

MARKTINFORMATION
LUFTVERKEHR



Stand: Mai 2023

Inhalt

1. Luftverkehrsmarkt.....	3
2. A380 Allgemein.....	5
3. B777-300ER.....	6

1. Luftverkehrsmarkt

Die Luftfahrtindustrie befindet sich weiter auf Erholungskurs und hat im Jahr 2022 deutlich an Dynamik gewonnen. Der schrittweise Wegfall bestehender Reiserestriktionen hat dazu geführt, dass der Luftverkehr wieder deutlich an Fahrt aufgenommen hat und die weltweiten Einnahmen pro Passagierkilometer wieder bei 64,4 % des Vorkrisenniveaus des Jahres 2019 lagen.^{1,2} Insgesamt legte der internationale Luftverkehr über um rund 150 Prozent zu, mit im Jahreslauf steigender Tendenz.³ Damit ist das Niveau vom Vorkrisenjahr 2019 noch nicht wieder erreicht. Der lange Weg zur Normalität zeigt den großen Schaden, den die Branche in den letzten drei Jahren erlitten hat. Insgesamt 190 Milliarden US-Dollar Verlust und Insolvenzen von insgesamt 85 Fluggesellschaften⁴ zeigen nur einige der tiefen Auswirkungen der Pandemie.⁵ Aber nicht nur Corona, auch die zuletzt immer schwieriger gewordenen Marktbedingungen wie die hohe Inflation, die gestiegenen Treibstoffkosten und der vorherrschende Krieg haben ihre Spuren in der Branche hinterlassen.

Trotz der wirtschaftlichen Unsicherheiten gibt es viele Gründe, optimistisch in das Jahr 2023 zu blicken. Die niedrige Ölpreisinflation und der anhaltende Nachholbedarf sollte dazu beitragen die Kosten bei anhaltend starkem Wachstum im Zaum zu halten. Die International Transport Association (IATA) erwartet in diesem Zusammenhang dieses Jahr erstmals wieder schwarze Zahlen und prophezeit einen globalen Nettogewinn von voraussichtlich 4,7 Milliarden US-Dollar, das entspricht einer Marge von 0,6%. Haupttreiber für das Wachstum ist unter anderem das Passagiergeschäft, das prognostizierte Einnahmen in Höhe von 522 Milliarden US-Dollar erzielen soll. Die IATA erwartet im Laufe des Jahres eine Passagiernachfrage auf dem Niveau von 2019 in Höhe von 85,5 %. Damit würden die Passagierzahlen zum ersten Mal seit der Corona-Pandemie die Vier-Milliarden Marke überschreiten.⁶

Die einzelnen Weltregionen entwickeln sich hierbei entsprechend unterschiedlich. Die höchsten Gewinne werden dem Verband zufolge die Nordamerikanischen Fluggesellschaften einfahren. Sie profitieren schon jetzt von dem großen Inlandsmarkt. Fluggesellschaften aus Europa werden aller Voraussicht nach vorerst nur knapp die schwarzen Zahlen erreichen, ähnlich wie Airlines aus dem Nahen Osten. Verluste hingegen sind für die Region Asien-Pazifik zu erwarten. Grund dafür ist der IATA zufolge die weiterhin restriktive Corona-Politik in China. Auch für Lateinamerika und Afrika erwartet die IATA noch Verluste.⁷

Insgesamt befindet sich die Luftfahrtindustrie auf einem guten Weg. IATA-Chef Welsh betonte jedoch, dass ein Gewinn von 4,7 Milliarden US-Dollar bei einem Branchenumsatz von 779 Milliarden US-Dollar

¹ <https://www.iata.org/en/pressroom/2023-releases/2023-02-06-02/>

² <https://www.fww.de/touristik/verkehr/iata-zahlen-2022-flugverkehr-erreicht-zwei-drittel-des-vorkrisen-niveaus-232126>

³ <https://www.iata.org/en/pressroom/2023-releases/2023-02-06-02/>

⁴ <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/iata-fluggesellschaften-2023-1.5710860>

⁵ <https://www.iata.org/en/pressroom/2022-speeches/2022-09-27-02/>

⁶ <https://www.iata.org/en/pressroom/2022-releases/2022-12-06-01/>

⁷ <https://www.iata.org/en/pressroom/2022-releases/2022-12-06-01/>

zeigt, dass es noch ein langer Weg ist, um die Luftfahrtbranche auf ein solides finanzielles Fundament zu stellen. Viele Airlines stehen weiterhin vor der Herausforderung der hohen Kosten, Bürokratie und einer schlechten Infrastruktur.⁸

Airbus geht in seinem aktuellen „Global Market Forecast 2022 – 2041“ davon aus, dass sich die derzeitigen schwierigen Marktbedingungen innerhalb der nächsten Jahre wieder normalisieren wird und prognostiziert der Branche einen langfristigen Bedarf an knapp 40.000 neuen Passagier- und Frachtflugzeugen, das entspricht einer Verdoppelung der benötigten Maschinen.⁹ Boeing rechnet hier sogar mit einem noch höheren Bedarf. Grund für den hohen Bedarf sieht Airbus vor allem in dem weltweit weiter zunehmenden Flugverkehr. Einen weiteren Grund sieht der europäische Flugzeughersteller bei dem Bedarf der Airlines an treibstoffeffizienteren Flugzeugen. Derzeit machen diese lediglich 20% der weltweiten Flotten aus. Zur strategischen Absicherung gegen hohe Energiekosten sowie zur Erreichung von Nachhaltigkeitszielen geht Airbus davon aus, dass die Airlines ihre Maschine nach und nach gegen treibstoffeffizientere Flugzeuge der neueren Generation austauschen werden, denn der Luftverkehr hat sich zu einer „Nettonullemission bis 2050 verpflichtet.“¹⁰



⁸ <https://www.blick.ch/wirtschaft/optimismus-fuer-2023-luftfahrtbranche-erwartet-rueckkehr-zu-schwarzen-zahlen-id18120266.html>

⁹ <https://www.n-tv.de/ticker/Airbus-rechnet-mit-Verdopplung-der-benoetigten-Maschinen-in-den-kommenden-20-Jahren-article23457518.html>

¹⁰ <https://www.airbus.com/en/products-services/commercial-aircraft/market/global-market-forecast file:///C:/Users/mareen/Downloads/GMF-Key-%20Messages-2022-2041-1.pdf>

2. A380 Allgemein

Waren in der Spitze des pandemiebedingten weltweiten Flugstillstandes in 2020 noch alle A380 weltweit geparkt, werden Anfang 2023 wieder 133 Flugzeuge der aktuellen weltweiten Flotte von 231 Flugzeugen wieder von den Fluggesellschaften eingesetzt. Mit 87 aktiv eingesetzten Flugzeugen stellt Emirates nach wie vor den größten Betreiber dar, wenngleich im Januar 2023 noch 34 Flugzeuge weiter geparkt waren. British Airways setzt die gesamte Flotte von zwölf Flugzeugen wieder aktiv im Dienst ein, Singapore Airlines operierte Anfang 2023 zehn ihrer aus 15 Flugzeugen bestehenden A380-Flotte.¹¹

Grundsätzlich ist der verstärkte Einsatz der weltweiten A380-Flotte sehr erfreulich. Die Zahlen verdeutlichen jedoch auch, dass zum gleichen Zeitpunkt weiterhin 98 Flugzeuge von den Airlines geparkt und nicht im aktiven Dienst eingesetzt wurden.¹² Da einzelne Airlines sich seit 2020 von einem Teil ihrer A380-Flotte getrennt haben bzw. nach wie vor lediglich einen Teil ihrer A380 einsetzen, ist ein Ausbau der A380-Flotte bei diesen Airlines derzeit nicht zu erwarten. Zudem haben andere Fluggesellschaften, beispielsweise Air France, sich gegen eine Wiederinbetriebnahme ihrer A380-Flotte entschieden.

Zum aktuellen Zeitpunkt ist weiterhin nicht absehbar, dass Fluggesellschaften, die bislang keinen A380 betreiben, eine entsprechende Flotte aufbauen möchten oder können. Was wiederum bedeutet, dass sich derzeit keine Airline einen A380 neu einleast.

Sicherlich ist durch den Wiedereinsatz des A380 ein Bedarf an Komponenten entstanden und es ist zu beobachten, dass wieder mehr Teile gekauft werden. Wie sich der Markt hinsichtlich des Angebots und der Nachfrage entwickeln wird, bleibt jedoch vorerst abzuwarten.



¹¹ Cirium Fleet Research A380 vom 20. Januar 2023

¹² Cirium Fleet Research A380 vom 20. Januar 2023

3. B777-300ER

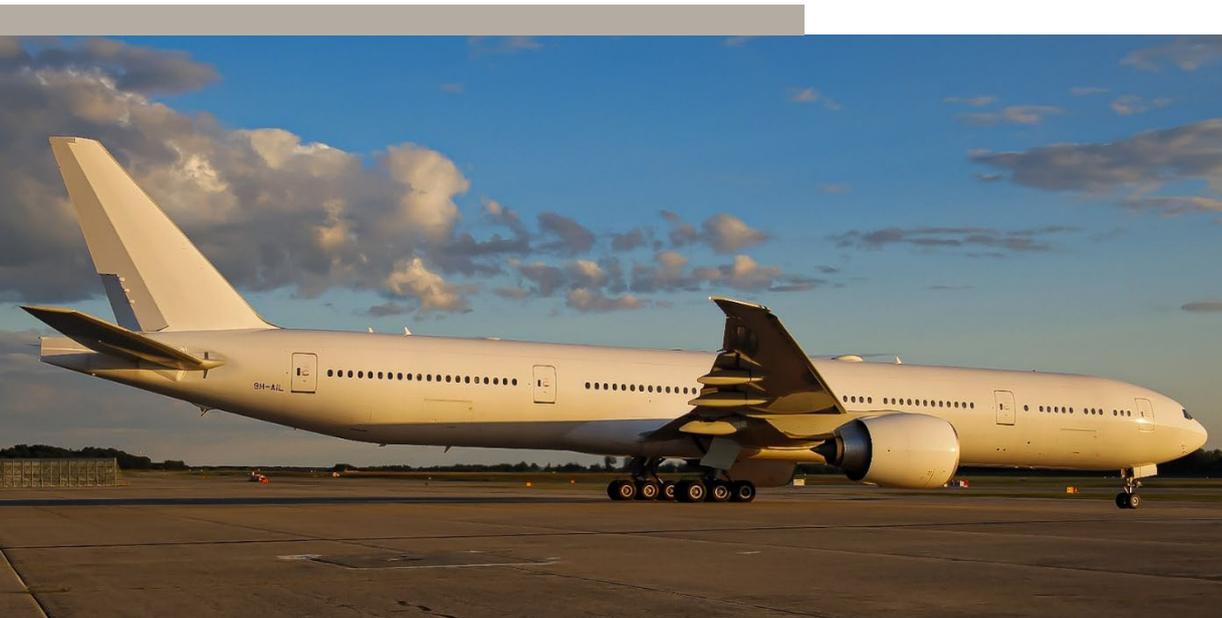
Das bewährte Langstreckenflugzeug Boeing 777-300ER ist mit ca. 800 ausgelieferten Maschinen der am meisten eingesetzte Flugzeugtyp im Langstreckenmarkt.

Die ursprünglich schon lange geplante Auslieferung des Nachfolgemodells Boeing 777-9 verzögert sich seit Jahren, auch aufgrund der technischen Probleme mit dem Flugzeugtyp Boeing 737 MAX und der weggebrochenen Nachfrage im Zuge der Viruspandemie.¹³

Aufgrund neu aufgetretener Probleme mit den Triebwerken des Typs GE9X wird mittlerweile von einer Auslieferung des Flugzeuges nicht vor Anfang 2025 gerechnet.¹⁴

Von 781 bei 47 Airlines in Lease befindlichen Flugzeugen wurden Stand Januar 2023 707 Maschinen regelmäßig eingesetzt, 68 Flugzeuge sind geparkt.¹⁵ Der Leasingnehmer Emirates setzte im Januar 2023 von 124 Flugzeugen dieses Typs 123 im Linienbetrieb ein.¹⁶

Das hohe Angebot an B777 Flugzeugen, gepaart mit einer niedrigen Nachfrage sowie das in absehbarer Zeit verfügbare Nachfolgemodell haben sich bereits vor der pandemiebedingten Luftfahrtkrise bei den Möglichkeiten der Anschlussvermietung und den erzielbaren Leasingraten negativ bemerkbar gemacht. Durch weitere aus einem Lease kommende Flugzeuge könnte sich diese Entwicklung noch weiter verstärken.



¹³ <https://www.aerotelegraph.com/lufthansa-muss-warten-boeing-verschiebt-777x-auf-ende-2023> vom 27.01.2021

¹⁴ <https://www.airdatanews.com/boeing-777-9-resumes-flights-after-nearly-three-months/>

¹⁵ Cirium Fleet Research B777 vom 20. Januar 2023

¹⁶ Cirium Fleet Research B777 vom 20. Januar 2023