

Luftfahrt bewegt.  BDL

# Halbjahreszahlen 2016

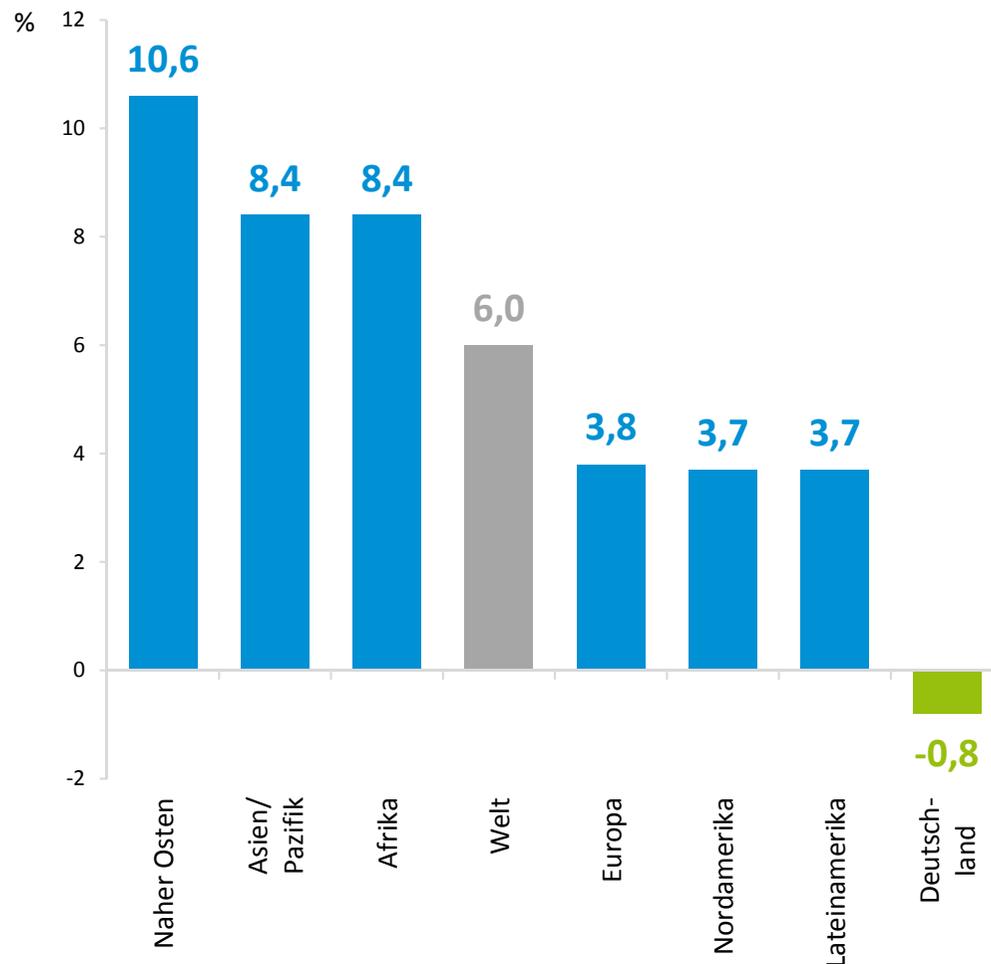
Zur Lage der deutschen  
Luftverkehrswirtschaft

Berlin, 4. August 2016

# Fluggesellschaften: Deutsche Unternehmen sind international erneut deutlich abgeschlagen



## Wachstum von Fluggesellschaften nach Regionen 1. Halbjahr 2016 (in verkauften Personenkilometern, RPK)



Der Passagierluftverkehr weltweit – gemessen in verkauften Personenkilometern – ist im ersten Halbjahr 2016 um 6,0% gewachsen. Allen voran die Anbieter aus dem Nahen Osten (+10,6%), Asien/Pazifik (+8,4%) und Afrika (+8,4%) haben über dem Schnitt zulegen können. Fluggesellschaften aus Europa wuchsen um +3,8%. Die deutschen Fluggesellschaften bzw. Fluggesellschaftsgruppen (airberlin-Gruppe, Condor, Lufthansa-Gruppe und TUIfly) schrumpften um -0,8%.

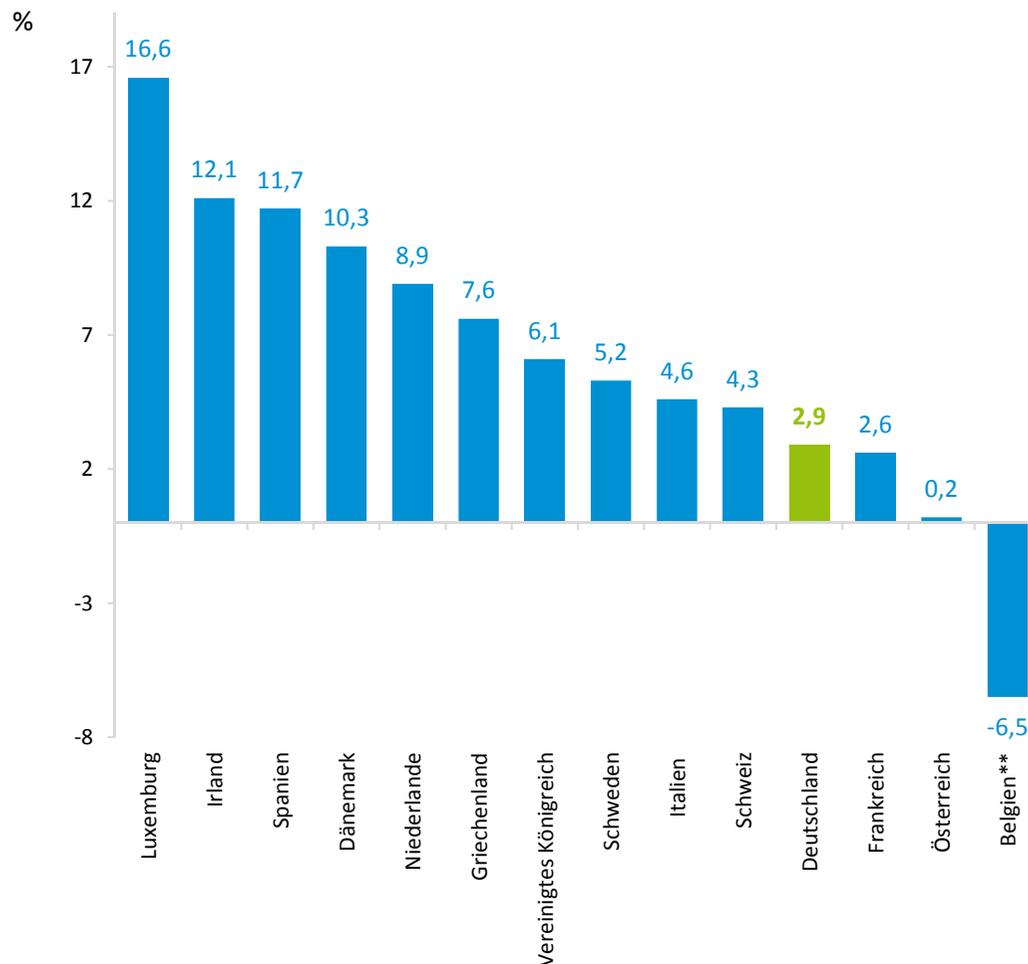
Insgesamt beförderten diese deutschen Unternehmen 69,7 Millionen Passagiere, dies sind -0,7% weniger als im Vorjahreszeitraum. Wettbewerber konnten hingegen auch bei den Passagierzahlen z.T. deutlich zulegen:

- IAG-Gruppe: +7,9%
- Air France/KLM: +2,0%
- Turkish Airlines: +5,5%
- Easyjet: +6,2%
- Ryanair: +17,5%

Die Auslastung bei den deutschen Unternehmen fiel um 1,8%-Punkte auf 78,5% (Welt: 79,2%; Europa: 80,0%).

# Flughäfen: Auch deutsche Flughäfen wachsen im internationalen Vergleich unterdurchschnittlich

## Passagierwachstum an Flughäfen in bedeutenden europäischen Luftverkehrsmärkten 1. Halbjahr 2016\*



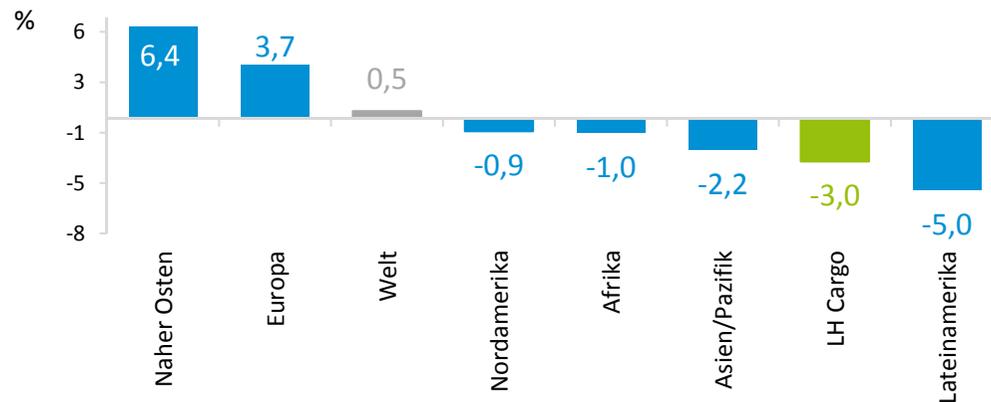
Die Flughäfen in Deutschland begrüßten in den ersten sechs Monaten +2,9 % mehr Passagiere als im gleichen Vorjahreszeitraum. Im Vergleich zu weiteren bedeutenden europäischen Luftverkehrsmärkten zeigt sich jedoch – wie in den Vorjahren – ein auffallend unterdurchschnittliches Wachstum.

Das verbliebene unterdurchschnittliche Wachstum an deutschen Flughäfen geht im Wesentlichen nur noch auf ausländische Fluggesellschaften zurück, insbesondere auf deren Aufbau von innereuropäischen Punkt-zu-Punkt-Verbindungen; nicht aber auf deutsche Fluggesellschaften. Der Marktanteil deutscher Fluggesellschaften an deutschen Flughäfen ist kontinuierlich auf derzeit rund 60% gesunken (2012 noch 69% gemessen an angebotenen Sitzplätzen).

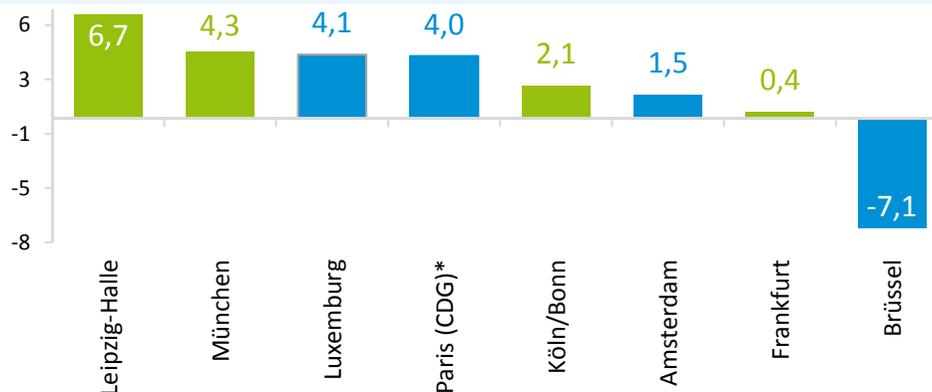
Auch die Zahl der Flugbewegungen entwickelt sich hierzulande unterdurchschnittlich: Während in Europa\* die Bewegungen um 3,3% zunahmen, waren es in Deutschland nur 1,6%. Nur wenige Flughäfen konnten bei den Bewegungen stärker zulegen, etwa in München (+2,6%), Berlin (+10,0%), Köln/Bonn (+11,0%) oder Stuttgart (+2,3%).

# Luftfracht: Schwacher Welthandel dämpft die Nachfrage, ein Hoffnungsträger bleibt der Online-Handel

## Wachstum von Frachtfluggesellschaften nach Regionen 1. Halbjahr 2016 (in Frachttonnenkilometern, FTK)



## Wachstum ausgewählter Frachtflughäfen in Europa 1. Halbjahr 2016 (nach Luftfrachtaufkommen in Tonnen an/ab)

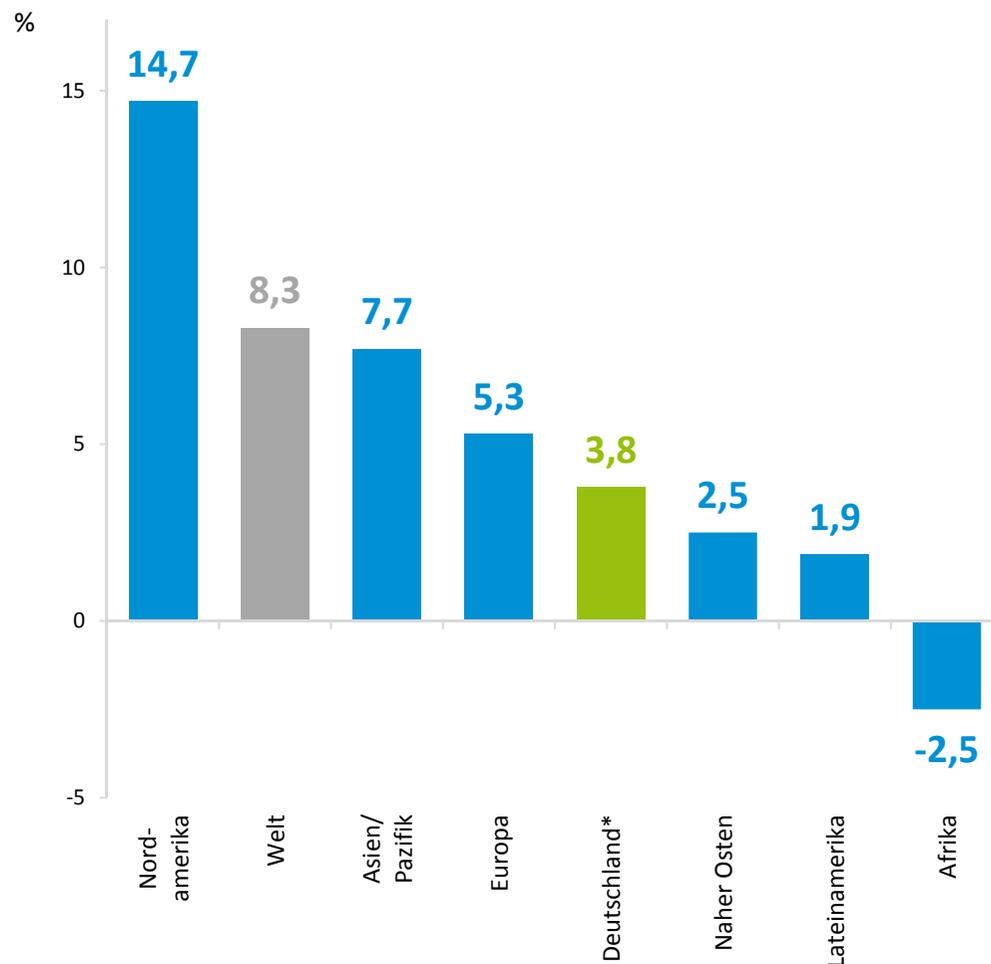


- Der Frachtluftverkehr nahm im 1. Halbjahr 2016 nur leicht um 0,5% zu. Hauptgrund dafür ist der schwächelnde Welthandel.
- Trotz geringer Nachfrage steigen die Frachtkapazitäten, insbesondere durch die Beilademöglichkeiten auf Passagiermaschinen. Hierdurch sinken die erzielbaren Frachtraten sowie die Auslastung der Maschinen.
- Die Auslastung weltweit befindet sich mit 42,5% auf einem historischen Tiefstand. LH Cargo mit 66,6% liegt weit über dem Schnitt.
- Das wichtige Teilsegment der Integratoren, also Anbietern wie etwa DHL, die die komplette Logistikkette von der Abholung beim Versender bis hin zur Auslieferung beim Empfänger anbieten, wächst aufgrund des boomenden Online-Handels weiterhin: Standorte wie Leipzig-Halle und Köln/Bonn aber auch Paris (CDG) profitieren davon.
- Standorte, an denen insbesondere „klassische“ Luftfracht oder General Cargo (Maschinen etc.) umgeschlagen wird, weisen demgegenüber eine moderatere Entwicklung auf, z.B. Frankfurt und Amsterdam. Ausnahmen bilden München und Luxemburg, die auf geringerem absoluten Niveau von Neuverkehren profitieren.

# Profitabilität: Hohe regulatorische Kosten in Deutschland verzerren den Wettbewerb zu Lasten deutscher Unternehmen



## Operative Umsatzmarge (in %) von Fluggesellschaften nach Regionen im Jahr 2015



- Die operative Umsatzmarge von Fluggesellschaften weltweit betrug im Jahr 2015 im Durchschnitt 8,3% (2014: 4,7%).
- Geringere Treibstoffpreise haben den Airlines weltweit zu einer temporär höheren Profitabilität verholfen. Aufgrund des hohen Wettbewerbs werden sie geringere Treibstoffkosten jedoch vermehrt in Form niedrigerer Ticketpreise weitergeben müssen – auf Kosten geringerer eigener Gewinne.
- Da der Wettbewerb in Europa aufgrund der vollständigen Liberalisierung besonders intensiv ist, haben laut IATA die europäischen Unternehmen bereits jetzt weniger stark von geringeren Kerosinkosten profitieren können (Marge: 5,3%). Ein weiterer Grund für eine unterdurchschnittliche Profitabilität sind die hohen regulatorischen Kosten in Europa.
- Diese Kosten sind wegen nationaler Alleingänge, z.B. Luftverkehrssteuer (Gesamtbelastung in 2015: 1.023 Mio. €), oder hoher Kosten für Luftsicherheit (594 Mio. €), in Deutschland nochmals deutlich höher als im europäischen Ausland.
- Die operative Umsatzmarge deutscher Fluggesellschaften ist mit 3,8% daher noch geringer als bei europäischen Wettbewerbern.

# Konnektivität: Die starke Anbindung Deutschlands an die internationalen Märkte ist kein Selbstläufer

## Konnektivität Deutschlands im internationalen Vergleich (2010-2016)



	Internationale Ziele			Starts pro Woche		
	2010	2016	10/16	2010	2016	10/16
Deutschland	352	348	- 4	13.659	14.512	+ 6%
Niederlande	259	269	+10	4.065	5.154	+ 27%
Türkei	223	323	+100	6.000	11.923	+ 99%

- Deutschland verfügt über eine starke Konnektivität: Im Sommer 2016 sind 348 internationale Ziele direkt erreichbar.
- Die Konnektivität stagniert jedoch bzw. ist rückläufig: 2010 steuerten Fluggesellschaften noch 352 internationale Ziele direkt an.
- Zwischen 2010 und 2016 haben hingegen relevante Wettbewerber, z.B. die Niederlande inkl. des internationalen Drehkreuzes Amsterdam (259 auf 269) und noch stärker die Türkei inkl. Istanbul (223 auf 323), ihre direkte Konnektivität zu internationalen Zielen deutlich steigern können.
- Auch beim Vergleich der wöchentlichen Starts zu internationalen Zielen weist Deutschland eine unterdurchschnittliche Entwicklung auf: Hierzulande nahmen sie nur um 6% (von 13.659 auf 14.512) zu, in den Niederlanden aber um 27% (von 4.065 auf 5.154) und in der Türkei um 99% (von 6.000 auf 11.923).
- Der Angebotsaufbau ausländischer Airlines (+11 internationale Direktziele) war nicht in der Lage, die Zahl der von deutschen Airlines verlorenen Direktziele (- 16) seit dem Jahr 2010 zu kompensieren. Vor allem Destinationen in Asien, etwa Hyderabad in Indien, sind von Deutschland nun nicht mehr direkt erreichbar.

- 📍 Die Halbjahreszahlen zeigen auf, dass die Unternehmen der deutschen Luftverkehrswirtschaft im internationalen Vergleich abgeschlagen sind. Sie bestätigen damit die Ergebnisse der Gutachter des Bundesverkehrsministeriums.
- 📍 Diese haben in einer Markt- und Wettbewerbsanalyse die Entwicklungen auf den internationalen Luftverkehrsmärkten untersucht und insbesondere festgestellt:
  - Der Wettbewerb im internationalen Luftverkehr hat sich in den letzten Jahren sehr verstärkt.
  - Die deutschen Unternehmen sind in diesem Wettbewerb klar benachteiligt und zwar ganz wesentlich durch wettbewerbsverzerrende Belastungen, die der Gesetzgeber selber geschaffen hat. Die Gutachter nennen die höheren ordnungs- und fiskalpolitischen Kosten (genannt werden explizit Alleingänge etwa bei Steuern).
- 📍 Die Gutachter empfehlen daher unter anderem:
  - (Teil-)Übernahme der Luftsicherheitskosten durch den Bund  
*Der BDL begrüßt dies. Die Gesamtkosten für die Passagier- und Gepäckkontrollen an deutschen Flughäfen betragen im Jahr 2015 insgesamt 594 Mio. €. Diese Kosten werden sich für 2016 noch einmal um voraussichtlich 95 Mio. € erhöhen und dann 689 Mio. € betragen. In anderen Ländern, wie z.B. Spanien, Italien, USA sind die Kosten für die Nutzer gedeckelt und der überwiegende Anteil vom Staat selber getragen. Eine staatliche (Teil-)Übernahme dieser Kosten in Deutschland ist daher geboten, um Wettbewerbsverzerrungen auszugleichen.*
  - Abschaffung der Luftverkehrsteuer (LuftVSt)  
*Der BDL begrüßt dies. Die LuftVSt (in Höhe von 1.023 Mio. €) wird mit rund 550 Mio. € p.a. insbesondere von vier deutschen Fluggesellschaften getragen und stellt die größte Wettbewerbsverzerrung dar.*
  - Revision der Fluggastrechte-Verordnung entsprechend des Vorschlags der Europäischen Kommission (KOM)  
*Der BDL begrüßt dies. Mit dem KOM-Vorschlag zur Überarbeitung der Fluggastrechte-VO soll ein angemessener Ausgleich zwischen den Verbraucherinteressen und den Wirtschaftsinteressen erreicht werden. Der KOM-Vorschlag hält die grundsätzlich wettbewerbsverzerrende Wirkung der Verordnung in Grenzen.*

# Passagierverkehr:

## Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick



Wachstum von Fluggesellschaften Jan. – Jun. 2016 nach Regionen (im Vergleich zum Vorjahr in %)	ASK	RPK	Auslastung (in %)
WELT	+6,2	+6,0	79,2
Europa	+3,6	+3,8	80,0
<i>Deutsche Fluggesellschaften*</i>	+1,4	-0,8	78,5
Naher Osten	+14,6	+10,6	74,2
Nordamerika	+4,0	+3,7	82,8
Asien/Pazifik	+7,8	+8,4	78,5
Lateinamerika	+2,9	+3,7	80,0
Afrika	+8,6	+8,4	67,1

\* airberlin-Gruppe, Condor, Lufthansa-Gruppe, TUIfly

Passagiere von dt. Unternehmens- Gruppen*	1. Halbjahr 2015	1. Halbjahr 2016	Veränderung
<b>Gesamt</b>	<b>70.190.294</b>	<b>69.710.722</b>	<b>-0,7%</b>



Passagiere an dt. Flughäfen	1. Halbjahr 2015	1. Halbjahr 2016	Veränderung
<b>Gesamt (an + ab)</b>	<b>100.344.257</b>	<b>103.251.475</b>	<b>+2,9%</b>
<i>Deutschland</i>	<i>22.471.379</i>	<i>23.228.897</i>	<i>+3,4%</i>
<i>Europa</i>	<i>59.701.747</i>	<i>62.141.858</i>	<i>+4,1%</i>
<i>Übersee</i>	<i>18.070.580</i>	<i>17.780.885</i>	<i>-1,6%</i>

Flugbewegungen an dt. Flughäfen	1. Halbjahr 2015	1. Halbjahr 2016	Veränderung
<b>Gesamt</b>	<b>978.904</b>	<b>994.836</b>	<b>+1,6%</b>

Kontrollierte Flüge DFS (nach IFR)	1. Halbjahr 2015**	1. Halbjahr 2016**	Veränderung
<b>Gesamt</b>	<b>1.450.091</b>	<b>1.491.130</b>	<b>+2,8%</b>

\*\* Bis einschließlich Woche 26

### Legende:

ASK = Available Seat Kilometers /  
angebotene Personenkilometer  
RPK = Revenue Passenger Kilometers /  
verkaufte Personenkilometer

jeweils Domestic + International

IFR = Instrument Flight Rules / Instrumentenflug (inkl. Überflüge)

# Luftfrachtverkehr:

## Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick



Wachstum von Fluggesellschaften Jan. – Jun. 2016 nach Regionen (im Vergleich zum Vorjahr in %)	AFTK	FTK	FLF (in %)
WELT	+6,0	+0,5	42,5
Europa	+6,2	+3,7	44,7
Naher Osten	+10,6	+6,4	41,3
Nordamerika	+5,1	-0,9	33,3
Asien/Pazifik	+3,9	-2,2	51,2
Lateinamerika	+1,1	-5,0	35,2
Afrika	+22,4	-1,0	24,9



Luftfracht an dt. Flughäfen (in Tonnen)	1. Halbjahr 2015	1. Halbjahr 2016	Veränderung
<b>Gesamt (an + ab)</b>	<b>2.174.416</b>	<b>2.215.784</b>	<b>+1,9%</b>
<i>Ausladungen</i>	<i>1.023.144</i>	<i>1.053.473</i>	<i>+3,0%</i>
<i>Einladungen</i>	<i>1.151.263</i>	<i>1.162.316</i>	<i>+1,0%</i>

### Legende:

AFTK = Available Freight Tonne Kilometers /  
angebotene Frachttonnenkilometer

FTK = Freight Tonne Kilometers /  
verkaufte Frachttonnenkilometer

FLF = Freight Load Factor / Frachtauslastung  
jeweils Domestic + International