

Entwicklung des Luftverkehrs im ersten Halbjahr 2024

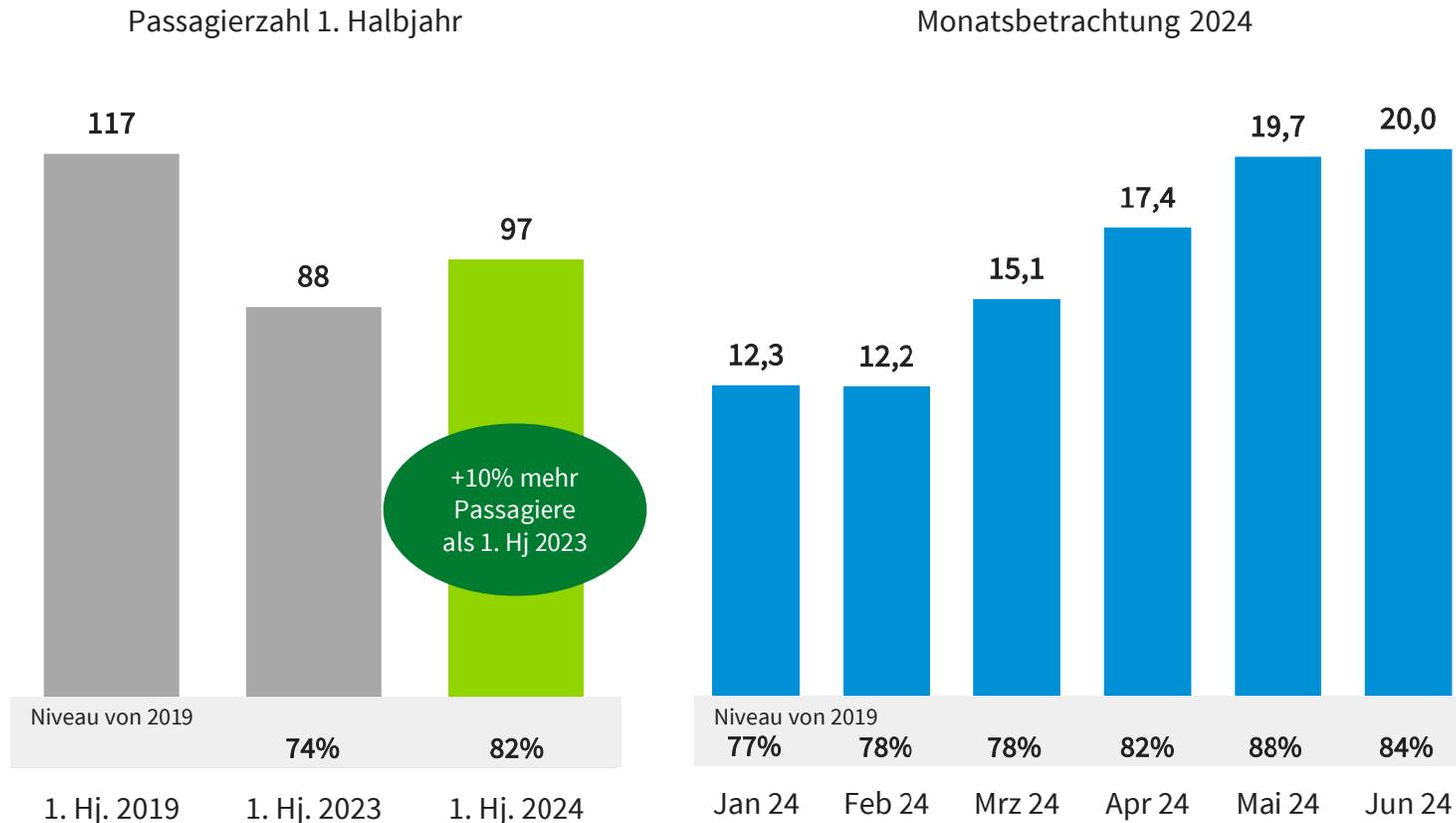
07. August 2024

1. Entwicklung des Passagierverkehrs im ersten Halbjahr 2024
2. Analyse der Passagierströme Europa – Asien
3. Entwicklung der Standortkosten in Deutschland und Europa
4. Entwicklung des Luftfrachtverkehrs im ersten Halbjahr 2024
5. Ausblick auf die Entwicklung des Luftverkehrs
6. Kennzahlen im Überblick

Entwicklung des Passagierverkehrs im ersten Halbjahr 2024

Der Luftverkehr wuchs im ersten Halbjahr 2024 um 10 Prozent gegenüber dem Vorjahr – ein Plus 9 Millionen Passagieren

Passagierzahlen an/ab deutschen Flughäfen 1. Halbjahr 2024 (Mio. Passagiere)

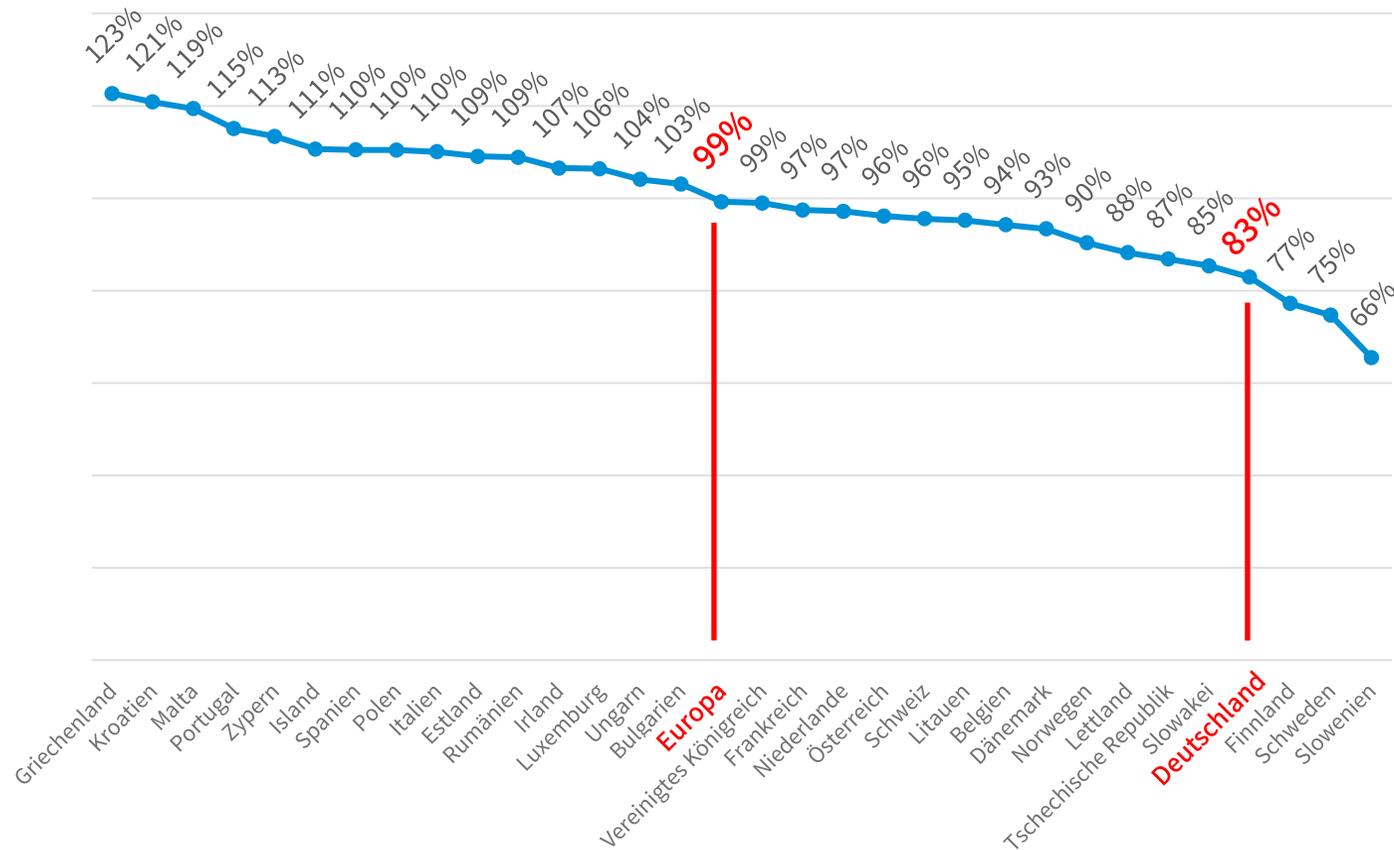


- Die Erholung des Luftverkehrs in Deutschland setzt sich im zweiten Jahr nach Ende der Corona-Pandemie fort. Die Passagierzahl an den deutschen Flughäfen stieg im 1. Halbjahr 2024 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 10 Prozent auf insgesamt 97 Millionen. Das entspricht einem Plus von rund neun Millionen Passagieren.
- Gegenüber dem Vor-Corona-Niveau des Jahres 2019 beträgt die Erholungsrate des Luftverkehrs in Deutschland gemessen an den Passagierzahlen 82 Prozent.
- Ähnlich hat sich der Travel-Retail-Markt entwickelt, zu dem unter anderen die Duty-Free-Shops an den Flughäfen zählen.

Trotzdem liegt Deutschland bei der Erholung des Luftverkehrs nach der Corona-Pandemie im europäischen Vergleich deutlich zurück

Recovery-Rate aller europäischer Staaten

Angebotene Sitzplätze Januar bis Juni 2024 ggü. 2019 in Prozent

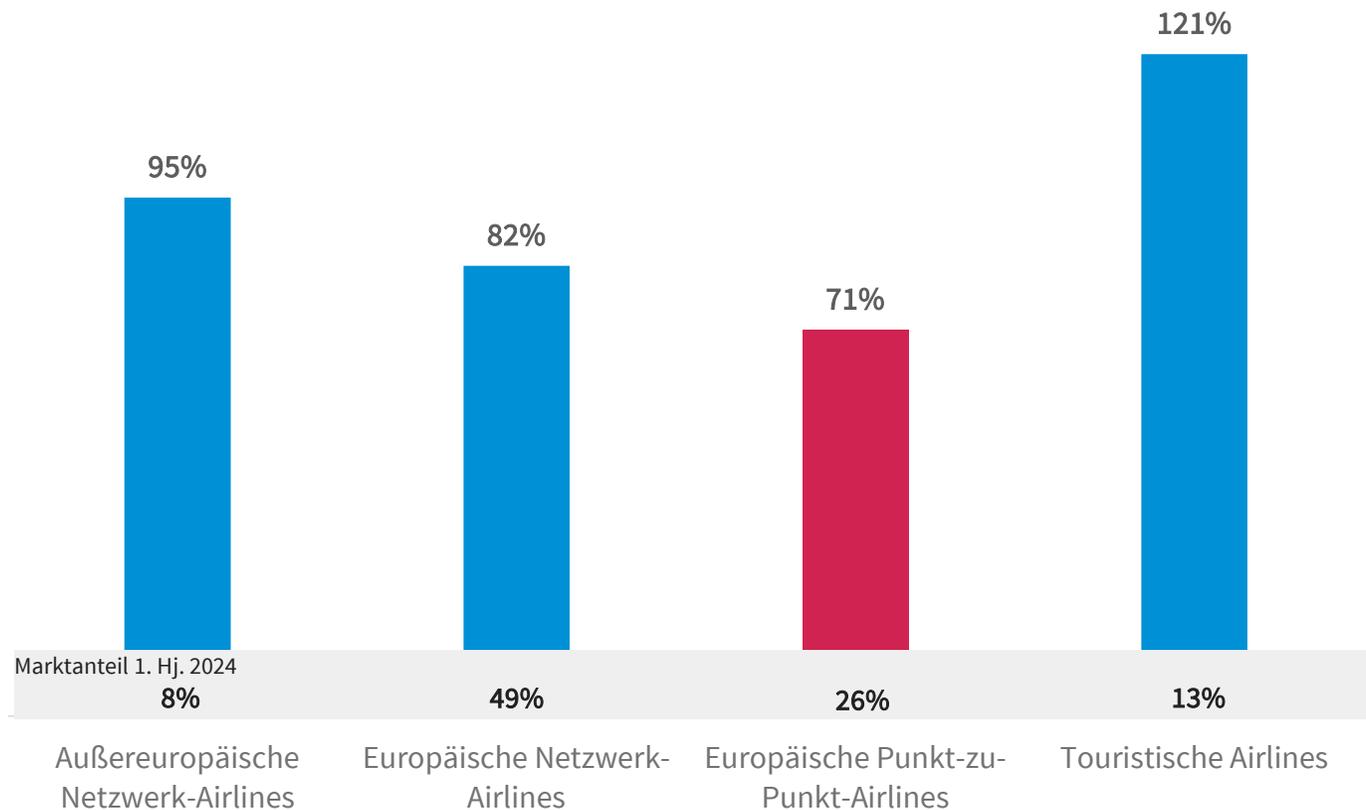


- Auch im ersten Halbjahr 2024 hängt die Erholung des Luftverkehrs in Deutschland nach der Corona-Pandemie deutlich hinter der Entwicklung im restlichen Europa zurück. Während das Angebot in Europa mit 99 Prozent fast wieder das Niveau von 2019 erreicht hat, liegt dieser Wert in Deutschland bei nur 83 Prozent (+10 Prozent). Ohne die Berücksichtigung Deutschlands erreicht Europa sogar 102 Prozent (+9 Prozent) des Vor-Corona-Niveaus.
- Dem Luftverkehr in Deutschland gelingt es nicht, die Lücke zur europäischen Entwicklung nach der Corona-Pandemie zu schließen. Hierzu müsste der Luftverkehr in Deutschland deutlich stärker wachsen als im restlichen Europa.
- Die Zahlen lassen darauf schließen, dass es bei einem insgesamt etwa gleich großen Luftverkehrsangebot in Europa im Vergleich zur Vor-Corona-Zeit zu deutlichen Verschiebungen zwischen den einzelnen Ländern durch Flottenverlagerungen gekommen ist.

Die europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines erholen sich in Deutschland im Vergleich zu anderen Anbietern am schlechtesten



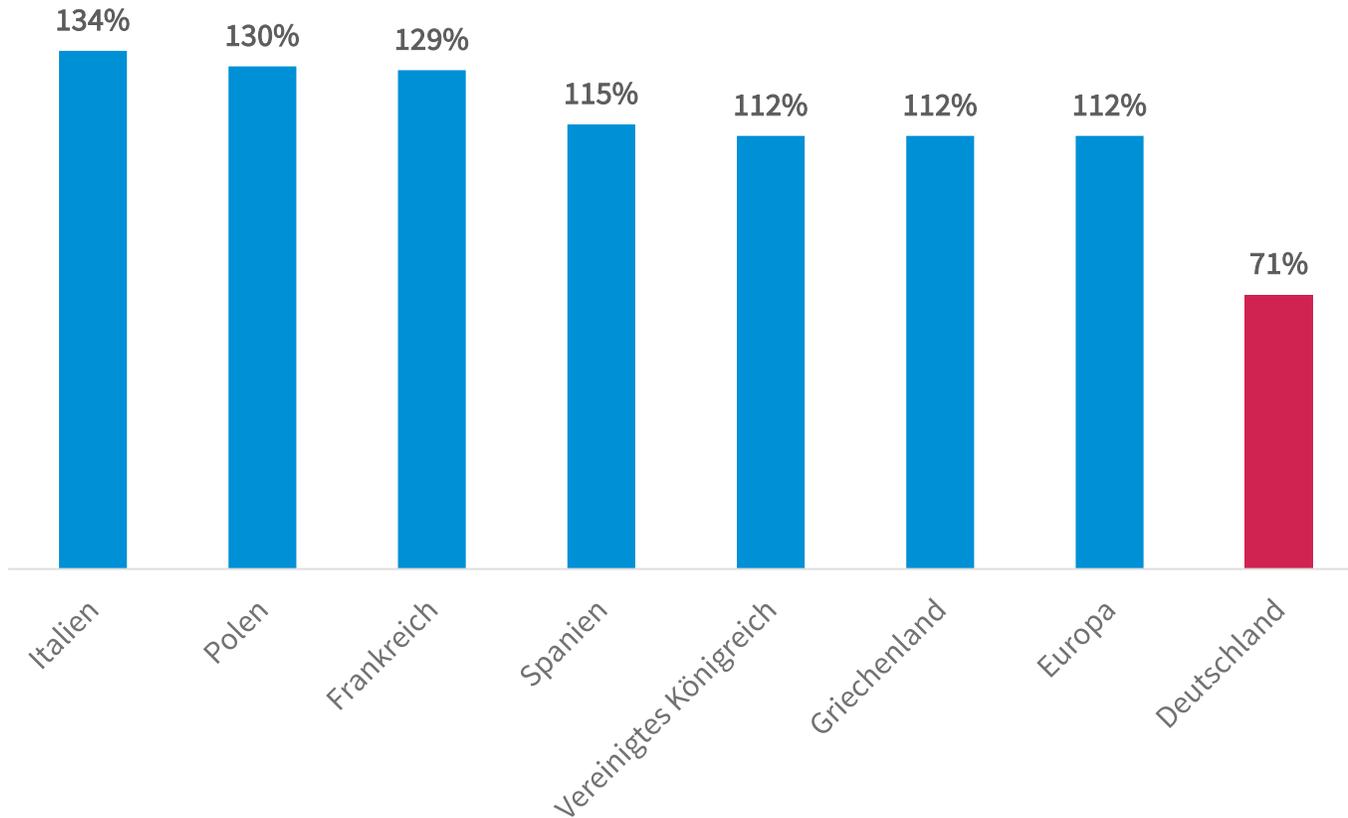
Sitzplatzangebot nach Geschäftsmodell 1. Halbjahr 2024 ggü. 1. Halbjahr 2019



- Die Erholung des Luftverkehrs in Deutschland verläuft uneinheitlich. Die überwiegend im Veranstaltergeschäft tätigen touristischen Airlines übertreffen im ersten Halbjahr 2024 das Sitzplatzangebot von 2019 deutlich. Dieses Geschäftsmodell hat jedoch nur einen vergleichsweise geringen Marktanteil von 13 Prozent.
- Die europäischen Punkt-zu-Punkt Airlines bleiben mit einer Recovery-Rate von nur 71 Prozent deutlich hinter der allgemeinen Entwicklung zurück.
- Der Marktanteil der Fluggesellschaften mit Punkt-zu-Punkt-Geschäftsmodell liegt in Deutschland bei 26 Prozent. Im restlichen Europa erreichen diese Airlines einen Marktanteil von 42 Prozent.

Im Punkt-zu-Punkt-Verkehr ins europäische Ausland bleibt Deutschland deutlich hinter den anderen europäischen Ländern zurück

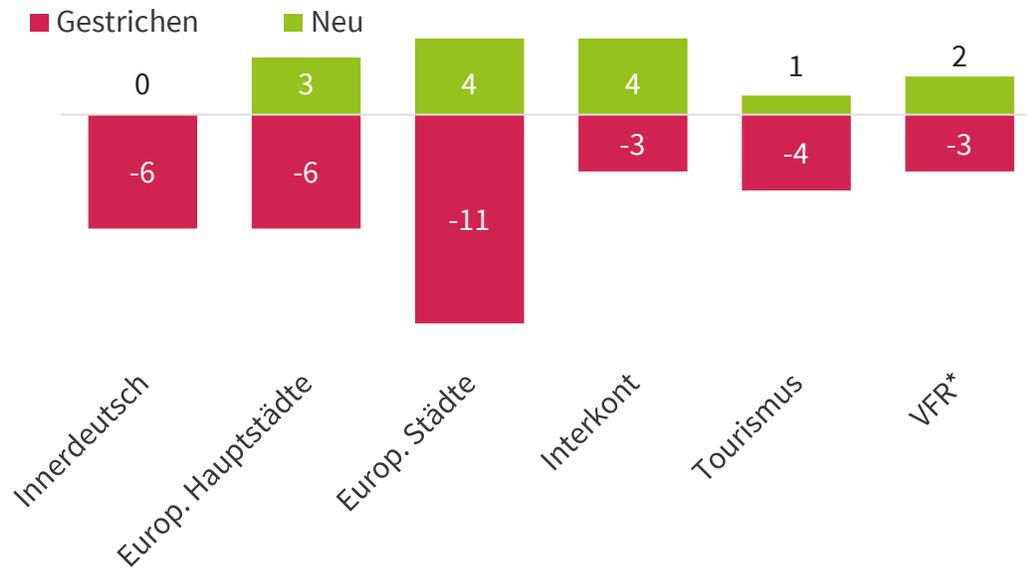
Recovery-Rate der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines Sitzplatzangebot 1. Halbjahr 2024 ggü. 1. Halbjahr 2019



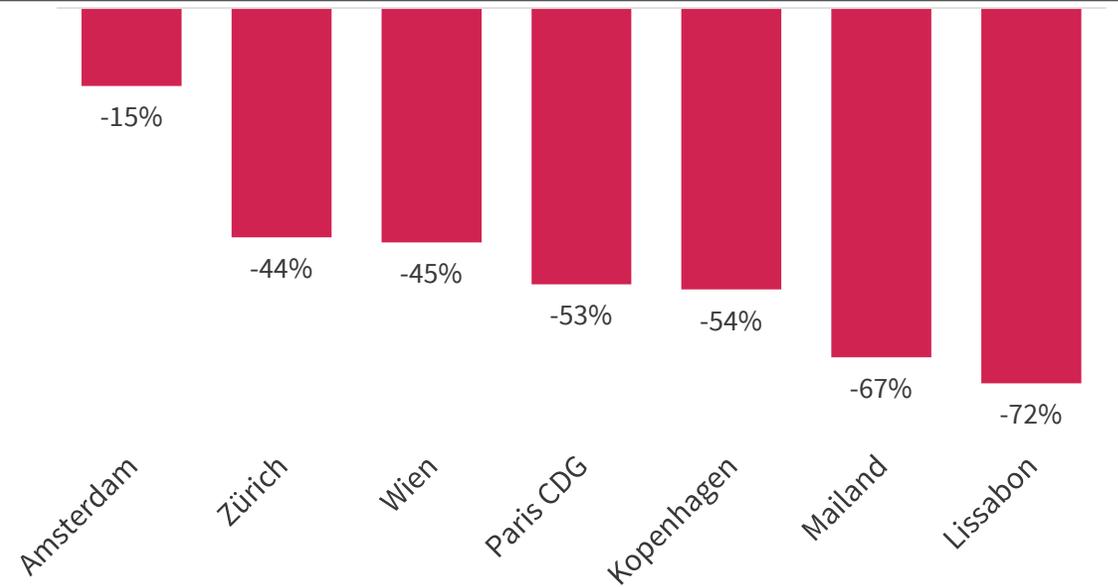
- Während das Sitzplatzangebot der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines in Deutschland im ersten Halbjahr 2024 nur 71 Prozent des Vor-Corona-Niveaus beträgt, liegt es im europäischen Durchschnitt bereits bei 112 Prozent. Einzelne Märkte liegen bereits deutlich darüber – zum Beispiel Italien (134 Prozent) und Frankreich (129 Prozent).
- In diesen Ländern finden die Fluggesellschaften zumeist deutlich günstigere staatliche Standortkosten (Luftverkehrssteuer, Luftsicherheitsgebühr und Flugsicherungsgebühr für An- und Abflug) vor als in Deutschland. Daher bauen die Airlines ihr Angebot derzeit vor allem in diesen Märkten aus – mit negativen Folgen für die Konnektivität der deutschen Flughäfen.

Am Beispiel Stuttgart zeigen sich die Folgen dieser Entwicklung – das Angebot im Zentrum der deutschen Maschinenbauindustrie ist deutlich geringer als 2019

Anzahl gestrichener und neuer Destinationen



Frequenzentwicklung auf Top-20-Bestandsstrecken: 2024 ggü. 2019

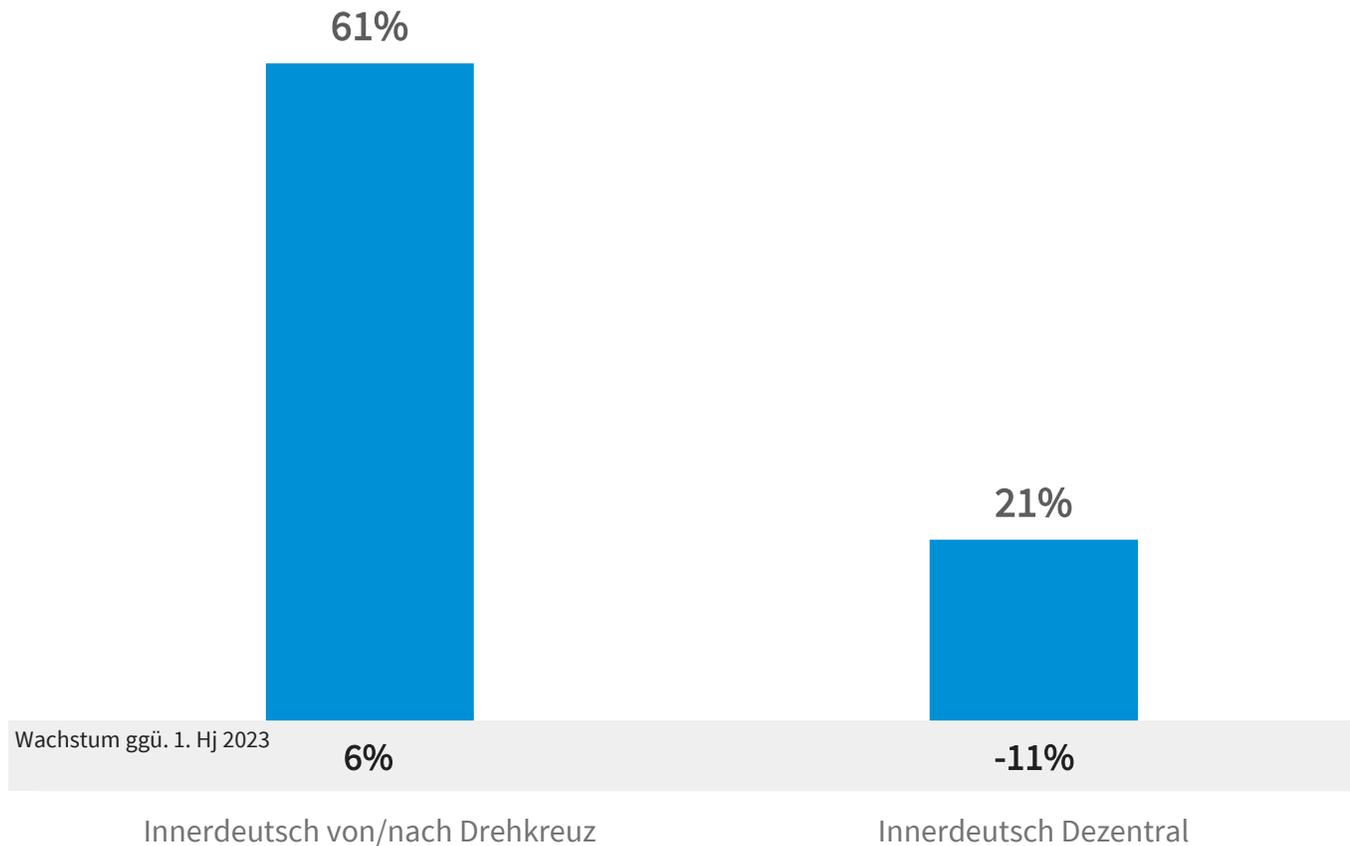


- Die Entwicklung des Luftverkehrsangebots am Flughafen Stuttgart steht exemplarisch für die mittelgroßen Airports in Deutschland. Insbesondere wegen des Rückzugs der europäischen Punkt-zu-Punkt-Airlines ist das Angebot an Reisezielen als auch an Frequenzen deutlich geringer als vor der Corona-Pandemie. So hat Stuttgart insgesamt 19 Destinationen verloren. Der Rückgang betrifft vor allem den europäischen Städteverkehr (minus 11 Destinationen), den innerdeutschen Verkehr und Strecken zu europäischen Hauptstädten (jeweils minus 6 Destinationen).
- Dies verschlechtert die Anbindung wichtiger europäischer Märkte an das Zentrum der deutschen Maschinenbauindustrie.

Der innerdeutsche Luftverkehr hat sich weitgehend verlagert oder ist durch Online-Meetings ersetzt worden – Ausnahme: internationale Zubringerflüge

Sitzplatzangebot auf innerdeutschen Flügen

Erholung 1. Halbjahr 2024 ggü. 1. Halbjahr 2019 in Prozent



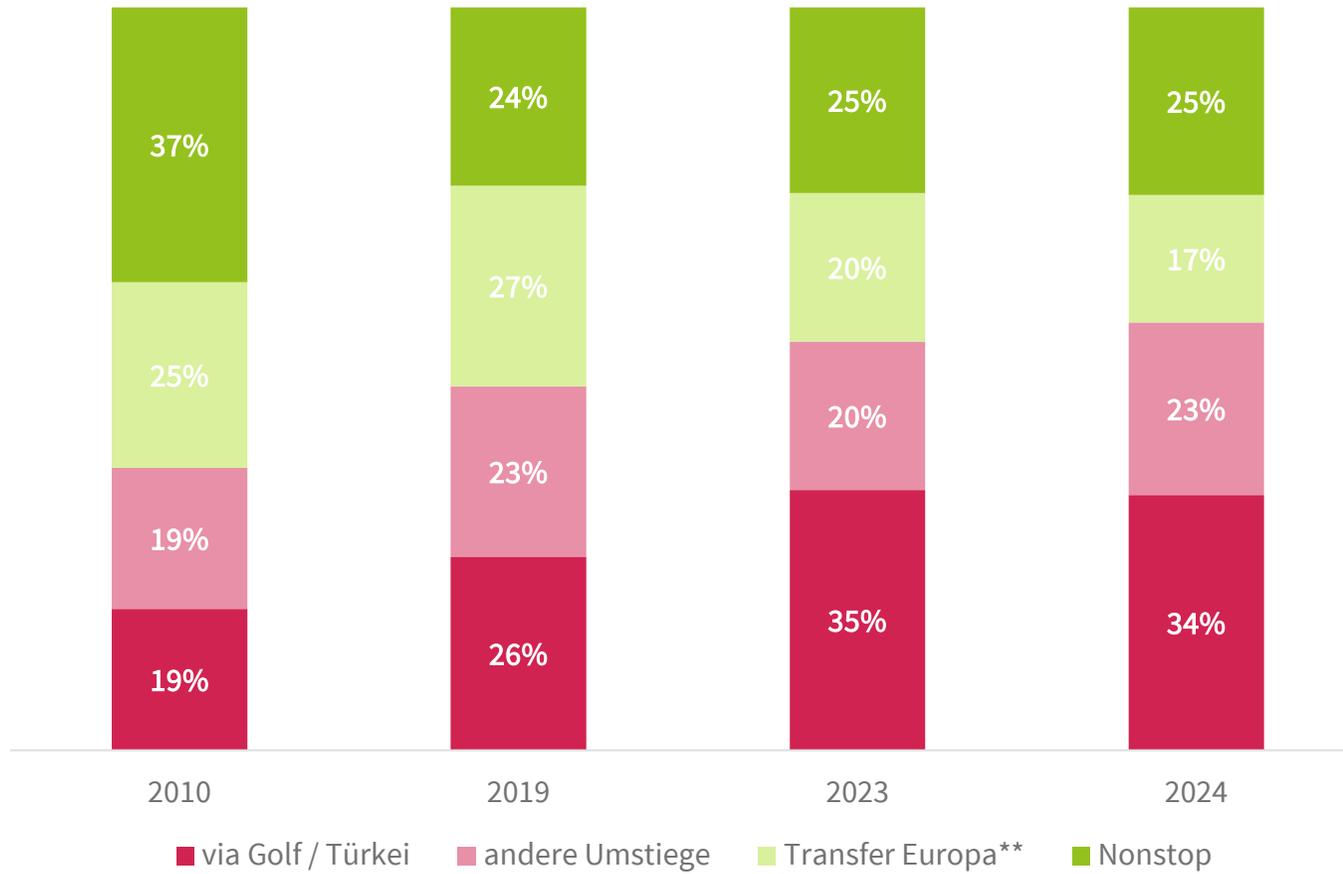
- Im Vergleich zur Erholung des gesamten Luftverkehrs in Deutschland entwickelt sich das Angebot im innerdeutschen Verkehr nur unterdurchschnittlich und erreicht im ersten Halbjahr 2024 48 Prozent des Niveaus von 2019. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum wächst der innerdeutsche Verkehr um drei Prozent.
- Dabei zeichnen sich zwei unterschiedliche Entwicklungen ab. Mit der Erholung des Langstreckenverkehrs an den beiden großen Drehkreuzen Frankfurt und München steigt auch die Zahl der innerdeutschen Zubringerflüge. Auf diesen Strecken ist das Sitzplatzangebot im ersten Halbjahr 2024 um 6 Prozent gestiegen. Es erreicht nun 61 Prozent des Vor-Corona-Niveaus.
- Anders entwickelt sich der dezentrale Verkehr zwischen den übrigen deutschen Großstädten. Das Angebot ist um 11 Prozent geschrumpft und erreicht noch 21 Prozent von 2019. Hier macht sich vor allem die verstärkte Nutzung von Videokonferenzen sowie eine Verlagerung des Verkehrs auf Straße und Schiene bemerkbar.

Analyse der Verkehrsströme Europa – Asien

Im Verkehr von Deutschland nach Asien nimmt die Verlagerung von Verkehrsströmen an Drehkreuze außerhalb von Europa weiter zu

Anteil Umsteigeorte im Verkehr Deutschland ↔ Asien* Anteil Passagiere in Prozent

Datenaufbereitung



- Die langfristige Analyse der Passagierströme nach Asien zeigt, dass immer mehr Reisende an Drehkreuzen außerhalb der EU umsteigen. Dieser Trend setzt sich ungebrochen fort. Von 2010 bis 2024 ist der Anteil der Umsteiger an Nicht-EU-Drehkreuzen von 38 auf 57 Prozent gestiegen. Davon entfällt der überwiegende Teil auf Flughäfen am Persischen Golf und in der Türkei.
- Im Gegenzug geht der Anteil des Nonstop-Verkehrs und der Umsteigeverbindungen über europäische Hubs zurück. Der Anteil ist von 2010 bis heute von 62 auf 42 Prozent gesunken.
- Auch wenn der Anteil der Passagiere, die über Drehkreuze am Persischen Golf und in der Türkei fliegen, aktuell nicht weiter wächst, ist doch die absolute Zahl der Passagiere auf diesem Reiseweg im ersten Halbjahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr um mehr als 25 Prozent gestiegen.

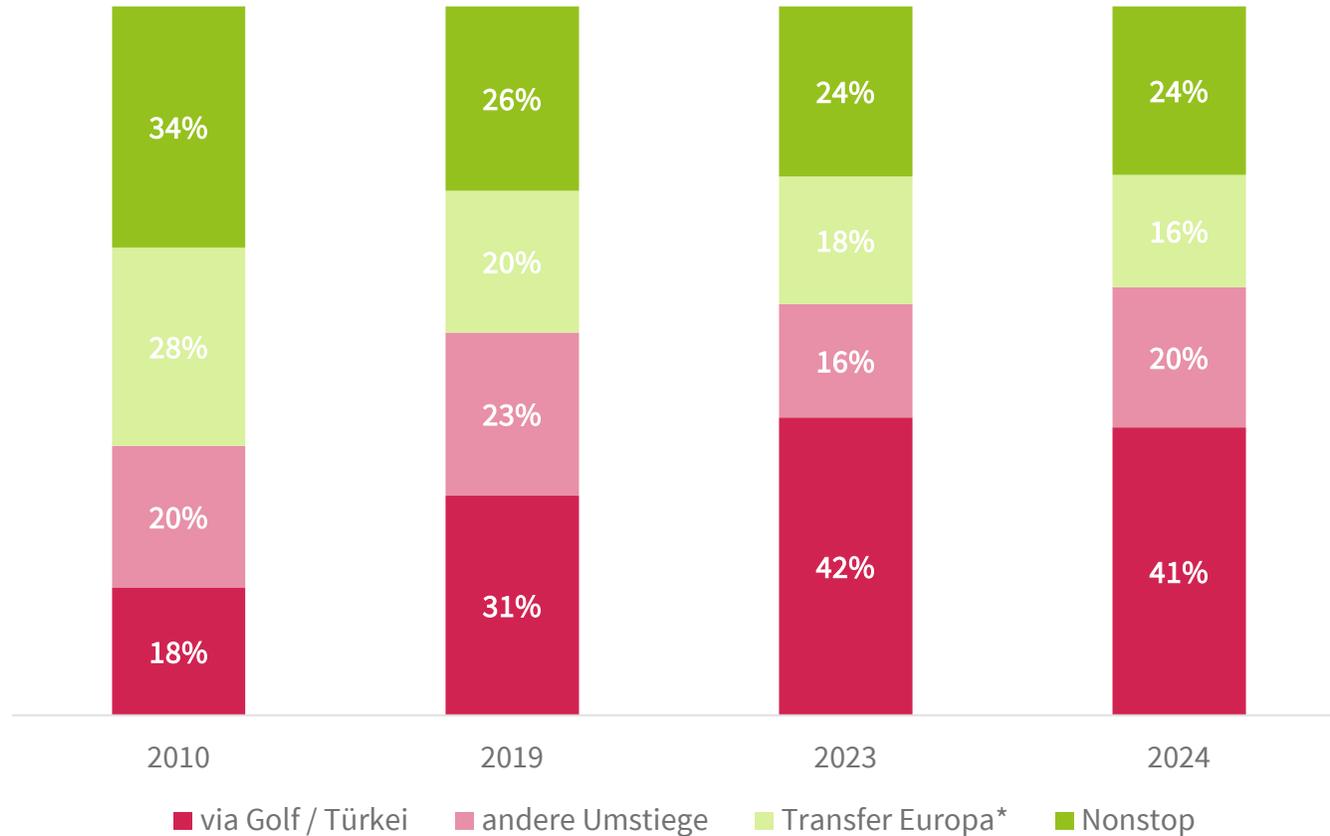
Quelle: DLR/Sabre MI, vorläufige Daten Januar – Juni 2024, erster Transfer der Reise, beide Reiserichtungen

Asien* = Fernostasien, Südostasien, Ind. Subkontinent, Zentralasien / Europa** = EU27 + Schweiz, Island, Norwegen und Vereinigtes Königreich

Auch im Verkehr zwischen den anderen europäischen Staaten und Asien wird vermehrt an Transferpunkten außerhalb von Europa umgestiegen

Anteil Umsteigeorte im Verkehr Europa* ↔ Asien** Anteil Passagiere in Prozent

Datenaufbereitung

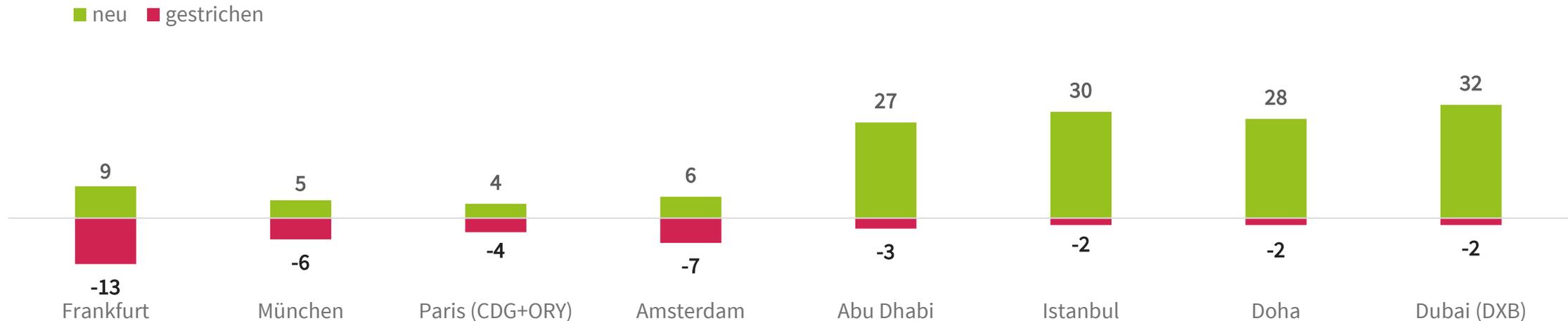


- Die gleiche Entwicklung wie in Deutschland zeigt sich auch beim Verkehr zwischen den übrigen europäischen Ländern und Asien. Der Anteil der Reisenden, die nonstop fliegen oder einen Umstieg in Europa wählen geht seit dem Jahr 2010 kontinuierlich zurück – von 62 Prozent auf zuletzt nur noch 40 Prozent.
- Im Gegenzug stieg der Anteil der Reisenden, die an Drehkreuzen außerhalb Europas umsteigen von 38 Prozent im Jahr 2010 auf heute 61 Prozent. Der größte Teil der Passagiere (41 Prozent) wählt dabei eine Umsteigeverbindung über den Persischen Golf oder die Türkei.
- Neben dem Einfluss der Standortfaktoren lässt sich ein Teil der Verschiebung des Verkehrsstroms auch dadurch erklären, dass sich die asiatischen Teilmärkte, die aus der Historie heraus über verschiedene Umsteigepunkte bedient werden, unterschiedlich stark entwickeln.

Quelle: DLR/Sabre MI, vorläufige Daten Januar – Juni 2024, erster Transfer der Reise, beide Reiserichtungen
Europa* = EU27 + Schweiz, Island, Norwegen und Vereinigtes Königreich (Ursprungsland ohne Deutschland) / Asien** = Fernostasien, Südostasien, Ind. Subkontinent, Zentralasien

Die Folge der Verschiebung von Passagierströmen: Immer weniger Ziele in Asien sind mit Direktflügen erreichbar

Neue und gestrichene Strecken zu asiatischen Zielen an wichtigen europäischen Wirtschaftsstandorten und Non-EU-Hubs
Anzahl neuer und gestrichener Asien*-Strecken Sommer 2024 im Vergleich zu Sommer 2010

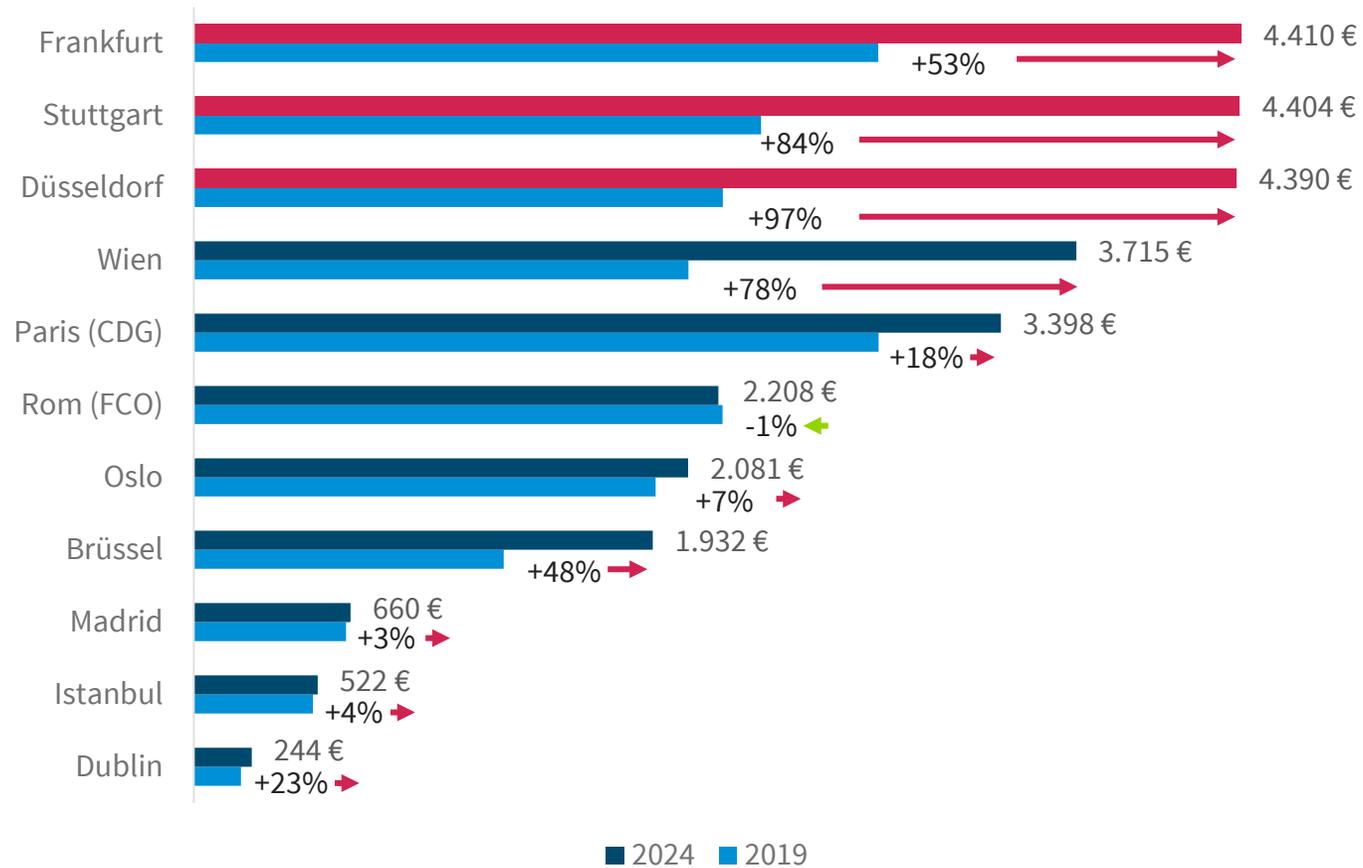


- In Europa liegen die wichtigen internationalen Luftverkehrsdrehkreuze in den großen Wirtschaftsregionen. Die hohe Anzahl von Langstreckendestinationen, die von diesen Drehkreuzen in Direktflügen erreichbar sind, sind ein bedeutender Standortfaktor.
- Die europäischen Metropolen verlieren allerdings zunehmend Direktverbindungen nach Asien. Inzwischen überwiegt die Anzahl der Streckenstreichungen die Zahl der Neuaufnahmen. Dagegen legen die im Wettbewerb zu den europäischen Airlines stehenden Carrier mit Drehkreuz am Persischen Golf und in der Türkei neue Strecken in erheblicher Anzahl auf. Als Folge dieser Entwicklung verkleinert sich das asiatische Streckennetz der europäischen Metropolen und die Konnektivität der Wirtschaftsstandorte geht zurück.

Entwicklung der Standortkosten in Deutschland und Europa

Die staatlichen Standortkosten waren in Deutschland bereits 2019 hoch – 2024 vergrößert sich der Abstand zum restlichen Europa aber noch weiter

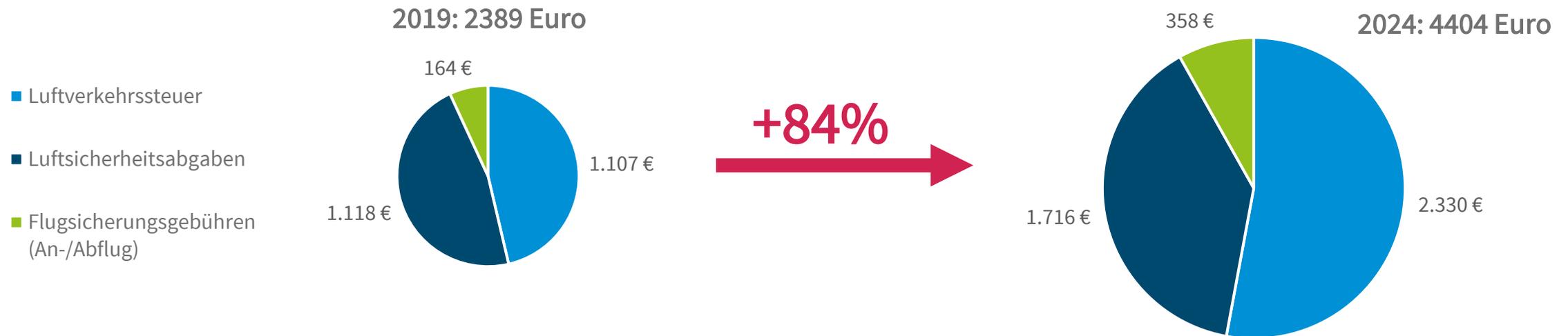
Staatliche Standortkosten an wichtigen europäischen Luftverkehrsstandorten 2019 und Mai 2024 in Euro



- Im Jahr 2019 bewegten sich die Kosten für Flugsicherung, Luftsicherheit sowie Luftverkehrssteuer bzw. vergleichbare staatliche Abgaben/Steuern in Europa auf einem deutlich niedrigeren Niveau als heute. Die staatlichen Standortkosten in Deutschland gehörten aber bereits damals zu den höchsten in Europa. Die maximale Differenz zwischen den teuren und günstigen europäischen Großflughäfen lag mit knapp 2000 Euro bei einem typischen Mittelstreckenflug mit einem A320 deutlich niedriger als heute.
- Bei der wirtschaftlichen Ergebnisrechnung für Flüge in Europa spielt die Höhe dieser Abgaben eine erhebliche Rolle und kann bei der Entscheidung, wo Flugzeuge der europäischen Fluggesellschaften zum Einsatz gebracht werden, eine entscheidende Rolle spielen. Europäische Standorte, die 2024 bereits wieder das Vorkrisenniveau erreicht oder übertroffen haben, zeichnen sich im Vergleich zu deutschen Standorten größtenteils durch ein niedrigeres Niveau der staatlichen Abgaben aus.

Entwicklung der staatlichen Standortkosten in Deutschland am Beispiel des Flughafens Stuttgart

Staatliche Standortkosten am Flughafen Stuttgart Kosten für einen innereuropäischen Flug (A320, 150 Passagiere)



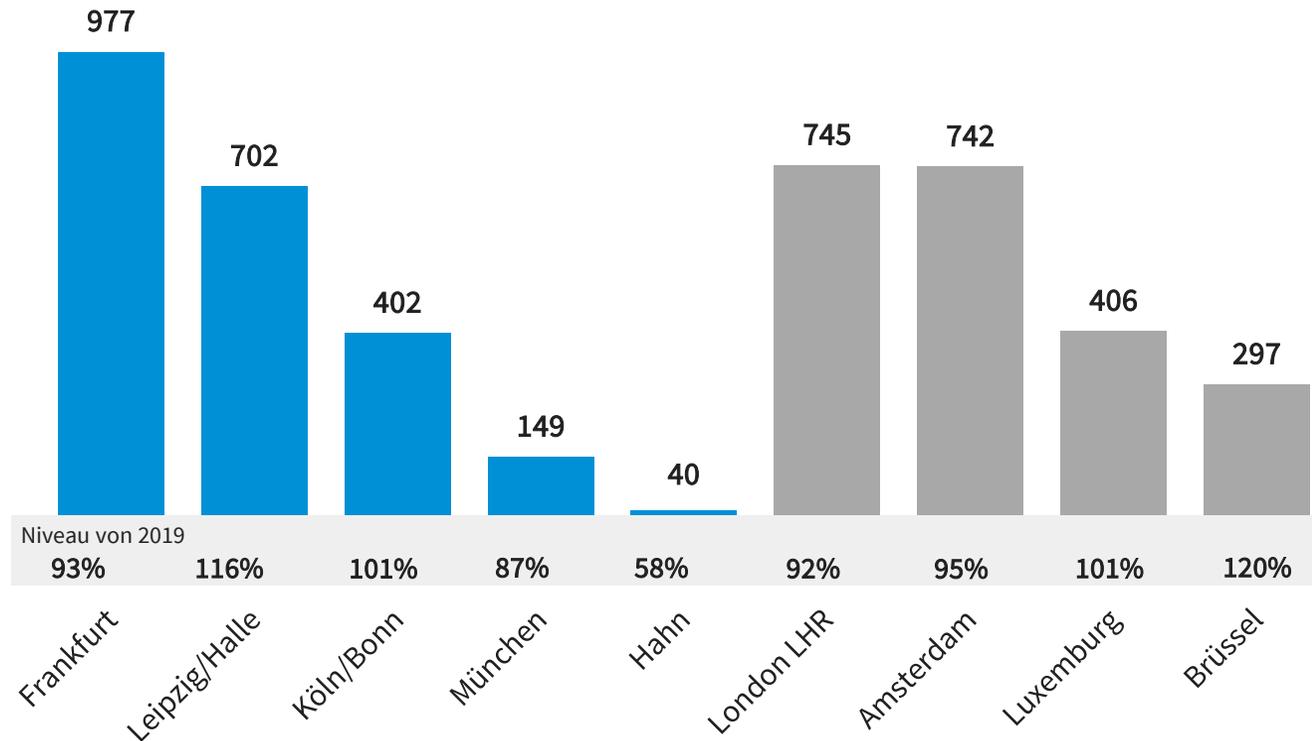
- Innerhalb von fünf Jahren haben sich die staatlichen Standortkosten am Flughafen Stuttgart fast verdoppelt. An den anderen deutschen Standorten verläuft die Entwicklung ähnlich. Inzwischen entfallen fast 30 Euro des Ticketpreises eines typischen Oneway-Fluges von Deutschland zu einem europäischen Ziel auf die staatlichen Standortkosten. Der größte Teil der Kosten entfällt mit 53 Prozent auf die Luftverkehrssteuer, während die Flugsicherungsgebühren mit einem Anstieg von 118 Prozent die größte Steigerung erfahren haben.
- Durch diese Entwicklung verfestigt sich die Position der deutschen Flughäfen als diejenigen mit den höchsten staatlichen Standortkosten in Europa.

Entwicklung des Luftfrachtverkehrs im ersten Halbjahr 2024

Der Flughafen Frankfurt verteidigt seine Spitzenposition unter den führenden Luftfracht-Standorten in Europa



Ein- und Ausladungen im 1. Halbjahr 2024 In 1000 Tonnen

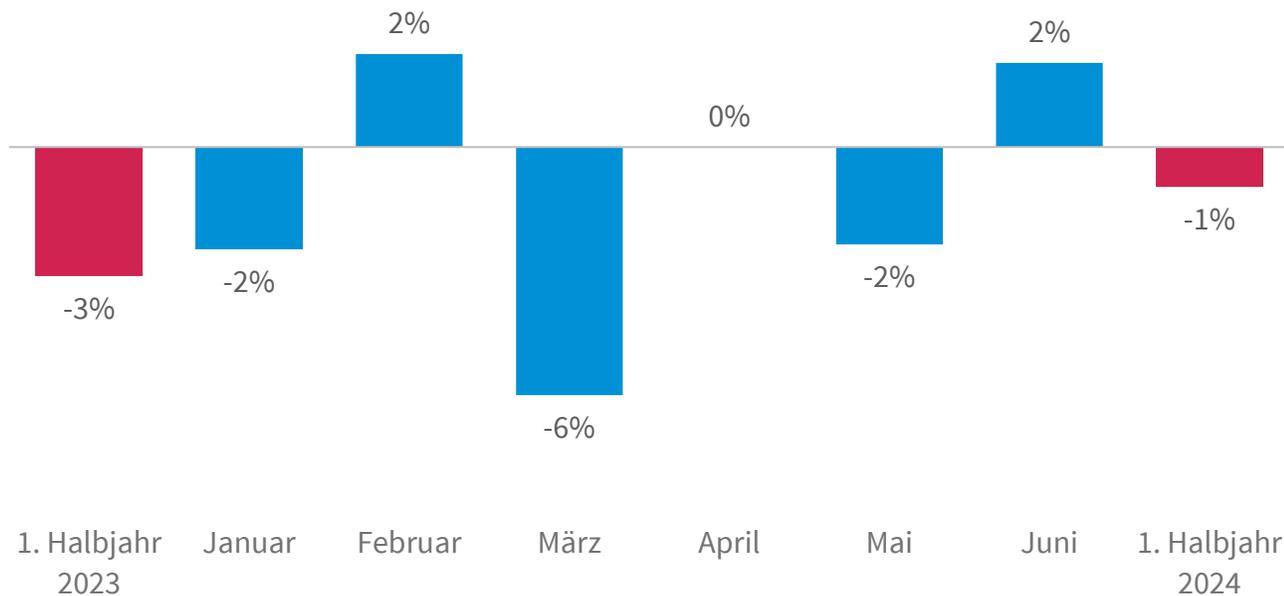


- Das größte deutsche Luftfracht-Drehkreuz Frankfurt konnte im ersten Halbjahr 2024 die Spitzenposition unter den führenden europäischen Luftfrachtstandorten im Vergleich zu London-Heathrow und Amsterdam behaupten. Die Ein- und Ausladungen liegen an diesem Standort allerdings noch leicht unter dem Wert von 2019 (93 Prozent).
- Dagegen liegt das Frachtaufkommen an den beiden deutschen Expressfracht-Drehkreuzen Leipzig/Halle und Köln/Bonn teilweise deutlich über dem Vor-Corona-Niveau.
- Das Luftfracht-Geschäft am Flughafen Hahn ist in der ersten Jahreshälfte weit hinter das Niveau von 2019 zurückgefallen.

Ladungsmenge an den deutschen Flughäfen steigt leicht im Vergleich zum Vorjahr



Ein- und Ausladungen an deutschen Flughäfen 1. Halbjahr 2024 ggü. 1. Halbjahr 2019



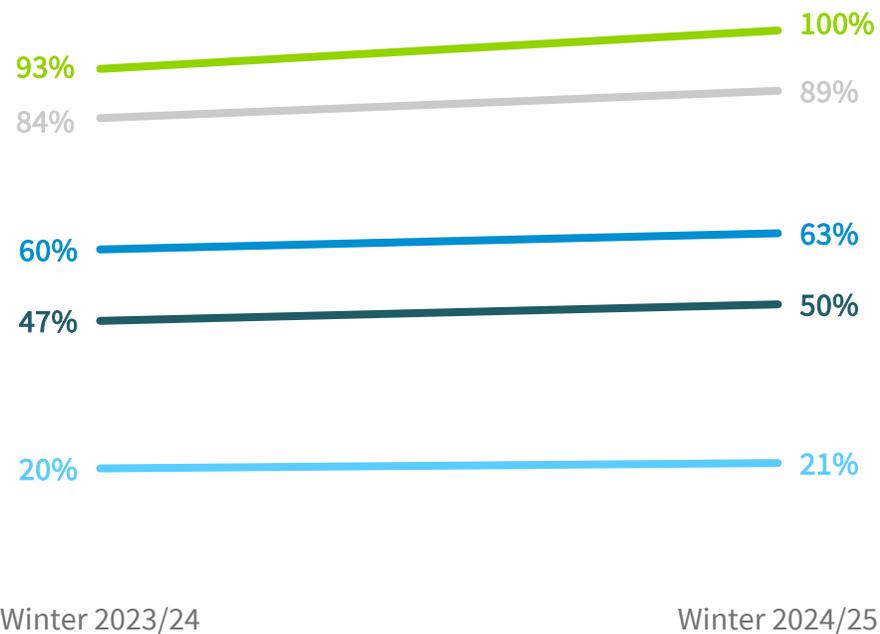
- An den deutschen Flughäfen ist das Luftfracht-Aufkommen im ersten Halbjahr 2024 wieder leicht gestiegen. Die Ein- und Ausladungen liegen mit insgesamt 2,4 Millionen Tonnen ein Prozent unter dem Vor-Corona-Niveau des Jahres 2019. Im Vorjahreszeitraum lag die Frachtmenge noch um drei Prozent unter dem Wert von 2019.
- In der ersten Jahreshälfte 2024 nimmt die Menge der verladenen Luftfracht am Flughafen Frankfurt um 8,6 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum zu. In Leipzig/Halle wächst der Frachtumschlag um 2,1 Prozent. Dagegen verzeichnen Köln/Bonn (minus 8,3 Prozent) und Hahn (minus 49,4 Prozent) teils deutliche Rückgänge im Frachtgeschäft.

Ausblick auf die Entwicklung des Luftverkehrs

Interkontinentalverkehr erreicht wieder das Niveau von 2019 – innerdeutscher Verkehr bleibt deutlich zurück

Erholung des Verkehrs von/nach/in Deutschland Sitzplatzangebot Wintersaison im Vergleich zu 2018/19

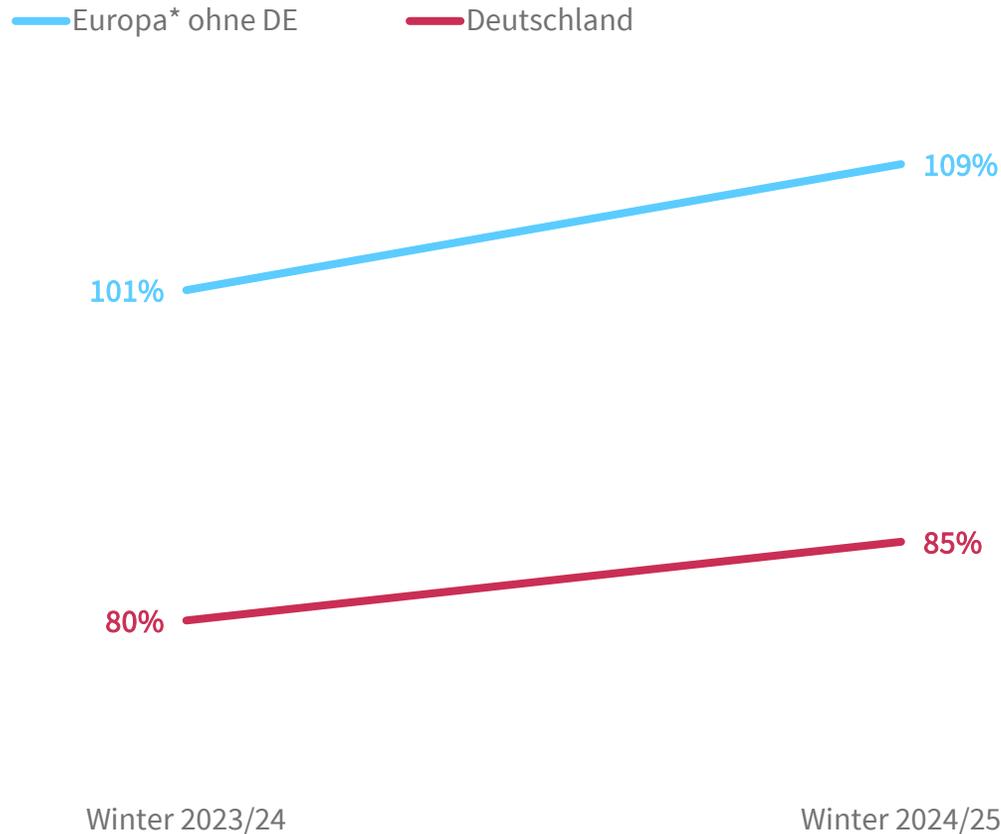
Domestik Drehkreuz Domestik Dezentral Domestik Total Europa Interkont



- Der interkontinentale Verkehr von und nach Deutschland wird in der kommenden Wintersaison (Ende Oktober bis Ende März) voraussichtlich wieder das Vor-Corona-Niveau erreichen. Die Entwicklung auf der Langstrecke ist von einer größeren Dynamik geprägt als andere Zielgebiete.
- Etwas schwächer verläuft die Entwicklung bei den europäischen Zielen. Mit einem Zuwachs von fünf Prozentpunkten erreicht das Angebot an den deutschen Flughäfen im kommenden Winter 89 Prozent von 2018/19.
- Die Angebotsentwicklung auf den innerdeutschen Strecken verläuft weiterhin auf einem deutlich geringeren Niveau. Sowohl die Verbindungen von und zu den Drehkreuzen Frankfurt und München (plus 3 Prozentpunkte) als auch auf dezentralen Strecken (plus 1 Prozentpunkt) bleiben deutlich hinter der Entwicklung der anderen Destinationen zurück.

Der Abstand zwischen Deutschland und den anderen europäischen Ländern nimmt in den kommenden Monaten noch weiter zu

Erholung des Verkehrs von/nach/in Europa* Sitzplatzangebot im Vergleich zu 2018/19



- Die Lücke bei der Erholung des Luftverkehrs nach der Corona-Pandemie, die sich zwischen Deutschland und den anderen europäischen Ländern aufgetan hat, wird sich im kommenden Winter weiter vergrößern und voraussichtlich bei 24 Prozentpunkten liegen.
- Wesentliche Ursache für diese Entwicklung sind die seit 2020 massiv gestiegenen staatlichen Standortkosten in Deutschland. Die zum 1. Mai 2024 erfolgte erneute Erhöhung der Luftverkehrsteuer um rund 25 Prozent sowie der 2025 bevorstehende Anstieg der der Luftsicherheitsgebühren von derzeit maximal 10 Euro auf künftig bis zu 15 Euro verschärfen diese Entwicklung weiter.

Kennzahlen im Überblick

Zusammenfassung: Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick



Sitzplatzangebot (Mio.)	1. Hj 2019	1. Hj 2023	1. Hj 2024
Deutschland (DE)	138.436.761	103.952.795	114.834.892
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+16% / 75%	+10% / 83%
EU / EWR / Großbritannien ohne DE	531.203.874	498.692.890	541.800.601
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+20% / 94%	+9% / 102%

Passagiere und Auslastung von dt. Unternehmens-Gruppen*	1. Hj 2019	1. Hj 2023	1. Hj 2024
Gesamt	75.378.000	59.937.892	65.606.153
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+29% / 80%	+9% / 87%
Auslastung (Sitzladefaktor)	81,9%	82,2%	81,5%

Kontrollierte Flüge DFS (nach IFR)	1. Hj 2019	1. Hj 2023	1. Hj 2024
Gesamt	1.610.716	1.332.106	1.409.337
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+9% / 83%	+6% / 87%

* Inkl. der kompletten Lufthansa Group (Lufthansa, LH Cityline, Swiss + Edelweiss, Austrian Airlines, Eurowings, Brussels Airlines, Discover Airlines, Air Dolomiti), Condor, TUIfly; für 2019 mit Germania und Sunexpress Deutschland



Passagiere an dt. Flughäfen	1. Hj 2019	1. Hj 2023	1. Hj 2024
Gesamt (an + ab)	117.079.945	87.730.333	96.717.862
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+28% / 75%	+10% / 82%
Deutschland	23.152.471	10.761.256	11.461.496
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+29% / 46%	+7% / 50%
Europa	73.273.785	59.459.307	65.854.518
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+23% / 81%	+11% / 90%
Übersee	20.545.454	17.332.180	19.253.228
- Wachstum (Vorjahr) / Erholung (2019)		+48% / 84%	+11% / 94%

Luftfracht an dt. Flughäfen (in Tonnen)	1. Hj 2019	1. Hj 2023	1. Hj 2024
Gesamt (an, ab und Transit)	2.381.531	2.312.106	2.359.509
- Wachstum (Vorjahr) / Niveau von 2019		-10% / 97%	+2% / 99%

Alexander Klay

Pressesprecher

alexander.klay@bdl.aero

+49 (0) 030 520 077 -165

Dirk Helf

Leiter Wirtschaft & Infrastruktur

dirk.helf@bdl.aero

+49 (0) 030 520 077 -145

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.

Haus der Luftfahrt | Friedrichstraße 79 | 10117 Berlin

www.bdl.aero