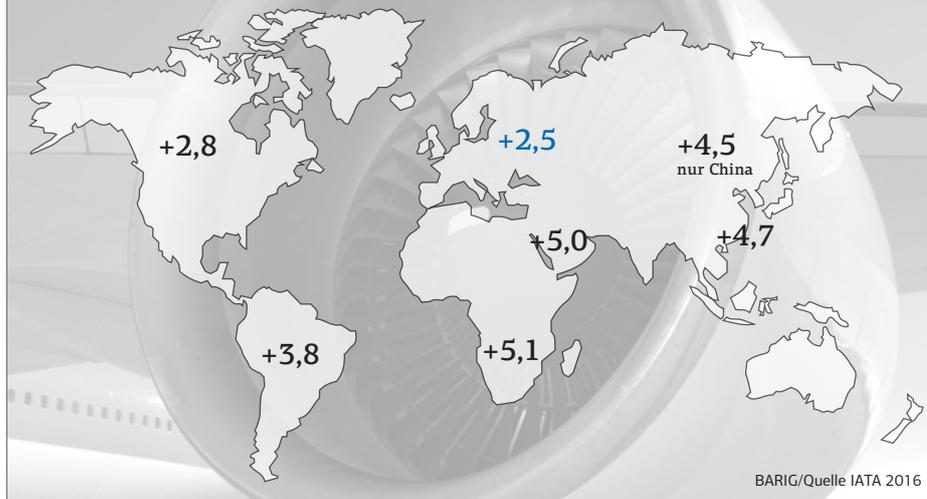




Jährliches Passagierwachstum nach Regionen

Von der IATA erstellte Prognose bis zum Jahr 2035



Sehr geehrte Mitglieder,



BARIG ist als kompetente Vertretung der Airline-Branche ein geschätzter Gesprächspartner. Das zeigten viele Kongresse und Foren in diesem Jahr, wo wir als Verband

unsere Perspektiven einem breiten Fachpublikum darlegen konnten. Eine der herausragenden Ereignisse war sicherlich die Feier zum 65jährigen Bestehen von BARIG mit mehr als 250 Gästen – eine hochkarätige Veranstaltung, die auf jahrzehntelanger Tradition basierte, jedoch – und weit wichtiger – den Blick in die Zukunft richtete.

Zu unseren Pflichten gehört es, im Auftrag unserer Mitglieder die Verbindungen zu Wirtschaft, Politik und Öffentlichkeit weiter zu festigen und auszubauen. Das setzt gleichzeitig voraus, dass wir als BARIG auch an großen, globalen Events teilnehmen, auf denen die Zukunft des Luftverkehrs mit unterschiedlichsten Aspekten beleuchtet wird. Neben dem Air Cargo Symposium der IATA im Frühjahr in Berlin war in diesem Herbst das Passage-Symposium der IATA in Dubai von großer Bedeutung. Denn es diskutierte die Perspektiven und Chancen unserer Branche für die nächsten Jahrzehnte und was erforderlich ist, um den Luftverkehr als einen der großen Wirtschaftszweige weiter nach vorn zu bringen und echte Innovationen für die Passagiere zu kreieren.

Einige wichtige Erkenntnisse fassen wir hier zusammen. Erstes Fazit dabei: Wir in Europa, vor allem aber in Deutschland, müssen alles tun, um mit der weltweiten Entwicklung des Luftverkehrs Schritt halten zu können. Gerade die Bundesrepublik als ist hier gefordert als Reiseweltmeister genauso wie als Exportnation Nummer 1. BARIG und seine Mitglieder sichern auch im neuen Jahr der Branche auf allen Ebenen die volle Unterstützung zu. In diesem Sinne wünsche ich allen nur das Beste für die vor uns liegenden Feiertage und das neue Jahr.

Ihr

Michael Hoppe
 BARIG Vorsitzender

Weltluftverkehr soll sich bis 2035 fast verdoppeln Deutschland und Europa hinter globaler Entwicklung

In den nächsten zwanzig Jahren soll sich der weltweite Luftverkehr nahezu verdoppeln – von 3,8 Milliarden Passagieren (2016) auf dann 7,2 Milliarden. Zu diesen Schätzungen kommt IATA-Berechnungen in ihrer jüngsten globalen Marktanalyse. Dieser Prognose bis 2035 liegt ein jährliches Wachstum von 3,7 Prozent zugrunde – stets vorausgesetzt, dass immer mehr Menschen das Flugzeug für private und geschäftliche Reisen nutzen werden. Dabei würde China ab dem Jahr 2029 die USA als bisherigen Top-Markt überholen, dann gefolgt von Indien mit seiner stark wachsenden Nachfrage. Die einzelnen Weltregionen entwickeln sich nach der IATA wie folgt:

Asien-Pazifik: Dieser Teil der Welt birgt die größten Wachstumspotenziale. Der Markt registriert heute bereits 3,1 Milliarden Passagiere. Bis 2035 sollen 1,8 Milliarden hinzukommen. **Europa:** In den europäischen Ländern wird die prozentual geringste Expansion erwartet – etwa 2,5 Prozent pro Jahr auf dann 1,5 Milliarden Passagiere im Jahr 2035. Dennoch werden laut dieser Prognose damit 570 Millionen zusätzliche Passagiere erwartet. **Nordamerika:** Hier wird ein jährliches Wachstum von 2,8 Prozent prognostiziert; auf 1,3 Milliarden Passagiere in 20 Jahren. Das wäre ein Plus von 535 Millionen neuen Passagieren. **Lateinamerika:** Der Markt soll von heute 345 Millionen auf dann 658 Millionen Passagiere ansteigen – eine jährliche Aufwärtsentwicklung von 3,8 Prozent. **Nahost:** Starke Zuwächse (fünf Prozent jährlich) bis 2035 erwartet: 414 Millionen Passagiere würden ein Wachstum von 258 Millionen zusätzlichen Fluggästen binnen zwei Jahrzehnten bedeuten. **Afrika:** Der Markt wird auf 303 Millionen Passagiere im Jahr 2035 geschätzt – Zuwächse von über fünf Prozent jedes Jahr vorausgesetzt. Afrika zählt heute 111 Millionen Passagiere (2015).



IATA Generaldirektor Alexandre de Juniac tauschte sich mit BARIG Generalsekretär Michael Hoppe auf dem IATA World Passenger Symposium in Dubai aus.

Laut BARIG zeigt diese Prognose, dass Europa mit 1,5 Milliarden erwarteten Passagieren auch weiterhin einer der wichtigsten Quellmärkte für die Airlines bleibt. „Allerdings müssen gerade unter europäischen Aspekten die fiskalpolitischen und bürokratischen Hürden für die Fluggesellschaften konsequent und nachhaltig abgebaut werden, anstelle Airlines immer neue Restriktionen aufzuerlegen. Dazu zählt letztlich auch die konsequente Umsetzung des Single European Sky, so der Verband in einem Kommentar zur IATA-Prognose.“

www.barig.aero



Hainan Airlines neues Mitglied bei BARIG

Hainan Airlines ist ab sofort neues Mitglied im BARIG. Das Unternehmen betreibt aktuell eine Flotte von 260 Flugzeugen, darunter Langstreckenjets vom Typ Boeing 787 und Airbus A330. Die Gesellschaft beschäftigt rund 13.000 Mitarbeiter und gehört zur HNA Group, die in den Bereichen Luftfahrt, Tourismus, Hotellerie engagiert ist. Der Konzern verfügt zudem über achtzehn weitere Fluggesellschaften, die überwiegend Ziele in China bedienen und hält außerdem Anteile an prominenten Hotelketten wie Hilton Hotels & Resorts, NH Hotels, Carlson Rezidor und am Serviceunternehmen SWISSPORT. Im Luftverkehr Europas ist die HNA Group unter anderem an der portugiesischen TAP beteiligt.

Die Flugziele von Hainan Airlines liegen überwiegend in China, daneben gibt es aber auch internationale Destinationen in Europa, Nordamerika und Australien. Die größte private chinesische Fluggesellschaft mit Drehkreuzen in Peking und Haikou auf der südchinesischen Insel Hainan verbindet so als einzige Airline Berlin/Tegel direkt mit Chinas Hauptstadt Peking.

Yulong Yang, General Manager von Hainan Airlines für Zentraleuropa: „Als chinesische Luftverkehrsgesellschaft, die zu einem im Reiseverkehr weit verzweigten Unternehmen gehört, hat Hainan Airlines großes Interesse an der Zusammenarbeit mit BARIG in Deutschland und auch Europa. Hier möchten wir unsere Perspektiven zum Nutzen des Verbandes, der Luftfahrt Community und natürlich für unsere Passagiere einbringen.“

Fraport ist aufgefordert, die Gebühren für alle Airlines zu senken

Nach der Ankündigung, dass Ryanair künftig auch Flüge ab Deutschlands größtem Flughafen Frankfurt anbietet, fordert das BARIG eine Gleichbehandlung von neuen und bereits in Frankfurt operierenden Fluggesellschaften. Laut der gemeinsamen Interessensvertretung von rund 100 nationalen und internationalen Airlines muss jegliche Ermäßigung bei den Flughafenentgelten für alle gelten und darf einzelne nicht bevorzugen.

„Frankfurt gehört nachweislich zu den mit Abstand teuersten Flughäfen in ganz Europa. Die sehr hohe Gebührenlast führt dazu, dass viele Fluggesellschaften die Wirtschaftlichkeit ihrer Frankfurt-Verbindungen überprüfen müssen“, sagt BARIG Generalsekretär Michael Hoppe. Seit vielen Jahren fordern BARIG und die Fluggesellschaften den Airport-Betreiber Fraport dazu auf, die sich permanent nach oben drehende Gebührenspirale endlich zu stoppen und stattdessen die Airlines zu entlasten.



Fraport darf in Frankfurt bei den Landegebhren nicht mit zweierlei Maß messen.

Michael Hoppe: „Wenn mit Ryanair eine Airline nach Frankfurt gelockt wird, die nachweislich besonders kostensensibel ist, scheint es hier offensichtlich deutliche Spielräume zu geben. Davon müssen ohne Einschränkung auch alle anderen Fluggesellschaften am Standort profitieren.“

Keine Auflagen für BER schon vor dem Start

Der neue Berliner Flughafen, dessen Eröffnung sich seit fünf Jahren verzögert, soll schon vor seinem Start mit Auflagen belegt werden, die den Betrieb von „BER“ von vornherein stark beschränken: So plant

der Berliner Senat ein Nachtflugverbot, das sich auf die Zeit zwischen Mitternacht und fünf Uhr morgens erstrecken soll. Eine solche Betriebsbeschränkung hält BARIG für ein hohes wirtschaftliches Risiko in einem Regionalmarkt, der ohnehin von Aufkommen und Nachfrage äußerst schwierig sei, schreibt der Verband in einem Brief an Berlins Regierenden Bürgermeister.



Noch ist „BER“ gar in Betrieb und schon verlangt die Politik Nachtflugverbote, dies es für Berlin bislang nicht gab.

Fluggesellschaften müssten ihre Flugpläne individuell nach den Kundenwünschen und unter ihren eigenen wirtschaftlichen Aspekten gestalten können. Dabei müsse auch in Betracht gezogen werden, dass der Mix aus Ferienfluggesellschaften, Low Cost Airlines und aus europäischem und interkontinentalem Verkehr für Berlin erhalten bleibt. Jedes neu entstehende zusätzliche Risiko gefährde Arbeitsplätze und Lebensqualität im Großraum Berlin-Brandenburg und beeinträchtigt somit die gesamte wirtschaftliche Lage in der Hauptstadtregion. BARIG will – in Kooperation mit dem Management der Berliner Flughäfen – sein Know-how für die Zukunft von BER einbringen, auch wenn bis heute noch nicht feststeht, wann der Airport überhaupt eröffnet. Auf diesem Weg könnte verhindert werden, dass Airlines den Flughafen in ihren Zukunftsplanungen unberücksichtigt lassen.

BARIG Information:

barig.aero

Herausgeber: BARIG e.V.

Verantwortlich: Michael Hoppe
Vorstand / Generalsekretär

Frankfurt Airport Center (FAC) 1

Hugo-Eckener-Ring, 60549 Frankfurt

Telefon +49 69 23 72 88

barig@barig.aero

www.barig.aero

Redaktion: Claasen Communication,
Michael Hoppe