

Luftfahrt bewegt.  BDL

# Jahresbilanz 2020

Zur Lage der deutschen Luftverkehrswirtschaft

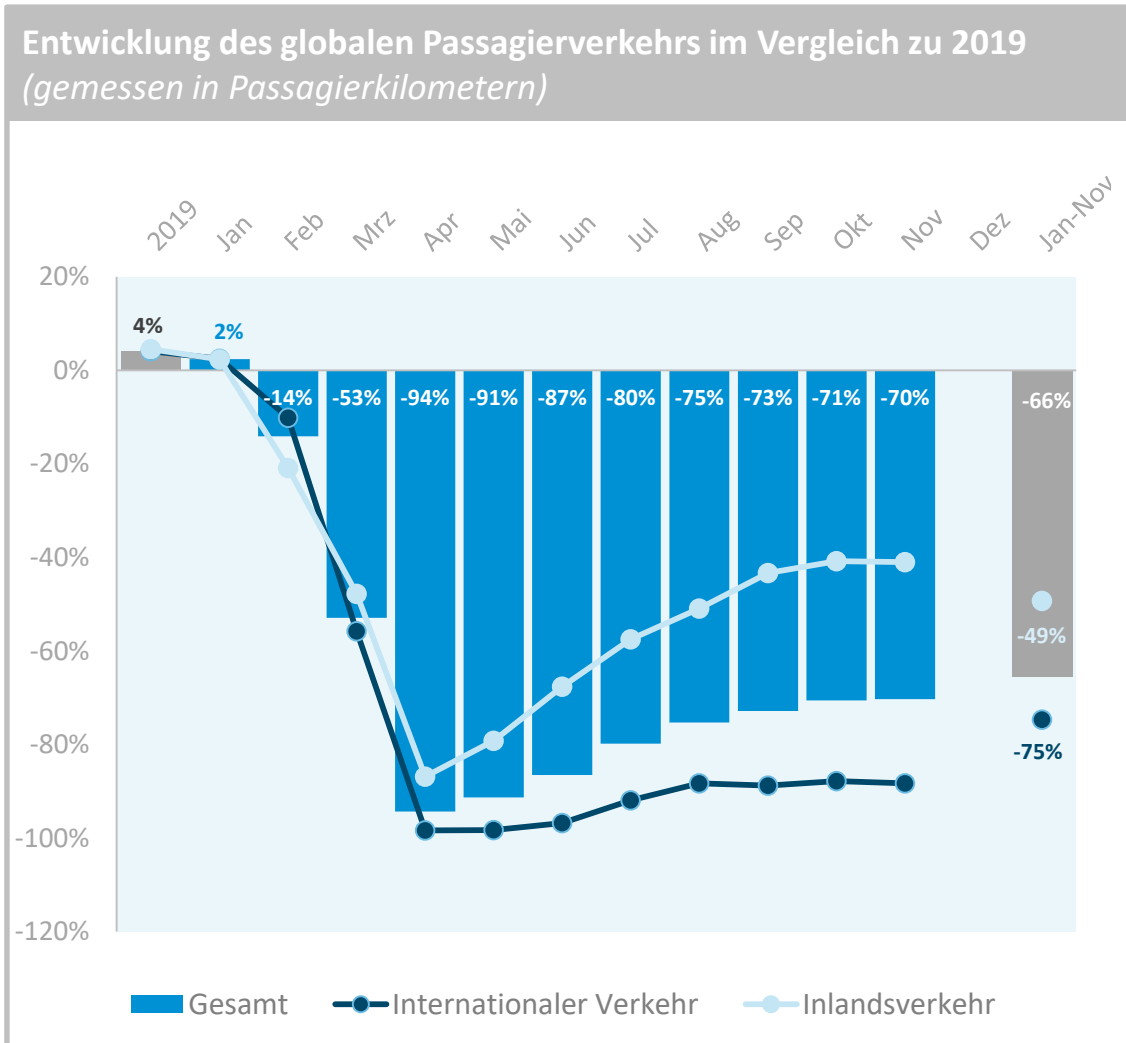
28. Januar 2021

I.	Passagierluftverkehr	3
II.	Luftfrachtverkehr	12
III.	Flugbewegungen	17
IV.	Auswirkungen für die Unternehmen	19
V.	Ausblick 2021 und darüber hinaus	23
VI.	Kennzahlen im Überblick	27



## I | Passagierluftverkehr

# Fluggesellschaften: Weltweit ist der Luftverkehr um zwei Drittel eingebrochen und erholt sich nur langsam



Der Luftverkehr ist im Jahr 2020 weltweit um zwei Drittel gegenüber dem Vorjahr eingebrochen. Der Tiefpunkt der Entwicklung war mit -94 Prozent im April zu verzeichnen. Von Mai bis September erholte sich der Flugverkehr langsam wieder. Mit dem seit September stark steigenden Infektionsgeschehen stoppte diese Erholung aber und pendelte sich bei einem Verlust von -70 Prozent ein.

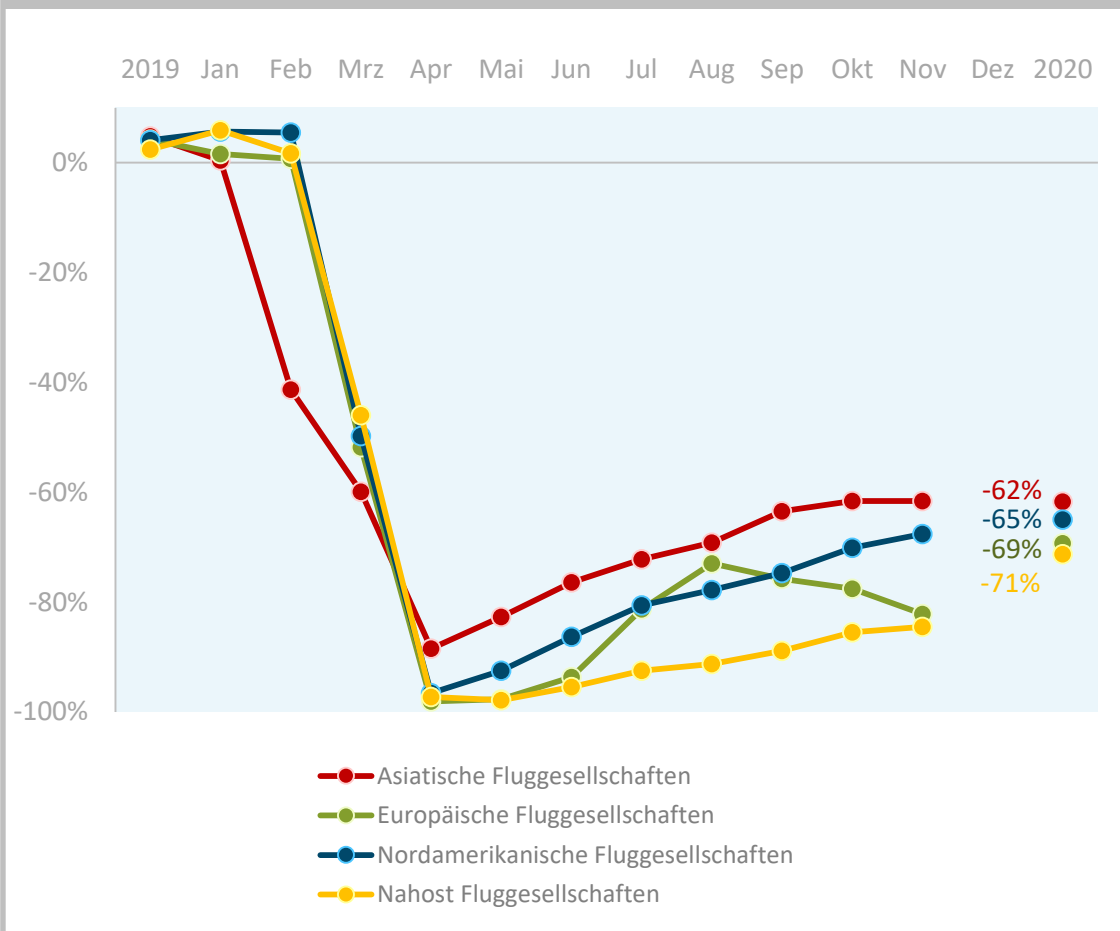
Der Verkehr zu internationalen Zielen hat sich kaum erholt. In den Sommermonaten wurde ein kleiner Teil wieder aufgenommen, doch seit September stagnierte die Erholung. In den Monaten August bis November gab es in Summe nur 12 Prozent des internationalen Verkehrs der gleichen Monate des Vorjahres.

Die Entwicklung der Inlandsverkehre konnte sich vom internationalen Verkehr entkoppeln. Vor allem innerhalb großer inländischer Märkte wie den USA und China wuchs das Luftverkehrsaufkommen schnell wieder an. Aber auch die Erholung in diesem Verkehrsbereich stagniert seit September weltweit.

# Fluggesellschaften: Die europäischen Fluggesellschaften verzeichnen nach Belegung im Sommer wieder deutlichen Einbruch



Entwicklung des globalen Passagierverkehrs im Vergleich zu 2019 nach Regionen (gemessen in Passagierkilometern)



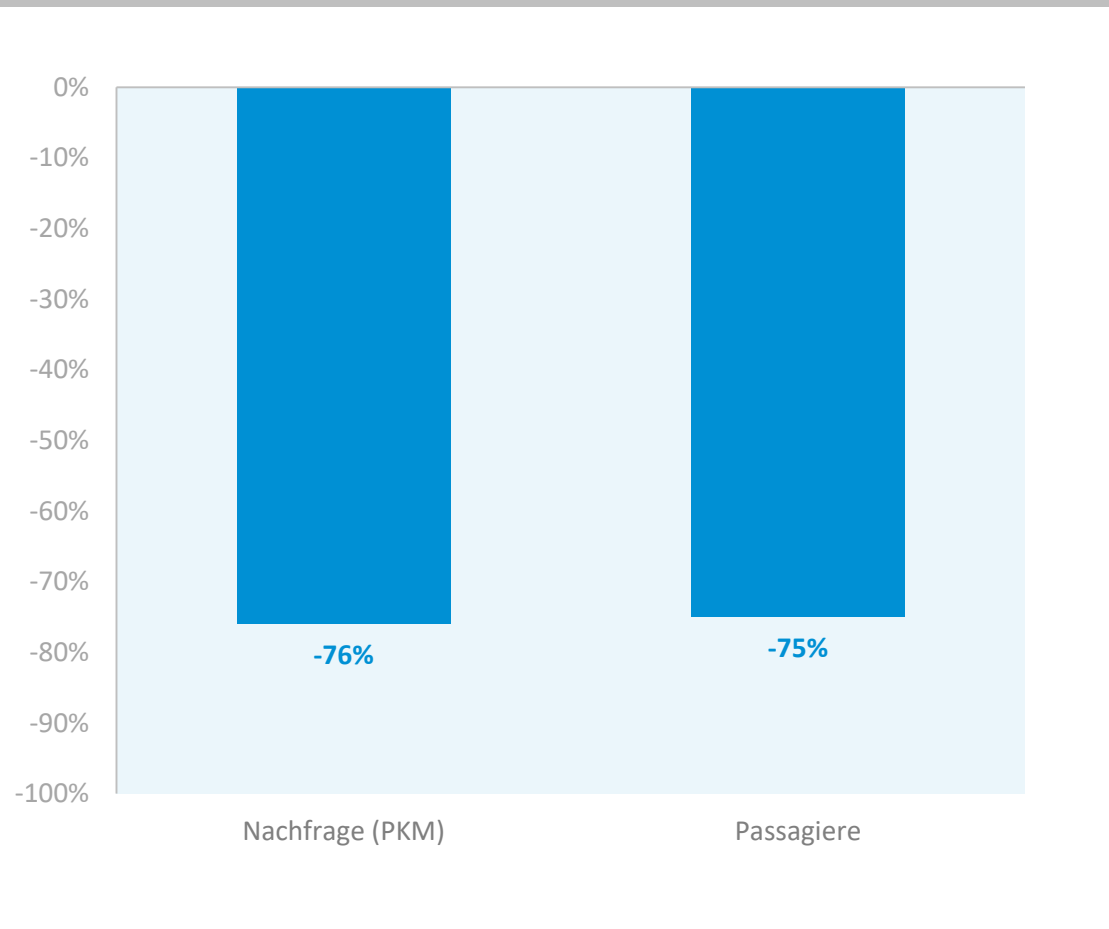
Die Entwicklung verlief in den einzelnen Weltregionen unterschiedlich. In Nordamerika und Asien gibt es sehr große Inlandsmärkte. Getrieben vom starken Inlandsgeschäft zog die Nachfrage im nordamerikanischen und asiatischen Markt seit Mai 2020 kontinuierlich wieder an und erreichte zum Ende des Jahres das Niveau von ca. 35 Prozent des Vorjahres.

Die europäischen Fluggesellschaften sind stärker durch eine internationale Nachfrage geprägt. Sie verharrten auch in den Sommermonaten auf einem sehr niedrigen Niveau. Auch die leichte Erholung im Sommer hielt nur kurz an. Seit September ging der Verkehr der europäischen Fluggesellschaften bedingt durch steigendes Infektionsgeschehen und verschärfte Reisebeschränkungen wieder deutlich zurück.

Die Fluggesellschaften aus dem Nahen Osten mit nahezu ausschließlich internationalem Umsteigeverkehr verzeichneten den stärksten Einbruch im Passagiergeschäft.

# Fluggesellschaften: Die deutschen Fluggesellschaften verzeichnen einen großen Einbruch der Passagiernachfrage

Entwicklung der deutschen Fluggesellschaften 2020 gegenüber 2019

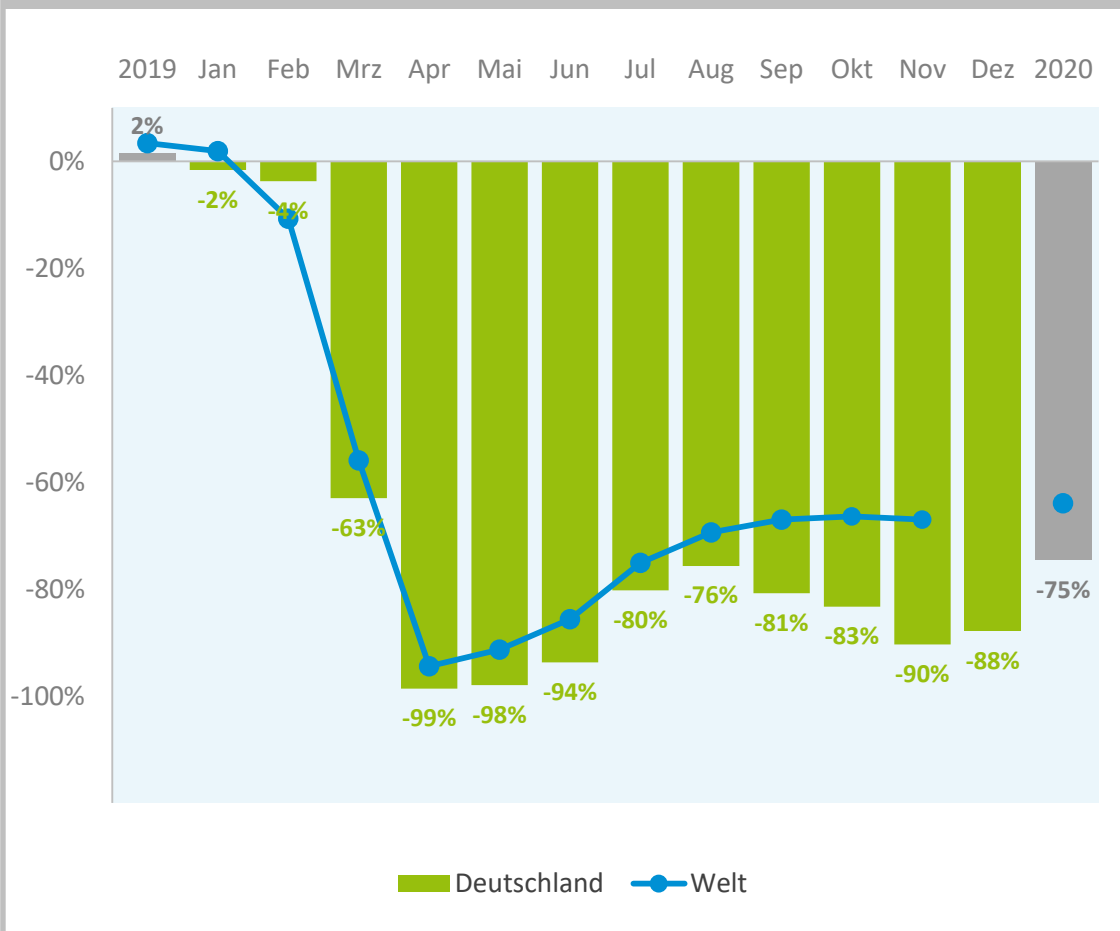


- Die deutschen Fluggesellschaften haben im Jahr 2020 rund 40 Mio. Passagiere befördert und damit 75 Prozent weniger als im Vorjahr. Gemessen in verkauften Passagierkilometern ist die Nachfrage um 76 Prozent zurückgegangen.
- Im Vergleich zu anderen europäischen Fluggesellschaften ist der Rückgang der verkauften Passagierkilometer bei den deutschen Fluggesellschaften etwas stärker (-69 Prozent vs. -76 Prozent). Dies ist auf den hohen Interkontinentalanteil zurückzuführen und darauf, dass die deutschen Fluggesellschaften in der Krise etwas restriktiver im Kapazitätsangebot sind als andere europäische Fluggesellschaften.
- Zudem hat der krisenresistentere Inlandsverkehr in Deutschland einen geringeren Verkehrsanteil als beispielsweise in Frankreich, Spanien Italien und den skandinavischen Staaten.



# Flughäfen: Die Passagiernachfrage ist weltweit eingebrochen – Rückgang in Deutschland stärker als im weltweiten Durchschnitt

Entwicklung der Passagierzahlen an Flughäfen 2020 im Vergleich zu 2019 (gemessen in Passagieren)



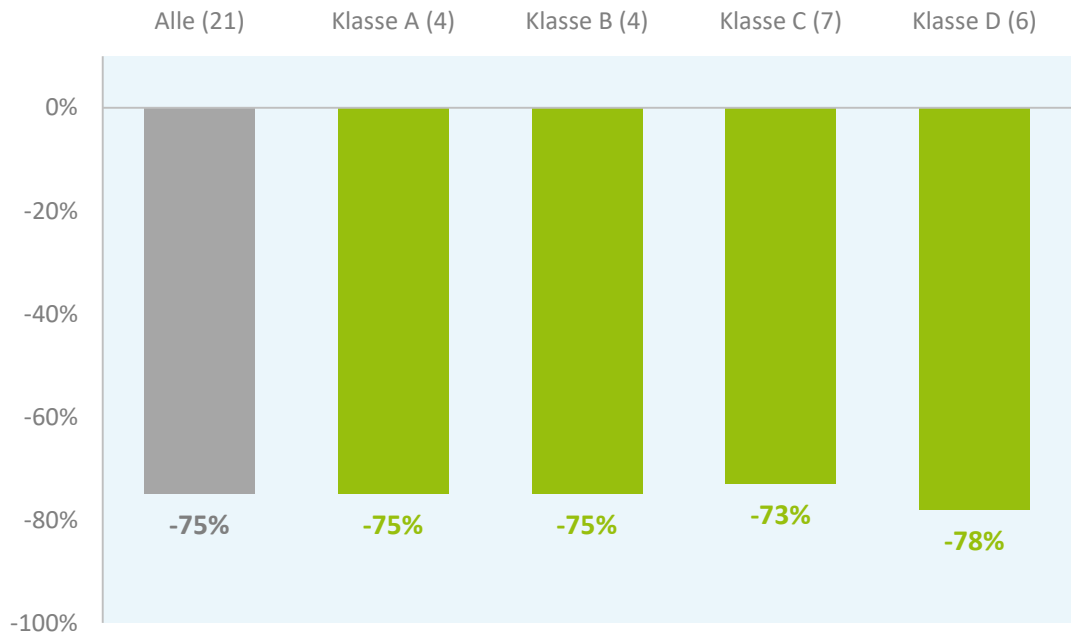
Die Passagiernachfrage an den deutschen Flughäfen ist nach den ersten zwei Monaten des Jahres stark eingebrochen und hat sich nur für einen kurzen Zeitraum im Sommer leicht erholt. Mit 63 Mio. Passagieren ging die Nachfrage an den deutschen Flughäfen gegenüber dem Vorjahr um 75 Prozent zurück.

Der Einbruch der Nachfrage erstreckte sich gleichmäßig über alle Segmente: Der Verkehr mit innerdeutschen Zielen (11,7 Mio.) ging um 75 Prozent zurück, mit europäischen Zielen (41,1 Mio.) um 74 Prozent und mit interkontinentalen Zielen (10 Mio.) um 77 Prozent.

Der Rückgang der Passagiernachfrage an den deutschen Flughäfen war stärker als im internationalen Durchschnitt. Insbesondere seit September klafft die Entwicklung deutlich auseinander. Grund dafür ist vor allem die unterschiedliche Verkehrsstruktur: Der Verkehr in Deutschland ist vor allem international geprägt, in Asien und Nordamerika gibt es hingegen große Inlandsmärkte, die sich etwas schneller erholt haben.

# Flughäfen: Die Passagiernachfrage ist sowohl an großen als auch an kleinen Flughafenstandorten stark eingebrochen

Entwicklung der Passagierzahlen an den deutschen Flughäfen  
2020 gegenüber 2019 (gemessen in Passagieren)



- A: Frankfurt, München, Berlin, Düsseldorf
- B: Hamburg, Stuttgart, Köln/Bonn, Hannover
- C: Dortmund, Nürnberg, Bremen, Leipzig/Halle, Dresden, Hahn, Weeze
- D: Karlsruhe, Münster/Osnabrück, Friedrichshafen, Paderborn, Saarbrücken, Erfurt

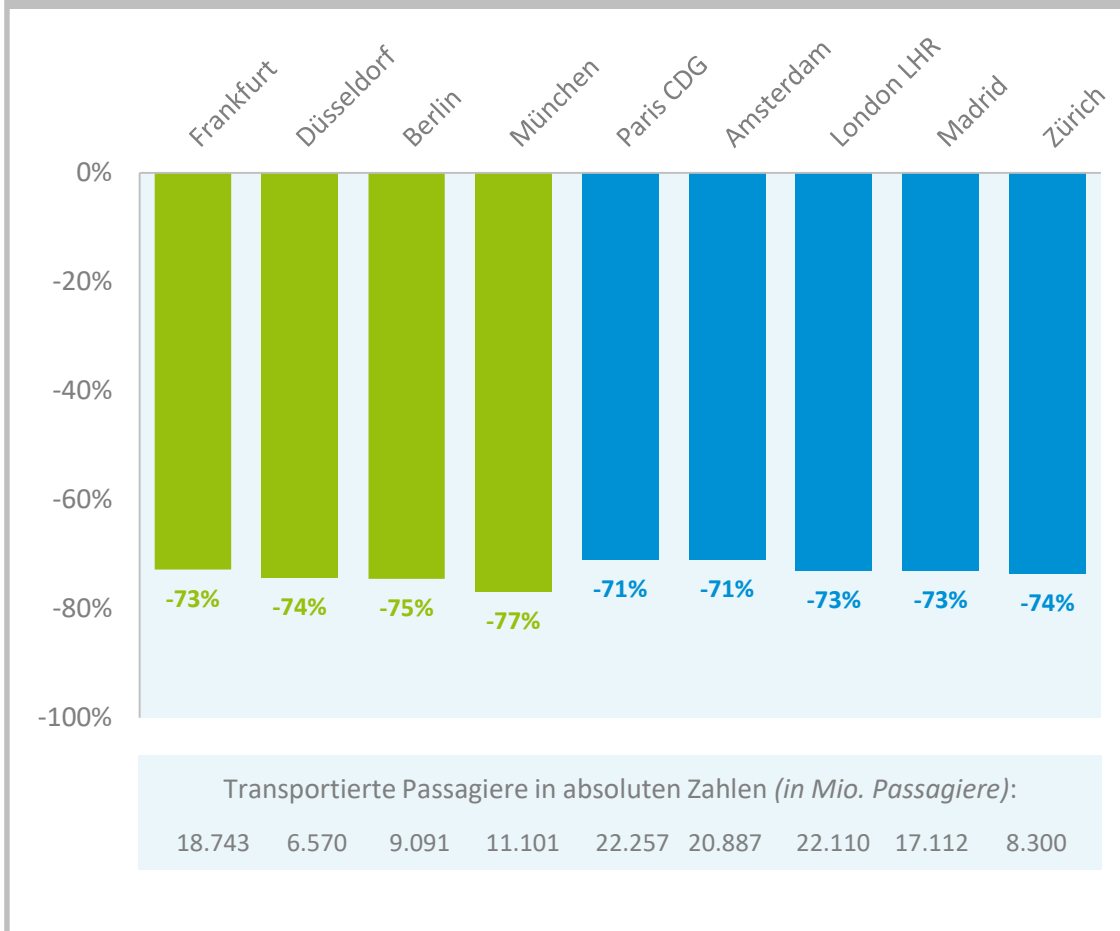
Die Passagiernachfrage ist an allen deutschen Flughäfen eingebrochen. Das Ausmaß der Verluste bei kleinen und großen Flughäfen unterscheidet sich kaum.

Den geringsten Nachfrageeinbruch zeigt der Flughafen Dortmund mit seinen sehr stark nach Osteuropa ausgerichteten Direktverkehren. Die größten Einbrüche verzeichnen die Flughäfen Paderborn, Saarbrücken und Erfurt. Dies liegt zum einen am Ausfall der Tourismussaison und zum anderen an der vorübergehenden Einstellung von Zubringerstrecken zu den Drehkreuzen Frankfurt und München.



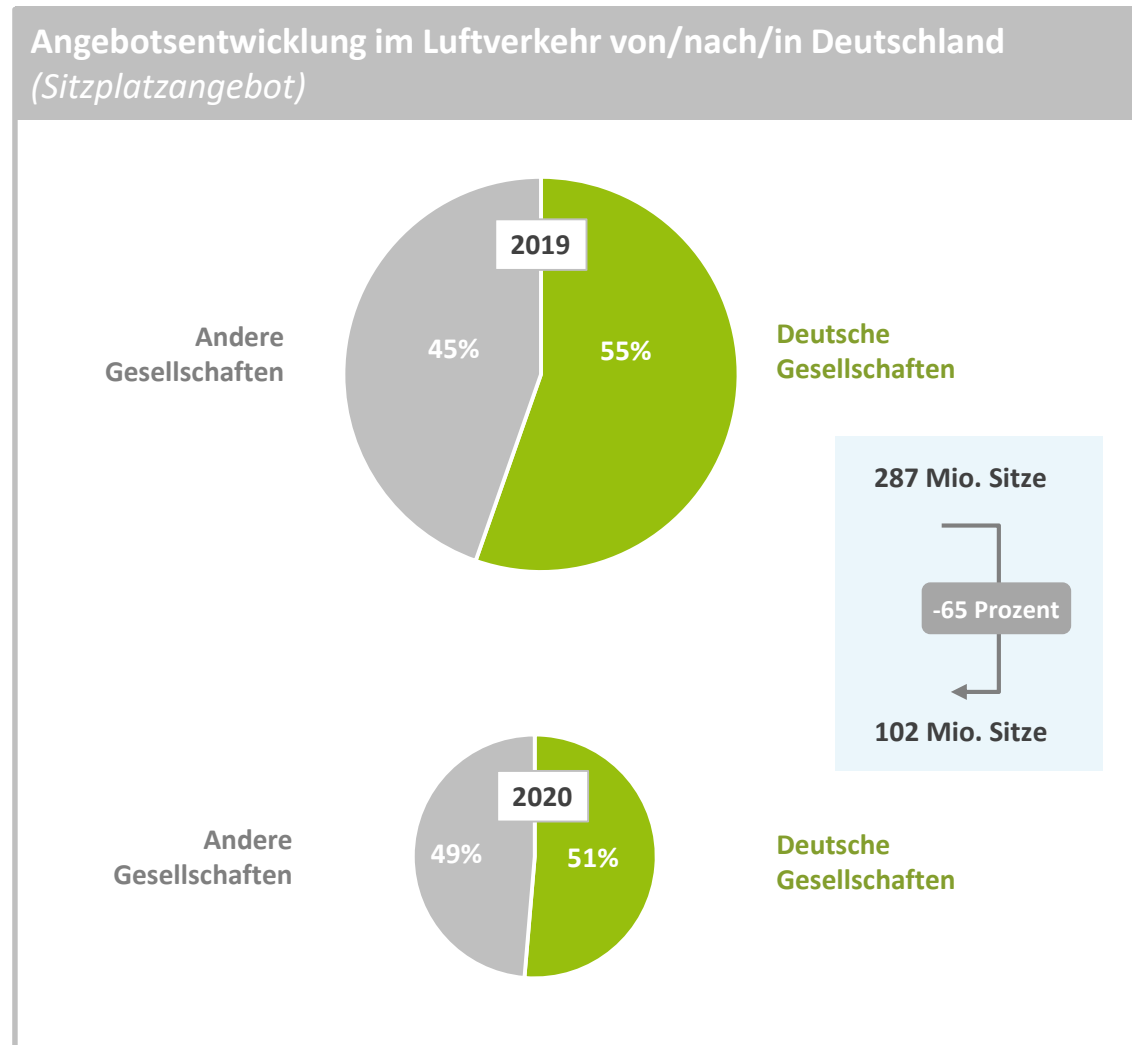
# Flughäfen: Im europäischen Vergleich haben sich die Größenverhältnisse nicht wesentlich verschoben

Passagierentwicklung an ausgewählten Flughäfen Europas  
2020 gegenüber 2019 (in Prozent)



Die Passagiernachfrage ist 2020 an allen relevanten Luftverkehrsstandorten in Europa in ähnlicher Weise eingebrochen. An den größten Flughäfen in Deutschland und Europa bewegte sich der Rückgang überall zwischen 70 und 77 Prozent. Die Größenverhältnisse zwischen den großen Flughäfen blieben dabei weitgehend unverändert.

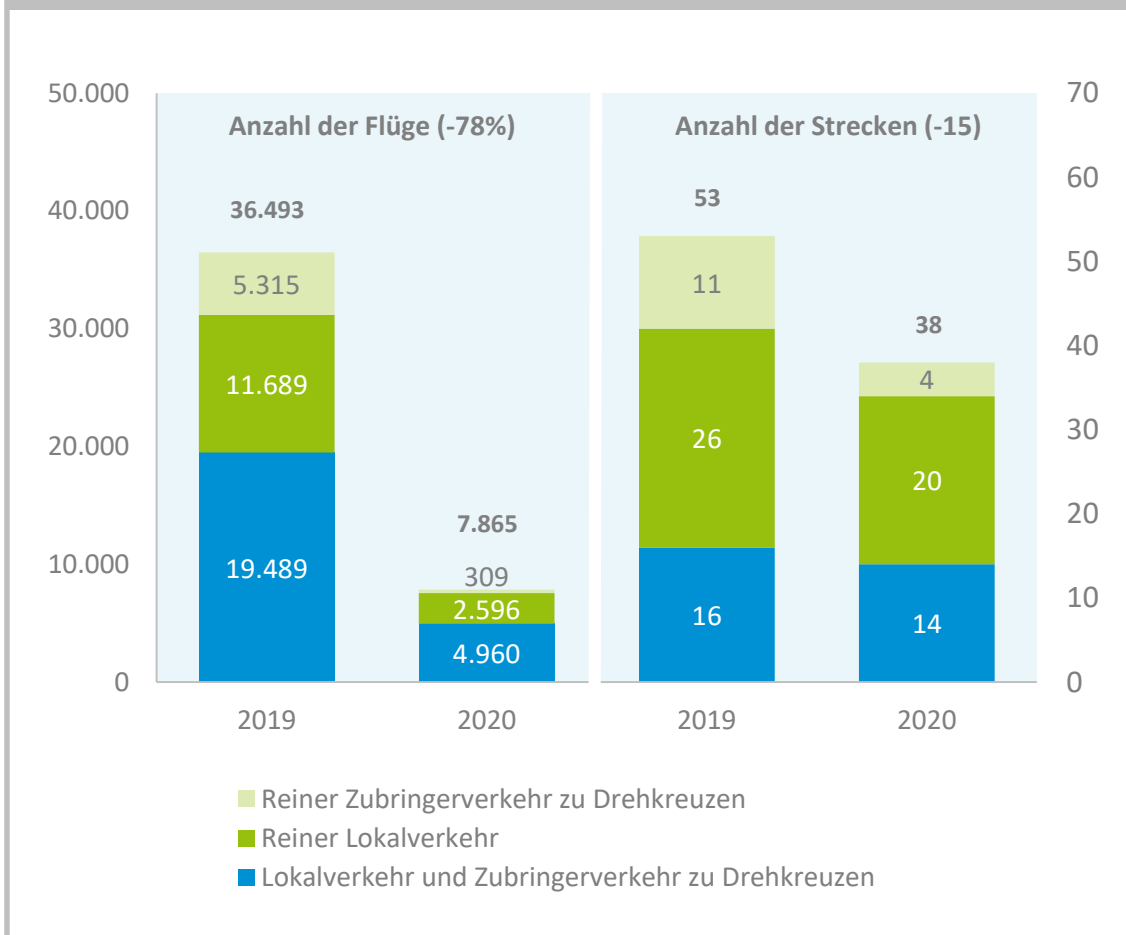
# Marktanteile: Die Entwicklung der Marktanteile gibt bisher keine Hinweise auf strukturelle Verschiebungen



- Das Sitzplatzangebot von/nach/in Deutschland wurde im Jahr 2020 um insgesamt 65 Prozent verringert. Aufgrund der geringeren Auslastung der Flugzeuge ist der Rückgang beim Angebot nicht ganz so stark wie bei der Nachfrage an deutschen Flughäfen (-75 Prozent).
- Während 2019 rund 55 Prozent des Sitzplatzangebots auf die deutschen Fluggesellschaften entfielen, lag der Anteil im Jahr 2020 bei 51 Prozent.
- Strukturelle Verschiebungen von Marktanteilen sind derzeit nicht ersichtlich. Grund für leichte Veränderungen in einem deutlich verkleinerten Markt waren unterschiedliche Reaktionsmuster der einzelnen Fluggesellschaften auf die Covid-19-Krise. Die deutschen Fluggesellschaften haben vorausschauend am Markt agiert und Kapazitäten schneller reduziert als ausländische Fluggesellschaften, wenn die Entwicklung der Nachfrage dies erfordert hat.

# Innerdeutscher Verkehr: Das innerdeutsche Flugnetz ist in der Pandemie deutlich verkleinert

Angebotsentwicklung im innerdeutschen Luftverkehr im November und Dezember 2019 und 2020 (in Flügen bzw. Strecken)



Das innerdeutsche Flugangebot wurde 2020 deutlich reduziert. Dabei zeigen sich Unterschiede in den einzelnen Verkehrsarten:

- Strecken, die sowohl dem Lokalverkehr wie auch als Zubringer zu den Drehkreuzen dienen (z. B. Berlin–Frankfurt), hatten den geringsten Rückgang. Zurzeit werden nur zwei Strecken dieser Kategorie nicht bedient (Friedrichshafen–Frankfurt und München–Paderborn).
- Im reinen Lokalverkehr werden einzelne Strecken nicht bedient (z. B. Düsseldorf–Dresden). Zudem hat easyJet die Bedienung innerdeutscher Lokalstrecken komplett eingestellt.
- Reine Zubringerstrecken mit nur geringem Lokalverkehr (z. B. Leipzig–Frankfurt oder München–Nürnberg) wurden aufgrund des geringen internationalen Anschlussverkehrs sehr stark reduziert.

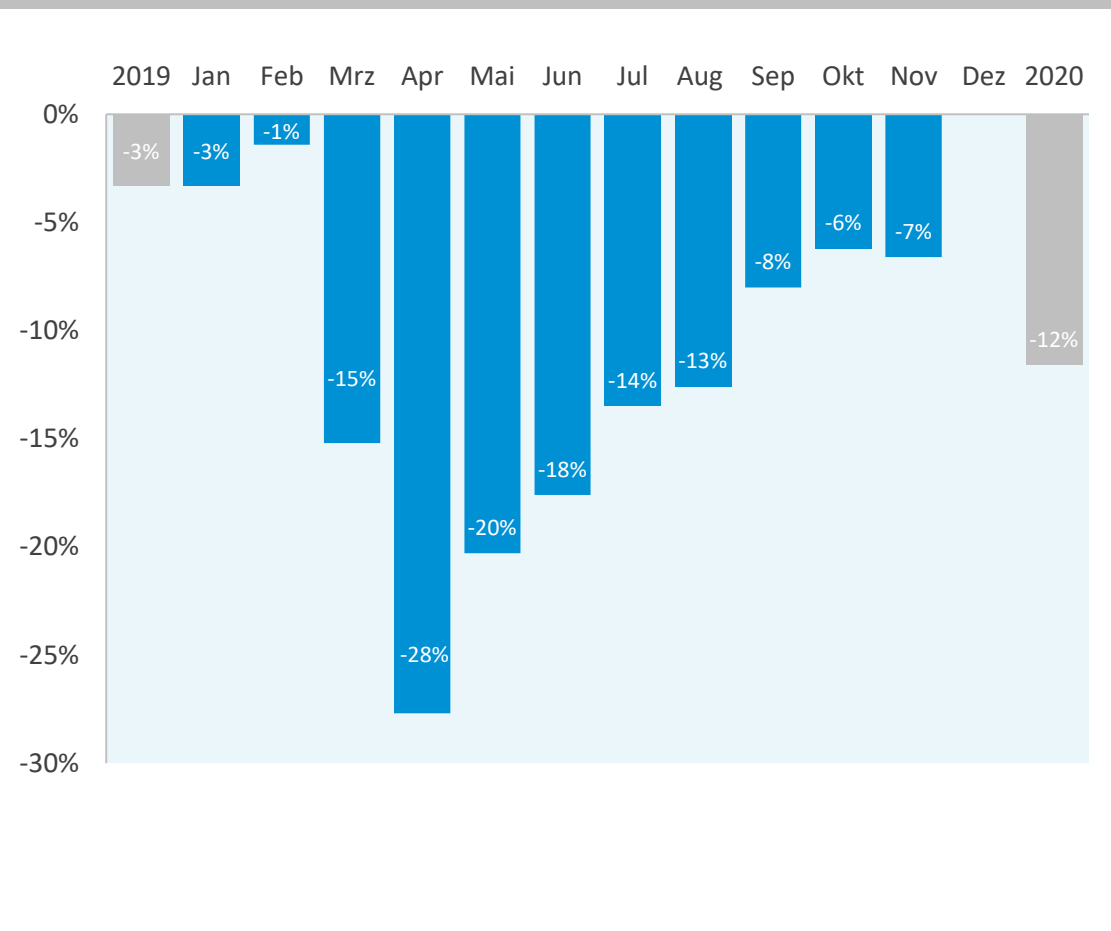


## II | Luftfrachtverkehr

# Fluggesellschaften: Geringere Rückgänge im weltweiten Frachtverkehr als im Passagierverkehr und schnelle Erholung im dritten Quartal



Entwicklung der weltweiten Frachtnachfrage bei den frachtbefördernden Fluggesellschaften 2020 gegenüber 2019 (in Tonnenkilometern)



Auch im weltweiten Frachtverkehr brach die Nachfrage pandemiebedingt stark ein – allerdings nicht so einschneidend wie im Passagiergeschäft. Insgesamt lag die Nachfrage 2020 rund 12 Prozent unter dem Vorjahreswert.

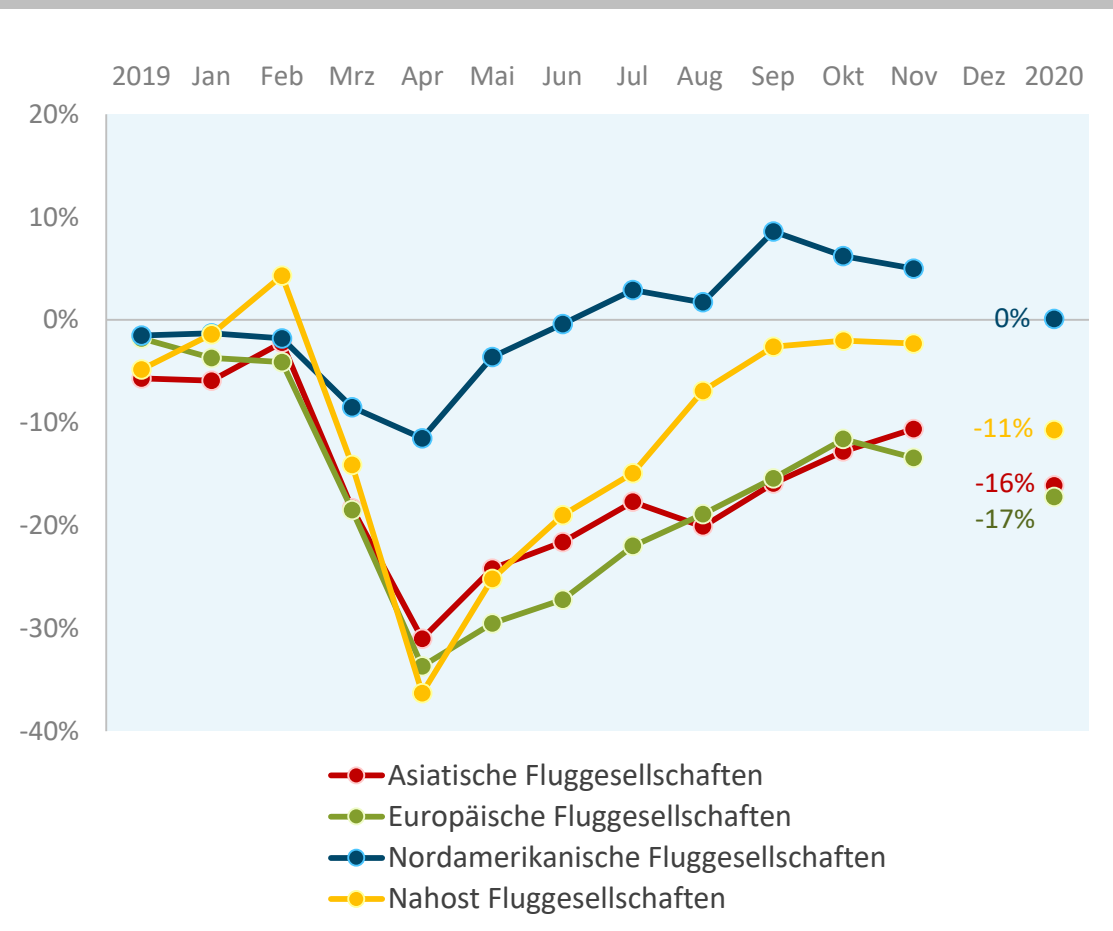
Im ersten Quartal sackte die Nachfrage aufgrund von ausgefallener Produktion, unterbrochenen Lieferketten und dem abrupten Wegbrechen von Kapazität in den Passagiermaschinen (Bellyfracht) ab.

Im zweiten Quartal setzte sich der Nachfragerückgang weiter fort, vor allem getrieben durch negative Entwicklungen in den meisten Wirtschaftsräumen (USA -9 Prozent, Euroraum -12 Prozent).

Im dritten Quartal erholte sich die Frachtnachfrage deutlich aufgrund einer raschen Belebung der weltweiten Wirtschaftsleistung (BIP +7,4 Prozent ggü. Vorquartal).

# Fluggesellschaften: Nach kurzem Einbruch hat sich der weltweite Luftfrachtverkehr rasch wieder belebt

Nachfrageentwicklung bei den frachtbefördernden Fluggesellschaften 2020 gegenüber 2019 (in Tonnenkilometern)



Die Entwicklung für die frachtbefördernden Fluggesellschaften gestaltet sich in den Weltregionen leicht unterschiedlich:

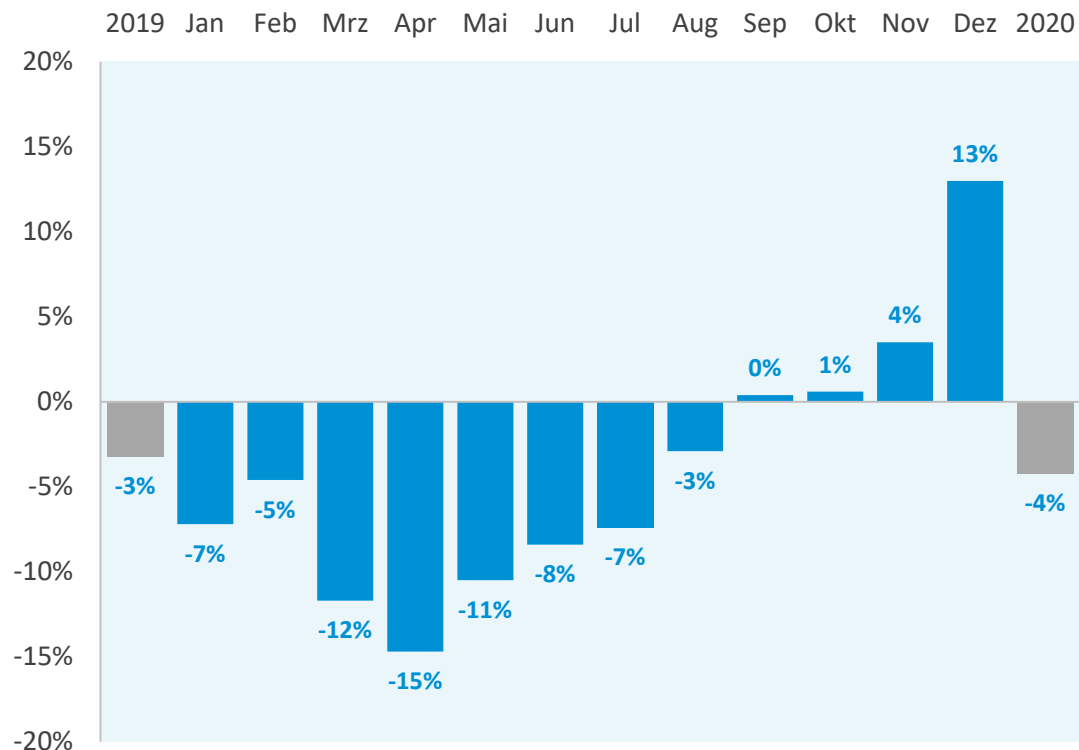
- Die Fluggesellschaften aus Nordamerika profitieren durch den hohen Anteil an Expressfracht im Inlandsmarkt USA und den Boom des Onlinehandels. Daher ist die Fracht dort im Vergleich zu anderen Regionen nicht so stark eingebrochen.
- Europäische und asiatische Fluggesellschaften entwickeln sich mit ihrem höheren Anteil an Beiladefracht in Passagierflugzeugen und einer eher auf den internationalen Handel ausgerichteten Nachfrage etwas weniger dynamisch und somit im Rahmen des Welttrends.

Für alle Regionen war im Jahr 2020 auch die Knappheit an Kapazitäten in Passagierflugzeugen marktbestimmend: Im Zeitraum Januar bis November fiel die Kapazität weltweit um 24 Prozent ab, die Nachfrage aber nur um 12 Prozent.

# Flughäfen: Die Luftfrachtnachfrage in Deutschland hat sich nach Einbruch im Frühjahr wieder erholt und zeigt einen positiven Trend



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



Die Frachtein- und -ausladungen an den deutschen Flughäfen gingen pandemiebedingt zunächst zurück mit einem Tiefpunkt von -15 Prozent im April. Danach folgte eine Trendwende und seit September 2020 weist die Luftfracht in Deutschland in Bezug auf Ein- und Ausladungen gegenüber dem Vorjahr einen positiven Trend auf.

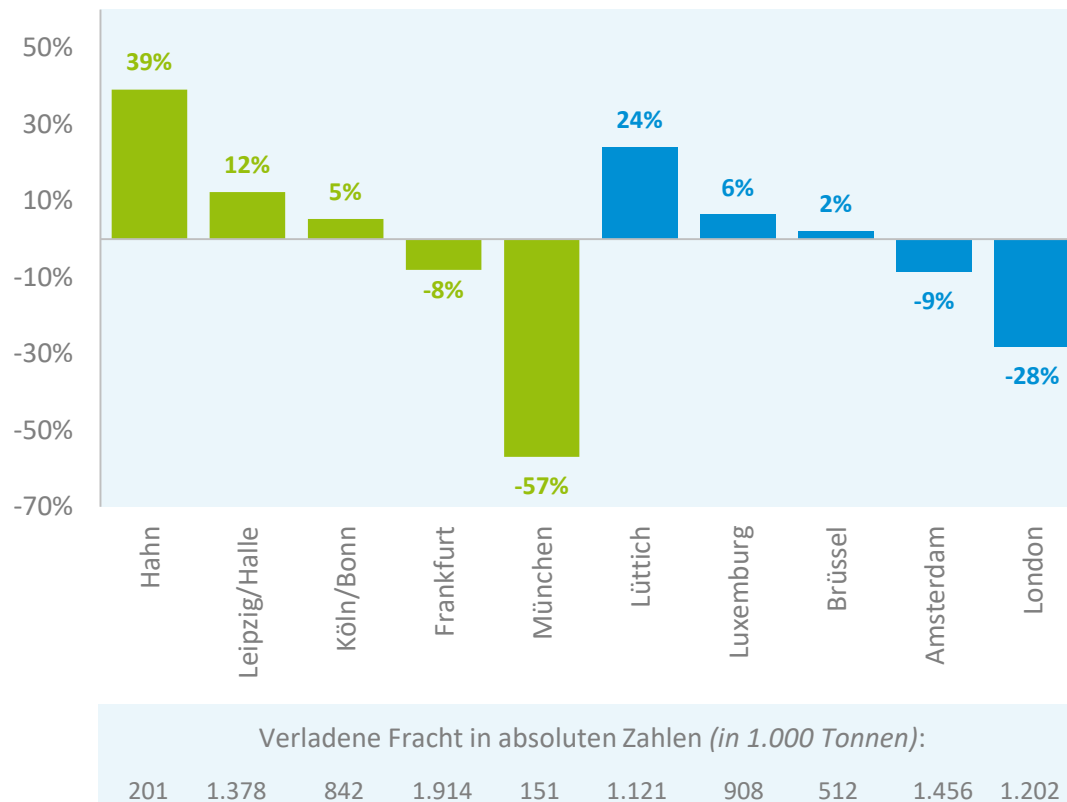
Somit entwickelt sich der Frachtverkehr deutlich positiver als der Passagierverkehr. Dafür gibt es eine Reihe von Gründen: die geringere Betroffenheit des produzierenden Gewerbes im Vergleich zum Tourismus, der steigende Bedarf für den Transport von Medizinprodukten und Schutzausrüstung, die Erholung der Weltwirtschaft ab dem 3. Quartal sowie die starke Entwicklung des Onlinehandels.

Insbesondere beim Transport von Medizinprodukten und Schutzgütern sowie bei der Aufrechterhaltung von Lieferketten zeigte sich im Jahr 2020 die enorme Bedeutung des Luftverkehrs für die Versorgungssicherheit der Bevölkerung.



# Flughäfen: Die deutschen Luftfrachtstandorte können sich im europäischen Markt behaupten

Entwicklung der Frachtein und -ausladungen 2020 gegenüber 2019 an ausgewählten Flughäfen (ohne Transit, in Prozent)



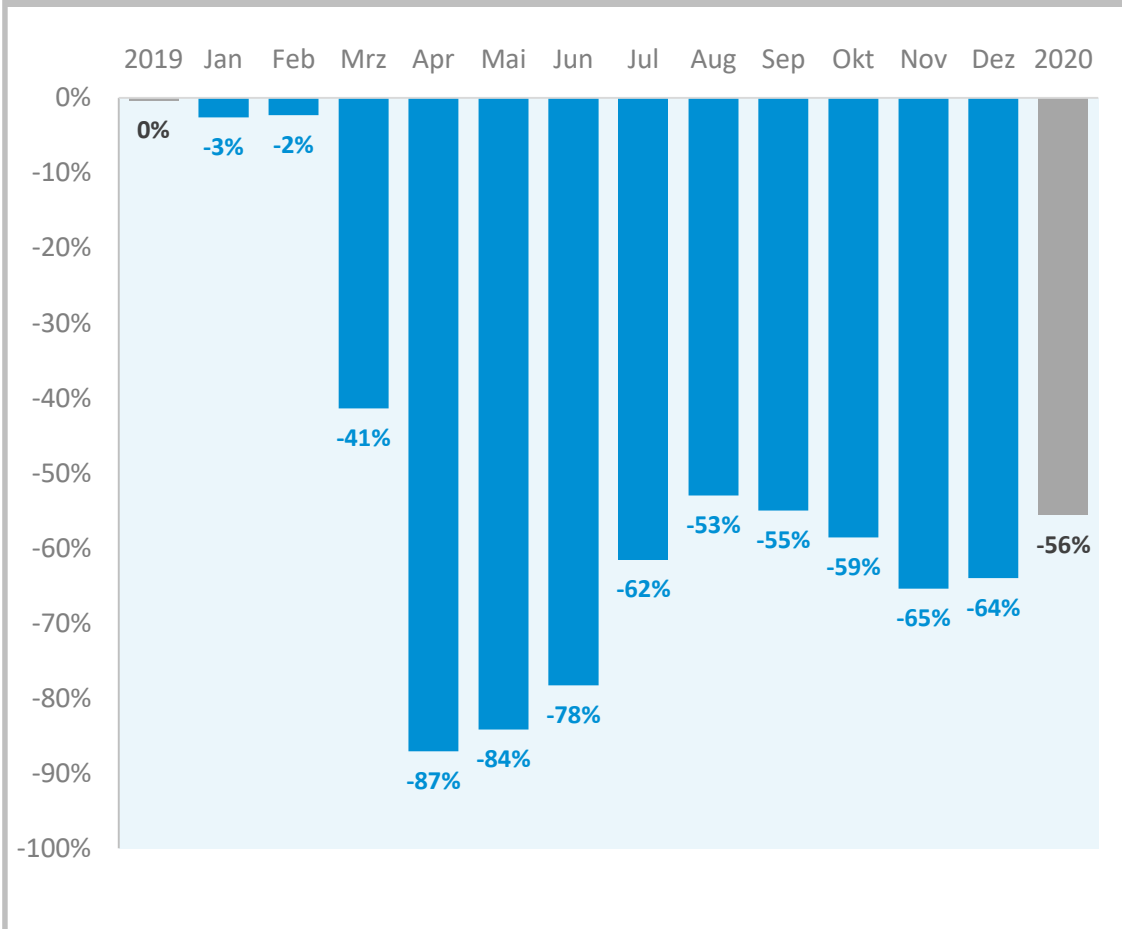
- Die Frachtstandorte in Europa haben sich 2020 sehr unterschiedlich entwickelt, wobei sich die deutschen Standorte gut gegenüber den europäischen Wettbewerbern behaupten konnten:
- In Frankfurt und Amsterdam wuchs die Luftfrachtnachfrage zuletzt wieder, gleichzeitig fehlten aber weiter Beiladekapazitäten in Passagierflugzeugen.
  - Flughäfen, die als Drehscheiben für Integratoren dienen (Leipzig und Köln), konnten 2020 überdurchschnittliche Zuwächse im Frachtgeschäft verbuchen.
  - Der Rückgang in München erklärt sich aus dem Verlust von interkontinentalen Passagierverbindungen. In München wird Fracht vor allem als Beiladefracht im Interkontinentalnetz abgewickelt.
  - Ein zunehmend starker Wettbewerber in Westeuropa ist der Flughafen Lüttich. Gründe dafür sind der florierende E-Commerce und gute regulative Rahmenbedingungen in Belgien für das Frachtgeschäft.



## III | Flugbewegungen

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

## Flugbewegungen im deutschen Luftraum im Vergleich zu 2019



Die deutsche Flugsicherung hat 2020 insgesamt 1.460.768 Flüge nach Instrumentenflugregeln in und über Deutschland gezählt.

Der pandemiebedingte Rückgang erreichte mit -87 Prozent im April seinen Tiefpunkt. Anschließend erholte sich die Zahl der Flugbewegungen etwas, doch seit September schlagen steigende Infektionszahlen und verschärfte Reisebeschränkungen auch wieder stärker auf die Flugbewegungen durch.

Mit einem Minus von 56 Prozent sind die Flugbewegungen nicht ganz so stark zurückgegangen wie die Passagiernachfrage. Gründe dafür sind, dass mit dem Passagierückgang auch die Auslastung der Flugzeuge gesunken ist und dass die Fluggesellschaften auch eher kleinere Flugzeuge auf den Strecken eingesetzt haben. Eine weitere Ursache ist der nur geringe Rückgang beim Frachtverkehr.

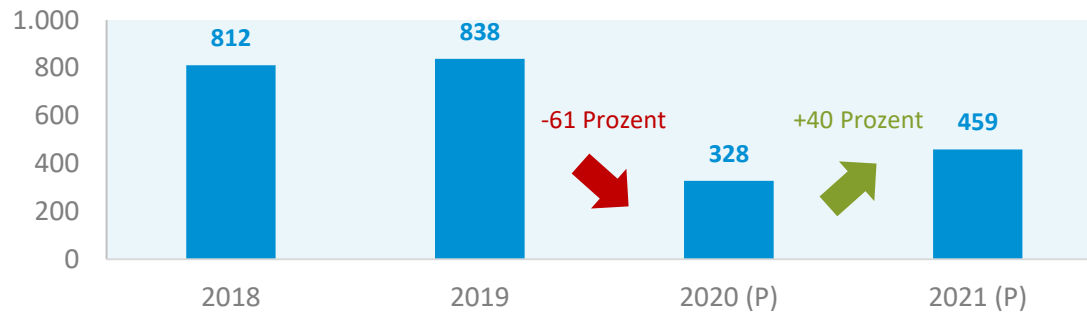


## IV | Auswirkungen auf die Unternehmen

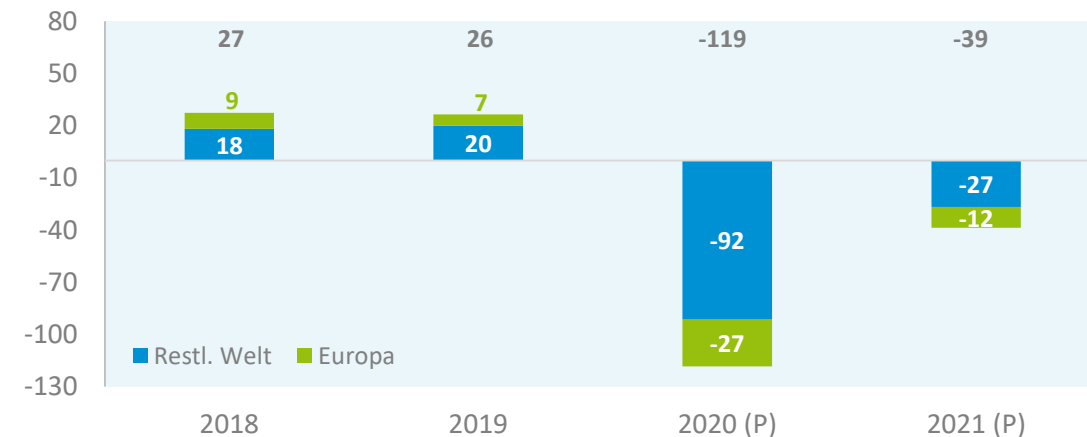
# Umsätze und Ergebnisse: Die Fluggesellschaften weltweit erleben einen nie dagewesenen Einbruch von Umsatz und Gewinn

## Die wirtschaftliche Entwicklung des Luftverkehrs 2018 bis 2021

### Umsatz weltweiter Luftverkehr (in Mrd. USD)



### Ergebnis vor Steuern der Fluggesellschaften Europa / Welt (in Mrd. USD)



Nach Wachstum im Jahr 2019 werden die Umsätze der Fluggesellschaften im Jahr 2020 weltweit um 61 Prozent zurückgehen. Die Verluste werden sich weltweit im Jahr 2020 auf 119 Mrd. USD addieren. Die europäischen Fluggesellschaften sind mit 27 Mrd. USD betroffen. Für 2021 ist ein deutlicher Rückgang der Verluste prognostiziert, aber die Gewinnzone wird nicht erreicht.

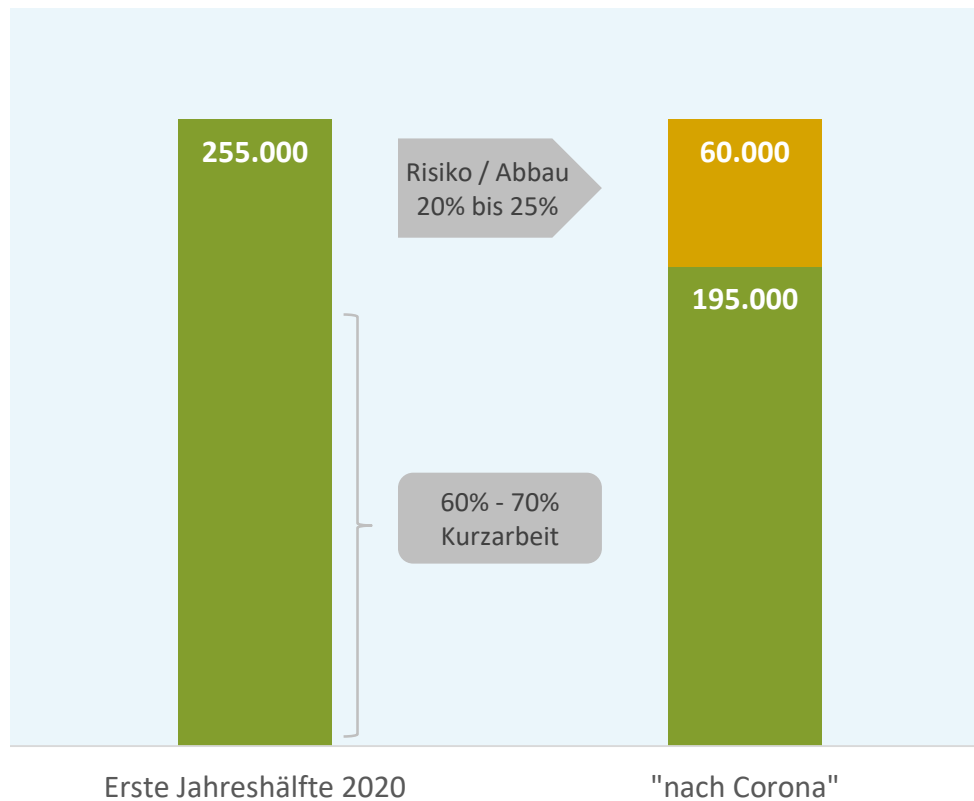
Flughäfen sind gleichermaßen von hohen Umsatzeinbrüchen betroffen.

Die Unternehmen versuchen alles, um die Liquidität zu erhalten und Fixkosten schnell abzubauen:

- Reduzierung von Flugbetrieb, Sach- und Personalkosten, inkl. Nutzung von Kurzarbeit und Krisenvereinbarungen mit den Tarifpartnern
- Verschiebung von Investitionen und vorübergehende Stilllegung von Infrastruktur
- Sicherung von Liquidität durch Aufnahme von zusätzlichen Krediten und/oder Staatsbeteiligung

# Beschäftigte: Jeder vierte Arbeitsplatz im deutschen Luftverkehr ist bedroht

## Geschätzte Entwicklung der Beschäftigten (Mitarbeiter)



- Dem beispiellosen Einnahmerückgang stehen weiter laufende hohe Kosten, vor allem für Personal, gegenüber. Daher müssen die Unternehmen diese Kosten schnell an die verminderte Nachfrage anpassen.
- Bislang haben die weitreichenden Möglichkeiten der Kurzarbeit und Krisenpakete mit den Tarifpartnern Massenentlassungen und einen schnellen Abbau von Personal verhindert. Zurzeit befinden sich rund 60 bis 70 Prozent der Mitarbeiter in der Kurzarbeit.
- Aufgrund der nur langfristigen Erholungsperspektive sind die Unternehmen jedoch gezwungen, die Zahl der Beschäftigten zu reduzieren. Von den rund 255.000 Arbeitsplätze in der Luftverkehrswirtschaft in Deutschland (bei Fluggesellschaften, Flughäfen, Flugsicherung, Abfertigungsgesellschaften sowie beim Einzelhandel an den Flughäfen) drohen 60.000 Arbeitsplätze wegzufallen.

# Insolvenzen: Eine größere Marktberreinigung im weltweiten Luftverkehr ist bislang ausgeblieben




## Insolvenzen und Einstellung von Betriebsplattformen im Luftverkehr


### Bisherige Insolvenzen / Gläubigerschutzverfahren von Unternehmen:


- Air Mauritius (Mauritius, Insolvenz in Selbstverwaltung, sehr eingeschränkter Betrieb, 3-4 Flüge täglich)
- Avianca (Kolumbien, Insolvenz in Eigenverwaltung, Flugbetrieb läuft weiter, Kreditrahmen fixiert, Okt. 2020)
- Flybe (Großbritannien, Betrieb eingestellt)
- Norwegian Air Shuttle (Gläubigerschutz in Irland und Norwegen, Betrieb in Europa läuft weiter, Interkont-Flüge werden eingestellt)
- Latam (Südamerika, Gläubigerschutz in USA, Finanzierung bisher nicht geklärt, Betrieb wird fortgeführt, Einstellung von Flügen in Argentinien)
- Virgin Atlantic (Großbritannien, Gläubigerschutz in den USA, Betrieb wird fortgeführt)


### Bislang eingestellte Betriebsplattformen:

- Germanwings (Deutschland, Plattform eingestellt)
- Laudamotion (Österreich, Plattform in Ryanair integriert)
- Level Europe (Österreich, Tochter von IAG, Plattform eingestellt)
- Luftfahrtgesellschaft Walter (Deutschland, Plattform eingestellt)
- Sun Air Deutschland (Dänemark, Franchise von IAG, Plattform eingestellt)
- Sunexpress Deutschland (Deutschland, Plattform eingestellt)
- Thomas Cook Aviation (Deutschland, Betriebsplattform eingestellt)

 Einige für Deutschland relevante Fluggesellschaften haben Insolvenz angemeldet und teilweise auch den Betrieb eingestellt. Insbesondere die Einstellung der Flüge von Flybe hat einige deutsche Flughäfen getroffen. Insolvenzen großer Fluggesellschaften sind bisher ausgeblieben, auch aufgrund stützender staatlicher Überbrückungsmaßnahmen überall auf der Welt.

 In Deutschland hat vor allem eine Konsolidierung von Unternehmensstrukturen stattgefunden. Im Rahmen des sehr umfassenden Abbaus von Flügen wurden Betriebsplattformen zusammengefasst. Eine Konsolidierung über Unternehmensgrenzen hinweg hat bisher nicht stattgefunden.

 Als einziger deutscher Flughafen hat bisher Paderborn/Lippstadt Insolvenz in Eigenverwaltung angemeldet.

 Wenn die Regeln zur Insolvenzanmeldung wieder in Kraft gesetzt werden, drohen bei Unternehmen an den Flughäfen weitere Insolvenzen und damit weitere Einnahmeausfälle an den Flughäfen.

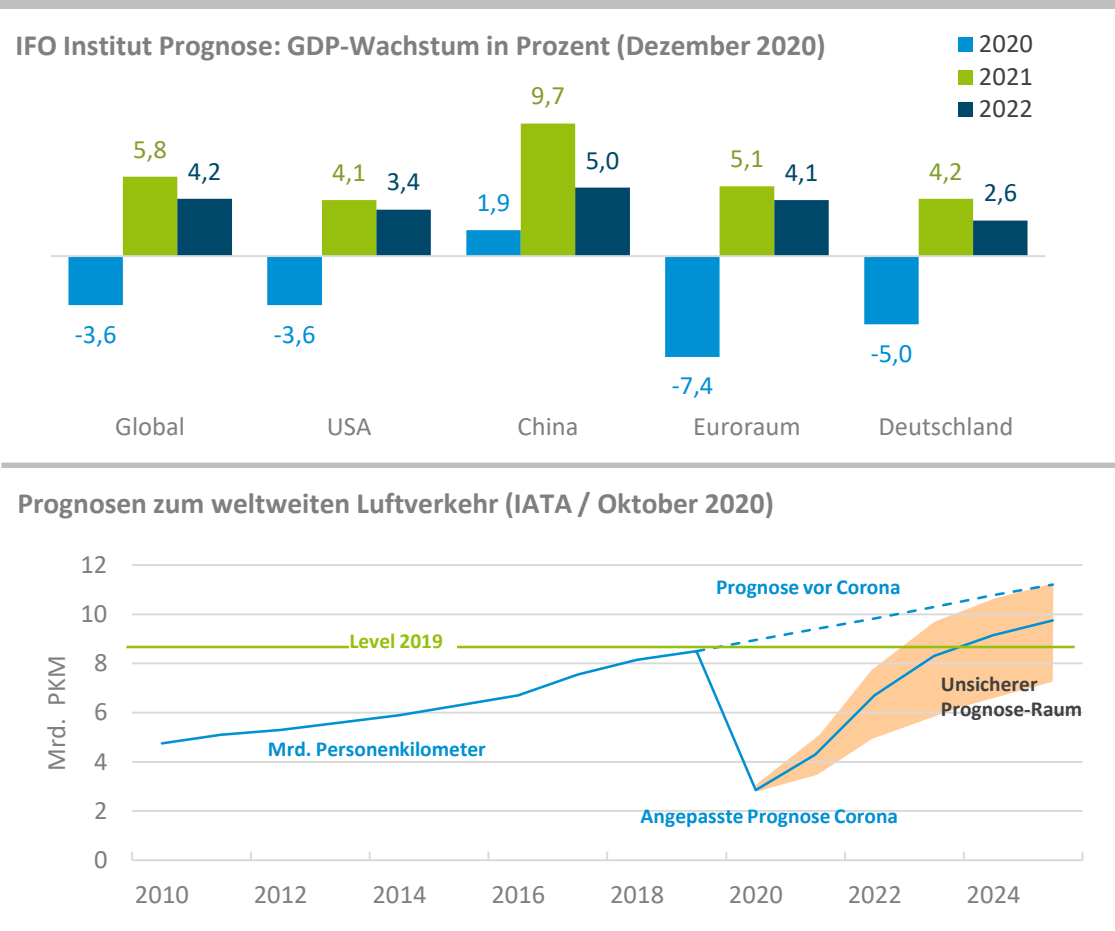




V | Ausblick auf 2021 und darüber hinaus

# Ausblick auf 2021: Zögerliche Erholung in der allgemeinen Wirtschaft und im Luftverkehr

## Ausblick auf das Wachstum der Weltwirtschaft und des Luftverkehrs im Jahr 2021

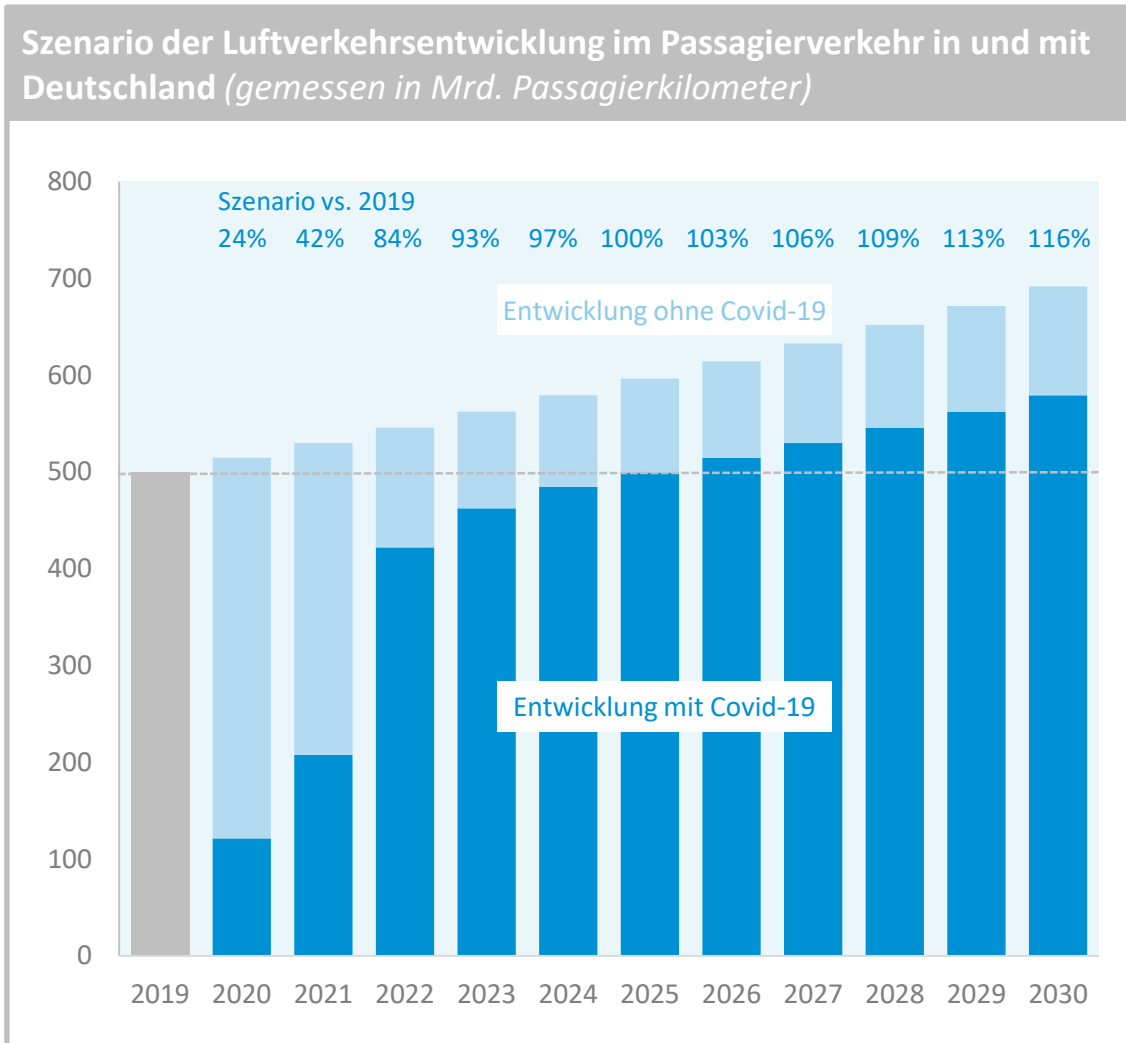


Weltweit behauptet sich insbesondere China mit hohen Wachstumsraten, auch in der Krise. Auch für die USA wird eine Entwicklung prognostiziert, die über der vom Euroraum liegt. Für Deutschland wurde im Herbst ein Wachstum von über 5 Prozent für das Jahr 2021 prognostiziert, mittlerweile sind die Aussichten aufgrund der heftigen zweiten Infektionswelle pessimistischer.

Die Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs hängt maßgeblich von der Lockerung der Reisebeschränkungen ab. Eine Prognose ist daher zurzeit mit hohen Unsicherheiten behaftet.

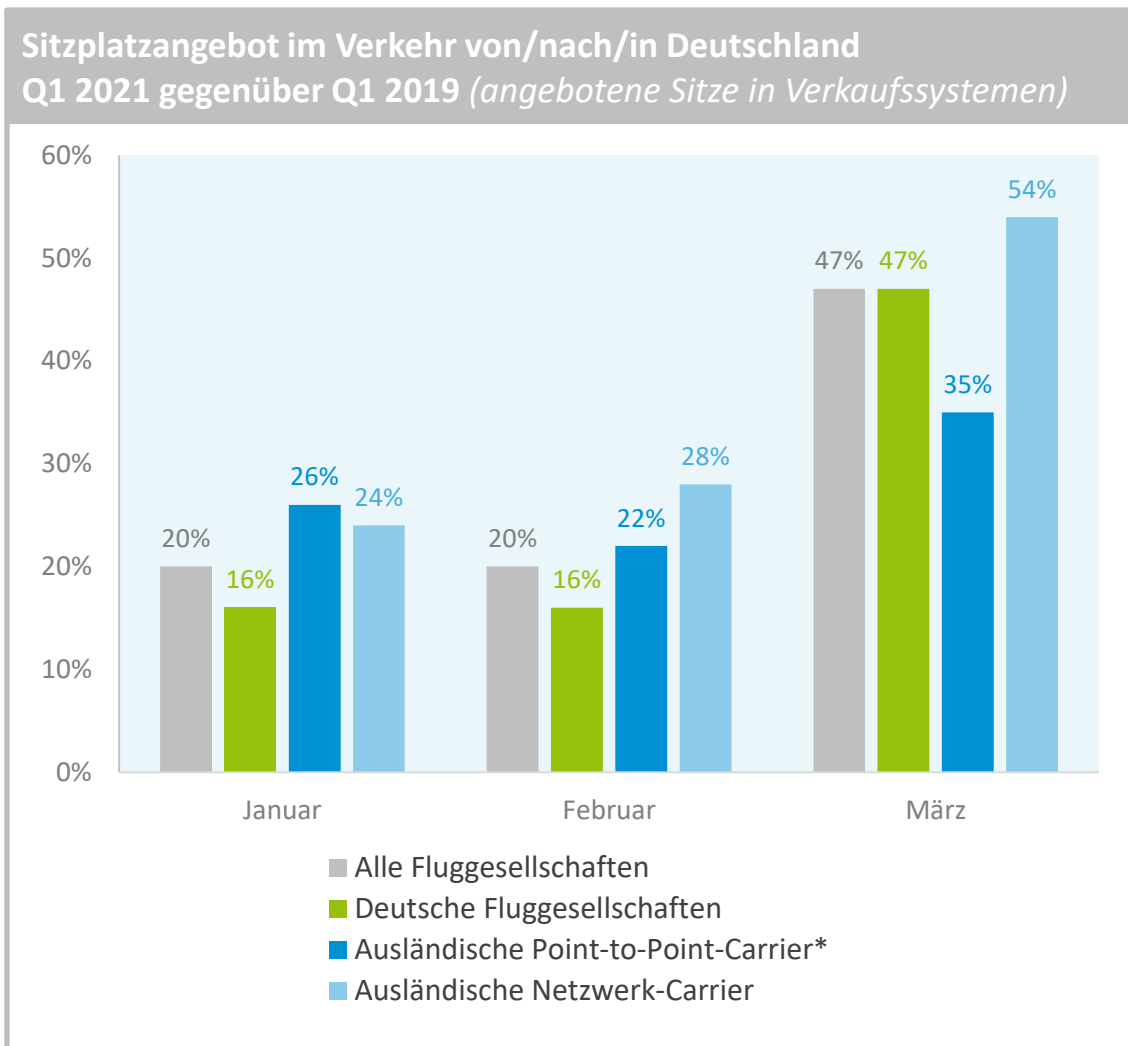
Manche Reisende werden zukünftig gar nicht mehr, weniger oder zu anderen Zielgebieten reisen. Daher prognostiziert die IATA, dass die Entwicklung in den nächsten fünf Jahren nicht mehr zu der vormals prognostizierten Entwicklung aufschließen wird: Im positiven Szenario erreicht der weltweite Luftverkehr das Niveau von 2019 ca. 2023/2024, im negativen Szenario erst nach 2025.

# Szenario für langfristige Entwicklung: Nachfrage von 2019 im Verkehr mit Deutschland wird erst Mitte des Jahrzehnts wieder erreicht



- 📍 Das Szenario – keine Prognose – geht von folgenden Grundannahmen aus:
  - Im Dezember 2021 ist die medizinische Krise gelöst und alle Reisebeschränkungen sind aufgehoben.
  - Im Dezember 2022 ist die Covid-19-bedingte Rezession vorbei und die Wirtschaft bewegt sich wieder auf dem Niveau des Jahres 2019.
  - Der Luftverkehr wächst ab 2023 wieder mit den Raten, die vor der Krise zu verzeichnen waren (ca. 3 Prozent pro Jahr).
- 📍 In dem Szenario wird die antizipierte Entwicklung ohne Covid-19 auch nach Ende der gesundheitlichen Krise nicht erreicht. Das resultiert aus veränderter Nachfrage im Geschäftsreiseverkehr, aber auch im Kurzfristtourismus.
- 📍 Das Niveau von 2019 wird in dem Szenario erst 2025 erreicht. Für den Zeitraum 2020-2030 würde diese Entwicklung in Summe einen Verlust von 25 Prozent der Verkehrsleistung bedeuten.

# Ausblick auf die nächsten Monate: Fluggesellschaften bauen vorsichtig wieder Kapazität auf



Zu Beginn des Jahres 2021 wird nur ein Bruchteil des üblichen Flugverkehrs angeboten (als Vergleich wird 2019 herangezogen, da 2020 bereits ab Februar durch Covid-19 geprägt war):

- Im Januar bieten die Fluggesellschaften nur eine sehr geringe Kapazität (20 Prozent der Kapazität von Januar 2019). Dies geht einher mit dem heftigen Infektionsgeschehen und den starken Mobilitätsbeschränkungen in Deutschland und Europa.
- Dieses Angebot verharrt nach bisherigem Planungsstand im Februar auf dem gleichen Niveau und steigt im März, der bereits leicht durch den Sommerflugplan geprägt ist, auf 47 Prozent an.

Beim Kapazitätsaufbau agieren die deutschen Fluggesellschaften in Summe etwas vorausschauender als die ausländischen. Je nach Entwicklung ist bei ihnen dann auch mit weniger kurzfristigen Flugstreichungen zu rechnen.



## V | Kennzahlen im Überblick

# Zusammenfassung Passagierverkehr: Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick



Wachstum von Fluggesellschaften Jan. – Nov. 2020 nach Regionen (im Vergleich zum Vorjahr in %)	PKM	ASK	Auslastung (in %)
Welt	-65,6	-56,5	65,5
Europa	-69,3	-61,7	68,5
Deutsche Fluggesellschaften*	-76,4	-	-
Mittlerer Osten	-71,3	-62,9	58,8
Nordamerika	-65,0	-50,4	59,8
Asien/Pazifik	-61,7	-54,0	68,1
Lateinamerika	-62,6	-58,5	75,1
Afrika	-69,6	-62,2	57,8

Passagiere von dt. Unternehmens- Gruppen*	2019	2020	Veränderung
Gesamt (Mio.)	162,0	40,2	-75,2%



Passagiere an dt. Flughäfen	2019	2020	Veränderung
Gesamt (an + ab)	247.840.864	62.816.215	-74,7%
Deutschland	46.180.716	11.676.578	-74,4%
Europa	158.042.424	41.139.398	-74,0%
Übersee	42.617.724	10.000.239	-77,1%

Flugbewegungen an dt. Flughäfen	2019	2020	Veränderung
Gesamt	2.181.792	904.444	-58,5%

Kontrollierte Flüge DFS (nach IFR)	2019	2020	Veränderung
Gesamt	3.334.424	1.460.768	-56,2%

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

# Zusammenfassung Frachtverkehr: Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick



Wachstum von Fluggesellschaften Jan. – Nov. 2020 nach Regionen (im Vergleich zum Vorjahr in %)	FTK	AFTK	FLF (in %)
Welt	-11,6	-23,9	54,3
Europa	-17,2	-28,1	59,3
Mittlerer Osten	-10,7	-21,1	52,7
Nordamerika	0,1	-16,7	47,5
Asien/Pazifik	-16,1	-28,0	60,9
Lateinamerika	-21,8	-35,4	43,0
Afrika	0,3	-17,1	43,7



Luftfracht an dt. Flughäfen (in Tonnen)	2019	2020	Veränderung
Gesamt (an+ab)	4.907.273	4.603.475	-4,2%
Ausladungen	2.321.144	2.257.641	-2,7%
Einladungen	2.482.313	2.345.834	-5,5%

PKM Personenkilometer  
 ASK Angebotene Sitzplatzkilometer  
 FTK Frachttonnenkilometer  
 AFTK Angebotene Tonnenkilometer  
 FLF Frachtladefaktor



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)