

# Bericht über das erste Halbjahr 2021

Zur Lage der deutschen Luftverkehrswirtschaft

10. August 2021

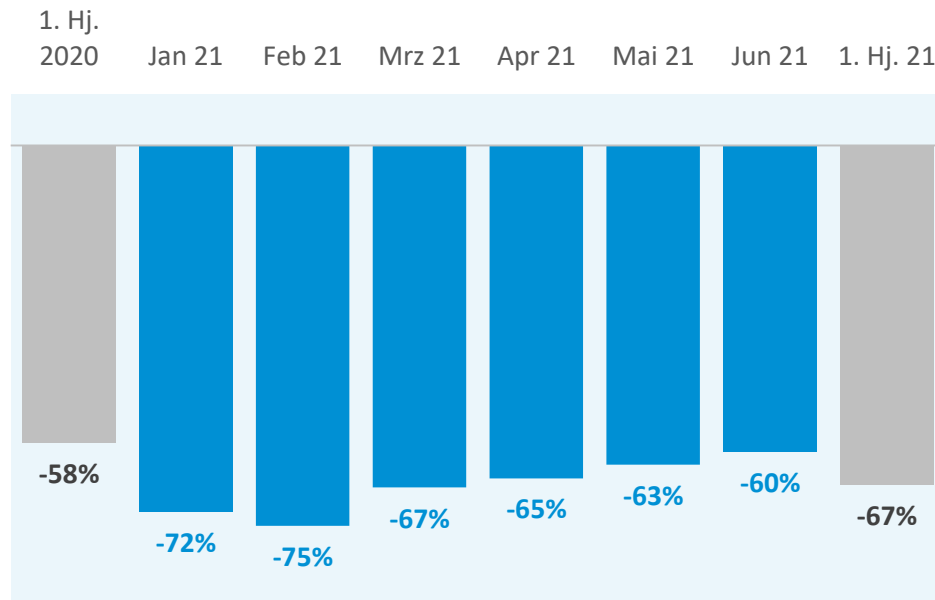
- I. Entwicklung des Passagierverkehrs im ersten Halbjahr
- II. Entwicklung des Frachtverkehrs im ersten Halbjahr
- III. Wirtschaftliche Lage der Unternehmen
- IV. Entwicklung des Flugangebots im Sommer
- V. Ausblick
- VI. Politischer Handlungsbedarf
- VII. Kennzahlen im Überblick

## I | Entwicklung des Passagierverkehrs im ersten Halbjahr

# Nachfrage im weltweiten Luftverkehr bleibt weiter am Boden, Inlandsverkehre erholen sich schneller als internationale Verkehre



Entwicklung der weltweiten Nachfrage bei Fluggesellschaften  
1. Halbjahr 2021 ggü. 1. Halbjahr 2019 (in PKT)



Asien-Paz.	-72%	-75%	-60%	-57%	-60%	-66%	-65%
Europa	-77%	-83%	-82%	-82%	-78%	-69%	-78%
Nahost	-81%	-82%	-80%	-82%	-80%	-78%	-80%
Nordamerika	-68%	-66%	-57%	-51%	-44%	-36%	-52%

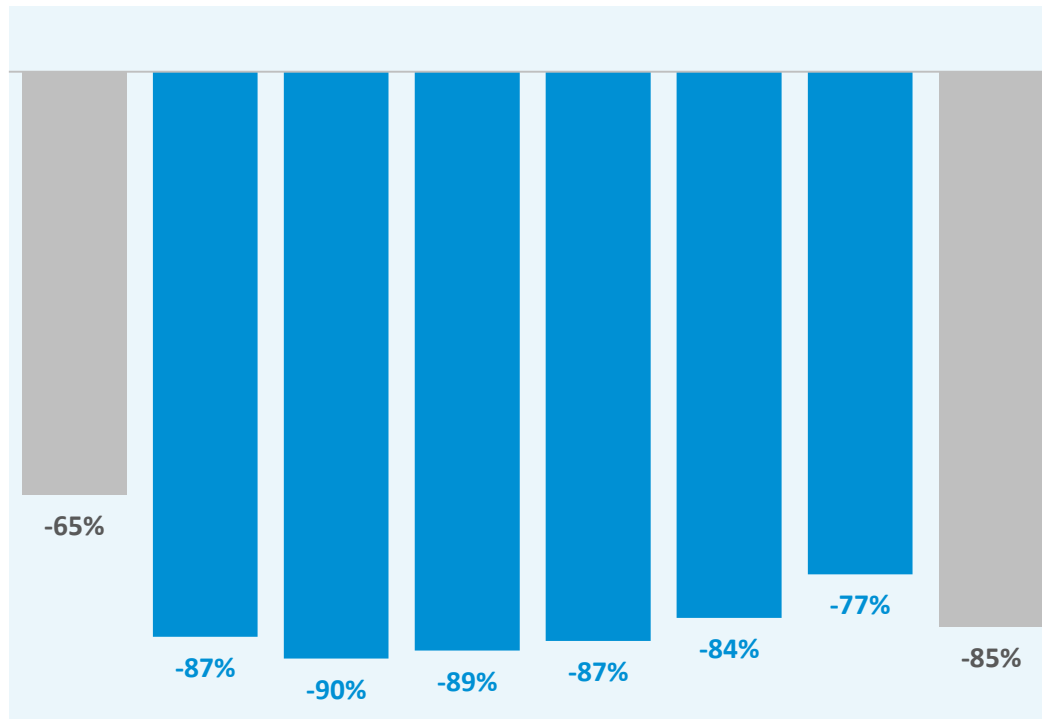
Die Auswirkungen der Coronapandemie halten die Nachfrage im weltweiten Luftverkehr im ersten Halbjahr zunächst weiter am Boden. Da sich der Nachfrageeinbruch 2021 über die komplette 1. Jahreshälfte erstreckt (statt über 3,5 Monate wie 2020), ist der Rückgang gegenüber 2019 mit 67 Prozent noch einmal massiver als im vergangenen Jahr. Der Tiefpunkt war im Februar erreicht.

Die Wiederaufnahme des Luftverkehrs erfolgt langsam und schrittweise. Dabei erholt sich die Nachfrage in großen Inlandsmärkten, wie etwa den USA und in China, überproportional schnell. Weltweit waren Inlandsverkehre im Juni 2021 bereits wieder auf einem Niveau von 78 Prozent, während internationale Verkehre auf einem Niveau von gerade einmal 19 Prozent verharren. Da der europäische Markt stärker von internationalen Verkehren geprägt ist, ist der Einbruch bei den europäischen Fluggesellschaften (-78 Prozent) stärker als bei nordamerikanischen (-52 Prozent) und asiatischen Carriern (-65 Prozent).

# Die Verkehrsleistung der deutschen Fluggesellschaften ist im ersten Halbjahr 2021 noch einmal deutlich niedriger als 2020

Entwicklung der Nachfrage bei deutschen Fluggesellschaften  
1. Halbjahr 2021 ggü. 1. Halbjahr 2019 (in PKT)

1. Hj. 2020    Jan 21    Feb 21    Mrz 21    Apr 21    Mai 21    Jun 21    1. Hj. 21



➤ Gegenüber dem ersten Halbjahr 2020, in dem 2,5 Monate noch nicht von pandemiebedingten Einbrüchen gekennzeichnet waren, hat sich die Passagiernachfrage bei den deutschen Fluggesellschaften nochmals reduziert: von -65 Prozent im Jahr 2020 auf -85 Prozent im laufenden Jahr. Erst im Juni zeichnete sich mit dem anlaufenden Urlaubsverkehr eine schrittweise Erholung ab.

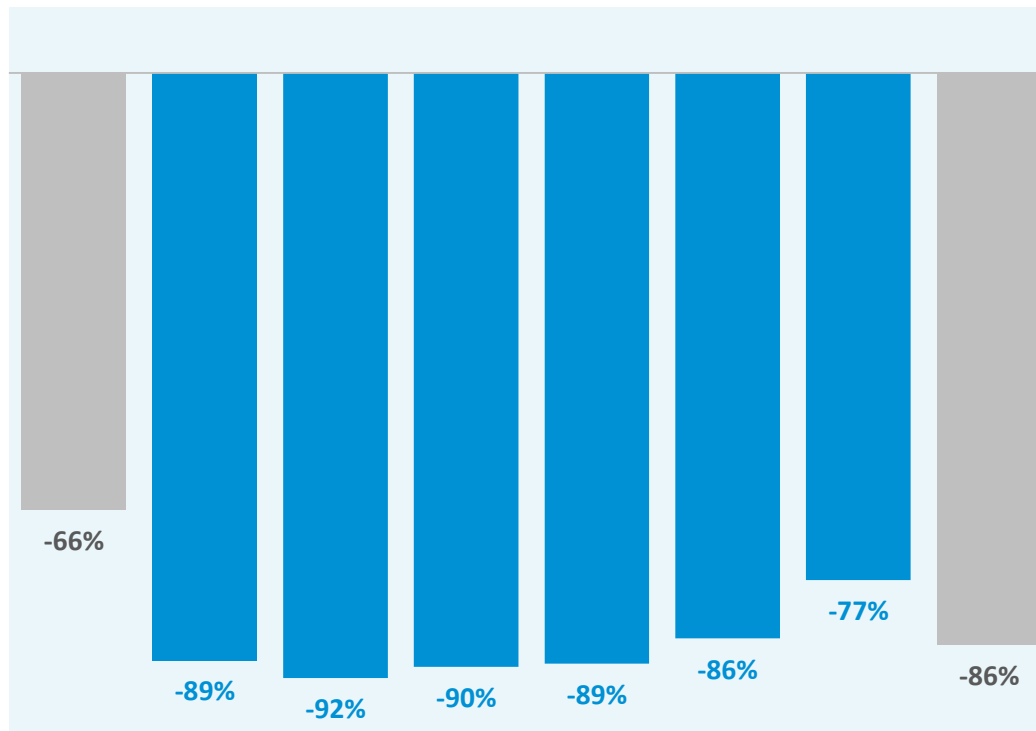
➤ Damit war der anhaltende Einbruch bei den deutschen Fluggesellschaften deutlich größer als im weltweiten Schnitt (-67 Prozent) und im europäischen Schnitt (-78 Prozent). Grund für diesen überproportionalen Rückgang ist vor allem die Verkehrsstruktur mit einem höheren Anteil internationalen Verkehrs, denn dieser Reiseverkehr ist durch Reisebeschränkungen besonders stark betroffen.

➤ Die Auslastung der Flugzeuge lag bei gerade einmal 51 Prozent und damit 31 Prozentpunkte unter der Auslastung des ersten Halbjahres 2019.

# Der massive Nachfragerückgang an den deutschen Flughäfen erstreckte sich über das gesamte erste Halbjahr 2021

Entwicklung der Passagierzahlen an den deutschen Flughäfen  
1. Halbjahr 2021 ggü. 1. Halbjahr 2019

1. Hj. 2020 Jan 21 Feb 21 Mrz 21 Apr 21 Mai 21 Jun 21 1 Hj. 21



Im ersten Halbjahr 2020 waren die ersten 2,5 Monaten noch nicht durch einen pandemiebedingten Rückgang der Passagierfrage geprägt. Der massive Einbruch der Nachfrage erfolgte ab März und addierte sich im ersten Halbjahr 2020 auf ein Minus von 66 Prozent.

Im ersten Halbjahr 2021 hingegen drückten die Reisebeschränkungen und der Einbruch der Passagierfrage auf jeden einzelnen Monat. Daher ist der Einbruch im ersten Halbjahr mit insgesamt 86 Prozent gegenüber 2019 auch noch einmal deutlich stärker als im ersten Halbjahr 2020.

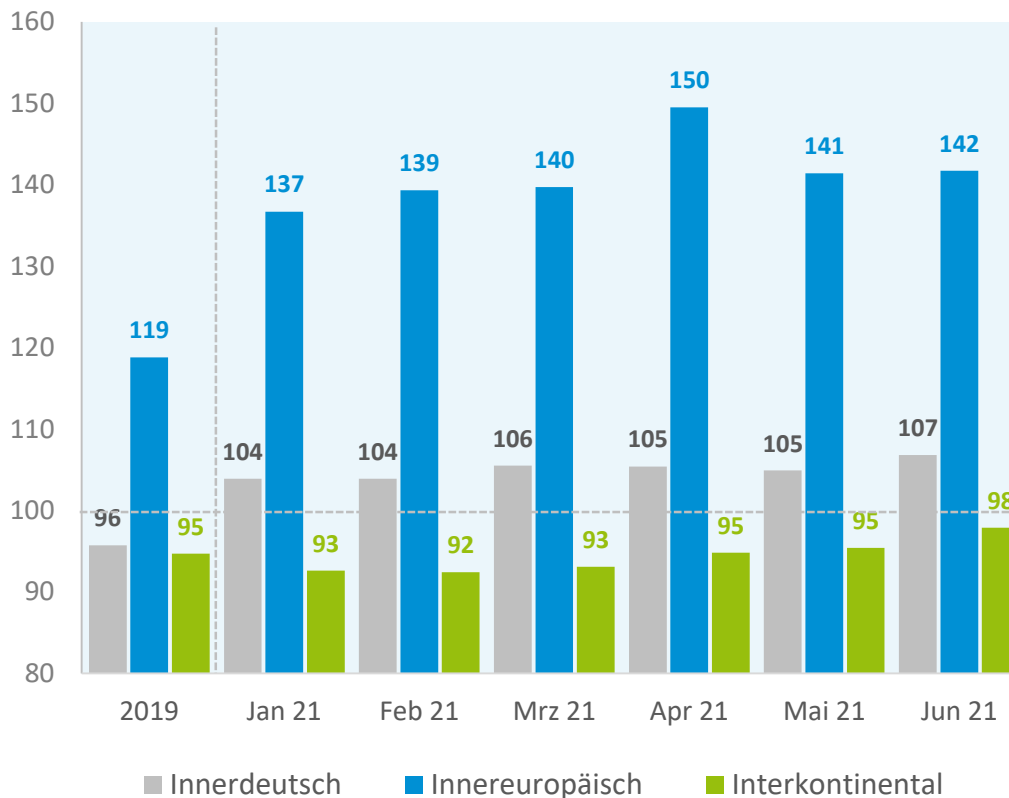
Eine Erholung zeichnet sich ab Juni ab. Diese ist insbesondere auf den beginnenden Urlaubsverkehr, die sinkenden Inzidenzen in Europa und den Fortschritt der Impfkampagne zurückzuführen.

Dabei erfolgte der Einbruch der Passagierzahlen gleichmäßig über alle Verkehrssegmente:

- Innerdeutsch: -90 Prozent
- Innereuropäisch: -85 Prozent
- Interkontinental: -87 Prozent

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

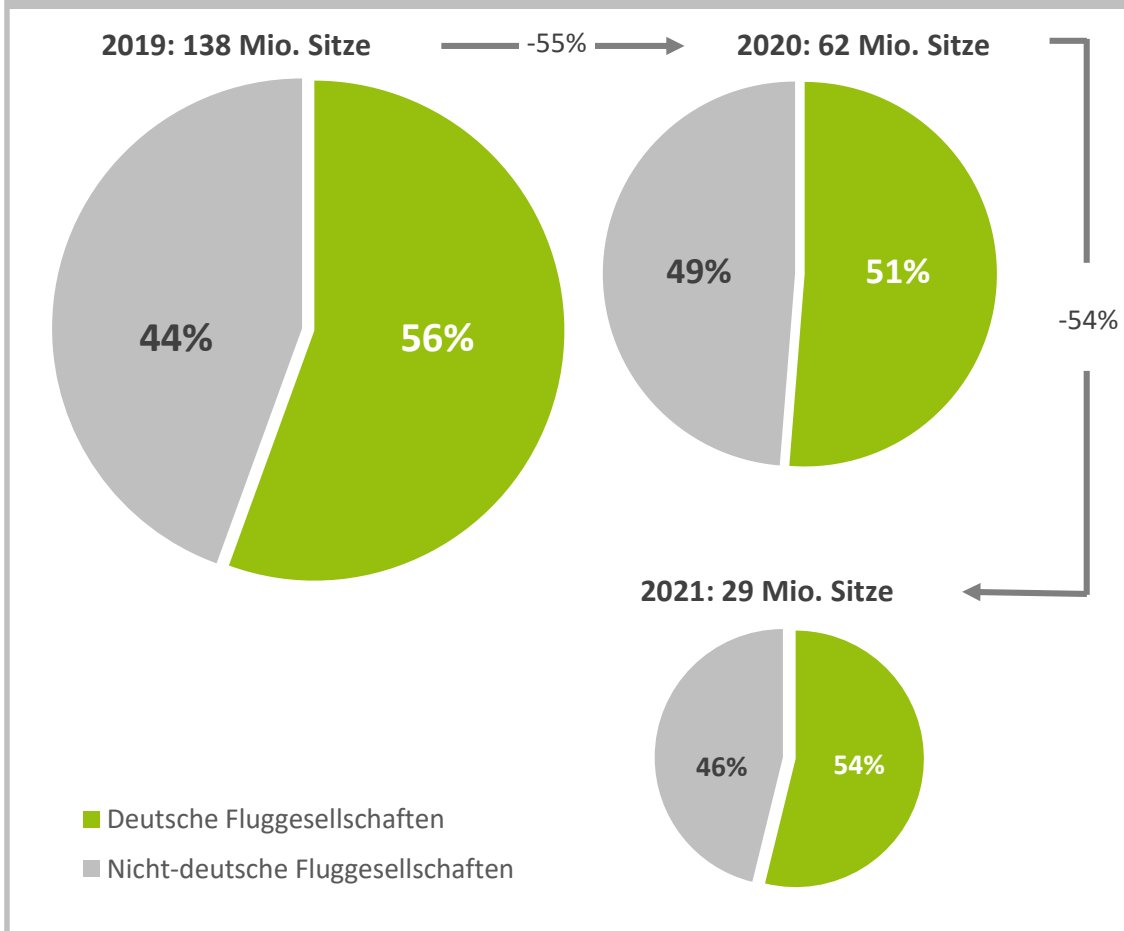
Preisentwicklung im Luftverkehr  
(gegenüber dem Indexwert 2015)



- Der Verbraucherpreisindex (VPI) des Statistischen Bundesamtes misst die durchschnittliche Preisentwicklung aller Waren und Dienstleistungen, die von privaten Haushalten für Konsumzwecke gekauft werden. Es handelt sich um Endverbraucherpreise einschließlich Steuern und Abgaben. Der Index zeigt die relative Entwicklung gegenüber dem Basiswert von 2015 an.
- Mit Einsetzen der Coronakrise stiegen die durchschnittlichen Ticketpreise im innerdeutschen Verkehr leicht an.
- Für Flüge zu europäischen Zielen sind die Preise in der Coronakrise stärker gestiegen: Die Kosten für ein Ticket sind gegenüber 2019 um bis zu 30 Prozentpunkte gestiegen.
- Im Interkontinentalverkehr sind die Preise gegenüber 2019 trotz des knappen Angebotes stabil geblieben.

# Marktanteile: Die deutschen Fluggesellschaften können ihren Anteil in der Krise weitgehend halten

Entwicklung der Marktanteile ab deutschen Flughäfen  
1. Halbjahr 2021 ggü. 1. Halbjahr 2019 und 2020 (Sitzangebot)

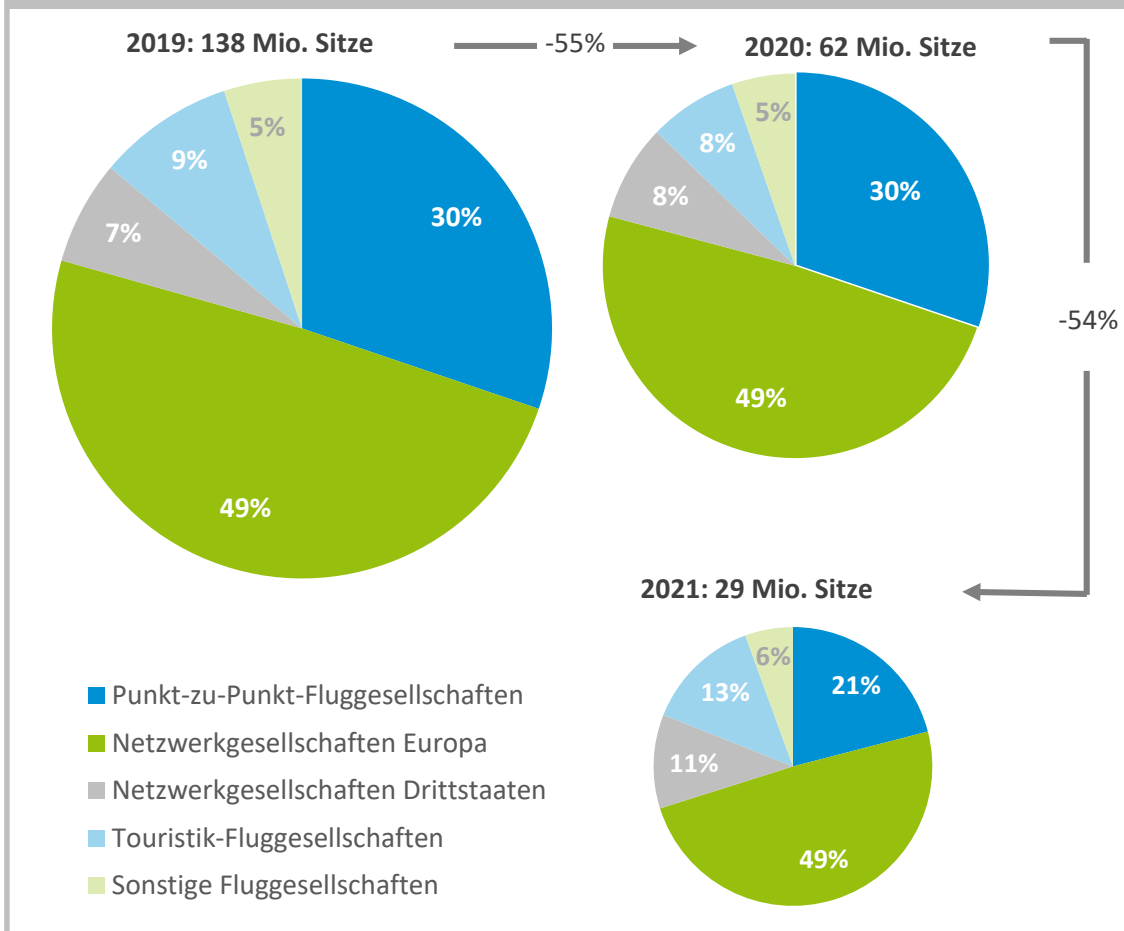


- Im ersten Halbjahr 2019 wurden 138 Mio. Sitze von und nach Deutschland angeboten. Im ersten Halbjahr 2020 schrumpfte das Angebot um 55 Prozent, um dann im ersten Halbjahr 2021 nochmals um 54 Prozent zurückzugehen. Gegenüber 2019 ist somit das Angebot um 74 Prozent zurückgegangen.
- Trotz massiv schrumpfendem Markt sind die Marktanteile zwischen deutschen und nicht-deutschen Fluggesellschaften an den hiesigen Flughäfen weitgehend konstant geblieben. Seit 2019 haben die deutschen Fluggesellschaften gegenüber internationalen Wettbewerbern 2 Prozentpunkte verloren und verzeichnen jetzt 54 Prozent Marktanteil.
- Damit setzt sich der Verlust von Marktanteilen bei den deutschen Fluggesellschaften zwar weiter fort, wurde durch die Krise aber nicht noch beschleunigt. Zwischen 2011 und 2021 haben die deutschen Fluggesellschaften insgesamt 13 Prozentpunkte verloren, von 67 Prozent auf jetzt 54 Prozent.



# Marktanteile: Die Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften verlieren Anteile am schrumpfenden Markt

Entwicklung der Marktanteile ab deutschen Flughäfen  
1. Halbjahr 2021 ggü. 1. Halbjahr 2019 und 2020 (Sitzangebot)



Die Entwicklung der Marktanteile im Luftverkehr von und nach Deutschland verläuft in den einzelnen Geschäftsmodellen sehr unterschiedlich.

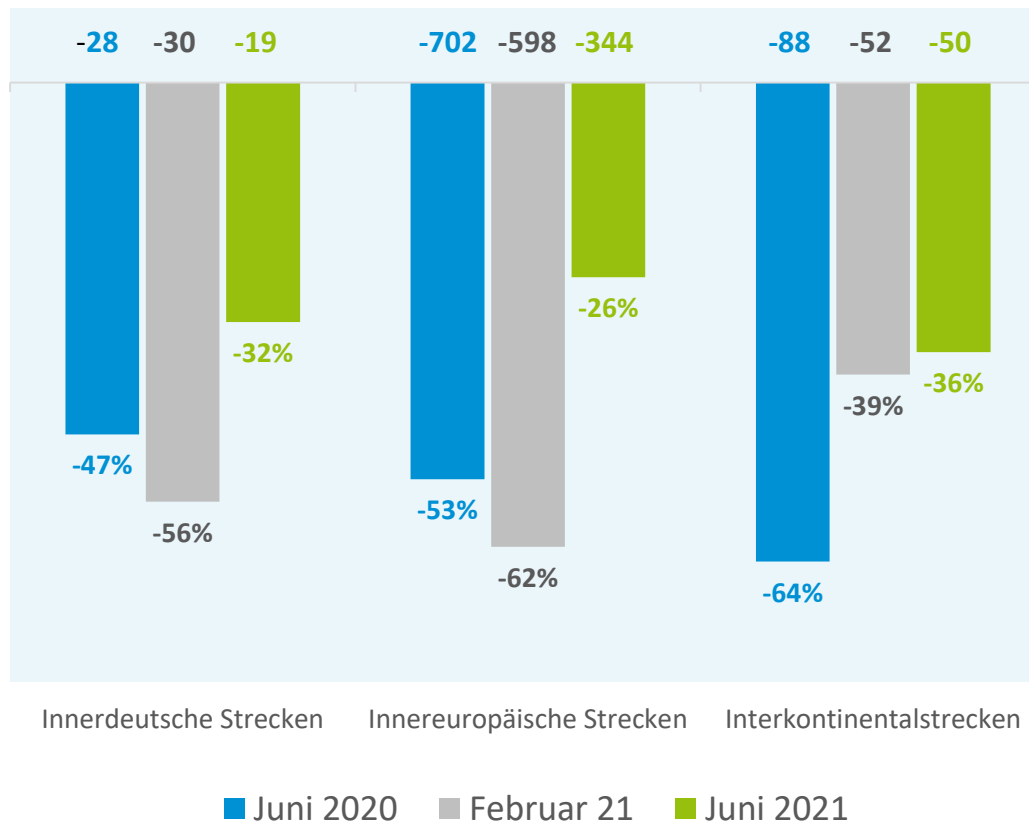
Die europäischen Netzwerkfluggesellschaften (Lufthansa, British Airways, Air France usw.) sind weitgehend stabil und machen rund die Hälfte der angebotenen Kapazität aus.

Die Punkt-zu-Punkt-Gesellschaften (Ryanair, easyJet, Eurowings etc.) haben ihre Kapazitäten etwas stärker reduziert und geben daher in der Krise Marktanteile ab. Gründe dafür sind die Aufgabe des innerdeutschen Marktes durch easyJet und dass die Nachfrage nach Kurzurlaube und Städtereisen in der Pandemie besonders stark zurückgegangen ist.

Die touristischen Fluggesellschaften profitieren von der Urlaubssaison und im Fall der Türkei auch von einer stabilen Nachfrage nach Visiting-Family-and-Friends-Verkehr.

# Die Netzqualität ab Deutschland hat sich ein wenig erholt, ist aber noch nicht vollständig wiederhergestellt

Entwicklung der bedienten Strecken  
Juni 2021 ggü. Juni 2020 und Februar 2021

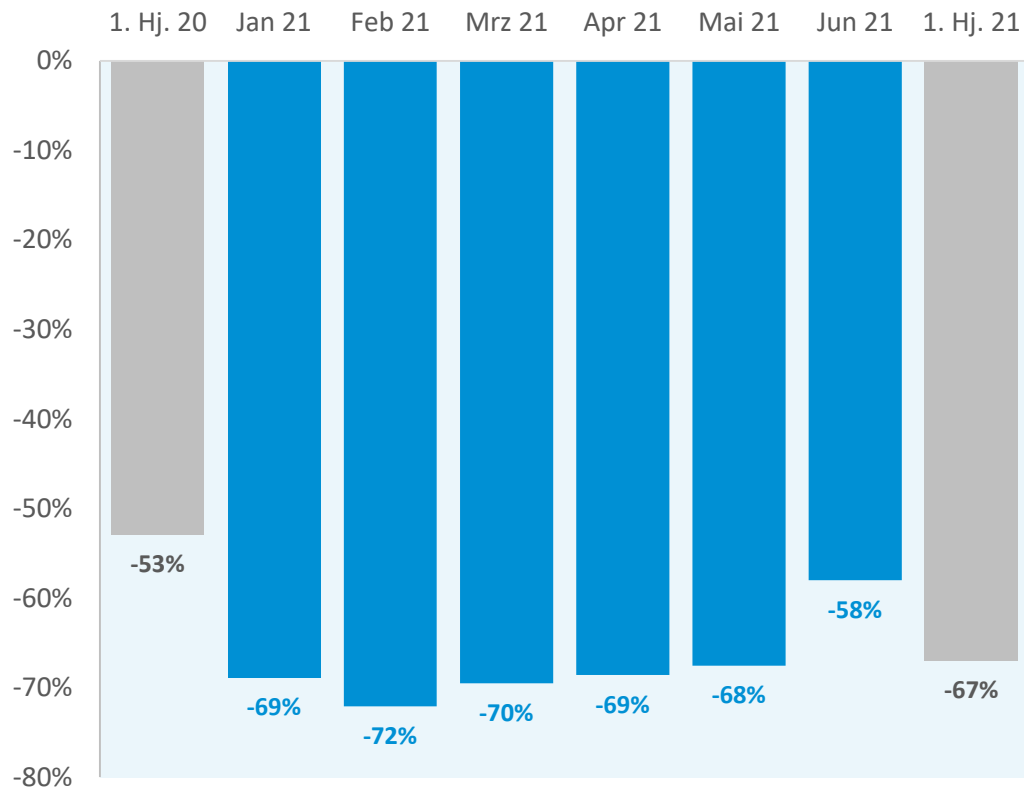


- Das Flugnetz ab Deutschland, also die angeflogenen Ziele und die beflogenen Strecken, ist noch nicht vollständig wiederhergestellt. Diese Merkmale sind wichtig für die Anbindungsqualität Deutschlands (Konnektivität).
- Viele Strecken werden nach wie vor nicht beflogen, allerdings hat sich die Netzqualität gegenüber Juni 2020 und Februar 2021 deutlich verbessert.
- Im innerdeutschen Verkehr wurden im Juni 2021 gegenüber dem Juni 2019 von ursprünglich 60 Strecken 19 nicht bedient (-32 Prozent), im Europaverkehr fehlten 344 Strecken (-26 Prozent), im Interkontinentalverkehr 50 Strecken (-36 Prozent).
- Auch wenn viele Strecken wieder beflogen werden, so ist die Bedienungsintensität (Flüge pro Strecke) immer noch deutlich geringer als 2019:
  - innerdeutsch: -70 Prozent
  - innereuropäisch: -60 Prozent
  - interkontinental: -47 Prozent

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

## Flugbewegungen im deutschen Luftraum

1. Halbjahr 2021 ggü. 1. Halbjahr 2019



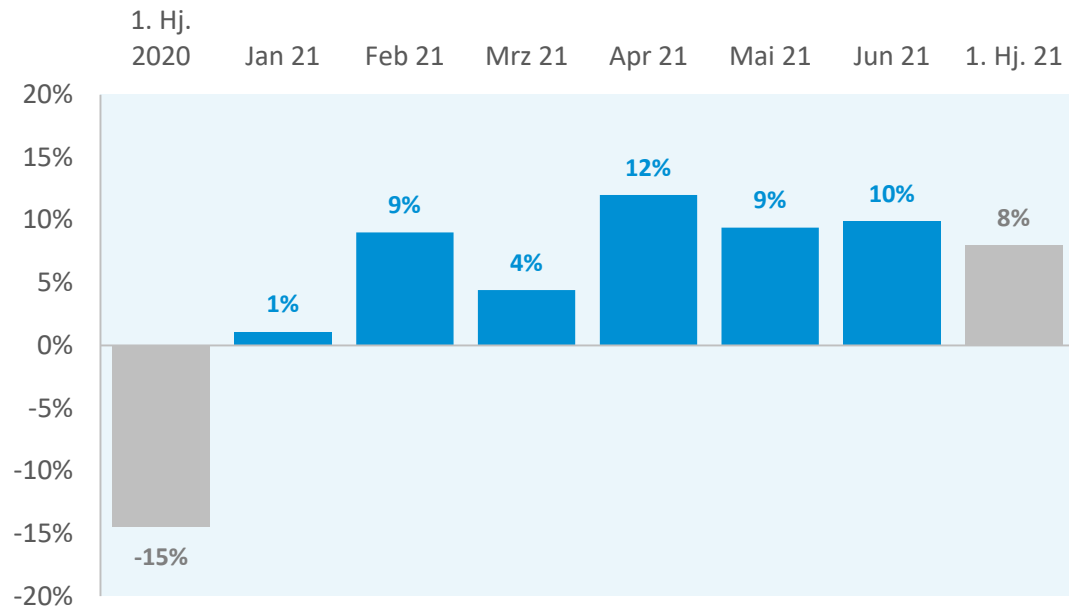
Die Flugbewegungen sind nicht ganz so stark rückläufig, weil hier auch Frachtflüge, Militärflüge und die allgemeine Luftfahrt erfasst werden, sofern sie nach Instrumentenflugregeln erfolgen.

Dennoch ist auch bei den Flugbewegungen der Rückgang im ersten Halbjahr 2021 noch stärker als der Rückgang im ersten Halbjahr 2020, wo es noch zweieinhalb Monate ohne Nachfrageeinbrüche gab. Einzig im Juni zeichnet sich eine leichte Erholung ab.

## II | Entwicklung des Frachtverkehrs im ersten Halbjahr

# Der globale Luftfrachtverkehr ist seit dem Nachfrageeinbruch 2019 auf Wachstumskurs

Entwicklung der Frachtbeförderung der Fluggesellschaften  
1. Halbjahr 2021 ggü. 1. Halbjahr 2019 (gemessen in Tonnenkilometern)



Asien-Paz.	-7%	7%	-3%	5%	3%	1%	<b>0%</b>
Europa	0%	5%	1%	12%	6%	7%	<b>5%</b>
Nahost	6%	9%	9%	15%	14%	17%	<b>13%</b>
Nordamerika	12%	17%	18%	24%	22%	24%	<b>20%</b>

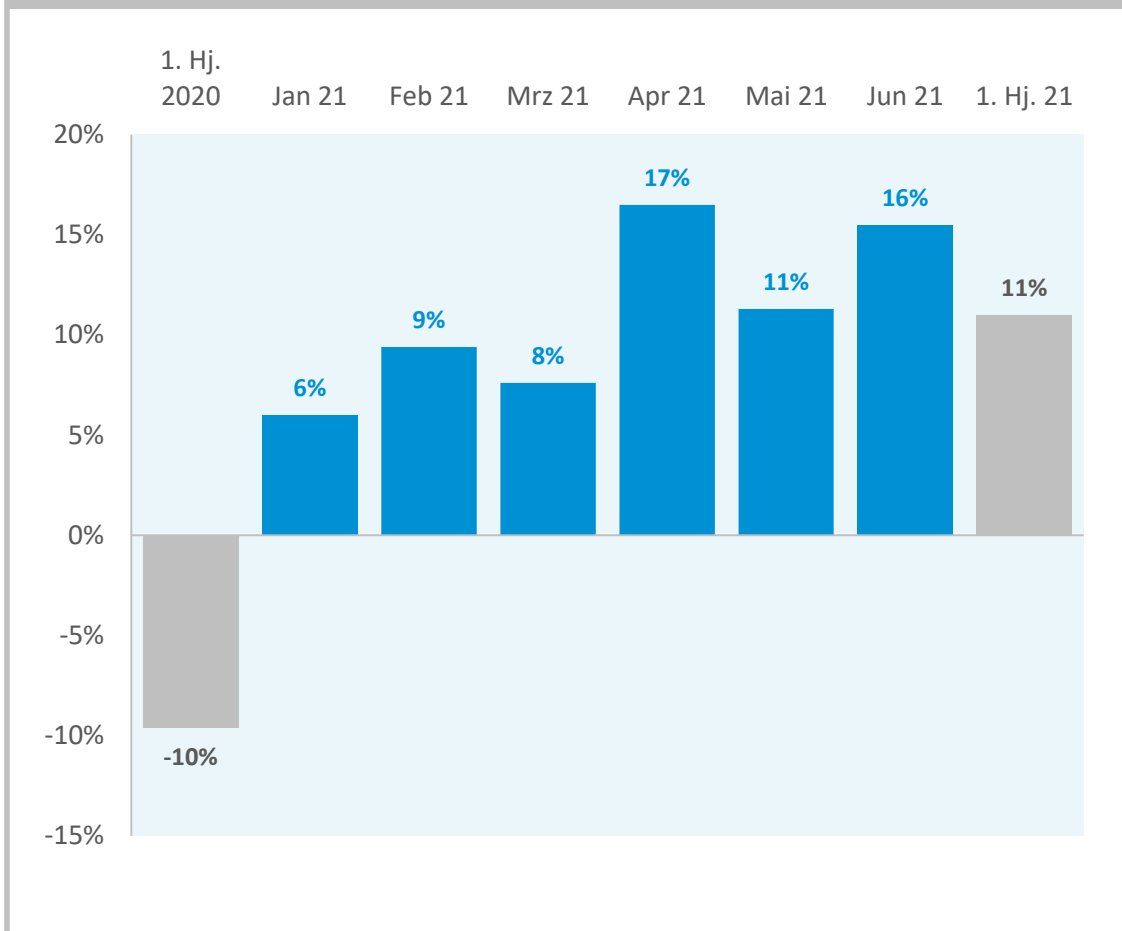
Der weltweite Luftfrachtverkehr konnte sich von der negativen Entwicklung des Passagiergeschäfts entkoppeln und entwickelt sich grundsätzlich sehr positiv, obwohl weiter viel Kapazität aus den Passagierflugzeugen fehlt. Die Auslastung stieg weltweit von 46 Prozent im ersten Halbjahr 2019 auf 58 Prozent im ersten Halbjahr 2021.

Gründe hierfür: Insgesamt zieht die weltweite Konjunktur an und die Pandemie hat nicht zu den befürchteten Kaufkraftverlusten geführt. Der weltweite Container-Schiffsverkehr war durch die Probleme im Suezkanal, aber auch in chinesischen Häfen gestört. Dies führt zu erhöhten Preisen im Schiffsverkehr, was die Preisdifferenz zu Luftfrachtraten reduziert und die Luftfracht damit attraktiver macht.

Auch in Europa verbuchten die hier registrierten Fluggesellschaften ein Plus von 5 Prozent im Frachtgeschäft. Dieses fällt jedoch leicht unterdurchschnittlich aus. In Nordamerika wuchs das Frachtgeschäft hingegen um 20 Prozent.

# Luftfracht in Deutschland wächst und entwickelt sich leicht über dem weltweiten und europäischen Durchschnitt

Frachteinladungen und -ausladungen an den deutschen Flughäfen  
1. Halbjahr 2021 ggü. 1. Halbjahr 2019 (gemessen in Tonnen)

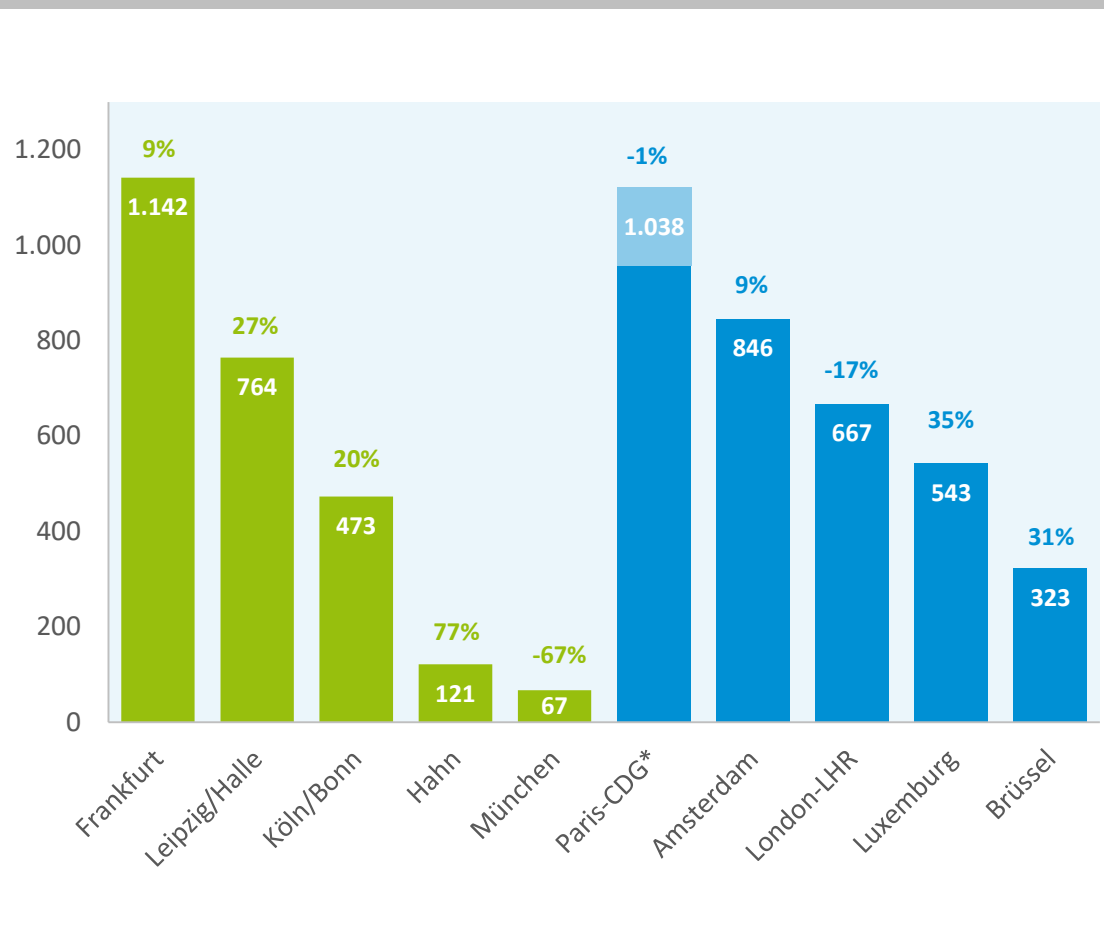


- Der globale positive Trend der Luftfracht zeigt sich auch an den deutschen Flughäfen. Im ersten Halbjahr wurden an deutschen Flughäfen 11 Prozent mehr Güter ein- und ausgeladen als im ersten Halbjahr 2019 und 23 Prozent mehr als im ersten Halbjahr 2020.
- Damit liegt die Entwicklung in Deutschland über dem weltweiten Durchschnitt von 8 Prozent und dem europäischen Durchschnitt von 5 Prozent.
- Gründe dafür sind die dynamische Entwicklung der deutschen Wirtschaft und die Erholung des Außenhandels, wobei sich auch Nachholeffekte zeigen. Zudem war das Referenzjahr 2019 durch eine sinkende Nachfrage in einer sich abzeichnenden Rezession geprägt. Dieser Trend hat sich nun umgekehrt und die Luftfracht an deutschen Flughäfen findet nach zwei schwierigen Jahren zu einer positiven Bilanz zurück.

# Die deutschen Luftfrachtstandorte können sich im europäischen Markt behaupten

## Frachteinladungen und -ausladungen

1. Halbjahr 2021 ggü. 1. Halbjahr 2019 (in Tausend Tonnen)



- Die Entwicklung der Luftfracht hat sich komplett von der Nachfragekrise 2019 und der Kapazitätskrise 2020 (Verlust von Beiladepkapazität in Passagierflugzeugen) erholt. Dabei behaupten sich die deutschen Luftfrachtstandorte im Markt und zeigen gegenüber 2019 eine sehr dynamische Entwicklung.
- Der Trend, dass Frachtstandorte mit einer Fokussierung auf Expressfracht und Integratoren schneller wachsen als allgemeine Frachtstandorte, setzt sich fort: So wuchs Leipzig/Halle im ersten Halbjahr um 27 Prozent und Köln/Bonn um 20 Prozent. Nur die westeuropäischen Standorte Luxemburg und Brüssel wachsen noch stärker: Dies ist auch auf die positiven politischen und operativen Rahmenbedingungen zurückzuführen.
- Die Entwicklung am größten Frachtflughafen Europas, Frankfurt am Main, liegt etwa im Durchschnitt. Die negative Entwicklung am Flughafen München ist weiter von der fehlenden Beiladepkapazität auf Langstreckenflügen gekennzeichnet.

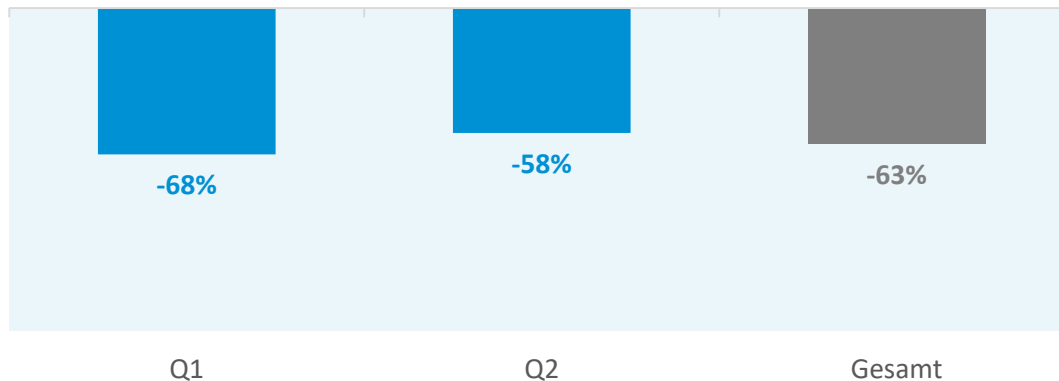
### III | Wirtschaftliche Lage der Unternehmen



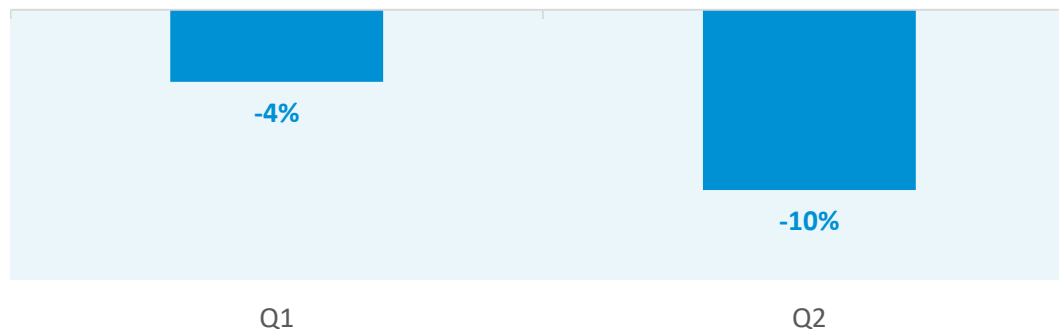
# Einbruch der Verkehrszahlen drückt auch auf die Umsätze und macht Restrukturierungsmaßnahmen erforderlich

## Umsätze und Beschäftigte in der deutschen Luftverkehrswirtschaft 1. Halbjahr 2021 ggü. 1. Halbjahr 2019

### Umsätze:



### Beschäftigte:



Die Umsätze bei den deutschen Fluggesellschaften, Flughäfen und den dort tätigen Einzelhändlern und Gastronomiebetrieben bleiben im ersten Halbjahr 2021 weiter stark unterhalb des Niveaus von 2019 (-63 Prozent). Dabei hat sich der Trend im zweiten Quartal (-58 Prozent) etwas gegenüber dem ersten Quartal (-68 Prozent) gebessert.

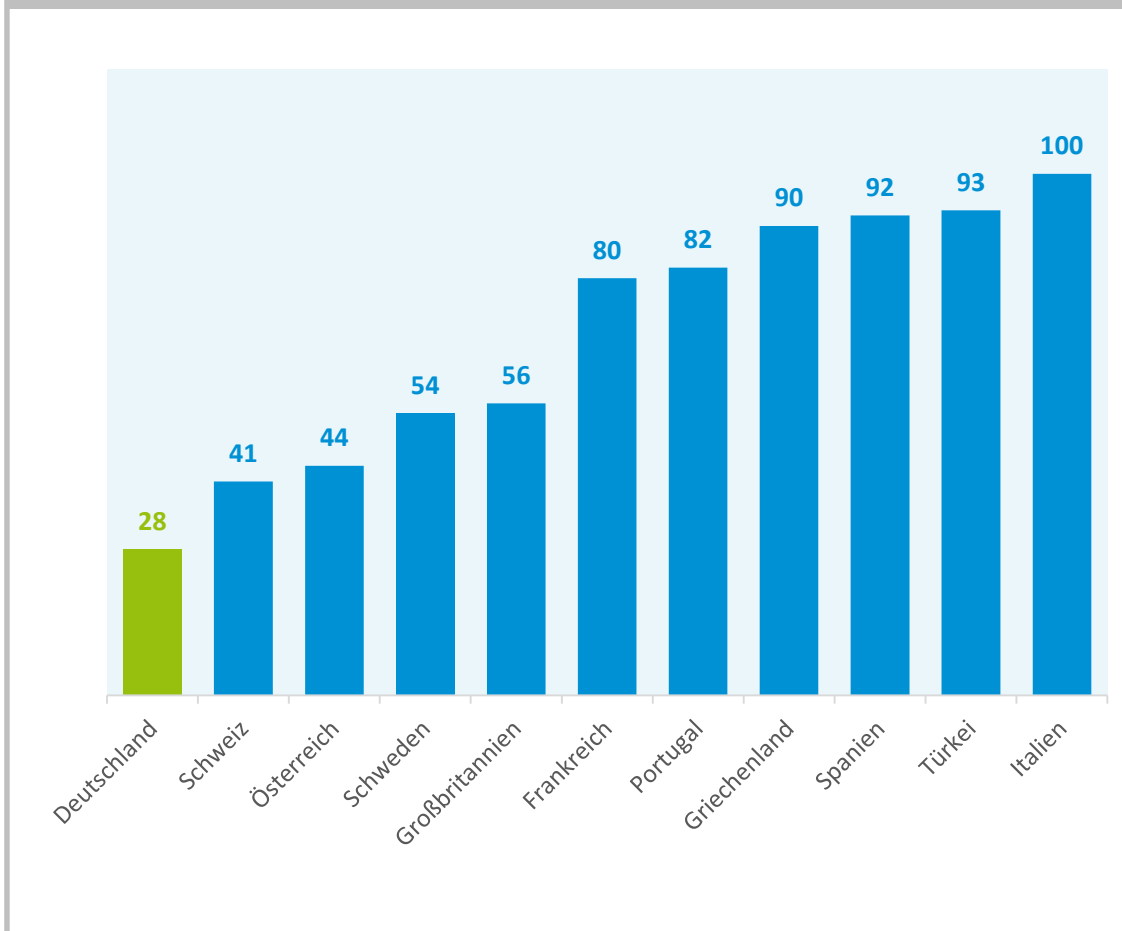
Dem beispiellosen Einnahmerückgang stehen trotz erheblicher Spar- und Restrukturierungsmaßnahmen weiter hohe Kosten gegenüber. Mithilfe von Kurzarbeit und Krisenpaketen mit den Tarifpartnern ließen sich Massenentlassungen im deutschen Luftverkehr bislang verhindern. Dennoch sind die Unternehmen aufgrund der nur langfristigen Erholungsperspektive gezwungen, die Zahl der Beschäftigten zu reduzieren. Im ersten Quartal gab es bei den deutschen Fluggesellschaften und an den deutschen Flughäfen 4 Prozent weniger Beschäftigte als im gleichen Zeitraum 2019. Im zweiten Quartal waren es 10 Prozent weniger.

## IV | Entwicklung des Flugangebots im Sommer

# Inländischer Verkehr wird in Deutschland weniger stark wiederaufgenommen als in anderen Ländern

## Wiederaufnahme des Inlandsverkehrs

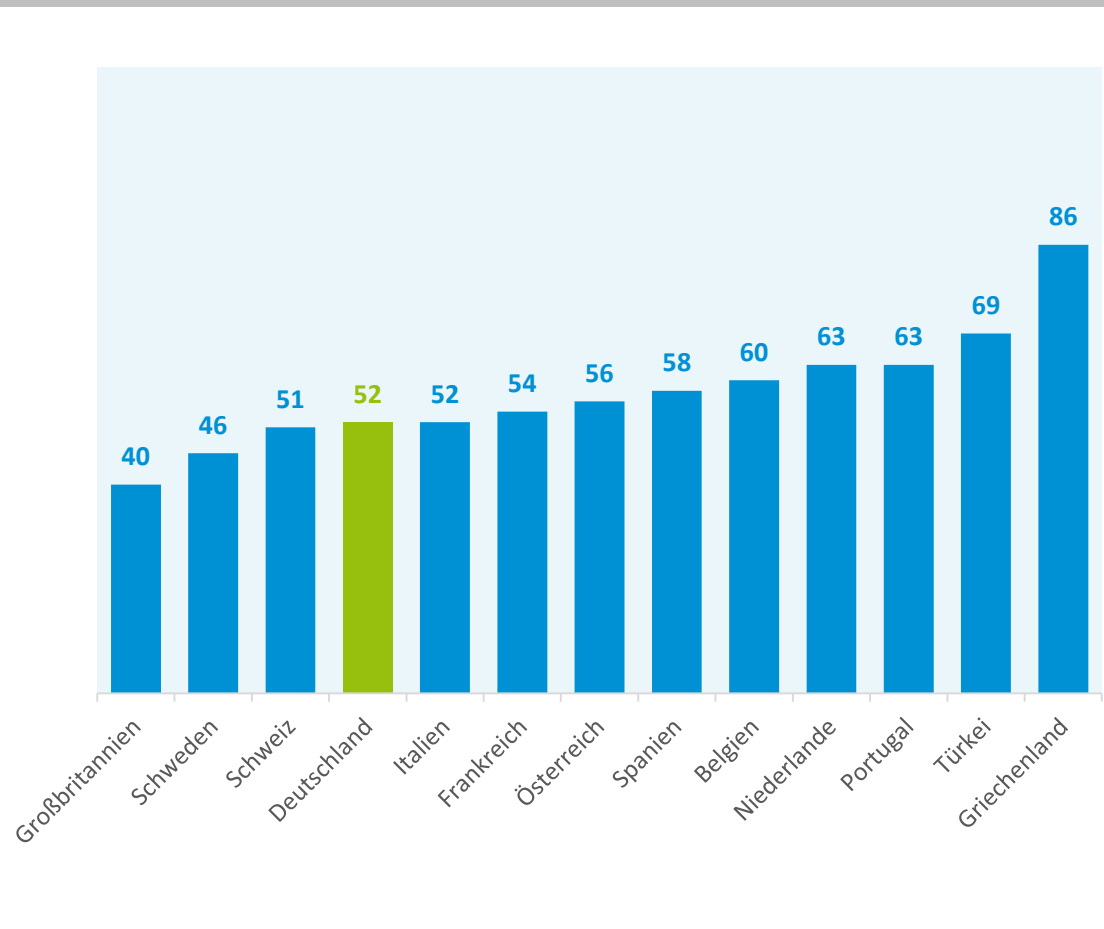
Jun-Sep 2021 ggü. Jun-Sep 2019 (Sitzplatzangebot in Prozent)



- Global betrachtet, erholen sich Inlandsmärkte deutlich schneller als internationale Verkehre. Auch in Europa werden Inlandsverkehre (79 Prozent) schneller wieder aufgenommen als internationale Verkehre (54 Prozent).
- In großen Flächenländern wie Spanien (92 Prozent) und der Türkei (100 Prozent) ist das Flugangebot im Inland fast vollständig wieder hergestellt. Gleiches gilt für Länder, in denen es aufgrund von Insellagen und anderen geografischen Gegebenheiten eine große Nachfrage nach Inlandsflügen gibt, etwa in Griechenland (90 Prozent).
- In Deutschland hingegen sind 28 Prozent des innerdeutschen Angebots von 2019 wieder im Markt. Gründe hierfür sind zum einen der Rückzug von easyJet aus dem innerdeutschen Markt und zum anderen, dass alternative Transportmöglichkeiten insbesondere auf der Straße und auf der Schiene genutzt werden.

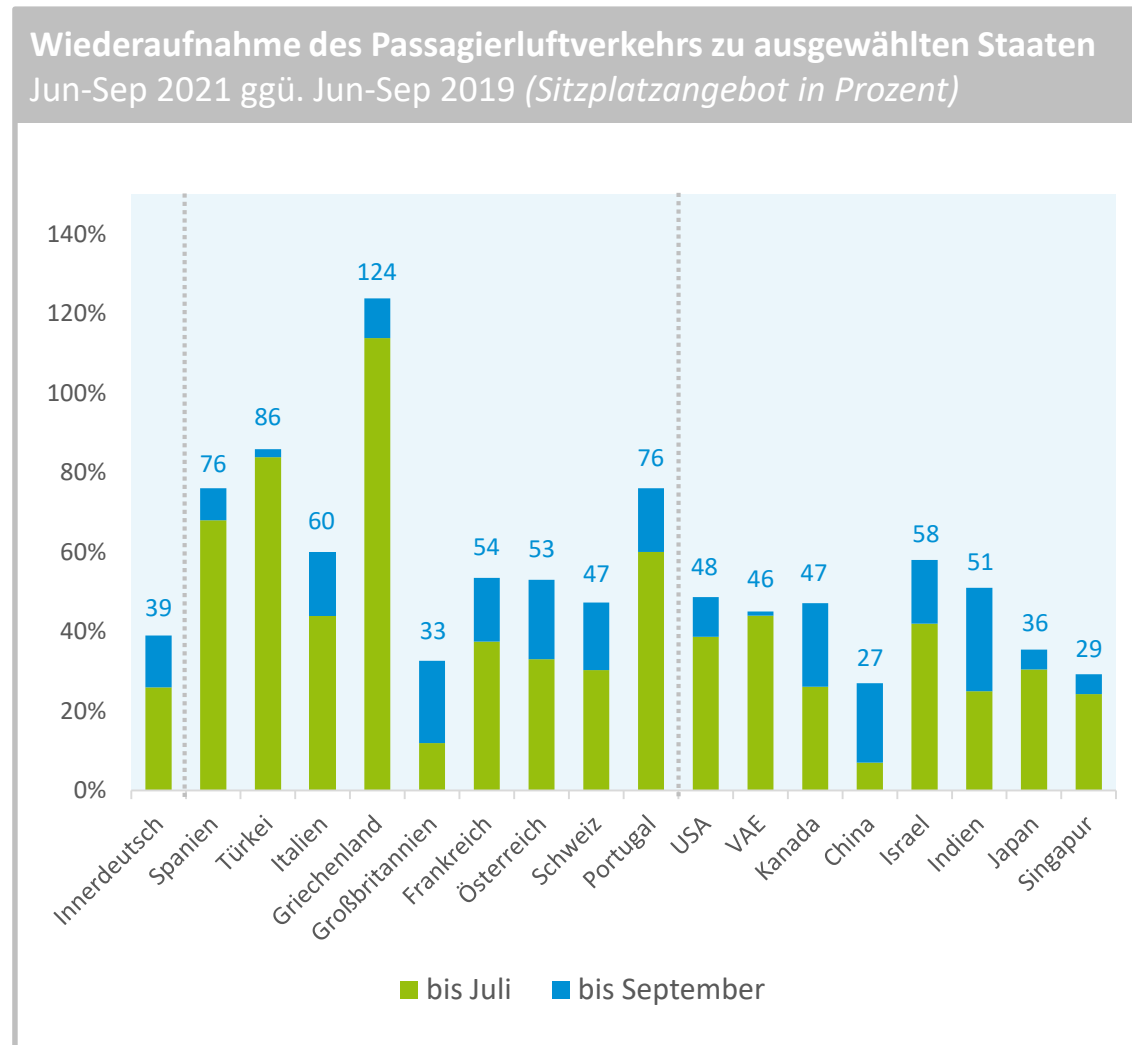
# Im internationalen Verkehr ist die Hälfte des Angebots ab Deutschland wieder da

Wiederaufnahme des internationalen Verkehrs  
Jun-Sep 2021 ggü. Jun-Sep 2019 (Sitzplatzangebot in Prozent)



- Die Wiederaufnahme des internationalen Verkehrs verläuft weltweit und auch in Europa langsamer als die Erholung der inländischen Verkehre. Insgesamt sind in Europa 54 Prozent des internationalen Flugangebots von 2019 im Sommer wieder im Markt.
- Besonders schnell erfolgt die Wiederaufnahme in den Ländern, die selbst beliebte touristische Zielländer sind. In den meisten Märkten Mitteleuropas liegt die Wiederaufnahmerate zwischen 50 und 60 Prozent. Mit 52 Prozent des Angebots von 2019 sortiert sich auch Deutschland dort ein.
- In Deutschland fehlt nach wie vor Verkehr aus dem Incoming-Tourismus, also etwa Reisende, die sonst aufgrund von Messen, Kongressen und Städtetrips nach Deutschland kommen. Zudem blockieren harte Einreisebeschränkungen, wie etwa in den USA und in China, einen großen Teil der Interkontinentalnachfrage.

# Der Aufbau der internationalen und der inländischen Verkehre aus Deutschland heraus verläuft unterschiedlich



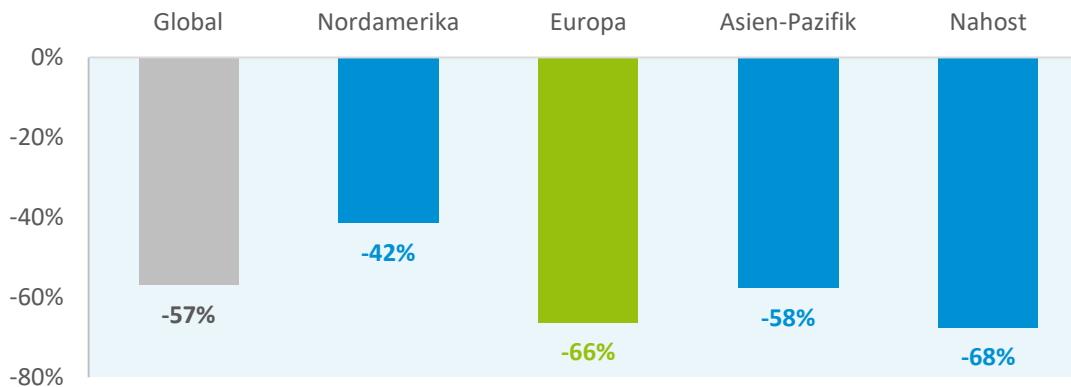
-  Insgesamt werden im September 2021 im Vergleich zum September 2019 von Deutschland aus wieder 60 Prozent der Sitze angeboten: 39 Prozent zu Zielen in Deutschland, 69 Prozent zu Zielen in Europa und 51 Prozent zu Zielen im Interkontinentalverkehr.
-  Insbesondere das Angebot nach Spanien, in die Türkei, Griechenland und Portugal wurde bereits während des frühen Sommers ausgebaut. Das Flugangebot nach Griechenland liegt sogar über dem Niveau von 2019. Das Angebot nach Großbritannien, Frankreich, Österreich und Italien baut sich eher im Sommer sukzessive auf.
-  Das Flugangebot zu interkontinentalen Zielen erholt sich deutlich langsamer. Insbesondere fehlen der deutschen Wirtschaft die Kapazitäten nach China. In die USA wird ein Basisangebot bereitgestellt, das sich bis September nicht wesentlich weiterentwickeln wird – gerade vor dem Hintergrund, dass die USA weiter an einseitigen Einreiseverboten für Europäer bisher festhalten.

## V | Ausblick

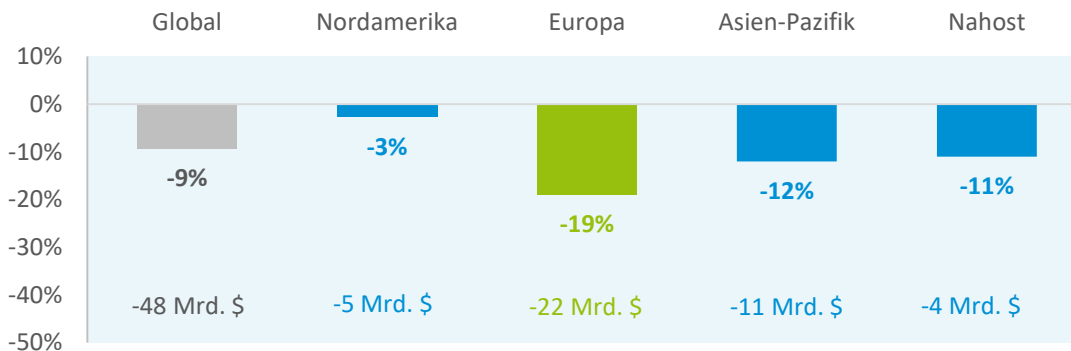
# Ausblick der IATA auf das Gesamtjahr 2021: Passagierentwicklung, Ergebnisse

## Prognose für Gesamtjahr 2021 (IATA Prognose)

### Passagiere (RPK) 2021 ggü. 2019



### EBIT-Marge und Verluste 2021 (in Mrd. USD)

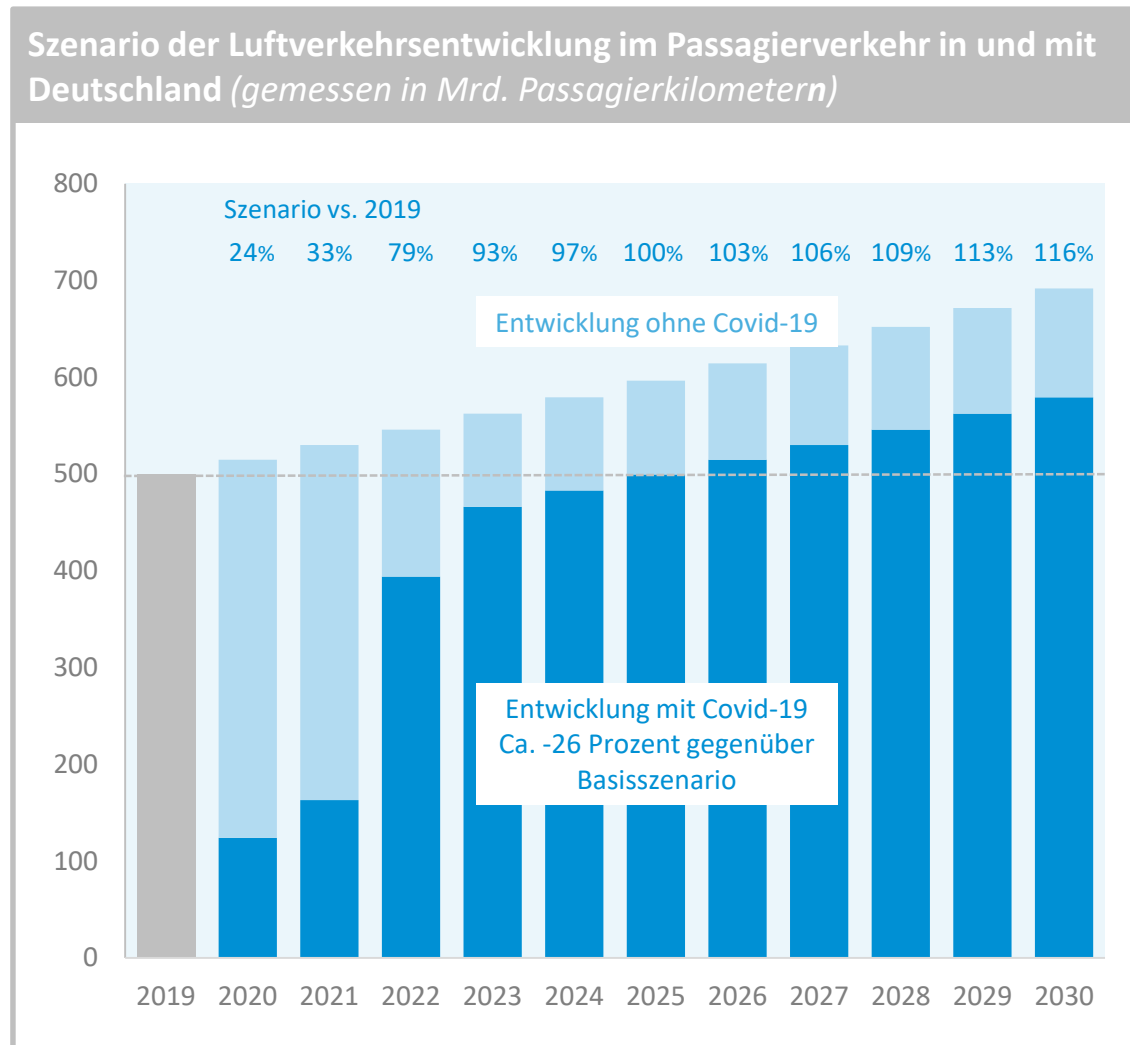





In ihrer Prognose für das gesamte Jahr 2021 geht die IATA von global 2,4 Mrd. transportierten Passagieren aus. Das entspricht einem Rückgang des weltweiten Passagierluftverkehrs (RPK) gegenüber 2019 um 57 Prozent. Für die europäischen Fluggesellschaften rechnet die IATA mit einem Rückgang von 66 Prozent.

Im Hinblick auf die Betriebsergebnisse rechnet die IATA für das Gesamtjahr 2021 mit deutlich negativen Ergebnissen. Global rechnet sie mit einer EBIT-Marge von -9,4 Prozent, was einem Verlust von 47,7 Mrd. US-Dollar entspricht. Für die europäischen Fluggesellschaften prognostiziert die IATA eine EBIT-Marge von -19 Prozent, was einem Verlust von 22,2 Mrd. US-Dollar entspricht.

Die unterdurchschnittliche Entwicklung bei den europäischen Fluggesellschaften ist auf den hohen Anteil der internationalen Verkehre bei den europäischen Gesellschaften zurückzuführen und auf die Tatsache, dass viele europäische Staaten besonders stark von der Pandemie getroffen wurden.

# BDL-Szenario für langfristige Entwicklung: Vollständige Erholung der Nachfrage erst Mitte des Jahrzehnts



-  Aufgrund des schleppenden Impftempos und des Auftretens von neuen Virusvarianten verlief die Erholung im ersten Halbjahr weniger gut als zunächst angenommen.
-  Wenn sich die aktuelle Entwicklung weiter fortsetzt, würden im Gesamtjahr 2021 rund 33 Prozent der Passagiernachfrage von 2019 erreicht werden. Bei weiteren Fortschritten der Impfkampagne und einer weiteren Aufhebung von Reisebeschränkungen sowie bei einer robusten Entwicklung der deutschen Wirtschaft könnte die Verkehrsleistung im Jahr 2022 von 60 auf 90 Prozent anwachsen, so dass für 2022 in Summe rund 80 Prozent zu erwarten wären. Das Niveau von 2019 würde hingegen erst auf Höhe von 2025 erreicht werden.
-  In diesem Szenario wird die ursprünglich antizipierte Entwicklung (ohne Covid-19) auch nach Ende der gesundheitlichen Krise nicht erreicht. Das resultiert aus einer voraussichtlich veränderten Nachfrage im Geschäftsreiseverkehr sowie bei kurzen touristischen Reisen.



## VI | Politischer Handlungsbedarf

## **Rahmenbedingungen für die Neubelebung und die wirtschaftliche Erholung der Luftverkehrswirtschaft schaffen:**

- (1) Die Einreiseregulungen sollten zu einem noch stärker risikobasierten System weiterentwickelt werden: Dazu müssen wir weg von der reinen Inzidenzbetrachtung bei der Einstufung von Zielgebieten. Stattdessen muss die tatsächliche Gefährdungslage für Reisende sowie die Belastung des Gesundheitssystems im Mittelpunkt der Überlegungen stehen.
- (2) Der transatlantische Verkehr ist sowohl für die Unternehmen auf beiden Seiten des Atlantiks als auch für den Tourismus ein enorm wichtiger Verkehrsstrom. Die US-Regierung sollte dem Beispiel der EU folgen und – wie angekündigt – schnellstmöglich wieder Einreisen von EU-Bürgerinnen und EU-Bürgern ermöglichen.
- (3) Bund und Länder sollten pandemiebedingte Einnahmeausfälle bei der DFS sowie Kosten für die Luftsicherheit durch öffentliche Haushalte ausgleichen, um den Restart der Luftverkehrswirtschaft zu unterstützen und irreparable Strukturbrüche in der deutschen Luftverkehrswirtschaft zu vermeiden.

## **Rahmenbedingungen für einen wirksamen Klimaschutz im Luftverkehr schaffen:**

- (4) Politik sollte die technische Transformation des Luftverkehrs unterstützen, indem sie die Investitionskraft für die ökologische Flottenmodernisierung stärkt und die vereinbarte Roadmap für die wettbewerbsneutrale Markteinführung von Power-to-Liquid-Kraftstoffen umsetzt.
- (5) Politik sollte die Klimaschutzpotenziale bei der Organisation von Verkehr unterstützen, also bei der stärkeren Vernetzung von Luftverkehr und Bahnverkehr sowie bei der Effizienzsteigerung der Flugführung (Umsetzung von „Single European Sky“, Forschung für die Vermeidung von Kondensstreifen)
- (6) Bei der Weiterentwicklung von Instrumenten zur CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Luftverkehr (EU-ETS, CORSIA) sowie von Instrumenten für den Markthochlauf von nachhaltigen Flugkraftstoffen (Beimischungsquote) muss zwingend darauf geachtet werden, dass diese wettbewerbsneutral ausgestaltet werden, damit die Instrumente wirksam für den Klimaschutz sein können und Carbon Leakage vermieden wird.

## VII | Kennzahlen im Überblick

# Überblick Passagierverkehr



Wachstum von Fluggesellschaften im 1. Halbjahr 2021 nach Regionen (im Vergleich zu 2019 in %)	RPK	ASK	Auslastung (in %)
Welt	-66,7	-56,4	62,6
Europa	-78,1	-69,2	59,7
Deutsche Fluggesellschaften*	-85,1	-75,9	50,7
Mittlerer Osten	-80,2	-64,4	41,7
Nordamerika	-52,1	-17,8	66,6
Asien/Pazifik	-65,0	-55,5	64,2
Lateinamerika	-59,4	-54,1	72,8
Afrika	-70,1	-60,8	54,1

Passagiere von dt. Unternehmens-Gruppen*	1. Halbjahr 2019	1. Halbjahr 2021	Veränderung
Gesamt (Tsd).	75.378	11.090	-85,5%



Passagiere an dt. Flughäfen	1. Halbjahr 2019	1. Halbjahr 2021	Veränderung
Gesamt (an + ab)	117.079.945	16.106.560	-86,2%
Deutschland	23.152.471	2.291.965	-90,1%
Europa	73.273.785	10.973.940	-85,0%
Übersee	20.545.454	2.743.195	-86,6%

Flugbewegungen an dt. Flughäfen	1. Halbjahr 2019	1. Halbjahr 2021	Veränderung
Gesamt	1.061.350	355.829	-66,5%

Kontrollierte Flüge DFS (nach IFR)	1. Halbjahr 2019	1. Halbjahr 2021	Veränderung
Gesamt	1.610.716	531.216	-67,0%

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

# Überblick Frachtverkehr



Wachstum von Fluggesellschaften Jan. – Juni 2021 nach Regionen (im Vergleich zu 2019 in %)	FTK	AFTK	FLF (in %)
Welt	8,0	-12,4	57,8
Europa	5,4	-15,9	65,0
Mittlerer Osten	12,5	-11,4	59,3
Nordamerika	20,4	2,1	47,8
Asien/Pazifik	0,2	-21,6	65,9
Lateinamerika	-20,4	-34,1	41,8
Afrika	32,7	-3,3	50,7



Luftfracht an dt. Flughäfen (in Tonnen)	1. Halbjahr 2019	1. Halbjahr 2021	Veränderung %
Gesamt (an+ab)	2.381.531	2.644.209	11,0
Ausladungen	1.160.583	1.285.821	10,8
Einladungen	1.220.939	1.358.388	11,3

Abkürzung / Begriff	Bedeutung
AFTK	Available Freight Tonne Kilometers / angebotene Frachttonnenkilometer
ASK	Available Seat Kilometers / angebotene Personenkilometer
EBIT	Operative Umsatzmarge
FLF	Freight Load Factor / Frachtauslastung
FTK	Freight Tonne Kilometers / verkaufte Frachttonnenkilometer
IFR	Instrument Flight Rules / Instrumentenflug (inkl. Überflüge)
RPK / PKT	Revenue Passenger Kilometers / verkaufte Personenkilometer
SLF	Seat Load Factor / Sitzauslastung
VPI	Verbraucherpreisindex des Statistischen Bundesamts

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)