Luftfahrt bewegt. BDL

Jahresbilanz 2019

Zur Lage der deutschen Luftverkehrswirtschaft

10. Februar 2020

Zusammenfassung

- Die weltweite Nachfrage im Passagierverkehr ist 2019 weiter gewachsen, wenn auch auf etwas niedrigerem Niveau
- Die weltweite Nachfrage nach Transport per Luftfracht ist 2019 deutlich zurückgegangen
- Die Erosion der Marktanteile der deutschen Fluggesellschaften in ihrem Heimatmarkt hat sich 2019 ungebremst fortgesetzt
- 2020 gehen die Kapazitäten im deutschen Luftverkehrsmarkt zurück

- **Verkehrsentwicklung im Passagierverkehr:** Weltweit ist die Verkehrsleistung der Fluggesellschaften 2019 um 4,2 Prozent gewachsen. Dies bedeutet eine deutliche Abkühlung gegenüber dem Vorjahr mit 6,5 Prozent. Die deutschen Fluggesellschaften konnten ihre Verkehrsleistung mit 1,3 Prozent leicht steigern, blieben aber unter dem Niveau des globalen Wachstums und auch unter dem europäischen Schnitt. Die deutschen Flughäfen konnten ihr Passagieraufkommen im Jahr 2019 um 1,5 Prozent steigern. Dabei hat sich das Wachstum im Jahresverlauf 2019 deutlich abgeschwächt und war im zweiten Halbjahr sogar negativ. Insgesamt verzeichneten die deutschen Flughäfen 248 Mio. an- und abreisende Fluggäste.

- **Verkehrsentwicklung im Frachtverkehr:** Der weltweite Luftfrachtverkehr nahm im Jahr 2019 gemessen in Frachttonnenkilometern um 3,3 Prozent ab. Dabei ist die Nachfrage für die europäischen Frachtfluggesellschaften mit 1,8 Prozent nicht so stark eingebrochen wie die Nachfrage weltweit. Deutschland ist mit gleich drei Standorten unter den Top-Frachtflughäfen in Europa vertreten.

- **Marktanteile:** Der Marktanteil der deutschen Fluggesellschaften an den deutschen Flughäfen sank von 2012 bis 2019 von 67 Prozent auf 55 Prozent, das heißt, die deutschen Fluggesellschaften haben binnen acht Jahren 12 Prozentpunkte in ihrem Heimatmarkt verloren. Auch 2019 setzte sich dieser Trend ungebremst fort, wobei die Insolvenz von Germania einen Marktanteilsverlust von 1,5 Prozent für die deutschen Fluggesellschaften brachte.

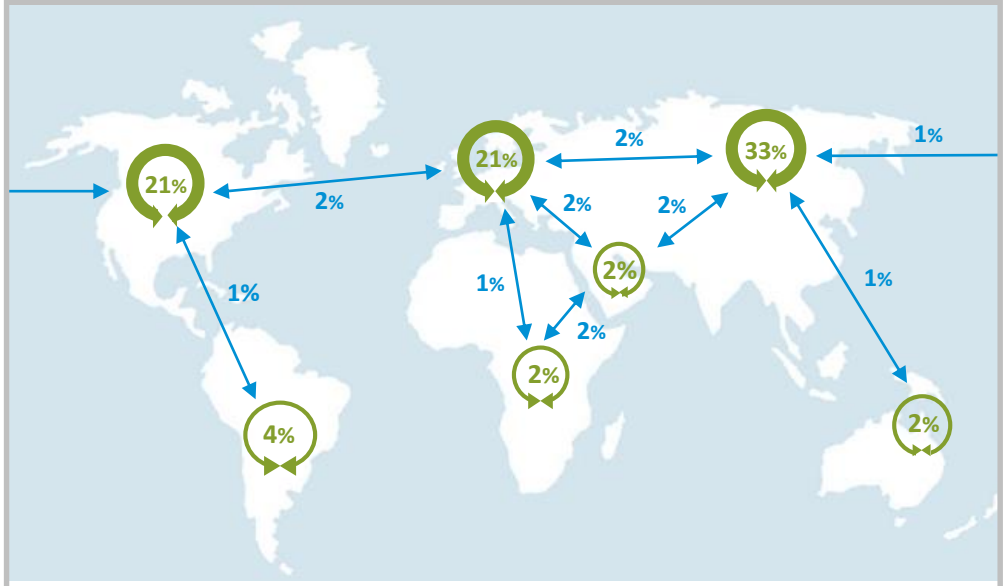
- **Flugpreise:** Die Ticketpreise für Flugziele innerhalb Europas sind gegenüber dem Vorjahr deutlich gestiegen. Innerhalb Deutschlands sind die Ticketpreise im Luftverkehr deutlich teurer als im Bahnverkehr.

- **Pünktlichkeit:** Gegenüber 2018 gingen die Verspätungen im europäischen wie auch deutschen Luftverkehr seit Februar kontinuierlich zurück. Dabei konnten die Verspätungen an den deutschen Flughäfen noch stärker reduziert werden als an anderen großen europäischen Flughafenstandorten.

- **Ausblick auf das Gesamtjahr 2020:** Der Weltverband der Fluggesellschaften IATA erwartet für den globalen Luftverkehr mit 4,1 Prozent ein leicht geringeres Wachstum als im Jahr 2019 (für Europa 3,5 Prozent und für die Luftfracht 2 Prozent). Die Analyse des veröffentlichten Flugangebotes zeigt, dass der Luftverkehr mit Deutschland im Jahr 2020 um 1,8 Prozent zurückgehen wird. Allerdings liegt das Flugangebot damit immer noch 9 Prozent über dem Angebot im Jahr 2016, also dem letzten Jahr, in dem die Air Berlin noch voll im Markt war.

Weltluftverkehr im Jahr 2019:
Wo findet der Luftverkehr überhaupt statt?

Verteilung des Weltluftverkehrs *(in Sitzplatzangebot)*



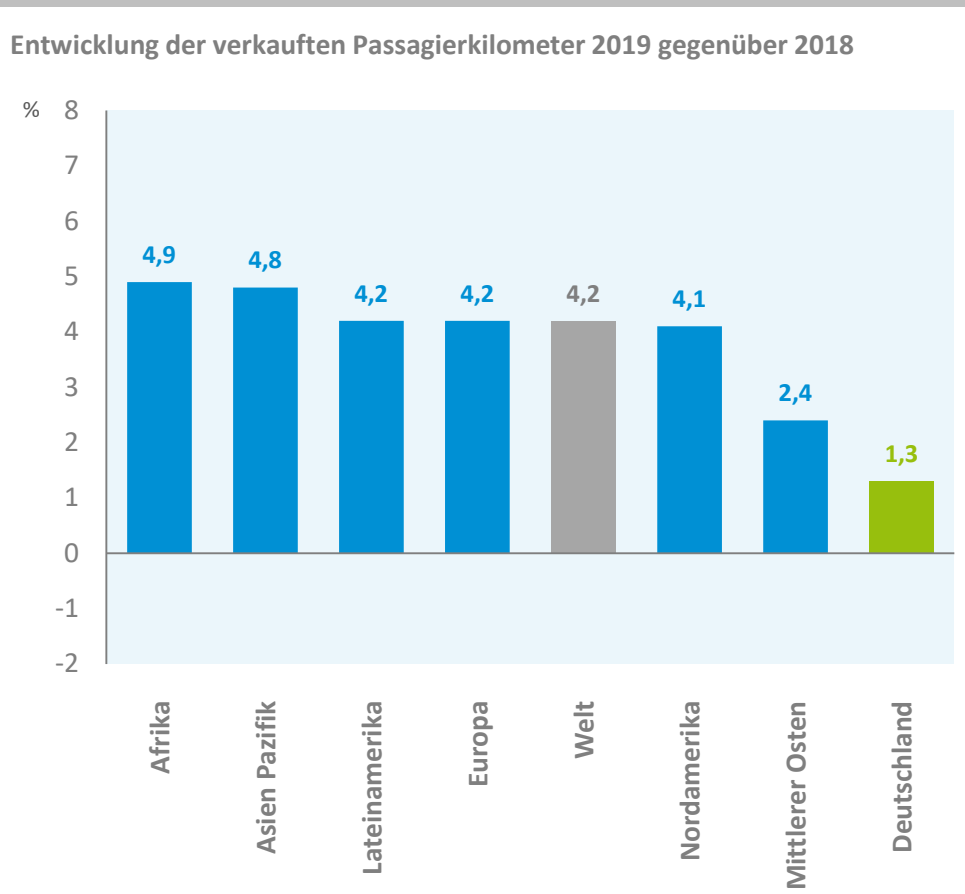
Kontinent	Anteil an Sitzen von/nach/in
Asien	39%
Europa	29%
Nordamerika	26%
Mittlerer Osten	7%

- Der mit Abstand größte Luftverkehrsmarkt ist mit 39 Prozent der Verkehr von, nach und innerhalb Asiens. Dahinter folgen die Verkehre von, nach und innerhalb Europas (29 Prozent) und Nordamerikas (26 Prozent).
- Dabei entfallen nur 14 Prozent des gesamten Angebots auf den Luftverkehr zwischen den Kontinenten, der meiste Verkehr findet innerhalb der Kontinente statt: So werden 27 Prozent aller Sitze auf internationalen Verbindungen innerhalb der Kontinente und 59 Prozent innerhalb von Staaten angeboten.
  - Asien: 33 Prozent entfallen auf Verbindungen innerhalb Asiens. Dabei macht allein der innerchinesische Luftverkehr 13 Prozent am weltweiten Luftverkehr aus.
  - Europa: 21 Prozent entfallen auf Verbindungen innerhalb Europas. In Europa sind innerstaatliche Verkehre weniger relevant, so macht etwa der deutsche Inlandsverkehr gerade einmal 0,6 Prozent am Weltluftverkehr aus.
  - Nordamerika: 21 Prozent entfallen auf Verbindungen innerhalb Nordamerikas. Dabei macht allein der US-amerikanische Inlandsmarkt 18 Prozent des weltweiten Luftverkehrs aus.

Quellen: SRS Analyser

Fluggesellschaften: Weltweites Wachstum schwächt sich ab, in Deutschland bremst die Germania-Insolvenz das Wachstum

Entwicklung der Fluggesellschaften nach Region

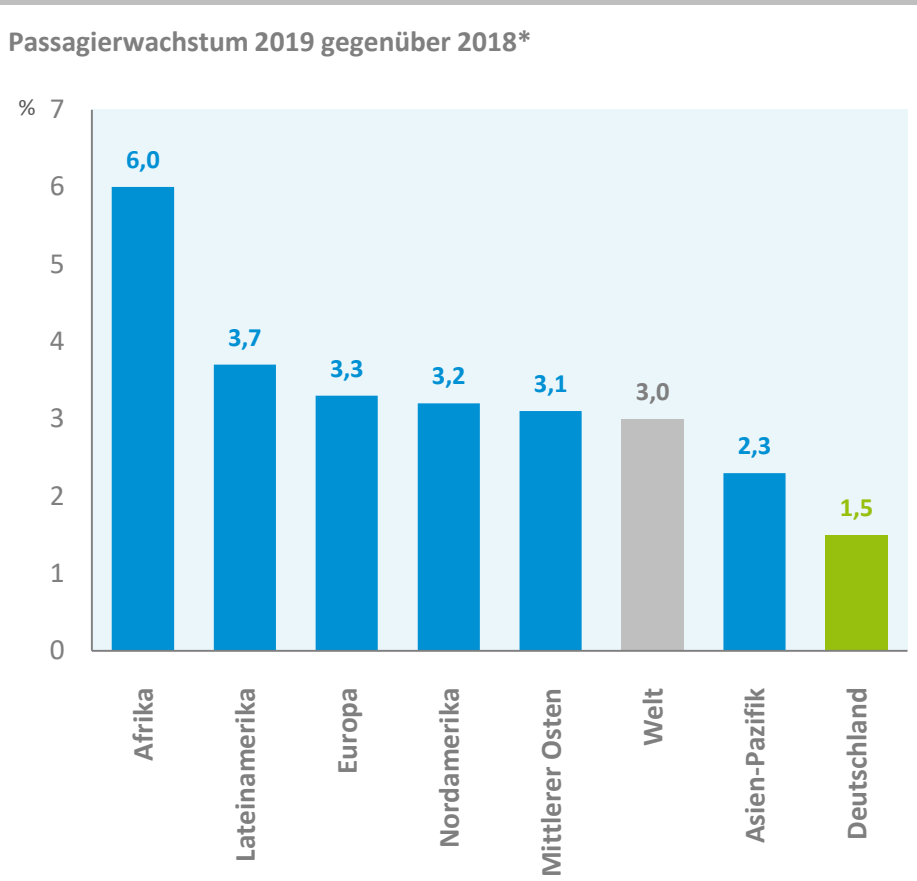


- Weltweit ist die Verkehrsleistung der Fluggesellschaften 2019 um 4,2 Prozent gewachsen. Dies bedeutet eine deutliche Abkühlung gegenüber dem Wachstum von 6,5 Prozent im Jahr 2018.
- Die europäischen Fluggesellschaften haben um 4,2 Prozent zugelegt und liegen damit im Rahmen der weltweiten Entwicklung. Aufschlussreich ist dabei der Blick auf den Jahresverlauf: Lag das Wachstum im Januar noch bei 7,4 Prozent, flachte es bis zum Jahresende deutlich ab und betrug im Dezember nur noch 2,5 Prozent.
- Die deutschen Fluggesellschaften konnten ihre Verkehrsleistung mit 1,3 Prozent leicht steigern, blieben aber unter dem Niveau des globalen Wachstums und auch unter dem europäischen 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 4 Prozent und damit auf europäischem Niveau.

Quellen: Eigene Berechnungen auf Basis von Unternehmensangaben, IATA

Flughäfen: Passagieraufkommen an deutschen Flughäfen wächst weniger dynamisch als in Europa und anderen Weltregionen

Wachstum an Flughäfen nach Region



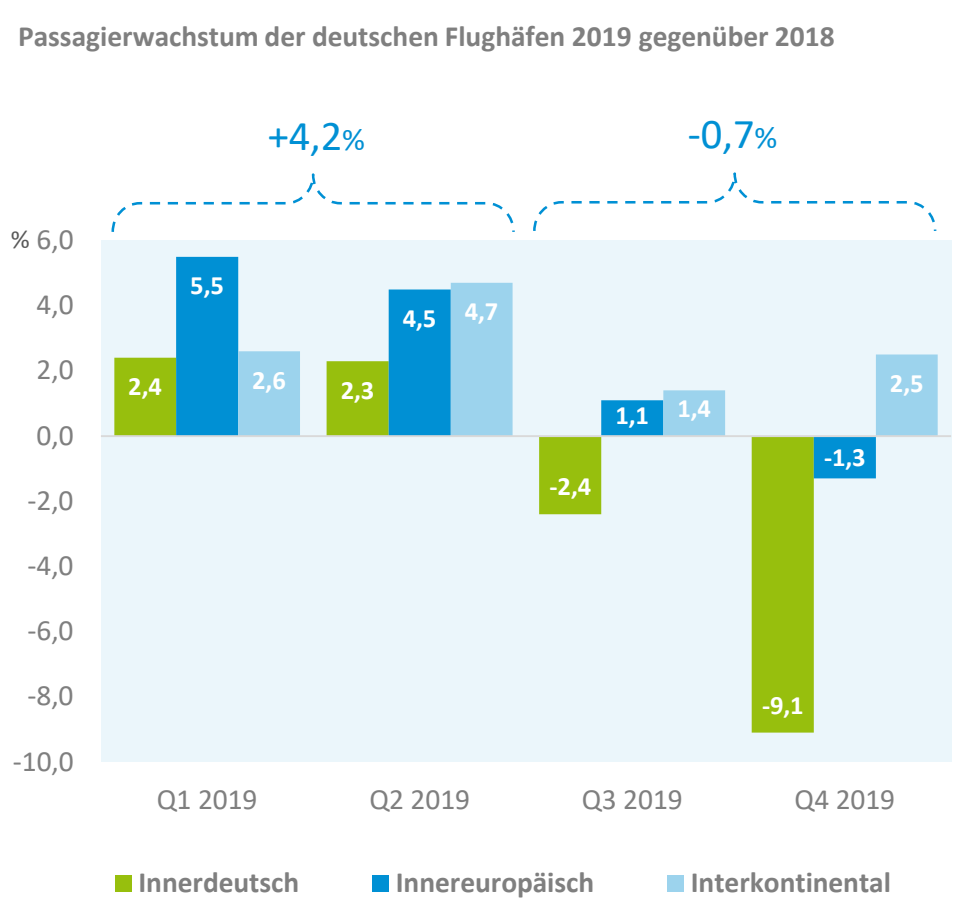
- Im weltweiten Durchschnitt wuchs das Passagieraufkommen an den Flughäfen um 3,0 Prozent. Am dynamischsten wuchs die Nachfrage an den Flughäfen in Afrika. In allen anderen Weltregionen liegt das Passagierwachstum annähernd auf weltweitem Niveau. So auch in Europa, wo das Wachstum 3,3 Prozent betrug.
- Die deutschen Flughäfen konnten ihr Passagieraufkommen im Jahr 2019 um 1,5 Prozent steigern, während sie 2018 noch 4,1 Prozent Wachstum verzeichneten.
- Insgesamt gab es dabei 248 Mio. an- und abreisende Fluggäste an deutschen Flughäfen:
  - 46,2 Mio. zu/von einem deutschen Ziel (-1,9 Prozent gegenüber 2018)**
  - 158,0 Mio. zu/von einem europäischen Ziel (+2,3 Prozent gegenüber 2018)
  - 43,6 Mio. zu/von einem interkontinentalen Ziel (+2,7 Prozent gegenüber 2018)

** Ein innerdeutscher Passagiere wird in den Statistiken der deutschen Flughäfen doppelt gezählt (zum Beispiel abfliegend in Berlin und ankommend in Stuttgart)

Quellen: Flughafenverband ADV, ACI / *Deutschland: Januar-Dezember und International: Januar-November

Flughäfen in Deutschland: Wachstumsrückgang vor allem in der zweiten Jahreshälfte 2019

Entwicklung der deutschen Flughäfen im Jahresverlauf

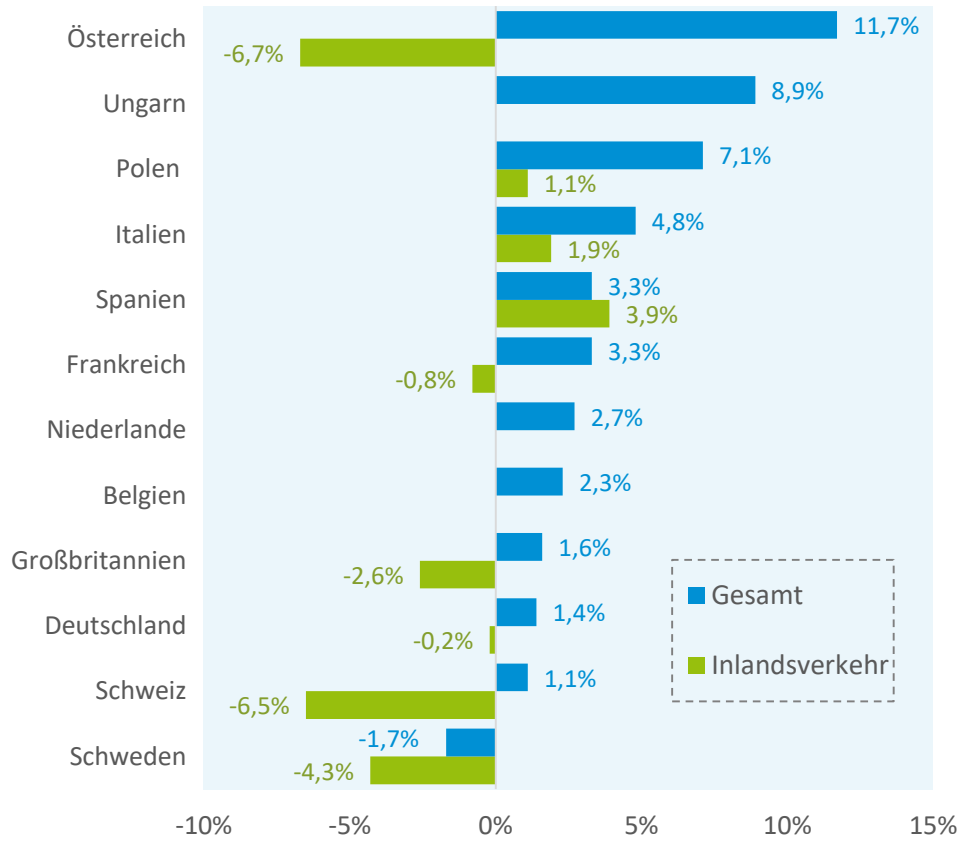


- Das Wachstum an den deutschen Flughäfen hat sich im Jahresverlauf 2019 deutlich abgeschwächt: Im ersten Halbjahr betrug das Wachstum noch 4,2 Prozent, im zweiten Halbjahr war die Nachfrage mit -0,7 Prozent dann rückläufig. Unter dem Strich steht daher für die Zahl der ankommenden und abfliegenden Passagiere ein Wachstum von 1,5 Prozent.
- Wesentliche Gründe für diese Entwicklung waren die abnehmende Dynamik der deutschen Wirtschaft, die Bereinigung von Überkapazitäten durch die Fluggesellschaften sowie darüber hinaus eine verstärkte Wahrnehmung alternativer Verkehrs- und Kommunikationsangebote.

Quellen: Flughafenverband ADV

Europäischer Vergleich: Dynamische Entwicklung in Osteuropa, moderates Wachstum in Süd- und Mitteleuropa

Entwicklung der 12 größten europäischen Luftverkehrsmärkte



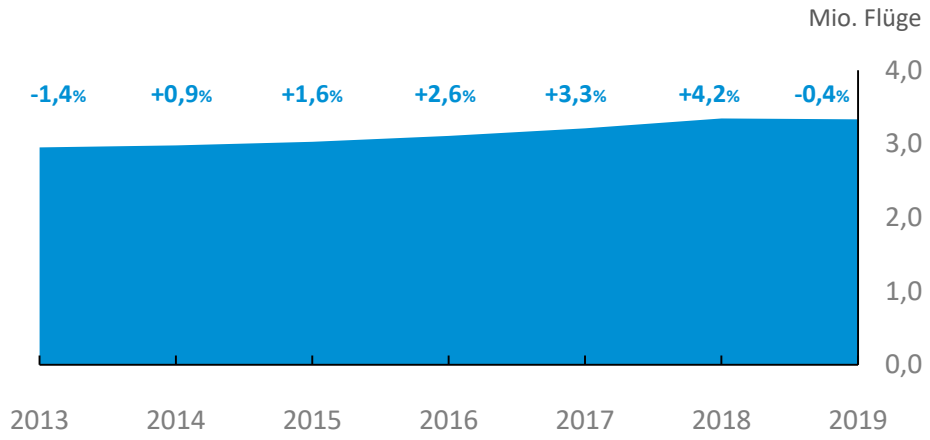
- Der Luftverkehr wächst in den einzelnen Regionen Europas unterschiedlich stark:
  - Die Luftverkehrsmärkte im Osten Europas wachsen ganz besonders stark (Polen, Ungarn). Ein Grund für den Nachfrageschub in Osteuropa ist das überproportionale Wirtschaftswachstum dort (zum Beispiel 4 Prozent in Polen im Jahr 2019).
  - Die Luftverkehrsmärkte im Süden Europas wachsen ebenfalls (Frankreich, Spanien, Italien), allerdings etwas schwächer.
  - Die Luftverkehrsmärkte in Mitteleuropa zeigen ein geringes Wachstum von unter 3 Prozent (Großbritannien, Deutschland, Schweiz, Belgien, Niederlande). Hier greifen insbesondere Konsolidierung und Marktsättigung. Ein Sonderfall in Mitteleuropa stellt Österreich dar. Der Markt boomt zurzeit, weil mehrere Fluggesellschaften zeitgleich entschieden haben, in Wien eine Basis zu errichten (Wizz Air, IAG, Ryanair).
  - Die Luftverkehrsmärkte im Norden Europas stagnieren oder schrumpfen (Schweden) sogar.
- Wachstumstreiber in den einzelnen Ländern sind jeweils die Europa- und Interkontinentalverkehre. Nur in Spanien wächst der Inlandsverkehr stärker als der Gesamtmarkt. In vielen europäischen Staaten geht er sogar zurück. In Ungarn, Belgien und den Niederlanden gibt es keinen nennenswerten Inlandsverkehr.

Quellen: SRS Analyser

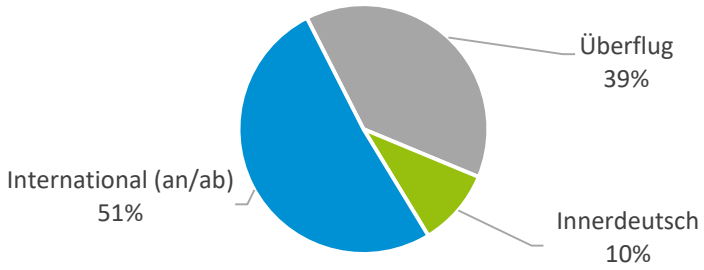
Flugbewegungen: Erstmals seit fünf Jahren kein Anstieg der Flugbewegungen im deutschen Luftraum

Verkehrsentwicklung bei der DFS Deutsche Flugsicherung

Wachstum der kontrollierten Flüge im deutschen Luftraum *



Struktur der kontrollierten Flüge 2019



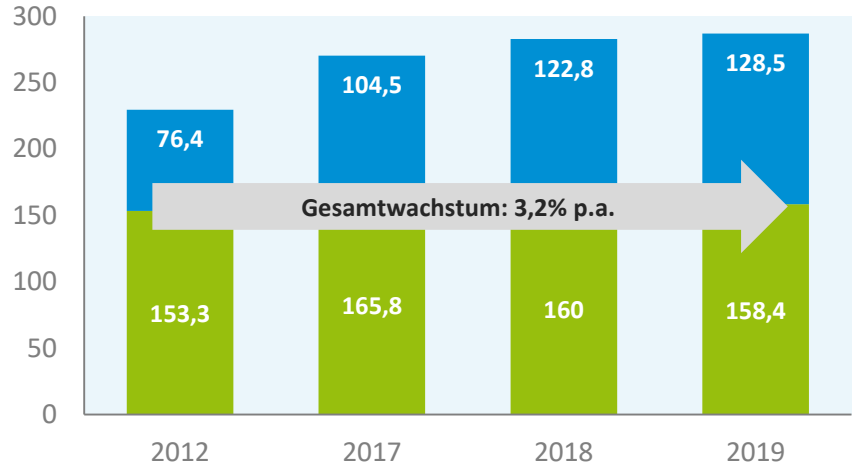
- 2019 gab es 3,3 Millionen kontrollierte Flüge im deutschen Luftraum, das sind 0,4 Prozent weniger als im Vorjahr. Damit ist nach fünf Jahren mit steigenden Wachstumsraten im deutschen Luftraum erstmals ein Verkehrsrückgang zu beobachten.
- Die Entwicklung der Flugbewegungen spiegelt den Trend für das Jahr 2019 wider. Wuchsen die Bewegungen im ersten Halbjahr noch um 1,3 Prozent, gingen sie im zweiten Halbjahr um 1,9 Prozent zurück. Dabei gingen die Bewegungen vor allem innerdeutsch und bei den Überflügen um jeweils 0,5 Prozent zurück.
- 39 Prozent der kontrollierten Flüge im deutschen Luftraum sind Überflüge. 51 Prozent sind ankommende und abfliegende internationale Flüge und nur 10 Prozent innerdeutsche Flüge. Dieses Verhältnis ist gegenüber dem Jahr 2018 weitgehend stabil geblieben.
- Der deutsche Luftraum blieb mit 3,3 Millionen kontrollierten Flügen der am stärksten frequentierte in Europa. Es folgen in vergleichbarer Größenordnung Frankreich und Großbritannien.

Quellen: DFS Deutsche Flugsicherung / * erfasst sind Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR)

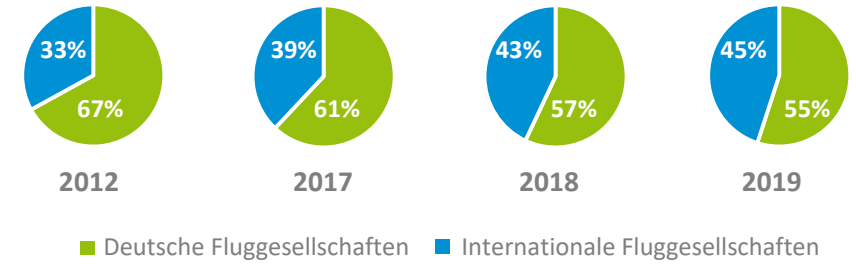
Marktanteile: Ausländische Fluggesellschaften gewinnen weiter Marktanteile an deutschen Flughäfen

Sitzplatzangebot und Marktanteile

Sitzplatzangebot ab deutschen Flughäfen 2019 *(in Mio.)*



Marktanteil der deutschen Fluggesellschaften

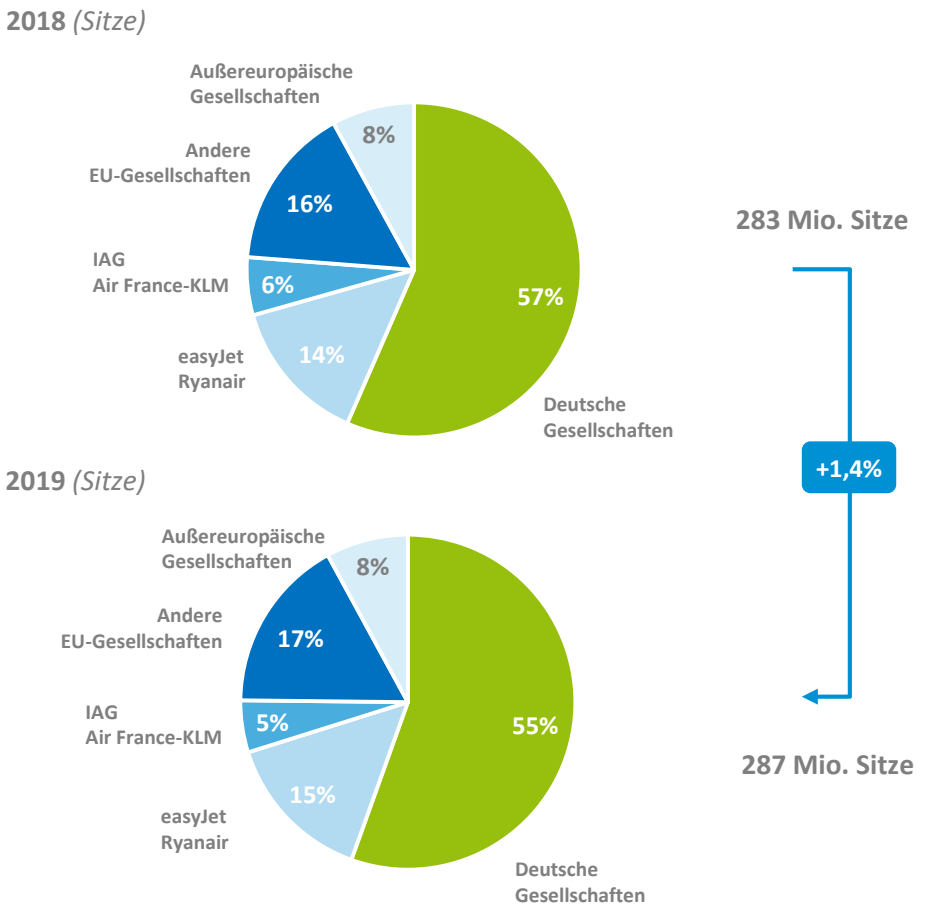


- Die Insolvenzen mehrerer Fluggesellschaften in Deutschland spiegeln sich auch in den Marktanteilen an den deutschen Flughäfen wider: Kamen die deutschen Fluggesellschaften (Lufthansa Group, Air Berlin, Condor, TUIfly, Germania und Sunexpress Deutschland) im Jahr 2012 noch auf einen Marktanteil von 67 Prozent, sank dieser bis 2019 auf 55 Prozent.
- Das heißt, seit 2012 ging fast das gesamte Wachstum an ausländische Fluggesellschaften. Diese bauten ihr Angebot durchschnittlich um 7,7 Prozent p.a. aus, während die deutschen Gesellschaften in Summe nur um 0,5 Prozent p.a. zulegen konnten. Würde man Air Berlin und Germania herausrechnen, ergäbe sich für die verbleibenden deutschen Unternehmen Lufthansa Group, Condor, TUIfly und Sunexpress Deutschland ein durchschnittliches Wachstum von 4,1 Prozent.
- Gründe für diese unterschiedliche Entwicklung sind u.a. einseitige Belastungen durch nationale Alleingänge wie die deutsche Luftverkehrsteuer sowie günstigere Kostenstrukturen bei ausländischen Fluggesellschaften (zum Beispiel bei Personalkosten).

Quellen: SRS Analyser

Marktanteile: Die deutschen Airlines haben auch 2019 vor allem an europäische Wettbewerber Marktanteile verloren

Angebotsentwicklung im Luftverkehr in Deutschland



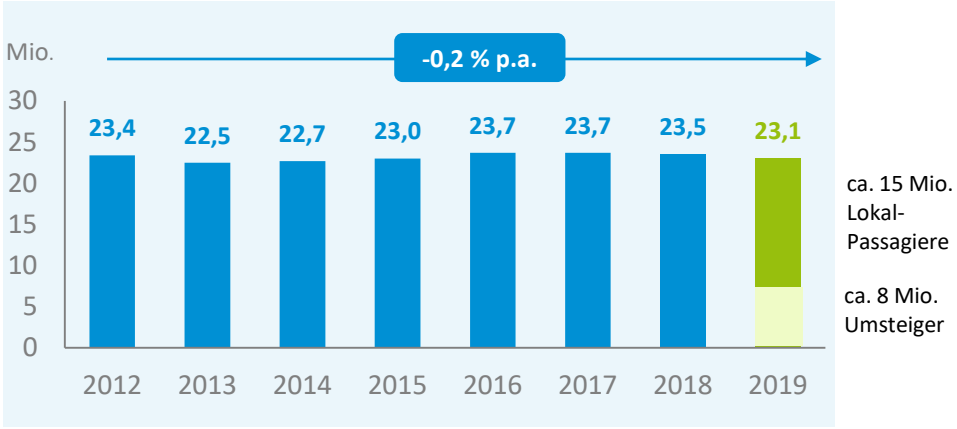
- Das Wachstum des Sitzplatzangebotes von 1,4 Prozent im gesamten Jahr 2019 liegt deutlich unter dem Wachstum des ersten Halbjahrs von 4,2 Prozent. Damit wurde ein zu starker Kapazitätsaufbau nach der Air Berlin-Insolvenz korrigiert.
- Die Entwicklung des Angebotes ist auch durch die Insolvenz der Germania geprägt. Hierdurch fielen gegenüber 2018 rund 4,2 Mio. Sitze weg. Dies entspricht einem Marktanteilsverlust von 1,5 Prozent für die deutschen Fluggesellschaften.
- Die im Markt verbliebenen deutschen Gesellschaften sind im Jahr 2019 um 1,7 Prozent gewachsen. Demgegenüber steht ein Wachstum von 4,6 Prozent bei den internationalen Fluggesellschaften. Doch auch die ausländischen Fluggesellschaften partizipieren nicht gleichermaßen am Wachstum:
  - Die großen Wachstumstreiber in Deutschland sind Ryanair, easyJet, Wizz Air, türkische Ferienflug-gesellschaften und einige kleinere nationale Unternehmen aus Europa.
  - Die großen europäischen Netzwerkgesellschaften entwickelten sich unterschiedlich im deutschen Markt: IAG legte mit 4 Prozent zu, während Air France-KLM um 3,9 Prozent schrumpfte.

Quellen: SRS Analyser

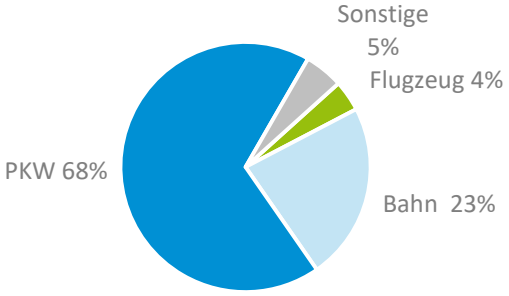
Innerdeutscher Verkehr: Der innerdeutsche Luftverkehr hat eine stabile Nachfrage in zwei unterschiedlichen Segmenten

Langfristige Marktentwicklung im innerdeutschen Luftverkehr

Entwicklung des innerdeutschen Passagieraufkommens 2012 - 2019



Verkehrsmittel im innerdeutschen Reiseverkehr *(Umfrage für das BMVI)*



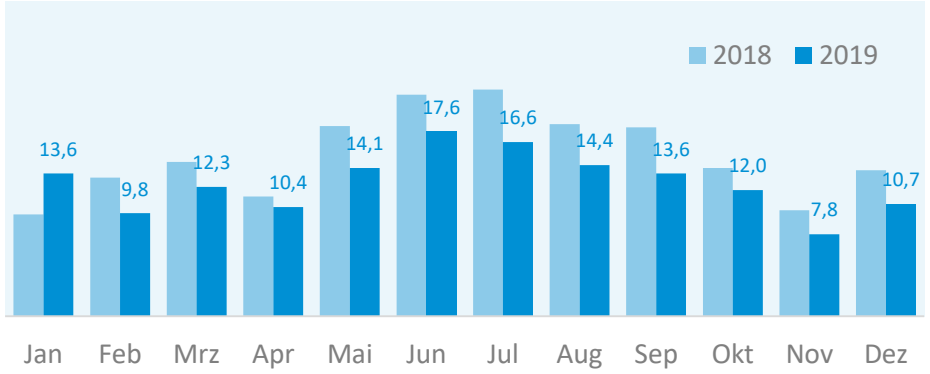
- Im Jahr 2019 nutzten 23,1 Mio. Passagiere innerhalb Deutschlands das Flugzeug. Diese Fluggäste machen 10,3 Prozent aller Passagiere im deutschen Luftverkehr aus (2018: 10,7 Prozent).
- Die Nachfrage ist sehr stabil, weder der Ausbau der Bahn noch die Entwicklung des Fernbus-Systems in Deutschland haben zu einem Rückgang geführt. Doch die Nachfrage wächst auch nicht: Während der internationale Luftverkehr von 2012 bis 2019 um 4 Prozent p.a. zulegen konnte, stagnierte die Nachfrage im innerdeutschen Verkehr mit -0,2 Prozent p.a.
- Innerdeutscher Luftverkehr bedient zwei Segmente:
  - 68 Prozent, also rund 15 Millionen Passagiere, sind Lokalverkehr auf langen Distanzen: Diese Fluggäste nutzen das Flugzeug für ihre innerdeutsche Reise ohne umzusteigen. Rund zwei Drittel davon sind Geschäftsreisende.
  - 32 Prozent, also rund 8 Millionen Passagiere, sind Umsteiger: Sie steigen an den Drehkreuzen Frankfurt und München auf einen internationalen Flug um.
- Den ca. 15 Millionen Passagieren im Lokalverkehr, die für ihre innerdeutsche Reise das Flugzeug nutzen, stehen rund 150 Mio. Passagiere im Bahnverkehr gegenüber. Die Hauptlast des innerdeutschen Reiseverkehrs trägt jedoch nach wie vor der PKW.

Quellen: Flughafenverband ADV, Statistisches Bundesamt, BMVI: Mobilität in Deutschland

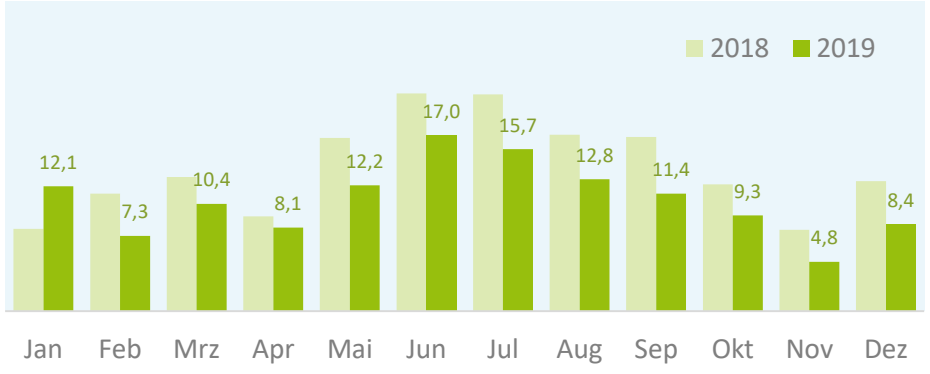
Pünktlichkeit: Die Verspätungssituation in Deutschland hat sich entspannt

Verspätungssituation in Deutschland

Durchschnittliche Verspätung eines Abfluges *(in Minuten)*



Anteil der Flüge mit mehr als einer 30 Minuten Verspätung bei Abflug *(in %)*



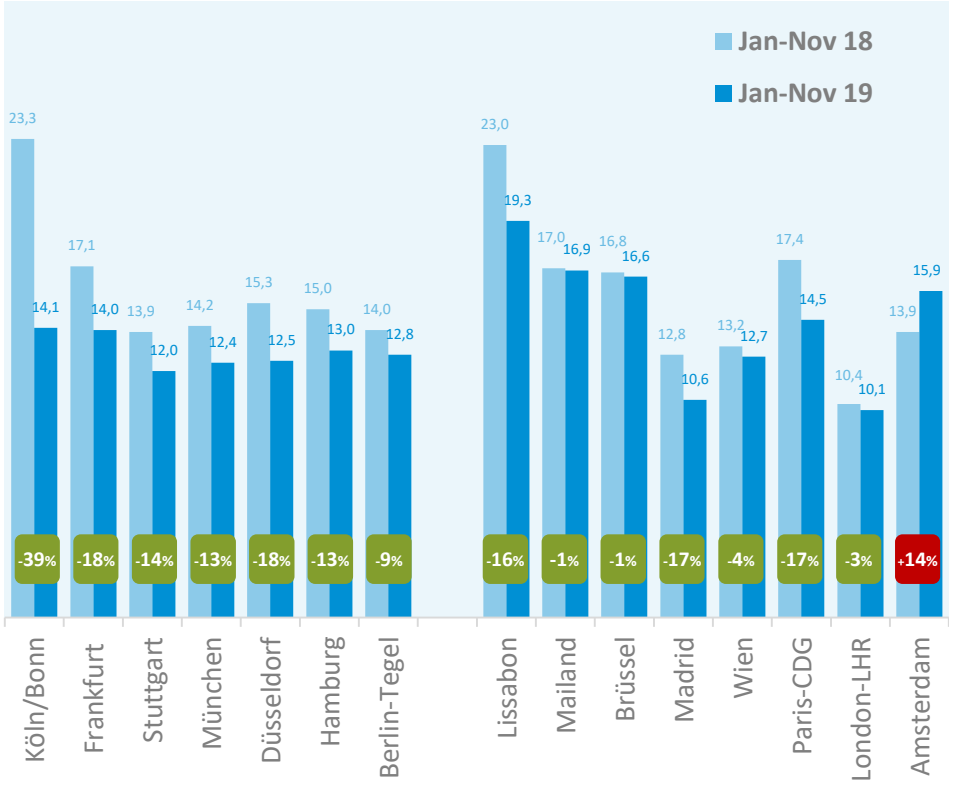
- Im Jahr 2019 waren im europäischen und im deutschen Luftverkehr weiter vergleichsweise viele Verspätungen und Flugstreichungen zu verzeichnen. Gegenüber dem Vorjahr gingen diese aber deutlich zurück.
- Im Januar gab es noch einen Anstieg der Verspätungen. Der größte Einzelgrund dafür waren die Streiks der privaten Sicherheitsdienste an deutschen Flughäfen. Seit Februar gingen die Verspätungen gegenüber den Vorjahresmonaten aber kontinuierlich zurück.
- Dabei waren es vor allem die verkehrsintensiven Sommermonate, in denen die Verspätungen im Vergleich zu 2018 reduziert werden konnten:
  - Juni: -3,6 Minuten Abflugverspätung
  - Juli: -5,0 Minuten Abflugverspätung
  - August: -3,9 Minuten Abflugverspätung
  - September: -3,9 Minuten Abflugverspätung
- Auch der Anteil der Flüge mit einer Abflugverspätung von mehr als 30 Minuten konnte gesenkt werden, wobei auch hier die größte Verbesserung in den Sommermonaten zu verzeichnen war.
- Wesentliche Maßnahmen für eine Entspannung der Lage waren die Erhöhung der Zahl an Reserveflugzeugen und -crews durch die Fluggesellschaften, das Entzerren der Flugpläne, zusätzliche Flächen für die Sicherheitskontrollen an den Flughäfen sowie eine Reihe von Maßnahmen der Flugsicherung.

Quellen: Central Office for Delay Analysis (CODA), angesiedelt bei Eurocontrol

Pünktlichkeit: Die Performance verbessert sich an fast allen Flughäfen in Europa, besonders stark aber an den deutschen Standorten

Pünktlichkeitsentwicklung an europäischen Flughäfen

Entwicklung der durchschnittlichen Abflugverspätung 2019 *(in Minuten)*



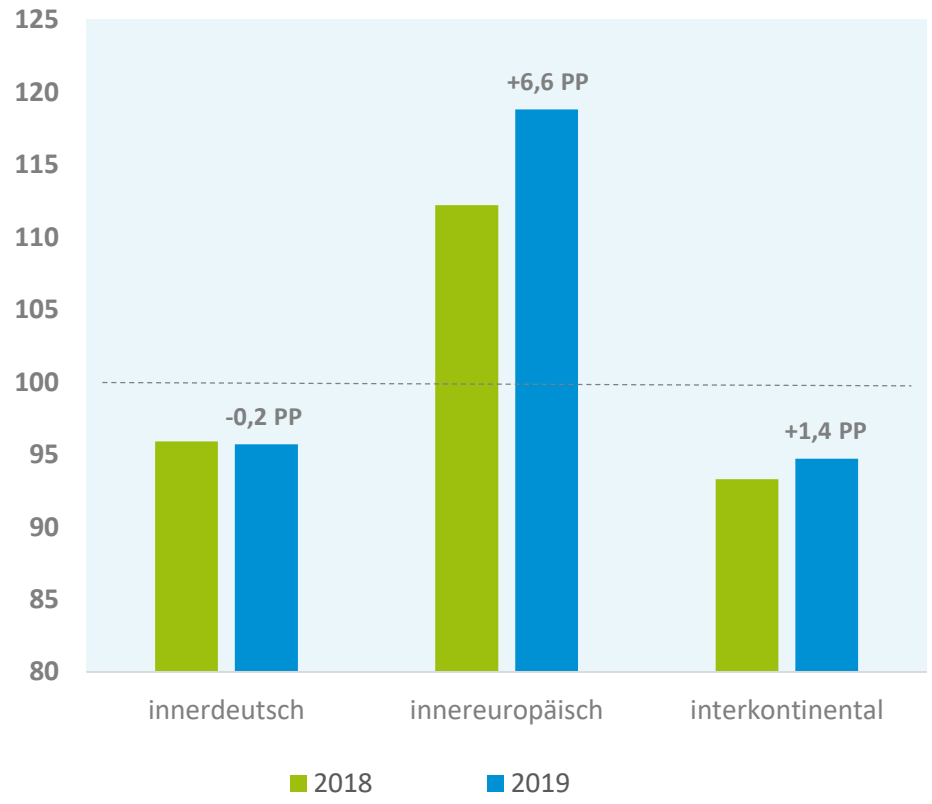
- Kapazitätsengpässe im Flugbetrieb sind kein spezifisch-deutsches Problem. Im Vergleichsjahr 2018 hatten die Verspätungen an allen wesentlichen großen Flughäfen in Europa zugenommen, wenn auch mit unterschiedlich hohen Steigerungsraten. Dabei war die Entwicklung an den deutschen Standorten durchaus vergleichbar mit der Entwicklung an wesentlichen europäischen Flughafenstandorten.
- 2019 konnten hingegen an fast allen großen Flughäfen in Europa die Verspätungen reduziert werden, am stärksten an den Standorten Frankfurt, Düsseldorf, Köln/Bonn, Paris und Madrid.
- Eine gegenläufige Entwicklung war lediglich am Flughafen Amsterdam zu verzeichnen, wo es besonders viele wetterbedingte Verspätungen gab und die Zahl der Verspätungen zunahm.

Quellen: Central Office for Delay Analysis (CODA), angesiedelt bei Eurocontrol

Ticketpreise: Fliegen ab deutschen Flughäfen ist 2019 teurer geworden

Entwicklung der durchschnittlichen Ticketpreise für Flüge ab deutschen Flughäfen

Verbraucherpreisindex *(Relatives Verhältnis zum Basisjahr 2015, 2015 = 100)*



- Nach dem Verbraucherpreisindex* des Statistischen Bundesamtes entwickelten sich die Verbraucherpreise im Luftverkehr wie folgt:
  - Für Flugziele innerhalb Deutschlands entsprachen die durchschnittlichen Preise im Jahr 2019 denen von 2018. Im Wettbewerb zum PKW und auch zur deutlich günstigeren Bahn konnten keine höheren Preise durchgesetzt werden.
  - Für Flugziele innerhalb Europas sind die durchschnittlichen Verbraucherpreise 2019 gegenüber 2018 deutlich gestiegen. Dieser Trend setzte vor allem ab Juni 2019 ein und entspricht der Entwicklung der Kapazität im Europaverkehr.
  - Bei gleichbleibender Wettbewerbslage ließen sich zu interkontinentalen Zielen nur leichte Preisanhebungen durchsetzen.

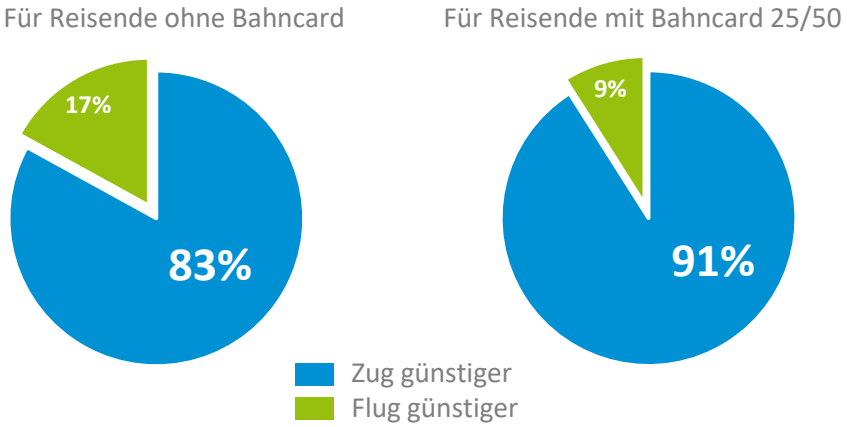
* *Der Verbraucherpreisindex (VPI) des Statistischen Bundesamtes misst die durchschnittliche Preisentwicklung aller Waren und Dienstleistungen, die von privaten Haushalten für Konsumzwecke gekauft werden. Der Indexwert bezieht sich auf einen Hin- und Rückflug inklusive Steuern und Abgaben.*

Quellen: Statistisches Bundesamt

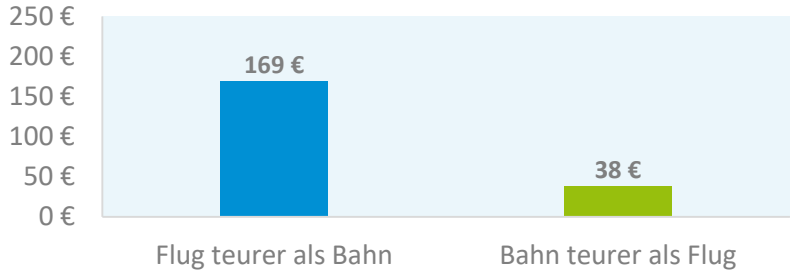
Ticketpreise: Im innerdeutschen Verkehr ist die Bahn fast immer günstiger

Ticketpreisvergleich im Bahn- und Luftverkehr

Ticketpreisvergleich auf Streckenebene *(Stichtag: 14. Oktober 2019)*



Durchschnittliche Preisabweichung



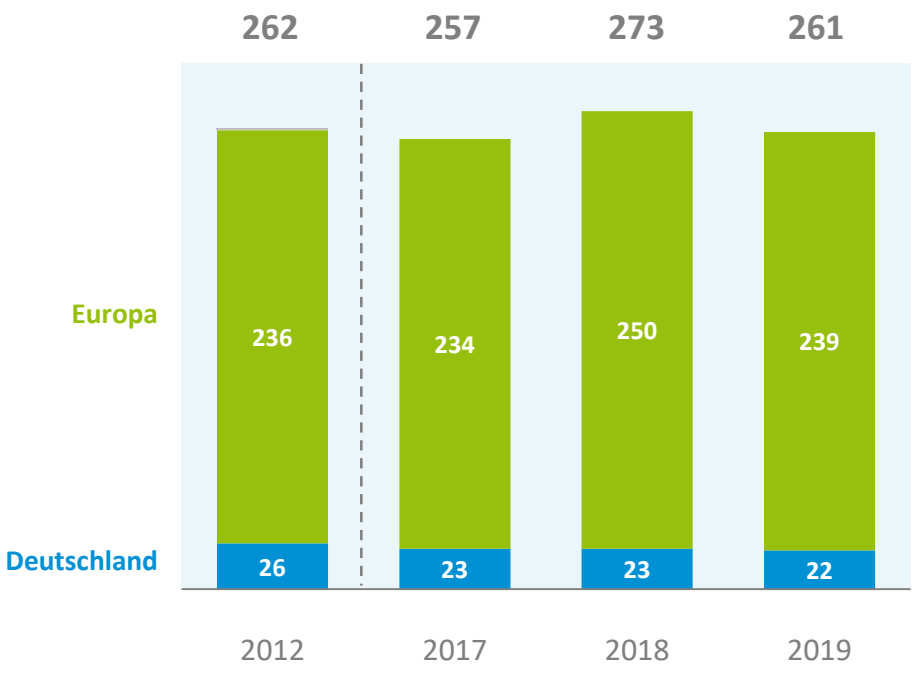
- Eine Analyse der Ticketpreise im Bahn- und Luftverkehr für die wichtigsten Städteverbindungen, auf denen sowohl das Flugzeug als auch die Bahn verkehren, kommt zu dem Ergebnis, dass die Nutzung der Bahn fast immer günstiger ist als das Fliegen.
- In 83 Prozent der untersuchten Reisefälle war die Bahnreise billiger als der Flug. Aus Perspektive von Reisenden, die eine Bahncard besitzen, war die Bahn sogar in 91 Prozent der Fälle billiger.
- Analysiert wurden die Preise auf insgesamt 15 Strecken, darunter die zehn verkehrsreichsten Flugstrecken im innerdeutschen Lokalverkehr sowie die internationalen Verbindungen Frankfurt-Brüssel und Frankfurt-Paris.
- Für jede dieser Städteverbindungen wurde untersucht, ob das Flugzeug günstiger war oder die Bahn – und zwar für jeweils sechs Buchungs-szenarien: für eine Wochenendreise (kurzfristig, in einem Monat, in eineinhalb Monaten) und für eine Geschäftsreise mit einer Übernachtung (kurzfristig, in einem Monat, in eineinhalb Monaten).
- In den Fällen, in denen die Bahnreise billiger war, lag die durchschnittliche Abweichung zum Flugpreis bei 169 Euro. In den Fällen, in denen die Flugreise billiger war, lag die durchschnittliche Abweichung hingegen gerade einmal bei 38 Euro. Dies verdeutlicht das Ausmaß des Preisunterschiedes zwischen den Verkehrsträgern.

Quellen: Eigene Untersuchung auf Basis der Webseiten von Lufthansa, Eurowings, easyJet, Air France, Deutsche Bahn

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

Konnektivität in Deutschland und Europa

Anzahl der Ziele, die nonstop aus Deutschland angeflogen wurden



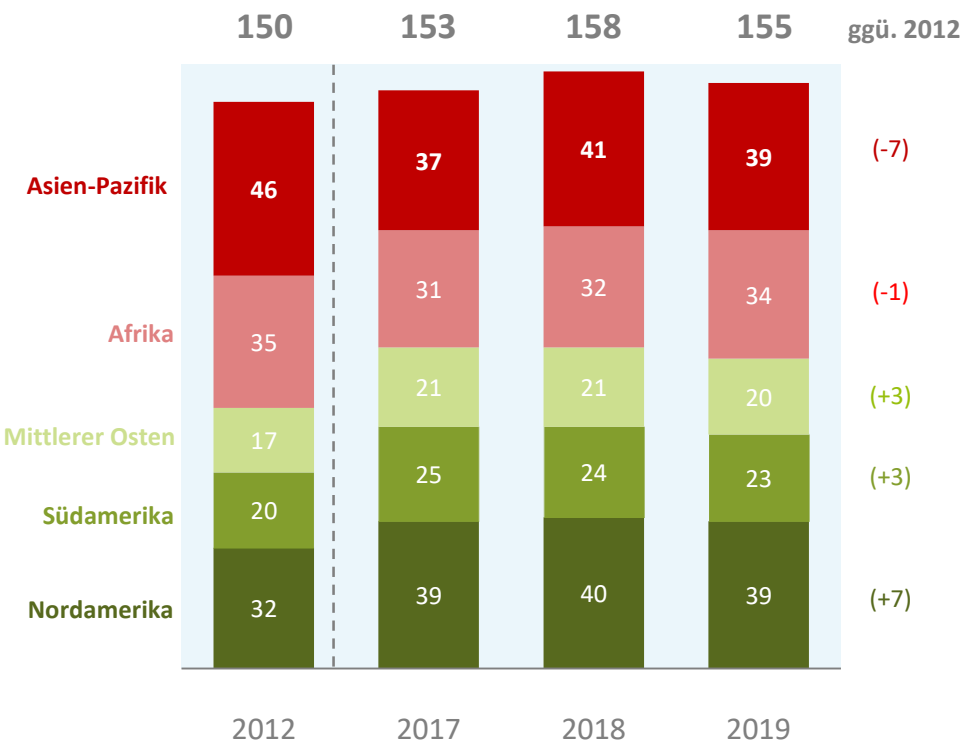
- Deutschland verfügt über eine sehr gute Konnektivität zu Zielen in Europa: Fast alle relevanten Ziele werden aus Deutschland heraus bedient. Die Netzentwicklung findet vor allem über die Zahl der wöchentlichen Frequenzen und über die Flugzeuggröße statt, weniger über den Ausbau von Destinationen. So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

Quellen: SRS Analyser

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

Konnektivität im Interkontinental-Verkehr

Anzahl der Ziele, die 2019 nonstop aus Deutschland angeflogen wurden



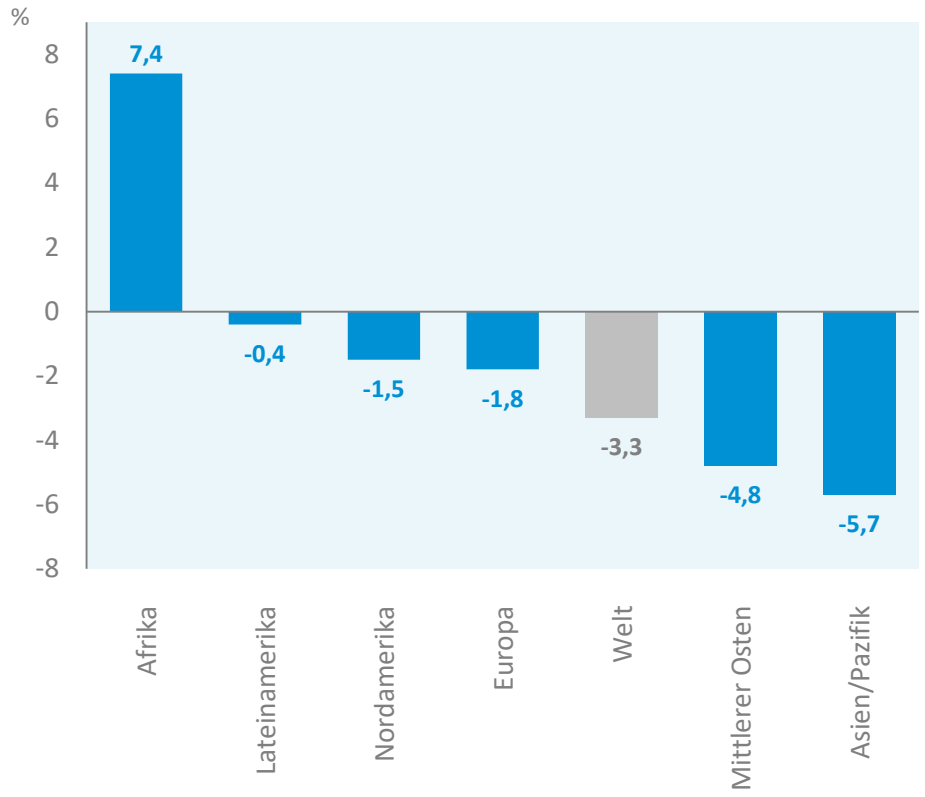
- Die Zahl der aus Deutschland heraus direkt zu erreichenden interkontinentalen Flugziele ging im Vergleich zu 2018 um drei zurück, liegt aber noch immer zwei Ziele über dem Stand zur Zeit einer aktiven Air Berlin (2017). Insgesamt sind die Direktverbindungen ab deutschen Flughäfen seit 2012 um fünf Ziele gewachsen.
- Dabei verläuft die Entwicklung in den einzelnen Weltregionen unterschiedlich: Während die nordamerikanischen Ziele, die von deutschen Flughäfen aus direkt zu erreichen waren, von 32 auf 39 stiegen, sank die Zahl der Ziele in Asien von 46 auf 39. 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 des dynamischen wirtschaftlichen Wachstums und der Nachfrage ist ein deutliches Indiz dafür, dass diese Verkehre zunehmend nicht direkt ab Deutschland abgewickelt werden, sondern über die Drehkreuze von Wettbewerbern etwa in Istanbul (Turkish Airlines), Dubai (Emirates) und Doha (Qatar).

Quellen: SRS Analyser

Luftfracht: Weltweit starke Rückgänge bei der Luftfracht

Entwicklung der beförderten Frachtmengen bei den Frachtfluggesellschaften nach Region

Entwicklung der Frachttonnenkilometer 2019 gegenüber 2018 *(in Prozent)*



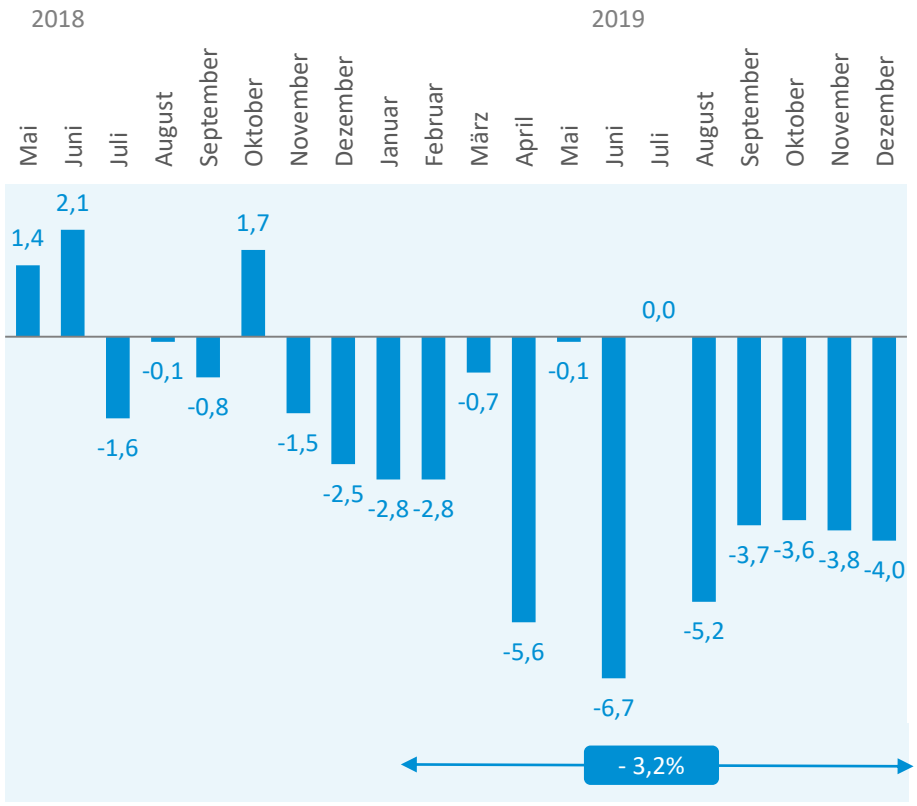
- Der weltweite Luftfrachtverkehr nahm im Jahr 2019 gemessen in Frachttonnenkilometern um 3,3 Prozent ab (2018: +3,9 Prozent). Wesentliche Treiber für den Rückgang waren ein insgesamt eher rückläufiger Welthandel (-0,5 Prozent), Handelskonflikte wie der zwischen den USA und China sowie Sicherheits- und Handelsrisiken (Iran, Brexit etc.).
- Besonders groß war der Rückgang der Nachfrage für die Fluggesellschaften in den Regionen Asien/Pazifik und Mittlerer Osten.
- Die Nachfrage ist für die europäischen Frachtfluggesellschaften mit -1,8 Prozent nicht so stark eingebrochen wie die Nachfrage weltweit. Eine Ursache dafür ist, dass die europäische Wirtschaft im derzeitigen Handelskonflikt zwischen USA und China noch nicht so stark betroffen ist.

Quelle: IATA

Luftfracht: Der Abwärtstrend setzt sich mit Unterbrechungen fort

Frachtnachfrage an deutschen Flughäfen

Entwicklung des Frachtaufkommens an deutschen Flughäfen *(in Prozent)*



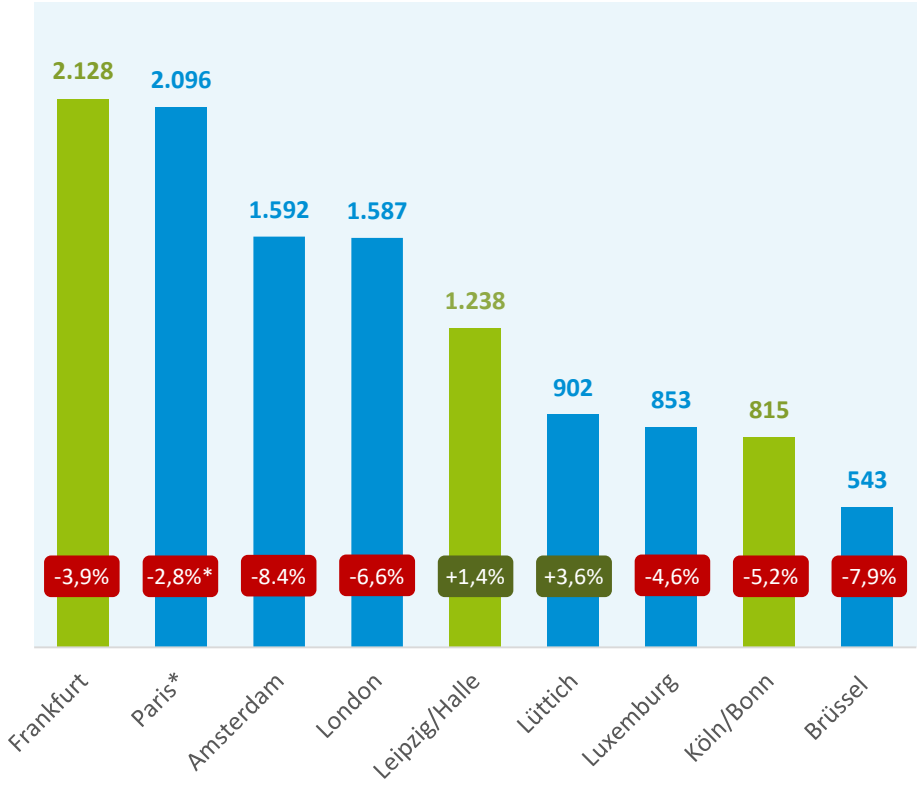
- Die deutschen Flughäfen verzeichnen einen Rückgang der Frachtmenge von -3,2 Prozent. Sie liegen damit auf dem Niveau der weltweiten Entwicklung.
- In Deutschland setzte der Abschwung in der Frachtnachfrage im Juli 2018 ein, etwas früher als weltweit (Dezember 2018). Dieser Abschwung hält mit wenigen Ausnahmemonaten bis heute an. Dabei war im Juni 2019 ein Negativrekord zu verzeichnen: In diesem Monat ging die Luftfrachtnachfrage so stark zurück wie seit sieben Jahren nicht mehr.
- Für den Rückgang der Nachfrage im deutschen Markt waren vor allem niedrigere Export-/Import-Wachstumsraten ausschlaggebend: Wuchs der deutsche Außenhandel im Jahr 2018 noch um 3,0 Prozent bei den Exporten und 5,6 Prozent bei den Importen, fielen diese Werte im Jahr 2019 (Oktober) auf 1,0 und 1,7 Prozent. Insbesondere die Einladungen, die für den deutschen Export stehen, zeigen eine geringe Dynamik (Automotive, Chemie).
- Da sich wesentliche Parameter (Handelskonflikte, stagnierender Welthandel, eingetrübte Konjunktur in Deutschland, Brexit) bis auf Weiteres nicht ändern werden, ist ein positive Entwicklung bisher nicht absehbar. Die Verbreitung des neuen Coronavirus und die damit verbundenen Einschränkungen im Luftverkehr stellen eine weitere Unsicherheit insbesondere im Verkehr mit Asien dar.

Quellen: Flughafenverband ADV

Luftfracht: Luftfracht bricht an großen Frachtflughäfen ein, kleinere Standorte wachsen über Spezialisierung

Frachtvolumen 2019 an den großen Frachtflughäfen Europas

Frachtaufkommen *(Tsd. metrische Tonnen)*



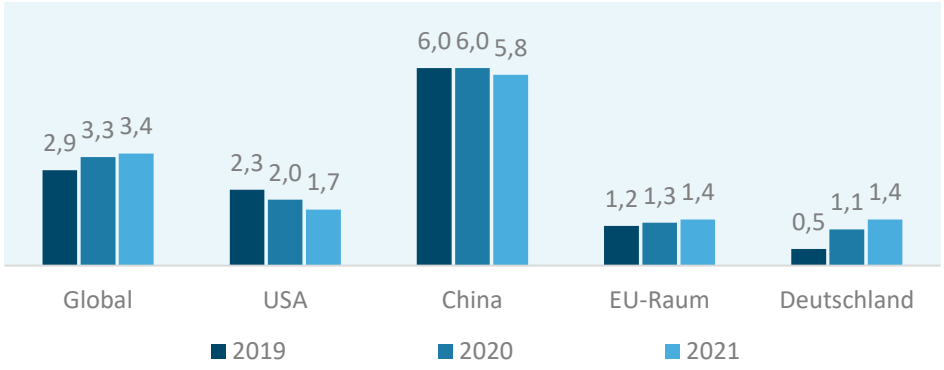
- Deutschland ist mit gleich drei Standorten unter den Top-Frachtflughäfen in Europa vertreten. Frankfurt blieb auch 2019 der größte Frachtflughafen Europas, auf einer Höhe mit Paris. Weitere relevante Luftfrachtflughäfen waren Köln/Bonn, Leipzig/Halle, München und Hahn.
- Bis auf Leipzig/Halle und Lüttich verzeichneten die großen Frachtflughäfen in Europa eine sinkende Nachfrage. Bei den deutschen Flughäfen war der Einbruch etwas geringer als beispielsweise in Amsterdam, Brüssel oder London.
- Wachstum gab es nur noch in Leipzig/Halle (+1,4 Prozent) und in Lüttich (+3,6 Prozent):
  - In Leipzig zeigte sich, dass die Expressfracht nicht so sensibel auf eine schwächere Konjunktur reagiert wie die allgemeine Luftfracht.
  - Die sehr gute Entwicklung in Lüttich resultiert aus den im Vergleich besseren politischen Rahmenbedingungen, was neue Anbieter anzieht.

Quellen: Unternehmensangaben / *Angaben für Paris hochgerechnet

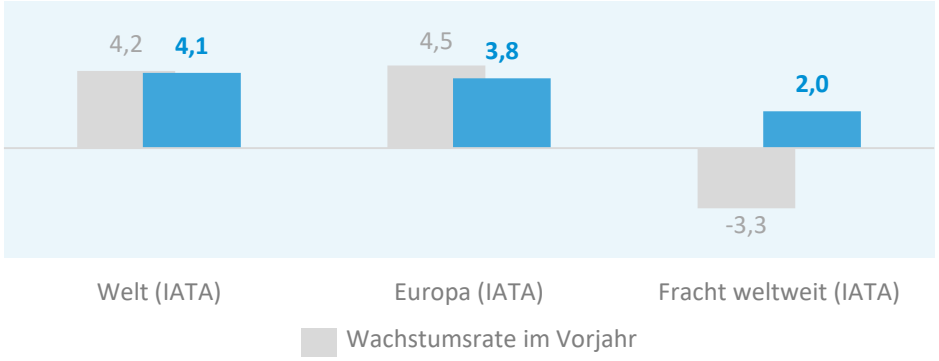
Ausblick auf 2020: Weiter wachsende Nachfrage im weltweiten Luftverkehr

Ausblick auf das Wachstum der Weltwirtschaft und des Luftverkehrs im Jahr 2020

IWF-Prognose: Wachstum des Bruttoinlandsprodukt in Prozent:



Prognosen zum Luftverkehrsmarkt 2020:



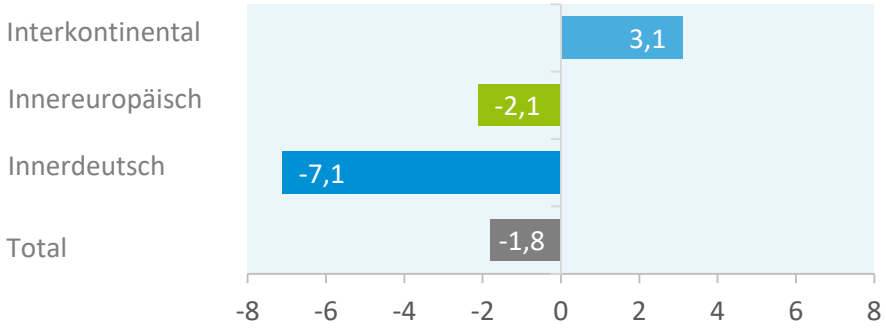
- Verglichen mit 2018 sagen der Weltwährungsfond und auch andere Institutionen für 2020 ein leicht abkühlendes Wirtschaftswachstum voraus:
  - Die USA und China wachsen schwächer als im Vorjahr wegen Handelskonflikten, Währungseffekten und einem Verblassen der Effekte der US-Steuerreform.
  - Europa wächst weniger stark aufgrund von Brexit-Risiken, Währungs- und Ausstrahleffekten von Handelskonflikten.
  - Die aktuelle Coronavirus-Epidemie ist ein weiterer Unsicherheitsfaktor für die Weltwirtschaft.
- Für den globalen Luftverkehr erwartet die IATA, der Weltverband der Fluggesellschaften, eine weiter wachsende Nachfrage, auch wenn sich diese etwas abkühlt:
  - Für den weltweiten Luftverkehr prognostiziert die IATA für 2020 mit 4,1 Prozent ein leicht geringeres Wachstum der Nachfrage als 2019.
  - Für die Fluggesellschaften in Europa erwartet die IATA ein Wachstum der Nachfrage von 3,5 Prozent, was deutlich unter 2018 und 2019 liegt.
  - Für die Luftfracht erwartet die IATA weltweit ein Wachstum der Nachfrage von 2 Prozent.

Quellen: Internationaler Währungsfond (IWF), IATA

Ausblick auf 2020: Angebot im Luftverkehr mit Deutschland wird deutlich zurückgehen

Die Entwicklung des Sitzplatz-Angebotes 2020

Entwicklung des Sitzplatzangebotes Deutschland *(Jan-Okt, in Prozent)*



Kapazitätsentwicklung der Top 10 Marktteilnehmer für 2020 *(in Prozent)*

Airline Gruppe	Wachstum	Airline Gruppe	Wachstum
Lufthansa Gruppe	-1,2%	Sunexpress	+6,7%
Ryanair Gruppe	-7,4%	Air France-KLM	+0,2%
easyJet	-10,1%	TUIfly	+8,3%
Condor	-7,9%	Turkish Airlines	+5,2%
IAG	+1,7%	Wizz Air	+17,8%

- Die Analyse des veröffentlichten Flugangebotes zeigt, dass das Flugangebot im Luftverkehr mit Deutschland im Jahr 2020 rückläufig sein wird. Für die Zeit von Januar bis Oktober weisen die Flugpläne einen Rückgang der Sitzkapazität um 1,8 Prozent aus. Dies entspricht einer durchschnittlichen Wachstumsrate von 2016 bis 2019 von 2,1 Prozent pro Jahr.
- Allerdings liegt das Flugangebot damit immer noch 9 Prozent über dem Angebot im Jahr 2016, also dem letzten Jahr, in dem die Air Berlin noch voll im Markt war.
- Besonders stark wird der Rückgang mit rund 7 Prozent im innerdeutschen Verkehr sein, hier bauen die Fluggesellschaften viel Kapazität ab. Im Luftverkehr mit internationalen Zielen in Europa geht das Angebot um rund 2 Prozent der Sitze zurück. Einzig im interkontinentalen Verkehr wird gegenwärtig weiter Kapazität aufgebaut und zwar um rund 3 Prozent.
- Dabei zeichnet sich ein neues Verteilungsmuster ab: Die historisch stark wachsenden Punkt-zu-Punkt-Gesellschaften reduzieren ihr Angebot stärker als die Netzfluggesellschaften (Ausnahme Wizz Air). Bei den Ferienfluggesellschaften zeigt sich hingegen kein einheitliches Bild.

Quellen: SRS Analyser

Zusammenfassung Passagierverkehr:
Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick

Wachstum von Fluggesellschaften 2019 nach Regionen (im Vergleich zum Vorjahr in %)	ASK	RPK	Auslastung (in %)
Welt	+3,4	+4,2	82,6
Europa	+3,6	+4,2	85,2
Deutsche Fluggesellschaften*	-0,1	+1,3	83,5
Naher Osten	+0,1	+2,4	76,2
Nordamerika	+2,8	+4,1	85,9
Asien/Pazifik	+4,5	+4,8	81,9
Lateinamerika	+2,9	+4,2	82,6
Afrika	+4,7	+4,9	71,7

Passagiere von dt. Unternehmens-Gruppen*	2018	2019	Veränderung
Gesamt	162,9 Mio.	162,0 Mio.	-0,5%

Passagiere an dt. Flughäfen	2018	2019	Veränderung
Gesamt (an + ab)	244.300.717	247.840.864	+1,5%
Deutschland	47.062.476	46.180.716	-1,9%
Europa	154.545.072	158.042.424	+2,3%
Interkont	42.459.44	42.617.724	+2,7%

Gewerbliche Bewegungen an dt. Flughäfen	2018	2019	Veränderung
Gesamt	2.180.400	2.181.792	+0,1%

Kontrollierte Flüge DFS (nach IFR)	2018	2019	Veränderung
Gesamt	3.346.448	3.334.424	-0,4%

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

Quellen: Flughafenverband ADV, DFS Deutsche Flugsicherung, IATA

Zusammenfassung Frachtverkehr:
Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick

Wachstum von Fluggesellschaften 2019 nach Regionen (im Vergleich zum Vorjahr in %)	AFTK	FTK	FLF (in %)
Welt	2,1	-3,3	46,7
Europa	3,4	-1,8	51,7
Lufthansa Cargo	+6,3	-2,1	61,4
Naher Osten	0,7	-4,8	46,6
Nordamerika	1,6	-1,5	39,6
Asien/Pazifik	1,1	-5,7	52,2
Lateinamerika	4,7	-0,4	35,0
Afrika	13,3	7,4	35,5

Luftfracht an dt. Flughäfen (in Tonnen)	2018	2019	Veränderung
Gesamt (an/ab/Transit)	5.071.407	4.907.273	-3,2%
Ausladungen	2.371.393	2.321.144	-2,1%
Einladungen	2.593.237	2.482.313	-4,3%

Quellen: Flughafenverband ADV, IATA, Unternehmensangaben

Glossar

Abkürzung / Begriff	Bedeutung
AFTK	Available Freight Tonne Kilometers / angebotene Frachttonnenkilometer
ASK	Available Seat Kilometers / angebotene Personenkilometer
EBIT	Operative Umsatzmarge
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

Luftfahrt bewegt. BDL

Kontakt

Norbert Lübben, Leiter Wirtschaft und Statistik
Tel: 030- 520077- 130, norbert.luebben@bdl.aero

Ivo Rzegotta, Leiter Strategie und Kommunikation
Tel: 030- 520077- 165, ivo.rzegotta@bdl.aero

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

www.bdl.aero