







Luftfahrt bewegt.  BDL

# Jahresbilanz 2018

Zur Lage der deutschen Luftverkehrswirtschaft

7. Februar 2019

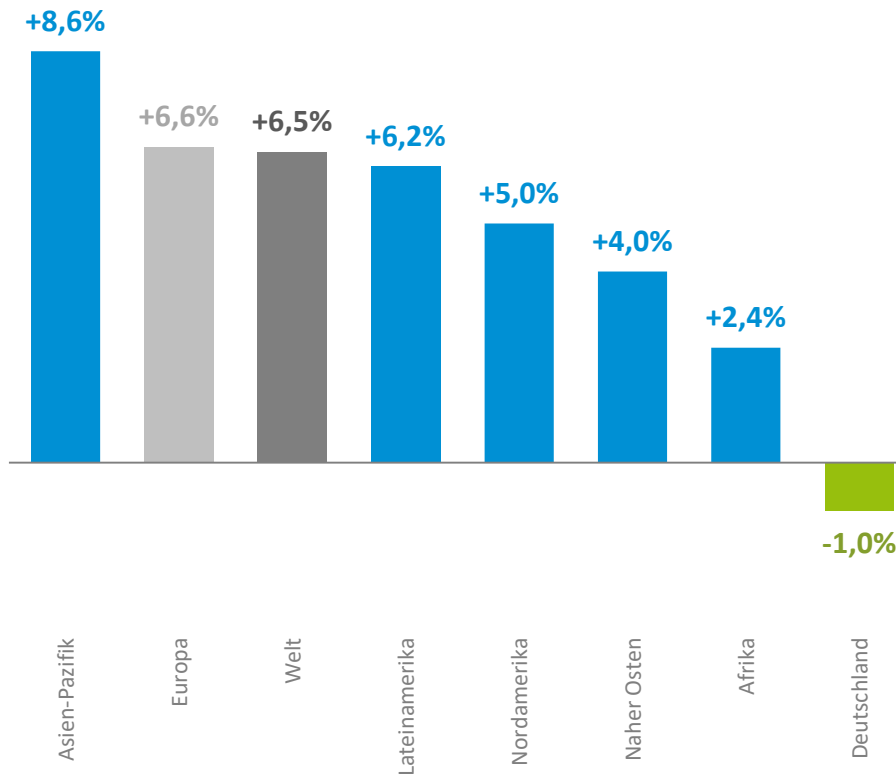
- > Luftverkehr wächst weiter
- > Der Wettbewerbsdruck bleibt hoch
- > Die Anforderungen an eine bedarfsgerechte luft- und bodenseitige Infrastruktur nehmen zu

-  **Verkehrsentwicklung:** Trotz des Marktaustritts der Air Berlin wuchs das Passagieraufkommen an deutschen Flughäfen um +4,1 Prozent. Die Verkehrsleistung der deutschen Fluggesellschaften ging um insgesamt -1,0 Prozent zurück.
-  **Marktanteile:** Die deutschen Fluggesellschaften verlieren in Summe seit Jahren Marktanteile in ihrem Heimatmarkt: Seit 2011 ist ihr Marktanteil beim Sitzplatzangebot von 67 Prozent auf 57 Prozent zurückgegangen, also um 10 Prozentpunkte.
-  **Ticketpreise:** Trotz der Marktkonsolidierung sind die durchschnittlichen Ticketpreise im innerdeutschen und im inhereuropäischen Luftverkehr gesunken, im interkontinentalen Verkehr sind sie hingegen leicht gestiegen.
-  **Konnektivität:** Deutschland verfügt über eine sehr gute Verkehrsanbindung auf dem Luftweg: 2018 waren 409 internationale Ziele ab deutschen Flughäfen erreichbar (+9 Prozent mehr als 2010).
-  **Luftfracht:** Die Luftfracht wuchs mit +3,5 Prozent weltweit weniger dynamisch als im Vorjahr. In Europa konnten vor allem kleinere und auf Expressfracht spezialisierte Frachtflughäfen zulegen.
-  **Ausblick auf 2019:** Das Luftverkehrswachstum wird auch im Jahr 2019 andauern. Die aktuellen Anmeldungen im Flugplan weisen ein Wachstum von +2,3 Prozent im Angebot an Sitzplätzen an deutschen Flughäfen aus.

# Fluggesellschaften: Weltweit wächst der Luftverkehr weiter, die Entwicklung der deutschen Fluggesellschaften ist durch Marktkonsolidierung geprägt



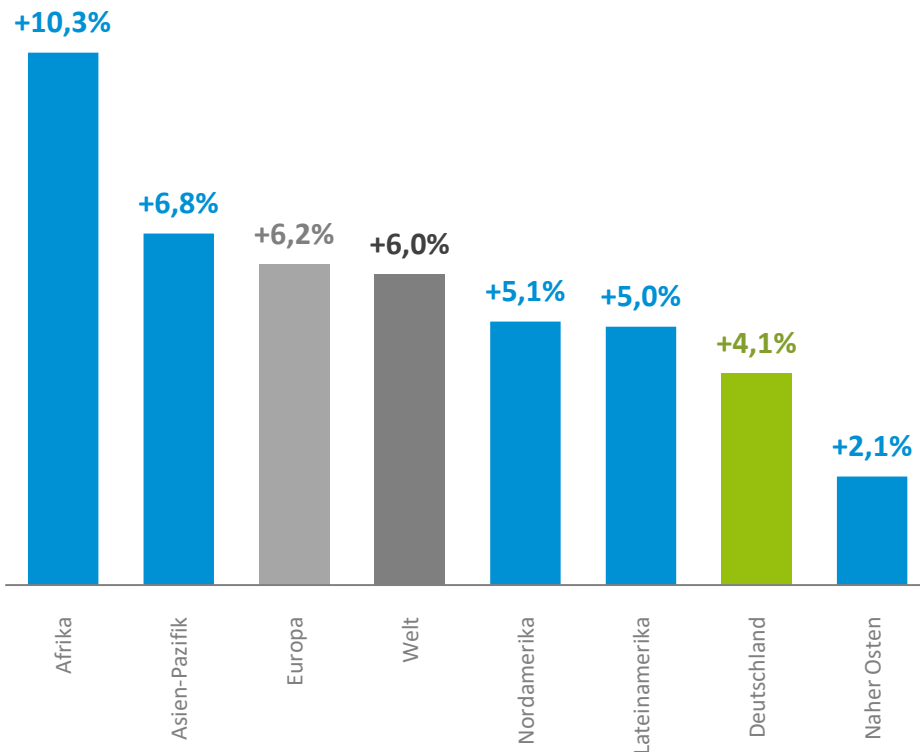
Wachstum von Fluggesellschaften nach Region 2018  
(in verkauften Passagierkilometern, RPK)



- Weltweit ist die Verkehrsleistung der Fluggesellschaften mit +6,5 Prozent weiter stark gewachsen (Vorjahr +7,6 Prozent). Die Verkehrsleistung der europäischen Fluggesellschaften hat sich mit +6,6 Prozent etwas weniger dynamisch entwickelt als im Vorjahr (+8,2 Prozent), verlief aber robust. Gründe dafür sind die Insolvenzen der Jahre 2017 und 2018 sowie zunehmende Unsicherheiten in der wirtschaftlichen Entwicklung (u.a. durch den Brexit).
- Die deutschen Fluggesellschaften weisen insgesamt einen deutlichen Rückgang im Verkehrswachstum auf. Dieser Rückgang ist aber vor allem Folge der Air Berlin Insolvenz (vgl. Seite 8).
- Insgesamt wurden durch die deutschen Fluggesellschaften im Jahr 2018 rund 163 Millionen (Vorjahr: 168 Millionen) Passagiere transportiert. Dabei lag die Auslastung bei 82,7 Prozent (Vorjahr: 82 Prozent). Im weltweiten Durchschnitt lag die Auslastung bei 81,9 Prozent.

# Flughäfen: Deutsche Flughäfen verzeichnen auch in 2018 ein robustes Passagierwachstum von 4,1 Prozent

Passagierwachstum an Flughäfen 2018  
(in Prozent)



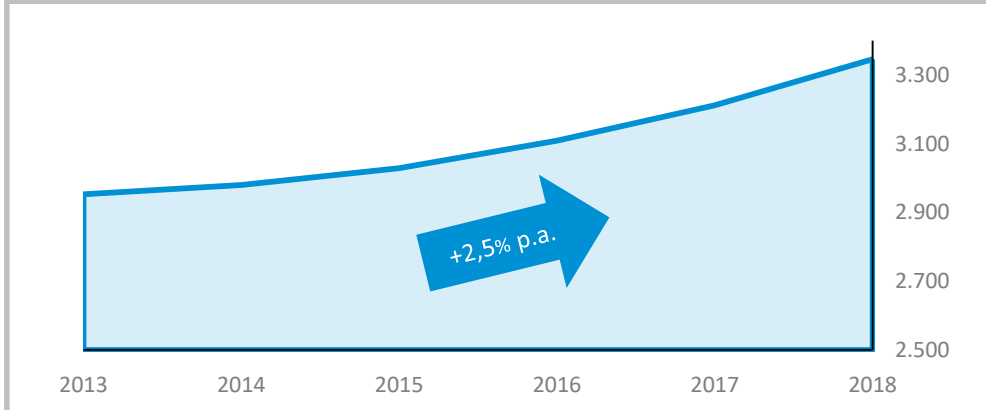
Im weltweiten Durchschnitt wuchsen die Flughäfen hinsichtlich des Passagieraufkommens um +6,0 Prozent und damit etwas weniger dynamisch als im Vorjahr (+6,5 Prozent). In Europa lag das Wachstum mit +6,2 Prozent im Rahmen des Weltdurchschnitts (Vorjahr: +8,8 Prozent).

Trotz Marktaustritt der Air Berlin konnten die deutschen Flughäfen ihr Passagieraufkommen um 4,1 Prozent steigern (Vorjahr +5,2 Prozent). Sie liegen damit aber unter dem weltweiten und europäischen Durchschnitt.

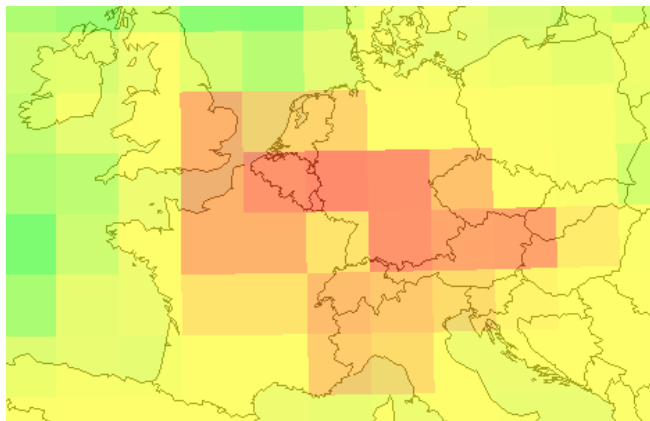
- Insgesamt gab es dabei über 244 Millionen an- und abreisende Fluggäste an deutschen Flughäfen:
  - 19 Prozent der Passagiere flogen innerhalb Deutschlands
  - 64 Prozent waren Passagiere in das oder aus dem europäische(n) Ausland
  - 17 Prozent waren Passagiere mit außereuropäischen Flugzielen
- Wachstumstreiber an den deutschen Flughäfen blieb der Europaverkehr mit +5,9 Prozent. Der Interkontinentalverkehr verzeichnete ein Wachstum von +3,1 Prozent, während der innerdeutsche Verkehr um -0,8 Prozent zurückging. Wesentlicher Grund für den Rückgang im innerdeutschen Verkehr war die Marktkonsolidierung infolge der Air Berlin-Insolvenz.

# Flugbewegungen: Das Wachstum der Flugbewegungen von +4,2 Prozent stellt für die Infrastruktur ein große Herausforderung dar

## Verkehrsentwicklung bei der DFS Deutsche Flugsicherung (Kontrollierte Flüge in Tsd.)



## Überflüge: Stark frequentierte Sektoren in Zentraleuropa:

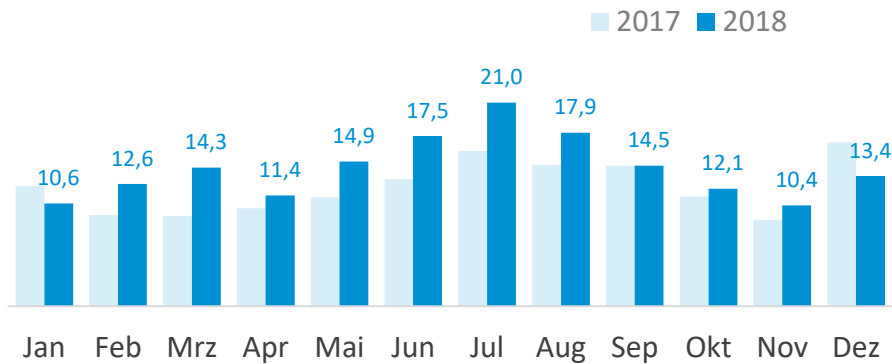


- Im Jahr 2018 wurden 3,35 Millionen Flüge im deutschen Luftraum gezählt, das entspricht einem Wachstum von +4,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr.
- 2018 wurden im deutschen Luftraum über 130.000 Flüge mehr gezählt als im Vorjahr, das entspricht dem jährlichen Verkehrsaufkommen des Flughafens Stuttgart.
- Dabei stieg die Zahl der Überflüge mit +4,6 Prozent noch stärker als die Zahl der Starts und Landungen an den 16 durch die DFS kontrollierten internationalen Flughäfen in Deutschland, die +4,0 Prozent Wachstum verbuchten. Durch die zentrale Lage in Europa führen ohnehin sehr viele Überflüge über den Luftraum Belgiens, Mittel- und Süddeutschlands und Österreichs. Dies hat sich im Jahr 2018 weiter verschärft.
- Zwischen 2013 und 2018 hat sich die Zahl der durch die DFS Deutsche Flugsicherung kontrollierten Flüge insgesamt um +13 Prozent erhöht. Die durchschnittliche Wachstumsrate betrug 2,5 Prozent pro Jahr, ist jedoch in den letzten fünf Jahren kontinuierlich weiter angestiegen.

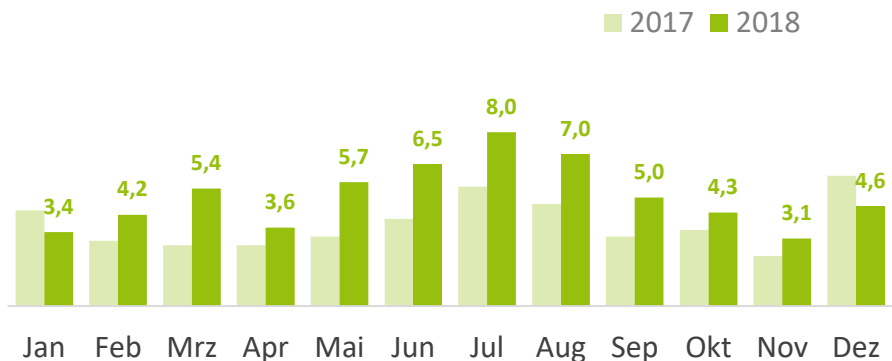
# Pünktlichkeit: Kapazitätsengpässe führten 2018 zu einer Häufung von Verspätungen und Flugstreichungen in ganz Europa

## Die Verspätungssituation im europäischen Luftverkehr

Durchschnittliche Verspätung eines Fluges (in Minuten)



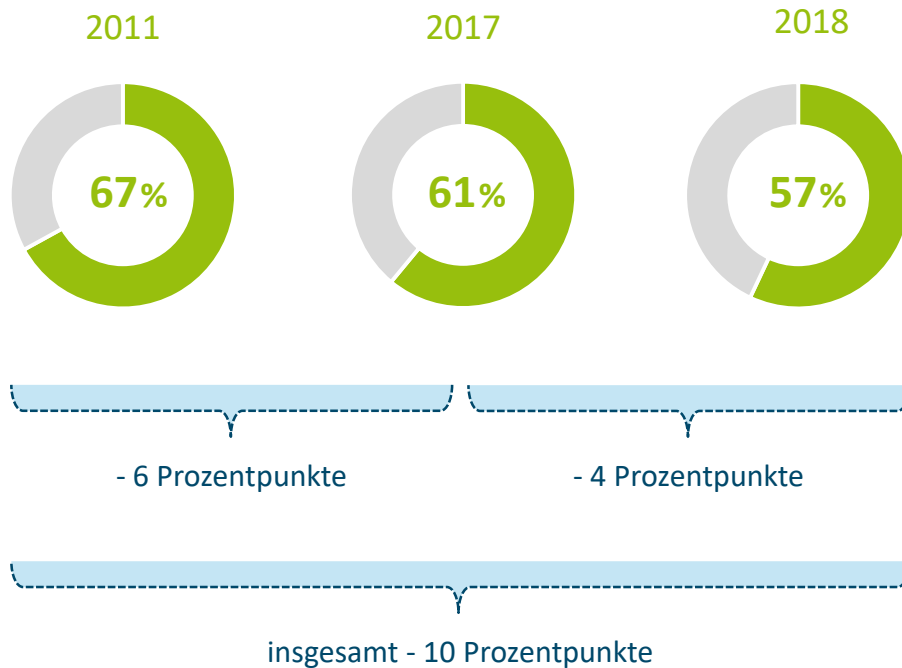
Anteil der Flüge mit mehr als einer Stunde Verspätung beim Abflug (in %)



- Das starke Wachstum in Europa und auch in Deutschland ist eine große Herausforderung für die luftseitige und bodenseitige Infrastruktur. 2018 kam es in Deutschland wie in ganz Europa vermehrt zu Verspätungen und Flugstreichungen.
- Besonders stark war der Anstieg der Verspätungen in den Sommermonaten, danach fiel der Anstieg weniger stark aus. Im Dezember 2018 waren weniger Flüge stark verspätet als Vorjahr.
- Diese Entwicklung ist auf zahlreiche Gründe zurückzuführen. Einerseits zeigten sich strukturelle Kapazitätsengpässe im gesamten europäischen Luftverkehr. Hinzu kamen in den Jahren 2017 und 2018 Sonderfaktoren: die Integrationsaufgaben infolge der Air Berlin-Insolvenz, die Fluglotsenstreiks in Südeuropa und eine besondere Häufung von Gewittern.
- Auch der Anteil der Flüge mit einer Verspätung von mehr als 60 Minuten an allen Flügen hat sich zwischen Februar und November 2018 gegenüber dem Vorjahr durchgehend erhöht. Im Dezember ist er dann zurückgegangen. Im Juli waren 8,0 Prozent aller Flüge um mehr als eine Stunde verspätet, ein deutlicher Anstieg gegenüber den 5,5 Prozent im Jahr 2017.

# Marktanteile: Deutsche Fluggesellschaften verlieren weiterhin Marktanteile an deutschen Flughäfen – auch durch die Air Berlin-Insolvenz

## Marktanteile deutscher Fluggesellschaften an deutschen Flughäfen (nach Sitzen)



- Das Wachstum an den deutschen Flughäfen wird seit Jahren überproportional von ausländischen Fluggesellschaften getrieben. Die deutschen Fluggesellschaften\* haben hingegen in ihrem Heimatmarkt Marktanteile verloren.
- Diese Entwicklung hat nicht erst mit der Insolvenz der Air Berlin eingesetzt: Gemessen am Sitzplatzangebot haben die deutschen Fluggesellschaften seit 2011 in Summe 10 Prozentpunkte Marktanteil verloren – von 67 Prozent auf 57 Prozent im vergangenen Jahr.
- Allein durch den Air Berlin-Marktaustritt verloren die deutschen Gesellschaften im Jahr 2018 4 Prozentpunkte Marktanteil gegenüber 2017. Die verbleibenden deutschen Fluggesellschaften konnten trotz Wachstum den Verkehrsrückgang durch die Air Berlin-Insolvenz nicht allein kompensieren. Im Februar 2019 hat Germania Insolvenz angemeldet, sie hatte im Jahr 2018 einen Marktanteil im Verkehr von und nach Deutschland von 1,6 Prozent.
- Insbesondere easyJet und Ryanair konnten ihren Marktanteil an deutschen Flughäfen weiter ausbauen. Deutsche Startup-Fluggesellschaften wie Small Planet Deutschland und Azur Air konnten sich hingegen nicht behaupten und sind im vergangenen Jahr aus dem Markt ausgetreten.

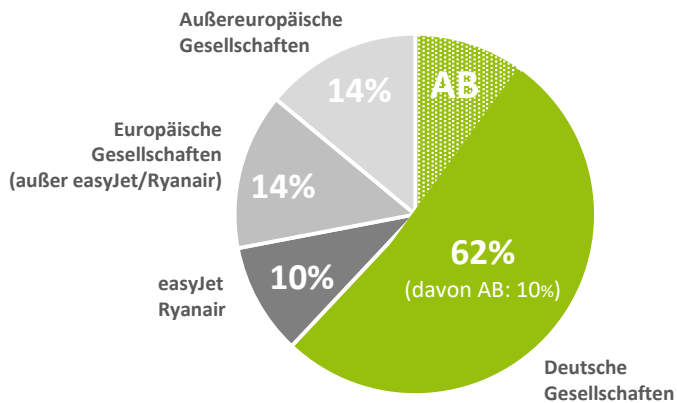


# Marktanteile: Die Angebotslücke durch die AB-Insolvenz wurde geschlossen, dabei haben deutsche Unternehmen in Summe Marktanteil verloren

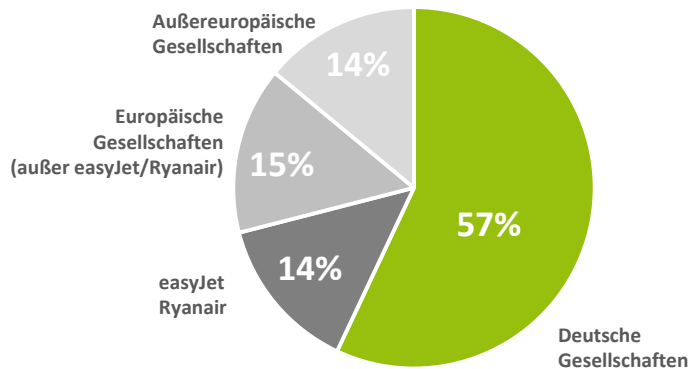


## Angebotsentwicklung im Luftverkehr mit Deutschland (Januar bis Oktober 2017 vs. Januar bis Oktober 2018\*)

### Januar bis Oktober 2017 (Sitze)



### Januar bis Oktober 2018 (Sitze)



232 Mio. Sitze

+3,4%

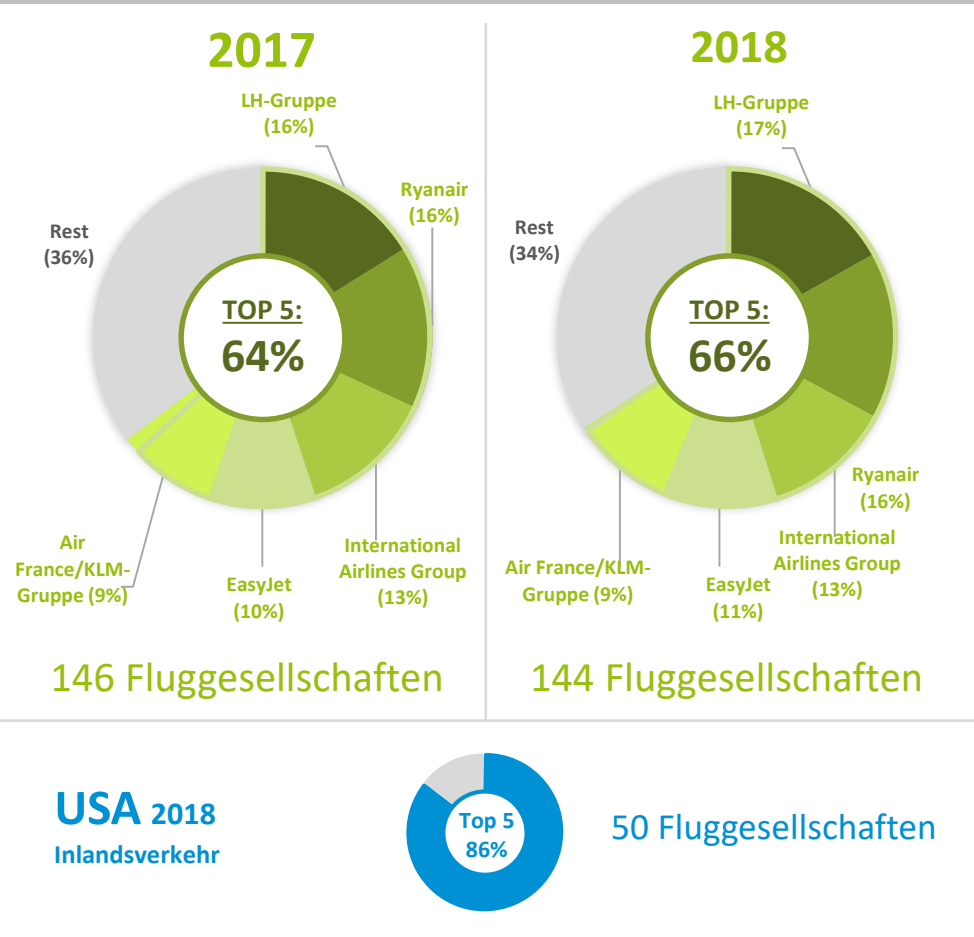
240 Mio. Sitze

- Das Angebot der Air Berlin Gruppe wurde in sehr kurzer Zeit ersetzt und sogar überkompensiert: Das Flugangebot an deutschen Flughäfen von Januar bis Oktober 2018 (Marktaustritt AB: Oktober 2017) wuchs trotz der Air Berlin-Insolvenz gegenüber dem Vorjahreszeitraum um +3,4 Prozent, von 232 Millionen auf 240 Millionen Sitze.
- Die deutschen Fluggesellschaften, die von Januar bis Oktober 2017 noch einen Marktanteil von 62 Prozent der Sitze hatten, fielen in Summe auf 57 Prozent ab.
- Die 10 Prozent Marktanteil, die Air Berlin am Sitzplatzangebot hatte, haben sich durch den Aufbau von neuen Flugangeboten durch deutsche und ausländische Fluggesellschaften wie folgt verschoben:
  - 5 Prozentpunkte des Marktanteils haben deutsche Fluggesellschaften übernommen
  - 4 Prozentpunkte haben die ausländischen Fluggesellschaften easyJet und Ryanair/Laudamotion übernommen
  - 1 Prozentpunkt entfiel auf andere ausländische Fluggesellschaften wie British Airways



# Konsolidierung: Die Marktkonsolidierung in Europa schreitet weiter voran, aber die Auswahl für die Verbraucher bleibt groß

## Marktanteile der fünf größten Luftfahrtunternehmen innerhalb der EU und Schweiz (nach Sitzen)



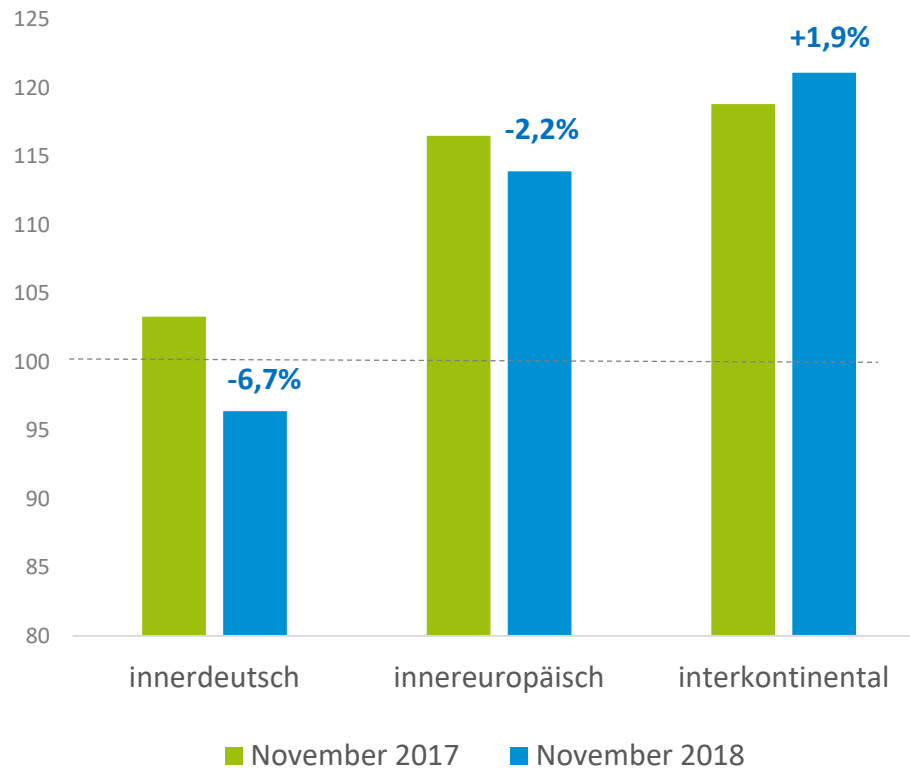
- Das Jahr 2017 war im europäischen Luftverkehr durch tiefgreifende Konsolidierungsprozesse geprägt. Wesentliche Marktakteure wie Air Berlin, Monarch Airlines und Alitalia meldeten Insolvenz an.
- Auch im Jahr 2018 sind Fluggesellschaften in Europa in die Insolvenz gegangen: Small Planet Deutschland und Azur Air aus Deutschland, Primera Air, Skywork Airlines und VLM aus anderen europäischen Ländern. Die Entwicklung setzt sich mit der Insolvenz von Germania im Jahr 2019 fort.
- Die Auswirkungen dieser Konsolidierungsprozesse zeigen sich – wenn auch nur leicht – in den Marktanteilen in Europa: 2018 vereinen die fünf größten europäischen Luftfahrtunternehmen (inkl. Tochtergesellschaften) rund 66 Prozent der Kapazität auf sich. Im Vorjahr waren es 64 Prozent.
- Das heißt aber nicht, dass die Passagiere weniger Auswahl haben. Die Auswahl für die Verbraucher ist in Europa vergleichsweise hoch, es gab hier im Jahr 2018 noch immer 144 Fluggesellschaften.
- Zum Vergleich: Auch der US-amerikanische Inlandsmarkt durchlebte in den letzten Jahren eine strukturelle Konsolidierungsphase. Hier vereinen die fünf größten Luftfahrtunternehmen bereits 86 Prozent der gesamten Kapazität im Inlandsverkehr auf sich. Dennoch gibt es auch im liberalisierten US-Markt weiterhin Wettbewerb und erschwingliche Flugtickets.

# Ticketpreise: Die durchschnittlichen Ticketpreise für Flugreisen zu deutschen und europäischen Zielen gingen gegenüber dem Vorjahr zurück



## Entwicklung der durchschnittlichen Ticketpreise bei Abflügen ab Deutschland (Nov 2017 vs. Nov 2018)

Verbraucherpreisindex (Relatives Verhältnis zum Basisjahr 2010, 2010 = 100)



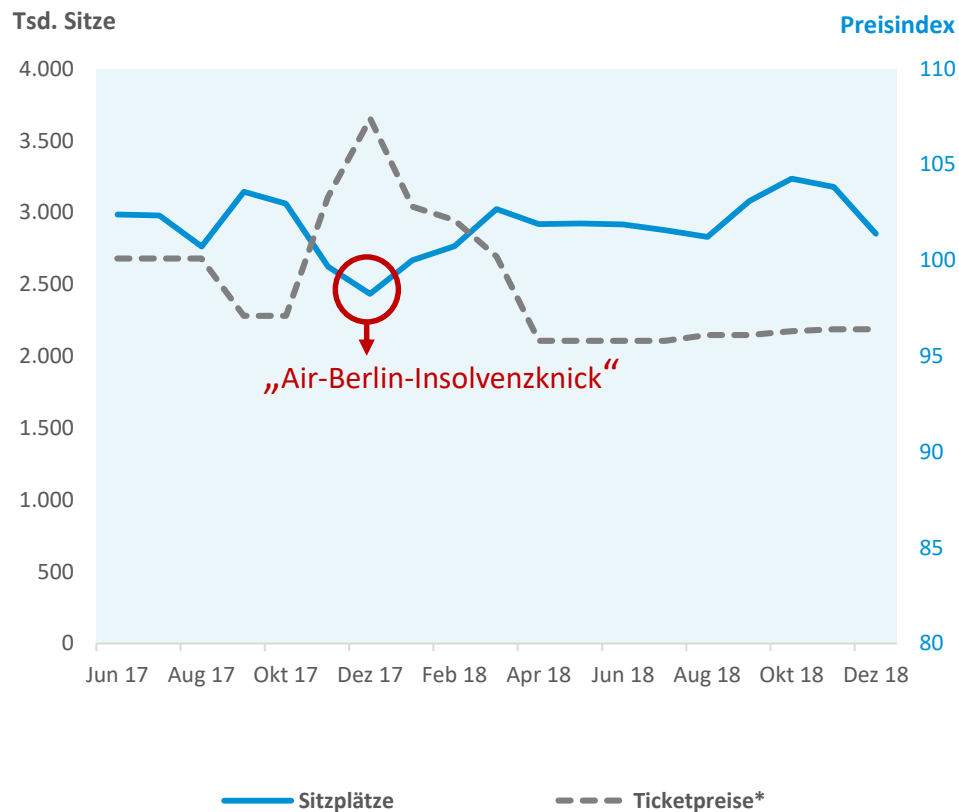
Nach dem Verbraucherpreisindex\* des Statistischen Bundesamts entwickelten sich die Verbraucherpreise im Luftverkehr wie folgt (Darstellung erfolgt für November 2017, also den ersten Monat ohne Air Berlin, und November 2018):





- Für Flugziele innerhalb Deutschlands sind die durchschnittlichen Preise im November 2018 im Gegensatz zum November 2017 um -6,7 Prozent gesunken. Die zeitweise knappe Verfügbarkeit günstiger Tickets wurde im Laufe des Jahres wieder kompensiert (vgl. Seite 11).
- Für Flugziele innerhalb der EU sind die durchschnittlichen Verbraucherpreise im November 2018 im Gegensatz zum November 2017 um -2,2 Prozent gesunken. Auch hier zeigt sich der Effekt, dass fehlende Kapazitäten im europäischen Markt wieder ersetzt wurden.
- Für interkontinentale Flugziele sind die durchschnittlichen Preise um +1,9 Prozent gestiegen. Der Wegfall des relativ kleinen Air Berlin-Langstreckennetzes war hier nicht nachhaltig prägend.

\* Der Verbraucherpreisindex (VPI) des Statistischen Bundesamtes misst die durchschnittliche Preisentwicklung aller Waren und Dienstleistungen, die von privaten Haushalten für Konsumzwecke gekauft werden.

# Innerdeutscher Verkehr: Die Angebotslücke durch die Air Berlin-Insolvenz ist geschlossen, ab Januar 2018 stieg die Zahl von günstigen Tickets

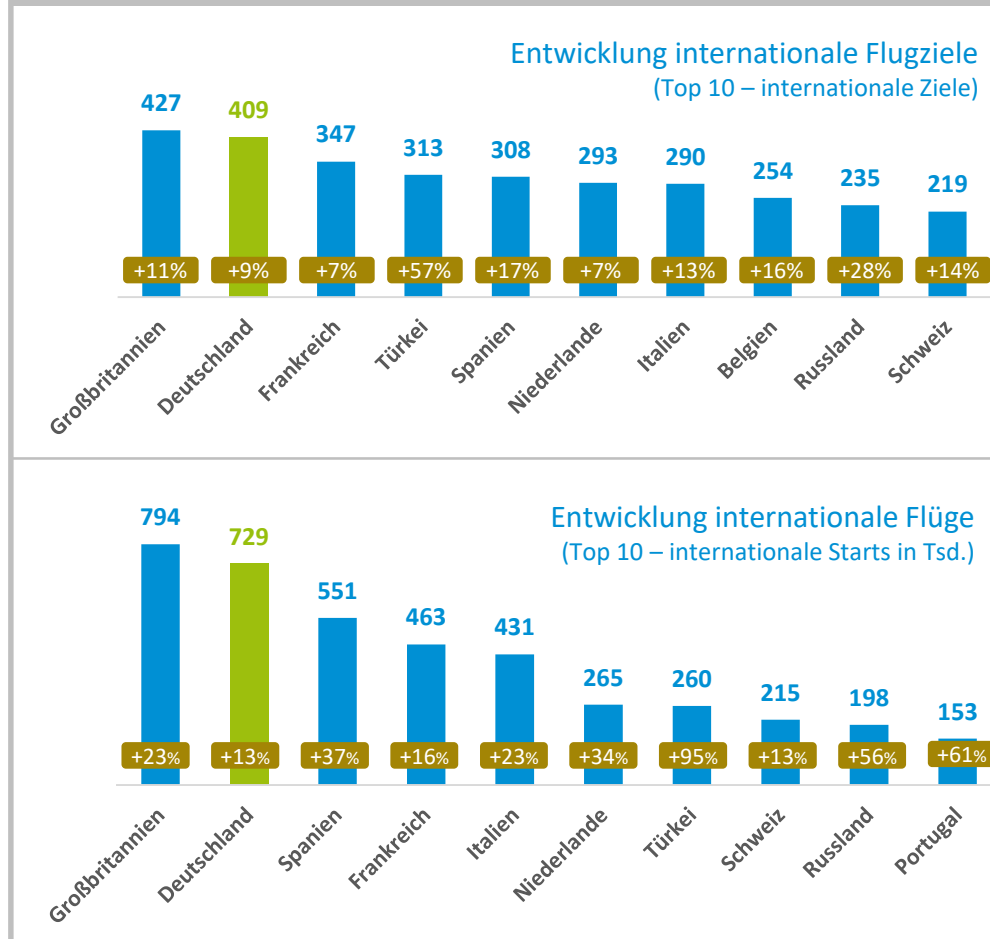
Kapazitäts- und Preisentwicklung im innerdeutschen Luftverkehr (Juni 2017 bis Dezember 2018)



-  Mit dem Marktaustritt von Air Berlin Ende Oktober 2017 ging mit einem Mal sehr viel Kapazität im innerdeutschen Markt verloren; dieser starke Angebotsrückgang hielt bis zum Dezember 2017 an.
-  Seit Januar 2018 wurde das Angebot zunehmend wieder von deutschen und ausländischen Fluggesellschaften ausgeglichen. Ab Oktober 2018 lag das Sitzplatzangebot im innerdeutschen Verkehr dann über dem des Vorjahreszeitraums.
-  Mit dem Angebotsrückgang reduzierte sich auch vorübergehend die Anzahl von günstigen Tickets: Das Preisniveau stieg dadurch ab Oktober 2017 angebotsinduziert um +10,3 Prozentpunkte.
-  Mit dem erneuten Ausbau des Angebots ab Januar 2018 durch Lufthansa, Eurowings und easyJet kamen wieder zusätzliche günstige Tickets in den Markt. Im Vergleich zwischen November 2017 und November 2018 sind die durchschnittlichen Verkaufspreise im innerdeutschen Verkehr um -6,9 Prozentpunkte gesunken. Neben dem Angebotsausgleich sorgt der anhaltend starke Wettbewerb im internationalen Luftverkehr für ein niedriges Preisniveau.

# Konnektivität: Deutschland verfügt über eine hohe Anbindungsqualität, andere Länder holen jedoch auf

## Entwicklung der Konnektivität im internationalen Vergleich (2010-2018)



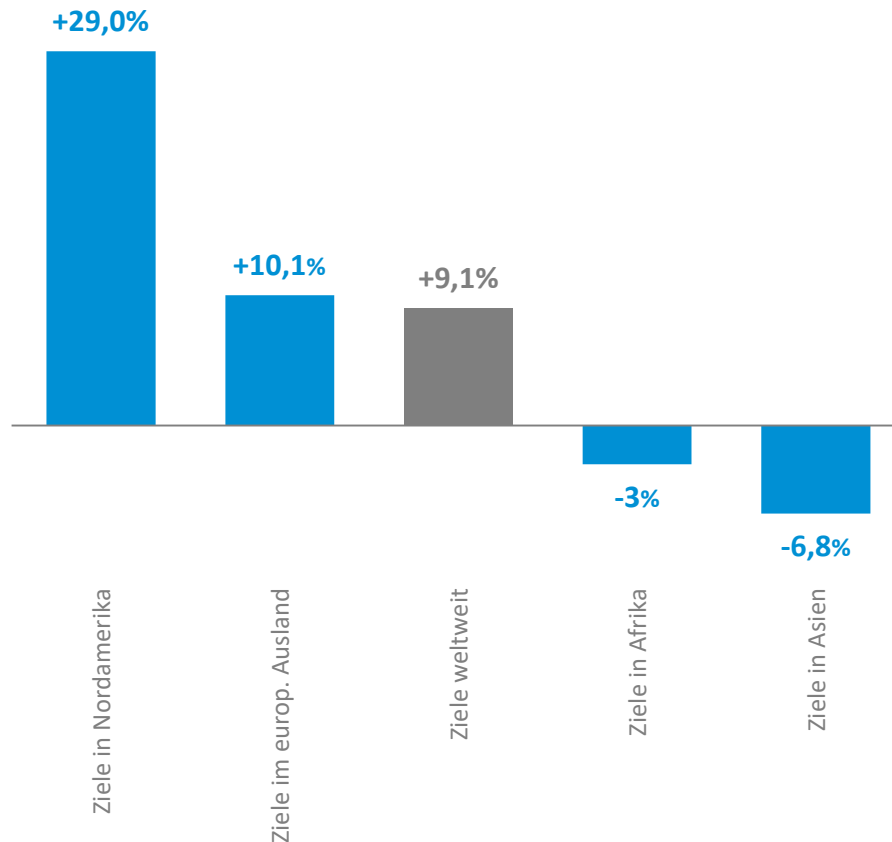
Die Konnektivität einer Volkswirtschaft (Anzahl von Zielen und Frequenzen) ist ein entscheidender Faktor für die Standort- und Anbindungsqualität. Deutschland weist eine sehr hohe Konnektivität auf und steht nach Großbritannien an zweiter Stelle in Europa.

- Im Jahr 2018 waren 409 internationale Ziele direkt ab deutschen Flughäfen erreichbar (Vorjahr: 388 Ziele). Seit 2010 wuchs die Zahl der zu erreichenden Ziele ab deutschen Flughäfen um +9 Prozent. Im gleichen Zeitraum haben andere Wirtschaftsstandorte deutlich aufholen können: vor allem die Türkei (+57%) und Spanien (+17%).
- Insgesamt steigt die Anzahl der internationalen Flüge schneller als die Anzahl der Ziele. Dies impliziert ein dichteres und effizienteres Flugnetz und auch eine dichtere Taktung der Flüge, was vor allem für Geschäftskunden wichtig ist. Auch in Bezug auf die Anzahl der Flüge ist Deutschland gut positioniert, auch aufgrund seiner Größe und föderalen Struktur. Aber während Deutschland hier seit 2010 um +13 Prozent zulegen konnte, hatten die anderen Top 10-Staaten im Schnitt einen Zuwachs von +31 Prozent.

# Konnektivität: Die Zahl der von Deutschland aus direkt zu erreichenden Flugziele in Nordamerika steigt, die Zahl der asiatischen Ziele ist rückläufig



Entwicklung internationale Flugziele ab Deutschland  
(2010-2018)



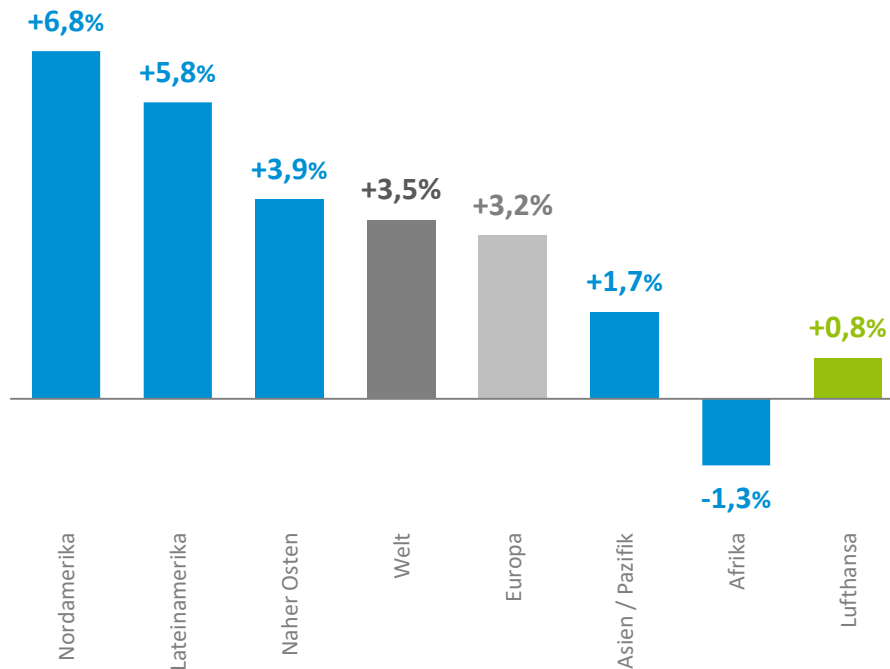
Insgesamt sind die Direktverbindungen ab deutschen Flughäfen zu internationalen Zielen seit 2010 um +9,1 Prozent gestiegen. Doch in den einzelnen Regionen verlief die Entwicklung sehr unterschiedlich:

- Die Zahl der europäischen Ziele, die von deutschen Flughäfen aus direkt zu erreichen war, stieg von 228 auf 251 (+10,1 Prozent).
- Im interkontinentalen Verkehr nahm die Zahl der Ziele in Summe zu. Doch während die nordamerikanischen Ziele, die von deutschen Flughäfen aus direkt zu erreichen war, von 31 auf 40 stiegen (+29,0 Prozent), sank die Zahl der Ziele im asiatisch-pazifischen Raum von 44 auf 41 (-6,8 Prozent). Und das, obwohl der asiatisch-pazifische Wirtschaftsraum im genannten Zeitraum der dynamischste Wirtschaftsraum der Welt war. Insbesondere die Region Indien und Südost-Asien ist von der negativen Entwicklung betroffen.

Diese unterschiedliche Entwicklung und der Verlust von Direktverbindungen in den asiatischen Raum trotz dynamischem Wachstum weist darauf hin, dass Verkehre in den asiatischen Raum zunehmend nicht direkt ab Deutschland abgewickelt werden, sondern über Drehkreuze von Wettbewerbern etwa in Istanbul oder Dubai.

# Luftfracht: Luftfracht wächst auch in 2018, verliert weltweit aber an Wachstumsdynamik

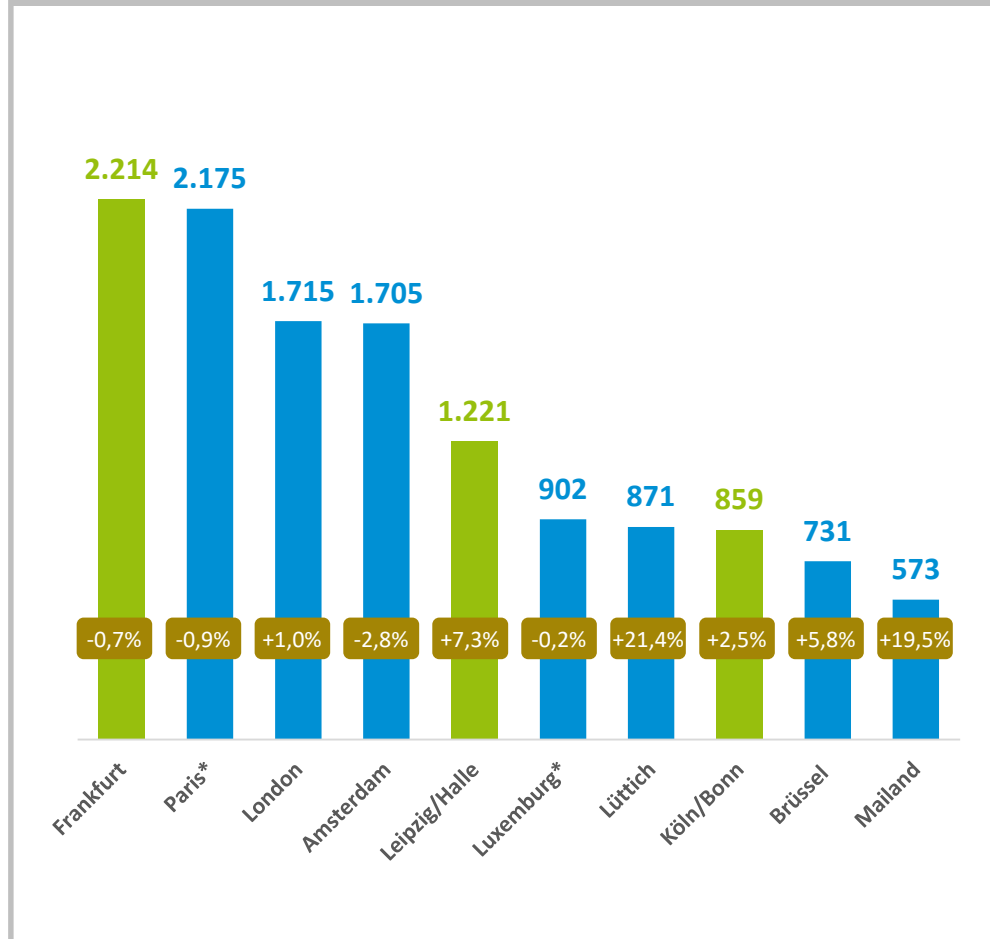
Wachstum der frachttransportierenden Fluggesellschaften im Jahr 2018 (in Frachttonnenkilometern)



- Der weltweite Luftfrachtverkehr wuchs im Jahr 2018 um +3,5 Prozent. Das Wachstum schwächte sich gegenüber 2017 (+9 Prozent) allerdings ab.
- Die Nachfrage bei Frachtfluggesellschaften in Europa wuchs mit +3,2 Prozent im Jahr 2018 (2017: +11,8 Prozent) leicht unter dem Weltdurchschnitt. Dies liegt u.a. an Unsicherheiten bei den Exporteuren angesichts protektionistischer Tendenzen und etwaiger Handelskriege sowie steigender Ölpreise.
- Die Kapazität wuchs in 2018 schneller als die Nachfrage, daher verschlechterte sich der globale Frachtladefaktor leicht von 50,0 Prozent auf 49,1 Prozent. Lufthansa Cargo steigerte die verkauften Kapazitäten um +0,8 Prozent (2017 +7,4 Prozent) und erreicht mit einem Ladefaktor von 66,4 Prozent einen überdurchschnittlichen Wert.

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

Frachtvolumen 2018 an den großen Frachtflughäfen Europas  
(in metrischen Tonnen)

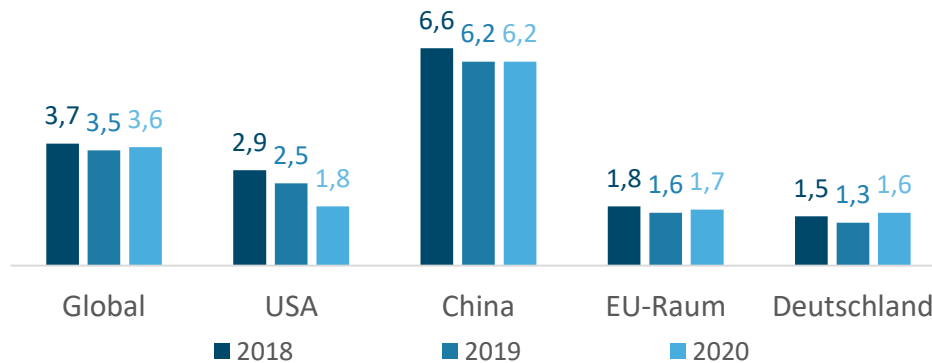


- Deutschland ist mit gleich drei Standorten unter den Top 10-Frachtflughäfen in Europa vertreten. Frankfurt blieb 2018 der größte Frachtflughafen Europas, und auch Leipzig/Halle und Köln/Bonn sind große Standorte. Weitere relevante Luftfrachtflughäfen in Deutschland sind München und Hahn.
- Insgesamt hat sich das Wachstum an den großen Luftfrachtstandorten Europas abgeschwächt. Insbesondere die großen Standorte Frankfurt und Paris sind 2018 nicht gewachsen. Amsterdam zeigte den deutlichsten Abschwung.
- Wachstum gab es vor allem an kleineren Standorten und an solchen Standorten, an denen Integratoren wie DHL und FedEx Expressfracht umschlagen. So konnte Leipzig/Halle um +7,3 Prozent zulegen und Köln/Bonn um +2,5 Prozent. Der Flughafen Hahn konnte ein Wachstum von +41 Prozent verbuchen.
- Die sehr hohe Wachstumsrate in Lüttich resultiert aus dem Engagement neuer Anbieter. Das chinesische Unternehmen Alibaba hat mit Lüttich einen Kooperationsvertrag geschlossen und wird Lüttich mittelfristig als europäische Zentrale nutzen.

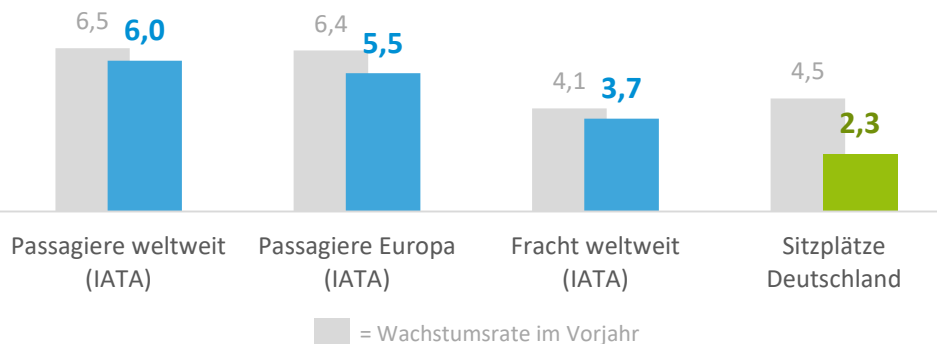


## Ausblick auf Wachstum der Weltwirtschaft und des Luftverkehrs im Jahr 2019

### IWF-Prognose: GDP-Wachstum in Prozent:



### Prognosen zum Luftverkehrsmarkt 2019:



Der Weltwährungsfond und auch andere Institutionen sagen für 2019 ein leicht abkühlendes Wirtschaftswachstum voraus:

- Die USA und China wachsen schwächer als im Vorjahr wegen Handelskonflikten, Währungseffekten und einem Verblässen der Effekte der US-Steuerreform.
- Europa wächst weniger stark aufgrund von Brexit-Risiken, Währungseffekten und Ausstrahleffekten von Handelskonflikten.

Für den Luftverkehr wird ein weiteres Wachstum erwartet, auch wenn sich dieses leicht abkühlt:

- Für den weltweiten Luftverkehr prognostiziert die IATA für 2019 ein geringeres Wachstum als im Jahr 2018, sowohl im Passagierverkehr als auch bei der Luftfracht, sowohl im weltweiten Schnitt als auch speziell in Europa.
- Die IATA geht davon aus, dass die durchschnittlichen Ticketpreise leicht fallen und 2019 rund 61 Prozent unter dem Preisniveau von 1998 liegen (2008 lagen sie 60 Prozent darunter).
- Die Sitzplatzkapazität in Deutschland wächst 2019 um +2,3 Prozent (Germania Kapazität bereinigt, teilweiser Ersatz durch Wettbewerber abzusehen). Es bleibt also bei einer weiter steigenden Nachfrage, die in einem wettbewerbsintensiven Umfeld stattfindet und die operativen Bereiche stark fordern wird.

# Zusammenfassung Passagierverkehr:

## Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick



Wachstum von Fluggesellschaften 2018 nach Regionen (im Vergleich zum Vorjahr in %)	ASK	RPK	Auslastung (in %)
Welt	+6,1	+6,5	81,9
Europa	+5,8	+6,6	84,5
Deutsche Fluggesellschaften*	-1,5	-1,0	82,7
Naher Osten	+4,9	+4,0	74,8
Nordamerika	+4,7	+5,0	83,8
Asien/Pazifik	+7,9	+8,6	81,5
Lateinamerika	+6,6	+6,2	81,6
Afrika	+1,0	+2,4	71,4

Passagiere von dt. Unternehmens-Gruppen*	2017	2018	Veränderung
Gesamt	167,8 Mio.	162,9 Mio.	-3%



Passagiere an dt. Flughäfen	2017	2018	Veränderung
Gesamt (an + ab)	234.755.266	244.300.717	+4,1%
Deutschland	47.436.135	47.062.476	-0,8%
Europa	145.883.488	154.545.072	+5,9%
Interkont	41.200.81	42.459.449	+3,1%

Gewerbliche Bewegungen an dt. Flughäfen	2017	2018	Veränderung
Gesamt	2.098.349	2.180.400	+3,9%

Kontrollierte Flüge DFS (nach IFR)	2017	2018	Veränderung
Gesamt	3.211.771	3.346.448	+4,2%

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

# Zusammenfassung Frachtverkehr:

## Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick



Wachstum von Fluggesellschaften 2018 nach Regionen (im Vergleich zum Vorjahr in %)	AFTK	FTK	FLF (in %)
Welt	+5,4	+3,5	49,1
Europa	+4,3	+3,2	54,3
Lufthansa Cargo	+4,3	+0,8	66,4
Naher Osten	+6,2	+3,9	48,8
Nordamerika	+6,8	+6,8	41,1
Asien/Pazifik	+5,0	+1,7	55,4
Lateinamerika	+3,4	+5,8	33,9
Afrika	+1,0	-1,3	37,8



Luftfracht an dt. Flughäfen (in Tonnen)	2017	2018	Veränderung
Gesamt (an/ab/Transit)	4.983.656	5.071.407	+1,8%
Ausladungen	2.320.344	2.371.393	+2,2%
Einladungen	2.573.941	2.593.237	+0,7%

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

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)