

Bericht über das erste Halbjahr 2020

Zur Lage der deutschen Luftverkehrswirtschaft
(inkl. bisherige Entwicklung im Sommer)

19. August 2020

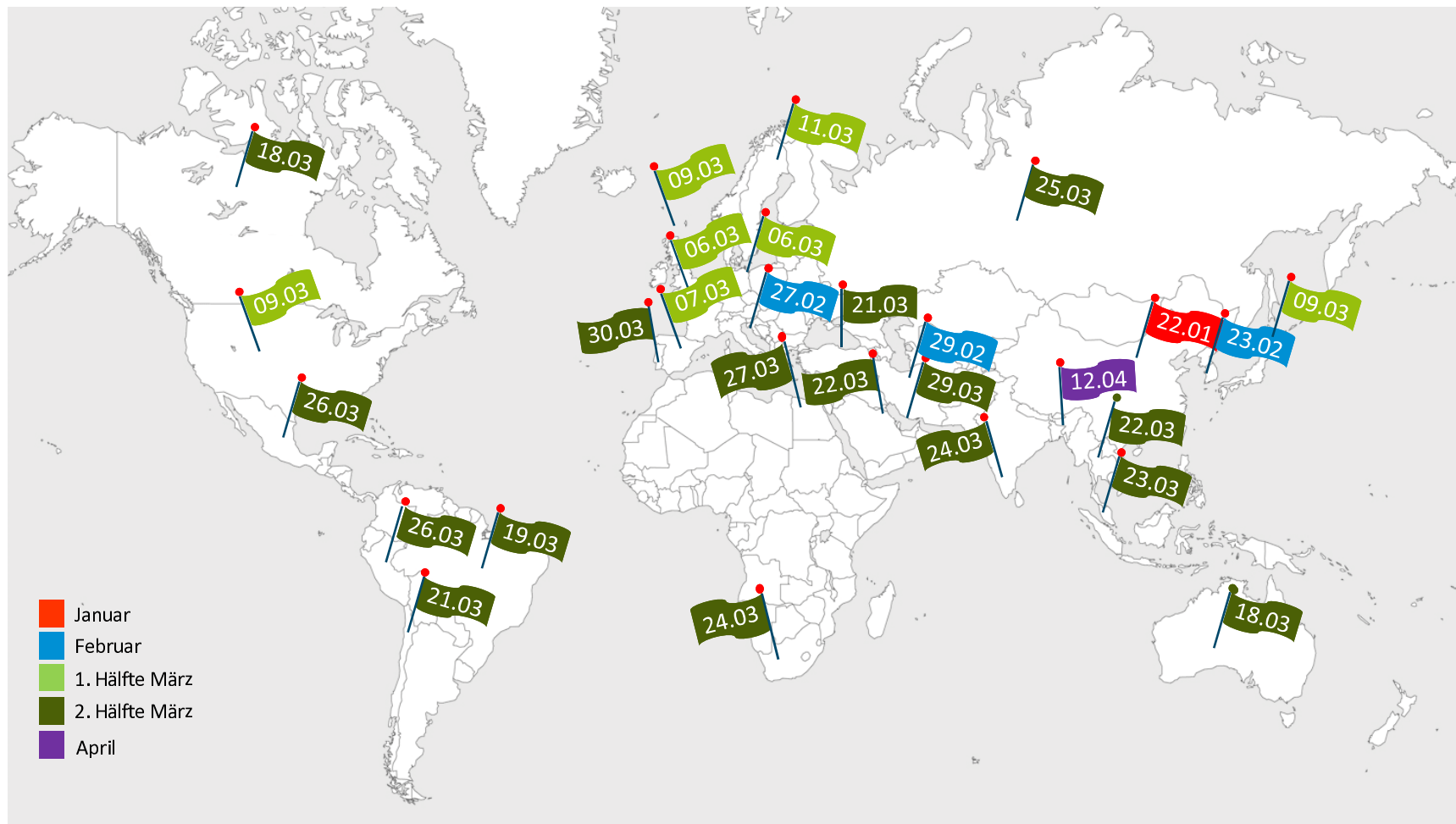
I.	Entwicklung der Pandemie	3
II.	Verkehrsentwicklung im ersten Halbjahr	6
III.	Maßnahmen zur Stabilisierung der Unternehmen	16
IV.	Entwicklung im Sommer 2020	20
V.	Ausblick	24
VI.	Politischer Handlungsbedarf	28
VII.	Kennzahlen im Überblick	30



I | Entwicklung der Pandemie

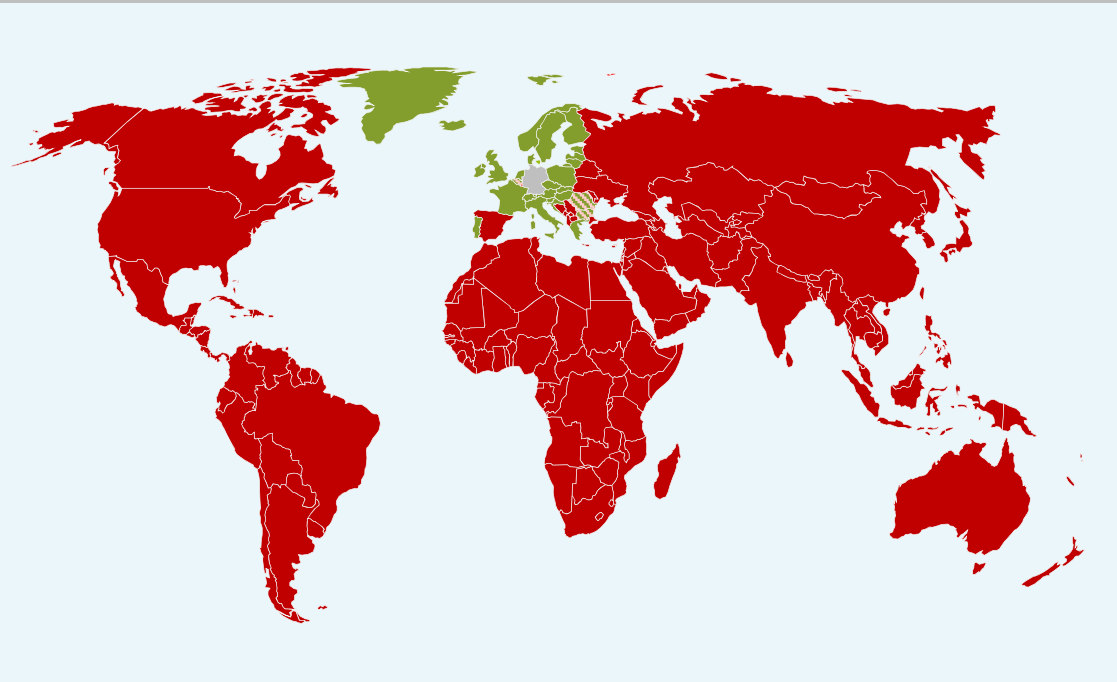
Zeitliche Entwicklung der Pandemie: Von China aus hat die Infektionswelle in einem Monat die gesamte Welt erfasst

Datum, an dem in einem Staat erstmals offiziell 500 Corona-Infektionen ausgewiesen wurden:



Aufgrund der Pandemie sind weltweit Reisebeschränkungen in Kraft und verhindern die Wiederaufnahme von Luftverkehr

Übersicht Reisebeschränkungen



-  Reisewarnung des Auswärtigen Amtes
-  Freier Reiseverkehr
-  Teile des Staates sind Risikogebiet

Eine Einreise in die EU ist zudem aus Kanada, Australien, Japan, Südkorea, Uruguay, Georgien und Tunesien möglich

-  Im Laufe des März wurden die EU-Außengrenzen und alle Grenzen zu Deutschland geschlossen. Nur für sehr wenige Personengruppen galten Ausnahmeregelungen.
-  Viele für den Luftverkehr mit Deutschland wichtige Länder, wie USA, Kanada, Brasilien, Südafrika, China, Japan und Thailand, haben im März ihrerseits die Grenzen geschlossen.
-  Mitte Juni wurden die Grenzen innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums wieder geöffnet, wodurch Reisen innerhalb Europas wieder möglich wurden.
-  Nach wie vor gelten Reisewarnungen des Auswärtigen Amtes für alle Länder außerhalb des EWR-Raums und Großbritannien und tlw. auch wieder für Regionen innerhalb der EU.
-  Der Verkehr mit den Ländern, die aktuell unbeschränkt erreichbar sind, entspricht 31 Prozent der gesamten Nachfrage von 2019*. D.h. 69 Prozent der Nachfrage von 2019 fallen unter restriktive Beschränkungen.

Quelle: Auswärtiges Amt, RKI, Weltluftfahrtverband IATA,

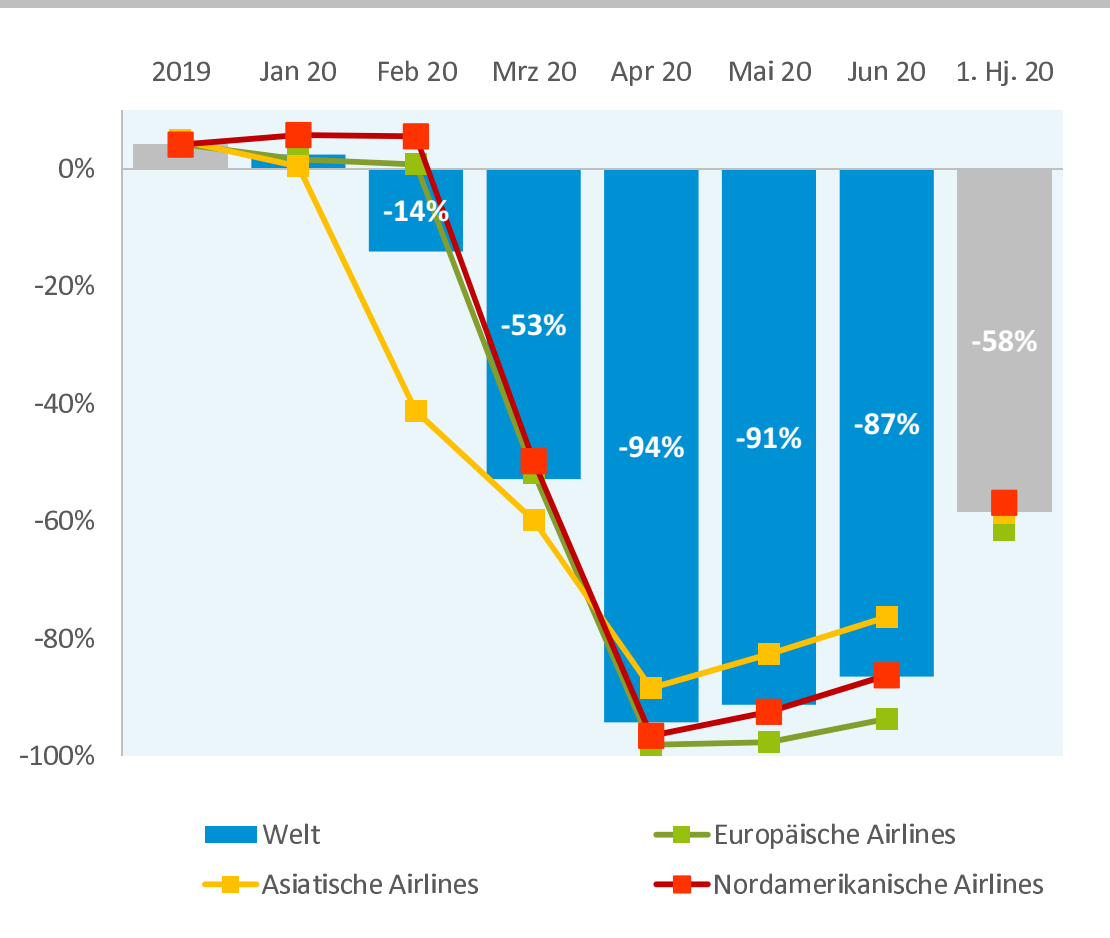
* Nachfrage: Bezugsgröße PKT, Quelle Statistisches Bundesamt, noch ohne Spanien



II | Verkehrsentwicklung im ersten Halbjahr

Der Betrieb der Passagier-Fluggesellschaften ist weltweit beinahe vollständig zum Erliegen gekommen

Entwicklung der Nachfrage bei Fluggesellschaften (in PKT) im Vergleich zu 2019



Mit der Infektionsentwicklung in Asien ging bereits im Februar der weltweite Luftverkehr zurück. Diese Entwicklung setzte sich im März rasant mit den Fluggesellschaften in Europa, Nahost und Nordamerika fort.

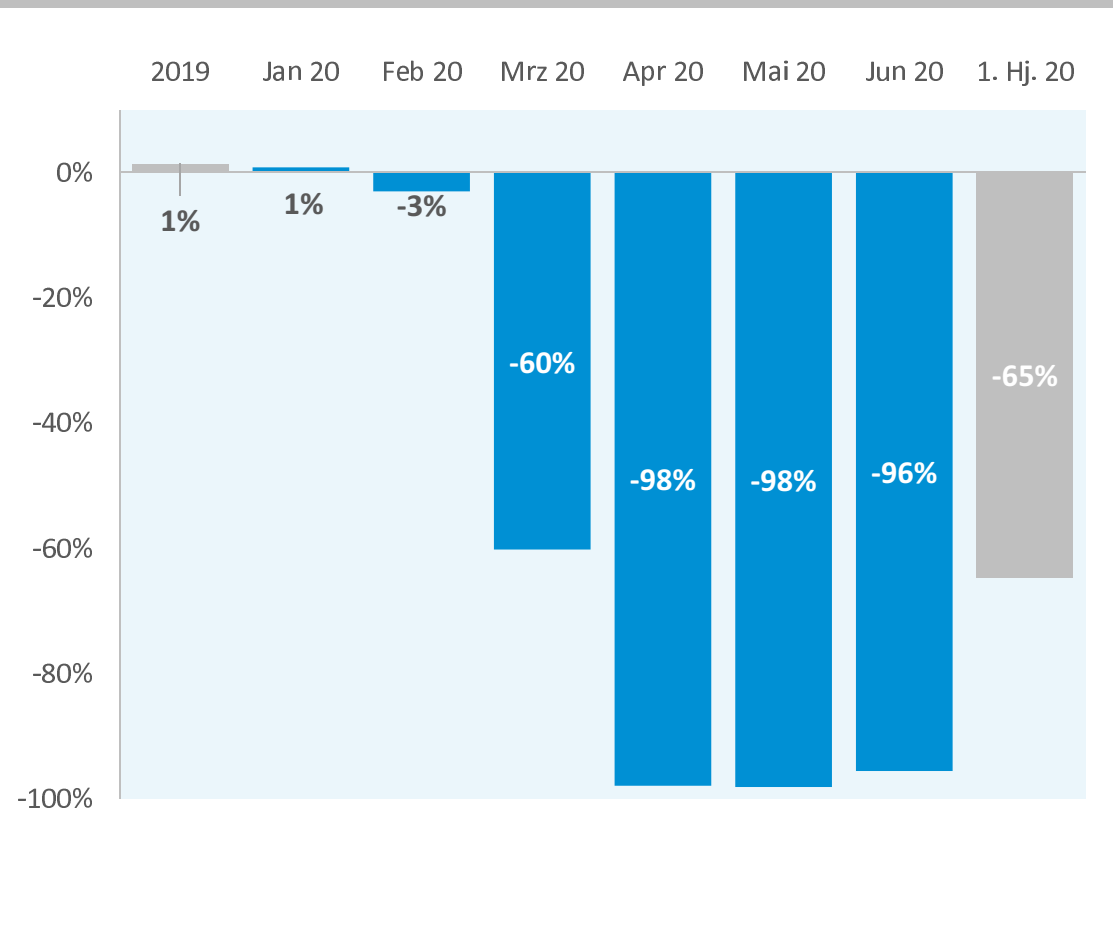
Im April und im Mai kam der weltweite Passagierluftverkehr dann nahezu zum Erliegen – nicht nur in den genannten Regionen sondern weltweit. Im Wesentlichen gab es dann nur noch Rückholungsflüge und Inlandsverkehre sowie einige wenige internationale Verbindungen.

Im Juni setzte eine zaghafte Erholung ein, die auf die schrittweise Aufhebung von Reisebeschränkungen zurückgeht. Diese Erholung war aber in Europa am schwächsten ausgeprägt.

Bezogen auf das erste Halbjahr hat der weltweite Luftverkehr mit -58 Prozent über die Hälfte der Nachfrage verloren. Diese Entwicklung war in Europa mit -62 Prozent am stärksten (Asien: -59 Prozent, Nordamerika: -57 Prozent).

Auch die deutschen Fluggesellschaften haben über Monate hinweg fast keinen Passagierverkehr abwickeln können

Entwicklung der Nachfrage bei deutschen Fluggesellschaften (in PKT) im Vergleich zu 2019



Der Trend verlief in Deutschland entsprechend der weltweiten Entwicklung. Im März ist innerhalb von wenigen Wochen der Verkehr nahezu komplett eingebrochen.

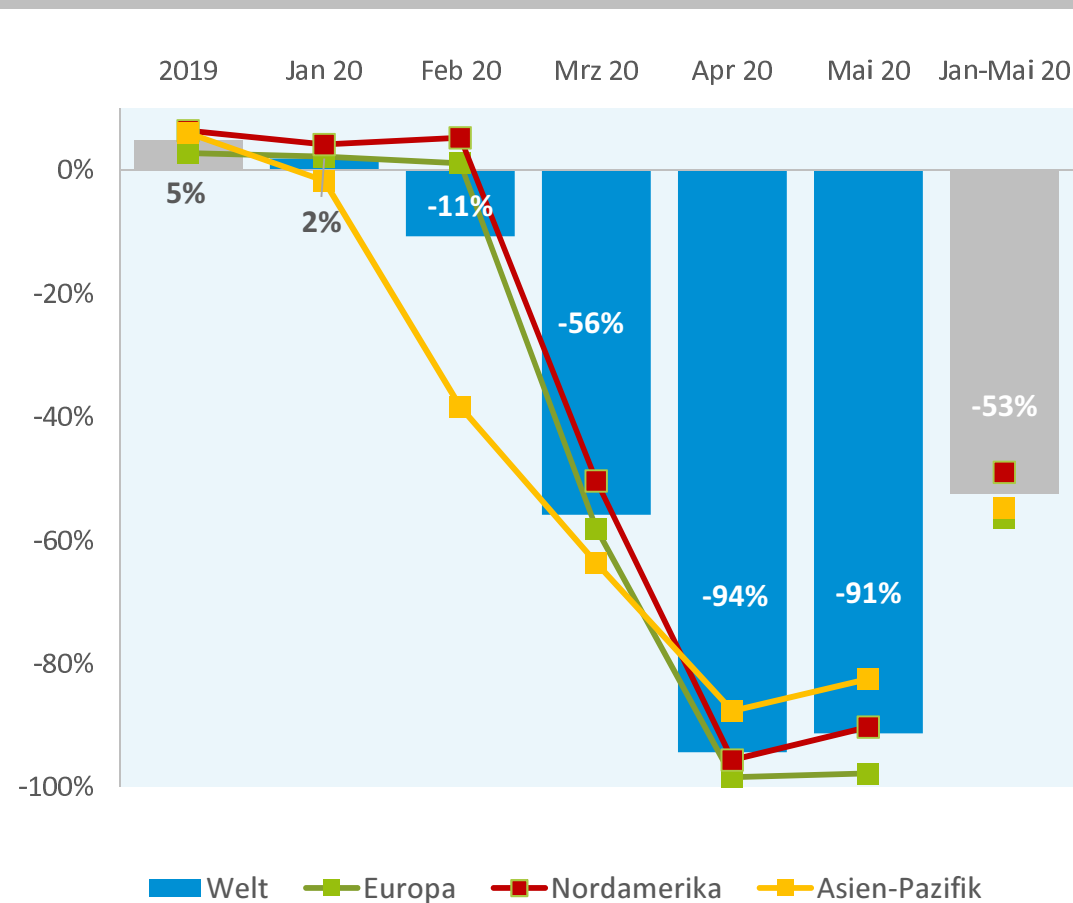
Die deutschen Fluggesellschaften haben in den Monaten April und Mai ein extrem reduziertes Rumpfangebot im Markt vorgehalten. Zum Teil haben Anbieter aber auch den Flugbetrieb komplett ausgesetzt, wie etwa TUifly und die Lufthansatochter Austrian.

Im Juni zeigten sich nur sehr leichte Erholungstendenzen.

Auch die Auslastung der Flugzeuge ist bedingt durch die Corona-Krise von 82 Prozent im ersten Halbjahr 2019 auf 74 Prozent im ersten Halbjahr 2020 gesunken. In den Krisenmonaten April, Mai und Juni betrug die durchschnittliche Auslastung der Flüge 56 Prozent.

An den Flughäfen sind die Passagierzahlen weltweit nahezu vollständig eingebrochen

Entwicklung der Passagierzahlen an Flughäfen (in Prozent) im Vergleich zu 2019



Die Passagierzahlen an den Flughäfen sind 2019 um 4,9 Prozent gewachsen und dieser Trend hielt im Januar 2020 noch an. Ab Februar machte sich dann die Pandemie bei der Entwicklung der Passagierzahlen bemerkbar.

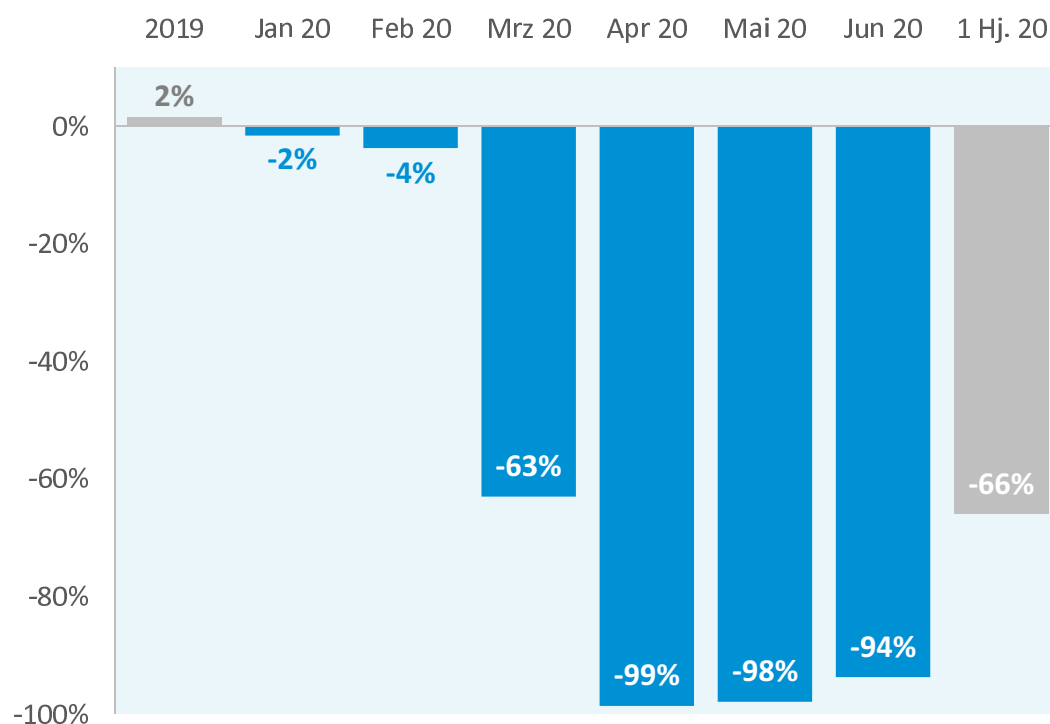
In Asien begann der Einbruch der Passagierzahlen bereits im Februar (-38 Prozent), was auf die weltweite Durchschnittszahl mit -11 Prozent durchschlug. In den Monaten April und Mai zeigten sich dann überall starke Rückgänge von mehr als -80 Prozent, in vielen Regionen weit über -90 Prozent.

In Asien haben sich die Passagierzahlen etwas früher erholt. Neben der zeitlich früheren Eindämmung der Pandemie in Asien ist dafür auch der Faktor verantwortlich, dass insbesondere in den großen Flächenmärkten der Inland-Verkehr nicht so stark eingebrochen ist.

Auf das ganze erste Halbjahr gerechnet gingen die Passagierzahlen weltweit insgesamt um -53 Prozent zurück (Europa -56 Prozent, Asien -55 Prozent, Nordamerika -49 Prozent).

Die deutschen Flughäfen hatten im Vergleich zum Vorjahr im April und Mai nur noch ca. zwei Prozent der Passagiere

Entwicklung der Passagierzahlen an den deutschen Flughäfen im Vergleich zu 2019



Zeigte der Passagierverkehr an den deutschen Flughäfen 2019 noch ein leichtes Wachstum von 2 Prozent, war die Entwicklung im ersten Halbjahr 2020 durchweg negativ. Insgesamt fehlten in der ersten Jahreshälfte 66 Prozent der Passagiere an den Flughäfen.

Im März brach der Verkehr corona-bedingt umfassend ein und kam in den Monaten April und Mai weitgehend zum Erliegen. Die deutschen Flughäfen sind ihrer Betriebspflicht nachgekommen und haben den Betrieb aufrechterhalten, obwohl alle Einnahmen, u.a. auch aus dem Betrieb der Einzelhandelsflächen, weggebrochen sind.

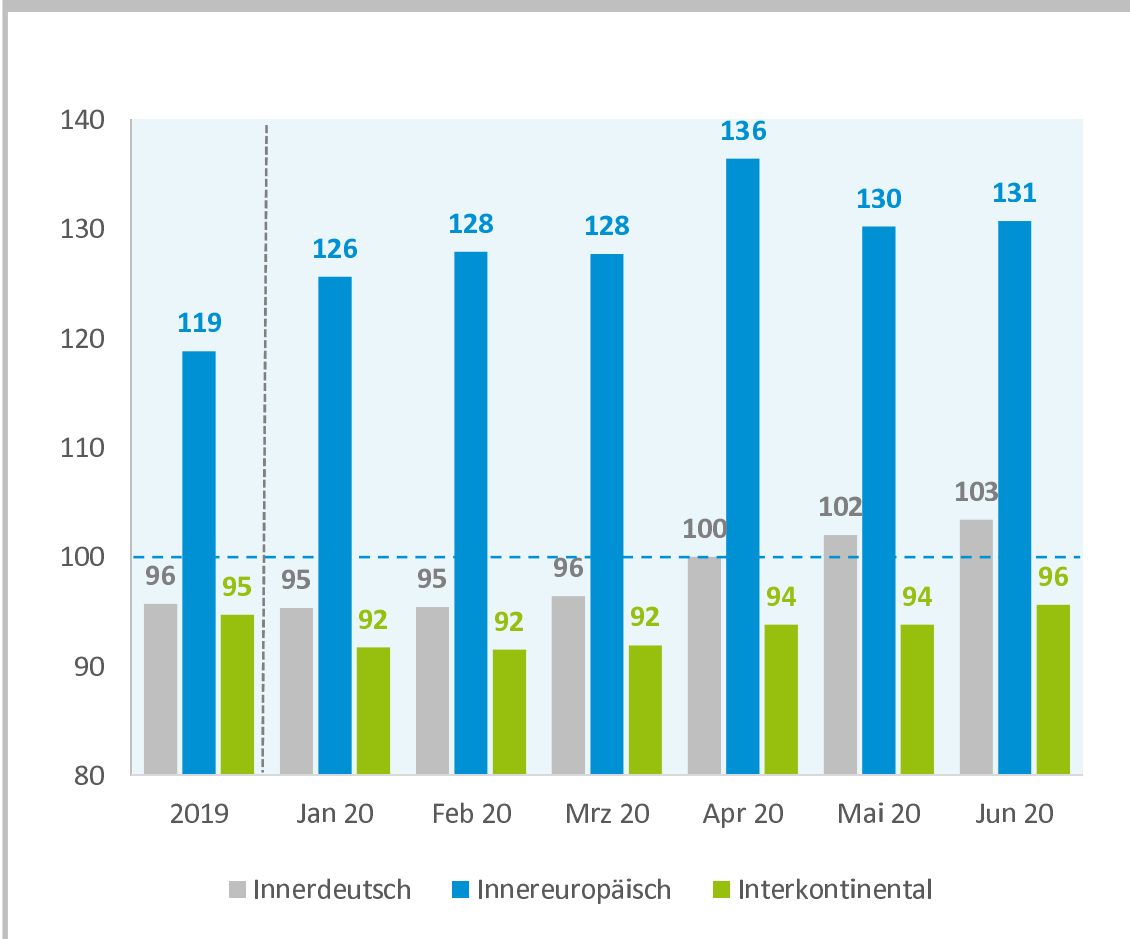
Dabei erfolgte der Einbruch der Passagierzahlen gleichmäßig über alle Verkehrssegmente:




- Innerdeutsch: -66,3 Prozent
- Innereuropäisch: -67,5 Prozent
- Interkontinental: -60,4 Prozent

Im Juni setzte mit der Aufhebung von Reisebeschränkungen im Europäischen Wirtschaftsraum eine leichte Erholung ein. Diese verlief aber sehr schleppend.

In der Krise steigen die Preise im innereuropäischen und im innerdeutschen Verkehr leicht an

Preisentwicklung im Luftverkehr (gegenüber dem Indexwert 2015)



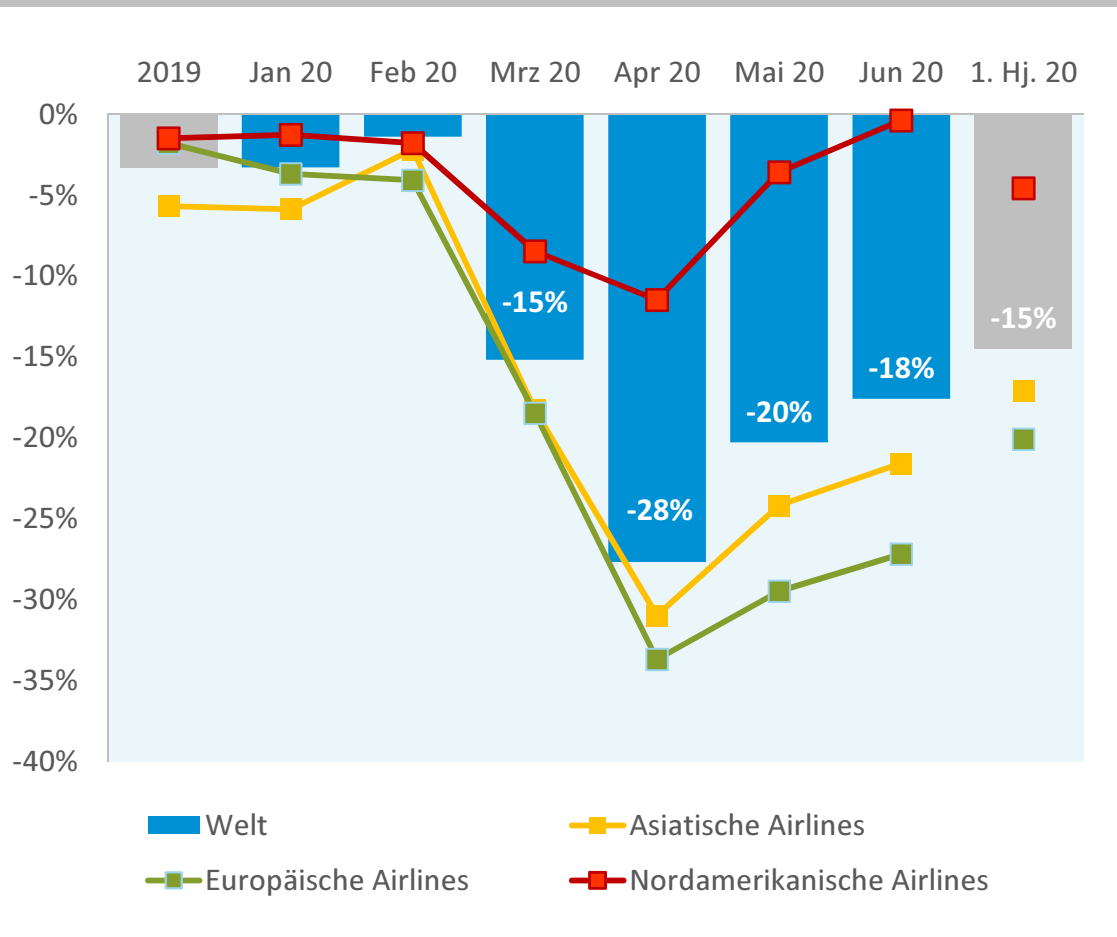
-  Mit Einsetzen der Coronakrise stiegen die durchschnittlichen Ticketpreise in allen Verkehrssegmenten leicht an, besonders im innereuropäischen und im innerdeutschen Verkehr. Damit hat sich der Trend steigender Ticketpreise aus dem Vorjahr fortgesetzt.
-  Im Europaverkehr lagen die Preise rund 9 Prozent über den durchschnittlichen Werten von 2019 und 26 bis 36 Prozent über den Index-Werten von 2015. Auch im innerdeutschen Verkehr zogen die Preise an.
-  In der Wiederanlaufphase kann nicht ausgeschlossen werden, dass manche Marktteilnehmer mit günstigen Tickets Nachfrage stimulieren, doch der Trend geht weiter zu steigenden Ticketpreisen.

Laut Statistischem Bundesamt sind die Werte für den Zeitraum April bis Juni 2020 aufgrund geringer Fallzahlen weniger belastbar als in den Vormonaten. Der Verbraucherpreisindex (VPI) des Statistischen Bundesamtes misst die durchschnittliche Preisentwicklung aller Waren und Dienstleistungen, die von privaten Haushalten für Konsumzwecke gekauft werden. Es handelt sich um Endverbraucherpreise einschließlich Steuern und Abgaben.

Der Luftfrachtverkehr ist weltweit nicht so stark rückläufig wie der Passagierverkehr



Entwicklung der Frachtbeförderung der Frachtfluggesellschaften pro Kontinent (Tonnenkilometer) im Vergleich zu 2019

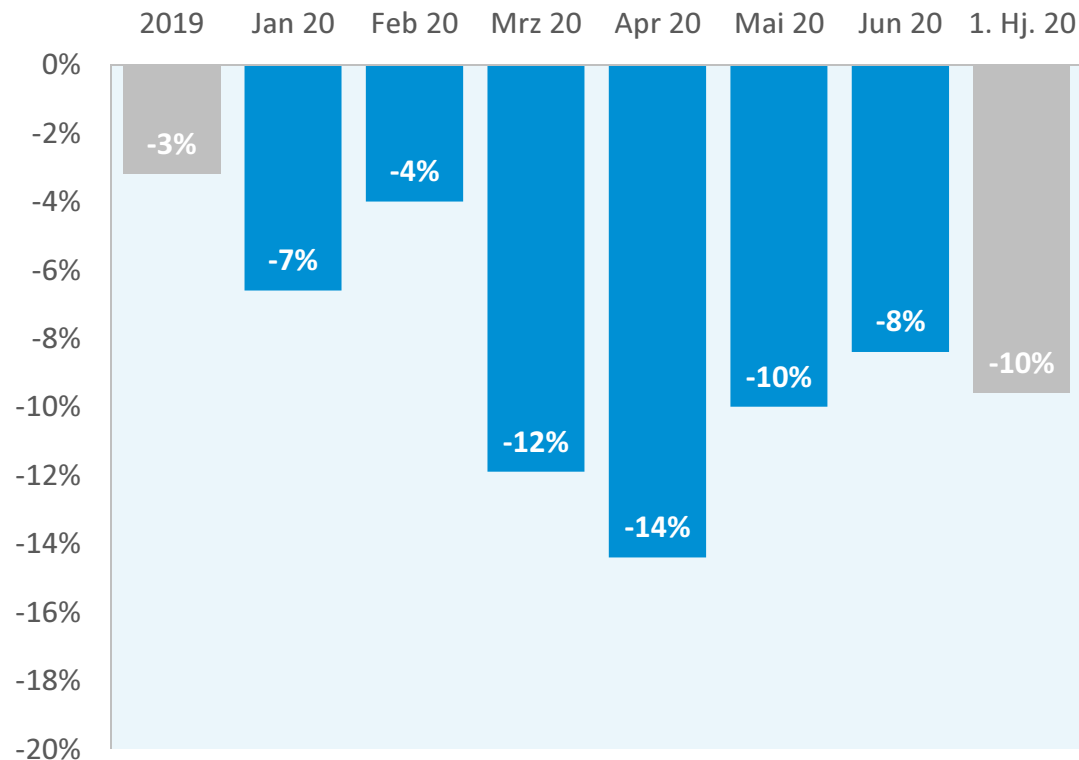


- Bereits 2019 war die Entwicklung der Luftfrachtnachfrage negativ (-3 Prozent). Durch die Coronakrise ist die Nachfrage nach Luftfracht weiter zurückgegangen. Diese Entwicklung erreichte ihren Tiefpunkt im April 2020. Seit Mai 2020 erholt sich das Geschäft leicht, diese Erholung setzte sich im Juni fort.
- Die Treiber für den Rückgang waren der starke Rückgang des Welthandels, der Zusammenbruch globaler Lieferketten und steigende Marktanteile von Bahn und Schiff. Dem Trend entgegen wirkte der steigende Bedarf für den Transport von Medizin- und Schutzgütern.
- Eine operative Herausforderung für die Fluggesellschaften war der Wegfall der Frachtkapazitäten in den Passagierflugzeugen (im Mai sank die Beiladekapazität um -77 Prozent gegenüber dem Vorjahr).
- Insgesamt gingen die Frachtmengen in der ersten Jahreshälfte um -15 Prozent zurück (Europa: -20 Prozent, Asien: -17 Prozent, Nordamerika: -5 Prozent aufgrund des starken Inlandsverkehrs).

Die Luftfracht in Deutschland ist weniger stark rückläufig als die Luftfracht weltweit und als der Passagierluftverkehr

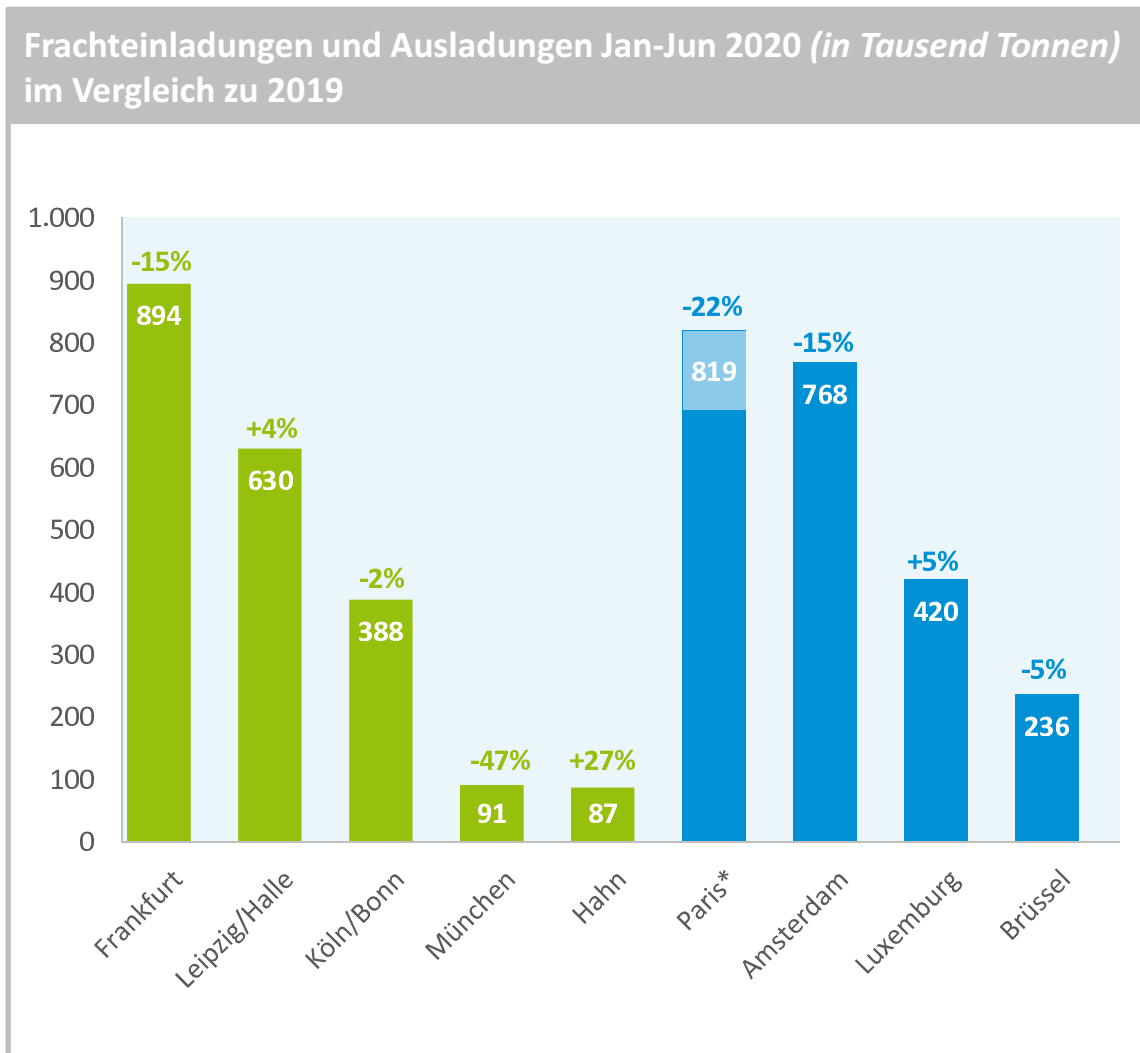


Frachteinladungen und Ausladungen an den deutschen Flughäfen
(in Prozent) im Vergleich zu 2019



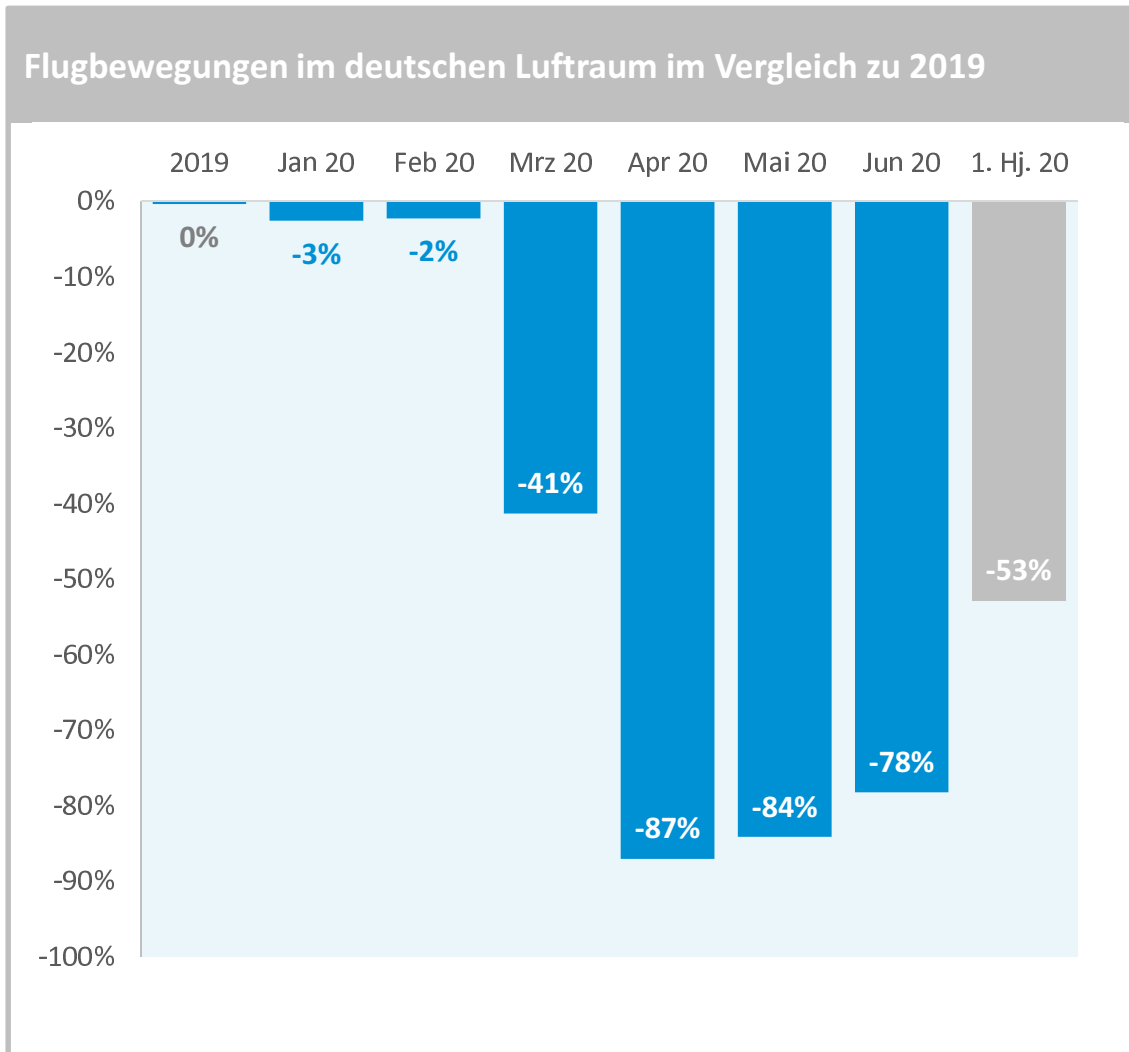
- An den deutschen Flughäfen setzte sich zunächst die negative Entwicklung des Vorjahres in den ersten zwei Monaten des Jahres 2020 fort. Ab März erfolgte coronabedingt ein deutlich stärkerer Rückgang der Luftfracht, der im April dann seinen Tiefpunkt erreichte. Seit Mai verläuft der Rückgang des Luftfrachtverkehrs weniger stark.
- Insgesamt ist der Luftfrachtverkehr an den deutschen Flughäfen in der ersten Jahreshälfte um -10 Prozent zurückgegangen. Damit ist der Einbruch nicht so stark wie im Rest der Welt (insgesamt -15 Prozent) und auch weniger stark als im Passagierverkehr (-66 Prozent).
- Die Warenstruktur hat sich in der Krise zeitweise deutlich verschoben, und der Transport von medizinischen Gütern und Schutzkleidung hat an Bedeutung gewonnen. Dabei hat der Transport von medizinischen Gütern – auch über geschlossene Landgrenzen hinweg – deutlich die Systemrelevanz des Luftfrachtverkehrs unterstrichen.

Die deutschen Luftfrachtstandorte können sich im europäischen Markt behaupten



- Die Entwicklung an den einzelnen Frachtstandorten in Europa verlief im ersten Halbjahr höchst unterschiedlich.
- Flughäfen mit Frachtexpressverkehr oder starkem Fokus auf Verkehr mit Frachtflugzeugen sind kaum geschwächt (Köln/Bonn: -2,1 Prozent) oder gehen sogar gestärkt aus der Krise hervor (Leipzig +4,3 Prozent, Hahn +27 Prozent).
- Die Flughäfen, an denen die Luftfracht als Beiladefracht transportiert wird, zeigen hingegen einen ähnlichen Einbruch wie im Passagierverkehr (München: -47 Prozent). Hier standen die notwendigen Kapazitäten ganz einfach nicht zur Verfügung.
- Wichtige europäische Konkurrenten wie Amsterdam (-15 Prozent) und Paris (-22 Prozent) sind stärker eingebrochen als die Luftfracht in Deutschland (durchschnittlich -10 Prozent). Luxemburg hingegen konnte den Luftfrachtverkehr sogar ausweiten.

Der Rückgang des Flugverkehrs spiegelt sich auch in der Entwicklung der Flugbewegungen wider



Die von der DFS Deutschen Flugsicherung kontrollierten Bewegungen in und über Deutschland sanken von 1.610.716 im ersten Halbjahr 2019 auf 757.945 im ersten Halbjahr 2020 um -53 Prozent.

Dies folgt der allgemeinen corona-bedingten Entwicklung an den Flughäfen und bei den Fluggesellschaften und betrifft sowohl die An- und Abflüge in Deutschland wie auch die Überflüge.

Im innerdeutschen Verkehr war der Rückgang etwas schwächer als bei den internationalen Flügen und bei den Überflügen.

Die Angaben der Flugsicherung beziehen sich auf alle Flüge im deutschen Luftraum, die instrumentenkontrolliert durchgeführt wurden (Linienverkehr, Frachter, privater Luftverkehr, Militär, Überflug).



III | Maßnahmen zur Stabilisierung der Unternehmen

Wirtschaftliche Folgen der Corona-Krise für die Unternehmen und die Beschäftigten

Rückgang der Einnahmen und der Liquidität zwingt die Unternehmen zu weitreichenden Gegenmaßnahmen

Deutsche Unternehmen:

- ✚ Fluggesellschaften reduzieren ihr Flugangebot im Jahr 2020 um ca. 56 Prozent* und verkleinern ihre Flotten.
- ✚ Fluggesellschaften haben Flugbetriebe geschlossen: Germanwings, Sunexpress Deutschland.
- ✚ Flughäfen schließen temporär Terminalbereiche mit den entsprechenden Folgen für die Einzelhandelsunternehmen, Retail-Umsätze, Prozesse und Beschäftigten.
- ✚ Die Unternehmen nutzen Kurzarbeit, um qualifizierte Fachkräfte in der Krise halten zu können: Allein bei den deutschen Fluggesellschaften und Flughafengesellschaften sind in Deutschland insgesamt 83.000 Beschäftigte in Kurzarbeit.
- ✚ Fluggesellschaften, Flughafenbetreiber und dort tätige Unternehmen verhandeln mit Sozialpartnern über den strukturellen Abbau von Arbeitsplätzen.
- ✚ Unternehmen realisieren Kosteneinsparung auf allen Ebenen.

Ausländische Unternehmen:

- ✚ Die Unternehmen des Luftverkehrswirtschaft sind weltweit in der gleichen Situation und reagieren ähnlich.
- ✚ Einige kleinere Unternehmen sind bereits aus dem Markt ausgeschieden oder haben ein Schutzschirmverfahren beantragt.

Der „normale“ Markt ist ausgehebelt: Ohne Stabilisierung durch den Staat ist ein Passagier-Flugbetrieb zur Zeit nicht möglich

Weltweit halten die Staaten Fluggesellschaften am Markt, vor allem mit Krediten und Beteiligungen

Staatshilfen an Fluggesellschaften (Auswahl)

US-Airlines	25.000 Mio. USD	USA	Beihilfen zu Gehältern ¹
	25.000 Mio. USD	USA	Kredite
	25.000 Mio. USD	USA	In Diskussion (für Gehälter)
Air France-KLM	10.400 Mio. Euro	FR / NL	Kredit, Garantie
Lufthansa Group	9.000 Mio. Euro	DE/CH/AT/BE	Kredit, Beteiligung, Beihilfe ²
Alitalia	3.000 Mio. Euro	IT	Verstaatlichung ³
SAS	1.408 Mio. Euro	Skand. Länder	Kredit, Garantie, Beteiligung ³
IAG	1.300 Mio. Euro	UK/ES	Kredit
Ryanair	670 Mio. Euro	UK	Kredit
Easyjet	670 Mio. Euro	UK	Kredit
Finnair	826 Mio. Euro	FI	Kredit
Condor	550 Mio. Euro	DE	Kredit
Wizzair	344 Mio. Euro	UK	Kredit

1: Gehaltsfortzahlung: 70% Zuschuss, 30% Kredit mit Zinssatz 1%

2: Die Verrechnung der jeweiligen Länderpakete wird noch bearbeitet

3: Zustimmung der EU-Kommission noch offen

- Keine Fluggesellschaft kann sich auf eine Krise dieses Ausmaßes vorbereiten. Der Luftverkehrsmarkt ist zusammengebrochen, viele Kosten fallen weiter an.
- In dieser aktuellen Situation kann keine große Fluggesellschaft ohne Stabilisierungsmaßnahmen die Existenz aufrechterhalten.
- Die Hilfen für Fluggesellschaften bestehen weitgehend aus Krediten, in einzelnen Fällen auch aus Beteiligungen. Diese sind in den meisten Fällen mit Zinserträgen und Dividenden zu Gunsten der öffentlichen Hand verbunden. Die Konditionen variieren stark: Während die Lufthansa Group 4 bis 9 Prozent für den Stabilisierungskredit zahlt, erhalten US-Carrier diese zu marktüblichen Raten. Das Ausfallrisiko ist für den Staat gering und kommt nur bei einer finalen Insolvenz zum Tragen.
- Fluggesellschaften in Asien und der Golfregion: Häufig mit Staatsbeteiligung oder in Staatsbesitz. Struktur und Höhe von Staatshilfen werden nicht veröffentlicht.

Die Flughäfen sind in einer ebenso kritischen Situation und benötigen Unterstützung



Möglichkeiten der Unterstützung für Flughäfen

Bis August 2020 galt: Flughäfen haben keinen Zugang zu den Sonderkreditprogrammen der KfW und der Länder. Es bleibt der schwierige Dialog mit den teilweise privaten und öffentlichen Eignern. Kurzarbeit hilft, Personalkosten zu senken.

**Neue Situation seit 12. August 2020:
Die EU-Kommission genehmigt deutsche Beihilferegelung**

Dies ermöglicht:

- ▶ Direkte Zuschüsse für Einnahmeausfälle, die unmittelbar auf den Coronavirus-Ausbruch im Zeitraum 4. März bis 30. Juni 2020 zurückzuführen sind.
- ▶ Erweiterte Möglichkeiten für Liquiditätshilfen in Form von Darlehensgarantien, Zuschüssen, Zinsvergünstigungen und Stundungen bestimmter Steuern und Abgaben.
- ▶ Dies ist ein erster hilfreicher Schritt, dem weitere Maßnahmen folgen müssen.

- ▶ Die deutschen Flughäfen haben während der gesamten Krise die Betriebsfähigkeit aufrecht erhalten.
- ▶ In den Krisenmonaten fehlten bis zu 95 Prozent der Einnahmen. Dies betrifft die Einnahmen aus Gebühren und Entgelten, aber ebenso die wichtigen Einnahmen aus dem Non-Aviation Segment (Einzelhandelsumsätze, Mieten, Provisionen, Parkgebühren etc.)
- ▶ Flughäfen sind ausgesprochen fixkostenlastig: Kosten bestehen im wesentlichen aus schwer abbaubaren Gehalts- und Infrastrukturkosten. Es gibt kaum variable Kosten, die mit rückläufigem Verkehr ebenfalls sinken.
- ▶ Der Non-Aviation-Bereich hat für die Finanzierung der Flughäfen eine große Bedeutung: 60 Prozent der europäischen Passagiere kaufen regelmäßig am Flughafen ein. 2018 wurde die jährliche Wachstumsrate des weltweiten Umsatzes im Flughafen-Einzelhandel bis 2020 auf 7,9 Prozent geschätzt.



IV | Entwicklung im Sommer 2020

In Europa wurden im Juli und August 40 Prozent der Passagier-Flüge wieder angeboten – Deutschland hinkt dabei hinterher

Wiederaufnahme-Rate von Passagierabflügen in ausgewählten Staaten
(Neun Wochen in Juli / August 2020 vs. Referenzwochen 2019)

Land	Total	Inland	Europa	Interkont
Griechenland	55 %	61 %	55 %	21 %
Polen	47 %	53 %	48 %	21 %
Spanien	46 %	61 %	40 %	18 %
Frankreich	44 %	58 %	40 %	33 %
Italien	44 %	59 %	39 %	17 %
Niederlande	44 %	-	46 %	34 %
EWR-Raum & UK	40 %	51 %	39 %	22 %
Österreich	37 %	27 %	40 %	21 %
Deutschland	33 %	27 %	37 %	21 %
Schweiz	34 %	16 %	35 %	24 %
Großbritannien	30 %	27 %	34 %	15 %
Schweden	28 %	33 %	26 %	14 %

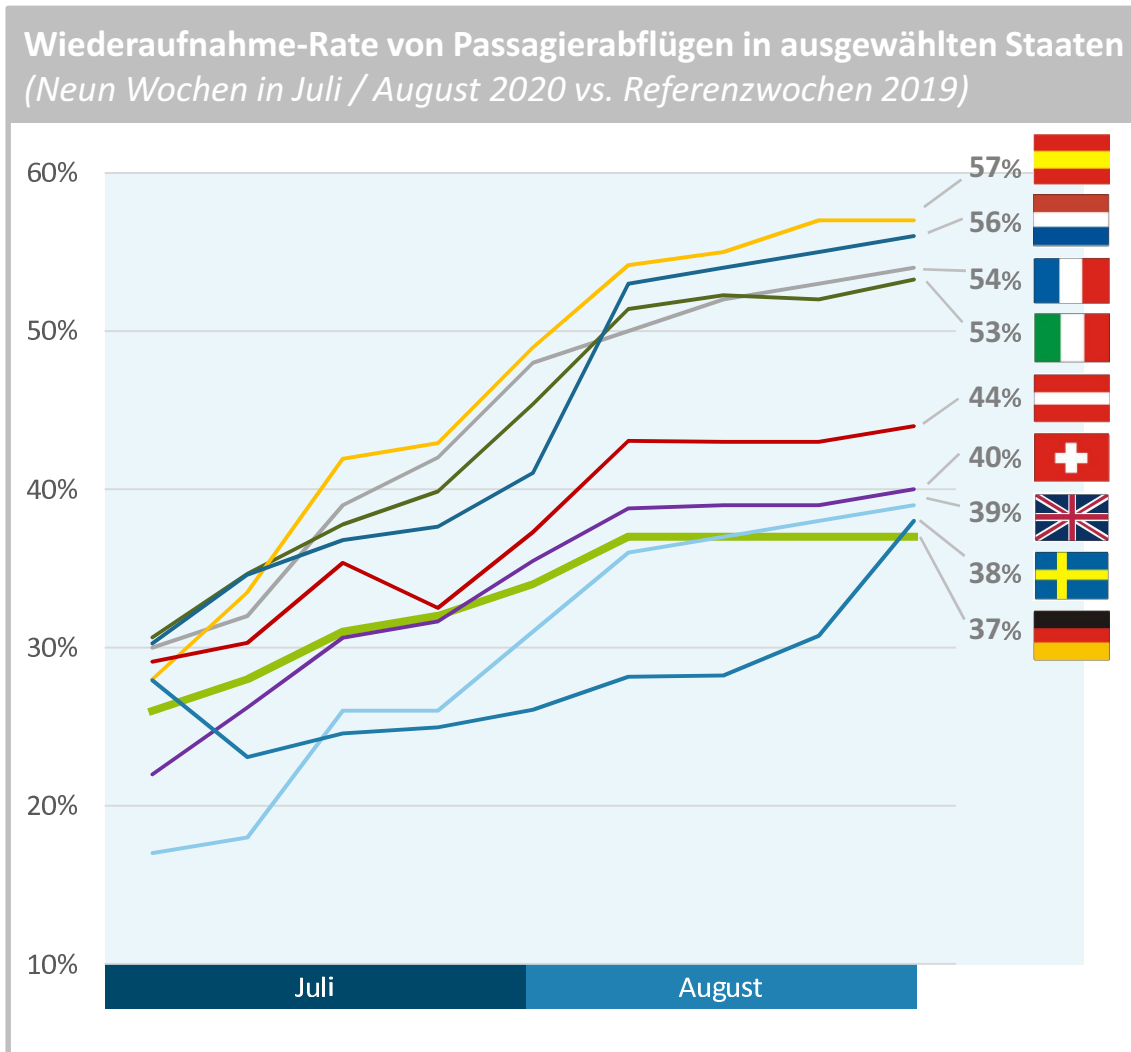
Im Juni wurden die Reisebeschränkungen innerhalb Europas aufgehoben. In der Folge konnten die europäischen Fluggesellschaften zahlreiche Flugverbindungen wieder aufnehmen.

Besonders stark erfolgte die Wiederaufnahme der Inlandsverkehre und der Europaverkehre. Die Interkontinentalverkehre wurden deutlich unterproportional wieder aufgenommen, was auf weiter geltende Reisebeschränkungen im Verkehr mit Drittstaaten zurückzuführen ist.

Überproportional stark wurden Verkehre in jenen Ländern wieder aufgenommen, die viel Urlaubsverkehr haben (Spanien, Griechenland) und die viel Inlandsverkehr haben (Frankreich). Die Entwicklung in Deutschland verlief im Sommer deutlich unterproportional. Insbesondere der Inlandsverkehr ist in den anderen Flächenstaaten deutlich stärker zurückgekehrt als in Deutschland.

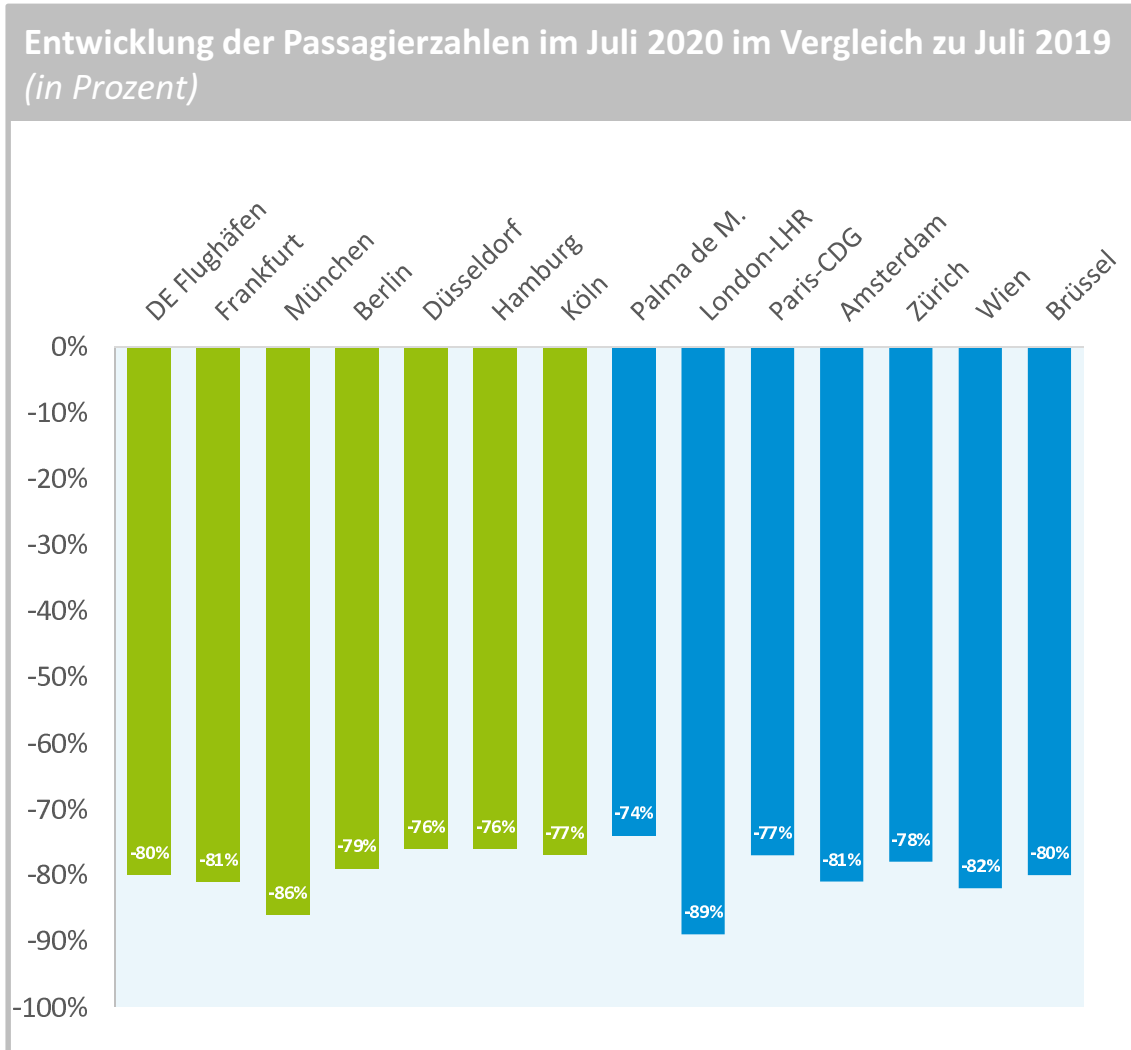
Die schwache Entwicklung in Großbritannien und Schweden ist dem Infektionsgeschehen geschuldet.

Wiederaufbau des Passagierverkehrs fand im Juli statt, im August bauen die Fluggesellschaften nur gering weiter Kapazität auf



- Der größte Teil des Anstiegs im Europäischen Wirtschaftsraum fand im Juli statt, doch auch im August nehmen die Fluggesellschaften noch weiter in geringerem Umfang Flugverbindungen wieder auf.
- Großbritannien hatte aufgrund der Quarantäne-Regeln im Juli zunächst eine geringe Wiederaufnahmerate, zeigt aber im August deutlich mehr Dynamik. Auch Schweden zieht im August zeitverzögert deutlich an.
- Das Luftverkehrsangebot in Deutschland hingegen hat nicht nur insgesamt eine geringere Wiederaufnahmerate als in den anderen Ländern, sondern geht Ende August sogar leicht wieder zurück.

Die Passagierzahlen an den europäischen Flughäfen erholen sich nur schleppend



- Die Passagier-Nachfrage ist im Juli 2020 an deutschen, aber auch an den europäischen Flughäfen nicht entsprechend des Flugangebotes zurückgekehrt.
- Die Flughäfen verzeichnen auch im Ferienmonat Juli Rückgänge von 74 Prozent bis 89 Prozent gegenüber dem Monat Juli 2019. Selbst Palma de Mallorca zeigt im Juli einen Rückgang der Nachfrage von 74 Prozent.
- Die großen Drehkreuze in Deutschland verzeichnen aufgrund der fehlenden Interkont-Verkehr einen leicht stärkeren Rückgang als die Flughäfen, die stärker im Punkt-zu-Punkt Verkehr positioniert sind.
- Der starke Rückgang in London-Heathrow erschließt sich aus den im Juli noch gültigen strengen UK-Quarantäne-Regeln gegenüber den EU-Staaten.

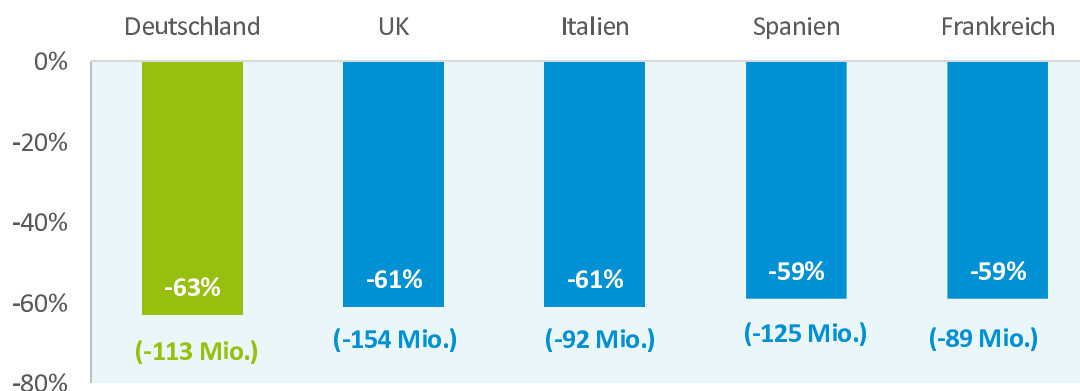


V | Ausblick

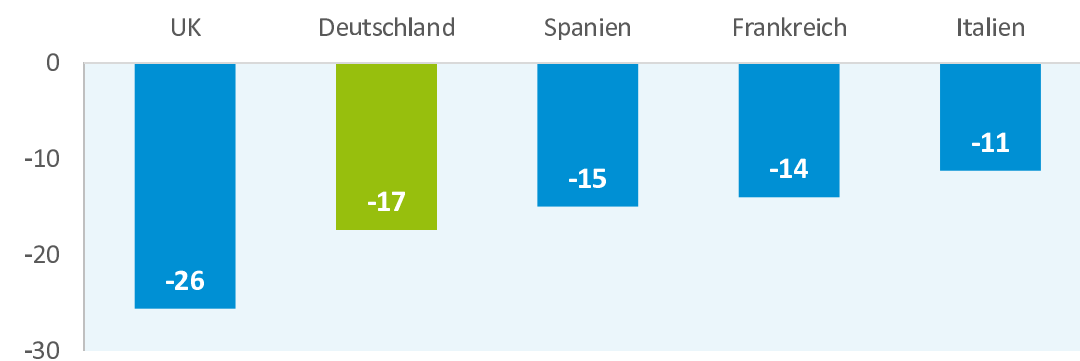
Ausblick der IATA auf das Gesamtjahr 2020: Passagierentwicklung, Ertragslage, Beschäftigung

Prognose für Gesamtjahr 2020 in ausgewählten europäischen Staaten

Prognostizierter Verlust an Passagieren 2020 (in Prozent)



Prognostizierter Ertragsverlust im Luftverkehr 2020 (in Mrd. Euro)



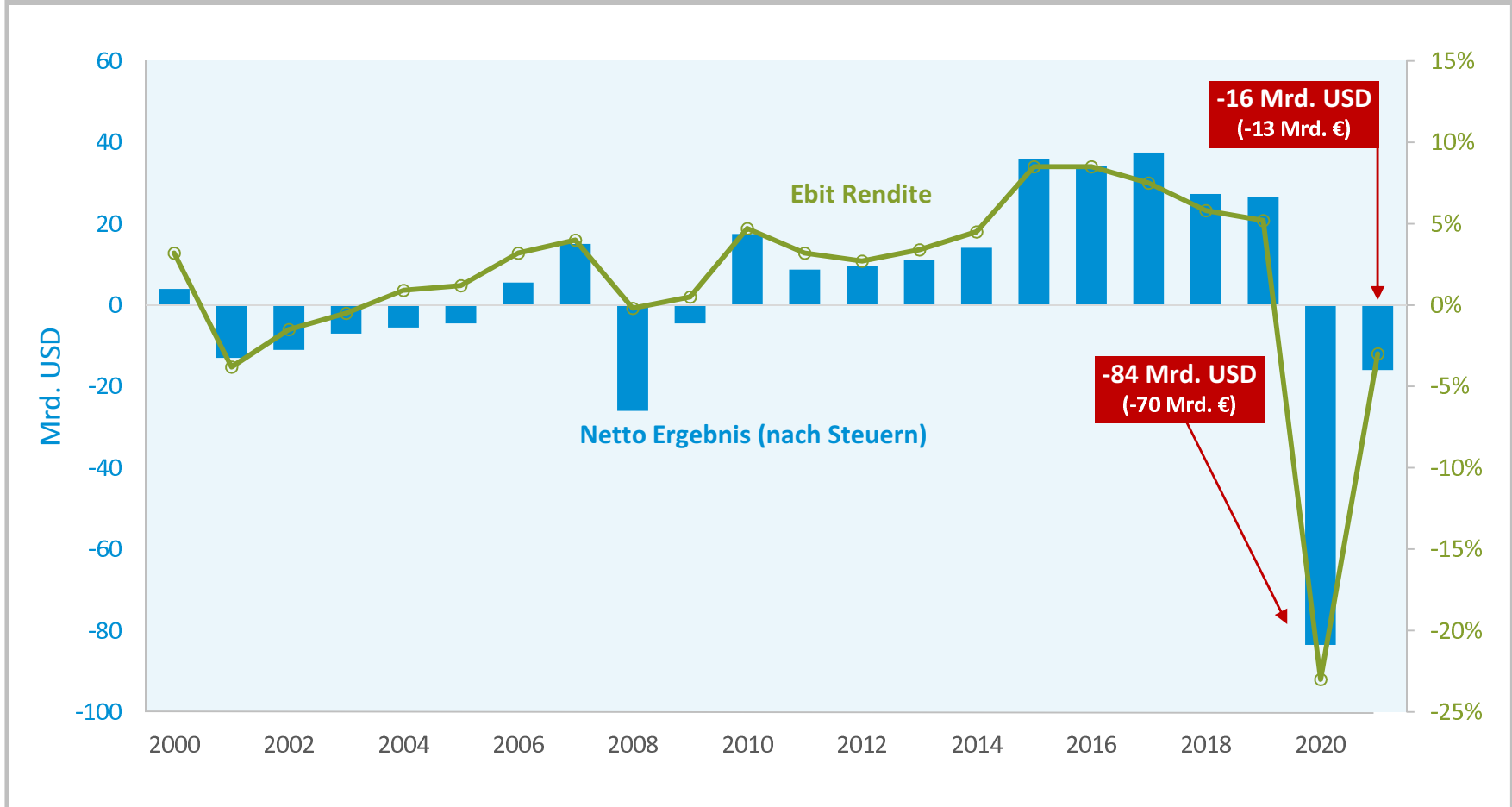
- Im Vergleich der großen europäischen Staaten prognostiziert die IATA für das Gesamtjahr 2020 die größten Einbußen bei Passagieren und Gewinnen in Deutschland und in Großbritannien.
- Die hohe Betroffenheit des deutschen Marktes erwächst vor allem aus dem hohen Anteil von Geschäftsreisenden. Großbritannien ist aufgrund der hohen Infektionsraten und der Ausrichtung auf das Transatlantikgeschäft besonders stark betroffen.
- Die enormen Rückgänge bei Passagieren und Ertrag und die verhaltenen Perspektiven für eine schnelle Erholung des Luftverkehrs führen dazu, dass in Europa insgesamt 5,6 Millionen Arbeitsplätze akut bedroht sind (direkt, indirekt, induziert, im Tourismus). Heruntergebrochen auf Arbeitsplätze in den einzelnen Ländern bedeutet das:

Spanien:	983.000 von 1.700.000
Großbritannien:	732.000 von 1.560.000
Deutschland:	534.000 von 1.100.000
Frankreich:	434.000 von 1.100.000
Italien:	345.000 von 714.000

IATA-Prognose 2020 und 2021: Luftverkehr befindet sich in einer tiefgreifenden Krise und kehrt 2021 nicht in die Gewinnzone zurück

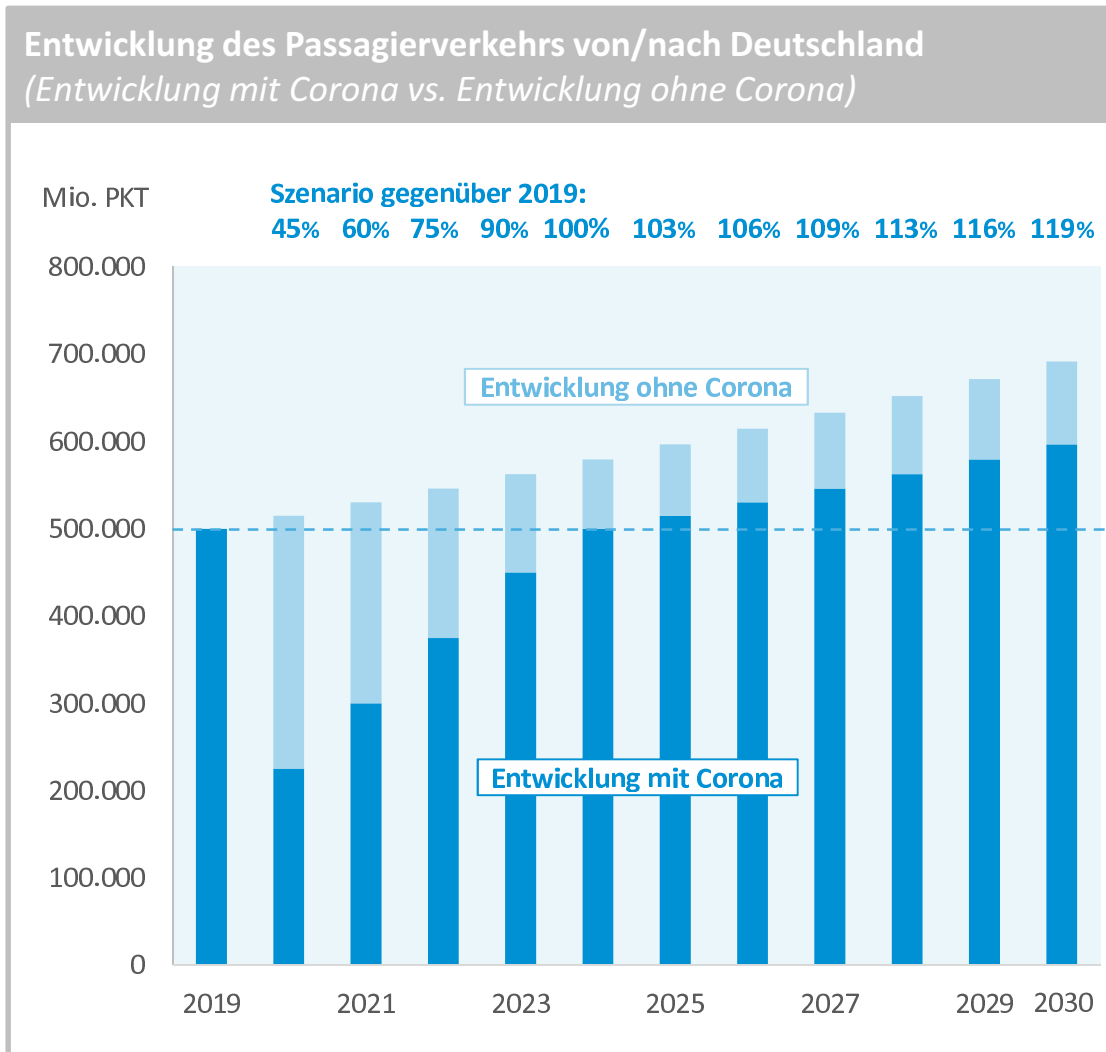


Kumulierte Unternehmensgewinne (in US-Dollar) und Renditen (in Prozent) im weltweiten Luftverkehr



Quelle: Weltluftfahrtverband IATA: „Performance of the Airline Industry“ (Juni 2020), USD-Kurs vom 18.08.20

Ein mögliches Szenario für die langfristige Entwicklung: Luftverkehr schließt erst 2024 wieder zur Nachfrage von 2019 auf



- ▲ Es spricht vieles dafür, dass die Erholung des Luftverkehrmarktes nur schrittweise und über einen langen Zeitraum gelingt:
 - Große Anbieter planen, ihr Angebot in Deutschland langfristig zu reduzieren (Lufthansa, Tuifly, Ryanair, easyJet).
 - Viele Geschäftsreisen werden auch nach der Pandemie durch digitale Meetings und Veranstaltungen ersetzt.
 - Geschäftsreisetätigkeit sinkt aufgrund von reduzierten Reisekostenbudgets.
- ▲ Daher ist ein mögliches Szenario, dass die Passagierzahlen im Luftverkehr mit Deutschland erst 2024 wieder das Niveau von 2019 erreichen. Dieses Szenario geht von folgenden Prämissen aus:
 - 2021 ist die Corona-Infektion unter Kontrolle (Medikation/Impfung).
 - 2024 erreicht die Passagierzahl 100 Prozent von 2019; danach Wachstum von 3 Prozent pro Jahr.
- ▲ In diesem Szenario werden im Zeitraum 2020 bis 2030 insgesamt 22 Prozent weniger Passagierkilometer produziert.



VI | Politischer Handlungsbedarf

Politischer Handlungsbedarf: Irreparable Strukturbrüche in der deutschen Luftfahrt vermeiden

Die Unternehmen arbeiten weiter intensiv an der Zukunftssicherung für die Unternehmen, Standorte und Beschäftigten. Damit die verkehrliche und die wirtschaftliche Erholung gelingen können, bedarf es Maßnahmen zur politischen Flankierung dieser Erholung:

- 🚧 **Wiederaanlaufen des Luftverkehrs ermöglichen:** Der Luftverkehr kann dann wieder vermehrt starten, wenn weiter bestehende Reisebeschränkungen aufgehoben werden, auch mit Drittstaaten. Dies sollte in einem europäisch abgestimmten Regelungsmechanismus mit klaren Kriterien erfolgen. Dabei müssen Wege gefunden werden, mit denen sich Reisebeschränkungen aufheben lassen, etwa durch die Weiterentwicklung der Teststrategie. Für die Minimierung des Infektionsrisikos bei Flugreisen haben wir bereits im April mit den zuständigen Behörden Maßnahmen abgestimmt.
- 🚧 **Slot-Waiver schnellstmöglich verlängern:** Die EU sollte die Regelungen zur Zuteilung der Start- und Landerechte auch über den Sommerflugplan hinaus der aktuellen Situation anpassen, um das System des Luftverkehrs mit seinen Drehkreuzen und Zubringerflügen zu sichern und widersinnige Leerflüge zu vermeiden. Die EU-Institutionen sollten den Slot-Waiver in der bisherigen Form schnellstmöglich für die gesamte Dauer des Winterflugplans 2020/2021 verlängern.
- 🚧 **Liquiditätsbrücken für die Unternehmen bauen:** Die Entscheidung der EU-Kommission zu Flughafenbeihilfen ermöglicht es, Einnahmeausfälle bei den Flughäfen teilweise auszugleichen und Liquiditätshilfen zu leisten. Dies muss nun an den Standorten umgesetzt werden von den zuständigen Behörden.
- 🚧 **Kurzarbeitergeld verlängern:** Die Instrumente zur Sicherung von Beschäftigung und zum Halten von qualifizierten Fachkräften in den Unternehmen müssen so angepasst werden, dass sie auch über einen längeren Zeitraum tragen. Die Kurzarbeiterregelung sollte bis mindestens 2022 verlängert werden.
- 🚧 **Investitionen in Klimaschutz ermöglichen:** Die wichtigsten Hebel für den Klimaschutz sind die Flottenmodernisierung und der Systemwechsel hin zu alternativen Kraftstoffen. Damit die ökologische Flottenmodernisierung und der Systemwechsel zu nachhaltigen Kraftstoffen unter dem Eindruck der einbrechenden Erlöse der Unternehmen nicht vollends zum Erliegen kommen, bedarf es einer Förderstrategie der EU und ihrer Mitgliedstaaten für Klimaschutzinvestitionen im Luftverkehr.
- 🚧 **Wirtschaftliche Erholung nicht mit neuen Belastungen abwürgen:** Die ökonomische Erholung der Luftverkehrswirtschaft und weitere Erfolge beim Klimaschutz sind miteinander verbunden. Es ist wichtig, dass wir den Unternehmen nicht neue Belastungen aufbürden, die sie im Wettbewerb benachteiligen. Konkret heißt das:
 - keine Kerosinsteuer / keine Verschärfung des Emissionshandelssystems (Mit der Luftverkehrsteuer, dem Emissionshandel und CORSIA obliegen dem Luftverkehr bereits drei CO₂-Bepreisungsinstrumente, die kein anderer Verkehrsträger zu schultern hat)
 - Novellierung der Fluggastrechteverordnung gemäß des Vorschlags der EU-Kommission



VII | Kennzahlen im Überblick

Zusammenfassung Passagierverkehr: Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick



Wachstum von Fluggesellschaften im 1. Halbjahr 2020 nach Regionen (im Vergleich zum Vorjahr in %)	RPK	ASK	Auslastung (in %)
Welt	-58,4	-51,0	69,6
Europa	-61,6	-57,6	68,5
Deutsche Fluggesellschaften*			
Mittlerer Osten	-56,0	-51,6	68,3
Nordamerika	-56,9	-44,4	65,5
Asien/Pazifik	-58,6	-50,6	68,5
Lateinamerika	-52,0	-48,8	77,3
Afrika	-57,1	-51,0	57,9

Passagiere von dt. Unternehmens-Gruppen*	1. Halbjahr 2019	1. Halbjahr 2020	Veränderung
Gesamt (Tsd).	75.378	25.311	-66,4%



Passagiere an dt. Flughäfen	1. Halbjahr 2019	1. Halbjahr 2020	Veränderung
Gesamt (an + ab)	117.079.945	39.739.586	-66,0%
Deutschland	23.152.471	7.813.314	-66,3%
Europa	73.273.785	23.748.512	-66,3%
Übersee	20.545.454	8.139.618	-60,4%

Flugbewegungen an dt. Flughäfen	1. Halbjahr 2019	1. Halbjahr 2020	Veränderung
Gesamt	1.061.350	486.266	-54,2%

Kontrollierte Flüge DFS (nach IFR)	1. Halbjahr 2019	1. Halbjahr 2020	Veränderung
Gesamt	1.610.716	757.945	-52,9%

* Inkl. der kompletten Lufthansa Group (Lufthansa Passage + Regionaltöchter, SWISS + Edelweiss, Austrian Airlines, Eurowings, Brussels Airlines), Condor, TUIfly und für 2019 Germania.

Zusammenfassung Frachtverkehr: Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick



Wachstum von Fluggesellschaften Jan. – Juni 2020 nach Regionen (im Vergleich zum Vorjahr in %)	FTK	AFTK	FLF (in %)
Welt	-14,5	-23,2	52,3
Europa	-20,1	-28,1	57,6
Mittlerer Osten	-15,5	-17,8	48,0
Nordamerika	-4,6	-15,4	45,8
Asien/Pazifik	-17,1	-28,0	59,4
Lateinamerika	-20,9	-33,3	41,0
Afrika	-6,7	-21,4	43,9



Luftfracht an dt. Flughäfen (in Tonnen)	1. Halbjahr 2019	1. Halbjahr 2020	Veränderung %
Gesamt (an+ab)	2.381.531	2.151.839	-9,6%
Ausladungen	1.160.583	1.055.525	-9,1%
Einladungen	1.220.939	1.096.318	-10,2%

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 / PKT	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