



Verzögerter Abflug: Die langsame Erholung des deutschen Luftverkehrsmarktes

28. Oktober 2024

Autoren

Eric Heymann
+49 69 910-31730
eric.heymann@db.com

Benedict Dammermann

Editor

Robin Winkler

Deutsche Bank AG
Deutsche Bank Research
Frankfurt am Main
Deutschland
E-Mail: marketing.dbr@db.com
Fax: +49 69 910-31877

www.dbresearch.de

DB Research Management
Robin Winkler

Die globale Luftfahrtindustrie hat sich vollständig von den schweren Auswirkungen der COVID-19-Pandemie erholt. Das Passagieraufkommen im Jahr 2024 wird nicht nur das Niveau von vor der Pandemie im Jahr 2019 erreichen, sondern es voraussichtlich um 4% übertreffen. Ein wesentlicher Treiber dieser Erholung war das Wiederaufleben des asiatischen und insbesondere des chinesischen Marktes, wo die Reisebeschränkungen mit als letzte aufgehoben wurden.

Die breite Erholung hat auch im europäischen Luftverkehrssektor stattgefunden.

Im 1. Halbjahr 2024 stiegen die Passagierzahlen um 9% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum an, was zugleich einem leichten Wachstum von 0,4% gegenüber dem 1. Halbjahr 2019 entspricht. Dieser positive Trend ist jedoch nicht gleichmäßig über den Kontinent verteilt. Insbesondere die Erholung des deutschen Luftverkehrsmarktes ist deutlich hinter der seiner europäischen Nachbarn zurückgeblieben. Diese schleppende Erholung zeigt sich in den jüngsten Ankündigungen von Streckenkürzungen und -streichungen großer internationaler Fluggesellschaften an vielen deutschen Flughäfen. In den ersten acht Monaten des Jahres 2024 lag die Zahl der Passagiere an deutschen Flughäfen um fast 17% unter dem entsprechenden Niveau von 2019.

Mehrere Faktoren haben zu dieser langsameren Erholung in Deutschland beigetragen. Ein Schlüsselfaktor ist die Veränderung des Reiseverhaltens im Inland mit einem deutlichen Rückgang der Nachfrage nach Inlandsflügen. Der bedeutendere Bremsklotz für die Erholung Deutschlands könnte jedoch ein Problem auf der Angebotsseite sein: der Anstieg der Standort- und Betriebskosten an deutschen Flughäfen. Die staatlich erhobenen Gebühren an Flughäfen in Deutschland sind seit 2019 erheblich gestiegen, was sich auf die gesamte Kostenstruktur der Fluggesellschaften auswirkt.

Aus Kundensicht ist eine Reduzierung der Anzahl der Flüge oder der verfügbaren Sitzplätze eine negative Botschaft. Wenn bestimmte Verbindungen nur von einer oder zwei Fluggesellschaften angeboten werden, führt der verringerte Wettbewerb in der Regel zu höheren Ticketpreisen. In den ersten neun Monaten des Jahres 2024 waren die Durchschnittspreise für einen Economy-Flug in Deutschland um 61% teurer als im Jahr 2019.



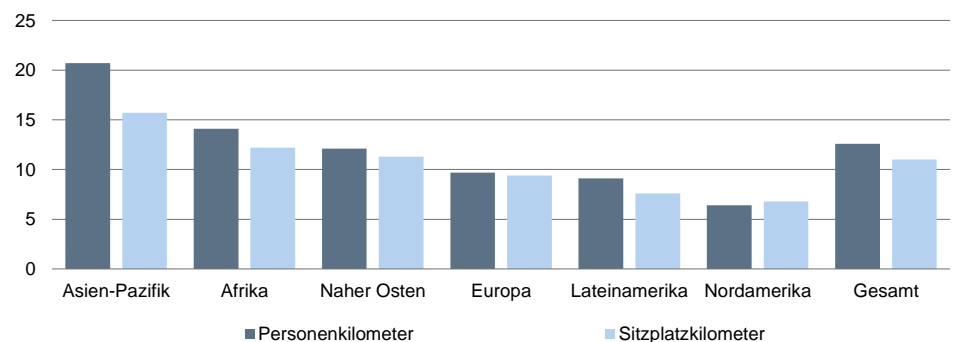
Verzögerter Abflug: Die langsame Erholung des deutschen Luftverkehrsmarktes

Die globale Luftfahrtindustrie hat sich vollständig von den schweren Auswirkungen der COVID-19-Pandemie erholt, einer Zeit, die den Flugverkehr nahezu zum Erliegen brachte. Nach jüngsten Schätzungen des Airports Council International (ACI) wird das Passagieraufkommen im Jahr 2024 nicht nur das Niveau von vor der Pandemie im Jahr 2019 erreichen, sondern es voraussichtlich um 4% übertreffen. Ein wesentlicher Treiber dieser Erholung war das Wiederaufleben des asiatischen und insbesondere des chinesischen Marktes, wo die Reisebeschränkungen mit als letzte aufgehoben wurden (insbesondere in China) und erst im Laufe des Jahres 2023 gelockert wurden. Aufgrund dieses verzögerten Basiseffekts übersteigen die bisherigen Wachstumsraten sowohl bei der Nachfrage (+21% bei den Personenkilometern (Revenue Passenger Kilometers (RPK))) als auch beim Angebot (+16% beim verfügbaren Sitzplatzangebot (Available Seat Kilometers (ASK))) im asiatisch-pazifischen Raum jene der anderen Regionen deutlich (Europa: +10% RPK und +9% ASK; Nordamerika: +6% RPK und +7% ASK). Diese Normalisierung des asiatischen Flugverkehrs hat das Passagieraufkommen schließlich wieder über das Niveau von vor der Pandemie gebracht.

Der asiatische Markt als Wachstumstreiber im Luftverkehr

0

Jan.-Juli 2024, % gg. Vj.



Quelle: IATA

Obwohl die Wachstumsraten in Europa zuletzt niedriger ausfielen als in Asien, hat die breite Erholung auch im europäischen Luftverkehrssektor stattgefunden. Im 1. Halbjahr 2024 verzeichnete ACI Europe einen Anstieg der Passagierzahlen um 9% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, was zugleich einem leichten Wachstum von 0,4% gegenüber dem 1. Halbjahr 2019 entspricht. Dies zeigt, dass zumindest im europäischen Durchschnitt die Nachfrage nach Flugreisen nicht nur zurückgekehrt ist, sondern das Niveau von vor der Pandemie leicht überschritten hat. Dieser positive Trend ist jedoch nicht gleichmäßig über den Kontinent verteilt. Insbesondere die Erholung des deutschen Luftverkehrsmarktes ist deutlich hinter der seiner europäischen Nachbarn zurückgeblieben. Diese schleppende Erholung zeigt sich in den jüngsten Ankündigungen von Streckenkürzungen und -streichungen großer internationaler Fluggesellschaften an vielen deutschen Flughäfen. In den ersten acht Monaten des Jahres 2024 lag die Zahl der Passagiere an deutschen Flughäfen um fast 17% unter dem entsprechenden Niveau von 2019.

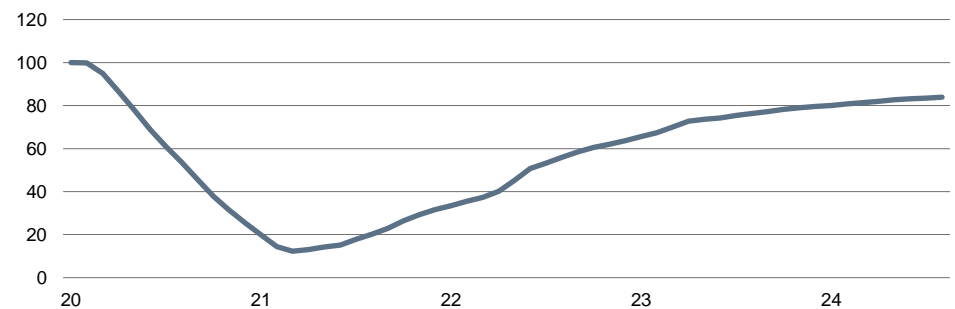


Verzögerter Abflug: Die langsame Erholung des deutschen Luftverkehrsmarktes

Anzahl der Passagiere an deutschen Flughäfen bleibt unter früheren Höchstständen

0

Gleitender 12-Monats-Durchschnitt, Jan. 2020=100



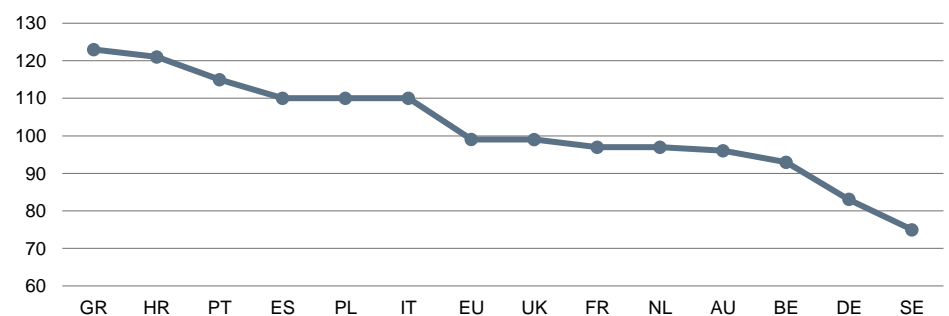
Quelle: ADV

Die Diskrepanz wird auch durch die „Erholungsrate“ (Recovery Rate) verdeutlicht – den Prozentsatz der im Jahr 2024 im Vergleich zu 2019 angebotenen Sitzplätze. Während die durchschnittliche Recovery Rate in der EU bei 99% liegt, beträgt sie in Deutschland nur 83%, was die viertniedrigste Rate in Europa darstellt. Aufgrund der langsamen Erholung befürchtet die deutsche Luftfahrtindustrie den Verlust von Wettbewerbsfähigkeit auf dem europäischen Markt.

Schwache Erholungsrate in Deutschland

3

Verfügbare Sitzplätze H1/2024 im Vergleich zu H1/2019, %



Quelle: BDL

Weniger Inlandsflüge und Kostenprobleme relevant

Mehrere Faktoren haben zu dieser langsameren Erholung in Deutschland beigetragen. Ein Schlüsselfaktor ist die Veränderung des Reiseverhaltens im Inland mit einem deutlichen Rückgang der Nachfrage nach dezentralen Inlandsflügen – also solchen, die nicht als Zubringerflüge zu internationalen Strecken über die großen deutschen Drehkreuze Frankfurt und München dienen. Im 1. Halbjahr 2024 erreichten diese dezentralen Inlandsflüge nur 21% ihres Niveaus von vor der Pandemie. Diese Verschiebung könnte zum Teil durch Nachfrageveränderungen bedingt sein: Reisende entscheiden sich bei Inlandsreisen für alternative Verkehrsmittel wie die Bahn oder reisen einfach weniger im Inland, da nach der Pandemie mehr Geschäftstreffen in den digitalen Raum verlegt wurden.

Diese Veränderung des Reiseverhaltens dürfte jedoch auch in anderen Ländern stattgefunden haben, wo sich der Luftverkehr viel schneller erholt hat. Daher könnte der bedeutendere Bremsklotz für die Erholung Deutschlands ein Problem auf der Angebotsseite sein: der Anstieg der Standort- und Betriebskosten an deutschen Flughäfen. Nach Angaben des Deutschen Zentrums für Luft- und

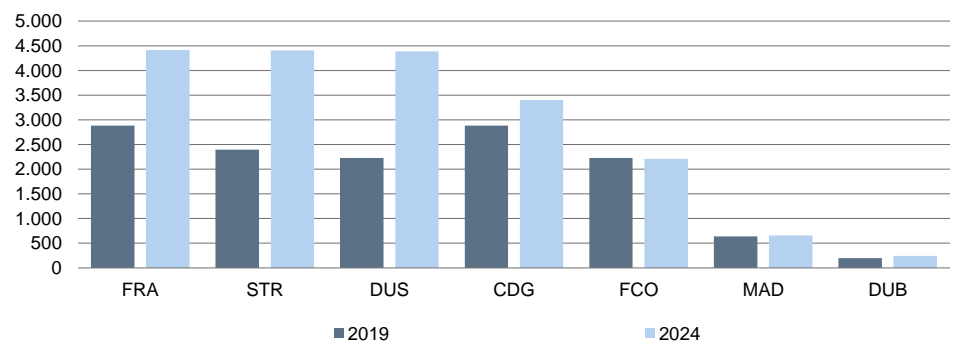


Verzögerter Abflug: Die langsame Erholung des deutschen Luftverkehrsmarktes

Raumfahrt (DLR) sind die staatlich erhobenen Gebühren an Flughäfen in Deutschland seit 2019 erheblich gestiegen, was sich auf die gesamte Kostenstruktur der Fluggesellschaften auswirkt. So fallen beispielsweise für einen typischen Mittelstreckenflug (Airbus A320, 150 Passagiere) in Frankfurt nun Gebühren in Höhe von EUR 4.410 an – ein Anstieg um 53% gegenüber 2019. Ähnliche Steigerungen sind an anderen Flughäfen zu beobachten. Dies steht in starkem Kontrast zu anderen großen europäischen Drehkreuzen, wo die Erhöhungen moderater ausgefallen sind oder die Gebühren sogar gesenkt wurden. In Rom betragen die Kosten für einen ähnlichen Flug EUR 2.208, ein leichter Rückgang von 1% gegenüber dem Niveau von 2019. In Madrid sind es EUR 660 (+3%) und in Dublin EUR 244 (+23%). Diese Kluft vergrößert sich bei Langstreckenflügen noch weiter, wo der Unterschied bei den durchschnittlichen Abgaben zwischen Deutschland und seinen europäischen Nachbarn bei erstaunlichen 309% liegt (EUR 17.991 gegenüber EUR 4.392).

Staatliche Gebühren und Abgaben für typischen Mittelstreckenflug an ausgewählten Flughäfen*

EUR pro Flug



* FRA: Frankfurt; STR: Stuttgart; DUS: Düsseldorf; CDG: Paris; FCO: Rom; MAD: Madrid; DUB: Dublin
Quelle: DLR

Ein weiterer angebotsseitiger Faktor, den einige Experten als Grund für Streckenreduzierungen identifiziert haben, ist die begrenzte Zahl an Flugzeugen, die den Airlines zur Verfügung steht. Viele Fluggesellschaften sahen sich mit einem Mangel an Flugzeugen konfrontiert, eine Situation, die auf Produktions- und Lieferverzögerungen bei den Flugzeugherstellern zurückzuführen ist. Einige Branchenanalysten vermuten, dass die Fluggesellschaften diese Situation zu ihrem Vorteil nutzen, indem sie einerseits die durchschnittliche Auslastung erhöhen und andererseits den Mangel an Fluggerät nutzen, um Druck auf Regierungen auszuüben, damit diese die staatlich erhobenen Gebühren und Abgaben senken.

Obwohl dieses Argument eine gewisse Berechtigung hat, ist es wichtig zu beachten, dass Deutschland besonders von Streckenkürzungen betroffen ist, obwohl der Mangel an Flugzeugen mehr oder weniger ein globales Phänomen ist. Wäre der Mangel an Fluggerät der Hauptgrund für die reduzierte Anzahl von Strecken, wäre ein gleichmäßigerer Einfluss auf die verschiedenen Regionen zu erwarten. Stattdessen scheint die Situation in Deutschland eine Kombination von idiosynkratischen Faktoren widerzuspiegeln, darunter höhere Standortkosten, die die Erholung im Vergleich zu anderen Ländern verlangsamt haben.



Verzögerter Abflug: Die langsame Erholung des deutschen Luftverkehrsmarktes

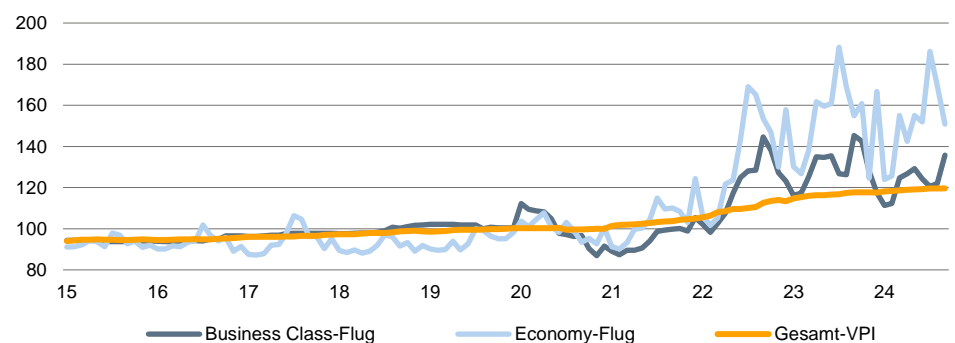
Passagiere sehen sich mit höheren Ticketpreisen konfrontiert

Die erheblichen Kostenunterschiede haben Deutschland zu einem weniger attraktiven Ziel für Fluggesellschaften gemacht. Eine weitere Konsolidierung von Strecken und Frequenzen würde den Druck auf die Passagierzahlen erhöhen. Aus Kundensicht ist eine Reduzierung der Anzahl der Flüge oder der verfügbaren Sitzplätze eine negative Botschaft. Wenn bestimmte Verbindungen nur von einer oder zwei Fluggesellschaften angeboten werden, führt der verringerte Wettbewerb in der Regel zu höheren Ticketpreisen. In den ersten neun Monaten des Jahres 2024 waren die Durchschnittspreise für einen Economy-Flug in Deutschland um 61% teurer als im Jahr 2019.

Deutliche Erhöhung der Ticketpreise für Economy-Flüge

0

Verbraucherpreisindex Deutschland, 2020=100



Quelle: Statistisches Bundesamt

Daher wird der Druck auf die Bundesregierung, die Fluggesellschaften von einigen ihrer Belastungen zu befreien, wahrscheinlich weiter zunehmen. Ein möglicher Ansatz wäre die Senkung der Luftverkehrsteuer, ein Schritt ähnlich den jüngsten Ankündigungen in Schweden, wo die Erholung des Flugverkehrs noch langsamer verlief als in Deutschland. Darüber hinaus gibt es Forderungen nach einer Senkung der Gebühren für die Flugsicherung. Eine weitere Option wäre die Aussetzung der nationalen Anforderungen für die Beimischung von nachhaltigen Flugkraftstoffen (Sustainable Aviation Fuels, SAFs), wie von Bundesverkehrsminister Volker Wissing vorgeschlagen. Derzeit sind die deutschen Beimischungsvorgaben für SAFs strenger als die europäischen Vorschriften. Vorerst ist es wahrscheinlich, dass die Geschwindigkeit der Erholung im deutschen Luftverkehrsmarkt weiterhin langsamer sein wird als in anderen europäischen Märkten.

Eric Heymann (+49 69 910-31730, eric.heyman@db.com)

Benedict Dammermann

© Copyright 2024. Deutsche Bank AG, Deutsche Bank Research, 60262 Frankfurt am Main, Deutschland. Alle Rechte vorbehalten. Bei Zitaten wird um Quellenangabe „Deutsche Bank Research“ gebeten.

Die vorstehenden Angaben stellen keine Anlage-, Rechts- oder Steuerberatung dar. Alle Meinungsäußerungen geben die aktuelle Einschätzung des Verfassers wieder, die nicht notwendigerweise der Meinung der Deutsche Bank AG oder ihrer assoziierten Unternehmen entspricht. Alle Meinungen können ohne vorherige Ankündigung geändert werden. Die Meinungen können von Einschätzungen abweichen, die in anderen von der Deutsche Bank veröffentlichten Dokumenten, einschließlich Research-Veröffentlichungen, vertreten werden. Die vorstehenden Angaben werden nur zu Informationszwecken und ohne vertragliche oder sonstige Verpflichtung zur Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit oder Angemessenheit der vorstehenden Angaben oder Einschätzungen wird keine Gewähr übernommen.

In Deutschland wird dieser Bericht von Deutsche Bank AG Frankfurt genehmigt und/oder verbreitet, die über eine Erlaubnis zur Erbringung von Bankgeschäften und Finanzdienstleistungen verfügt und unter der Aufsicht der Europäischen Zentralbank (EZB) und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) steht. Im Vereinigten Königreich wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG, Filiale London, Mitglied der London Stock Exchange, genehmigt und/oder verbreitet, die von der UK Prudential Regulation Authority (PRA) zugelassen wurde und der eingeschränkten Aufsicht der Financial Conduct Authority (FCA) (unter der Nummer 150018) sowie der PRA unterliegt. In Hongkong wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG, Hong Kong Branch, in Korea durch Deutsche Securities Korea Co. und in Singapur durch Deutsche Bank AG, Singapore Branch, verbreitet. In Japan wird dieser Bericht durch Deutsche Securities Inc. genehmigt und/oder verbreitet. In Australien sollten Privatkunden eine Kopie der betreffenden Produktinformation (Product Disclosure Statement oder PDS) zu jeglichem in diesem Bericht erwähnten Finanzinstrument beziehen und dieses PDS berücksichtigen, bevor sie eine Anlageentscheidung treffen.