

ADV-Flugplananalyse 2018

Fachinformationen zur Verkehrsentwicklung im Sommerflugplan 2018 und zu Angebotsentwicklungen im Winterflugplan 2018/2019

Die ADV ergänzt ihre klassische Monatsstatistik zwei Mal im Jahr um die „ADV-Flugplananalyse“. Die saisonale Betrachtung der Verkehrs- und Angebotsentwicklungen an den deutschen Flughäfen eröffnet neue Perspektiven auf die Marktsituation. Mit dem Flugplan wird das „Kursbuch“ einer Airline veröffentlicht. Es enthält alle Streckenangebote der jeweiligen Periode, als Ergebnis eines umfangreichen Netzplanungs- und Streckenmanagements.

Sommerflugplan 2018 – Wachstumsraten fallen im Vergleich geringer aus

Die Wachstumsrate des abgelaufenen Sommerflugplans 2018 (SP 18) fällt gegenüber dem vorangegangenen Sommerflugplan (SP 17) zurück. Nur die Flugbewegungen legen im Sommer 2018 deutlicher zu, als im Vergleichszeitraum. Der abgelaufene Sommerflugplan 2018 war der erste Sommer ohne die Air Berlin. Die drei wichtigsten Kennzahlen zur Verkehrsentwicklung bleiben im Plus:

- 160,6 Mio. Passagiere nutzten von April bis Oktober 2018 die deutschen Flughäfen. Das entspricht einem Verkehrswachstum von +3,3% (an+ab).
- Das Cargo-Aufkommen stieg um +1,4% (ein+aus) auf 2.897.729t.
- Die Zahl der gewerblichen Flugbewegungen wuchs um +3,2% auf gut 1,376 Mio. Starts und Landungen.

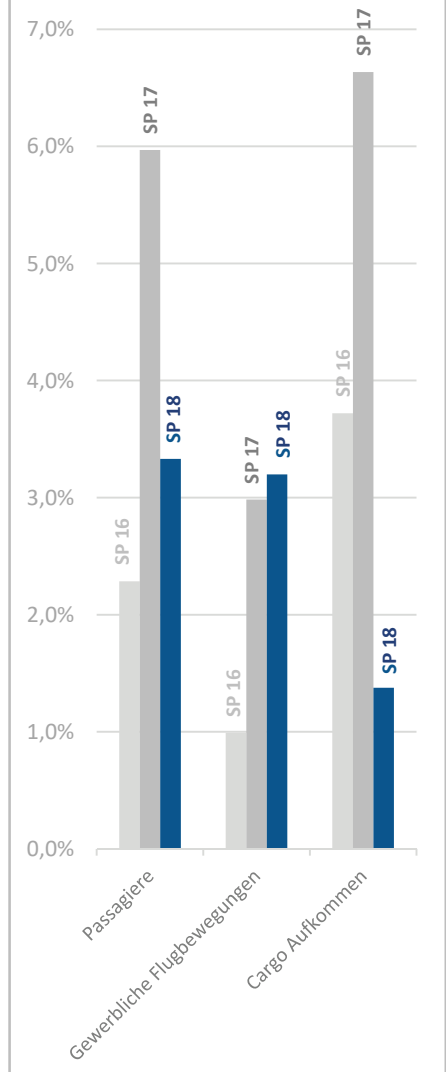
Das schwächere Wachstum im Passagieraufkommen liegt im Rückgang der innerdeutschen Verkehre begründet.

Rund 335.000 Passagiere weniger nutzten im Sommer 2018 den innerdeutschen Luftverkehr. Die Angebotslücke, die sich durch das fehlende innerdeutsche Air Berlin-Programm aufgetan hat, konnte durch Lufthansa, Eurowings und EasyJet erst im Verlauf des Sommers vollständig geschlossen werden.

Der innerdeutsche Verkehr ging im Verlauf des Sommers gegenüber dem Vorsommer um -2,3% zurück. Im Vergleich zum letzten Winter (WP 17/18) konnte der Rückgang vermindert werden. Wie im Winter, wird auch im Sommer 2018 das Wachstum ausschließlich durch die internationale Luftverkehrsnachfrage getragen.

Die Marktsegmente (Europa- und Interkontverkehr) legen um +5,5% bzw. +1,5% zu. Beide liegen damit unter den Vergleichswerten aus 2017. Die gut 5,4 Mio zusätzlichen Passagiere auf europäischen Destinationen bilden eine stabile Wachstumsbasis.

SP 18 - Wachstum ggü. den Vorjahren



Das abfallende Wachstum im Interkontverkehr ist auf das überaus starke Vorjahr zurückzuführen. Im Sommer 2017 lief das neue touristische Langstreckenprogramm der Eurowings an. Gleichzeitig konzentrierte Air Berlin ihr Langstreckenprogramm auf Düsseldorf bis zum letzten Langstreckenflug am 15. Oktober 2017.

Im Sommer 2018 fehlt es an Langstreckenangeboten deutscher Carrier, denn nur Eurowings und Condor können die touristische Nachfrage im Langstreckenverkehr nicht abfliegen.

Aufgrund dieser Marktsituation wird das Wachstum im Interkontverkehr von und nach Deutschland eingebremst - trotz der Wachstumstrends in die wieder erstarkenden Tourismusdestinationen in Nordafrika und zu touristischen Fernreisezielen (Karibik).

Die gewerblichen Flugbewegungen sind im Vergleich zum Sommer 2017 dagegen stärker gewachsen. Die Wettbewerber haben im Sommer 2018 nicht nur das Angebot der Air Berlin kompensiert, sondern noch einmal ausgebaut. Das sich in diesem Angebotswettbewerb Airlines auch übernommen haben, zeigen die Beispiele Azur Air und Small Planet.

Das Cargo-Aufkommen (ein+aus) steigt mit +1,4% nur geringfügig auf 2.897.729t. Die Ausladungen legen um +2,4% (1.386.782t) zu, während die Einladungen um +0,4% (1.510.949t) steigen.

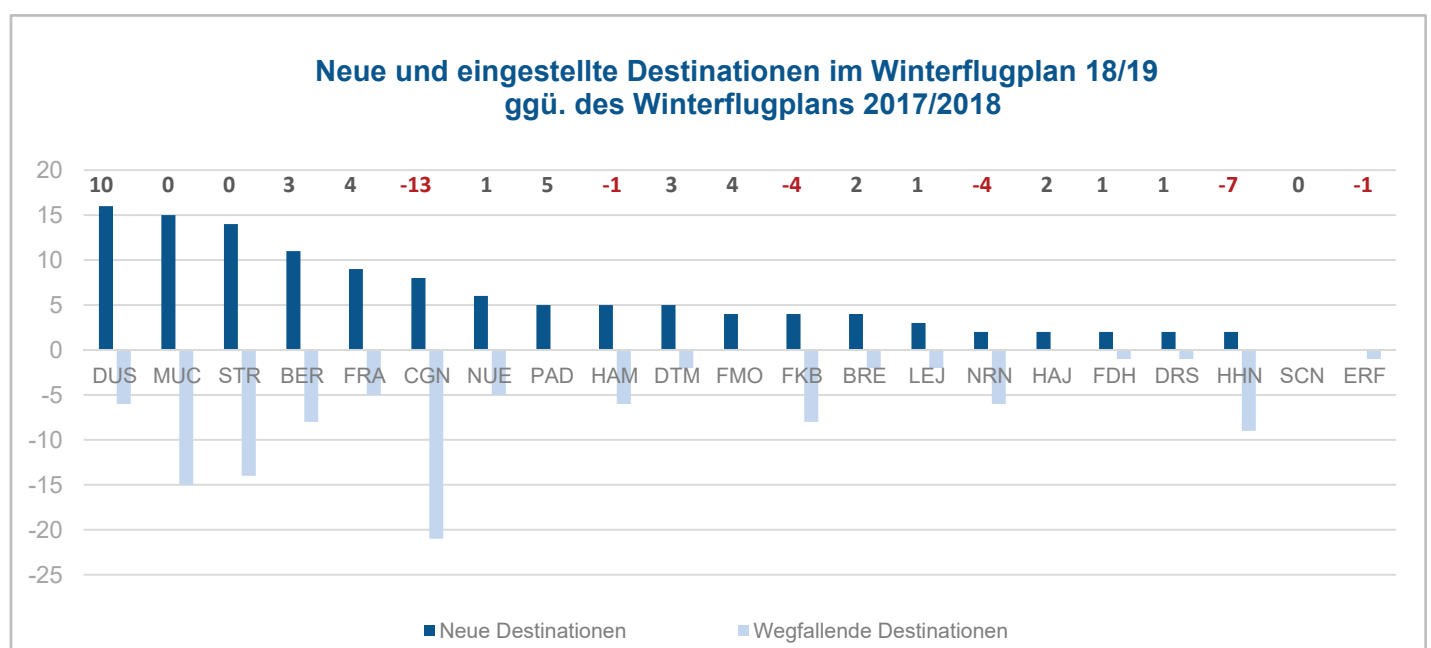
Das Gesamtwachstum bleibt positiv, doch mehren sich die Anzeichen für konjunkturbedingte negative Einflüsse auf den Luftfrachtverkehr.

Es ist Ausdruck des Aufbaus von Handelsschranken im globalen Handel.

Der abnehmende Trend in der Cargoentwicklung zeigt sich auch im vollständig negativen Wachstum im gesamten 3. Quartal 2018.

Starke Angebotsentwicklung im aktuellen Winterflugplan 2018/19

Die vergleichende Analyse der Winterflugpläne 2017/18 und 2018/19 zeigt ein positives Verhältnis zwischen neuen und eingestellten Angeboten. Im Winter 2018/19 werden an den deutschen Verkehrsflughäfen 119 neue Destinationen angeboten. 112 Verbindungen des letzten Winters werden in diesem Flugplan nicht mehr geflogen. Der positive Saldo mit neuen zusätzlichen Destinationen wird durch fast alle Standorte getragen.



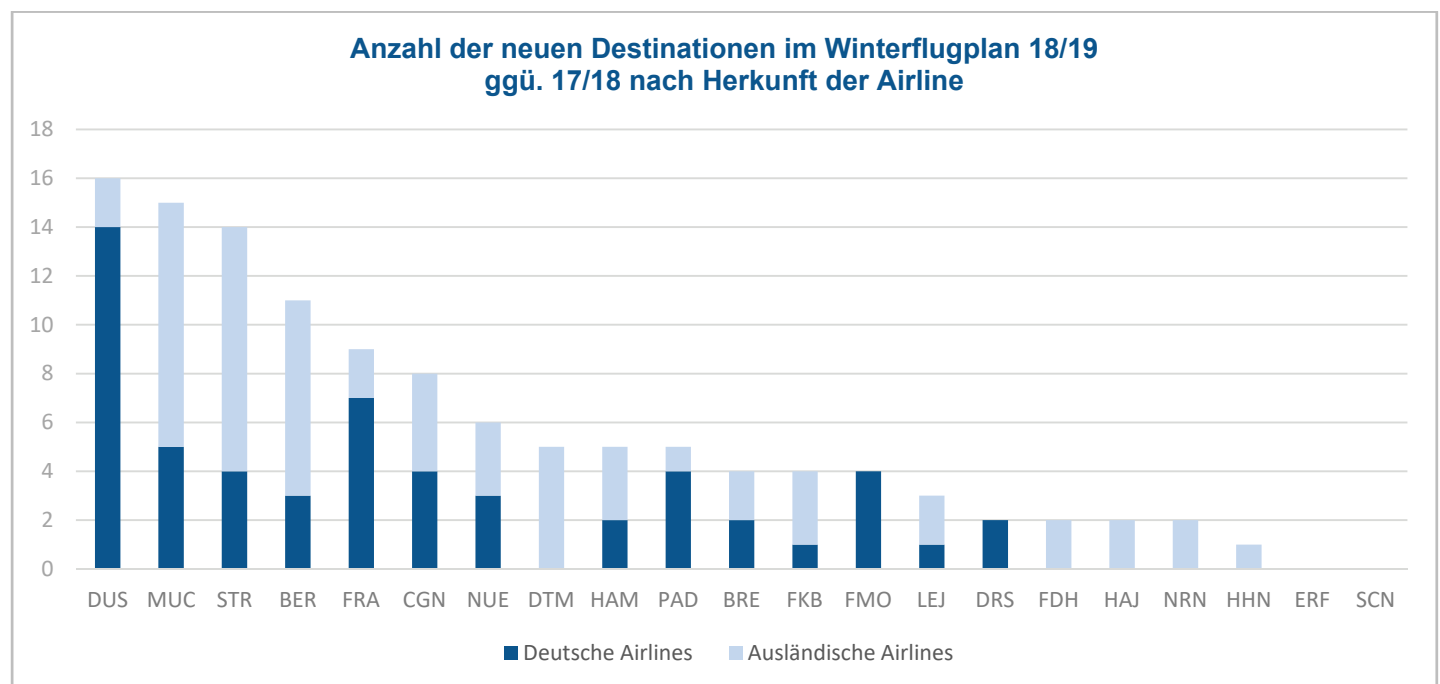
Im nachfrageschwächeren Winterflugplan konnten dennoch an fast allen Standorten neue Strecken ins Programm aufgenommen werden. Die Anzahl neuer Destinationen ist vor allem an den ehemaligen Air Berlin-Standorten Tegel und Düsseldorf hoch. Am touristischen

Flugprogramm der großen Reiseveranstalter zeigt sich, dass es in dieser Saison wenig Änderungen bei den Abflughäfen gibt, aber einige Touristik-Ziele zusätzliche Verbindungen aus Deutschland heraus enthalten.

72 neu angebotene Destinationen gehen nach Europa und Deutschland. Die verbleibenden 47 Destinationen sind interkontinentale Verbindungen, welche die starken nordafrikanischen Tourismus-Regionen miteinschließen.

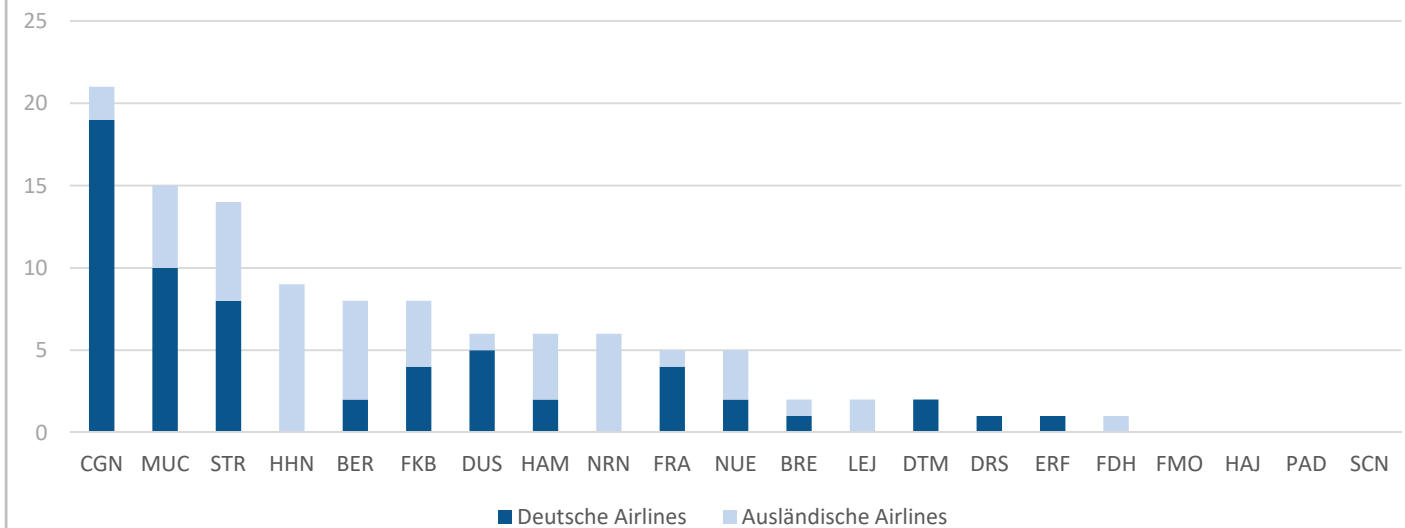
Gleichgewicht zwischen deutschen und ausländischen Carriern

Die neuen Destinationen werden dabei gleichermaßen von deutschen und ausländischen Airlines angeboten: 56 neue Destinationen werden von deutschen Fluggesellschaften geflogen und 63 durch ausländische Wettbewerber. Aus der Standort-Verteilung heraus sind keine Tendenzen ersichtlich. Der Ausbau der Angebotsprogramme ist standortbezogen von der Marktsituation abhängig. An fünf Flughäfen bieten ausschließlich ausländische Fluggesellschaften neue Destinationen an, während der Streckenausbau an zwei Flughäfen nur durch deutsche Airlines erfolgte.



Zur Marktentwicklung gehört auch, dass Flugangebote bei fehlender Nachfrage ausgedünnt oder gar eingestellt werden. So sind gegenüber dem Vorjahreswinter (WP 17/18) 112 Destinationen nicht mehr im Angebot. Die Einstellung von im letzten Winter bedienten Strecken wird stärker von deutschen Carriern getragen. Hier schlägt jedoch die Angebotsverlagerung des Eurowings-Langstreckenprogramms von Köln nach Düsseldorf negativ zu Buche. 61 Destinationen werden nicht mehr von deutschen Carriern und 51 Destinationen nicht mehr durch ausländische Carrier bedient. An vier Flughäfen wurden keine Strecken eingestellt.

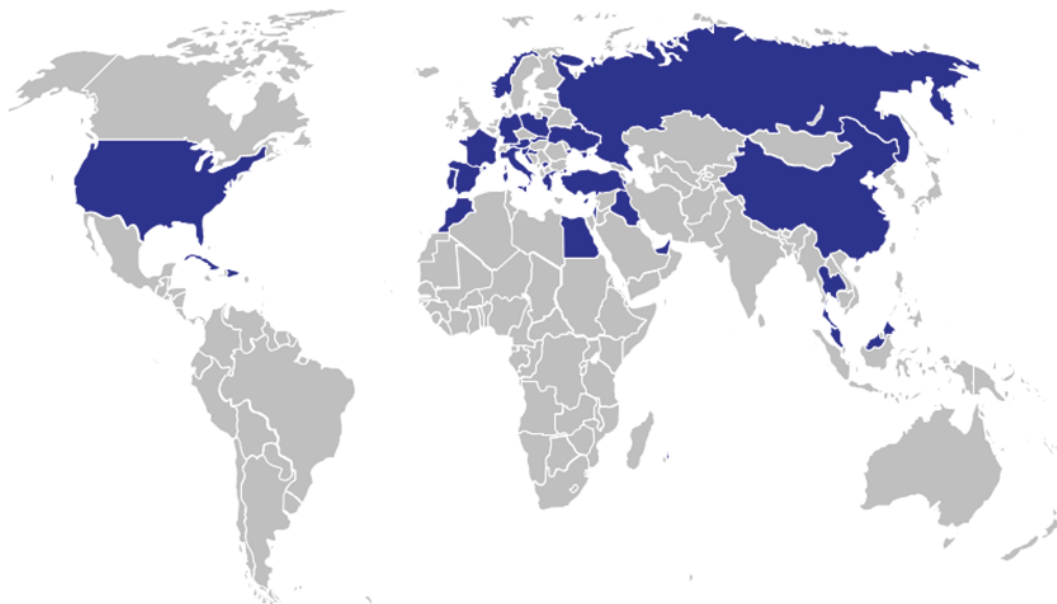
**Anzahl der nicht mehr bedienten Destinationen im Winterflugplan 18/19
ggü. 17/18 nach Airlines**



Geografisch breiteres Streckenangebot

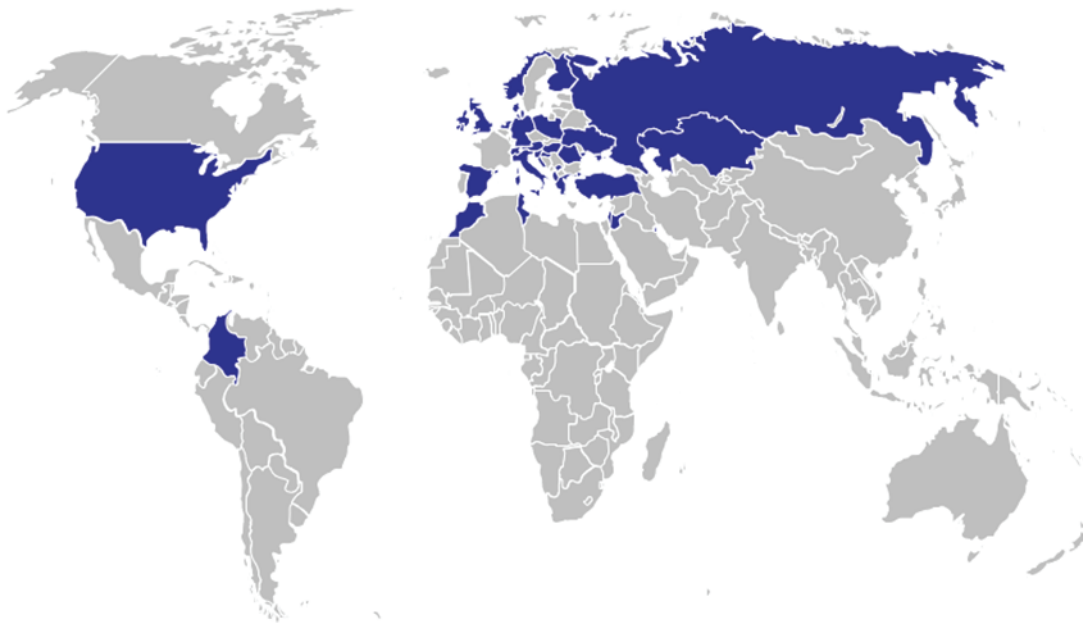
Geografisch betrachtet wird im Vergleich zum Vorjahr ein breiteres Spektrum an neuen Destinationen verzeichnet. Besonders in touristischen Regionen wie den USA, der Karibik und den Mittelmeer-Staaten erfolgte ein starker Routenaufbau. Allerdings sind auch Ziele in Asien neu hinzugekommen.

Neue Destinationen von deutschen Airlines



Nach Südamerika und ins nichttouristische Afrika wurden weiterhin keine neuen Strecken aufgenommen. Neue Langstrecken-Ziele werden größtenteils von deutschen Carriern angeboten und bedienen die touristische Nachfrage aus Deutschland heraus.

Neue Destinationen von ausländischen Airlines



Der Winterflugplan gilt von Ende Oktober bis Ende März.

Hinweis: Durch die zeitliche Lage der Weihnachts- und Osterfeiertage sowie Schaltjahre kommt es zu statistischen Effekten im Passagier- und Cargo-Aufkommen. Die Streikauswirkungen, denen Flughäfen in den Betrachtungszeiträumen verstärkt ausgesetzt waren, wirken sich im saisonalen Flugplanvergleich der Flugplanperioden statistisch nicht so gravierend aus, wie in den einzelnen Monatsstatistiken.

Ihre Ansprechpartner:

Für Rückfragen stehen Ihnen der zuständige ADV-Fachbereichsleiter Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft,

Herr Markus Engemann
(engemann@adv.aero; 030 - 3101 1842),

und zu Fragen der Kommunikation

Frau Isabelle Polders
(polders@adv.aero; 030 - 3101 1814)
gerne zur Verfügung.