

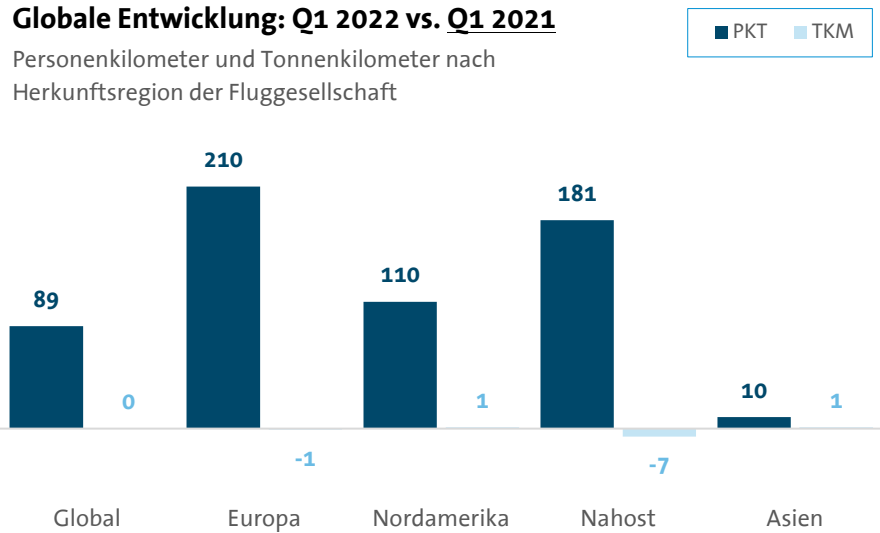
Dashboard Luftverkehr Q1 2022

Wirtschaftsdaten zur Lage des
deutschen Luftverkehrs

3. Juni 2022

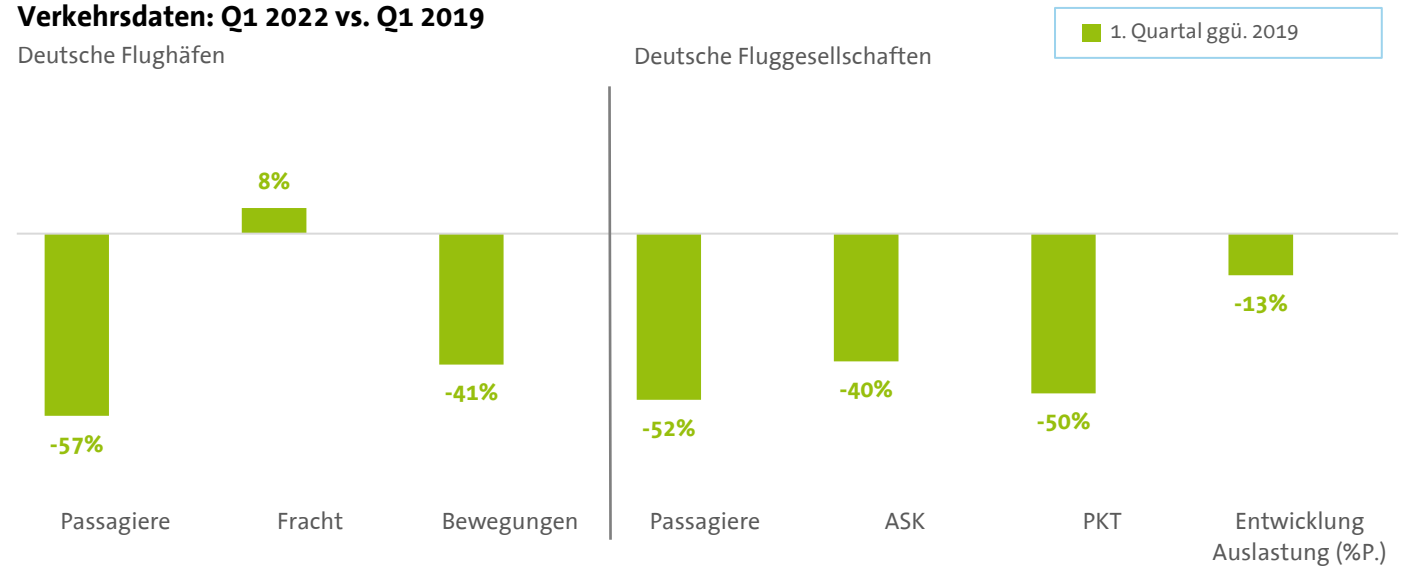
Globale Entwicklung: Q1 2022 vs. Q1 2021

Personenkilometer und Tonnenkilometer nach Herkunftsregion der Fluggesellschaft



Verkehrsdaten: Q1 2022 vs. Q1 2019

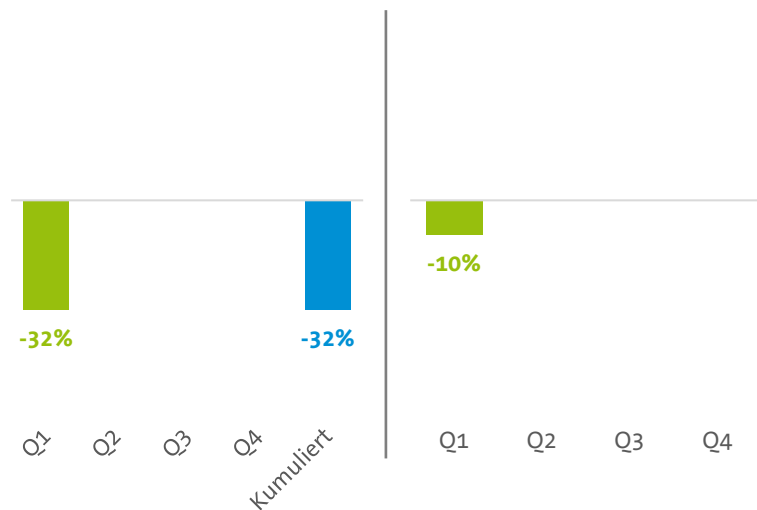
Deutsche Flughäfen



Wirtschaftsdaten der deutschen Luftverkehrswirtschaft

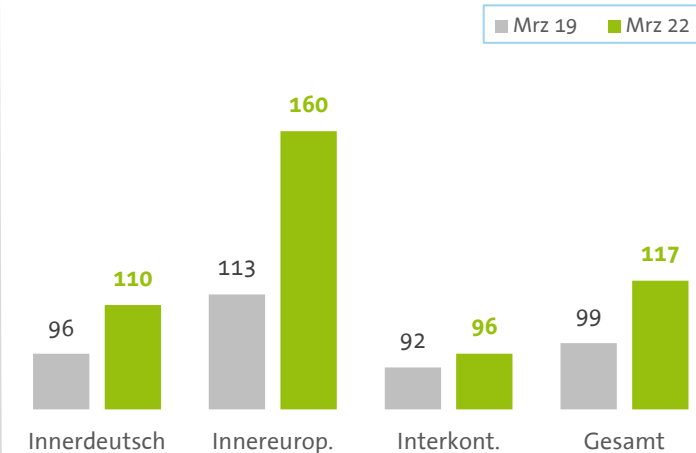
Umsatz pro Quartal vs. 2019

Mitarbeiter pro Quartal vs. 2019



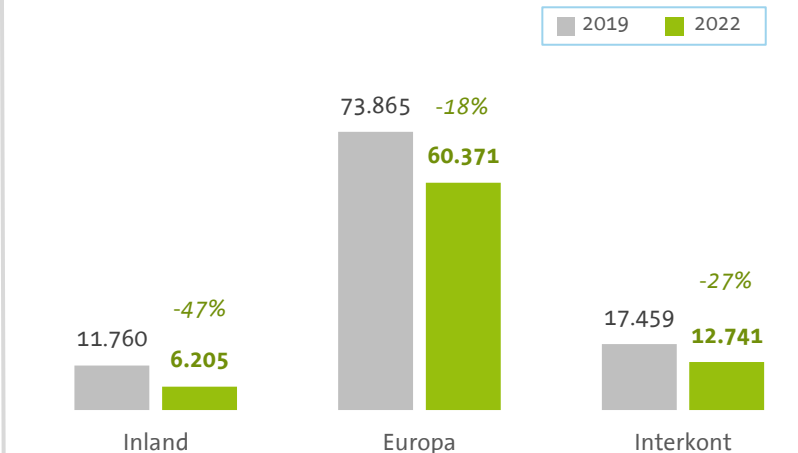
Preisentwicklung März 2022 vs. März 2019

Verbraucherpreisindex (2015 = 100)



Angebot ab Deutschland: April – Juli

Angebotene Sitze [in Tsd.] ab/an deutschen Flughäfen



Verkehrsentwicklung weltweit

Im 1. Quartal 2022 zeigt sich ein deutliches Anziehen der Passagiernachfrage gegenüber dem 1. Quartal 2021, insbesondere für die europäischen Fluggesellschaften und die Fluggesellschaften aus dem Nahen Osten. Dies ist aber auch auf die sehr schwache Nachfrage im Jahr 2021 zurückzuführen. Im Basisjahr waren insbesondere die internationalen Verkehre noch stark durch Reisebeschränkungen betroffen.

Die Nachfrage der amerikanischen Fluggesellschaften – mit ihren großen Inlandsverkehren – zeigte hingegen schon einen positiven Trend, somit fällt das Wachstum in 2022 geringer aus. Die asiatischen Fluggesellschaften zeigen eine kaum wachsende Nachfrage, dies ist auf die teilweise sehr restriktive Corona-Politik insbesondere im Markt China zurückzuführen.

Aber, die Coronakrise ist noch nicht vorbei: Im Bezugsmonat März 2022 lag die globale Nachfrage noch 41,3 Prozent unter der Nachfrage im Passagierluftverkehr des März 2019. Dies gilt besonders für die asiatischen Fluggesellschaften (-67 Prozent). Die europäischen Fluggesellschaften erholen sich besser; sie verzeichnen einen Nachfragerückgang gegenüber 2019 von nur -36 Prozent.

Der Frachtverkehr liegt auf dem Niveau der hohen Nachfrage von 2021, die starke Wachstumsphase scheint erstmal beendet.

Verkehrsentwicklung in Deutschland

Den deutschen Flughäfen fehlten im 1. Quartal 57 Prozent der Passagiere gegenüber 2019, dies bedeutet einen Rückschritt im Erholungsprozess (Q4 2021: -49 Prozent). Das starke Infektionsgeschehen der Omikron-Variante ist hierfür weitgehend verantwortlich.

Die deutschen Airlines entwickeln sich ähnlich: Sie konnten im 1. Quartal die angebotene Kapazität nicht im gleichen Maße wie im Jahr 2019 absetzen (SLF -13 Prozentpunkte) und erreichen ein Niveau in Personenkilometer von 50 Prozent von Q1 2019.

Die Fracht zeigt einen positiven Verlauf: Die Ein- und Ausladungen lagen im 1. Quartal 8 Prozent über dem Wert von 2019 und entwickeln sich somit stärker als der Welttrend.

Umsatz- und Mitarbeiterzahlen

Mit -32 Prozent gegenüber dem 1. Quartal 2019 verbleibt die Umsatzentwicklung auf dem Niveau des 4. Quartals 2021, auch hier hat der Erholungsprozess durch das ausgeprägte Infektionsgeschehen in der Wintersaison ausgesetzt. Gegenüber dem 1. Quartal 2019 gab es 10 Prozent weniger Arbeitsplätze in der Luftverkehrswirtschaft Deutschlands.

Entwicklung der Ticketpreise

Die Preise im Markt Deutschland zeigen im innerdeutschen Verkehr (+14 Prozentpunkte) und im Europa Verkehr (+47 Prozentpunkte) einen starken Anstieg. Auch die Preise im Interkontverkehr steigen leicht. Erhöhte Treibstoffkosten und Gebühren, ein knappes Angebot im innerdeutschen Verkehr und eine hohe Zahlungsbereitschaft (Nachholeffekte) sind hierfür verantwortlich.

Ausblick

Für den Zeitraum April – Juli 2022 (Ist- und Plandaten) ist im Augenblick ein Sitzplatzangebot von den deutschen Flughäfen im Umfang von 77 Prozent des Vorkrisenniveaus veröffentlicht. Im europäischen Vergleich ist das eine eher verhaltene Entwicklung. Kapazitäten wurden innerhalb Europas in eher touristische Märkte verlagert, da sich der Geschäftsreiseverkehr langsamer erholt. Dies betrifft den Luftverkehr in Deutschland ausgeprägt.

Insbesondere der innerdeutsche Verkehr entwickelt sich schwach und dieser Trend stabilisiert sich. Hierfür sind mehrere Gründe zu nennen:

- ➔ Vermeidung von öffentlichen Verkehrsmitteln auf Distanzen, die auch mit dem PKW zurückzulegen sind.
- ➔ Die Geschäftsreisenden bedienen sich weiterhin digitaler Kommunikationsformen.
- ➔ Der neue Flughafen Berlin Brandenburg hat mit seiner geografischen Lage für einige Relationen (insbesondere Berlin > NRW, München oder Frankfurt) Bodenverkehrsmittel relativ attraktiver gemacht.
- ➔ Ein Wettbewerber hat den Markt weitgehend verlassen.
- ➔ Preisentwicklung
- ➔ Neue Sprinterverbindungen der Deutschen Bahn

Quellen:

Weltweiter Luftverkehr:

Weltverband der Fluggesellschaften IATA
(ausschlaggebend für Zuordnung zu Weltregion ist jeweils Ort der Registrierung)

Verkehrsdaten:

Daten der Flughäfen: Flughafenverband ADV
Daten der Fluggesellschaften: BDL auf Basis von Unternehmensangaben

Wirtschaftsdaten:

BDL auf Basis von Unternehmensangaben
(Deutsche Fluggesellschaften, Flughäfen, DFS Deutsche Flugsicherung, Gebr. Heinemann)

Preisentwicklung im Passagierluftverkehr:

Statistisches Bundesamt

Ausblick:

SRS-Analyser

Definitionen:

Deutsche Fluggesellschaften:

Lufthansa, Condor, TUIfly, Eurowings, Discover
(ohne Swiss, Austrian, Brussels Airlines)

Deutsche Flughäfen: Deutsche Verkehrsflughäfen im Flughafenverband ADV

ASK: Luftverkehrsangebot in angebotenen Personenkilometern

PKT: Passagiernachfrage in verkauften Passagierkilometern

TKM: Frachtnachfrage in verkauften Tonnenkilometern

Verbraucherpreisindex (VPI):

Der Verbraucherpreisindex 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 VPI zeigt, wie sich das Preisniveau im aktuellen Berichtsmonat gegenüber dem gleichen Monat im Jahr 2015 entwickelt hat.