

Pressemitteilung

Berlin, 06.08.2015

Halbjahreszahlen

Zur Lage der deutschen Luftfahrt

Der Halbjahresbericht umfasst die Zahlen im gerade abgelaufenen ersten Halbjahr 2015.

- **Die Aussichten für den internationalen Luftverkehr 2015 sind tendenziell zwar positiv, aber auch im ersten Halbjahr des Jahres wird deutlich, dass die deutschen Airlines entschieden langsamer wachsen als ihre Konkurrenten in Europa und in anderen Weltregionen.**
- **Auch die deutschen Flughäfen liegen trotz Wachstums bei den Passagierzahlen im Vergleich zu den meisten europäischen Nachbarstaaten zurück.**
- **Der Frachtverkehr tritt – vom wachsenden Expressgeschäft einmal abgesehen – im Durchschnitt an den deutschen Flughäfen auf der Stelle, während er weltweit wächst.**
- **Die Flugbewegungen nehmen in Deutschland wieder zu.**
- **Weltweit erzielten Airlines im Durchschnitt eine operative Marge in Höhe von +4,6%.**
- **Die deutschen Fluggesellschaften erwirtschafteten dagegen nur einen operativen Gewinn in Höhe von +0,9% vom Umsatz.**
- **Die Kostenbelastung durch die deutsche Luftverkehrsteuer betrug im Jahr 2014 im Durchschnitt 1,7% vom Umsatz – und war damit fast doppelt so hoch wie die operative Marge.**
- **Die vier deutschen Airlines haben seit Einführung der Luftverkehrsteuer 2.395 Millionen Euro an den Fiskus gezahlt. Dieses Geld fehlt für die Investitionen in lärmärmere und energieeffizientere Flugzeuge.**
- **Wie stark eine solch zusätzlich Besteuerung des Luftverkehrs die Entwicklung des Luftverkehrs eines Landes hemmt, zeigt sich, wenn diese Steuer abgeschafft wird. In Irland, wo der Steuersatz seit dem 1. April 2014 null Euro beträgt, boomt derzeit der Luftverkehr mit +13,0%.**



I. PASSAGIERVERKEHR

1. Verkehrsentwicklung bei den deutschen Airlines

Der **Aufwärtstrend im globalen Passagierluftverkehr** hält nach Angaben des internationalen Airline-Verbands, IATA, unverändert an. Diese Aussage bezieht sich auf die aktuellen IATA-Zahlen, die zeitgleich mit dem vorliegenden Bericht veröffentlicht werden:

In den ersten sechs Monaten dieses Jahres wuchs der Luftverkehr weltweit um +6,3% - gemessen in verkauften Personenkilometern.

Die **größten Wachstumsraten** weisen unverändert Airlines aus dem **Nahen Osten mit +11,3%**, aus dem **asiatisch-pazifischen Raum mit +9,1%** und aus **Lateinamerika mit +6,0%** auf.

Deutlich darunter liegen die nordamerikanischen Airlines, die nur um +3,2% zulegten sowie die afrikanischen Airlines, deren verkaufte Verkehrsleistung um -2,0% sank.

Die Airlines in Europa wuchsen mit +4,8% unterdurchschnittlich, deutlich hinter dem Wachstum in Asien und dem Nahen Osten.

Die deutschen Fluggesellschaften – das sind die LH-Gruppe, die airberlin-Gruppe, TUIfly und Condor – konnten allerdings selbst mit dem unterdurchschnittlichen Wachstum europäischer Wettbewerber nicht mithalten:

Insgesamt konnten die deutschen Airlines in den vergangenen sechs Monaten nur +2,5% zulegen. Damit wuchsen sie nur halb so stark wie die europäischen Wettbewerber (gemessen in verkauften Personenkilometern).

Da die deutschen Fluggesellschaften zeitgleich ihr Angebot um nur +2,0% anhoben, erhöhte sich die **Auslastung** (der sogenannte Sitzladefaktor) um +0,4 Prozentpunkte von 79,9% in den ersten sechs Monaten 2014 auf nunmehr **80,3%**

Der Durchschnitt der Auslastung lag in den ersten sechs Monaten weltweit bei 79,4% und europaweit bei durchschnittlich 79,8%. Die deutschen Airlines bewiesen damit erneut ein überdurchschnittlich gutes Kapazitätsmanagement.

Die ersten beiden Quartale eines Jahres sind für die Airlines grundsätzlich schwächer als das übrige Jahr. Für das Gesamtjahr 2015 rechnen wir bei den deutschen Airlines konsolidiert daher mit einem noch höheren Wert (Gesamtjahr 2014: 81,7%).

Die Zahl der von deutschen Airlines bzw. deutschen Airline-Gruppen weltweit beförderten Passagiere erhöhte sich um +0,8% von 71,2 Millionen in den ersten sechs Monaten 2014 auf 71,8 Millionen im ersten Halbjahr 2015.

Im Vergleich mit bedeutenden Wettbewerbern ist der Zuwachs von +0,8% sehr gering:

- So wuchs Turkish Airlines im gleichen Zeitraum um +8,5%
- Die IAG-Gruppe (inkl. Vueling) steigerte ihre Passagierzahl um +8,9%
- Die Low-Cost-Carrier Easyjet mit +5,6% und
- Ryanair sogar mit +20,3%

Die außereuropäischen Wettbewerber im Nahen Osten veröffentlichen unterjährig keine Verkehrszahlen. Doch der dortige außergewöhnliche Wachstumstrend dürfte sich weiterhin fortgesetzt haben. Die hohen Wachstumsraten der jeweiligen Hubflughäfen dieser Airlines legen diese Vermutung nahe: Von Januar bis Mai wuchsen die drei großen Flughäfen am Golf zusammen um +12,1%.

2. Passagierzahlen an den deutschen Flughäfen:

Nach Angaben des Flughafenverbandes ADV begrüßten die 22 internationalen Verkehrsflughäfen **in Deutschland +4,4% mehr Passagiere** als im gleichen Vorjahreszeitraum. Exakt waren es 100.344.257 Fluggäste.

Die **interkontinentalen Verkehre nahmen um +3,6%, zu.**

Am stärksten wuchsen die **Verkehre zu europäischen Zielen mit +5,6%**. Der Europaverkehr ist für rund zwei Drittel des Aufkommens verantwortlich.

Der Flugverkehr **zu innerdeutschen Zielen wuchs um +2,0%**.

Wie sieht das **Wachstum in Deutschland im europäischen Vergleich** aus?

Vorbemerkung: Die Vergleichszahlen (Quelle: anna.aero) beruhen zum großen Teil auf dem Zeitraum Januar bis Juni. Zum Teil sind die Juni-Zahlen noch nicht veröffentlicht. In diesen Fällen wurde nur der Zeitraum Januar bis Mai mit dem gleichen Vorjahreszeitraum verglichen:

Die Flughäfen in bedeutenden westeuropäischen Nachbarländern wachsen – wie schon in den Vorjahren – stärker als die Flughäfen in Deutschland:

Belgien +9,7%

Luxemburg +6,7%

Großbritannien +5,5%

Italien +5,4%

Niederlande +5,4%

Spanien + 5,2%

Auf der Nachbarinsel **Irland** ist eine besonders bemerkenswerte Entwicklung zu beobachten: Hier hatte die irische Regierung entschieden, zum 1. April 2014 die dortige Luftverkehrsabgabe auf null Euro zu senken. Welche Wachstumsimpulse die Befreiung von dieser Abgabe auslöst, lässt sich an dem außergewöhnlich hohen Wachstum von +13,0% in den ersten sechs Monaten ablesen.

Lediglich der Luftverkehr in **Nordeuropa** stagniert nach Jahren überdurchschnittlich hohen Wachstums in den ersten fünf Monaten dieses Jahres: Schweden mit +2,0% wächst dort noch am stärksten, gefolgt von den finnischen Flughäfen mit +1,7%. Dänemark mit -0,2% und Norwegen mit -1,8% haben sogar absolute Passagierverluste im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen.

Nach Jahren unterdurchschnittlichen Wachstums gelingt es den deutschen Flughäfen in den ersten sechs Monaten also zumindest wieder Anschluss an wichtige Luftverkehrsmärkte in Europa zu finden. Dennoch ist auffällig, dass **Deutschland als wirtschaftliche Wachstumslokomotive in Europa im Luftverkehr lediglich Mittelmaß bleibt.**

II. FRACHTVERKEHR

1. Frachtentwicklung bei den Airlines

Die **Frachtverkehre** – gemessen in Frachttonnenkilometern – **wuchsen nach IATA-Angaben weltweit um +3,5%.**

Erneut sind es **Airlines aus dem Nahen Osten und aus Asien, die mit +14,0% bzw. +5,4% das größte Wachstum** aufwiesen.

Europäische Frachtcarrier mit -0,6% folgen erst mit großem Abstand nach afrikanischen und nordamerikanischen Anbietern auf dem vorletzten Platz. Schlusslichter sind weit abgeschlagen die lateinamerikanischen Wettbewerber mit -6,9%.

2. Frachtentwicklung bei den deutschen Flughäfen

Der **Frachtverkehr auf den deutschen Flughäfen** stagniert beinahe: Laut ADV-Statistik wurden 2.174.104 Mio t (an+ab) Luftfracht abgefertigt. Das entspricht einem Wachstum von **nur +0,4%** gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum. Vor allem wächst hier das Segment der Expressfracht deutlich.

Das sehr geringe Frachtwachstum auf deutschen Flughäfen kommt allein von den Einladungen, d.h. den Exportwaren, die im Jahresvergleich um +1,3% wuchsen. Die Ausladungen, also Importwaren, waren hingegen um- 0,5% rückläufig.

Auch absolut betrachtet überwogen die Einladungen mit 1,15 Millionen Tonnen die Ausladungen mit 1,02 Millionen Tonnen. Dies spiegelt die Struktur des deutschen Außenhandels wider, bei dem die Exporte absolut betrachtet leicht über den Importen liegen.

Im europäischen Vergleich ging neben Paris-Charles de Gaulle mit -5,4% (bis einschließlich Mai) auch die in Amsterdam umgeschlagene Tonnage um -2,1% zurück. Von weiteren wichtigen Wettbewerbsflughäfen haben allen voran Brüssel mit +9,7%, London-Heathrow mit +2,1% und Luxemburg mit +1,7% zulegen können (jeweils bis einschließlich Juni).

III. FLUGBEWEGUNGEN

1. Entwicklung an den deutschen Flughäfen

An den 22 ADV-Flughäfen war die Zahl der Flugbewegungen in den Vorjahren rückläufig, weil die Airlines neue größere Flugzeuge einsetzen konnten. Die Zahl der Passagiere wuchs dabei mit weniger Flügen.

Bereits im Jahr 2014 wurde dieser Rückgang der Flugbewegungen gestoppt. Das Sitzangebot auch der größeren Flugzeuge reichte nicht mehr aus. Es mussten zusätzliche Flugzeuge eingesetzt werden.

In den ersten Monaten des Jahres 2015 ist nach ADV-Angaben wieder ein leichtes **Bewegungsplus von +0,4%** zu beobachten, auf nunmehr **knapp 980.000 Starts und Landungen**.

IV. WETTBEWERB UND WETTBEWERBLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

1. Situation der deutschen Airlines

Luftverkehr ist ein internationaler Wettbewerbsmarkt: 2014 steuerten rund 80% aller Einsteiger auf deutschen Flughäfen ein internationales Ziel an. Drei Viertel davon ein Ziel in Europa, ein Viertel ein Ziel in Übersee. Luftfracht ist praktisch ausschließlich ein internationales Geschäft. Insgesamt bieten über 100 Airlines in Deutschland Passagieren und Versendern ihre Dienste an.

In diesem harten internationalen Wettbewerb wird es immer schwerer wirtschaftlich zu bleiben. Dazu ein Blick auf die Zahlen des internationalen Fluggesellschaftsverbands IATA.

Weltweit erzielten Airlines im Durchschnitt eine operative Marge - das ist der operative Gewinn im Verhältnis zum Umsatz - **in Höhe von +4,6%**.

Am profitabelsten waren 2014 die Fluggesellschaften in Nordamerika mit einer operativen Marge in Höhe von +9,7 %. Danach folgen die europäischen Airlines mit einer Marge von +3,0%, noch vor Asien-Pazifik mit +2,6%, Lateinamerika mit +1,8% und den Airlines aus dem Nahen Osten mit +1,5%.

Die deutschen Airlines – das sind die beiden berichtspflichtigen Fluggesellschaften airberlin und Lufthansa – konnten auch 2014 mit diesen Werten nicht mithalten: Erneut erwirtschafteten sie nur unterdurchschnittliche + 0,9% vom Umsatz.

Dafür sind auch die spezifischen deutschen Alleingänge wie kürzeste Betriebszeiten, die Flugsicherungskosten (die Pensionslasten der Deutschen Flugsicherung werden anders als in anderen EU-Mitgliedstaaten auf die Nutzerentgelte aufgeschlagen) und vor allem die Luftverkehrsteuer mit verantwortlich.

Die Kostenbelastung allein durch diese Steuer betrug im Jahr 2014 im Durchschnitt 1,7% vom Umsatz – und war somit fast doppelt so hoch wie die operative Marge!

Zum Vergleich: **Vor Einführung der Steuer** lag die operative Umsatzmarge deutscher Airlines zwischen den Jahren **2006 - 2010 im Durchschnitt bei +2,2%**.

In den ersten sechs Monaten entrichteten die deutschen Unternehmen erneut insgesamt 259,1 Millionen Euro der 416 Millionen Euro Luftverkehrsteuer, die der Finanzminister in diesem Zeitraum einnahm. Sie trugen damit wieder mehr als die Hälfte der Gesamtlast der deutschen Luftverkehrssteuer.

Seit Einführung dieser Steuer sind es nunmehr 2.395 Millionen Euro, die die deutschen Airlines an den Fiskus zahlen mussten.

Hierdurch wurden ihnen Finanzmittel entzogen, die z.B. für den Kauf von 34 besonders energiesparsamen und leisen Airbus A320 neo gereicht hätten.

2. Situation der deutschen Flughäfen

Auch die Flughäfen stehen in hartem Wettbewerb zu ausländischen Wettbewerbern: Die Hubflughäfen in Deutschland konkurrieren insbesondere bei den Umsteigern mit Hubflughäfen im europäischen und außereuropäischen Ausland. Auch die übrigen Flughäfen in Deutschland liefern sich insbesondere im grenznahen Bereich mit ausländischen Flughäfen an der Grenze zu Deutschland einen starken Wettbewerb. Seit Einführung der Luftverkehrsteuer haben deutsche Flughäfen bis Ende 2014 nahe der Grenze ein Passagierminus von 0,5% zu beklagen, während Flughäfen im grenznahen Ausland Passagierzuwächse von 46,3% verzeichnen können (Quelle: BDL).

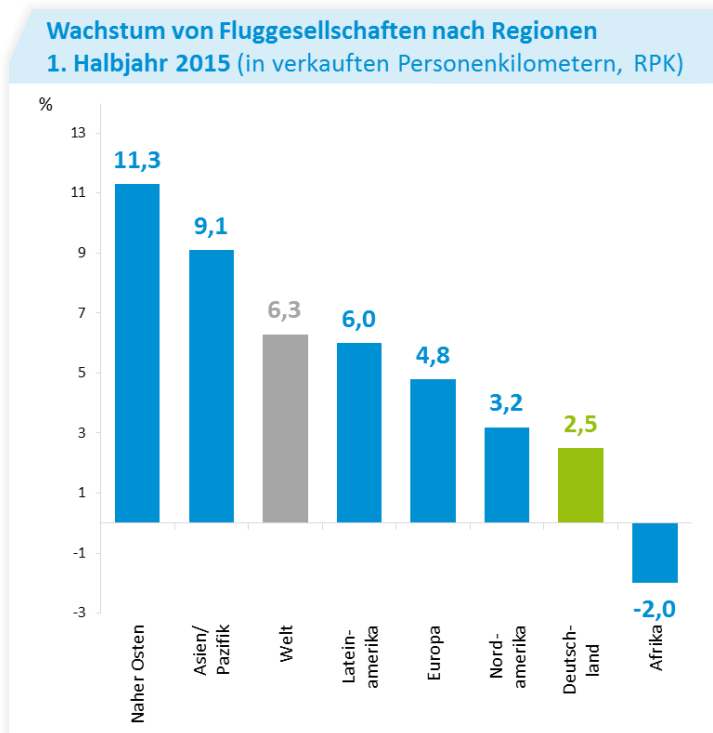
Trotz dieser intensiven Wettbewerbslage weisen nunmehr 8 von 22 Flughäfen in Deutschland einen Gewinn nach Steuern auf. Das heißt: Sie erwirtschaften nicht nur ihre laufenden Betriebskosten, sondern zusätzlich auch die Kosten für die Infrastruktur.

V. AUSBLICK

Die Planungen der deutschen und ausländischen Fluggesellschaften für die nächsten Monate sowie für den nächsten Winterflugplan stehen bzw. sind so gut wie abgeschlossen. Es zeichnet sich dabei ab, dass der Aufbau neuer Strecken sowie die Erhöhung von Frequenzen vor allem von Seiten ausländischer Fluggesellschaften erfolgen. Einige andere Fluggesellschaften werden vereinzelt ihr Flugangebot kürzen müssen, nach jetzigem Stand jedoch in geringerem Umfang. Somit dürften die Passagierzahlen wie auch die Flugbewegungen insgesamt an den deutschen Flughäfen in den verbleibenden Monaten zunehmen.

Die Entwicklung des Frachtverkehrs ist weiterhin schwer prognostizierbar: Im Teilmarkt der Expressfracht dürfte das Wachstum aufgrund des weiterhin zunehmenden Onlinehandels zwar anhalten; doch in der allgemeinen Luftfracht überwiegen die Unsicherheiten hinsichtlich der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklungen in wichtigen Luftfrachtmärkten wie z.B. in China. Der weiterhin schwache Euro spricht für eine bessere Entwicklung der Exporte, d.h. der Einladungen, in den Nicht-Euroraum.

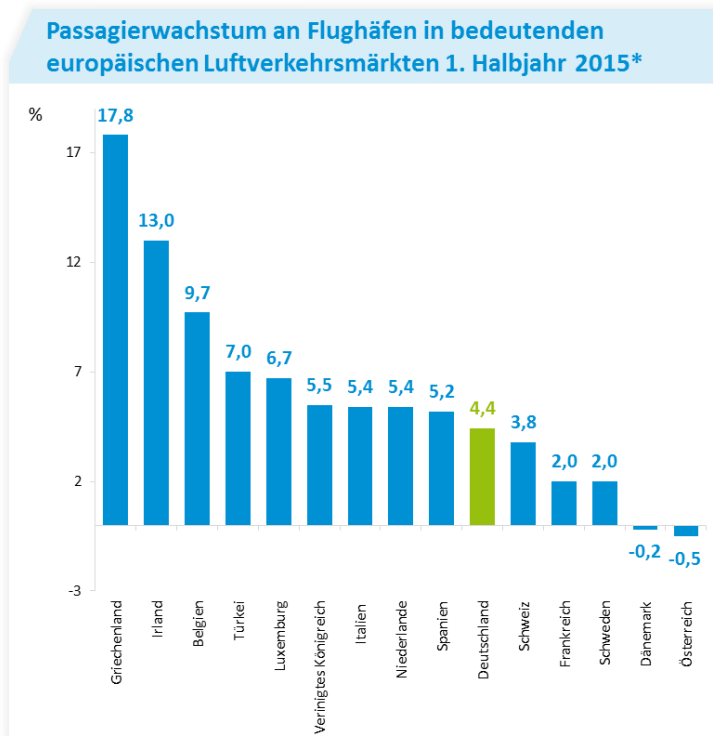
Zahlen zur Entwicklung im ersten Halbjahr 2015: Fluggesellschaften



- ▲ Der Luftverkehr weltweit wuchs in den ersten sechs Monaten des Jahres 2015 um 6,3% (in verkauften Personenkilometern).
- ▲ Das Wachstum ist unterschiedlich auf die Fluggesellschaften aus den einzelnen Weltregionen verteilt:
 - Naher Osten: +11,3%
 - Asien/Pazifik: +9,1%
 - Lateinamerika: +6,0%
 - Europa: +4,8%
 - Nordamerika: +3,2%
 - Afrika: -2,0%
- ▲ Die deutschen Fluggesellschaften bzw. Fluggesellschaftsgruppen (airberlin-Gruppe, Condor, Lufthansa-Gruppe und TUfly) legten um 2,5% zu.
- ▲ Insgesamt beförderten die deutschen Unternehmen 71,2 Millionen Passagiere (0,8% mehr als im Vorjahreszeitraum).
- ▲ Die Auslastung bei den deutschen Unternehmen stieg leicht um 0,4%-Punkte auf 80,3% (Welt: 79,4%; Europa: 79,8%).

Quellen: IATA und eigene Berechnungen auf Basis von Unternehmensangaben

Zahlen zur Entwicklung im ersten Halbjahr 2015: Flughäfen



Die Flughäfen in Deutschland begrüßten in den ersten sechs Monaten 2015 genau 100.344.257 Passagiere. Dies sind 4,4% mehr als im Vorjahr.

Das Wachstum verteilt sich unterschiedlich auf Verkehre zu den einzelnen Zieldestinationen in:

- Deutschland: +2,0%
- Europa: +5,6%
- Übersee: +3,6%

Im Vergleich zu weiteren bedeutenden europäischen Luftverkehrsmärkten zeigt sich – wie in den Vorjahren – ein unterdurchschnittliches Wachstum.

Die Zahl der Flugbewegungen stieg leicht um +0,8% auf 978.904.

Quellen: ADV und eigene Berechnungen auf Basis von anna.aero

*Sofern bereits bis einschließlich Juni vorliegend; ansonsten Vergleich Jan-Mai mit dem gleichen Vorjahreszeitraum.

Zahlen zur Entwicklung im ersten Halbjahr 2015: Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick – Passagierverkehr



Wachstum von Fluggesellschaften Jan. – Jun. 2015 nach Regionen (Im Vergleich zum Vorjahr in %)	ASK	RPK	Auslastung (in %)
WELT	+5,9	+6,3	79,4
Europa	+4,2	+4,8	79,8
<i>Deutsche Fluggesellschaften*</i>	+2,0	+2,5	80,3
Naher Osten	+15,2	+11,3	77,1
Nordamerika	+3,7	+3,2	83,0
Asien/Pazifik	+7,2	+9,1	78,1
Lateinamerika	+5,6	+6,0	79,4
Afrika	-2,2	-2,0	66,9

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

Passagiere von dt. Unternehmens- gruppen	1. Halbjahr 2014	1. Halbjahr 2015	Veränderung
Gesamt	71.213.475	71.804.626	+0,8%



Passagiere an dt. Flughäfen	1. Halbjahr 2014	1. Halbjahr 2015	Veränderung
Gesamt (an + ab)	96.091.715	100.344.257	+4,4%
<i>Deutschland</i>	<i>22.035.257</i>	<i>22.471.379</i>	<i>+2,0%</i>
<i>Europa</i>	<i>56.524.716</i>	<i>59.701.747</i>	<i>+5,6%</i>
<i>Übersee</i>	<i>17.441.961</i>	<i>18.070.580</i>	<i>+3,6%</i>

Flugbewegungen an dt. Flughäfen	1. Halbjahr 2014	1. Halbjahr 2015	Veränderung
Gesamt	971.254	978.904	+0,8%

Kontrollierte Flüge (IFR)	1. Halbjahr 2014**	1. Halbjahr 2015**	Veränderung
Gesamt	1.430.273	1.447.913	+1,2%

** 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)

Quellen: ADV, BDL, DFS und IATA

Zahlen zur Entwicklung im ersten Halbjahr 2015: Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick – Luftfrachtverkehr



Wachstum von Fluggesellschaften Jan. – Jun. 2015 nach Regionen (Im Vergleich zum Vorjahr in %)	AFTK	FTK	FLF (in %)
WELT	+5,4	+3,5	44,6
Europa	+3,2	-0,6	45,9
Naher Osten	+18,9	+14,0	42,9
Nordamerika	+0,0	-0,4	34,7
Asien/Pazifik	+6,4	+5,4	54,0
Lateinamerika	+2,8	-6,9	37,8
Afrika	+1,0	+4,8	30,9



Luftfracht an dt. Flughäfen (in Tonnen)	1. Halbjahr 2014	1. Halbjahr 2015	Veränderung
Gesamt (an + ab)	2.165.300	2.174.104	+0,4%
Ausladungen	1.028.500	1.022.907	-0,5%
Einladungen	1.136.796	1.151.189	+1,3%

Legende:

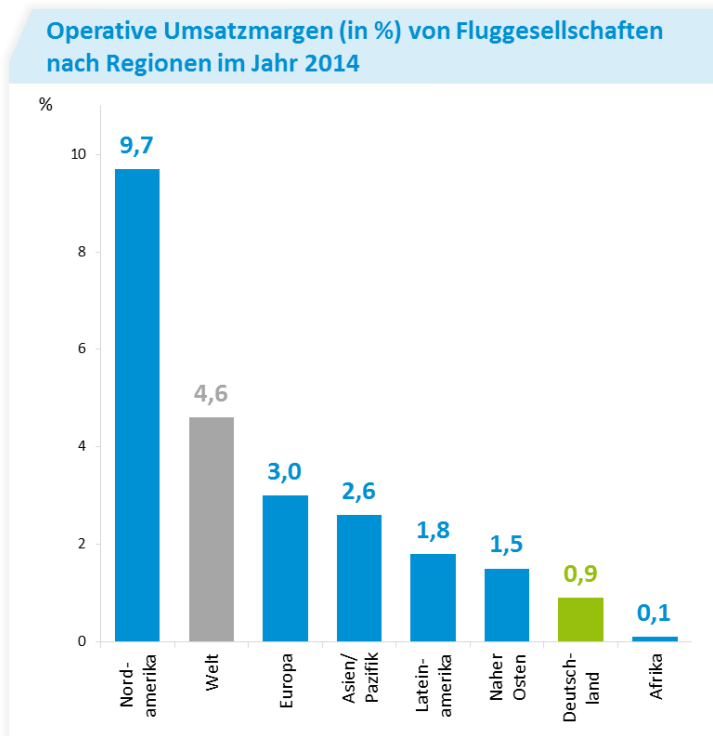
AFTK = Available Freight Tonne Kilometers /
angebotene Frachttonnenkilometer

FTK = Freight Tonne Kilometers /
verkaufte Frachttonnenkilometer

FLF = Freight Load Factor / Frachtauslastung
jeweils Domestic + International

Quellen: ADV und IATA

Zahlen zur wirtschaftlichen Entwicklung 2014: Fluggesellschaften



- Die operative Umsatzmarge aller Fluggesellschaften weltweit betrug 2014 im Durchschnitt 4,6%.
- Die Profitabilität von Fluggesellschaften aus den einzelnen Regionen unterscheidet sich zum Teil erheblich:
 - Nordamerika: +9,7%
 - Europa: +3,0%
 - Asien/Pazifik: +2,6%
 - Lateinamerika: +1,8%
 - Naher Osten: +1,5%
 - Afrika: +0,1%
- Die deutschen Fluggesellschaften bzw. Fluggesellschaftsgruppen der airberlin und der Lufthansa (Passage) erfliegen 2014 konsolidiert eine operative Umsatzmarge von 0,9%.

Quellen: IATA und eigene Berechnungen auf Basis von Unternehmensangaben