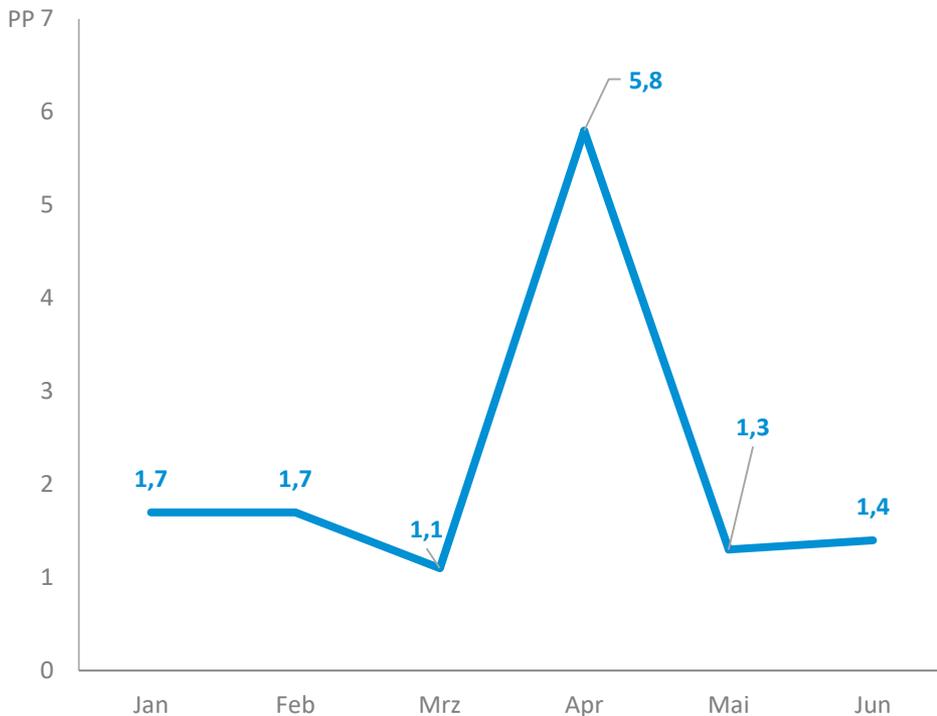


47 Fluggesellschaften gesamt

- In der ersten Jahreshälfte kam es zu weiteren Insolvenzen von Fluggesellschaften im europäischen Markt. Insbesondere der Marktaustritt von Germania und bmi-regional waren für den deutschen Markt relevant. Sie standen im Verkehr mit Deutschland für einen Sitzanteil von 1,6 Prozent.
- Betrachtet man die Marktanteile im europäischen Luftverkehr im ersten Halbjahr 2019, dann vereinen die fünf größten Luftfahrtunternehmen (inkl. Tochterunternehmen) rund 65 Prozent der Kapazität auf sich. Im Vorjahr waren es 64 Prozent.
- Mit 107 Fluggesellschaften ist die Auswahl für Verbraucher innerhalb der EU/EFTA vergleichsweise hoch. Die Reduzierung der Fluggesellschaften im Europa-Verkehr von 131 auf 107 geht im Wesentlichen auf den Marktaustritt sehr kleiner Regionalfluggesellschaften zurück (u.a. VLM, Skyworks). Die hohe Anzahl der im Markt agierenden Airlines hat aber auch einen intensiven Wettbewerb in Kapazitäten und Preisen zur Folge.
- Auch der US-amerikanische Markt durchlebte in den letzten Jahren eine strukturelle Konsolidierungsphase. Im Ergebnis haben sich Marktanteile verschoben: Im ersten Halbjahr 2019 vereinten die Top-5-Luftfahrtunternehmen über 86 Prozent der gesamten Kapazität im Inlandsverkehr auf sich. Dennoch gibt es auch dort weiterhin ein attraktives Flugangebot mit bezahlbaren Preisen.

## Entwicklung der durchschnittlichen Ticketpreise

### Veränderung des Verbraucherpreisindex\* von 2018 auf 2019

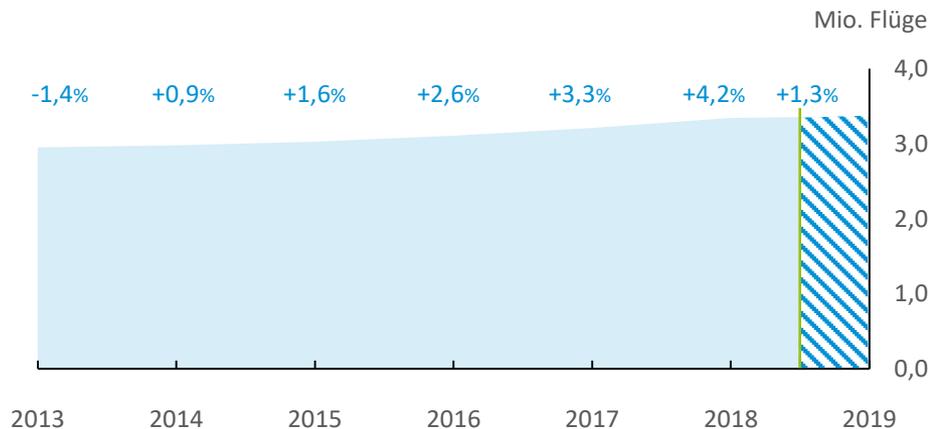


-  Der Verbraucherpreisindex (VPI) des Statistischen Bundesamtes misst die durchschnittliche Preisentwicklung aller Waren und Dienstleistungen, die von privaten Haushalten für Konsumzwecke gekauft werden. Es handelt sich um Endverbraucherpreise einschließlich Steuern und Abgaben.
-  Die Ticketpreise für Flüge ab deutschen Flughäfen sind im bisherigen Jahresverlauf im Vergleich zum Vorjahreszeitraum leicht um 1 bis 2 Prozent angestiegen. Im April lagen die Preise aufgrund von saisonalen Effekten (Ostern) um 5,8 Prozent über dem Vorjahresniveau (Im Jahr 2019 lag die Osterreisezeit mit erhöhter Nachfrage komplett im Monat April; andererseits war die Vorjahresbasis 2018 durch stark fallende Preise gekennzeichnet).

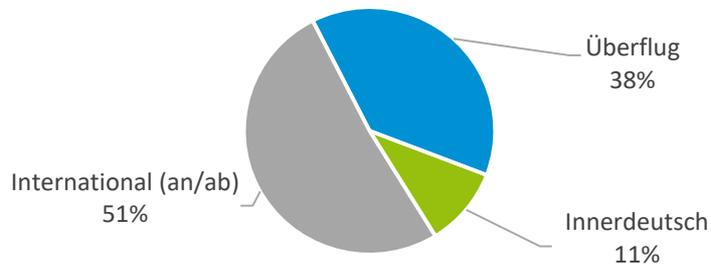
# Flugbewegungen: Das Wachstum der Flugbewegungen schwächt sich im ersten Halbjahr 2019 deutlich ab

## Verkehrsentwicklung bei der DFS Deutsche Flugsicherung

### Kontrollierte Flüge und Wachstum der kontrollierten Flüge \*



### Struktur der Flüge 1. Halbjahr 2019

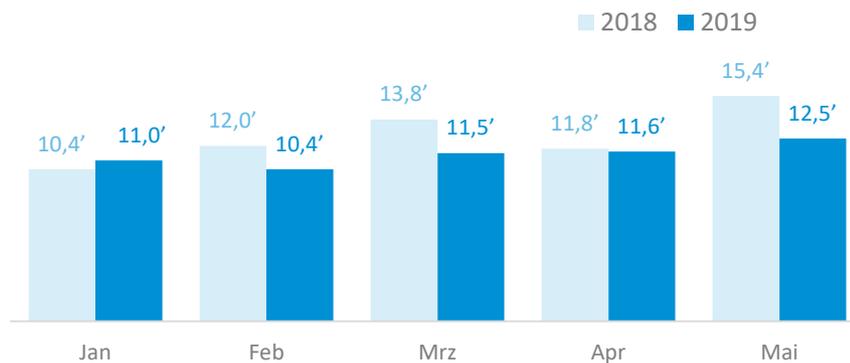


- Im ersten Halbjahr 2019 hat die DFS 1,6 Mio. Flüge kontrolliert, was einem Wachstum von 1,3 Prozent entspricht. Damit fällt das Wachstum deutlich schwächer aus als in den Jahren 2016 bis 2018.
- Dabei wuchsen die kontrollierten Flugbewegungen vor allem in den ersten Monaten des Halbjahres. Im Mai betrug das Wachstum nur noch 0,3 Prozent, während die Anzahl der kontrollierten Flüge im Juni bereits um -0,8 Prozent zurückging. Im Gesamtjahr wird die Wachstumsrate voraussichtlich zwischen 0,5 und 1 Prozent liegen.
- 38 Prozent der kontrollierten Flüge im deutschen Luftraum sind Überflüge. 51 Prozent sind ankommende und abfliegende internationale Flüge und nur 11 Prozent innerdeutsche Flüge. Dieses Verhältnis ist gegenüber dem 1. Halbjahr 2018 weitgehend stabil geblieben.
- Der deutsche Flugsicherungsraum ist der am stärksten frequentierte in Europa. Im Jahr 2018 lag er mit 3,3 Mio. kontrollierten Flügen vor Frankreich mit 3,2 Mio. und dem Vereinigten Königreich mit 2,6 Mio. kontrollierten Flügen.

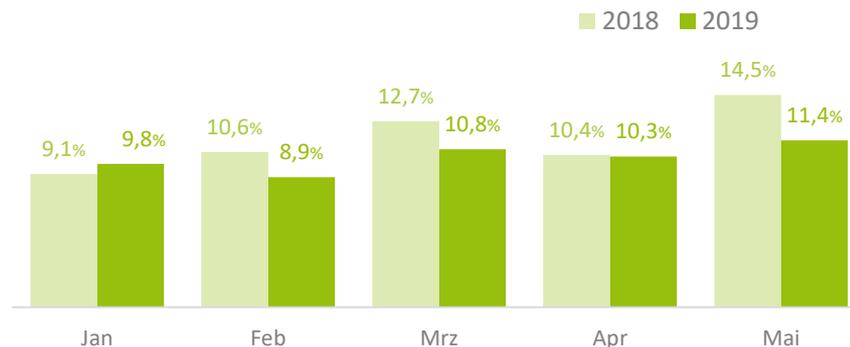
# Pünktlichkeit: Der europäische Luftverkehr ist wieder etwas pünktlicher geworden

## Verspätungen im europäischen Luftverkehr (Januar bis Mai 2018 und 2019)

Durchschnittliche Verspätung eines Fluges (in Minuten)



Anteil Flüge mit mehr als 30 Minuten Verspätung bei Ankunft (in Prozent)



Im ersten Halbjahr 2019 ist der europäische Luftverkehr pünktlicher geworden, allerdings ist weiter ein vergleichsweise hoher Anteil an Verspätungen zu verzeichnen. Seit Februar gehen die Verspätungen gegenüber den Vorjahresmonaten zurück. Auch der Anteil der aus operativen Gründen gestrichenen Flüge im europäischen Luftverkehr geht seit Februar zurück.

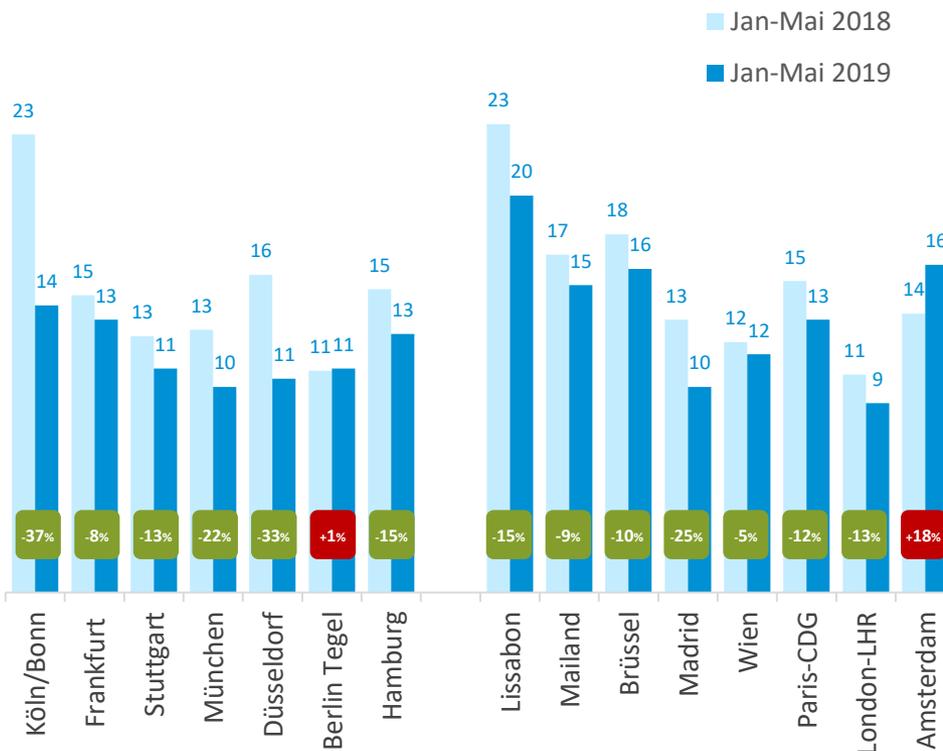
Die Unternehmen der deutschen Luftverkehrswirtschaft haben die Maßnahmen, die sie im Oktober 2018 mit der Politik vereinbart haben, unter Einsatz von hohen personellen und finanziellen Ressourcen umgesetzt. Beispiele dafür:

- Die Fluggesellschaften haben u.a. die Zahl ihrer Reserveflugzeuge in Summe mehr als verdoppelt; sie haben ihre Flugpläne überarbeitet und am Boden und in der Luft zusätzliche Pünktlichkeitspuffer eingebaut.
- Die Flughäfen haben u.a. über 3.000 Beschäftigte außer Plan bereit gestellt, um Personalengpässe auszugleichen und zusätzliche Flächen für die staatlich organisierten Passagier- und Gepäckkontrollen zur Verfügung gestellt.
- Die DFS hat u.a. ihre Ausbildungskapazitäten erhöht, mit den Mitarbeitern Vereinbarungen für Mehrarbeit getroffen (freiwillige Zusatzschichten, längere Verweildauer im Lotsendienst) und Flüge auf einigen Strecken auf niedrigere Flughöhen abgesenkt, um den oberen Luftraum zu entlasten.

# Pünktlichkeit: Die Pünktlichkeit verbessert sich an den meisten europäischen Flughafenstandorten

## Pünktlichkeitsentwicklung an einzelnen europäischen Flughafenstandorten

Entwicklung der durchschnittlichen Abflugverspätung Jan-Mai (in Minuten)

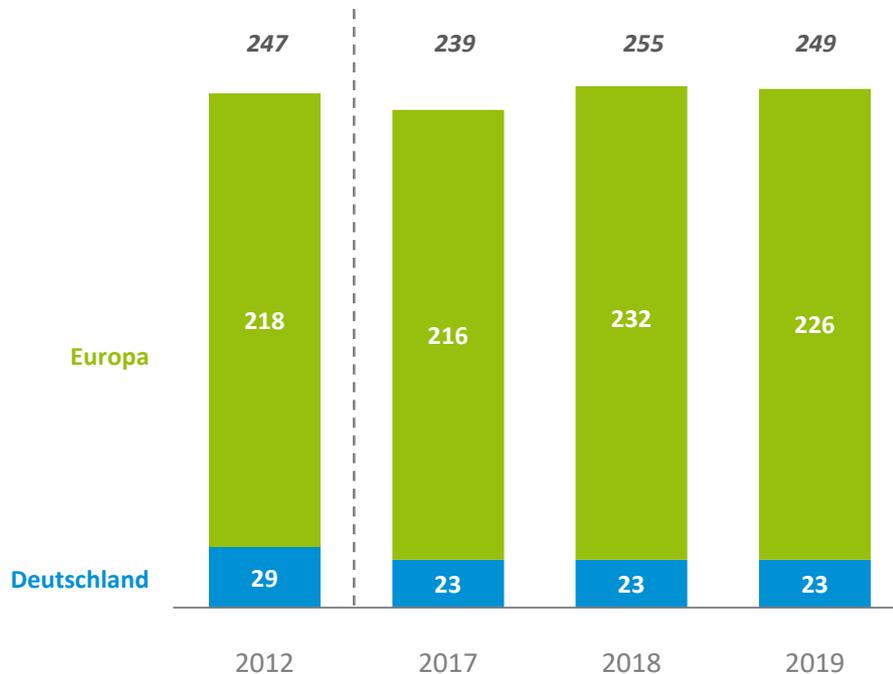


- Die Verbesserung der Pünktlichkeit im ersten Quartal 2019 war eine europaweite Entwicklung: An den meisten großen Standorten sind die Verspätungen zurückgegangen, am stärksten an den Standorten Köln-Bonn, Düsseldorf, Madrid und München. Eine gegenläufige Entwicklung gab es lediglich am Flughafen Amsterdam und minimal in Berlin-Tegel.
- Dabei war die Pünktlichkeit an den deutschen Flughafenstandorten besser als an vielen großen Standorten im Ausland wie etwa Amsterdam, Brüssel und Mailand.

# Konnektivität: Die Zahl der von Deutschland aus direkt zu erreichenden Flugziele innerhalb Europas ist leicht rückläufig

## Konnektivität in Deutschland und Europa

Anzahl Ziele, die nonstop aus Deutschland angeflogen werden  
(jeweils im ersten Halbjahr)

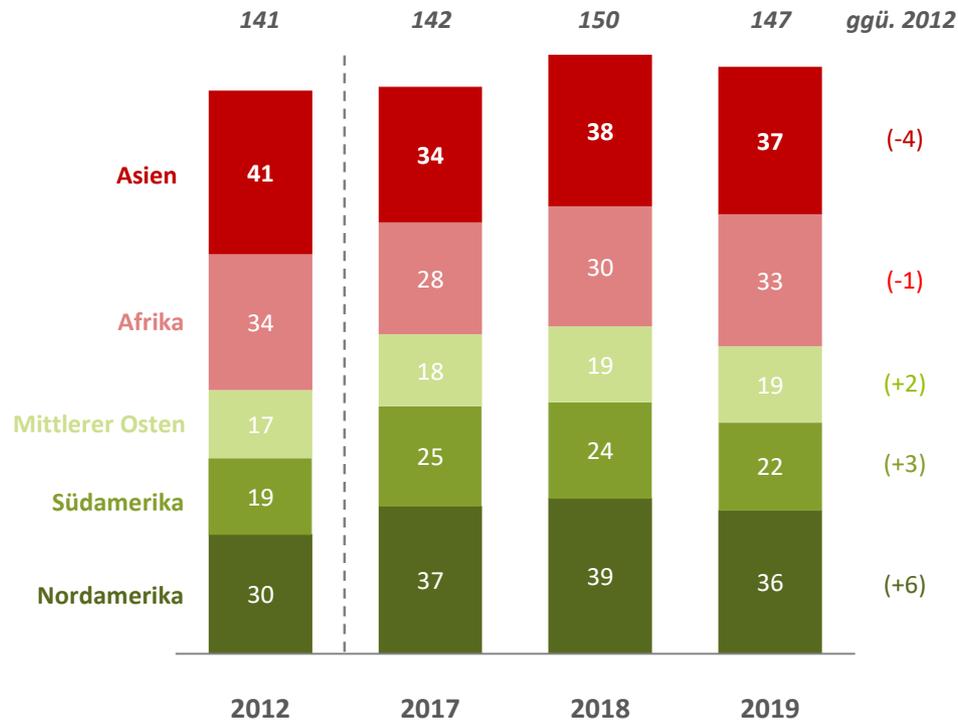


- Deutschland verfügt über eine sehr gute Konnektivität zu Zielen in Europa: Fast alle relevanten Ziele werden aus Deutschland heraus bedient. Die Netzentwicklung findet vor allem über die Zahl der wöchentlichen Frequenzen und über die Flugzeuggröße statt, weniger über den Ausbau von Destinationen. So gibt es im ersten Halbjahr 2019 nur zwei europäische und deutsche Ziele mehr als im ersten Halbjahr 2012.
- Es gibt leichte Schwankungen im Angebot: Nach einem Höchststand im ersten Halbjahr 2018 hat die Zahl der ab deutschen Flughäfen direkt zu erreichenden Ziele in Europa im ersten Halbjahr 2019 um sechs abgenommen. Damit werden aber immer noch mehr Ziele angeflogen als im ersten Halbjahr 2017, in dem Air Berlin noch am Markt war.
- Die Anzahl der innerdeutschen Ziele hat gegenüber 2012 um sechs abgenommen (weggefallen sind unter anderem Zweibrücken, Hof, Augsburg).

# Konnektivität: Im Interkontinental-Verkehr entspricht die Konnektivität mit Asien nicht der dortigen wirtschaftlichen Entwicklung

## Konnektivität im Interkontinental-Verkehr

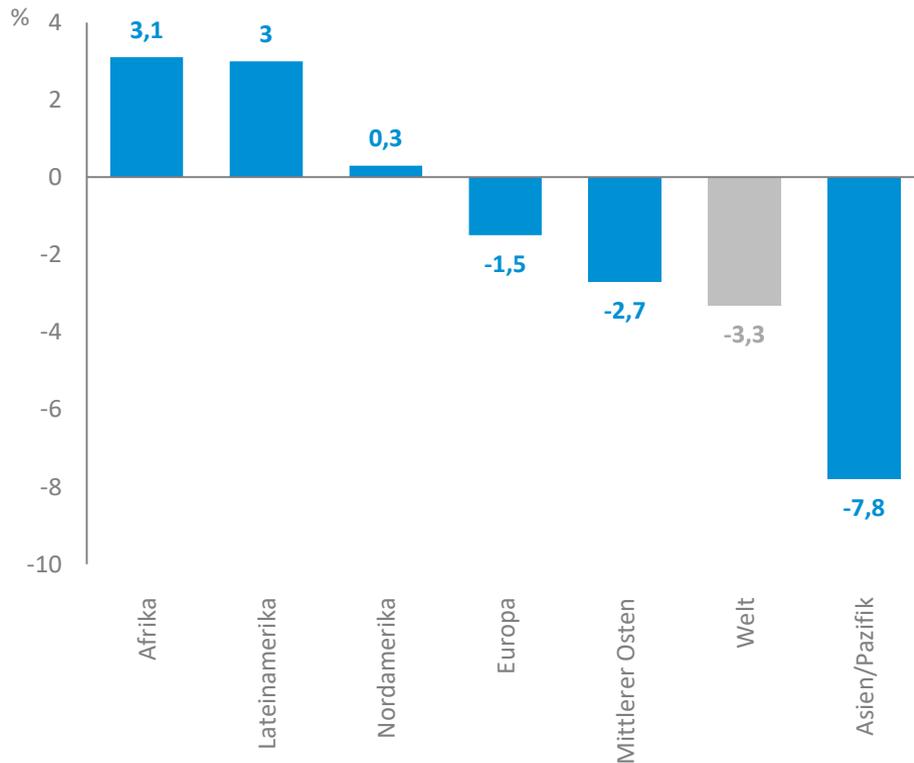
Anzahl Ziele, die nonstop aus Deutschland angefliegen werden  
(Jeweils im ersten Halbjahr)



- Die Zahl der aus Deutschland heraus direkt zu erreichenden interkontinentalen Flugziele ging im Vergleich zum ersten Halbjahr 2018 um drei zurück, liegt aber noch immer fünf Ziele über dem Stand zur Zeit einer aktiven Air Berlin (2017). Insgesamt sind die Direktverbindungen ab deutschen Flughäfen seit 2012 um sechs Ziele gewachsen.
- Dabei verläuft die Entwicklung in den einzelnen Weltregionen höchst unterschiedlich: Während die nordamerikanischen Ziele, die von deutschen Flughäfen aus direkt zu erreichen waren, von 30 auf 36 stiegen, sank die Zahl der Ziele in Asien von 41 auf 37. Und das, obwohl der asiatische Wirtschaftsraum im genannten Zeitraum die dynamischste Entwicklung weltweit zeigte. Die Passagiernachfrage von deutschen Flughäfen zu Zielländern in Asien ist seit 2012 beispielsweise um 28 Prozent gestiegen, die Nachfrage nach Nordamerika nur um 12 Prozent.
- Der Verlust von Direktverbindungen in den asiatischen Raum trotz dynamischem wirtschaftlichen Wachstums und der Nachfrage ist ein deutliches Indiz dafür, dass diese Verkehre zunehmend nicht direkt ab Deutschland abgewickelt werden, sondern über Drehkreuze von Wettbewerbern etwa in Istanbul (Turkish Airlines), Dubai (Emirates) und Doha (Qatar).

## Entwicklung der Frachtfluggesellschaften nach Region

Entwicklung der Frachtnachfrage (Frachttonnenkilometer) 1. Halbjahr\*



- Der weltweite Luftfrachtverkehr nahm im ersten Halbjahr 2019 (Januar bis Mai) um -3,3 Prozent ab (zum Vergleich: im ersten Halbjahr 2018 legte die Fracht um 5,3 Prozent zu). Besonders groß war der Rückgang der Nachfrage für die Fluggesellschaften in den Regionen Mittlerer Osten und Asien/Pazifik.
- Wesentliche Treiber für den Rückgang sind ein insgesamt eher stagnierender Welthandel (Wachstum 0,1 Prozent), Handelskonflikte wie der zwischen den USA und China sowie Sicherheits- und Handelsrisiken (Iran, Brexit etc.).
- Die Nachfrage ist für die europäischen Frachtfluggesellschaften mit -1,5 Prozent nicht so stark eingebrochen wie die Nachfrage weltweit. Grund dafür ist, dass die Frachtnachfrage innerhalb Europas im Jahr 2019 leicht gewachsen ist. Zudem ist die europäische Wirtschaft im derzeitigen Handelskonflikt zwischen USA und China noch nicht so stark betroffen.
- Für die zukünftige Entwicklung der Frachtnachfrage in Europa wird die weitere Entwicklung der Handelskonflikte und insbesondere der deutschen Exportnachfrage ausschlaggebend sein. Die Unsicherheiten bezüglich des Brexit spielen eine nachgeordnete Rolle.

# Luftfracht: Der Abwärtstrend setzt sich mit Unterbrechungen fort

## Frachtnachfrage an deutschen Flughäfen

Entwicklung des Frachtaufkommens an deutschen Flughäfen (in Prozent)



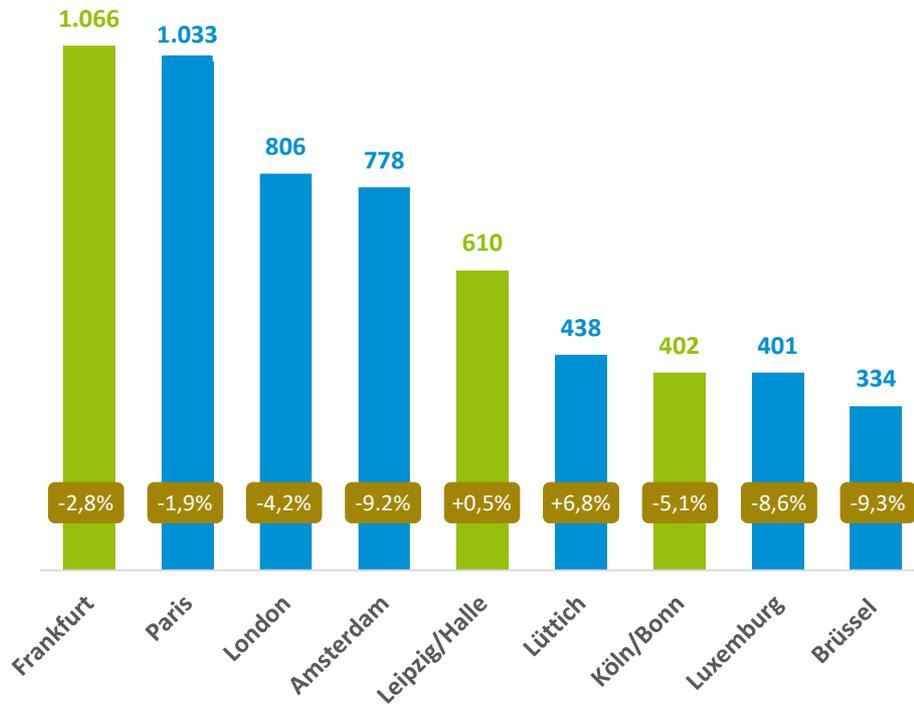
- In Deutschland setzte der Abschwung in der Frachtnachfrage im Juli 2018 ein, etwas früher als weltweit (Dezember 2018). Dieser Abschwung hält mit wenigen Ausnahmen an. Der Juni verzeichnete einen Negativrekord in der Entwicklung der Luftfrachtnachfrage seit sieben Jahren.
- Für den Rückgang der Nachfrage im deutschen Markt waren vor allem niedrigere Export-/Import-Wachstumsraten ausschlaggebend: Wuchs der deutsche Außenhandel im Jahr 2017 im Bezugsraum Januar-April noch um 6,9 Prozent, betrug dieser Wert im Jahr 2019 nur noch 3,0 Prozent.
- Die Einladungen (-5,0 Prozent), die für den deutschen Export stehen, sind im ersten Halbjahr 2019 deutlich stärker gesunken als die Ausladungen (-1,1 Prozent), die eher den Import widerspiegeln.
- Da sich wesentliche Parameter (Handelskonflikte, stagnierender Welthandel, eingetrübte Konjunkturaussichten in Deutschland, Brexit) nicht absehbar ändern werden, ist mit einer Fortsetzung des negativen Trends zu rechnen.

# Luftfracht: Luftfracht stagniert an großen Standorten, kleinere Standorte wachsen über Spezialisierung



## Frachtvolumen an den großen Frachtflughäfen Europas

Frachtaufkommen 1. Halbjahr 2019 (metrische Tonnen)

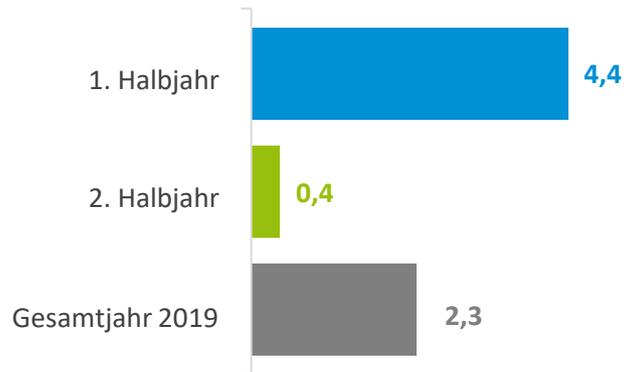


- Deutschland ist mit gleich drei Standorten unter den Top-Frachtflughäfen in Europa vertreten. Frankfurt bleibt auch 2019 der größte Frachtflughafen Europas, und auch Leipzig/Halle und Köln/Bonn sind große Standorte. Weitere relevante Luftfrachtflughäfen in Deutschland sind München und Hahn.
- Bis auf Leipzig/Halle und Lüttich verzeichnen die großen Frachtflughäfen in Europa eine sinkende Nachfrage. Bei den deutschen Flughäfen ist der Einbruch etwas geringer als beispielsweise in Amsterdam, Brüssel oder Luxemburg.
- Wachstum gab es vor allem an kleineren Standorten und an einigen Standorten, an denen Integratoren wie DHL Expressfracht umschlagen. So konnte Leipzig/Halle um 0,5 Prozent zulegen.
- Die sehr hohe Wachstumsrate in Lüttich resultiert aus dem Engagement neuer Anbieter. Das chinesische Unternehmen Alibaba hat mit Lüttich einen Kooperationsvertrag geschlossen und wird den Standort mittelfristig als europäische Zentrale nutzen.

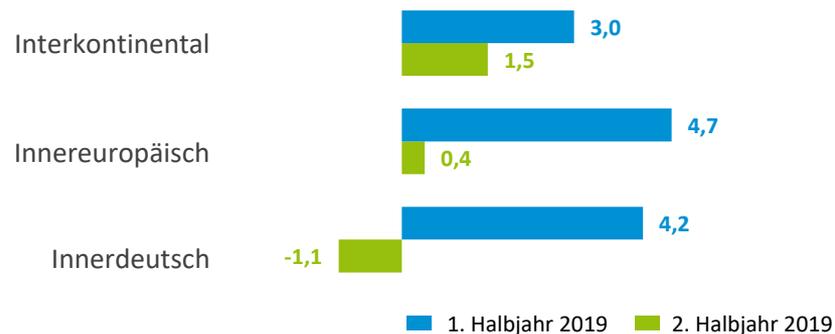
# Ausblick: Das Wachstum im deutschen Luftverkehr schwächt sich im zweiten Halbjahr ab

## Die Entwicklung des Sitzplatz-Angebotes 2019

### Entwicklung des Sitzplatzangebotes (in Prozent)



### Entwicklung des Sitzplatzangebotes nach Verkehrssegmenten (in Prozent)



Im ersten Halbjahr wuchs das Sitzplatzangebot mit 4,4 Prozent stark, dies ist aber vor allem ein Auffülleffekt aus der Air Berlin-Insolvenz: Im ersten Halbjahr 2018 wurde das Angebot nur stufenweise durch die Anbieter aufgebaut und war noch nicht wieder vollständig verfügbar. Das führt im ersten Halbjahr 2019 zu hohen Wachstumsraten, da das Angebot nun über die gesamte Periode vorhanden ist.

Im zweiten Halbjahr greift dieser Effekt nicht mehr. Hier wachsen die Anmeldungen im Flugplan gegenüber dem Vorjahreszeitraum nur noch marginal um 0,4 Prozent. Hier zeigen sich die Auswirkungen einer sich abkühlenden Weltwirtschaft (schwächelnde Konjunktur, Handelskonflikte, Brexit). Über das ganze Jahr betrachtet wird die Kapazität im deutschen Luftverkehr also nur um 2,3 Prozent wachsen.

Dabei entwickeln sich die Verkehrssegmente unterschiedlich:

- Im interkontinentalen Verkehr fällt das Wachstum nur halb so groß aus wie im ersten Halbjahr, ist aber vergleichsweise noch am höchsten.
- Im innereuropäischen Verkehr wirkt der Auffülleffekt nach Air Berlin nicht mehr, es zeigt sich aber in der zweiten Jahreshälfte noch ein geringes Wachstum.
- Im innerdeutschen Verkehr schrumpft das Angebot im zweiten Halbjahr um -1,1 Prozent.

# Zusammenfassung Passagierverkehr:

## Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick



Wachstum von Fluggesellschaften im 1. Halbjahr 2019 nach Regionen (im Vergleich zum Vorjahr in %)*	ASK	RPK	Auslastung (in %)
Welt	+4,3	+4,6	81,3
Europa	+6,3	+6,4	82,9
Deutsche Fluggesellschaften**	+2,6	+4,0	81,9
Mittlerer Osten	+0,0	+0,0	75,1
Nordamerika	+3,6	+4,4	83,1
Asien/Pazifik	+4,7	+4,7	81,4
Lateinamerika	+4,8	+5,6	82,2
Afrika	+1,2	+2,4	70,8

Passagiere von dt. Unternehmens-Gruppen*	1. Halbjahr 2018	1. Halbjahr 2019	Veränderung
Gesamt	75.135.726	76.253.894	1,5%



Passagiere an dt. Flughäfen	1. Halbjahr 2018	1. Halbjahr 2019	Veränderung
Gesamt (an + ab)	112.370.922	117.079.945	4,2%
Deutschland	22.620.079	23.152.471	2,4%
Europa	69.828.336	73.273.785	4,9%
Übersee	19.811.211	20.545.454	3,7%

Flugbewegungen an dt. Flughäfen	1. Halbjahr 2018	1. Halbjahr 2019	Veränderung
Gesamt	1.032.681	1.061.350	2,8%

Kontrollierte Flüge DFS (nach IFR)	1. Halbjahr 2018	1. Halbjahr 2019	Veränderung
Gesamt	1.589.717	1.610.716	1,3%

\* Die Wachstumsraten für Deutschland beziehen sich auf den Zeitraum Januar bis Juni. Die internationalen Vergleichswerte auf den Zeitraum Januar bis Mai.

\*\* Inkl. der kompletten Lufthansa Group (Lufthansa Passage + Regionaltöchter, SWISS + Edelweiss, Austrian Airlines, Eurowings, Brussels Airlines), Condor, Sunexpress Deutschland, TUIfly und Germania.

# Zusammenfassung Frachtverkehr:

## Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick



Wachstum von Fluggesellschaften Jan. – Mai 2019 nach Regionen (im Vergleich zum Vorjahr in %)	AFTK	FTK	FLF (in %)
Welt	+2,4	-3,3	46,5
Europa	+3,7	-1,5	52,1
Mittlerer Osten	+2,0	-2,7	46,5
Nordamerika	2,2	0,3	40,6
Asien/Pazifik	0,3	-7,8	50,5
Lateinamerika	10,8	3,0	31,9
Afrika	11,2	3,1	37,6



Luftfracht an dt. Flughäfen (in Tonnen)	1. Halbjahr 2018	1. Halbjahr 2019	Veränderung %
Gesamt (an+ab)	2.457.632	2.381.531	-3,1%
Ausladungen	1.173.049	1.160.583	-1,1%
Einladungen	1.284.583	1.220.939	-5,0%

Abkürzung / Begriff	Bedeutung
AFTK	Available Freight Tonne Kilometers / angebotene Frachttonnenkilometer
ASK	Available Seat Kilometers / angebotene Personenkilometer
FLF	Freight Load Factor / Frachtauslastung
FTK	Freight Tonne Kilometers / verkaufte Frachttonnenkilometer
IFR	Instrument Flight Rules / Instrumentenflug (inkl. Überflüge)
RPK	Revenue Passenger Kilometers / verkaufte Personenkilometer
SLF	Seat Load Factor / Sitzauslastung
VPI	Verbraucherpreisindex des Statistischen Bundesamts

Kontakt

Norbert Lübben, Leiter Wirtschaft und Statistik  
Tel: 030- 520077- 130, [norbert.luebben@bdl.aero](mailto:norbert.luebben@bdl.aero)

Ivo Rzegotta, Leiter Strategie und Kommunikation  
Tel: 030- 520077- 165, [ivo.rzegotta@bdl.aero](mailto:ivo.rzegotta@bdl.aero)

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.  
Haus der Luftfahrt  
Friedrichstraße 79  
10117 Berlin

[www.bdl.aero](http://www.bdl.aero)