

Luftfahrt bewegt.  BDL

Halbjahreszahlen 2017

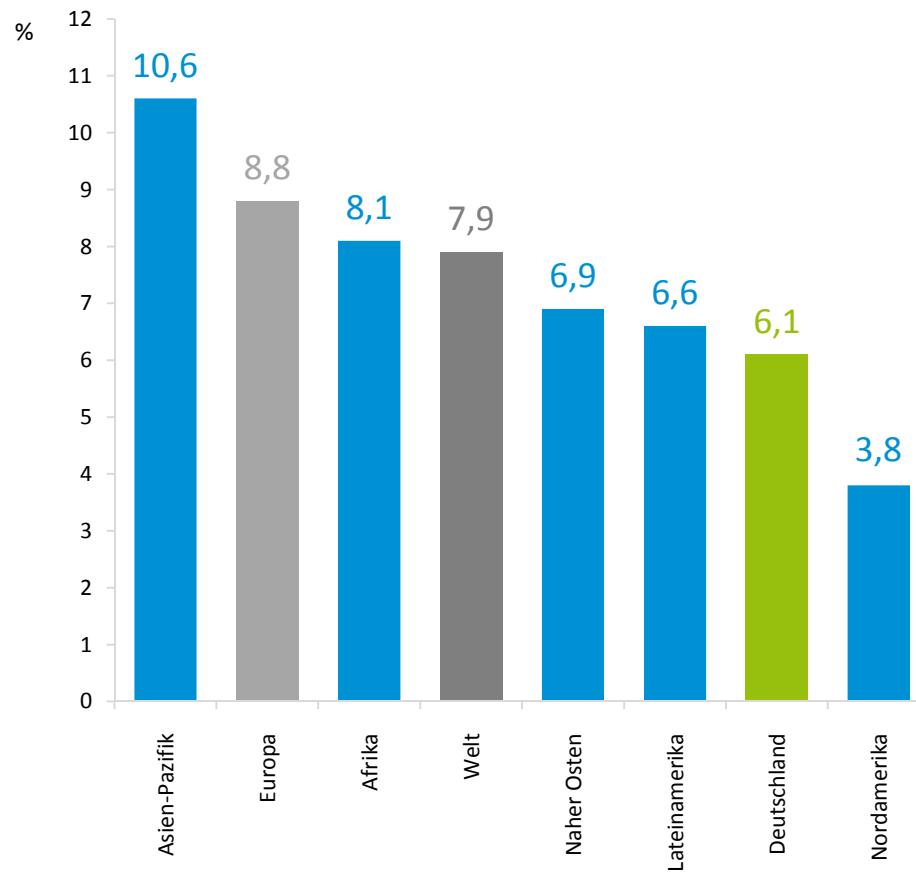
Zur Lage der deutschen Luftverkehrswirtschaft

Berlin, 7. August 2017

-  Starkes Wachstum im Weltluftverkehr kommt auch bei deutschen **Fluggesellschaften** an, ist aber international unterdurchschnittlich
-  Auch deutsche **Flughäfen** legen deutlich zu, wachsen aber im europäischen Vergleich unterdurchschnittlich
-  Das Wachstum ist ungleich verteilt: Deutsche Fluggesellschaften verlieren seit Jahren **Marktanteile** an deutschen Flughäfen
-  Operative **Margen** erholen sich bei deutschen Fluggesellschaften, sind aber im internationalen Vergleich gering
-  **Low-Cost-Verkehr** treibt das Wachstum und intensiviert weiter den Wettbewerb
-  Deutschland verfügt über eine hohe **Konnektivität**, andere Länder holen jedoch schnell auf
-  Positiver Markttrend in der **Luftfracht** seit Ende 2016 hält auch im ersten Halbjahr 2017 an

Starkes Wachstum im Weltluftverkehr kommt auch bei deutschen Fluggesellschaften an, ist aber international unterdurchschnittlich

Wachstum von Fluggesellschaften nach Regionen 1. Halbjahr 2017 (in verkauften Sitzkilometern, RPK)



Der Passagierluftverkehr weltweit - gemessen in verkauften Sitzkilometern - ist im ersten Halbjahr 2017 um 7,9% gewachsen (Vorjahr: 6,0%). Ursächlich dafür sind vor allem geringere Ticketpreise und ein verbesserter makroökonomischer Rahmen - das globale BIP wächst stärker als im Vorjahr (OECD-Wachstumsprognose für 2017: +3,5%). In Europa belief sich das Luftverkehrswachstum sogar auf 8,8% (Vorjahr: 3,8%). Deutsche Airlines (Lufthansa-Gruppe, Air Berlin, Condor, TUIfly) kommen hingegen auf ein Wachstum von 6,1% (Vorjahr: -0,8%) und liegen damit unter dem globalen sowie europäischen Durchschnitt. Während die Lufthansa Passage mit 4,9% wuchs, legte Eurowings beispielsweise über 30% zu. Air Berlin musste dagegen einen Rückgang in Kauf nehmen.

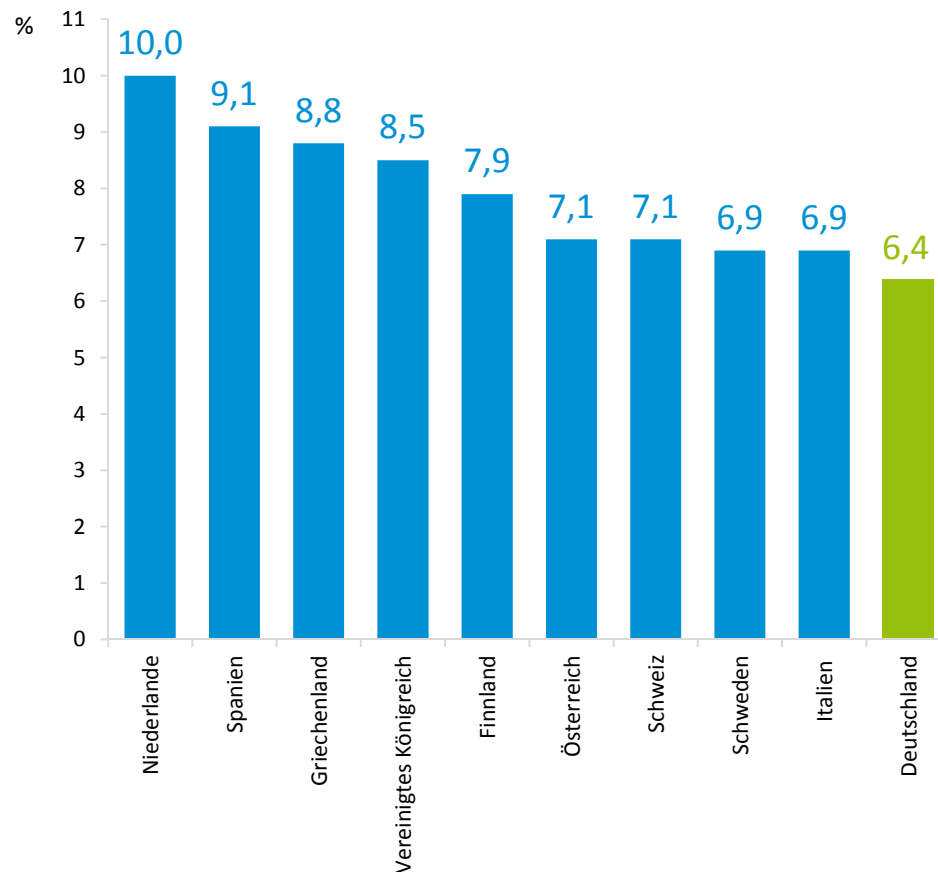
Insgesamt beförderten deutsche Fluggesellschaften knapp 77 Mio. Passagiere.

Da die Nachfrage bei deutschen Fluggesellschaften schneller wuchs als das Angebot, verbesserte sich die Auslastung (Ladefaktor) auf 80,3%. Der globale Durchschnitt liegt bei 80,7%.

Auch deutsche Flughäfen legen deutlich zu, wachsen aber im europäischen Vergleich unterdurchschnittlich



Passagierwachstum an Flughäfen in bedeutenden europäischen Luftverkehrsmärkten 1. Halbjahr 2017*



Die Flughäfen in Deutschland begrüßten in den ersten sechs Monaten +6,4% mehr Passagiere als im gleichen Vorjahreszeitraum und wiesen damit eine deutliche Steigerung auf (Vorjahr: 3,4%). Andere Luftverkehrsstandorte, allen voran die Niederlande, zeigen vor allem seit der Abschaffung der dortigen Luftverkehrsteuer ein überdurchschnittliches Wachstum (+10%). Auch die Flughäfen in Spanien (+9,1%), Griechenland (+8,8%) und Großbritannien (+8,5%) wuchsen im europäischen Vergleich stark.

Insgesamt gab es im ersten Halbjahr in Deutschland fast 110 Mio. an- und abreisende Fluggäste:

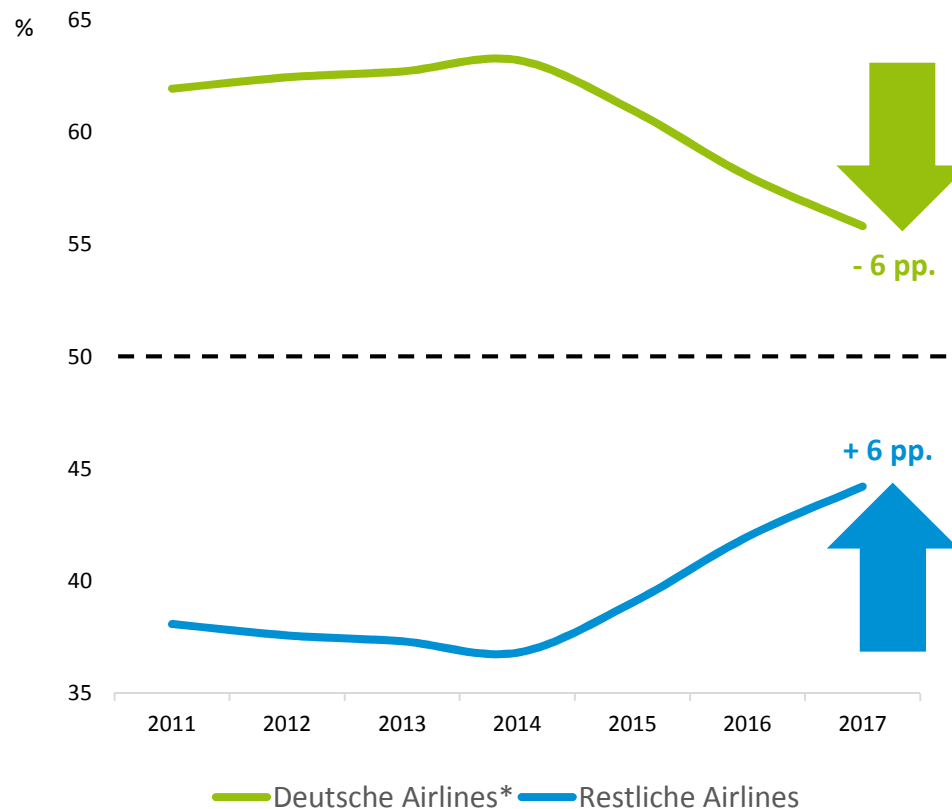
- 22% davon flogen innerhalb Deutschlands,
- 60% waren Passagiere in das / aus dem europäischen Ausland und
- 18% waren Passagiere in / aus außereuropäische(n) Destinationen.

Vor allem der EU- und Überseeverkehr nahm mit +7,1% und +9,0% an deutschen Flughäfen vergleichsweise stark zu. Der innerdeutsche Verkehr wuchs dagegen unterdurchschnittlich mit +2,4%.

Das Wachstum ist ungleich verteilt: Deutsche Fluggesellschaften verlieren seit Jahren Marktanteile an deutschen Flughäfen



Entwicklung der Marktanteile aus/in/nach Deutschland 2011 - 2017 (in angebotenen Sitzen)



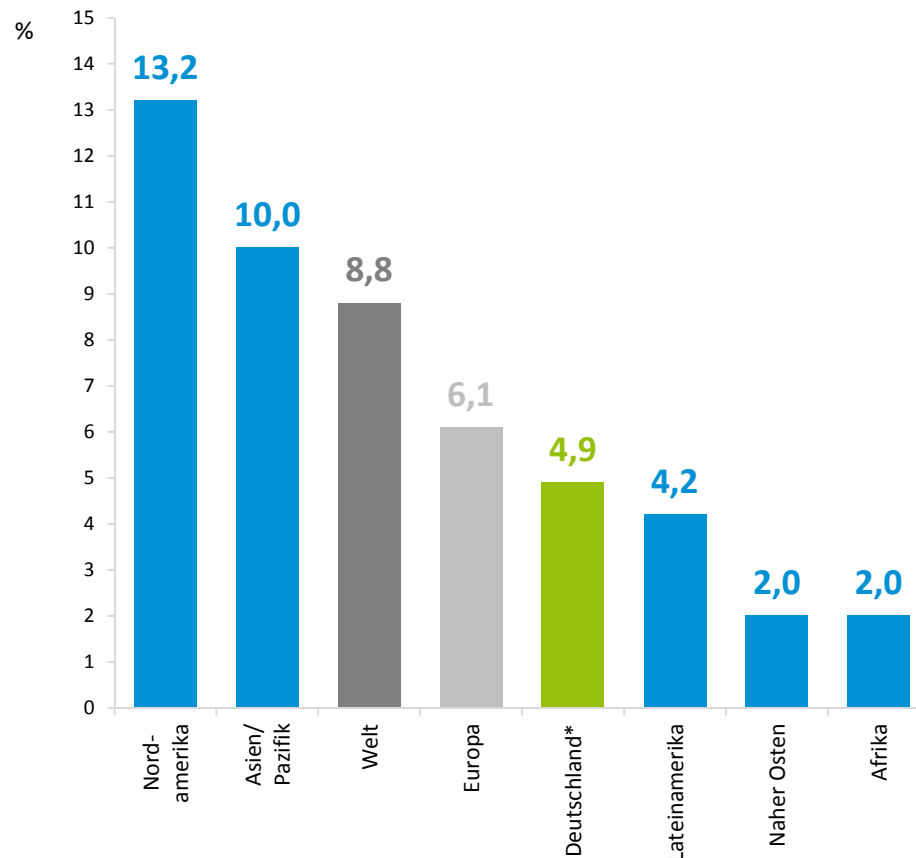
* Lufthansa-Gruppe, Air Berlin, Condor, TUIfly

- Das verbliebene unterdurchschnittliche Wachstum an deutschen Flughäfen geht im Wesentlichen auf ausländische Fluggesellschaften zurück.
- Deutsche Fluggesellschaften verlieren hingegen Marktanteile: Seit 2011 ist der Marktanteil der deutschen Unternehmen an deutschen Flughäfen (gemessen in angebotenen Sitzen) von 62% auf 56% gesunken.
- Ausländische Airlines konnten hingegen ihren Marktanteil im gleichen Zeitraum von 38% auf 44% steigern.

Operative Margen erholen sich bei deutschen Fluggesellschaften, sind aber im internationalen Vergleich gering



Operative Umsatzmarge (in %) von Fluggesellschaften nach Regionen im Jahr 2016



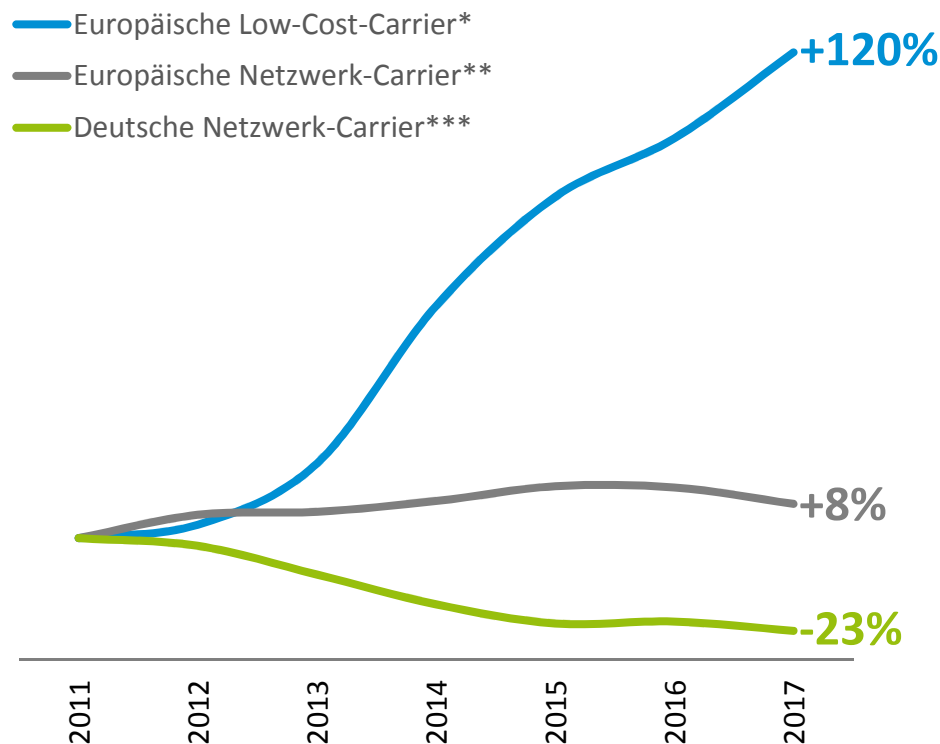
* Lufthansa-Gruppe, Air Berlin, Condor

- Die operative Umsatzmarge von Fluggesellschaften weltweit betrug im Jahr 2016 im Durchschnitt 8,8% (2015: 8,5%).
- Die operative Marge deutscher Fluggesellschaften (Lufthansa-Gruppe, Air Berlin, Condor) verbesserte sich auf 4,9% im Jahr 2016 (Vorjahr: 3,8%), liegt aber immer noch hinter dem globalen (8,8%) und dem europäischen (6,1%) Durchschnitt. Grundsätzlich gilt laut IATA: Fluggesellschaften benötigen eine Netto-Marge von 7% bis 8% um die Kapitalkosten (z.B. für moderne Flugzeugflotten) zu decken.
- Die hohen Umsatzmargen in Nordamerika spiegeln vor allem den fortgeschrittenen Konsolidierungsprozess im US-Markt wider.
- Die schwachen Margen im Nahen Osten sind vor allem auf die starke Expansionsstrategie der letzten Jahre zurückzuführen. Die daraus entstandenen Überkapazitäten drücken auf die Stückelröse und Ergebnisse.
- Zur durchschnittlichen Umsatzmarge deutscher Fluggesellschaften: Während die Lufthansa-Gruppe ein positives Ergebnis erzielen konnte, mussten beispielsweise Air Berlin und Condor Verluste hinnehmen.

Low-Cost-Verkehr treibt das Wachstum und intensiviert weiter den Wettbewerb



Wachstumsentwicklung aus und innerhalb Deutschlands 2011 - 2017 (gemessen in Flügen pro Jahr)



* Ryanair, EasyJet, Norwegian, Vueling, Wizz Air, WOW air, Eurowings, Germanwings

** Air France, British Airways, KLM, SAS, Aeroflot, Turkish Airlines

*** Lufthansa Group (Lufthansa Passage, Swiss und Austrian Airlines), Air Berlin

Der Wettbewerbs- und Kostendruck verschärft sich durch die stark wachsenden Low-Cost-Airlines in Deutschland.

Europäische Low-Cost-Airlines (darunter Ryanair, EasyJet, Eurowings/Germanwings, Norwegian, Vueling, Wizz Air und WOW air) sind - gemessen in Flügen pro Jahr - seit 2011 in Deutschland um 120% gewachsen. Europäische Netzwerk-Airlines kommen an deutschen Flughäfen im gleichen Zeitraum auf ein Wachstum von 8%, sind jedoch seit 2012 stagnativ. Deutsche Netzwerk-Airlines haben ihr Flugangebot hingegen um 23% reduziert, u.a. weil sie Flüge auf Low-Cost-Plattformen verlagert haben, um wettbewerbsfähig zu bleiben.

Auch auf der Langstrecke nimmt die Konkurrenz in diesem Segment weiterhin zu. Norwegian plant ab dem nächsten Jahr aus Düsseldorf in die USA zu operieren, wo bereits Flüge von Air Berlin angeboten werden. Dabei kommen bei Norwegian modernste und kosteneffiziente Flugzeuge zum Einsatz, z.B. die Boeing 787. Somit erhöht die Low-Cost-Konkurrenz auch den Investitionsdruck in neue Flotten.

Deutschland verfügt über eine hohe Konnektivität, andere Länder holen jedoch schnell auf



Konnektivität (Ziele und Frequenzen pro Woche) Deutschlands im internationalen Vergleich (2010-2017)



	Internationale Ziele			Starts pro Woche		
	2010	2017	10/17	2010	2017	10/17
Deutschland	352	356	+ 1,1 %	13.659	15.153	+10,9 %
Niederlande	259	268	+ 3,5 %	4.065	5.346	+ 31,5 %
Spanien	242	287	+ 18,6 %	8.999	12.351	+ 37,2 %
Türkei	187	269	+ 43,9 %	3.014	5.025	+ 66,7 %

Konnektivität (Anzahl von Zielen und Frequenzen) ist ein entscheidender Faktor für die Standort- und Anbindungsqualität einer Volkswirtschaft.

Deutschland verfügt über eine starke Konnektivität: Im Sommer 2017 sind 356 internationale Ziele direkt erreichbar.

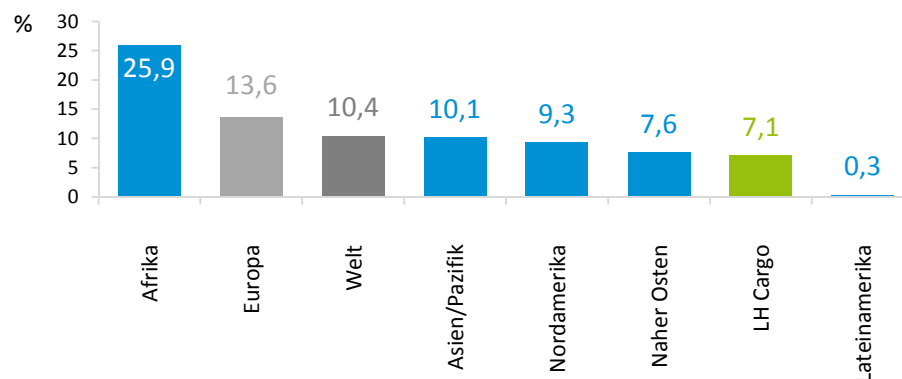
Zwischen 2010 und 2017 haben relevante Wettbewerbsländer aber deutlich aufgeholt:

- Niederlande inkl. des internationalen Drehkreuzes Amsterdam (259 auf 268) und noch stärker die Türkei inkl. Istanbul (187 auf 269), konnten ihre direkte Konnektivität zu internationalen Zielen deutlich steigern. Auch Spanien verzeichnet ein hohes Wachstum (242 auf 287).
- Auch bezüglich der Starts holten diese Länder deutlich auf, mit Wachstumsraten zwischen 31,5% und 66,7%. Die Anzahl der Starts wächst also schneller als die Anzahl der Destinationen. Mehr Starts implizieren somit mehr Frequenzen und deshalb eine dichtere Taktung der Flüge, was für allem für den Geschäftsreiseverkehr von zentraler Bedeutung ist.

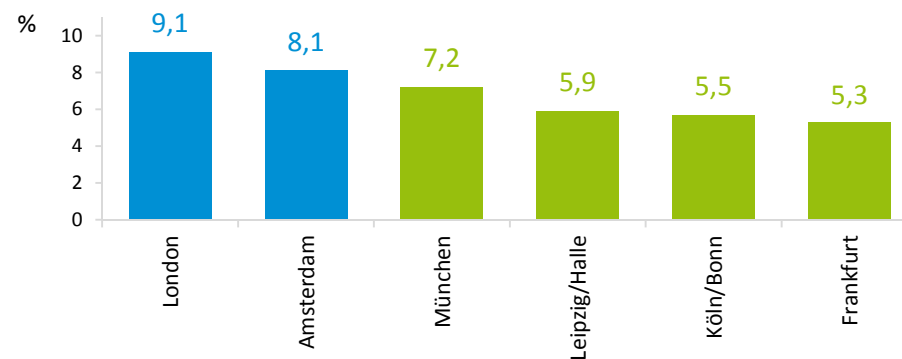
Positiver Markttrend in der Luftfracht seit Ende 2016 hält auch im ersten Halbjahr 2017 an



Wachstum von Frachtfluggesellschaften nach Regionen
1. Halbjahr 2017 (in Frachttonnenkilometern, FTK)



Wachstum ausgewählter Frachtflughäfen in Europa
1. Halbjahr 2017 (nach Luftfrachtaufkommen in Tonnen an/ab)



Der weltweite Luftfrachtverkehr nahm im ersten Halbjahr 2017 um 10,4% zu. In Europa lag das Wachstum mit 13,6% sogar über dem globalen Durchschnitt. Vor allem die hohe Nachfrage innerhalb Europas sowie zwischen Europa und Asien trieb das Wachstum.

Bereits Ende 2016 hat die Nachfrage nach Luftfrachtdienstleistungen unerwartet deutlich angezogen. Neben konjunkturellen Einflüssen (wachsendes globales BIP, gestiegenes Welthandelsvolumen, schwacher Euro) können hierfür Spillover-Effekte aus der Seefracht (die derzeit eine Konsolidierung durchläuft) ursächlich sein.

LH Cargo steigerte die verkauften Kapazitäten (+7,1%) schneller als die angebotenen Kapazitäten (+2,9%) und erreicht mit einem Ladefaktor von 69% einen vergleichsweise hohen Wert (Auslastung weltweit: 44,8%). Doch wie beim Passagierverkehr zeigt sich: Deutsche Unternehmen halten international nicht mit.

Das gilt auch für die Flughäfen: Das Wachstum legte bei den Flughäfen zwar zu, aber Facht-Drehkreuze wie London (+9,1%) oder Amsterdam (+8,1%) wuchsen stärker als deutsche Frachtflughäfen (+5,3% bis +7,2%).

Passagierverkehr:

Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick



Wachstum von Fluggesellschaften Jan. – Jun. 2017 nach Regionen (im Vergleich zum Vorjahr in %)	ASK	RPK	Auslastung (in %)
Welt	+6,1	+7,9	80,7
Europa	+6,3	+8,8	82,4
<i>Deutsche Fluggesellschaften</i>	+3,3	+6,1	80,3
Naher Osten	+7,5	+6,9	73,4
Nordamerika	+3,4	+3,8	83,1
Asien/Pazifik	+7,9	+10,6	80,8
Lateinamerika	+4,2	+6,6	81,4
Afrika	+4,2	+8,1	68,6

Passagiere von dt. Unternehmens- Gruppen*	1. Halbjahr 2016	1. Halbjahr 2017	Veränderung
Gesamt	73.146.477	76.808.783	+5,0%



Passagiere an dt. Flughäfen	1. Halbjahr 2016	1. Halbjahr 2017	Veränderung
Gesamt (an + ab)	103.251.475	109.847.983	+6,4%
<i>Deutschland</i>	<i>23.228.897</i>	<i>23.793.748</i>	<i>+2,4%</i>
<i>Europa</i>	<i>62.141.858</i>	<i>66.565.460</i>	<i>+7,1%</i>
<i>Übersee</i>	<i>17.780.885</i>	<i>19.376.482</i>	<i>+9,0%</i>

Flugbewegungen an dt. Flughäfen	1. Halbjahr 2016	1. Halbjahr 2017	Veränderung
Gesamt	994.836	1.020.097	+2,5%

Kontrollierte Flüge DFS (nach IFR)	1. Halbjahr 2016**	1. Halbjahr 2017**	Veränderung
Gesamt	1.491.129	1.538.083	+3,1%

Legende:

ASK = Available Seat Kilometers /
angebotene Personenkilometer
RPK = Revenue Passenger Kilometers /
verkaufte Personenkilometer
jeweils Domestic + International
IFR = Instrument Flight Rules / Instrumentenflug (inkl. Überflüge)

* Inkl. der kompletten Lufthansa-Gruppe (Lufthansa Passage + Regionaltöchter, Swiss + Edelweiss, Austrian Airlines, Eurowings, Brussels Airlines)

Luftfrachtverkehr:

Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick



Wachstum von Fluggesellschaften Jan. – Jun. 2017 nach Regionen (im Vergleich zum Vorjahr in %)	AFTK	FTK	FLF (in %)
Welt	+3,6	+10,4	44,8
Europa	+5,4	+13,6	47,1
<i>Lufthansa Cargo</i>	+2,7	+7,1	69,0
Naher Osten	+1,5	+7,6	44,7
Nordamerika	+1,5	+9,3	36,6
Asien/Pazifik	+4,8	+10,1	53,6
Lateinamerika	-0,6	+0,3	32,3
Afrika	+11,2	+25,9	25,1



Luftfracht an dt. Flughäfen (in Tonnen)	1. Halbjahr 2016	1. Halbjahr 2017	Veränderung
Gesamt (an + ab)	2.215.784	2.367.201	+6,8%
<i>Ausladungen</i>	<i>1.053.473</i>	<i>1.124.945</i>	<i>+6,8%</i>
<i>Einladungen</i>	<i>1.162.316</i>	<i>1.242.258</i>	<i>+6,9%</i>

Legende:

AFTK = Available Freight Tonne Kilometers /
angebotene Frachttonnenkilometer

FTK = Freight Tonne Kilometers /
verkaufte Frachttonnenkilometer

FLF = Freight Load Factor / Frachtauslastung
jeweils Domestic + International

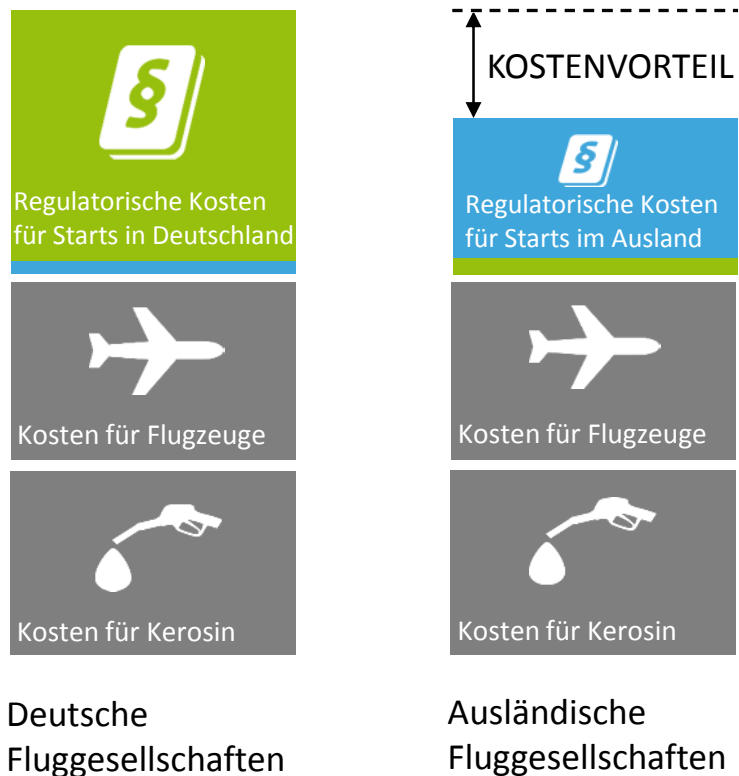
Luftfahrt bewegt.  BDL

Zu den Rahmenbedingungen

Zusatzbelastungen: Von der Politik beeinflussbare regulatorische Kosten sind mitentscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit



Vergleich relevanter Kostenblöcke für die Kalkulation von Ticketpreisen und Frachtraten*



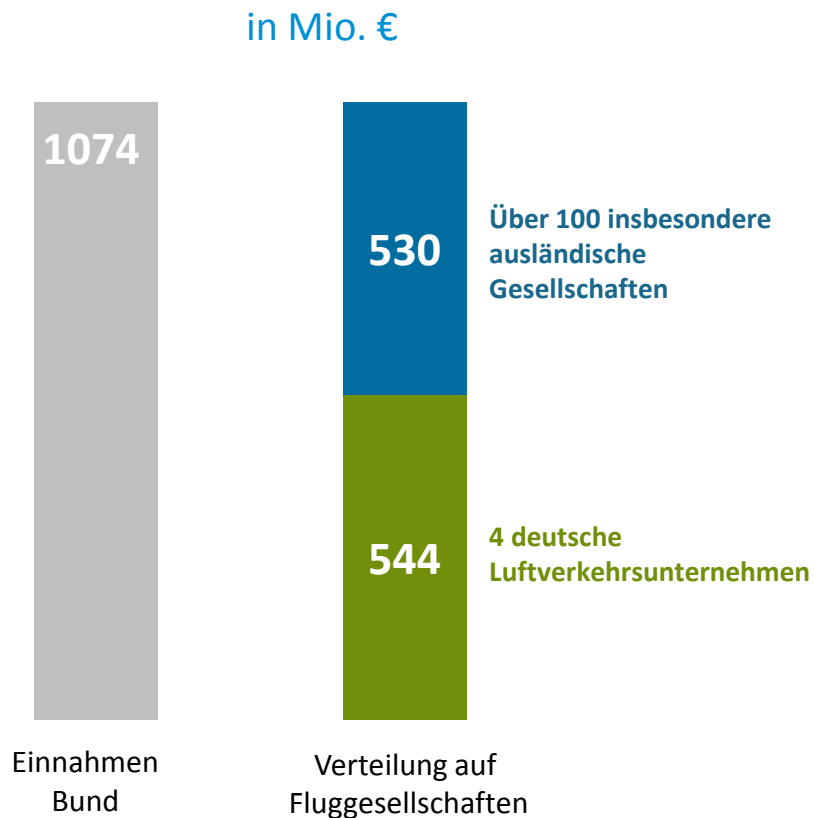
Hohe regulatorische Kosten in Deutschland verringern die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen:

- Die Höhe regulatorischer Kosten, die für Starts in Deutschland anfallen, ist insbesondere für die Preiskalkulation deutscher Fluggesellschaften relevant.
- Da die regulatorischen Kosten in Deutschland höher sind als im Ausland, etwa weil sie dort nicht erhoben werden (z.B. Luftverkehrsteuer) oder geringer sind (z.B. Luftsicherheitskosten), leiden deutsche Unternehmen darunter überproportional.
- Ausländische Fluggesellschaften unterliegen deutschen Regelungen ebenfalls, wenn sie in Deutschland starten. Doch dies betrifft nur einen kleinen Teil ihres Gesamtgeschäfts. Der Großteil ihrer Verkehrsleistung unterliegt niedrigeren regulatorischen Kosten im Ausland.
- Da aber die deutschen und ausländischen Fluggesellschaften auf den internationalen Luftverkehrsmärkten im Wettbewerb stehen, haben die ausländischen Unternehmen mit ihrer vergleichsweise geringen Gesamtkostenbelastung einen erheblichen Wettbewerbsvorteil.

Zusatzbelastung Luftverkehrsteuer: Der nationale Alleingang trifft überproportional die deutschen Unternehmen



Luftverkehrsteuer: Gesamteinnahmen und Verteilung der Steuerschuld (2016)

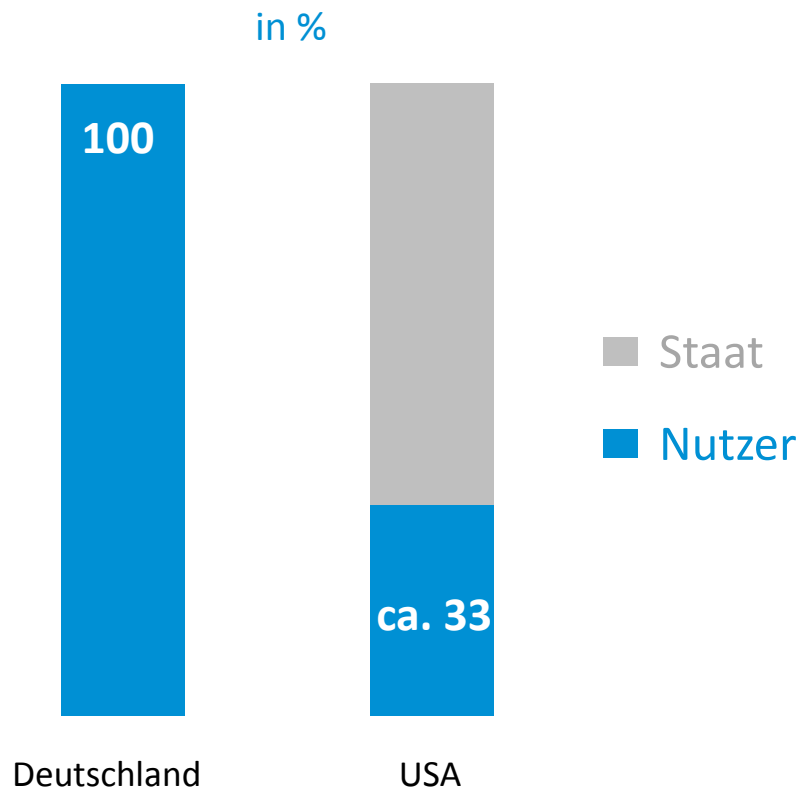


- Die zum 1.1.2011 eingeführte Luftverkehrsteuer (LuftVSt) ist die größte fiskalische Zusatzbelastung in Deutschland.
- Diese Zusatzbelastung trifft die deutschen Fluggesellschaften überproportional, da sie mit dem Großteil ihres Geschäfts dieser Regelung unterliegen: Allein vier deutsche Luftverkehrsunternehmen trugen 2016 mit über 544 Millionen Euro mehr als die Hälfte der gesamten Steuer; wohingegen sich die restliche Steuerschuld auf über 100 (insbesondere ausländische) Fluggesellschaften verteilt.
- Seit ihrer Einführung sind dem Bundeshaushalt knapp 6 Milliarden Euro aus der LuftVSt zugeflossen. Allein vier deutsche Fluggesellschaften haben über 3,2 Milliarden Euro hiervon zahlen müssen.
- Aufgrund des intensiven internationalen Wettbewerbs gelingt es ihnen nur zu einem begrenzten Anteil, die Steuer über höhere Ticketpreise an die Passagiere weiterzureichen. Die Steuer muss somit zum Großteil von den Fluggesellschaften aus ihrem operativen Ergebnis selbst beglichen werden.
- Damit werden wichtige Finanzmittel entzogen, um noch stärker in lärmärmere und energieeffizientere Fluggeräte zu investieren.

Zusatzbelastung Luftsicherheitsgebühren: Deutscher Sonderweg bei der Finanzierung der Luftsicherheit belastet überproportional



Vergleich der Verteilung der Kosten für Luftsicherheit in den USA und Deutschland



📌 Aufwendungen für die Luftsicherheit (Security), z.B. für Passagier- und Gepäckkontrollen, dienen insbesondere der Abwehr terroristischer Angriffe. Hierbei handelt es sich um eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe in staatlicher Verantwortung. In vielen Staaten übernimmt der Staat demzufolge zu großen Teilen die Kosten hierfür - nicht so in Deutschland. Hier müssen die Luftverkehrsunternehmen diese Kosten tragen.

📌 In 2016 haben Fluggesellschaften in Deutschland insgesamt 656 Millionen Euro an Luftsicherheitsgebühren gezahlt, Tendenz steigend.

📌 Den Hauptteil hiervon tragen deutsche Fluggesellschaften. Ausländische Fluggesellschaften sind hiervon jedoch nur zu einem geringeren Ausmaß betroffen, da ein wesentlich kleinerer Teil ihres Geschäfts diesen Regelungen unterliegt. In ihren Heimatländern, z.B. in den USA, zahlt hingegen der Staat diese Kosten zu großen Teilen. Auch in Spanien (3,78 € pro Passagier) oder Italien (2,68 € pro Passagier) sind die Luftsicherheitsgebühren für die Nutzer durch die staatliche Beteiligung auf einem weitaus niedrigerem Niveau gedeckelt.

📌 Deutsche Fluggesellschaften sind daher im internationalen Wettbewerb benachteiligt.

Luftfahrt bewegt.  BDL

Kontakt

Martin Kuras, Leiter Wirtschaft & Statistik

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.
Französische Straße 48
10117 Berlin

Tel: + 49 (0) 30 520 077 - 130

Fax: + 49 (0) 30 520 077 - 111

Mobil: +49 (0) 162 26 05 481

Martin.kuras@bdl.aero

www.bdl.aero