

Luftfahrt bewegt.  BDL

# Jahreszahlen 2016

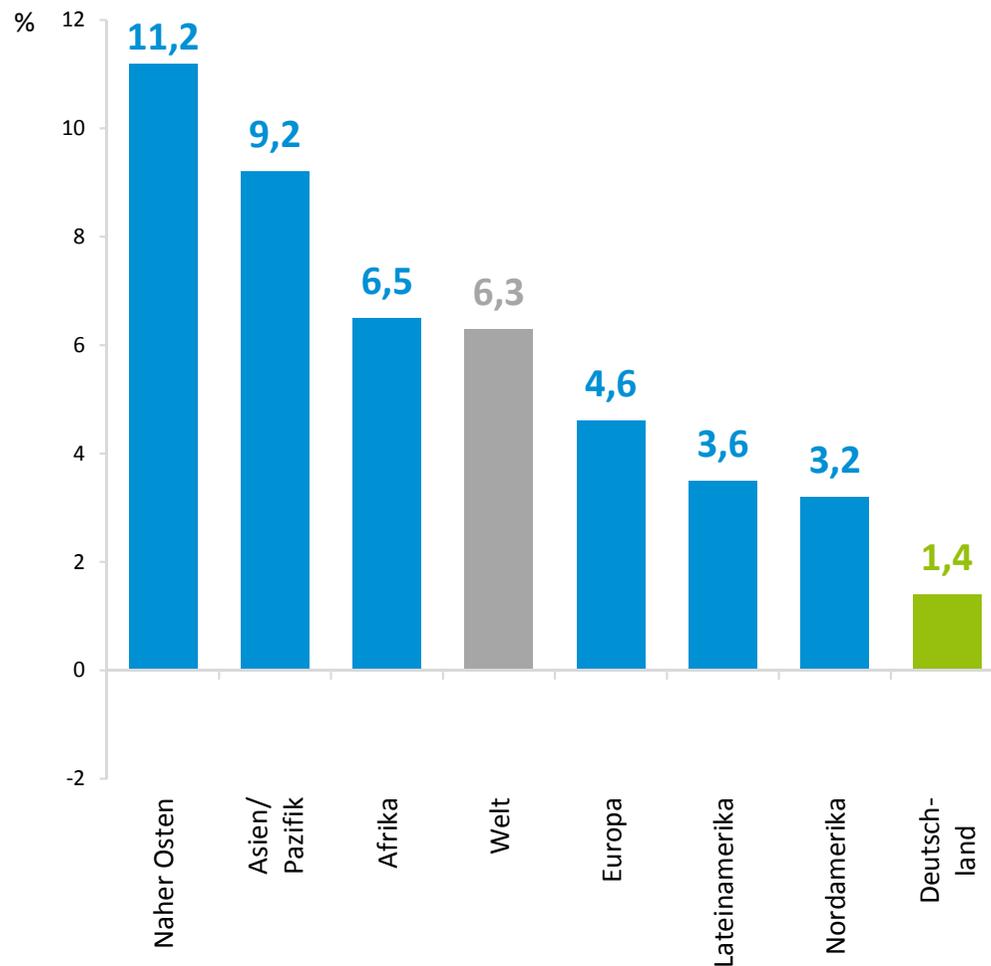
Zur Lage der deutschen  
Luftverkehrswirtschaft

Frankfurt am Main, 2. Februar 2017

# Fluggesellschaften: Deutsche Unternehmen sind international erneut abgeschlagen



**Wachstum von Fluggesellschaften nach Regionen 2016**  
(in verkauften Personenkilometern, RPK)



Der Passagierluftverkehr weltweit – gemessen in verkauften Personenkilometern – ist 2016 um 6,3 % gewachsen. Allen voran die Anbieter aus dem Nahen Osten (+11,2%), Asien/Pazifik (+9,2%) und Afrika (+6,5%) haben über dem Schnitt zulegen können. Fluggesellschaften aus Europa wuchsen um +4,6%. Die deutschen Fluggesellschaften bzw. Fluggesellschaftsgruppen (airberlin-Gruppe, Condor, Lufthansa-Gruppe und TUIfly) wuchsen um lediglich +1,4%.

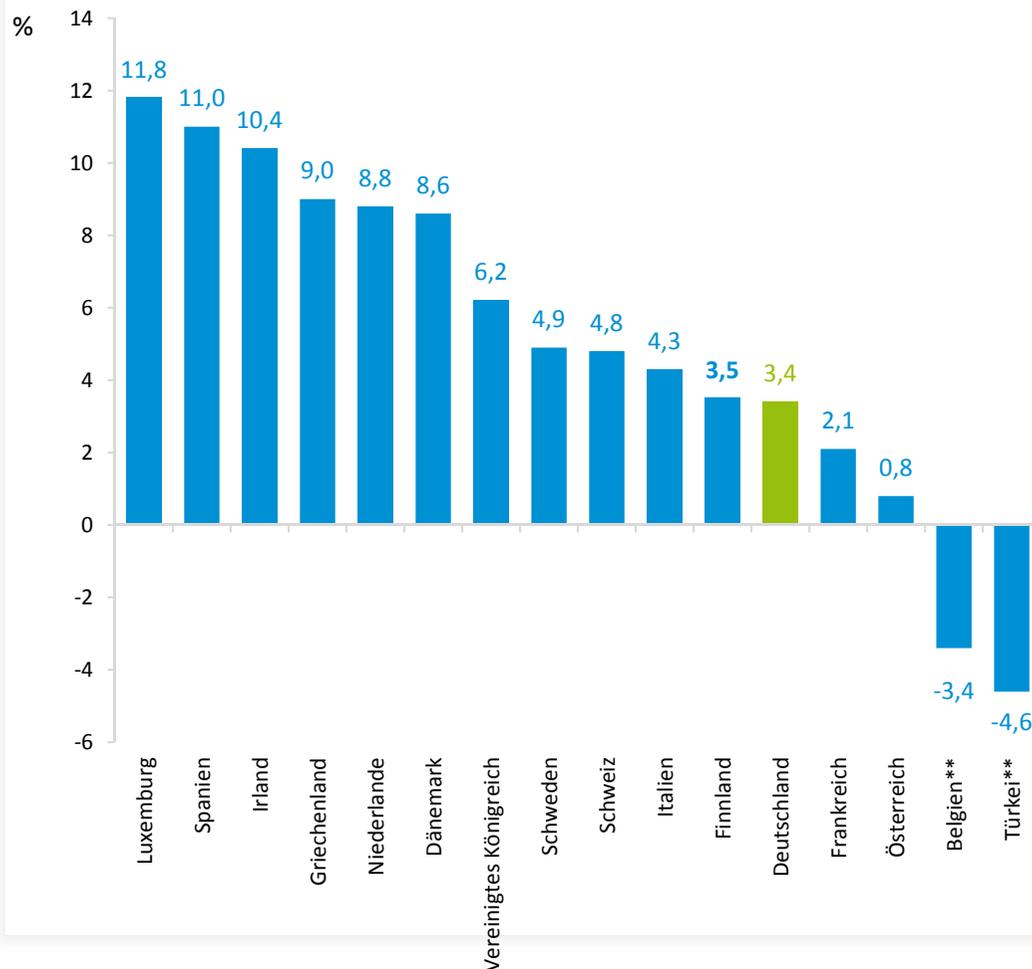
Insgesamt beförderten diese deutschen Unternehmen 150,5 Millionen Passagiere, dies sind +0,1% mehr als im Vorjahr. Wettbewerber konnten hingegen auch bei den Passagierzahlen z.T. deutlich zulegen:

- IAG-Gruppe: +14,0%\*
- Air France/KLM: +4,0%
- Turkish Airlines: +2,5%
- Easyjet: +6,6%
- Ryanair: +15,3%

# Flughäfen: Auch deutsche Flughäfen wachsen im internationalen Vergleich unterdurchschnittlich



## Passagierwachstum an Flughäfen in bedeutenden europäischen Luftverkehrsmärkten\*



Die Flughäfen in Deutschland begrüßten 2016 +3,4% mehr Passagiere als im Jahr zuvor. Im Vergleich zu weiteren bedeutenden europäischen Luftverkehrsmärkten zeigt sich jedoch – wie in den Vorjahren – ein auffallend unterdurchschnittliches Wachstum.

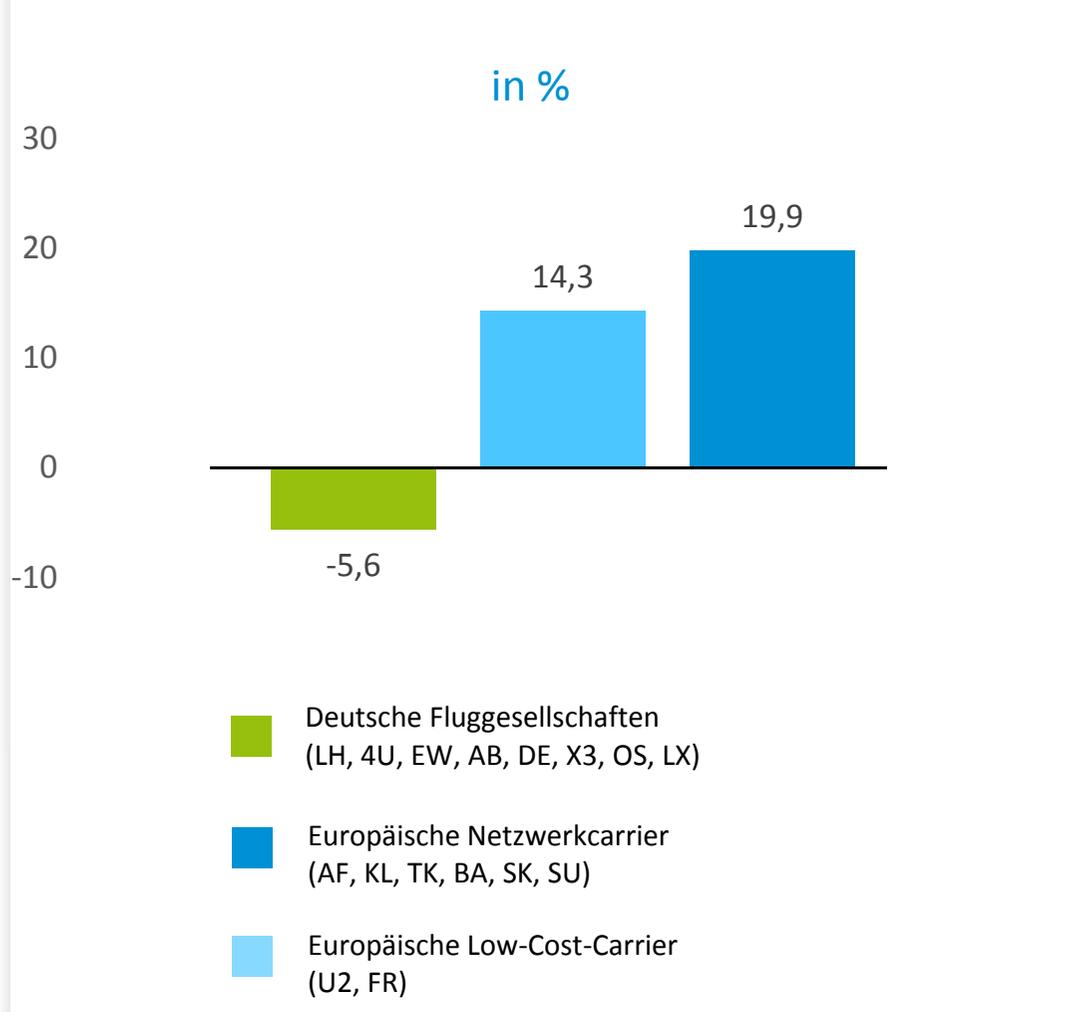
Zu den einzelnen Verkehrssegmenten:

- Das Passagierwachstum zu europäischen Zielen wuchs mit +4,6%. Vor allem ausländische Airlines bedienen erfolgreich neue Strecken im so genannten Point-to-Point-Verkehr.
- Auch der innerdeutsche Verkehr nahm leicht zu: +2,8%.
- Die für Fluggesellschaften wirtschaftlich besonders wichtigen Interkontinentalverkehre schrumpften hingegen um -0,2%.

Die Zahl der Flugbewegungen nahm mit +2,0% zu. Der stabile Aufwärtstrend bei den Bewegungen in den letzten zwei Jahren setzt sich somit fort. Doch auch hier offenbart der europäische Vergleich ein unterdurchschnittliches Wachstum in Deutschland (Europa: + 3,0% (Jan-Nov)).

# Wettbewerb: Die deutschen Fluggesellschaften sind nicht die Wachstumstreiber an den deutschen Flughäfen

## Angebotsentwicklung auf deutschen Flughäfen (2010-2016; gemessen an den Starts pro Woche\*)

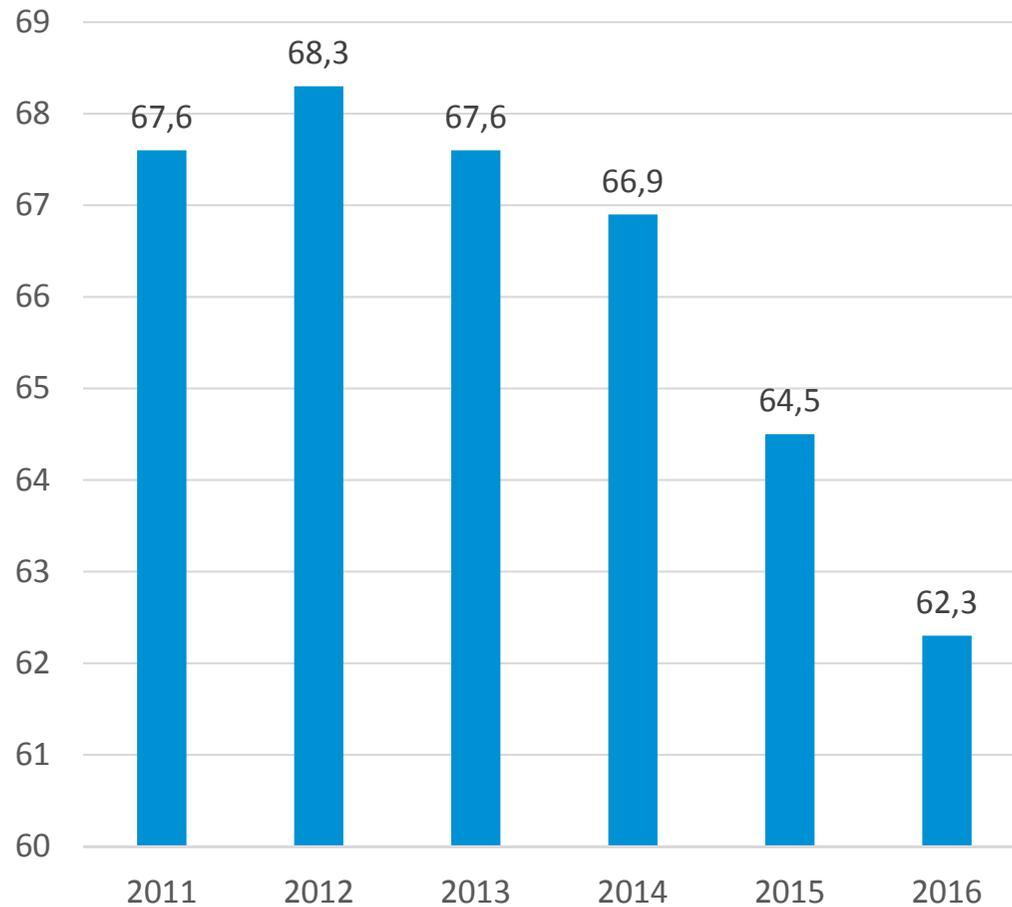


- Seit 2010 ist die Anzahl der Starts von Flugzeugen deutscher Fluggesellschaften um 5,6% gesunken.
- Die größten europäischen Low-Cost-Carrier – Ryanair und Easyjet – haben ihr Angebot seit 2010 um +14,3% erhöht.
- Europäische Netzwerkcarrier haben im gleichen Zeitraum ihr Angebot sogar um 19,9% erhöhen können.
- Im Vorjahresvergleich (2016 zu 2015) erkennt man, dass die deutschen Fluggesellschaften mit +0,8% ihr Angebot wieder leicht erhöht haben, allerdings deutlich weniger stark als die europäischen Low-Cost-Carrier, deren Angebot um +22,1% zunahm.

# Wettbewerb: Die deutschen Fluggesellschaften verlieren weiter Marktanteile



**Marktanteile deutscher Airlines an deutschen Flughäfen 2011-2016 (in %; nach Sitzplatzangebot\*)**

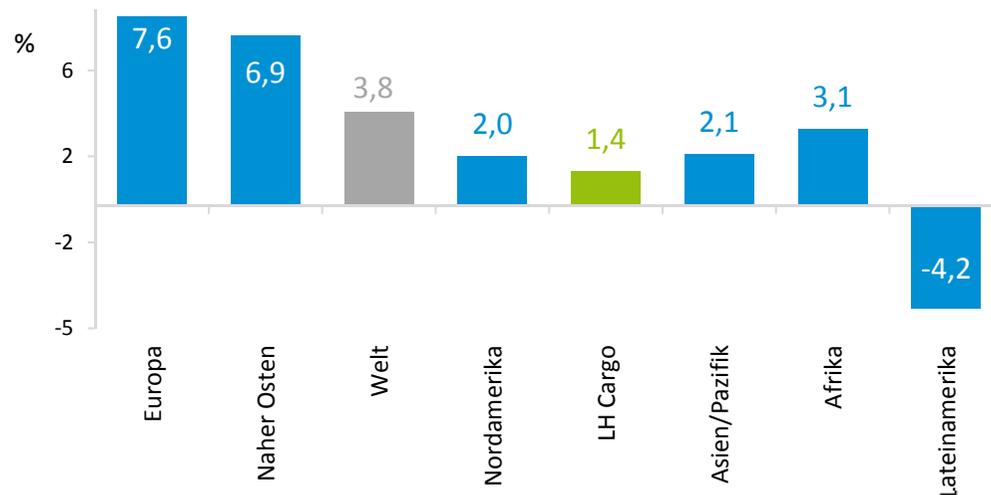


- Die deutschen Fluggesellschaften sind zwar mit 62,3% nach wie vor die größten Kunden an deutschen Flughäfen gemessen am Sitzplatzangebot von/nach/innerhalb Deutschland.
- Allerdings ist in den letzten Jahren ein großer Verlust an Marktanteilen zu beobachten von über 68% auf nunmehr rund 62%. Insbesondere ausländische Fluggesellschaften gewinnen im Umkehrschluss zunehmend Marktanteile in Deutschland.

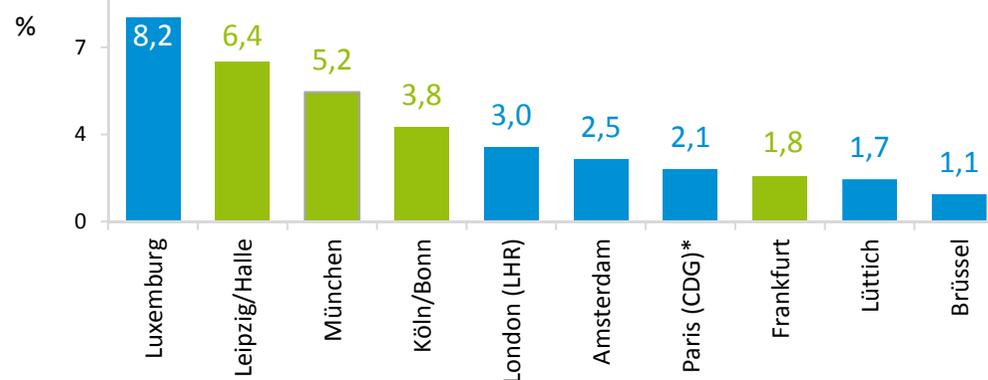
# Luftfracht: Handel elektronischer Waren beschert starkes zweites Halbjahr, Online-Handel weiter zunehmend



**Wachstum von Frachtfluggesellschaften nach Regionen 2016**  
(in Frachttonnenkilometern, FTK)



**Wachstum ausgewählter Frachtflughäfen in Europa 2016**  
(nach Luftfrachtaufkommen in Tonnen an/ab)



- Luftfrachtverkehre weltweit nahmen im zweiten Halbjahr deutlich zu, so dass für das Gesamtjahr 2016 nunmehr ein Plus von +3,8% steht (nach nur +0,5% für Jan-Jun).
- Treiber waren insbesondere Transporte von typischen Luftfrachtprodukten, wie etwa elektronische Waren. Deren Transportnachfrage nahm anlässlich spezieller Verkaufsaktionen weltweit zu, z.B. Black Friday. Der Welthandel insgesamt stagnierte weiterhin.
- Auch wenn zuletzt die Nachfrage stärker stieg als das Angebot - die Auslastung also zunahm - verharnt diese auf das Gesamtjahr betrachtet bei rekordverdächtig niedrigen 43%. Die Auslastung bei der LH Cargo ist mit 66,6% höher als im Schnitt.
- Die Erholung der Luftfracht im zweiten Halbjahr erhöht auch den Umschlag an den wichtigsten Frachtstandorten in Europa für das Gesamtjahr (gegenüber Jan-Jun). Am größten Frachtflughafen Europas, in Frankfurt, betrug er +1,8% für das Jahr nach nur +0,4% für das Halbjahr.
- Standorte von sog. Integratoren (z.B. DHL) wie etwa Leipzig/Halle oder Köln/Bonn profitieren weiterhin von der Zunahme des insbesondere von Integratoren beförderten Online-Handels.

# Passagierverkehr:

## Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick



Wachstum von Fluggesellschaften 2016 nach Regionen (im Vergleich zum Vorjahr in %)	RPK	ASK	Auslastung (in %)
WELT	+6,3	+6,2	80,5
Europa	+4,6	+4,4	82,4
Deutsche Fluggesellschaften*	+1,4	+2,9	80,9
Naher Osten	+11,2	+13,5	74,7
Nordamerika	+3,2	+3,7	83,5
Asien/Pazifik	+9,2	+8,1	79,7
Lateinamerika	+3,6	+1,9	80,8
Afrika	+6,5	+6,3	68,6

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

Passagiere von dt. Unternehmens-Gruppen*	2015	2016	Veränderung
<b>Gesamt</b>	<b>150.350.119</b>	<b>150.451.250</b>	<b>+0,1%</b>



Passagiere an dt. Flughäfen	2015	2016	Veränderung
<b>Gesamt (an + ab)</b>	<b>215.986.217</b>	<b>223.236.622</b>	<b>+3,4%</b>
<i>Deutschland</i>	<i>46.050.378</i>	<i>47.321.791</i>	<i>+2,8%</i>
<i>Europa</i>	<i>131.609.980</i>	<i>137.682.000</i>	<i>+4,6%</i>
<i>Übersee</i>	<i>38.106.827</i>	<i>38.015.021</i>	<i>-0,2%</i>

Flugbewegungen an dt. Flughäfen	2015	2016	Veränderung
<b>Gesamt</b>	<b>2.025.296</b>	<b>2.065.883</b>	<b>+2,0%</b>

Kontrollierte Flüge DFS (nach IFR)	2015	2016	Veränderung
<b>Gesamt</b>	<b>3.029.066</b>	<b>3.108.761</b>	<b>+2,6%</b>

### Legende:

ASK = Available Seat Kilometers /  
angebotene Personenkilometer

RPK = Revenue Passenger Kilometers /  
verkaufte Personenkilometer

jeweils Domestic + International

IFR = Instrument Flight Rules / Instrumentenflug (inkl. Überflüge)

# Luftfrachtverkehr: Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick



Wachstum von Fluggesellschaften 2016 nach Regionen (im Vergleich zum Vorjahr in %)	FTK	AFTK	FLF (in %)
WELT	+3,8	+5,3	43,0
Europa	+7,6	+6,7	44,5
Naher Osten	+6,9	+8,4	42,8
Nordamerika	+2,0	+3,4	34,3
Asien/Pazifik	+2,1	+3,6	52,8
Lateinamerika	-4,2	-2,0	33,3
Afrika	+3,1	+25,5	22,2



Luftfracht an dt. Flughäfen (in Tonnen)	2015	2016	Veränderung
<b>Gesamt (an + ab)</b>	<b>4.438.589</b>	<b>4.588.357</b>	<b>+3,4%</b>
<i>Ausladungen</i>	<i>2.097.175</i>	<i>2.173.574</i>	<i>+3,6%</i>
<i>Einladungen</i>	<i>2.341.404</i>	<i>2.414.796</i>	<i>+3,1%</i>

### Legende:

AFTK = Available Freight Tonne Kilometers /  
angebotene Frachttonnenkilometer

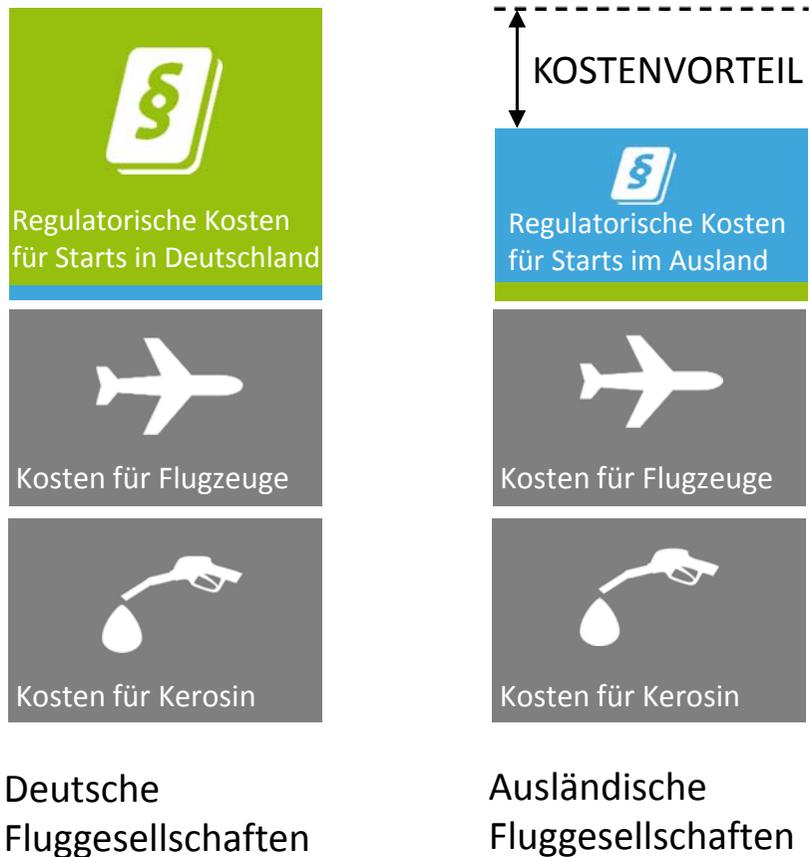
FTK = Freight Tonne Kilometers /  
verkaufte Frachttonnenkilometer

FLF = Freight Load Factor / Frachtauslastung  
jeweils Domestic + International

# Zu den Rahmenbedingungen

# Zusatzbelastungen: Von der Politik beeinflussbare regulatorische Kosten sind entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit

## Vergleich relevanter Kostenblöcke für die Kalkulation von Ticketpreisen und Frachtraten\*



\*Schematische Darstellung

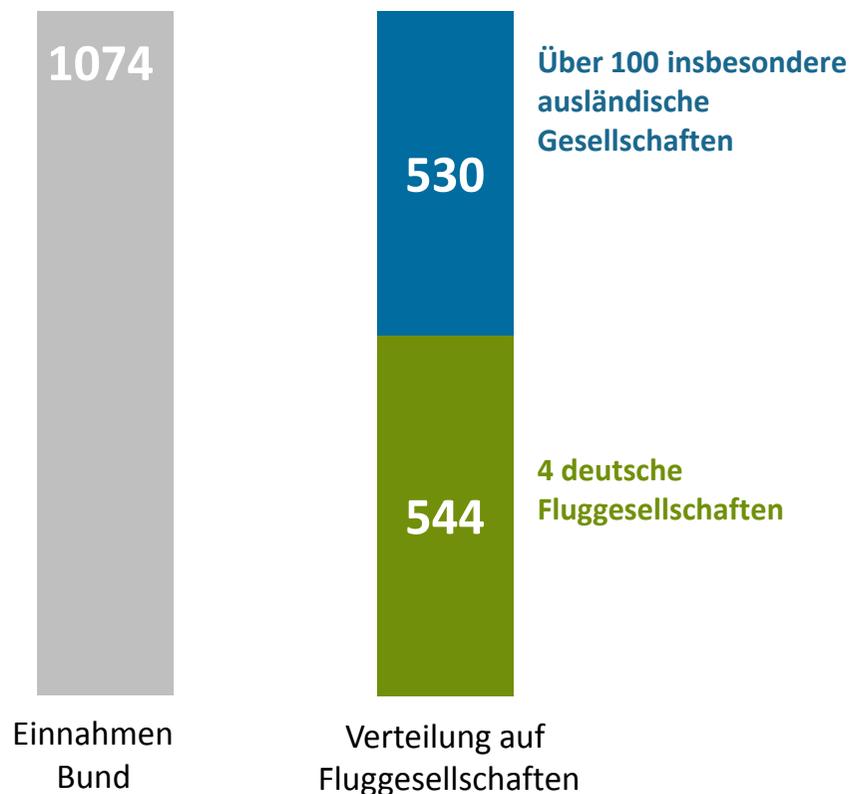
- Die Gutachter der Bundesregierung für ein Luftverkehrskonzept machen vor allem auch die regulatorischen Kosten in Deutschland für die geringere Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen verantwortlich. Warum?
- Die Höhe regulatorischer Kosten, die für Starts in Deutschland anfallen, ist insbesondere für die Preiskalkulation deutscher Fluggesellschaften relevant. Denn im Gegensatz zu ausländischen Fluggesellschaften unterliegt der Großteil ihres Geschäfts diesen Regelungen.
- Da die regulatorischen Kosten in Deutschland höher sind als im Ausland, etwa weil sie dort gar nicht erhoben werden (z.B. Luftverkehrsteuer) oder geringer sind (z.B. Luftsicherheitskosten), leiden die deutschen Fluggesellschaften darunter überproportional.
- Ausländische Fluggesellschaften unterliegen deutschen Regelungen ebenfalls, wenn sie in Deutschland starten. Doch dies betrifft nur einen kleinen Teil ihres Gesamtgeschäfts. Der Großteil ihres Gesamtgeschäfts unterliegt vielmehr niedrigeren regulatorischen Kosten im Ausland.
- Da aber die deutschen und ausländischen Fluggesellschaften auf den internationalen Luftverkehrsmärkten im Wettbewerb stehen, haben die ausländischen Unternehmen mit ihrer vergleichsweise geringen Gesamtkostenbelastung einen erheblichen Wettbewerbsvorteil.

# Zusatzbelastung Luftverkehrsteuer: Der nationale Alleingang trifft überproportional die deutschen Unternehmen



## Luftverkehrsteuer: Gesamteinnahmen und Verteilung der Steuerlast (2016)

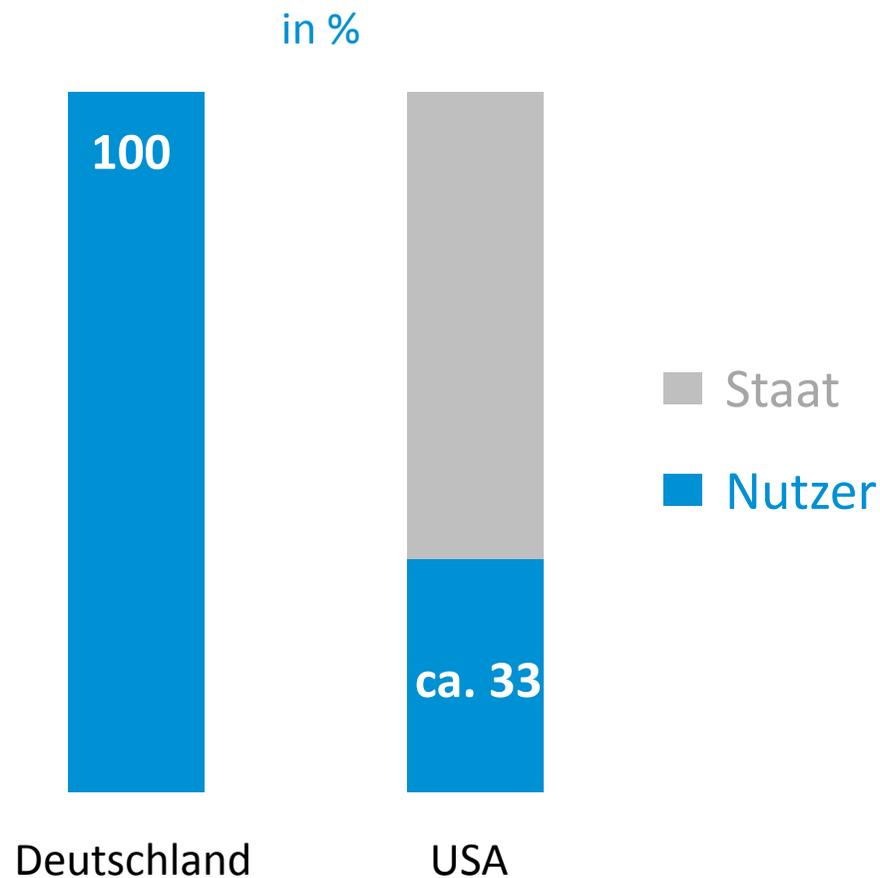
in Mio. €



- Die zum 1.1.2011 eingeführte Luftverkehrsteuer (LuftVSt) ist die größte fiskalische Zusatzbelastung in Deutschland.
- Diese Zusatzbelastung trifft die deutschen Fluggesellschaften überproportional, da sie mit dem Großteil ihres Geschäfts dieser Regelung unterliegen: Allein vier deutsche Fluggesellschaften trugen 2016 mit über 544 Millionen Euro mehr als die Hälfte der gesamten Steuer; wohingegen sich die restliche Steuerlast auf über 100 insbesondere ausländische Fluggesellschaften verteilt.
- Seit ihrer Einführung sind dem Bundeshaushalt knapp 6 Milliarden Euro aus der LuftVSt zugeflossen. Allein vier deutsche Fluggesellschaften haben über 3,2 Milliarden Euro hiervon zahlen müssen.
- Aufgrund des intensiven internationalen Wettbewerbs gelingt es ihnen nicht, die Steuer über höhere Ticketpreise an die Passagiere 1:1 weiterzureichen. Die Steuer muss somit auch von den Fluggesellschaften aus ihrem operativen Ergebnis selbst beglichen werden.
- Damit wurden und werden wichtige Finanzmittel entzogen, die den Fluggesellschaften fehlen, um noch stärker in lärmärmeres und energieeffizienteres Fluggerät zu investieren.

# Zusatzbelastung Luftsicherheitsgebühren: In Deutschland tragen Fluggesellschaften Kosten der Allgemeinheit

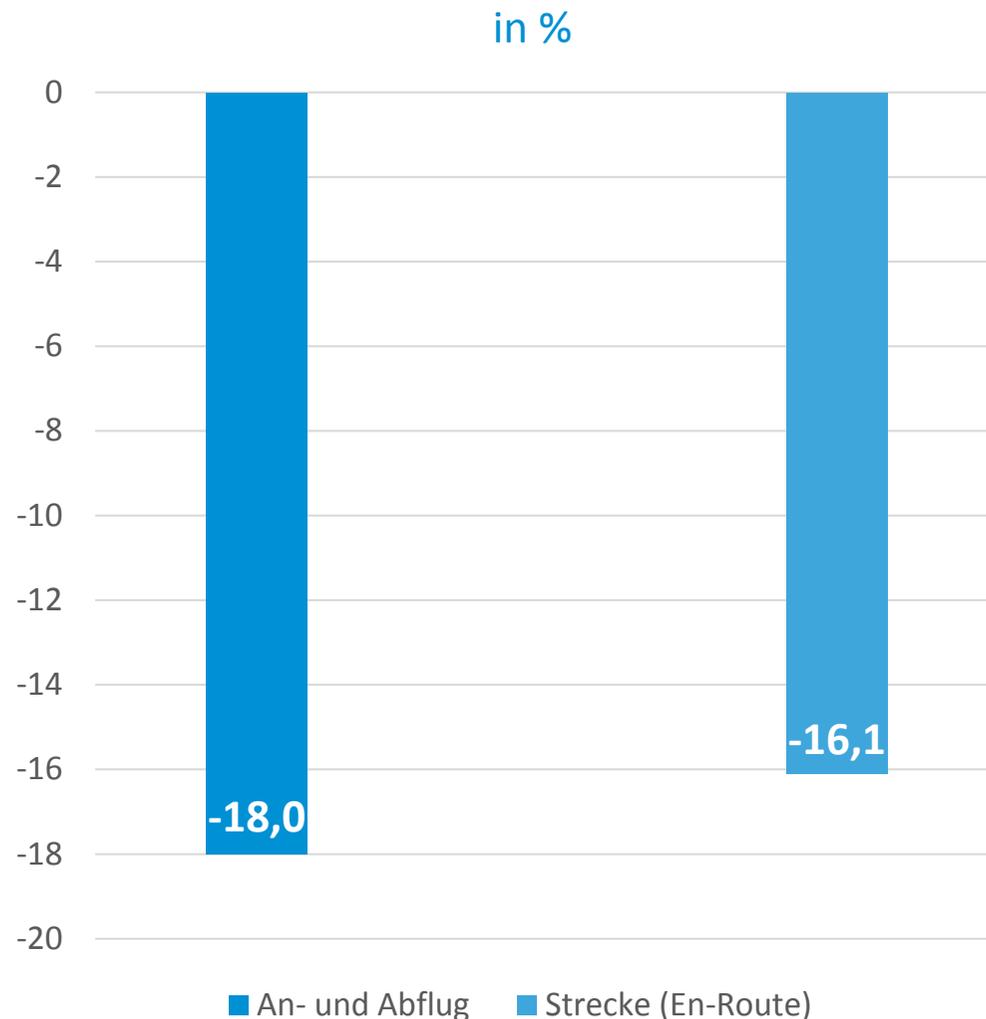
## Vergleich der Verteilung der Kosten für Luftsicherheit in den USA und Deutschland



- ▲ Aufwendungen für die Luftsicherheit (Security) an den Flughäfen, z.B. für Gepäckkontrollen, entstehen insbesondere, um terroristische Angriffe abzuwehren. Diese Angriffe gelten nicht dem Luftverkehr, sondern der Gesellschaft als Ganzes. Deshalb sollten die Kosten vom Staat, nicht aber von den Nutzern des Luftverkehrs getragen werden. In vielen Staaten übernimmt tatsächlich der Staat zu großen Teilen auch die Kosten hierfür – nicht so in Deutschland. Hier müssen die Luftverkehrsunternehmen diese Kosten tragen.
- ▲ In 2016 haben Fluggesellschaften in Deutschland insgesamt 594 Millionen Euro an Luftsicherheitsgebühren gezahlt.
- ▲ Den Hauptteil hiervon tragen deutsche Fluggesellschaften. Ausländische Fluggesellschaften sind hiervon nur zu einem geringeren Teil betroffen, da ein wesentlich geringerer Teil ihres Geschäfts diesen Regelungen unterliegt. In ihren Heimatländern, z.B. in den USA, zahlt hingegen der Staat diese Kosten zu großen Teilen; in Spanien und Italien etwa sind die von Fluggesellschaften zu zahlenden Kosten für Luftsicherheit auf 20-25% gedeckelt.
- ▲ Deutsche Fluggesellschaften sind daher im internationalen Wettbewerb benachteiligt.

# Erster Entlastungsschritt Flugsicherungsgebühren: Staat übernimmt flugsicherungs fremde Kostenbestandteile

## Absenkung der Flugsicherungsgebühren in D (2016/2017)



- Fluggesellschaften zahlen für die Nutzung von Dienstleistungen der Deutschen Flugsicherung Flugsicherungsgebühren.
- Nur in Deutschland sind bis Ende 2016 in die Berechnung der Flugsicherungsgebühren Kostenbestandteile eingeflossen, die mit der Erbringung der Flugsicherungsdienstleistung nicht unmittelbar zusammenhängen, z.B. Wetterdienst, Pensionen für Beamte des Luftfahrtbundesamtes oder Beiträge zu internationalen Organisationen – also so genannte „flugsicherungs fremde Kosten“.
- Die Bundesregierung und der Bundestag haben Ende 2016 beschlossen, diese Finanzierungsbestandteile ab dem 1.1.2017 aus der Kalkulation der Gebühren, wie in anderen europäischen Staaten längst der Fall, herauszunehmen.
- Hierdurch konnten ab 1.1.2017 die Flugsicherungsgebühren in Deutschland gegenüber 2016 abgesenkt werden:
  - An- und Abflug: -18,0%
  - Strecke (En-Route): -16,1%
- Diese Absenkung verbessert die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Fluggesellschaften, da der Großteil ihres Geschäfts diesen Regelungen unterliegt.