

Jahresbilanz 2021

Zur Lage der deutschen Luftverkehrswirtschaft

27. Januar 2022

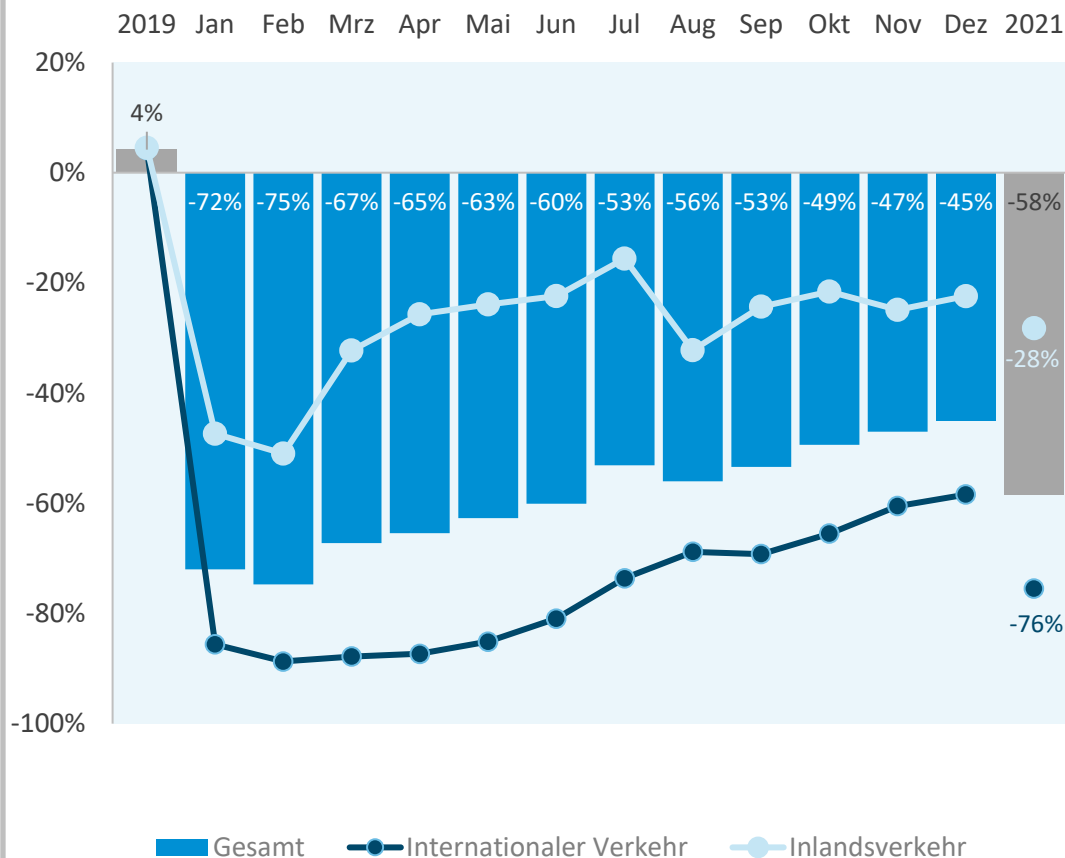
- I. Passagierverkehr
- II. Frachtverkehr
- III. Flugbewegungen
- IV. Ausblick auf 2022
- V. Entwicklung der Passagierströme
- VI. Kennzahlen im Überblick



I | Passagierverkehr

Fluggesellschaften: Weltweit fehlen nach wie vor 58 Prozent der Nachfrage, die Erholung stagniert

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



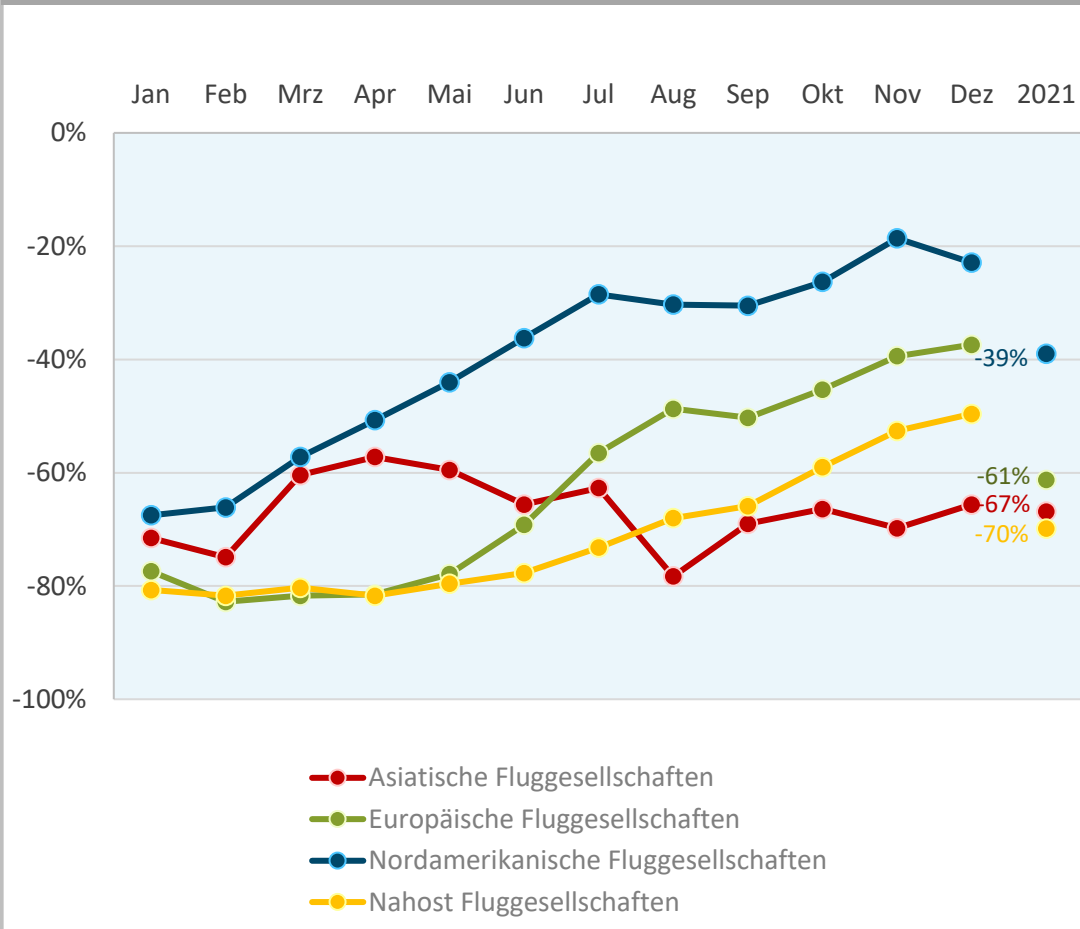
Der Passagierluftverkehr ist im Jahr 2021 um 58 Prozent ggü. 2019 eingebrochen. Insbesondere in den ersten beiden Monaten des Jahres 2021 ist die Nachfrage um drei Viertel gegenüber 2019 zurückgegangen und hat sich dann nur langsam erholt. Auch im Herbst 2021 befindet sich die weltweite Luftfahrt noch immer in der tiefsten Krise seit 1945.

Der internationale Verkehr hat sich mit -76 Prozent weniger erholt als die Inlandsverkehre mit -28 Prozent. Die Entwicklung der Inlandsverkehre (2019: 36 Prozent der globalen Personenkilometer) ist vor allem durch die großen inländischen Märkte wie in den USA und China geprägt. Aber auch die Erholung in diesem Verkehrsbereich zeigte aufgrund der Delta-Variante ab August 2021 einen Einbruch (v.a. im chinesischen Markt) und erholt sich seitdem nur langsam.

Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO weist für das Jahr 2021 eine Halbierung des Passagiervolumens von 2019 aus (-2,2 Mrd. Passagieren/-49 Prozent).

Fluggesellschaften: Die europäischen Fluggesellschaften verzeichneten eine Erholung ab Juni 2021

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



Der Luftverkehr hat sich in den einzelnen Weltregionen unterschiedlich entwickelt:

Die positive Entwicklung bei den **nordamerikanischen Fluggesellschaften** ist v.a. durch die großen Inlandsmärkte geprägt.

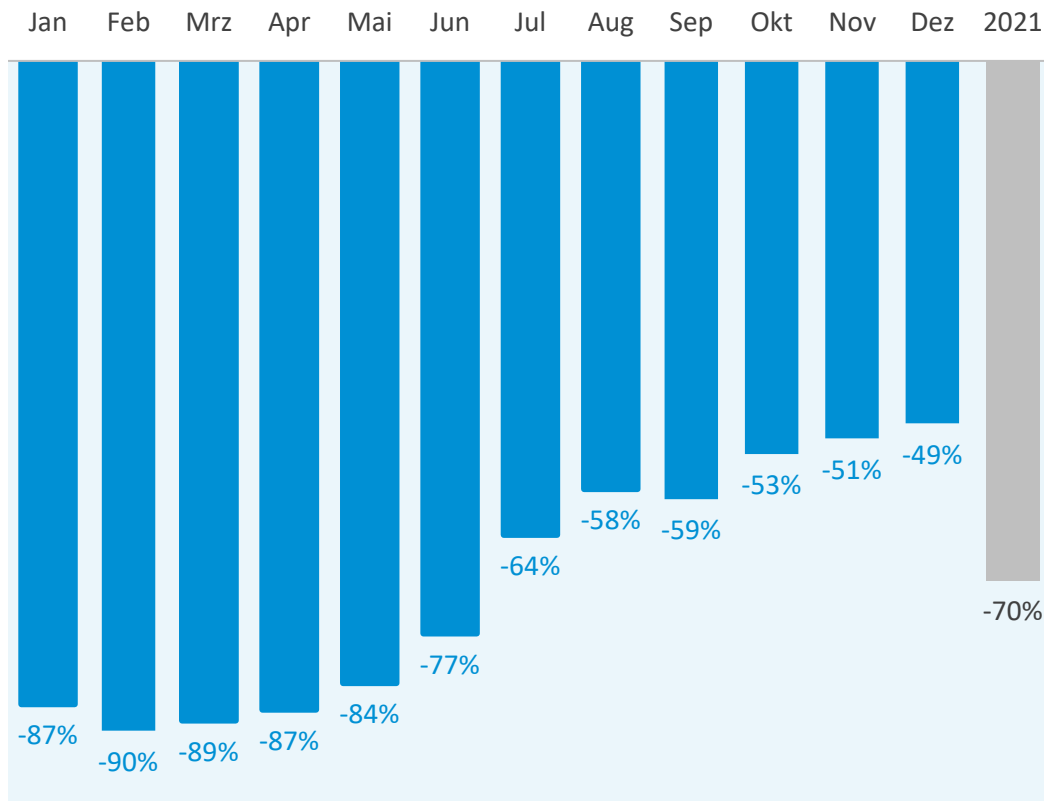
Die **europäischen Fluggesellschaften** sind stärker durch eine internationale Nachfrage geprägt. Sie zeigen im zeitlichen Zusammenhang mit der europäischen Feriensaison eine Erholung, die nach dem Sommer zumindest nicht einbricht.

Nach kurzer Erholung stagnieren die **asiatischen Fluggesellschaften** seit dem Frühjahr. Hier sind mit dem Auftreten der Delta-Variante auch die Inlandsmärkte wieder eingebrochen.

Die **Fluggesellschaften aus dem Nahen Osten** mit nahezu ausschließlich internationalem Umsteigeverkehr zeigen die schwächste Erholung.

Fluggesellschaften: Die deutschen Fluggesellschaften verzeichnen einen Einbruch der Passagiernachfrage um 70 Prozent

Entwicklung der deutschen Fluggesellschaften 2021 gegenüber 2019
(in Personenkilometer)

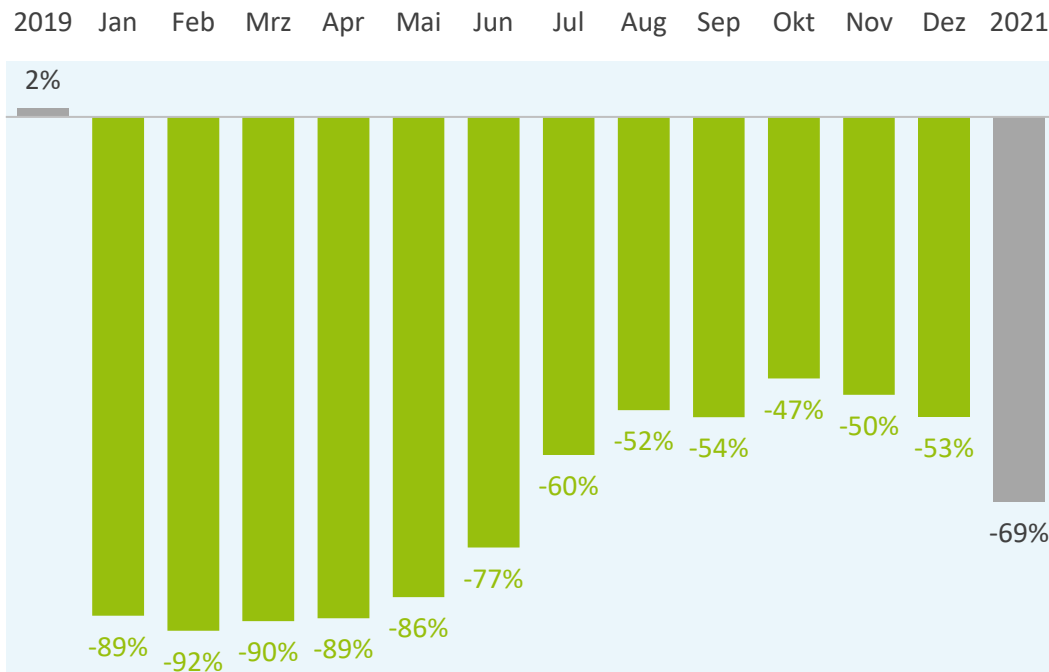


Die deutschen Fluggesellschaften haben im Jahr 2021 52,5 Mio. Passagiere befördert und damit 68 Prozent weniger als im Vorkrisenjahr 2019 (2020 40,2 Mio. / -75 Prozent). Gemessen in verkauften Passagierkilometern ist die Nachfrage um 70 Prozent gegenüber 2019 zurückgegangen.

Im Vergleich zu anderen europäischen Fluggesellschaften ist der Rückgang der Passagierkilometer bei den deutschen Fluggesellschaften stärker (-70 Prozent ggü. -61 Prozent). Die Gruppe der deutschen Fluggesellschaften unterscheidet sich von der Gruppe der verbleibenden europäischen Fluggesellschaften durch einen deutlich höheren Anteil an Interkont-Produktion, die stärker durch Reisebeschränkungen begrenzt war. Zudem ist in der Heimatstaaten vieler europäischer Gesellschaften der Domestik-Verkehr relevanter als in Deutschland und dieser hat sich dort schneller erholt.

Flughäfen: Die Erholung der Nachfrage an den deutschen Flughäfen setzte im Juli ein, stagnierte aber bereits im Herbst wieder

Entwicklung der Passagierzahlen an Flughäfen 2021 im Vergleich zu 2019 (gemessen in Passagieren)



Die Nachfragentwicklung an den deutschen Flughäfen folgt der Entwicklung der Fluggesellschaften. Im Jahr 2021 wurden mit 78,6 Mio. Passagieren nur 31 Prozent der Nachfrage von 2019 an den deutschen Flughäfen verzeichnet.

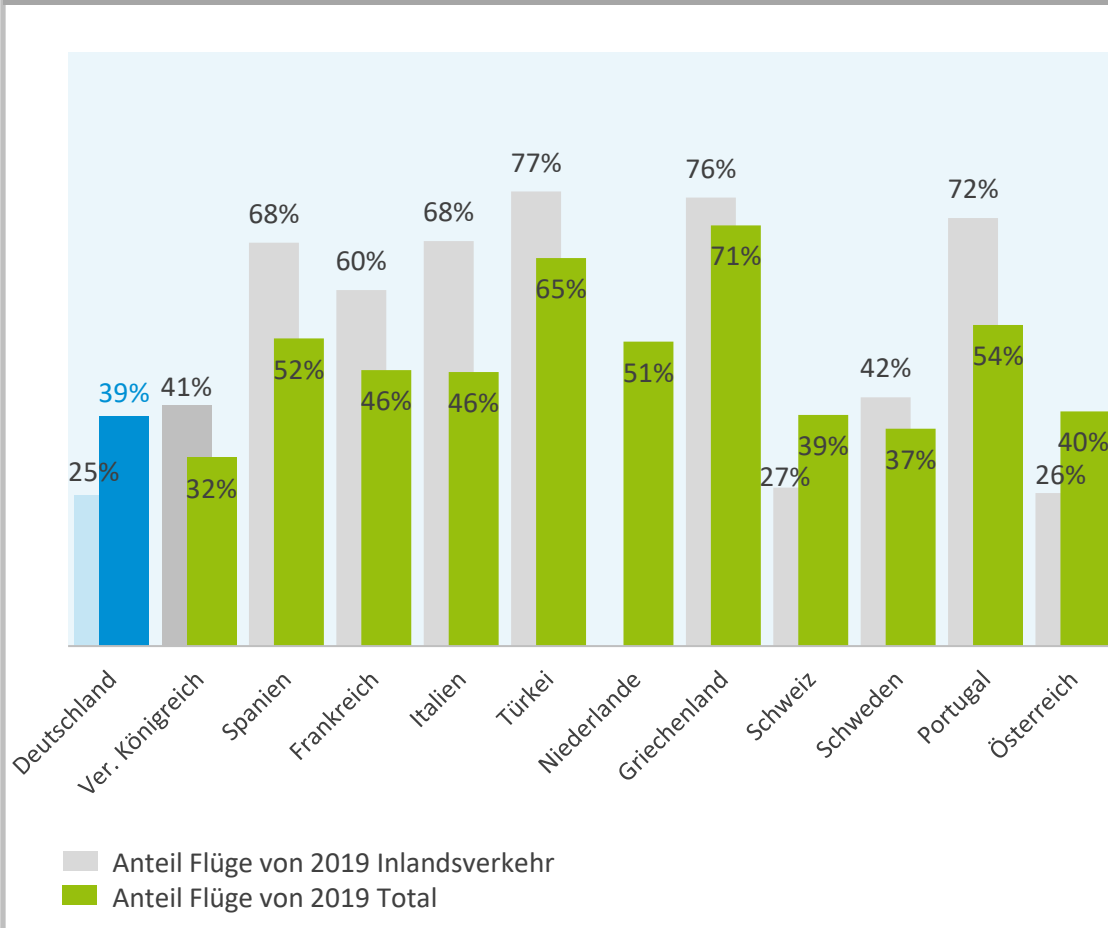
Die erste Jahreshälfte war von Rückgängen von teils mehr als 90 Prozent geprägt, eine Erholung setzte erst im Juni ein. Die Sommermonate waren dann insbesondere durch den wachsenden innereuropäischen Touristikverkehr geprägt.

Die Erholung setzte sich jedoch ab November nicht weiter fort. Das Infektionsgeschehen um die Delta- und die Omikron-Variante bremsten die Nachfrage im Luftverkehr erneut.

Die Zielgebiete im Einzelnen ggü. 2019 (an/ab deutschen Flughäfen):
Deutschland: -79,5 Prozent
Europa: -63,8 Prozent
Interkont: -75,1 Prozent

Luftverkehr im europäischen Vergleich: Deutschland zeigt eine schwächere Entwicklung als die europäischen Nachbarn

Entwicklung des Flugverkehrs in ausgewählten europäischen Staaten 2021 zu 2019 (Anzahl Flüge von/nach/in den Staaten ggü. 2019)



Der Verkehr in Deutschland erholt sich im Vergleich zu den Nachbarstaaten zögerlich. Im Jahr 2021 wurden nur 39 Prozent der Flüge von 2019 verzeichnet. Dies lag unterhalb der Entwicklung von Spanien, Frankreich, Griechenland, Italien, Portugal oder der Türkei.

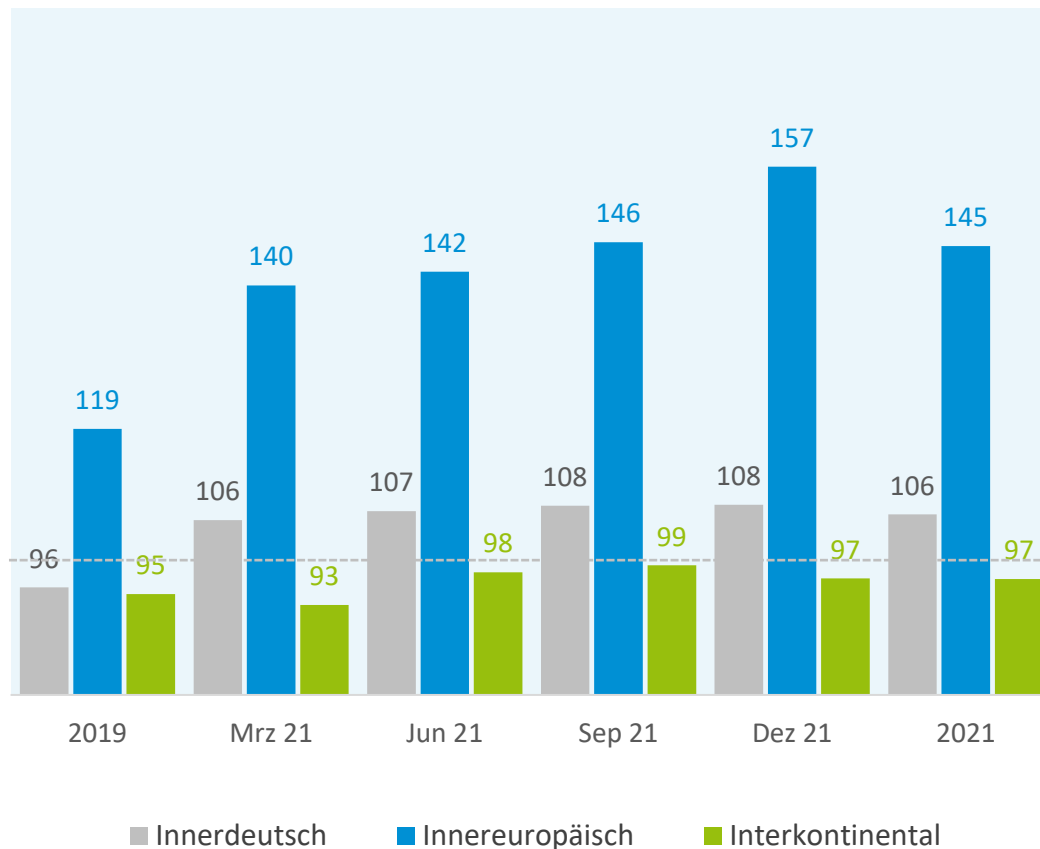
Der Tourismusverkehr ist dafür nicht der einzige Grund: In fast allen Staaten ist, anders als in Deutschland, der Inlandsverkehr schneller zurückgekehrt als der internationale Verkehr. Dabei zeigten diese Staaten bereits im Jahr 2019 einen höheren Anteil an Inlandsflügen am Gesamtflugaufkommen:

- Deutschland	14 Prozent
- Frankreich	21 Prozent
- Spanien	25 Prozent
- Italien	22 Prozent
- Schweden	30 Prozent

Der innerdeutsche Verkehr ist durch Distanzen geprägt, die in Pandemiezeiten auch mit dem privaten PKW zurückzulegen sind. Zudem fehlten die Zubringerverkehre zu den Drehkreuzen und ein Anbieter ist ausgeschieden.

Flugpreise: In der Krise sind die Preise im innereuropäischen und im innerdeutschen Verkehr angestiegen

Preisentwicklung im Luftverkehr
(gegenüber dem Indexwert 2015)

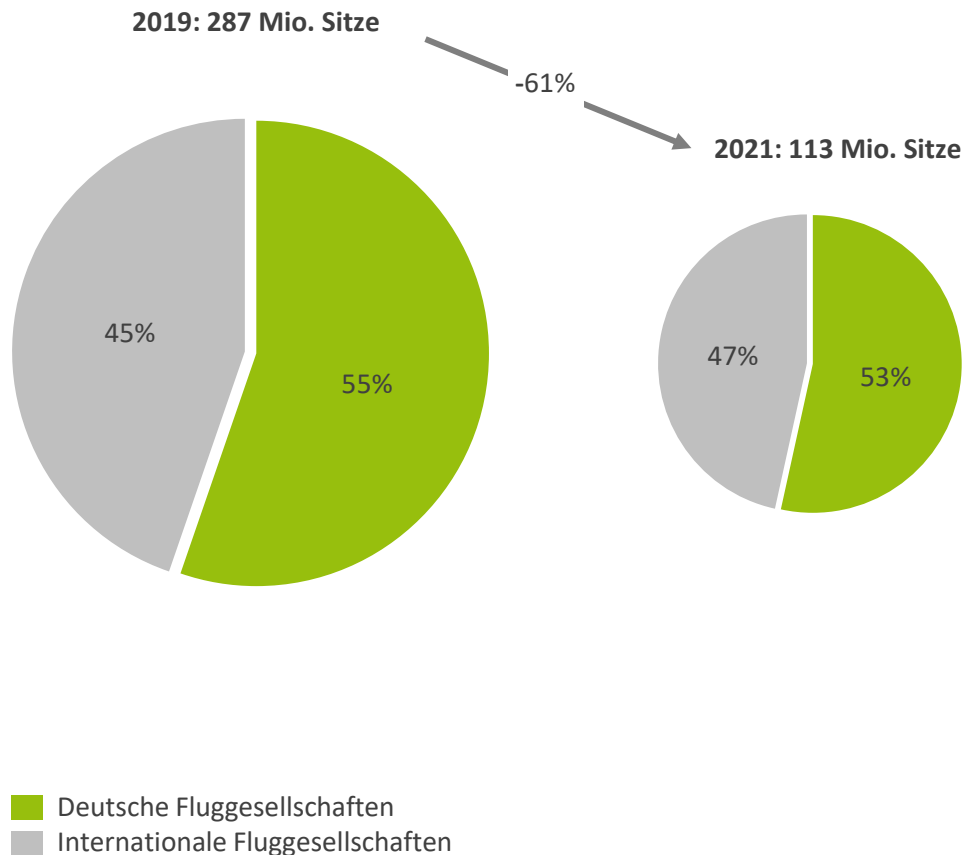


- Der sich hier abzeichnende moderate Anstieg der Preise ist auf den Ausstieg eines Wettbewerbers auf volumenintensiven Strecken zurückzuführen.
- Die Preisentwicklung im Europa-Verkehr spiegelt den verringerten Wettbewerb auf den Strecken wider. Auch zeigt sich der proportional leichte Rückgang der Punkt-zu-Punkt-Gesellschaften. Zudem haben die preissensitiven Kunden eher gänzlich auf Reisen verzichtet.
- Der interkontinentale Verkehr zeigt stabile Preise.
- Bei geringer Nachfrage und höherer Verschuldung steigen in vielen Kunden-Lieferanten-Beziehungen Finanzierungs- und Stückkosten. Diese Steigerungen können im starken Wettbewerb nicht immer an den Kunden weitergegeben werden.

Der Verbraucherpreisindex (VPI) des Statistischen Bundesamtes misst die Preisentwicklung aller Waren und Dienstleistungen, die von privaten Haushalten für Konsumzwecke gekauft werden. Es handelt sich um Endverbraucherpreise einschließlich Steuern und Abgaben. Der Index zeigt die relative Entwicklung ggü. dem Basiswert von 2015 an.

Marktanteile: Die deutschen Fluggesellschaften haben auch in der Krise weiter leicht Anteile verloren

Entwicklung der Marktanteile von/nach/in Deutschland
2021 ggü. 2019 (Anteil Sitzangebot)

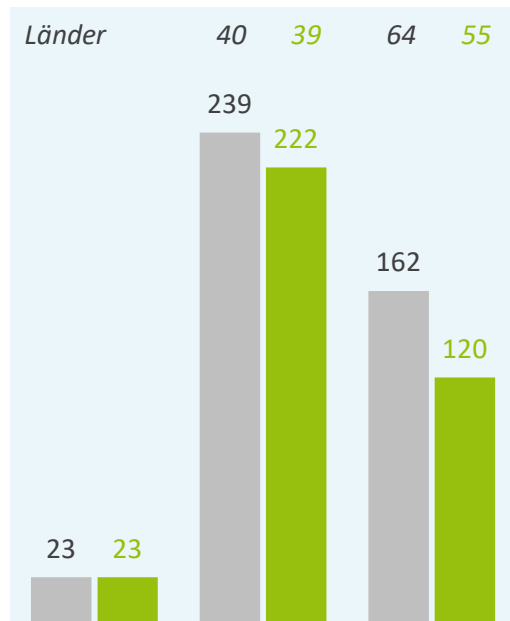


- Im Jahr 2021 wurden 113 Mio. Sitze von, nach und innerhalb Deutschlands angeboten. Damit ist das Angebot gegenüber 2019 um 61 Prozent zurückgegangen.
- In dieser Marktlage, die noch sehr stark von der Pandemie geprägt ist, haben die deutschen Airlines 2021 weitere 2 Prozent Marktanteil ggü. dem Vorkrisenniveau verloren. Damit setzt sich der Verlust von Marktanteilen bei den deutschen Fluggesellschaften weiter fort, denn 2011 betrug deren Marktanteil noch 67 Prozent.
- Für die langfristige Entwicklung sind u.a. Marktaustritte (Sunexpress Deutschland, Germania, Air Berlin) verantwortlich, aber auch das Wachstum der internationalen Punkt-zu-Punkt Gesellschaften und eine kontinuierliche Verschiebung von Nachfrage zu außereuropäischen Drehkreuzen.

Netzqualität: Insbesondere das europäische Netz ist weitgehend wiederhergestellt

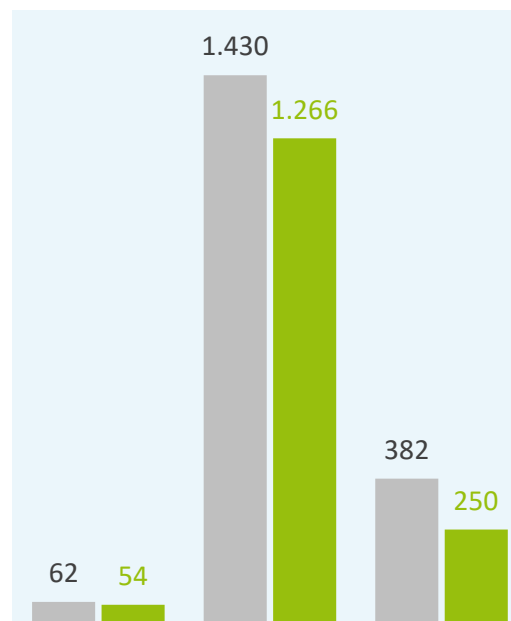
Netzqualität im Luftverkehr 2019 und 2021 (angeflogene Länder und Destinationen*)

Angeflogene Länder / Destinationen



■ 2019 ■ 2021

Bediente Strecken



Deutschland Europa Interkont

■ Auch wenn der Passagierluftverkehr 2021 in Bezug auf die Flüge nur das Niveau von 39 Prozent des Jahres 2019 erreicht hat, ist das Netz in Deutschland und Europa weitgehend wieder hergestellt.

■ Die Anzahl der Destinationen im inner-deutschen Luftverkehr hat sich in 2021 nicht verändert.

■ Im Europaverkehr werden bis auf die Slowakei alle Staaten angeflogen. Von 239 Destinationen im Jahr 2019 werden im Jahr 2021 wieder 222 Destinationen bedient. Spitzenreiter bleibt Palma de Mallorca. London und Zürich rutschten ab, während Istanbul und Amsterdam höhere Ränge einnahmen.

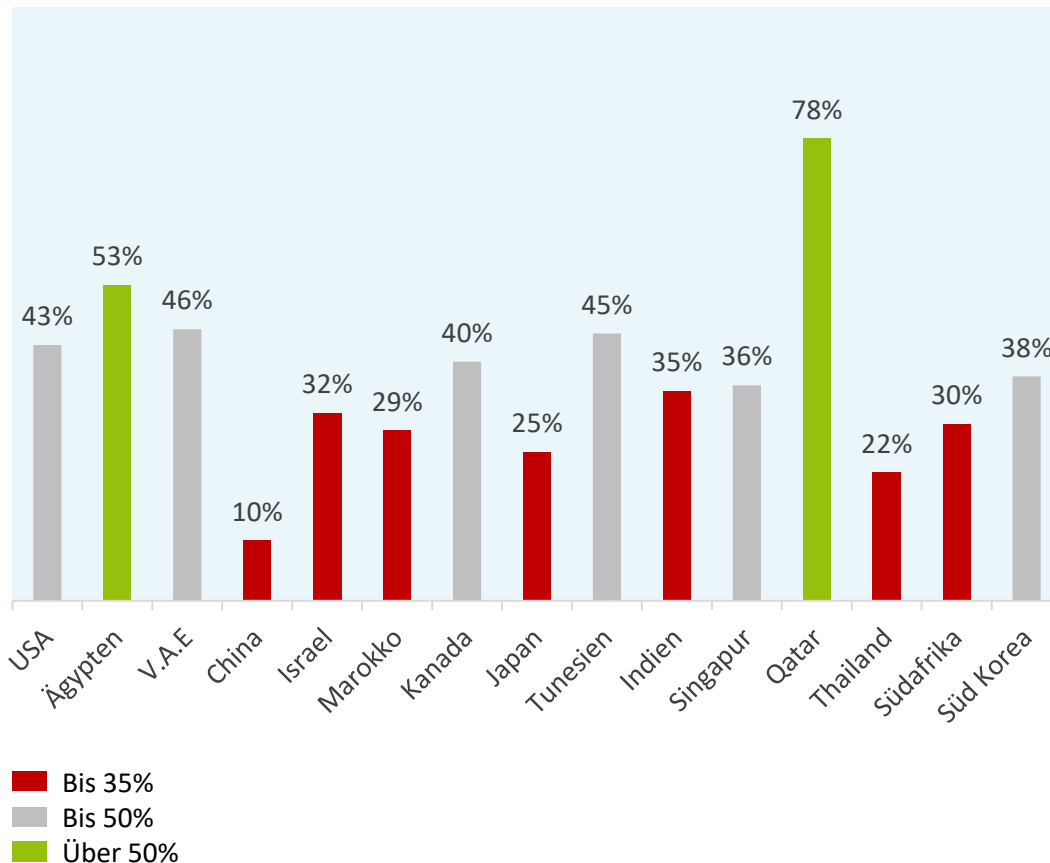
■ Im Interkontverkehr hat sich die Netzqualität nicht wieder erholt.

■ Die Bedienungsintensität (Flüge pro Strecke) ist im Jahr 2021 aber noch deutlich geringer als im Jahr 2019:

- innerdeutsch: -71 Prozent
- innereuropäisch: -54 Prozent
- interkontinental: -37 Prozent

Netzqualität: Im Interkontinental-Verkehr ist die Netzqualität insbesondere nach Asien nicht wieder hergestellt

Entwicklung der Top 15 interkontinentalen Zielmärkte (2019) in 2021
(Anzahl Flüge 2021 gegenüber 2019)



Die Qualität der Flugverbindungen in die wesentlichen Interkontinental-Märkte zeigt sich im Jahr 2021 sehr differenziert.

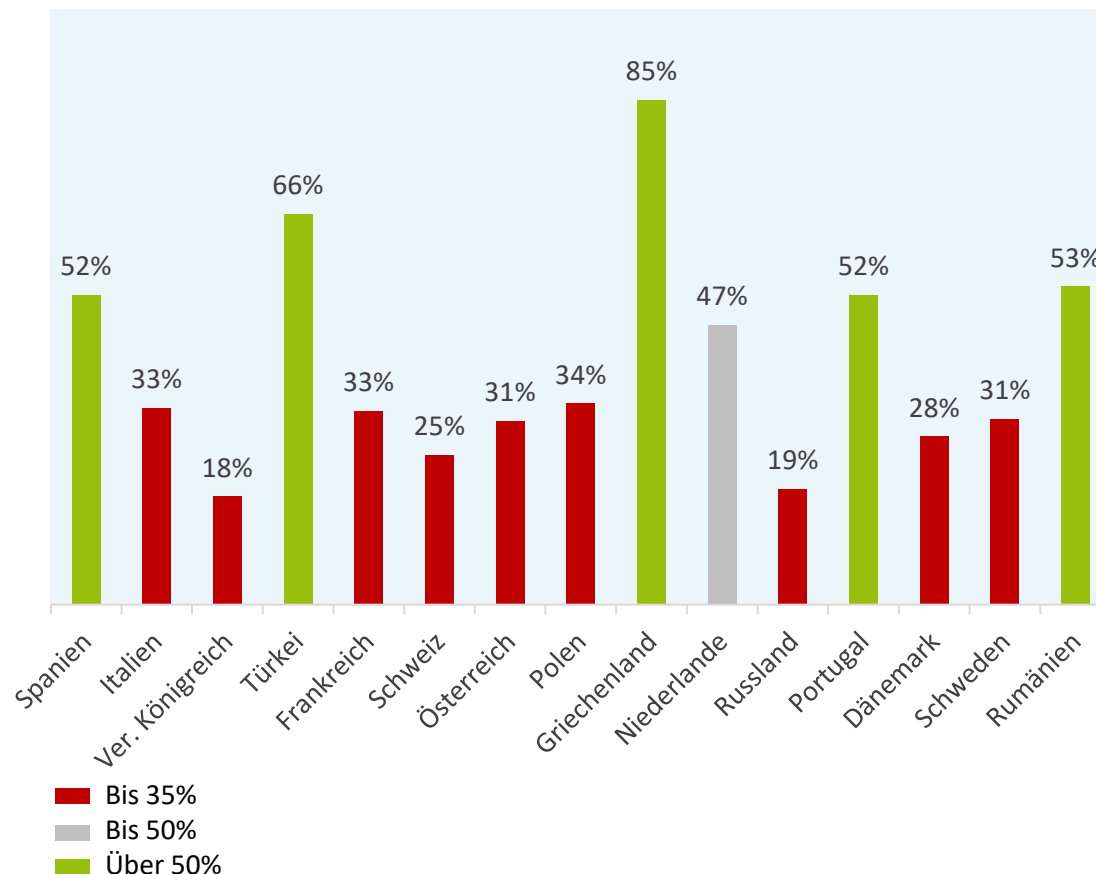
Während der Verkehr nach Nordamerika (USA, Kanada) und in die Vereinigten Emirate sich erholen konnte, ist insbesondere der Verkehr nach Asien (China, Japan, Indien, Thailand) noch auf einem niedrigen Niveau. Hier gelten starke Reisebeschränkungen, die neben dem Tourismus v.a. auch den Geschäftsreiseverkehr negativ treffen.

Eine starke Rolle hat die Fluggesellschaft Qatar mit ihrem Drehkreuz in Doha eingenommen: Sie bündelt stark die ausgedünnten Verkehre zwischen Deutschland und Asien über ihr Drehkreuz. Eine ähnliche Rolle nimmt Istanbul in Europa ein. Die VAE büßen im Gegenzug deutlich Umsteigeverkehr ein.

Ägypten und Tunesien profitieren vom Tourismuseffekt. Marokko und Israel hingegen waren durch starke Reisebeschränkungen geprägt.

Netzqualität: Vor allem der Verkehr in die touristischen Zielländer hat in 2021 wieder stark angezogen

Entwicklung der Top 15 europäischen Ziellmärkte (2019) in 2021
(Anzahl Flüge 2021 gegenüber 2019)



- Insbesondere zu den klassischen Flug-Tourismus-Zielen ist auch das Verkehrsvolumen zurückgekehrt.
- Hingegen ist das Verkehrsvolumen zu den klassischen Zielen im Geschäftsreiseverkehr und im Städtetourismus eher unterdurchschnittlich.
- Der Verkehr mit Großbritannien war weite Teile des Jahres 2021 durch Reisebeschränkungen geprägt.
- Beim Flugverkehr in die Schweiz und nach Österreich macht sich die geografische Nähe zu Deutschland bemerkbar: Hier scheint es eine deutliche Verlagerung auf den Individualverkehr zu geben.

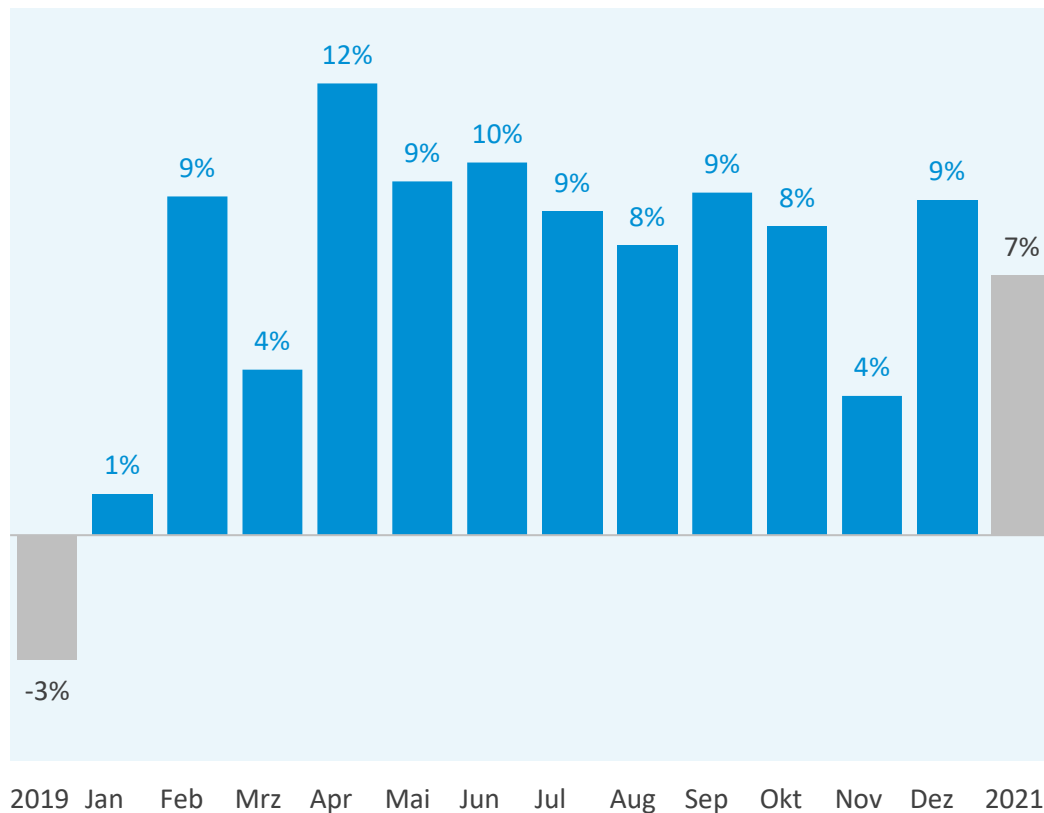


II | Frachtverkehr

Fluggesellschaften: Stabile globale Luftfrachtnachfrage im gesamten Jahr 2021 – Weiterhin fehlen Beiladefrachtkapazitäten



Globale Nachfrage bei den frachtbefördernden Fluggesellschaften
2021 gegenüber 2019 (in Tonnenkilometern)



Weltweit ist die Luftfrachtnachfrage im Jahr 2021 um 6,9 Prozent ggü. 2019 und 18,7 Prozent gegenüber 2020 gewachsen.

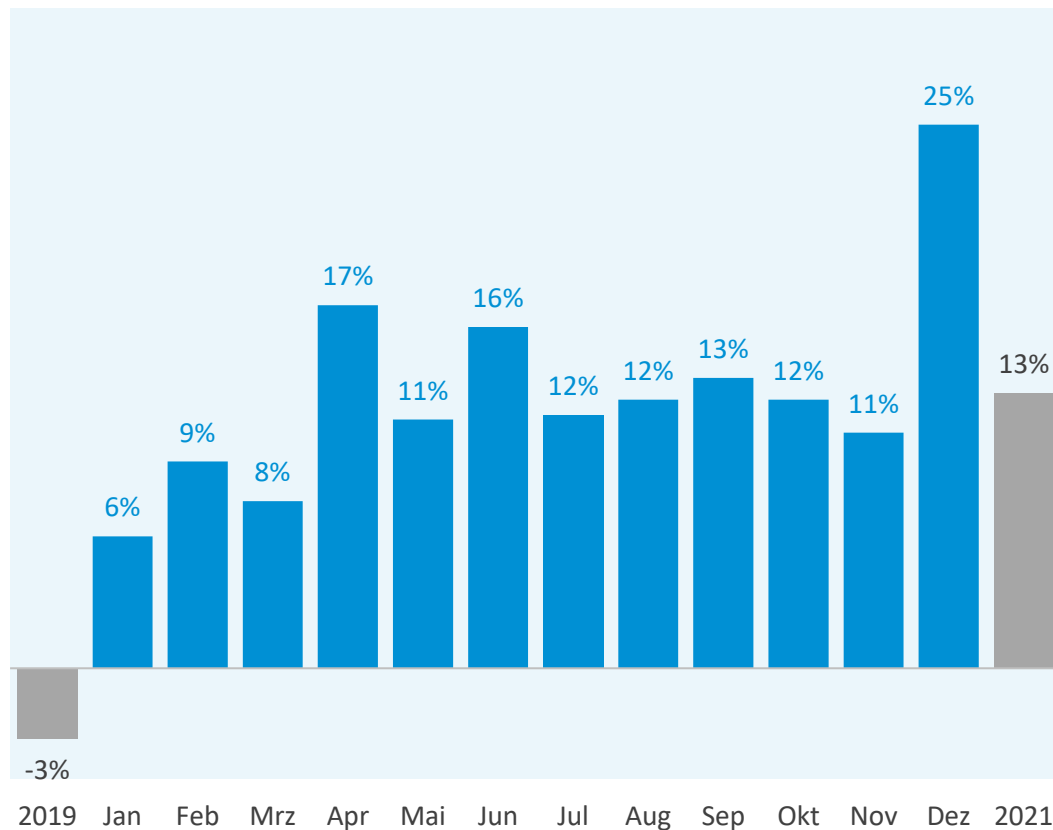
Stand 2020 der Transport von medizinischen Gütern im Vordergrund, wird die Nachfrage in 2021 von der wirtschaftlichen Erholung getragen. In Zeiten von Lieferengpässen wird der Lufttransport von Gütern, die normalerweise per Seeweg transportiert werden, trotz höherer Frachtraten opportunistisch. Logistikprobleme im Seeverkehr (Schließungen von Häfen in China, Blockade des Suezkanals, Containermangel) haben die Nachfrage nach Luftfracht gestärkt.

Die Handelskonflikte zwischen China und den USA spielen im Jahr 2021 keine Rolle mehr. Nicht absehbar ist, welchen Einfluss die Lieferengpässe weltweit auf Handel und Produktion nehmen. Der November könnte ein erster Indikator für eine abflauende Nachfrage sein.

Die Verknappung der Beiladefrachtkapazität konnte durch den vermehrten Einsatz von Frachtern nur gemildert werden.

Flughäfen: Die Luftfrachtnachfrage an deutschen Flughäfen hat sich dynamischer als der Welttrend entwickelt

Frachteinladungen und -ausladungen an den deutschen Flughäfen im Vergleich zu 2019 (Ein- und Ausladungen in Tonnen)



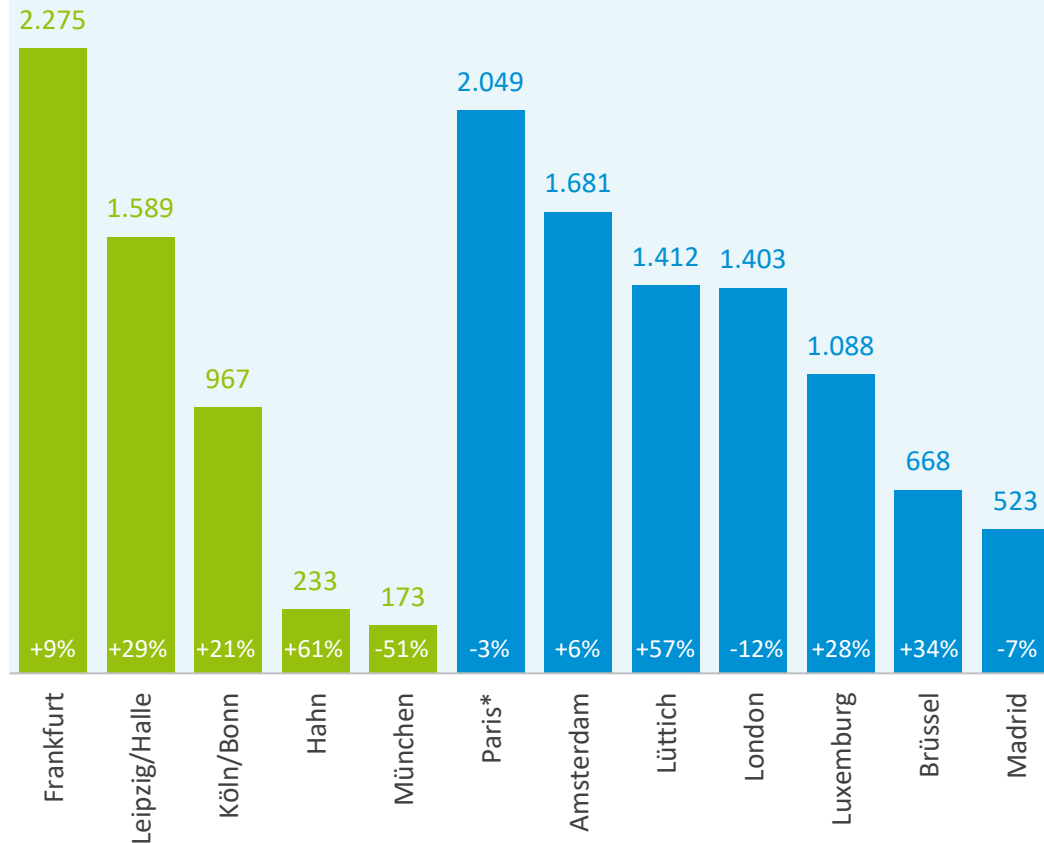
Die Frachtein- und -ausladungen an den deutschen Flughäfen zeigten im gesamten Jahr – wie der weltweite Trend – eine stabile positive Entwicklung ggü. dem Jahr 2019. Das Wachstum betrug 12,5 Prozent und es wurde mit 5,4 Mio. Tonnen erstmals die Schwelle von fünf Millionen überschritten.

Somit entkoppelt sich der Frachtverkehr deutlich vom Passagierverkehr. Dafür gibt es eine Reihe von Gründen: Die geringere Betroffenheit des produzierenden Gewerbes und globaler Warenströme im Vergleich zum Tourismus, die Erholung der Wirtschaft insbesondere in China und den USA sowie die andauernden Logistikprobleme bei anderen Verkehrsträgern (Seeverkehr).

Der deutliche Wachstumsrückgang im globalen Verkehr im November spiegelt sich nicht in den Ein- und Ausladungen an deutschen Flughäfen wider. Im Gegenteil, der Monat Dezember zeigt die stärkste Wachstumsrate, wobei die zweite Hälfte des Referenzjahres 2019 eine deutlich negative Frachtentwicklung aufwies.

Flughäfen: Die deutschen Luftfrachtstandorte zeigen auch im europäischen Vergleich stabile Wachstumsraten

Entwicklung der Frachtein- und -ausladungen 2021 an ausgewählten Flughäfen (Tsd. Tonnen 2021 vs. 2019)



In Deutschland konnten die Luftfrachtstandorte ihre im europäischen Vergleich gute Position weiter stärken. Frankfurt führt vor Paris und Amsterdam die Liste der größten Frachtstandorte in Europa an. Leipzig/Halle folgt auf Rang vier vor Lüttich. Der Frachtstandort München leidet 2021 weiterhin an der fehlenden Beiladekapazität.

Im europäischen Umfeld haben die Flughäfen Paris, London und Madrid teilweise deutlich an Frachtnachfrage verloren. An diesen großen interkontinentalen Drehkreuzen macht sich ebenfalls die fehlende Beiladekapazität negativ bemerkbar. Die stark auf den reinen Frachtverkehr ausgelegten Flughäfen Luxemburg und Lüttich konnten hingegen stark zulegen. Auch der Integratoren-Standort Brüssel ist – wie entsprechende Standorte in Deutschland – dynamisch gewachsen.

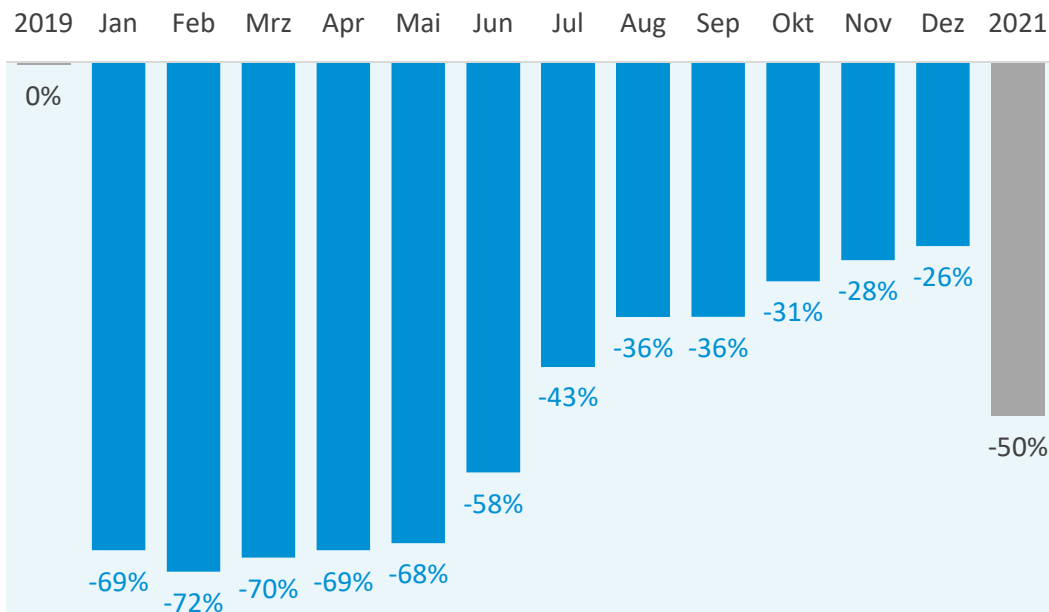


III | Flugbewegungen

Flugbewegungen: Der Rückgang des Passagier-Flugverkehrs spiegelt sich nicht komplett in der Entwicklung der Flugbewegungen wider

Flugbewegungen im deutschen Luftraum 2021 im Vergleich zu 2019

Entwicklung der Gesamtbewegungen pro Monat



Die DFS Deutsche Flugsicherung hat 2021 insgesamt 1,67 Mio. Flüge nach Instrumentenflugregeln in und über Deutschland gezählt. Dazu zählen auch die Flüge des Militärs. Dies sind 50 Prozent weniger als 2019 aber 14 Prozent mehr als 2020.

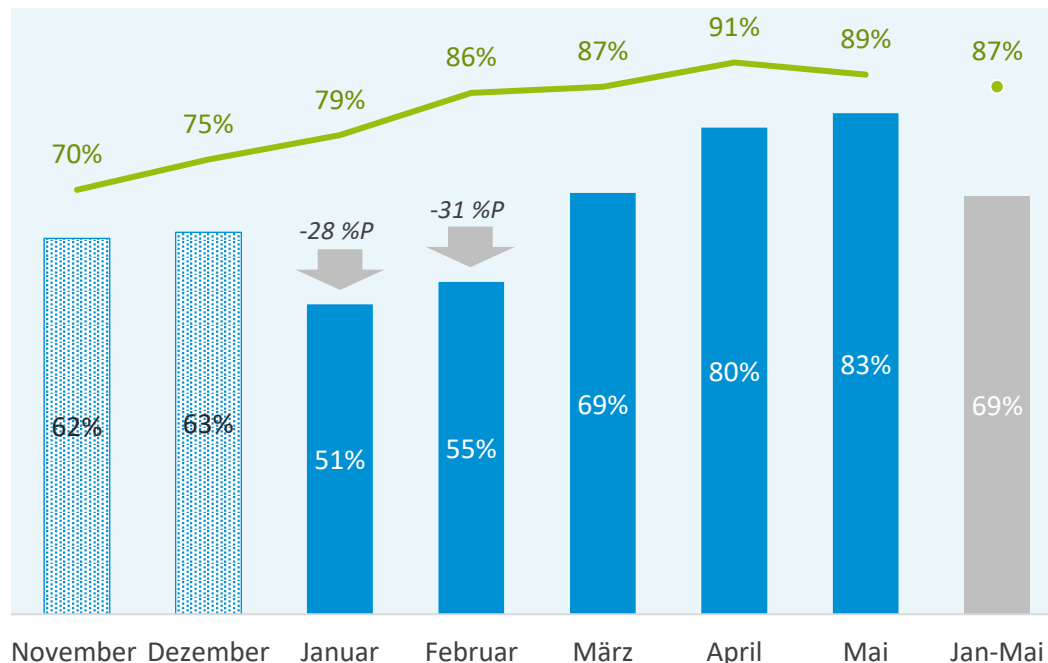
Das erste Halbjahr 2021 war noch stark durch die Pandemie geprägt. Anders als im Passagierverkehr setzte dann ein kontinuierlicher Anstieg der Flugbewegungen ein. Für den Dezember lag der Wert der durchgeführten Flüge schon wieder bei drei Vierteln des Dezembers 2019.



IV | Ausblick auf 2022

Fluggesellschaften bauen wieder Kapazität auf – die tatsächliche Verkehrsentwicklung hängt aber vom weiteren Pandemieverlauf ab

Sitzplatzangebot im Verkehr von/nach/in Deutschland Nov 2021 bis Mai 2022 ggü. Nov-Dez und Jan-Mai 2019 (angebotene Sitze)



-  Sitzangebot / November und Dezember 2021
-  Sitzangebot / Planungsstand 20. Januar 2022
-  Sitzangebot / Planungsstand 25. September 2021 (entspricht Stand Slot-Anmeldung)

-  Aktuell beträgt das Sitzplatzangebot an den deutschen Flughäfen für den Zeitraum Januar bis Mai 69 Prozent des Angebotes von Januar bis Mai 2019.
-  Der Einbruch der Omikron-Infektionswelle zeigt sich deutlich in den reduzierten Kapazitäten im Januar und Februar. Für diesen Zeitraum haben die Fluggesellschaften nachfragebedingt nochmals kurzfristig Kapazitäten um ca. bis 30 Prozentpunkte gegenüber dem Planungsstand September streichen müssen. Dies entspricht ca. 35 Prozent der für die finale Slot-Anmeldung geplanten Sitze.
-  Auch im ersten Halbjahr 2022 wird das Angebot sehr stark von der Pandemie-Entwicklung in Europa und dem Fortbestand bestehender Beschränkungen abhängen.
-  Das Angebot der touristischen Fluggesellschaften steigt in dem Zeitraum dabei stärker als das restliche Angebot an (91 Prozent von 2019) an: Die touristische Nachfrage erweist sich in der Pandemie als etwas stabiler.

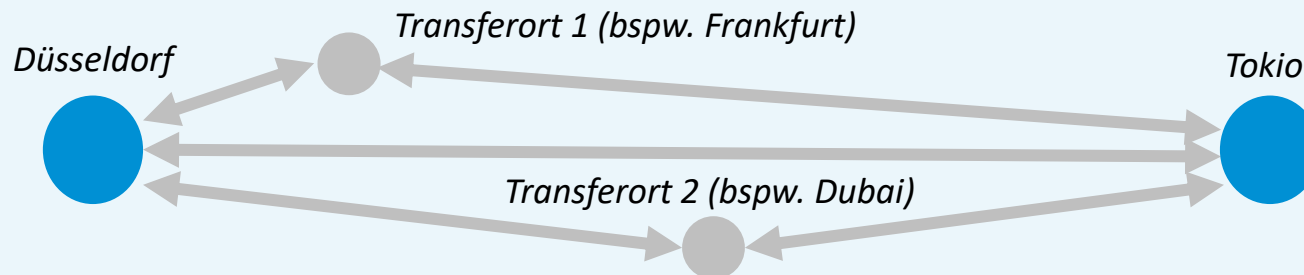


V | Passagierverkehr: Entwicklung der Passagierströme

Passagierströme: Eine wichtige Dimension bei der Analyse der Verkehrsentwicklung

- Passagierströme geben wieder, wie viele Passagiere in einem bestimmten Zeitraum von Startort „A“ zum Zielort „B“ reisen – unabhängig von der gewählten Route. Dies beinhaltet Nonstop-Verbindungen genauso wie Verbindungen mit mehreren Flügen im Inland, in Europa oder weltweit.
- Die Analyse der Verkehrsströme gibt Aufschluss darüber, wie sich die Verkehre zwischen unterschiedlichen Regionen der Welt verändern und wie sich die Verhältnisse zwischen Nonstop-Verbindungen und Transferverbindungen verschieben.

Passagierstrom Düsseldorf – Tokio ist die Summe aller Passagiere auf allen Reiserouten

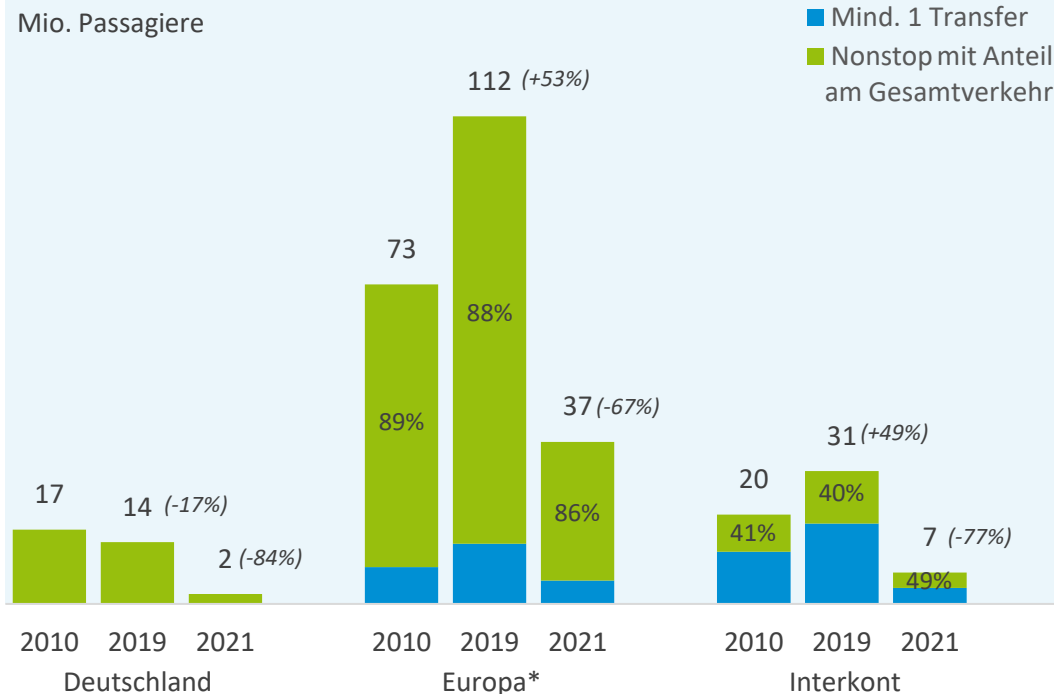


- Passagierströme werden aus Buchungsdaten abgeleitet und durch Modellierung von Datenanalysten weiterentwickelt. Sie geben keine Auslastungswerte einzelner Flugstrecken wieder.
- Es werden im Folgenden die für Deutschland relevanten Passagierströme sowohl in einer langfristigen Betrachtung (2019 ggü. 2010) wie auch in einer kurzfristigen (2021 ggü. 2019) Perspektive gezeigt. Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) hat diese Daten aufbereitet und analysiert. Kommentierung und Auskunft zu diesen Daten erfolgen ausschließlich über den BDL.

Bis 2019: Starkes Wachstum im internationalen und Rückgang im innerdeutschen Luftverkehr / Pandemieeinbruch ab 2020

Passagierströme Deutschland ↔ Zielregion nach Verkehrsart
(Mio. Passagiere und Vergleich 2019-2010 und 2021-2019)

Datenaufbereitung 



Passagierströme von und nach Deutschland
2010 > 2019: +41 Prozent | 2019 > 2021: -70 Prozent

Die Passagierströme von und nach Deutschland sind zwischen 2010 bis 2019 um 41 Prozent gestiegen. Das Wachstum wurde von den internationalen Verkehrsströmen getragen (Europaverkehr: +53 Prozent, Interkontverkehr: +49 Prozent), der innerdeutsche Verkehr ist rückläufig (-17 Prozent).

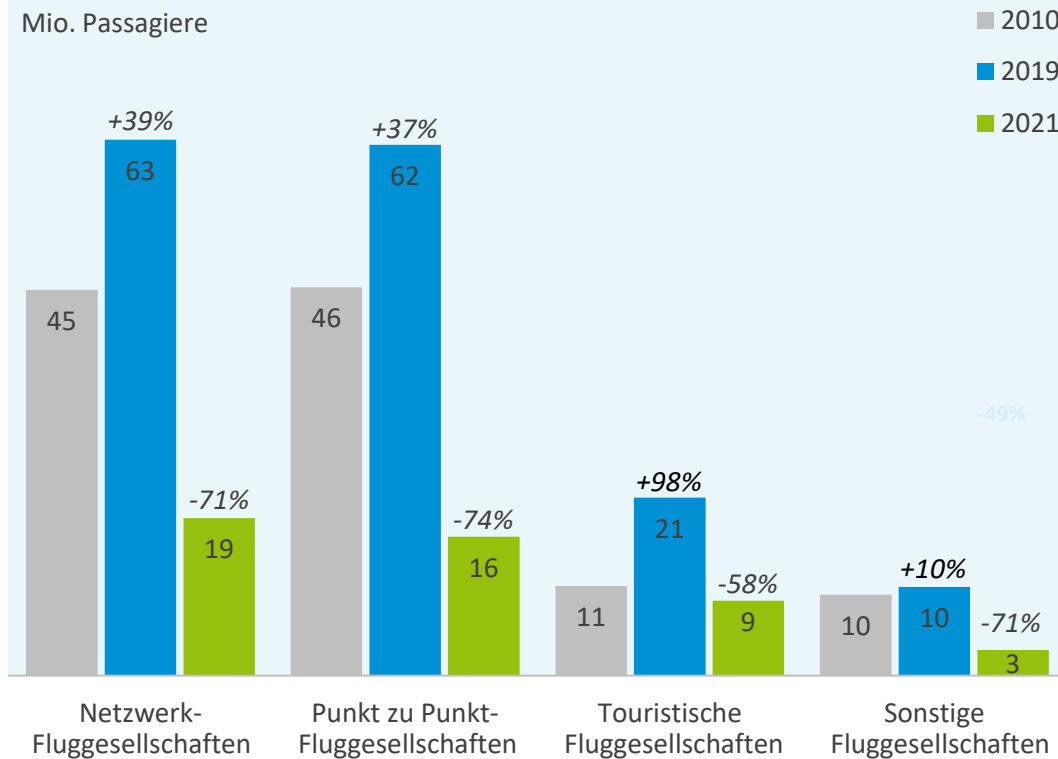
Während der Europaverkehr weitgehend auf Punkt-zu-Punkt-Verbindungen stattfindet, machen im Interkontverkehr Umsteiger mit 60 Prozent den Großteil der Reisenden aus.

Mit der Pandemie ist der Verkehr 2020 massiv eingebrochen und liegt 2021 immer noch 70 Prozent unter dem Niveau von 2019. Dabei schrumpfte der innerdeutsche Verkehr stärker als der internationale Verkehr und die Interkontverkehre sind stärker rückläufig als die Europaverkehre. Dies ist u.a. auf Reisebeschränkungen in diesem Segment zurückzuführen.

Geschäftsmodelle: Netzwerkfluggesellschaften und Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften sind seit 2010 gleichermaßen gewachsen

Passagierströme von und nach Deutschland nach Geschäftsmodellen
(Mio. Passagiere und Vergleich 2019-2010 und 2021-2019)

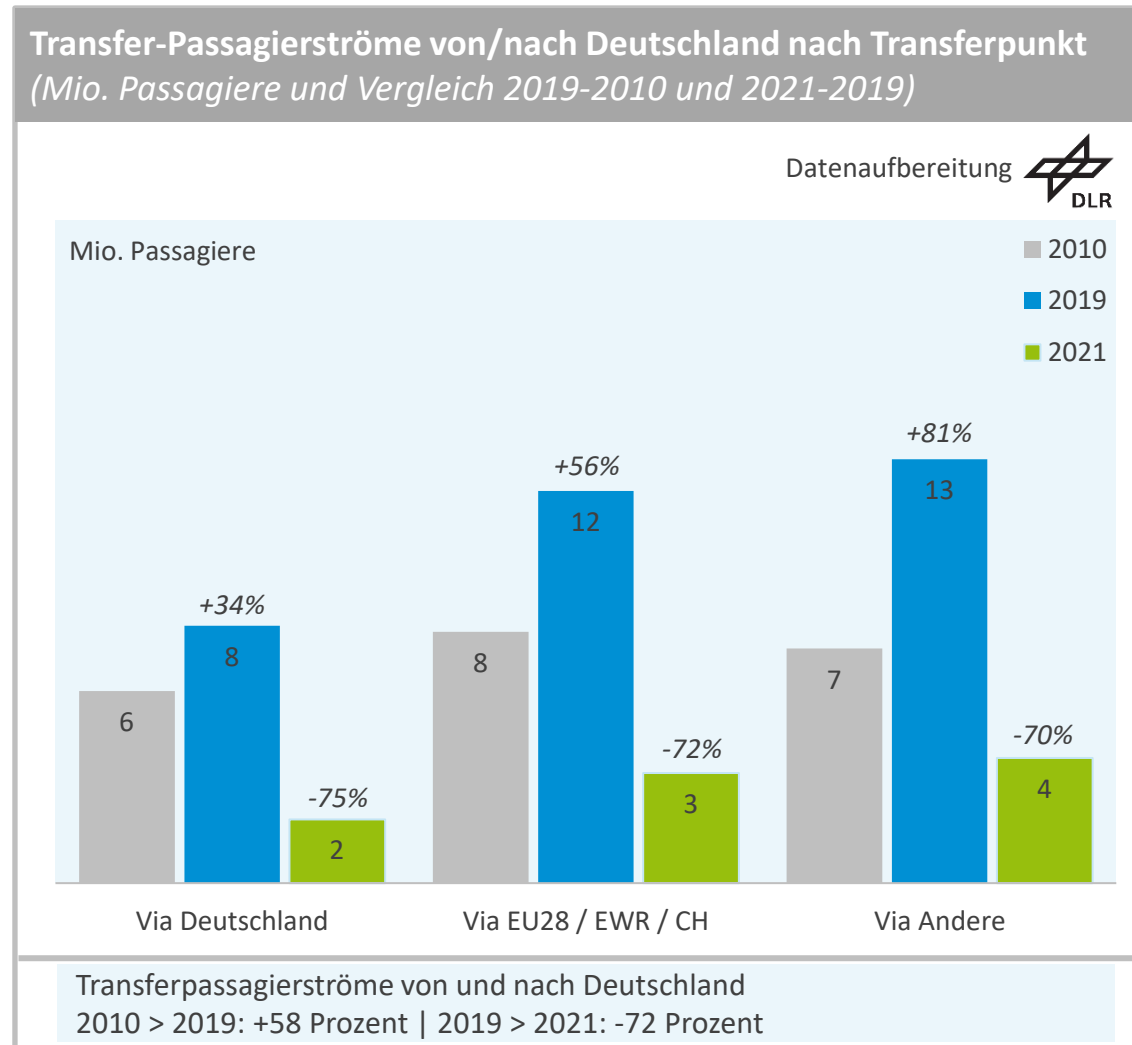
Datenaufbereitung 



■ Auf die Netz- und die Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften entfallen mit ca. 62 Mio. Passagieren im Jahr 2019 zwei gleich große Segmente des Marktes. Auch das Wachstum beider Geschäftsmodelle ist seit 2010 gleichauf.

■ Die dynamischste Entwicklung zeigen die touristischen Fluggesellschaften. Dieser Trend liegt auch am Wachstum einiger türkischer Fluggesellschaften. In der Pandemie zeigt sich der Veranstalter-Tourismus resilienter als der restliche Verkehr.

Umsteigeverkehr von und nach Deutschland: Drehkreuze außerhalb des EU28/EWR/CH-Raums gewinnen überproportional an Bedeutung



Im interkontinentalen Verkehr spielt der Umstieg über Luftverkehrsdrehkreuze eine besonders große Rolle: 60 Prozent der Interkont-Passagiere von und nach Deutschland sind Umsteiger.

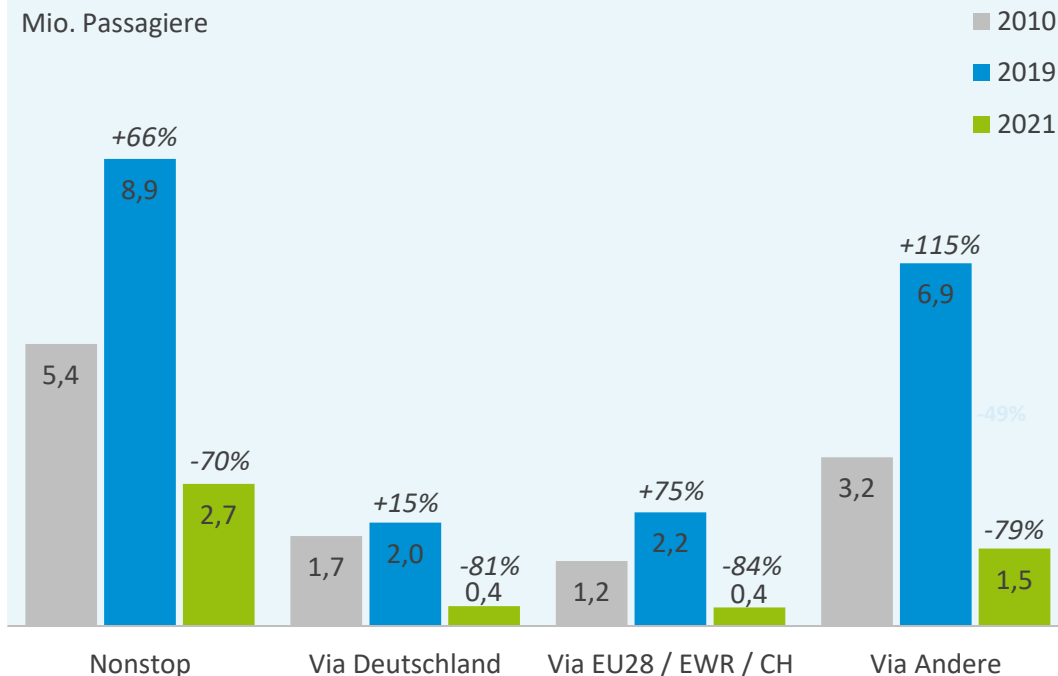
Umsteigeverkehr findet immer weniger in Deutschland statt. Während der Transferverkehr von und nach Deutschland über deutsche Drehkreuze zwischen 2010 und 2019 um 34 Prozent gewachsen ist, betrug das Wachstum außerhalb des EU28/EWR/CH-Raums 81 Prozent. Der Anteil der Umsteiger in Deutschland am Transferverkehr mit Deutschland ist somit von 28 Prozent in 2010 auf 21 Prozent in 2021 gesunken.

Ein Grund hierfür sind unterschiedliche teils und wettbewerbsverzerrende Rahmenbedingungen am Persischen Golf und am Bosphorus. Ein weiterer Grund ist der Marktaustritt der Air Berlin, die in 2010 Umsteigeverbindungen in Deutschland angeboten hat.

Im Verkehr nach Afrika und Asien wachsen insbesondere die Transferorte außerhalb des EWR-/EU-/UK-Raums

Passagierströme Deutschland nach Afrika, Asien und dem Nahen Osten
(Mio. Passagiere und Vergleich 2021-2019 und 2019-2010)

Datenaufbereitung 



Passagierstrom Deutschland von und nach Afrika, Asien, Naher Osten
2010 > 2019: +73 Prozent | 2019 > 2021: -75 Prozent

Im globalen Verkehr von Deutschland nach Asien und Afrika ist mit dem Wachstum der Drehkreuze Dubai, Abu Dhabi, Doha und Istanbul eine neue Verkehrsstruktur entstanden, die den Markt stark verändert hat. Dies ist im Verkehr nach Nord- und Südamerika nicht der Fall.

Von 2010 bis 2019 ist der Gesamtmarkt auf den Verkehrsströmen von Deutschland nach Asien und Afrika um 73 Prozent gewachsen.

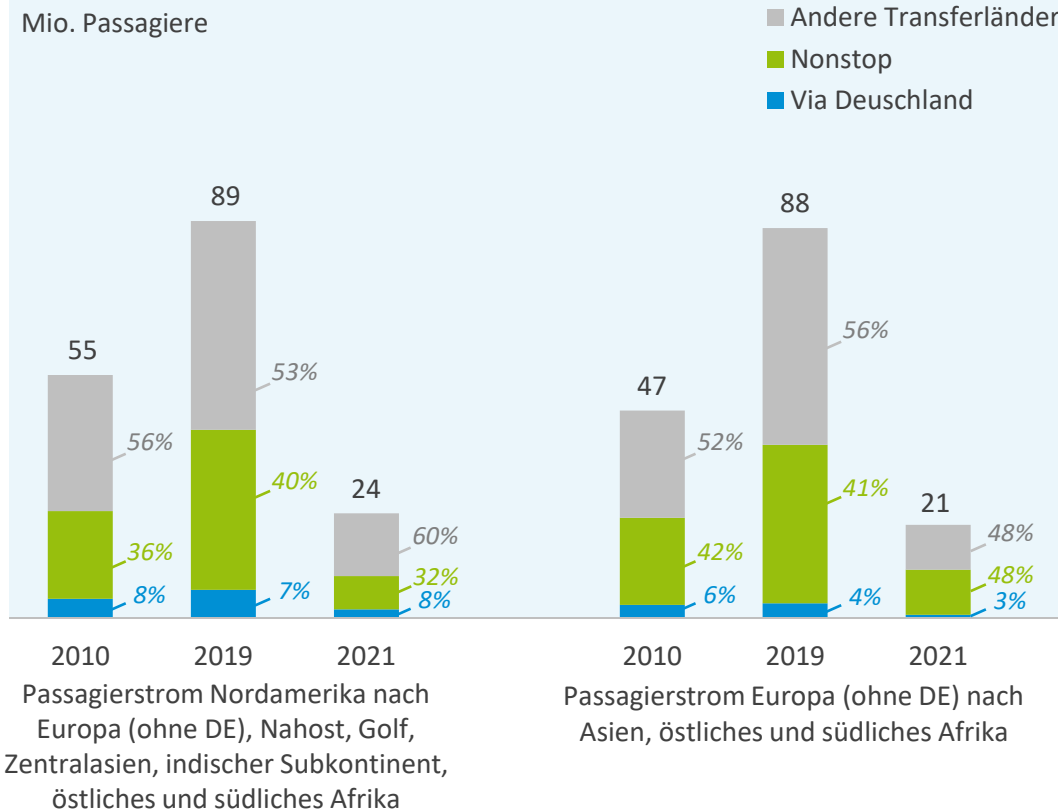
- Nonstop-Verkehr wachsen mit einer Rate von 66 Prozent unterproportional.
- Deutschland konnte als Transferland kaum daran partizipieren (+15 Prozent).
- Vornehmlich erfolgte dieses Wachstum über Istanbul und Drehkreuze außerhalb Europas (+115 Prozent).

Der Einbruch der Pandemiekrise (-75 Prozent im Gesamtmarkt) hat alle Verkehrsegmente stark betroffen.

Der Transferort Deutschland kann sich im Nordamerika-Verkehr behaupten, verliert aber im Asienverkehr

Passagierströme Nordamerika ↔ Europa (ohne DE) ↔ Asien / Afrika
(Passagiere und Vergleich 2019-2010 und 2021-2019)

Datenaufbereitung 



Die Betrachtung des Umsteigeverkehrs über Deutschland ist relevant, da diese Verkehre zur Auslastung des Interkont-Flugnetzes in Deutschland beitragen und somit dessen Existenz unterstützen. Eine hohe Anzahl von Transferpassagieren über Deutschland hat in Form von zusätzlichen Destinationen und höheren Frequenzen eine bessere Konnektivität Deutschlands mit der Welt zur Folge.

Im Verkehr von Nordamerika nach Osten (Europa, Asien, Afrika) spielt Europa eine wesentliche Rolle als Transferort. In diesem Verkehrsstrom konnte Deutschland in der Phase des Wachstums (+63 Prozent von 2010 auf 2019) seinen Anteil weitgehend halten. Dies gilt auch für den pandemiebedingten Einbruch.

Anders sieht es mit dem Verkehrsstrom von Europa (ohne Deutschland) nach Asien und in das östliche und südliche Afrika aus. Dieser ist seit 2010 stärker gewachsen als der transatlantische Verkehrsstrom (+88 Prozent), aber der Anteil Deutschlands als Transferland ist von 6 auf 3 Prozent gesunken.



VI | Kennzahlen im Überblick

Zusammenfassung Passagierverkehr:

Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick



Wachstum von Fluggesellschaften nach Regionen (Vergleich zu 2019 in %)	PKM	ASK	Auslastung (in %)
Welt	-58,4	-48,8	67,2
Europa	-61,3	-51,9	68,6
Deutsche Fluggesellschaften*	-69,8	-61,0	64,6
Mittlerer Osten	-69,9	-55,5	51,5
Nordamerika	-39,0	-29,9	73,8
Asien/Pazifik	-66,9	-56,7	62,6
Lateinamerika	-47,4	-43,9	77,3
Afrika	-62,8	-55,1	59,5

Passagiere von dt. Unternehmens-Gruppen*	2019	2021	Veränderung
Gesamt (Mio.)	162,0	52,5	-67,6



Passagiere an dt. Flughäfen	2019	2021	Veränderung
Gesamt (an + ab)	248.141.450	78.562.913	-68,6%
Deutschland	46.190.972	9.524.796	-79,5%
Europa	158.108.851	57.901.225	-63,8%
Übersee	43.617.579	10.878.907	-75,1%

Flugbewegungen (gewerblich) an dt. Flughäfen	2019	2021	Veränderung
Gesamt	2.181.792	1.094.608	-52,1%

Kontrollierte Flüge DFS (nach IFR)	2019	2021	Veränderung
Gesamt	3.334.424	1.669.139	-49,9%

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

Zusammenfassung Frachtverkehr:

Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick



Wachstum von Fluggesellschaften 2021 nach Regionen (Vergleich zu 2019 in %)	FTK	AFTK	FLF (in %)
Welt	6,9	-10,9	56,1
Europa	3,7	-16,5	64,4
Mittlerer Osten	10,5	-10,1	57,4
Nordamerika	19,8	4,0	45,5
Asien/Pazifik	0,2	-18,0	64,0
Lateinamerika	-15,4	-32,6	44,1
Afrika	10,2	-16,1	47,6



Luftfracht an dt. Flughäfen (in Tonnen)	2019	2021	Veränderung
Gesamt (an+ab / Transit)	4.907.278	5.513.639	12,4%
Ausladungen	2.321.144	2.622.502	13,0%
Einladungen	2.482.317	2.783.337	12,1%

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

Luftfahrt bewegt.  BDL

Kontakt

Norbert Lübben, Leiter Wirtschaft und Statistik
Tel: 030- 520077- 130, norbert.luebben@bdl.aero

Wolf-Dietrich Kindt, Leiter Strategie und Kommunikation
Tel: 030- 520077- 165, wolf.kindt@bdl.aero

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.
Haus der Luftfahrt
Friedrichstraße 79
10117 Berlin

www.bdl.aero