

ADV-Flugplananalyse Sommer 2019

Verkehrsentwicklung im Winterflugplan 2018/2019 Angebotsentwicklungen im Sommerflugplan 2019

Die ADV ergänzt ihre 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.

Winterflugplan 2018/19: Deutliches Wachstum an deutschen Flughäfen

Der abgelaufene Winterflugplan 2018/19 (WP 18/19) setzt sich in den Kennzahlen zur Verkehrsentwicklung gegenüber den vorangegangenen Winterflugplänen (WP 15/16, WP 16/17 und WP 17/18) ab. Im WP 18/19 legten die deutschen Flughäfen bei zwei von drei Kennzahlen deutlich zu:

- *85,7 Mio. Passagiere nutzten von November 2018 – März 2019 die deutschen Flughäfen. Das entspricht einem Verkehrswachstum von +6,2% (an+ab).*
- *Das Cargo-Aufkommen fiel um -2,0% (an+ab) auf 2.042.299t.*
- *Die Zahl der gewerblichen Flugbewegungen legte um +7,3% auf gut 824.000 Starts und Landungen zu.*

Im Winterflugplan 17/18 riss der Marktaustritt von Air Berlin und Nikki eine deutliche Angebotslücke an den deutschen Flughäfen. Diese Lücke konnten die Wettbewerber erst im Verlauf des Jahres schließen.

Sichtbarer Basiseffekt

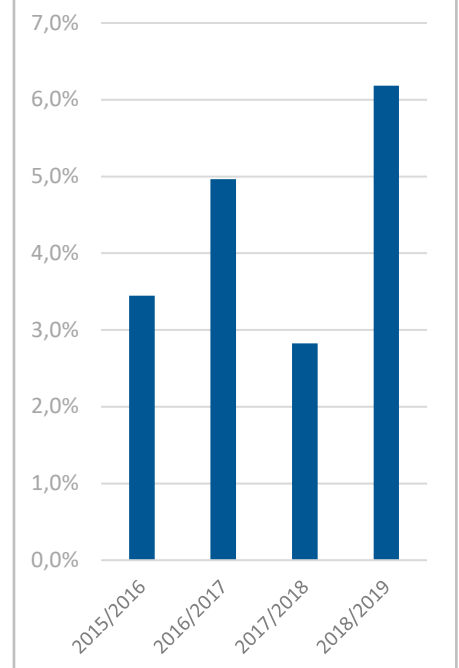
Die gewerblichen Flugbewegungen machen im Vergleich zur WP 17/18 einen Wachstumssprung. Das Air Berlin-Tal ist durchschritten, die Märkte sind wieder besetzt.

Während im WP 17/18 rund 1 Mio. weniger Passagiere gegenüber dem WP 16/17 innerdeutsch unterwegs waren, stieg das Passagierwachstum im WP 18/19 um +5,7% auf über einer Million Passagiere im innerdeutschen Luftverkehr. Dies gleicht den Vorjahresverlust wieder aus.

Die internationalen Marktsegmente (Europa- und Interkontverkehre) legen um +6,9% bzw. +4,5% zu. Europäische Destinationen konnten 3,49 Mio. zusätzliche Passagiere verzeichnen, während auf den interkontinentalen Flügen gut 735.000 zusätzliche Passagiere befördert wurden.

Neben dem beschriebenen Basiseffekt verzeichneten die deutschen Flughäfen eine anhaltende

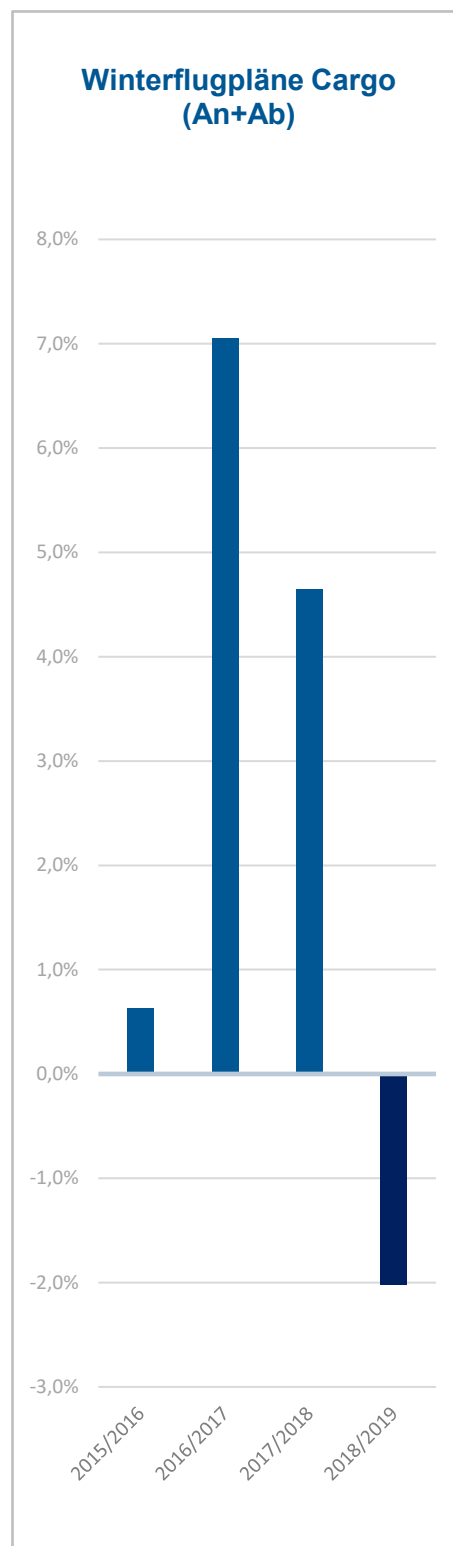
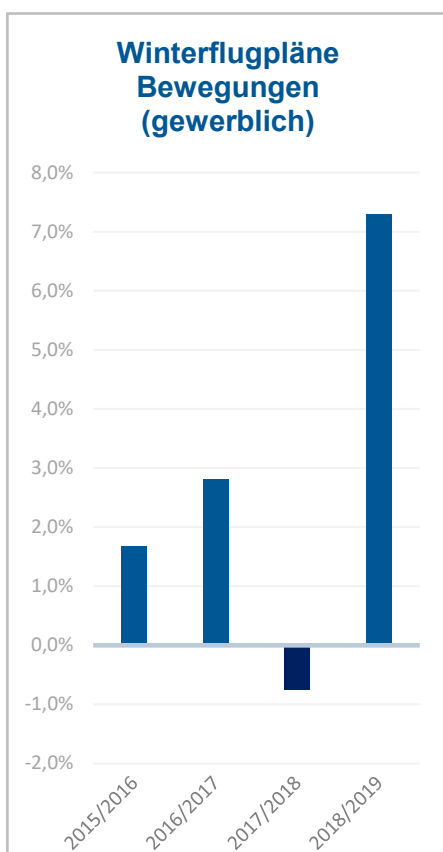
Wachstumsraten im Passagieraufkommen (An+Ab) für die Winterflugpläne



stabile Passagiernachfrage. Diese zeigt sich zum überwiegenden Teil in den touristischen und VFR-Verkehren (Visitors-Friends-Relation) innerhalb Europas und in die Urlaubsregionen rund um das Mittelmeer. Insbesondere die türkischen und griechischen Touristdestinationen haben wieder deutlich angezogen.

Die Fernreiseziele in der Karibik unterliegen einem grundlegenden Wachstumstrend, allerdings zeigt sich dieser aufgrund der stetigen Verlagerung der Langstreckenflotte von Eurowings in der Statistik nicht so deutlich. Neue Langstreckenangebote durch ausländische Airlines bleiben limitiert.

Die Incoming-Nachfrage aus interkontinentalen Quellmärkten - ob aus geschäftlichen, touristischen oder privaten Gründen - bleibt ungebrochen hoch. Die Anbindung dieser Wachstumsmärkte ist eine der wichtigsten Anforderungen an den Luftverkehrsstandort Deutschland und seine Akteure. Die Entwicklung einer möglichst direkten Konnektivität von deutschen Flughäfen in die globalen touristischen und Wirtschaftsregionen erfordert die stetige Liberalisierung der Luftverkehrsmärkte.



Das Cargo-Aufkommen (an+ab) fällt um -2,0% auf 2.042.299t. Die Ausladungen gehen um -0,6% (984.628t) zurück, während die Einladungen sogar um -3,3% (1. 057.668t) fallen.

Aus der Wirtschaft fehlen belebende Impulse, die das Cargo-Aufkommen fördern. Im Gegenteil, anhaltende Handelskonflikte und -barrieren, die noch immer offene BREXIT-Frage und das sich verlangsamende konjunkturelle Wachstum bremsen die Transportnachfrage im gesamten Winterhalbjahr.

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

Spürbare Marktkonsolidierung im aktuellen Sommerflugplan 2019

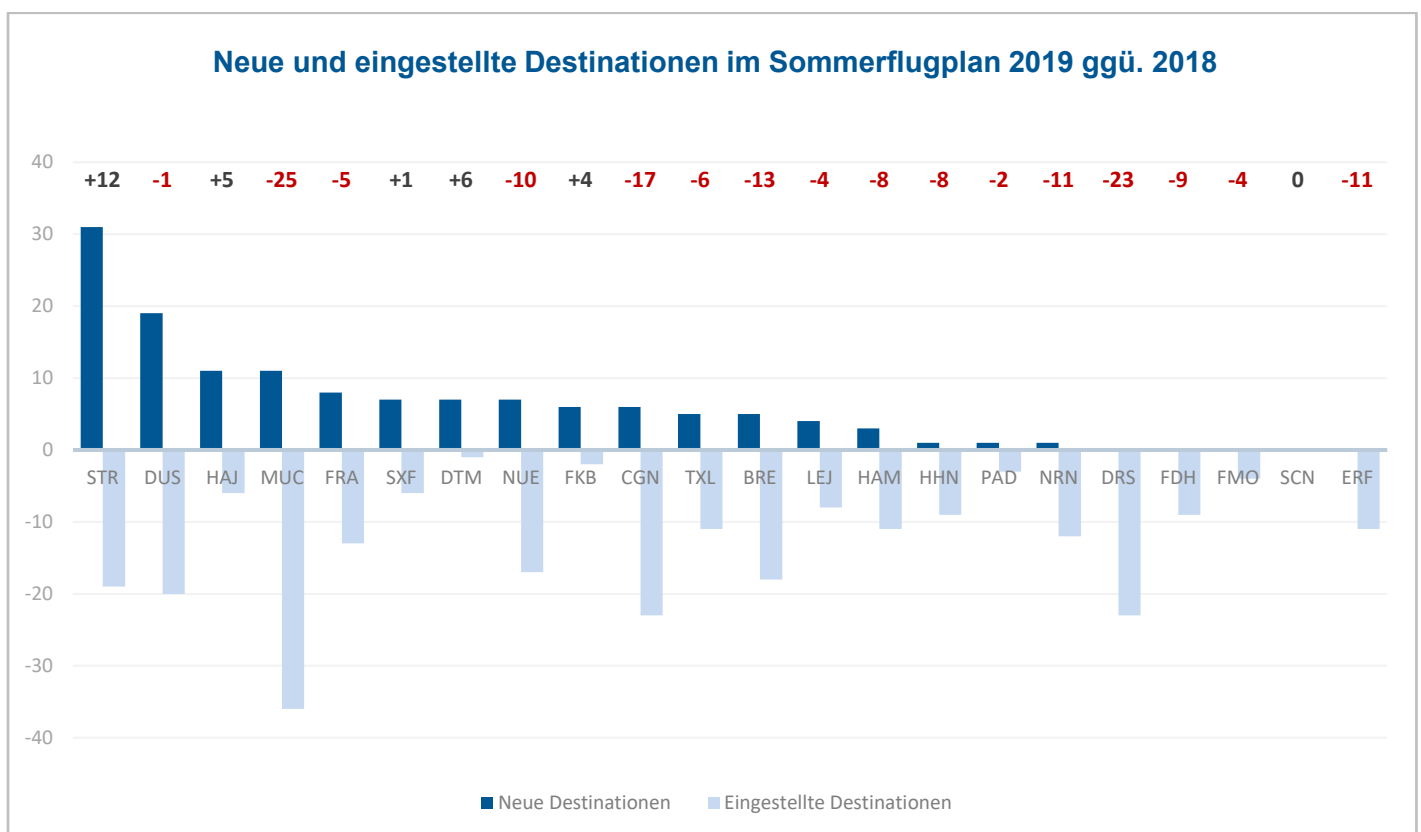
Die Sommerflugpläne 2019 und 2018 offenbaren deutliche Unterschiede. In der Bewertung ist jedoch auch der Sommer 2017 zu berücksichtigen, denn der diesjährige Sommerflugplan ist die logische Konsequenz aus der Entwicklung der letzten drei Jahre.

Im Sommer 2017 legte Air Berlin als letzten Versuch nochmal ein umfangreiches Flugprogramm auf. Diesem setzte die Konkurrenz eigene Angebote entgegen. Die Folge war ein hoher positiver Saldo in der Streckenentwicklung (+58): 177 neue Strecken standen damals 119 eingestellten Strecken gegenüber.

Der Sommer 2018 war geprägt durch das Bestreben der Airlines, die Marktlücke der Air Berlin mit eigenen Angeboten zu besetzen. Doch es wurden nicht nur die Angebotslücken geschlossen, sondern 20% zusätzliche Kapazitäten in den Markt gestellt. Dies führte zu einem noch höheren Saldo (+104) aus 207 neuen Strecken und 103 eingestellten Destinationen. Hier wurden durch die Airlines teilweise Grenzkapazitäten angeboten, an denen sich einige übernommen haben (Azur Air, Small Planet, Germania).

Im Sommer 2019 dagegen wird diese ungesunde Entwicklung korrigiert. Weitere Airlines mussten dem Angebotswettbewerb Tribut zollen. Vor dem Hintergrund dieser Entwicklung, ist der negative Saldo (-130) in der Streckenentwicklung an deutschen Flughäfen für den Sommer 2019 nachvollziehbar. 133 Streckenneuaufnahmen stehen 263 eingestellten Verbindungen gegenüber. Allein durch das Germania-Aus fallen deutlich über 100 Strecken weg.

Die aktuellen Sommerflugpläne der deutschen Verkehrsflughäfen weisen nur an fünf Standorten einen positiven Saldo in der Streckenentwicklung aus. An den meisten Standorten ist ein Angebotsrückgang der direkt zu erreichenden Destinationen zu beobachten.



So erfolgt das Angebotswachstum an einigen Standorten „nur“ über die Röhrengröße des Fluggeräts. Ist ein Röhrenwachstum nicht möglich, dann wird die Frequenz mit zusätzlichen Flügen verdichtet. Dafür benötigen und ordern die

Airlines neue Flugzeuge. Aktuelle Probleme und Lieferschwierigkeiten von Boeing/Airbus beeinträchtigen dies. Einige Airlines haben ihre Flugprogramme auch deshalb angepasst.

Die Airlines haben aus dem letzten Jahr (Problem Pünktlichkeit) und dem überdurchschnittlichen Wachstum in den letzten 4-5 Jahren Konsequenzen gezogen.

Das Wachstum erfolgt zum großen Teil über Verschiebungen der Angebotskapazitäten, einhergehend mit der Angebotskonzentration an den großen Standorten.

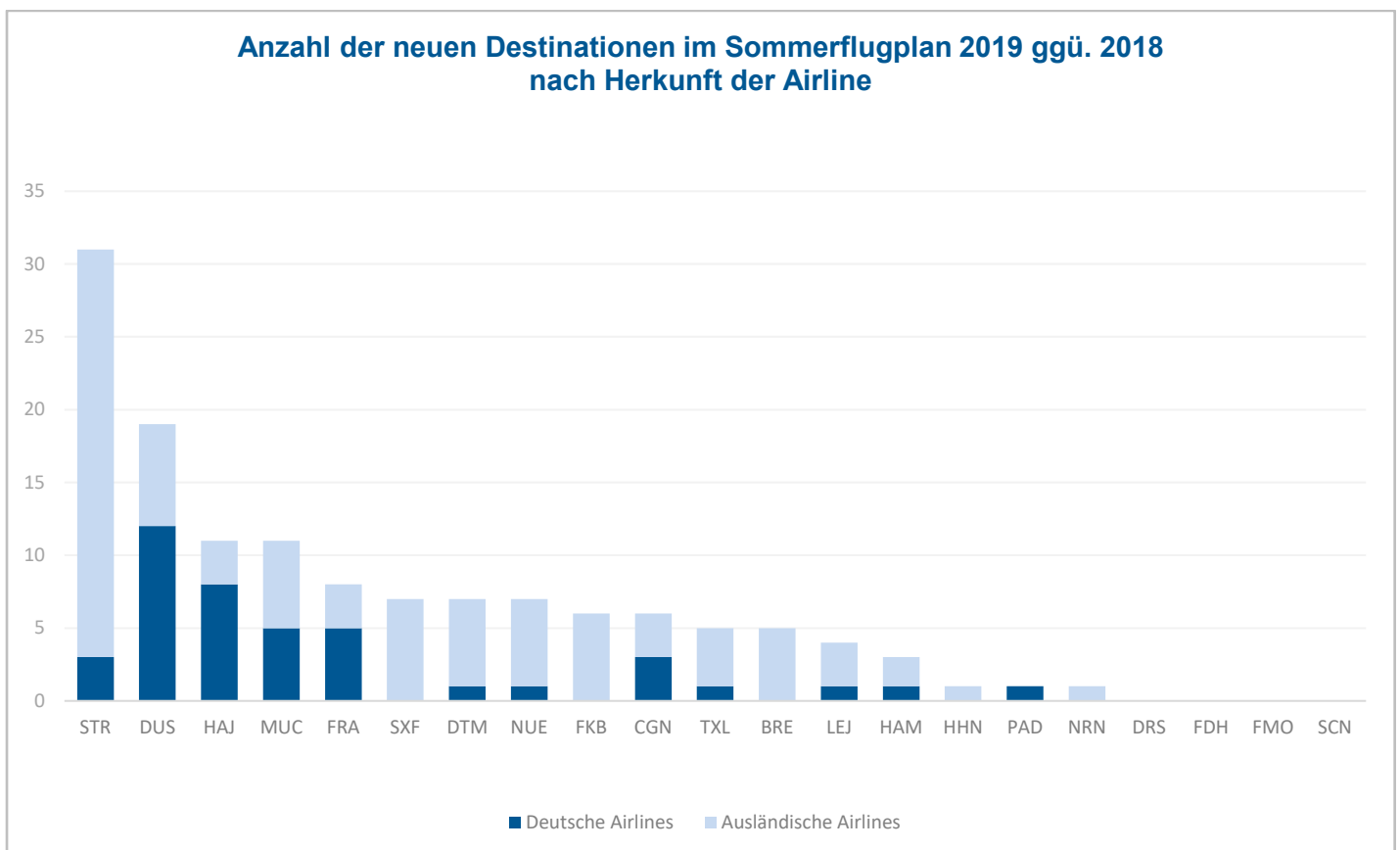
Das Ziel heißt: Verbesserung der Auslastung. Deshalb werden die Kapazitäten zwischen den Standorten verschoben. Der Wettbewerb bleibt intensiv, der Markt umkämpft.

So ergibt sich ein geringes Wachstum in den angebotenen Sitzplatzkapazitäten, eine Verdichtung im bestehenden Angebot und ein negativer Saldo in der Destinationsentwicklung.

Ungleichgewicht zwischen deutschen und ausländischen Carriern

Die neuen Destinationen werden in unterschiedlichem Maße von deutschen und ausländischen Airlines angeboten. Ausländische Carrier bieten dabei mehr als doppelt so viel neue Destinationen (91) als deutsche Fluggesellschaften (42) an.

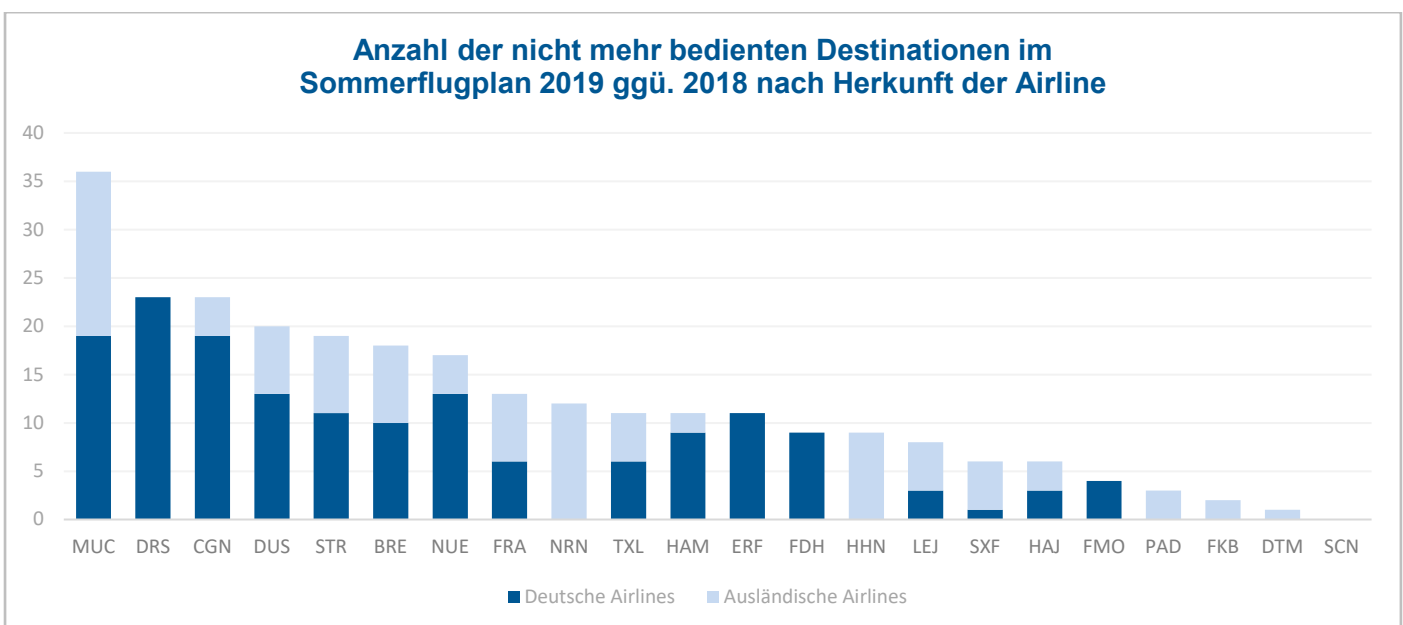
Nur an drei deutschen Verkehrsflughäfen wurden mehr Strecken von deutschen als von ausländischen Airlines neu aufgelegt. An fünf Flughäfen bieten ausschließlich ausländische Fluggesellschaften neue Destinationen an und an vier Standorten wurden keine neuen Strecken ins Angebot aufgenommen.



Ein Ungleichgewicht zwischen deutschen und ausländischen Airlines ist auch bei der Einstellung von Destinationen zu beobachten. 160 Destinationen werden nicht mehr von deutschen Carriern und 102 Destinationen nicht mehr von ausländischen Carriern bedient. Die hohe Zahl eingestellter Strecken wird geprägt durch

den Marktausstieg einer Germania. Nur rund ein Viertel der durch Germania geflogenen Strecken wurde von Wettbewerbern übernommen und deutlich über 100 Destinationen jetzt nicht mehr bedient. Auch wenn Germania am deutschen Gesamtmarkt nur einen Anteil von rund vier Prozent der beförderten Passagiere hatte, ist der Marktaustritt für eine Reihe von Standorten problematisch. An einzelnen Standorten erreichte der Marktanteil der Germania bis zu 70%.

Insbesondere an den kleineren Standorten wird der hohe Anteil eingestellter Destinationen durch das Germania-Aus hervorgerufen. An einigen (5) Standorten nehmen nur ausländische Carrier Angebot und Strecken aus dem Markt. An diesen Flughäfen sind deutsche Fluggesellschaften gar nicht oder nur sehr gering präsent.



Vor allem internationale Streckenentwicklung mit negativem Saldo

Geografisch betrachtet werden im Vergleich zum Vorjahr weniger neue Destinationen verzeichnet. 28 neu aufgenommene Interkont-Strecken stehen 61 eingestellten Verbindungen gegenüber.

Nach Südamerika und ins nichttouristische Afrika wurden so gut wie keine neuen Strecken aufgenommen. Neue Langstrecken-Ziele werden größtenteils von deutschen Carriern angeboten und bedienen die touristische Nachfrage aus Deutschland heraus. Der Streckenaufbau konzentriert sich auf Nordamerika und einige wenige Destinationen in Südostasien bzw. Japan. Die untypische hohe Zahl an eingestellten und neuen Verbindungen liegt auch in den Angebotsverschiebungen der Airlines begründet. So verlagerte z.B. Eurowings sein Langstreckenangebot von Köln nach Düsseldorf.

Im innerdeutschen Luftverkehrsangebot entsprechen die eingestellten (4) und die neu aufgenommenen Verbindungen (3) den üblichen Marktanpassungen - die hohe Zahl an eingestellten Kontinentalflügen (198) dagegen nicht. Mit nur 102 neu aufgenommenen Destinationen innerhalb Europas weist der Kontinentalverkehr einen deutlich negativen Saldo (-96) aus. Dies unterstreicht die beschriebenen Angebotsanpassungen durch die Airlines und die Konsolidierung im Markt. Es zeigt aber auch die große Bedeutung des europäischen Marktes für den Luftverkehrsstandort Deutschland.

Neue Destinationen von Deutschland aus im Sommerflugplan 2019



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.