

Berlin, 04.02.2016

## Jahreszahlen zur Lage der Luftfahrt 2015

Der internationale Luftverkehr wächst. Der deutsche Luftverkehr ist allerdings deutlich abgeschlagen im Vergleich zu den Wachstumszahlen in Europa und anderen Teilen der Welt.

- Weltweit wuchs der Luftverkehr im vergangenen Jahr um +6,5 % (gemessen in verkauften Passagierkilometern). Die europäischen Airlines wuchsen um +5,1% im Vergleich zum Jahr 2014. Airlines aus dem Nahen Osten legten mit +10,0% am stärksten zu. Die deutschen Fluggesellschaften sind dagegen mit +1,9% Wachstum erneut abgeschlagen. Ihr seit Jahren unterdurchschnittliches Wachstum macht sich auch immer stärker in Marktanteilsverlusten der deutschen Airlines bemerkbar. So ist der Marktanteil seit 2012 um 7%-Punkte gesunken - gemessen nach Sitzplatzangebot von, nach und innerhalb Deutschlands.
- Besser sieht es für die deutschen Flughäfen aus. Sie begrüßten 2015 insgesamt 215.986.217 Passagiere (an+ab). Dies entspricht einem Plus von 3,9%. Dieses Wachstum wird vorrangig von ausländischen Airlines getragen. Vergleicht man die deutschen Airports mit europäischen und internationalen Flughäfen wird deutlich, dass die deutschen Flughäfen zurückliegen. Die Flughäfen in Belgien z.B. legten um +7,1%, in der Türkei um +8,9% und in den Vereinigten Arabischen Emiraten um 12,1% zu.
- Luftfrachtverkehre weltweit entwickeln sich mit +2,2% verkauften Frachttonnenkilometern deutlich weniger dynamisch als der Passagierluftverkehr. Rückläufig ist die verkaufte Verkehrsleistung bei den europäischen Fluggesellschaften (-0,1%). Am meisten wächst die Luftfracht bei Fluggesellschaften aus dem asiatisch-



pazifischen Raum (+2,3%) und im Nahen Osten (+11,3%), gemessen in verkauften Frachtkilometern.

- Auch das Luftfrachtaufkommen in Deutschland ist leicht rückläufig: An den ADV-Flughäfen wurden 2015 genau 4.438.589 Tonnen Luftfracht (an + ab) umgeschlagen. Dies entspricht einem leichten Rückgang von -0,1%. Damit entwickelt sich das Cargoaufkommen in Deutschland im internationalen Vergleich unterdurchschnittlich, da das Frachtaufkommen an europäischen Flughäfen um +0,5% zunahm.
- Um die deutsche Luftfahrt zu stärken, muss die Bundesregierung zügig die Weichen stellen und ein schlüssiges Luftverkehrskonzept auf den Weg bringen. Dies muss die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftfahrt wieder stärken, die durch nationale gesetzgeberische Alleingänge und einseitige fiskalische und regulative Auflagen in die Schieflage geraten ist. Dazu gehört unter anderem die Zurückführung der wettbewerbsverzerrenden Belastungen aus der Luftverkehrsteuer, ein Erhalt der noch wenigen Nachtflugoptionen in Deutschland und ein Abbau weiterer Sonderlasten für die deutsche Luftfahrt (wie z.B. die DFS-fremden Bestandteile in den Gebühren der Deutschen Flugsicherung oder die hohen Sicherheitsgebühren an den Flughäfen).
- Beispiel Luftverkehrsteuer: Die deutschen Airlines tragen die Hauptlast der Luftverkehrsteuer. Seit Einführung der Steuer am 1.1.2011 haben sie insgesamt 2,681 Milliarden Euro an den Fiskus gezahlt. Dieses Geld hätte in energiesparende und lärmärmere Flugzeuge investiert werden können. Umwelt und Arbeitsplätze würden davon profitieren.
- Und wie wird es 2016 weitergehen? Für die Flughäfen prognostiziert der Flughafenverband ADV einen anhaltenden Wachstumskurs. Dennoch wird das Wachstumsgefälle zwischen den deutschen, europäischen und den internationalen Flughäfen damit nicht ausgeglichen werden können. Das Luftverkehrswachstum in Deutschland ist vor allem auf das Wachstum der ausländischen Airlines hierzulande zurückzuführen. Die deutschen Airlines werden mit intensiven Kostensparprogrammen und neuen Angeboten in 2016 wachsen. Gleichzeitig wird der Wettbewerb durch ausländische Airlines vor allem aus dem Low Cost Bereich weiter zunehmen.

*Der Jahresbericht umfasst die aktuellen Zahlen aus 2015.*

## I. PASSAGIERVERKEHR

### 1. Verkehrsentwicklung bei den Airlines

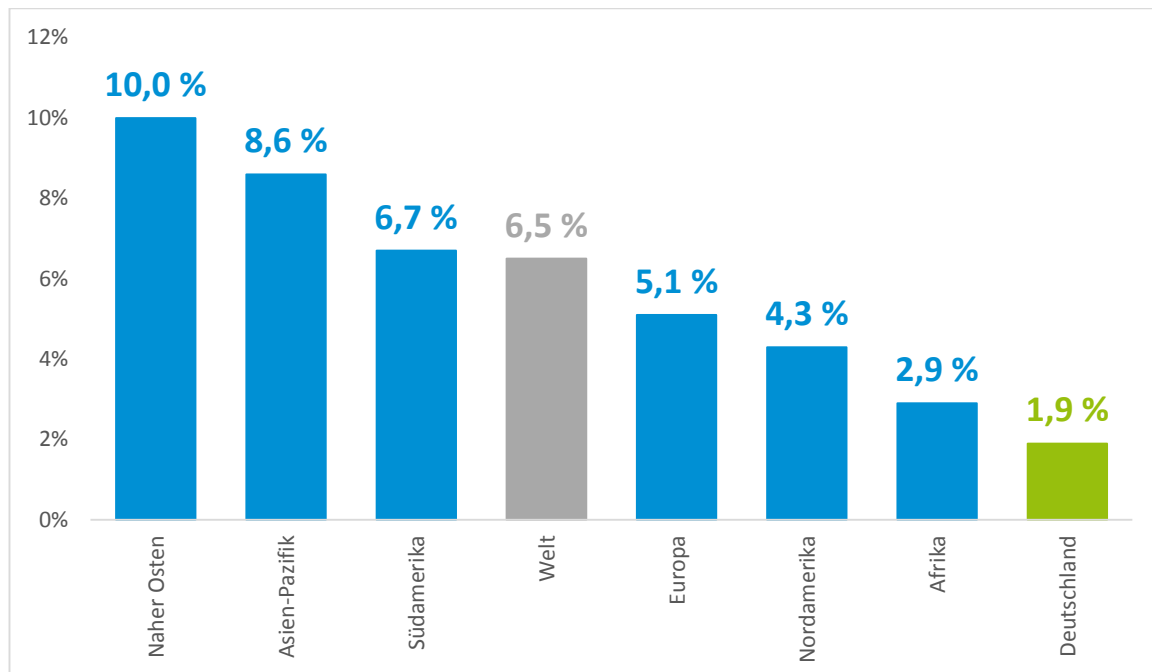
Der weltweite Passagierluftverkehr wächst nach Angaben des internationalen Airline-Verbands IATA stetig an. Das belegen die aktuellen IATA-Zahlen, die zeitgleich mit dem vorliegenden Bericht veröffentlicht werden:

2015 verzeichnete der **Luftverkehr weltweit ein Plus von 6,5%** - gemessen in verkauften Personenkilometern.

Die größten Wachstumsraten weisen unverändert Airlines aus dem Nahen Osten mit +10,0%, aus dem asiatisch-pazifischen Raum mit +8,6% und aus Südamerika mit +6,7% auf.

**Die Airlines aus Europa wuchsen um +5,1%, die deutschen Fluggesellschaften** – das sind die LH-Gruppe, die airberlin-Gruppe, TUIfly und Condor – **lediglich um +1,9%**. Damit wuchsen sie nicht einmal halb so stark wie die europäischen Wettbewerber (gemessen in verkauften Personenkilometern).

Wachstum weltweit von Fluggesellschaften nach Regionen 2015 (im Vergleich zum Vorjahr, RPK)



Quellen: IATA; Eigene Berechnungen für Deutschland

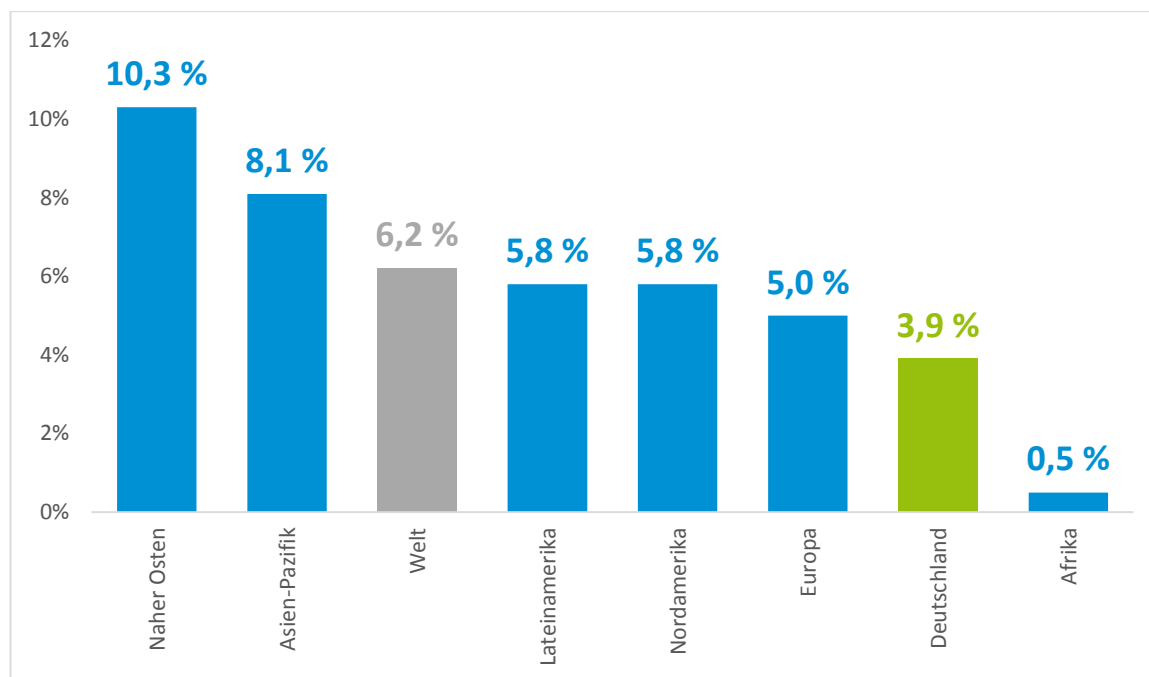
Die **Auslastung** (der sogenannte Sitzladefaktor) der deutschen Fluggesellschaften war dagegen vergleichsweise gut. Sie lag im Jahr 2015 bei 82,1% und legte nochmals um 0,4 %Punkte gegenüber dem Vorjahr zu. Der Durchschnitt der Auslastung lag weltweit bei 80,3%, europaweit bei 81,7%.

**Deutsche Airlines beförderten** im vergangenen Jahr **150,4 Millionen Passagiere**. Das sind 0,6% mehr als noch im Vorjahr. Low Cost Carrier wie Ryanair (+17,3%) und Easyjet (+6,9%) legten beim Passagierwachstum deutlich stärker zu. Auch internationale Wettbewerber verzeichneten ein wesentlich höheres Passagierwachstum: IAG +9,3%, Etihad +17,0%, Turkish Airlines +12,2% oder Emirates +9,0%.

## 2. Passagierzahlen an den Flughäfen

Weltweit wuchsen die Passagierzahlen an Flughäfen im Jahr 2015 um +6,2%. Auch hier sind der Nahe Osten mit 10,3% und der asiatisch-pazifische Raum mit 8,1% an Spitzenpositionen. Die Flughäfen der Vereinigten Arabischen Emirate verzeichnen ein Plus von 12,1%, die der Türkei von 8,9%. Die deutschen Flughäfen – nach Berechnungen der ADV - mit einem Passagierwachstum von immerhin +3,9% liegen im weltweiten Vergleich allerdings auf einem hinteren Platz. Der Blick auf das weltweite Passagierwachstum aufgeteilt nach Regionen im Jahr 2015 verdeutlicht also die gebremste Wachstumsdynamik Deutschlands.

### Passagierwachstum an Flughäfen 2015 (nach Regionen; im Vergleich zum Vorjahr)



Quellen: ACI (Weltregionen: Jan.-Nov.2015) und ADV (Deutschland: 2015)

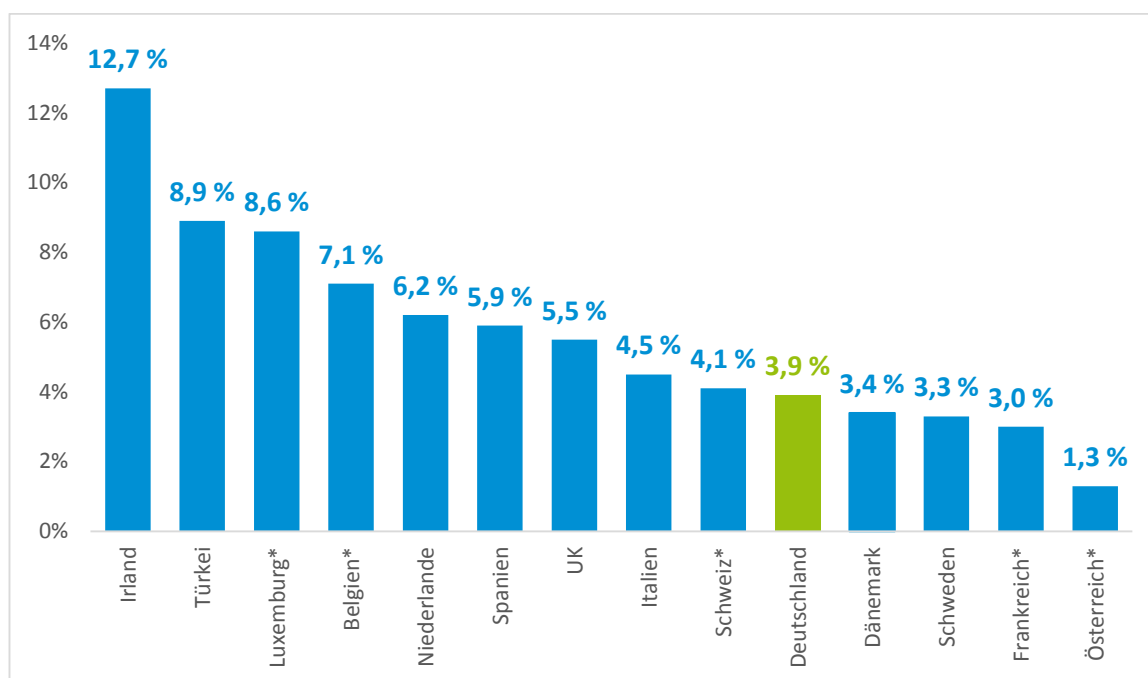
### Wie sieht das Wachstum in Deutschland im europäischen Vergleich aus?

Von den fünf größten Luftverkehrsmärkten in Europa - der sogenannten FIGUS-Gruppe mit France, Italy, Germany, United Kingdom und Spain - ist der deutsche Markt mit +3,9% Wachstum derzeit vorletzter, nur Frankreich weist ein noch geringeres Passagierwachstum auf. Die

Luftverkehrsmärkte von Italien, Großbritannien und Spanien präsentieren sich dagegen mit einem stärkeren Passagierwachstum. Ebenso deutlich im Plus sind die Niederlande, Belgien und Luxemburg.

Besonders auffallend ist das große Wachstum in Irland. Zur Erinnerung: Zum 1. April 2014 hatte die irische Regierung die dortige Luftverkehrsabgabe auf 0 Euro herabgesenkt, um den Tourismus im Land anzukurbeln. Die Zahlen belegen: Die Rechnung ist aufgegangen. Der Luftverkehr von und nach Irland boomt.

#### Passagierwachstum 2015 an Flughäfen in ausgewählten europäischen Ländern (i.V.V.)



Quellen: ADV (für Deutschland) und eigene Berechnung auf Basis von anna.aero; \*zum Teil nur vorliegend: Jan.-Nov.2015

Wie in der Welt- und Europaübersicht dargestellt, begrüßten die 22 internationalen ADV-Verkehrsflughäfen **in Deutschland über 8 Mio. Passagiere mehr** als im gleichen Vorjahreszeitraum. Exakt waren es 215.986.217 Fluggäste (an+ab).

Das Wachstum in Deutschland wird vor allem vom **Europaverkehr (+4,5%)** und dem **interkontinentalen Verkehr (+4,3%)** getrieben. Der Flugverkehr zwischen **innerdeutschen Zielen** wuchs lediglich um **+1,7%**.

Auch die Flughäfen in Deutschland wachsen also im europäischen und weltweiten Vergleich unterdurchschnittlich. Die relative Schwäche der deutschen Airlines macht sich somit auch bei den Flughäfen bemerkbar.

Das Wachstum, das an den deutschen Flughäfen vorzufinden ist, bewirken überwiegend die ausländischen Airlines. Sie kurbeln das Verkehrswachstum in Deutschland an. Dennoch bleiben die deutschen Fluggesellschaften immer noch die größten Anbieter in Deutschland.

## II. FRACHTVERKEHR

### 1. Frachtentwicklung bei den Airlines

Die Entwicklung bei der Luftfracht kann mit dem weltweiten Passagierwachstum nicht mithalten. Die **Frachtverkehre** – gemessen in Frachttonnenkilometern – **wuchsen nach IATA-Angaben weltweit um +2,2 %**.

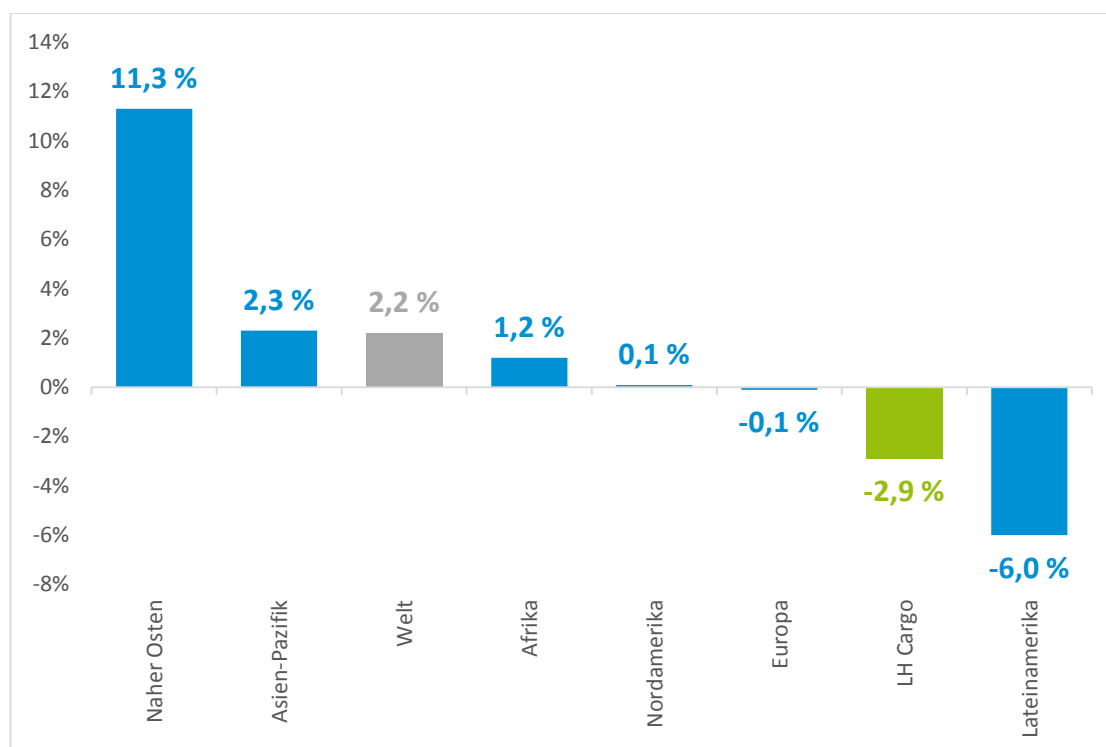
Wie schon im vergangenen Jahr haben vor allem die Airlines aus dem Nahen Osten mit +11,3% ihre verkauften Frachtkilometer stark gesteigert. Da weltweit rund die Hälfte der beförderten Luftfracht in den Bellies der Passagiermaschinen transportiert wird, macht sich das Wachstum der Nahostcarrier in der Passage auch bei der Fracht bemerkbar.

Der Wirtschaftseinbruch in Südamerikas größter Volkswirtschaft, Brasilien, lässt sich in der Statistik des Jahres 2015 deutlich ablesen: Lateinamerika ist mit -6,0% weit abgeschlagen bei der Luftfracht.

Auch **europäische Frachtfluggesellschaften** schwächeln mit einem Minus von **-0,1%** verkauften Frachttonnenkilometern im vergangenen Jahr. Zu diesem gesamteuropäischen Minus trägt Lufthansa Cargo als weltgrößte Frachtfluggesellschaft mit **-2,9% in Deutschland** einen nennenswerten Teil bei.

Bei Luftfracht handelt es sich eigentlich um zwei unterschiedliche Marktsegmente: Zum einen die „klassische“ Luftfracht oder General Cargo. Das sind Stückgüter wie etwa Maschinen. Und zum anderen Fracht von Integratoren, also Anbietern wie etwa DHL, die die komplette Logistikkette von der Abholung beim Versender bis hin zur Auslieferung beim Empfänger anbieten, etwa bei Online-Bestellungen im Internet. Während General Cargo sehr volatil auf Schwankungen bei der industriellen Produktion reagiert, profitiert die Integratorfracht seit Jahren vor allem vom weiterhin wachsenden Online-Handel. Dieser Trend war auch 2015 zu beobachten.

## Weltweites Wachstum von Frachtfluggesellschaften nach Herkunftsregionen 2015 (im Vergleich zum Vorjahr, FTK)



Quellen: IATA; LH Cargo

## 2. Frachtentwicklung an den deutschen Flughäfen

Das **Frachtaufkommen an den deutschen Flughäfen** ist leicht rückläufig: Laut ADV-Statistik wurden 4.438.589 Tonnen (an+ab) Luftfracht abgefertigt. Das entspricht einem **Rückgang von -0,1%** gegenüber dem Vorjahr. Die Ausladungen gingen mit -0,8% zurück. Die Einladungen nahmen mit +0,4% nur leicht zu.

Damit fügt sich die Entwicklung in Deutschland nahtlos an die Entwicklungen in Europa an: Sowohl bei den Flughäfen als auch bei den Fluggesellschaften vom Kontinent läuft es derzeit im weltweiten Vergleich besonders schlecht. Bei einem Blick auf die einzelnen Frachtflughäfen ergibt sich ein sehr uneinheitliches Bild. Sowohl im Ausland wie in Deutschland entwickeln sich einzelne Standorte sehr unterschiedlich.

### III. FLUGBEWEGUNGEN

#### **Entwicklung an den deutschen Flughäfen**

An den 22 ADV-Flughäfen war die Zahl der Flugbewegungen in den Vorjahren rückläufig bzw. stagnierten 2014, weil die Airlines neue größere Flugzeuge eingesetzt und die Auslastung stetig gesteigert haben. Die Zahl der Passagiere wuchs dabei mit weniger Flügen. Seit 2014 aber reichte das Sitzangebot durch den Einsatz größerer Flugzeuge nicht mehr aus. Es mussten zusätzliche Flugzeuge eingesetzt werden. Entsprechend nahmen in 2015 die Flugbewegungen in Deutschland wieder leicht zu. Nach ADV-Angaben gab es wieder ein leichtes **Bewegungsplus von +0,9%**, auf nunmehr **2.025.296 Starts und Landungen**.

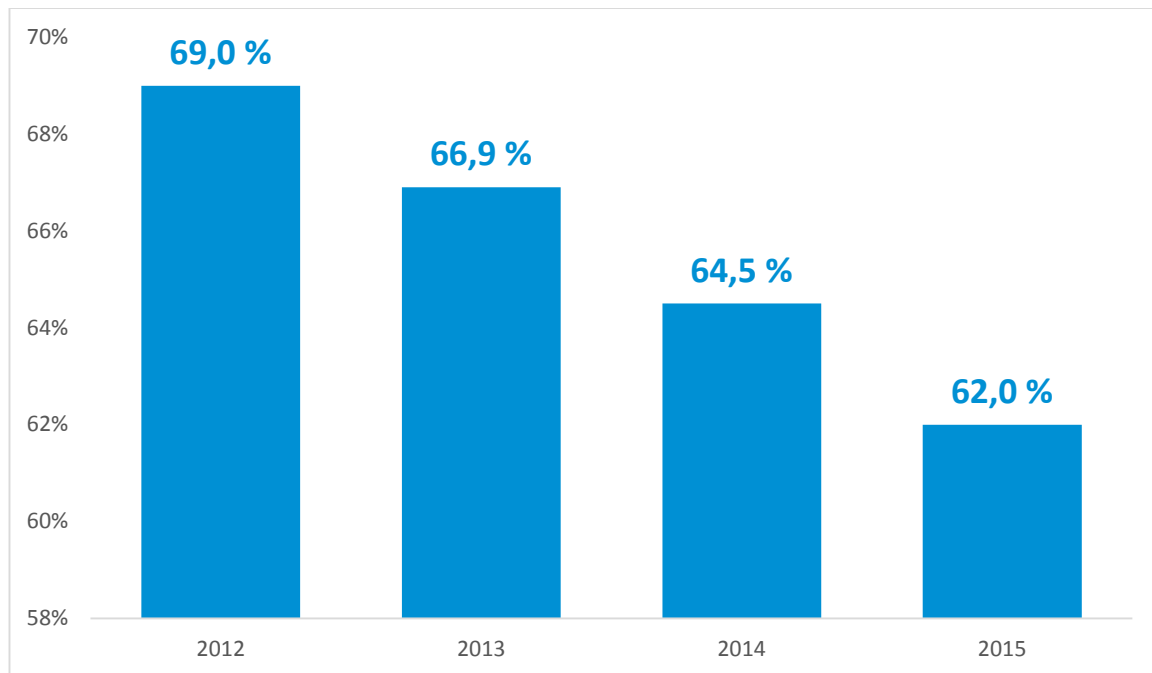
### IV. WETTBEWERB

Im internationalen Luftverkehrsmarkt hat sich der Wettbewerb stark intensiviert. In diesem Wettbewerb hinken die deutschen Luftfahrtunternehmen insbesondere auf Grund der wettbewerbsverzerrenden fiskalischen und regulatorischen Belastungen in Deutschland hinterher. Die deutschen Unternehmen haben reagiert. Sie haben konsolidiert und neue Flugangebote entwickelt. Aber auch die ausländischen Fluggesellschaften haben ihr Flugangebot von und nach Deutschland weiter erhöht. Vor allem darauf ist das Luftverkehrswachstum in Deutschland zurückzuführen.

Dementsprechend konnten die **deutschen Fluggesellschaften** ihre Marktanteile (gemessen nach Sitzplatzangebot) in den vergangenen vier Jahren im globalen Wettbewerb nicht halten. Seit 2012 verzeichnen sie einen **nennenswerten Marktanteilsverlust in Deutschland von -7%-Punkten** des Sitzplatzangebots bei Flügen von, nach und innerhalb Deutschlands. Dieser Trend hat sich auch 2015 fortgesetzt, insbesondere auch wegen des verstärkten Markteintritts bzw. der verstärkten Marktpräsenz von Low Cost Carriern.



## Marktanteile deutscher Fluggesellschaften (nach Sitzplatzangebot von und nach Deutschland)



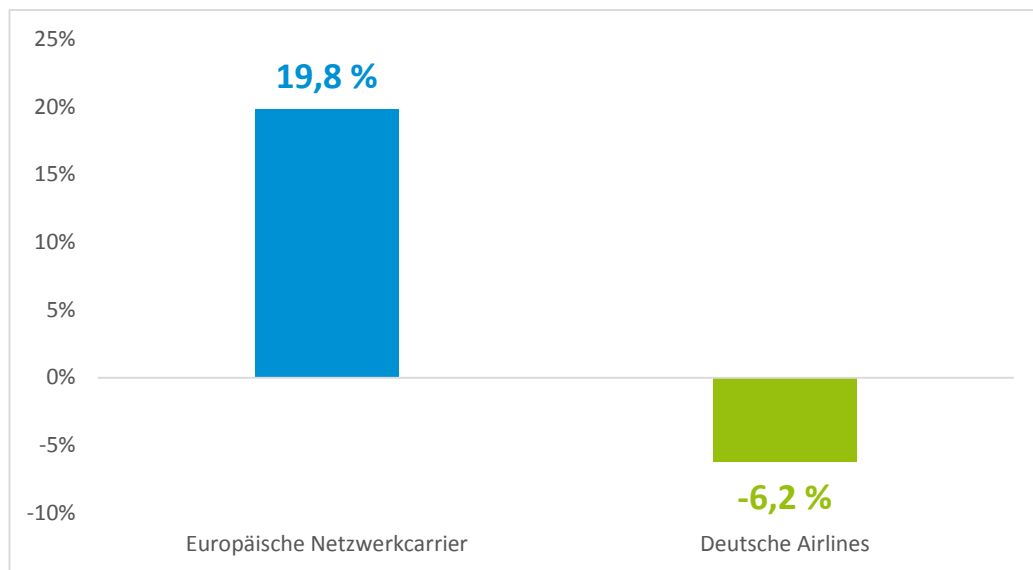
Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis von CAPA/OAG (jeweils 38. KW)

Im Jahr 2015 war der Zuwachs von ausländischen Low Cost Carriern in Deutschland erheblich. Ihr Wachstum wird sich voraussichtlich in 2016 fortsetzen. Ab dem Sommerflugplan gibt es z.B. bei Ryanair 27 Ziele ab Berlin (ein Passagierzuwachs auf 3,5 Mio. Paxe ist angestrebt). Die Basis in Köln soll auf 2,3 Mio. Paxe ausgebaut werden. Ebenso ist mit bis zu 25 zusätzlichen Strecken in Hamburg zu rechnen.

Dennoch: Auch wenn die deutschen Fluggesellschaften kontinuierlich Marktanteile verlieren, so sind sie nach wie vor die größten Kunden an deutschen Flughäfen. Insofern macht sich das unterdurchschnittliche Wachstum der deutschen Airlines auch an deutschen Flughäfen bemerkbar.

Die Starts deutscher Fluggesellschaften nahmen hierzulande zwischen 2010 und 2015 um -6,2 % kontinuierlich ab, während die Starts wichtiger europäischer Netzwerkcarrier an deutschen Flughäfen um +19,8% zulegten. Ein Wachstumsdelta von 26%. Absolut gesehen haben die neuen Flüge der europäischen Konkurrenten jedoch nicht den Verlust bei den deutschen Fluggesellschaften kompensieren können.

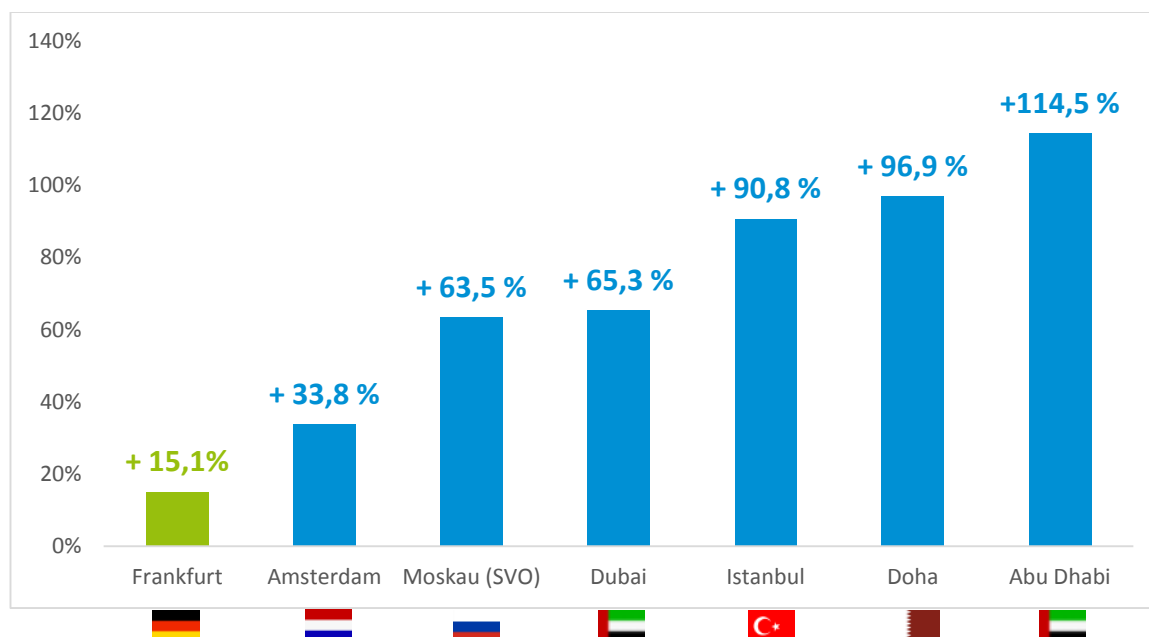
## Entwicklung der Starts von deutschen Flughäfen 2010 bis 2015



Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis von Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt(DLR)

Große Hubflughäfen im Ausland machen den deutschen Drehkreuzen und deren Fluggesellschaften nach wie vor zu schaffen: Ein Blick auf das Wachstum wichtiger Drehkreuzflughäfen im außereuropäischen Ausland zeigt, dass sich das Passagierwachstum an ausländischen Hubflughäfen vor allem im Nahen Osten mit Wachstumszahlen von +63% bis +98% in den Jahren 2010 – 2015 gänzlich von Europa abgekoppelt hat. Das bringt langfristig auch die Zubringerflüge von und zu deutschen Drehkreuzen in Gefahr. Von dieser verschärften Wettbewerbsentwicklung sind somit auch deutsche Flughäfen betroffen, die mehrmals am Tag Zubringerverkehre zu deutschen Drehkreuzen aufweisen.

## Wachstum wichtiger Drehkreuzflughäfen (2010-2015)



Quelle: Centre for Aviation CAPA

## V. AUSBLICK

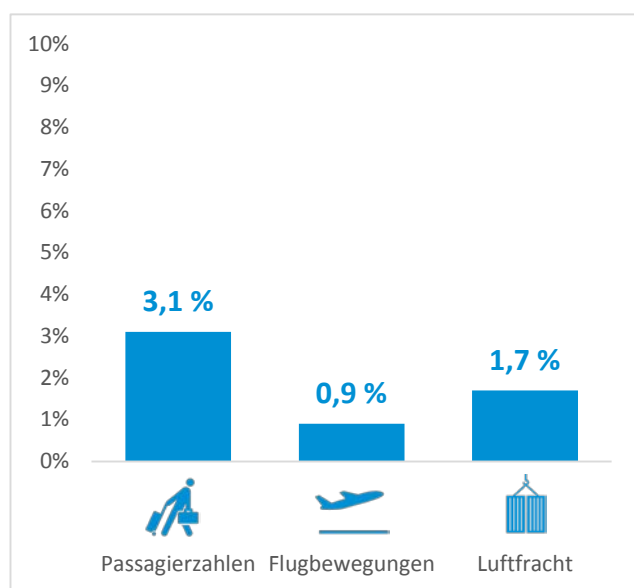
Die Nachfrage nach Flugreisen wird weltweit weiter steigen. Für 2016 prognostiziert die IATA ein Anstieg um +6,9% im Passagierluftverkehr (gemessen in verkauften Passagierkilometern). Auch die internationale Luftfracht wird mit +3,0% (gemessen in verkauften Frachttonnenkilometern) wieder einen Sprung vorwärts machen. Doch nach Einschätzung der IATA werden sich die Frachtzahlen künftig weniger dynamisch entwickeln als in der Vergangenheit. Denn die Unternehmen tendierten immer stärker dazu, ihre Lieferkette zu straffen und näher an den Absatzmärkte auszurichten, schätzt die IATA.

Beim Blick auf das Luftverkehrsjahr 2016 für Deutschland prognostiziert der Flughafenverband ADV, dass die deutschen Flughäfen auf Wachstumskurs bleiben werden.

Die Kennzahlen lägen im Plus:

- Für das neue Jahr wird ein Zuwachs der Passagierzahlen von +3,1 Prozent erwartet.
- Die Flugbewegungen wachsen maßvoll um +0,9 Prozent.
- Die Entwicklung im Cargobereich bleibt volatil. Die Berechnungen der ADV weisen dennoch auf ein Cargowachstum von +1,7 Prozent im Jahr 2016 hin.

## ADV-Prognose 2016 Wachstumsraten



Die Ursache für die Zuwächse an den deutschen Flughäfen ist vor allem das Verkehrswachstum ausländischer Airlines in Deutschland.

Voraussichtlich wird der Luftverkehr im Jahr 2016 von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung profitieren. Die ökonomischen Rahmendaten bleiben jedenfalls positiv, prognostiziert die ADV:

- Das real durchschnittliche BIP-Wachstum wird mit +1,6 Prozent prognostiziert,
- Der Rohölpreis wird mittelfristig auf niedrigem Niveau verharren,
- Die deutsche Bevölkerung legt aufgrund des positiven Wanderungssaldos mittelfristig zu,
- Geringe Energiekosten und eine niedrige Inflationsrate lassen den Konsum weiter steigen.

Die positiven Wirtschaftsdaten in Deutschland konnten jedoch der deutschen Luftfahrt in 2015 kein entsprechendes Wachstum verschaffen. Sie hinkt hier dem Weltmarkt und Europa hinterher. Vor allem die wettbewerbsverzerrenden Rahmenbedingungen, wie die kürzesten Betriebszeiten, die sehr hohen Flugsicherungskosten in Europa und der nationale Alleingang bei der Luftverkehrssteuer haben dafür gesorgt, dass die Wachstumsdynamik der Luftfahrt in Deutschland gebremst bleibt und sich ihre Kraft für Zukunftsinvestitionen nicht genügend entfalten kann.

Die Kostenbelastung allein durch die Luftverkehrssteuer lag im Jahr 2015 für die vier deutschen Airline-Gruppen bei 545 Millionen Euro. Sie trugen damit wieder mehr als die Hälfte der Gesamtlast der deutschen Luftverkehrssteuer in Höhe von 1,03 Milliarden Euro im Jahr 2015 (nach bisherigen Schätzungen des BMF). Seit Einführung dieser Steuer am 1. Januar 2011 sind es nunmehr 2,681 Milliarden Euro, die die deutschen Airlines an den Fiskus zahlen mussten. Hierdurch wurden den deutschen Fluggesellschaften Finanzmittel entzogen, die z.B. für den Kauf von 34 besonders energiesparenden und leisen Airbus A320neo gereicht hätten.

Neben den von deutschen und europäischen Gesetzgebern in Deutschland hausgemachten Problemen der wettbewerbsverzerrenden Rahmenbedingungen für die Luftfahrt, bleiben externe Risikofaktoren, die ein weiteres Wachstum des Luftverkehrs behindern können. Dazu zählt der Rückgang des Handels mit China und den Schwellenländern, eine angespannte internationale Sicherheitslage sowie Kriege und Unruhen im Nahen Osten. Außerdem wird sich die Luftverkehrsbranche vermutlich auch 2016 auf Streiks einstellen müssen.

Aufatmen kann die deutsche Luftfahrt nicht. Die Handlungsfelder für die Branche und die Politik bleiben unverändert. Große Erwartungen setzen Airlines wie Flughäfen auf das Luftverkehrskonzept der Bundesregierung und ihr im Koalitionsvertrag festgehaltenes Versprechen, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftfahrt zu erhalten und den Luftverkehrsstandort Deutschland zu stärken. Dazu müssen die gesetzlichen Rahmenbedingungen verbessert werden, d.h. die fiskalischen und ordnungspolitischen Sonderlasten des deutschen und europäischen Gesetzgebers müssen korrigiert werden.

## Zahlen zur Entwicklung im Jahr 2015: Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick – Passagierverkehr



Wachstum von Fluggesellschaften 2015 nach Regionen (im Vergleich zum Vorjahr in %)	ASK	RPK	Auslastung (in %)
WELT	+ 5,6	+ 6,5	80,3
Europa	+ 3,9	+ 5,1	81,7
<i>Deutsche Unternehmensgruppen</i>	+ 1,4	+ 1,9	82,1
Naher Osten	+ 12,6	+ 10,0	76,7
Nordamerika	+ 3,8	+ 4,3	84,0
Asien/Pazifik	+ 6,7	+ 8,6	78,6
Lateinamerika	+ 6,4	+ 6,7	79,9
Afrika	+ 1,4	+ 2,9	69,3

Passagiere von dt. Unternehmensgruppen	2014	2015	Veränderung
<b>Gesamt</b>	<b>149.451.221</b>	<b>150.350.119</b>	<b>+ 0,6%</b>



Passagiere an dt. Flughäfen	2014	2015	Veränderung
<b>Gesamt (an + ab)</b>	<b>207.939.568</b>	<b>215.986.217</b>	<b>+ 3,9%</b>
<i>Deutschland</i>	<i>45.295.480</i>	<i>46.050.378</i>	<i>+ 1,7%</i>
<i>Europa</i>	<i>125.915.710</i>	<i>131.609.980</i>	<i>+ 4,5%</i>
<i>Übersee</i>	<i>36.532.521</i>	<i>38.106.827</i>	<i>+ 4,3%</i>

Flugbewegungen an dt. Flughäfen	2014	2015	Veränderung
<b>Gesamt</b>	<b>2.006.790</b>	<b>2.025.296</b>	<b>+ 0,9%</b>

Kontrollierte Flüge (IFR)	2014	2015	Veränderung
<b>Gesamt</b>	<b>2.980.437</b>	<b>3.029.066</b>	<b>+ 1,6%</b>

### Legende:

ASK = Available Seat Kilometers / angebotene Personenkilometer  
 RPK = Revenue Passenger Kilometers / verkaufte Personenkilometer  
 jeweils Domestic + International  
 IFR = Instrument Flight Rules / Instrumentenflug (inkl. Überflüge)

Quellen: ADV, BDL, DFS und IATA

## Zahlen zur Entwicklung im Jahr 2015: Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick – Luftfrachtverkehr



Wachstum von Fluggesellschaften 2015 nach Regionen (im Vergleich zum Vorjahr in %)	AFTK	FTK	FLF (in %)
WELT	+ 6,1	+ 2,2	44.1
Europa	+ 4,4	- 0,1	44.9
Naher Osten	+ 15,7	+ 11,3	42.8
Nordamerika	+ 3,8	+ 0,1	34.3
Asien/Pazifik	+ 5,7	+ 2,3	53.9
Lateinamerika	+ 1,8	- 6,0	38.3
Afrika	+ 5,3	+ 1,2	29.7

Luftfracht an dt. Flughäfen (in Tonnen)	2014	2015	Veränderung
<b>Gesamt (an + ab)</b>	<b>4.445.145</b>	<b>4.438.589</b>	<b>- 0,1%</b>
Ausladungen	2.113.245	2.097.175	- 0,8%
Einladungen	2.331.895	2.341.404	+ 0,4%

Legende:

AFTK = Available Freight Tonne Kilometers /  
angebotene Frachttonnenkilometer

FTK = Freight Tonne Kilometers /  
verkaufte Frachttonnenkilometer

FLF = Freight Load Factor / Frachtauslastung  
jeweils Domestic + International

Quellen: ADV und IATA

## Zahlen zur Entwicklung im Jahr 2015: Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick – Wettbewerb



Wöchentliche Anzahl der Starts von deutschen Flughäfen (jeweils 3. Juli-Woche)	2010	2014	2015	Veränderung absolut (14/15)	Veränderung relativ (14/15)	Veränderung absolut (10/15)	Veränderung relativ (10/15)
Deutsche Airlinegruppen	13.255	12.500	12.439	-61	-0,5 %	-816	- 6,2 %
Europäische Netzwerkfluggesellschaften	1.320	1.485	1.581	+96	+6,5 %	+261	+19,8 %
Europäische Low-Cost-Fluggesellschaften	1.189	992	1.113	+121	+12,2 %	-76	-6,4 %

Legende:

Deutsche Airlinegruppen :

Lufthansa German Airlines, Air Berlin, Germanwings, Condor Flugdienst, TUIFly, Austrian Airlines AG, Swiss

Europäische Netzwerkfluggesellschaften:

Air France, KLM, British Airways, Turkish Airlines, SAS Scandinavian Airlines, Aeroflot

Europäische Low-Cost-Fluggesellschaften:

Ryanair, easyjet

Quelle: Eigene Berechnung auf Basis von Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)