

Flughafen Frankfurt

Monatsbericht zur Verkehrsentwicklung

mit 9-Monats-Kommentierung

September 2020

| Verkehrsarten | September | | Januar bis September | |
|--------------------------------|-----------|--------|----------------------|--------|
| | absolut | Δ% | absolut | Δ% |
| Passagiere (an+ab+Transit) | 1.148.130 | -82,9% | 16.155.639 | -70,2% |
| Luftfracht (t) (an+ab+Transit) | 161.326 | -4,0% | 1.347.326 | -11,9% |
| Luftpost (t) (an+ab+Transit) | 4.641 | -31,6% | 42.934 | -31,7% |
| Flugzeugbewegungen (an+ab) | 16.940 | -63,7% | 168.700 | -57,0% |
| Höchststartgewichte (t) (an) | 1.091.752 | -61,7% | 11.591.014 | -52,2% |
| Verkehrseinheiten (an+ab+Tr.)* | 2.807.804 | -66,8% | 30.058.241 | -57,1% |
| Verkehrseinheiten (an+ab)** | 2.772.538 | -67,1% | 29.753.075 | -57,3% |
| Cargo (t) (an+ab+Transit) | 165.967 | -5,0% | 1.390.260 | -12,7% |

Verkehrseinheiten fassen die Werte von Passagieren, Fracht und Post zusammen. 1 VE = 1 Pax oder 100 kg Fracht oder 100 kg Post.

Cargo ist die Summe aus Luftfracht und Luftpost.

Da Luftfracht und Luftpost in Kilogramm erfasst werden, kann es zu Rundungsdifferenzen kommen.

* Fraport intern: an+ab+Transit

** lt. ADV-Definition: an+ab.

Erstellt durch UEW-MF am: 09. Oktober 2020

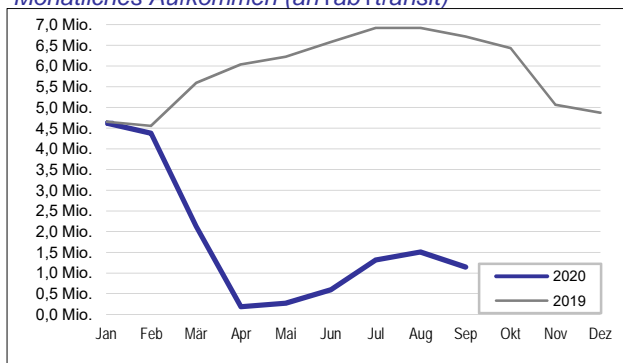
**Monatsbericht zur Verkehrsentwicklung
Flughafen Frankfurt
September 2020**

Seite 2

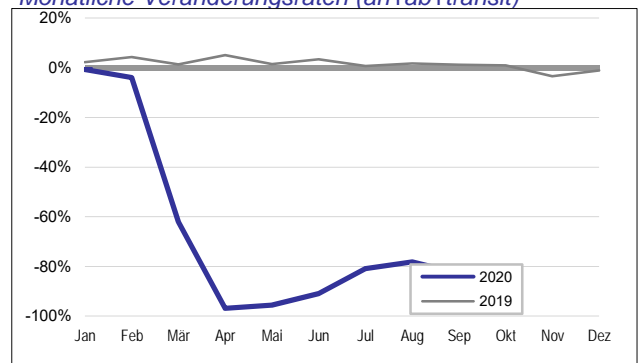
Passagiere

September **1.148.130** **-82,9%**
Januar bis September **16.155.639** **-70,2%**

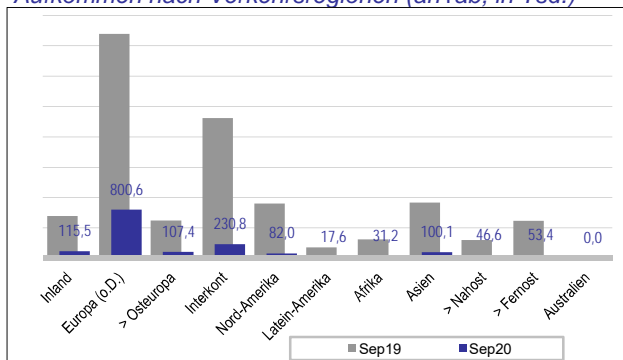
Monatliches Aufkommen (an+ab+transit)



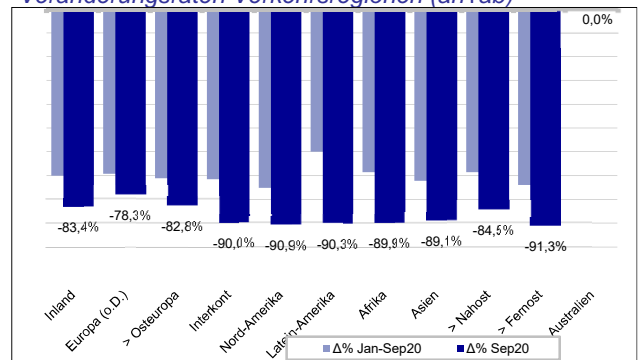
Monatliche Veränderungsraten (an+ab+transit)



Aufkommen nach Verkehrsregionen (an+ab; in Tsd.)



Veränderungsraten Verkehrsregionen (an+ab)



Regionenauswertung nach Streckenziel; Quelle: BIAF-MAFO

Im September setzte sich die Erholung der Nachfrage nicht fort. Mit einem Minus von 82,9 % musste gegenüber dem Vormonat ging die Nachfrage wieder stärker zurück und verlor gegenüber dem Vormonat 350.000 Fluggäste. Dennoch wurde trotz dieser wieder ausgeprägteren Nachfrageschwäche mit gut 1,15 Mio. Passagieren erneut die Millionengrenze überschritten.

Die sich in den beiden vorangegangenen Monaten abzeichnende Besserung ließ sich unter den aktuellen Rahmenbedingungen nicht aufrechterhalten. Der erneute Anstieg der Zahl der Corona-Infektionen traf immer mehr europäische Zielländer, die zu Risikogebieten erklärt wurden. Kurzfristige Reisewarnungen und damit korrespondierende ungewisse Flugpläne erschwerten die Reiseplanung und erhielten die Verunsicherung der Reisenden aufrecht. Dementsprechend verzichteten diese vermehrt auf Urlaubsreisen mit dem Flugzeug.

Dennoch konnten touristisch geprägte Reiseziele die besten Ergebnisse erreichen. Griechenland (-41,7 %), Portugal (-56,6 %) und die Türkei (-70,0 %) schnitten deutlich besser ab als der Durchschnitt. Nach Reisewarnungen für Spanien erzielte der Verkehr mit dem beliebtesten ausländischen Urlaubsreiseziel der Deutschen allerdings ein ungewöhnlich schwaches Ergebnis. Insbesondere der Verkehr mit den Balearn (-92,4 %) kam weitestgehend zum Erliegen.

Der Interkontverkehr erreichte durch die anhaltenden Reisewarnungen für außereuropäische Ziele mit einem Minus von 90 % unverändert das schwächste Ergebnis. Auffällig dabei war der gänzlich eingestellte Verkehr mit der Karibik. Auch der Fernostverkehr (-91,3 %) entwickelte sich auffällig schwach. In dieser Region erzielte lediglich Indien (-79,3 %) ein weitaus besseres Ergebnis als der Durchschnitt. Positiver fiel auch die Nahostnachfrage (-84,5 %) aus.

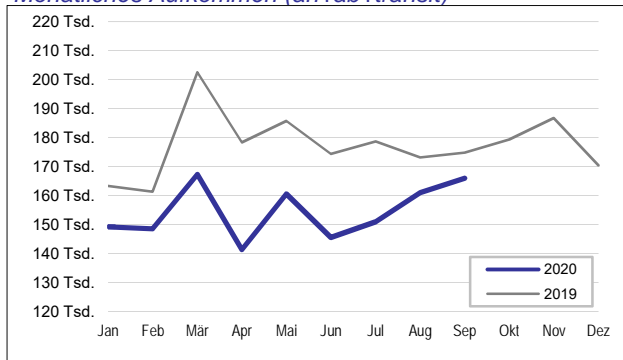
**Monatsbericht zur Verkehrsentwicklung
Flughafen Frankfurt
September 2020**

Seite 3

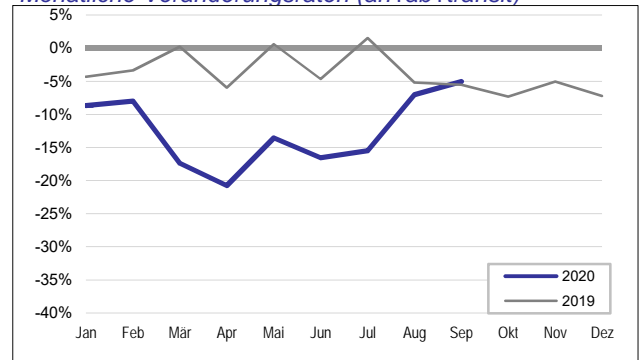
Cargo (t)

September **165.967** **-5,0%**
Januar bis September **1.390.260** **-12,7%**

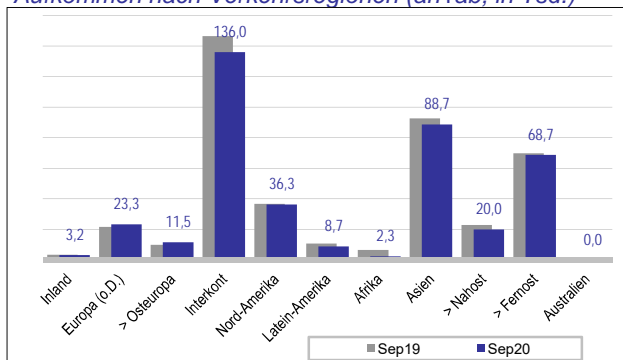
Monatliches Aufkommen (an+ab+transit)



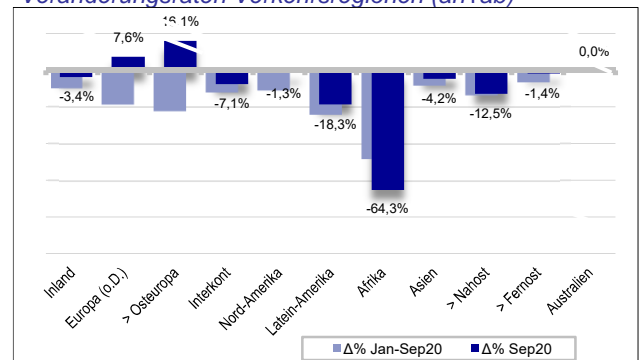
Monatliche Veränderungsraten (an+ab+transit)



Aufkommen nach Verkehrsregionen (an+ab; in Tsd.)



Veränderungsraten Verkehrsregionen (an+ab)



Regionenauswertung nach Streckenziel; Quelle: BIAF-MAFO

Der Air Cargo Verkehr erzielte im September ein Aufkommen von rund 166.000 Tonnen, welches einen Rückgang von -5,0 % gegenüber dem Vorjahresmonat bedeutete. Damit entwickelte sich das Cargosegment auch im September – wie bereits seit Krisenbeginn – wesentlich besser als die anderen Verkehrsarten. Der September war zudem der dritte Monat in Folge, in dem der Rückgang zum Vorjahr reduziert wurde.

Die wirtschaftlichen Frühindikatoren stiegen auch im September weiter an. Der Wert für die deutsche Industrie signalisierte Zuwächse sowohl bei den Konsum-, Vorleistungs- und Investitionsgütern. Damit zählte sie zu den Gewinnern innerhalb der Eurozone, die zusammen mit den USA für den Zuwachs des weltweiten Indikators sorgten. Erstmals seit August 2018 wurde wieder ein Anstieg des internationalen Warenhandels verzeichnet. Dies resultierte in einer deutlichen Erholung des Exports gegenüber den Vormonaten.

Die hohe Nachfrage zeigte sich in der hohen Auslastung der Flüge am Flughafen Frankfurt. Während ein Passagierflug mit durchschnittlich etwa 2,1 Tonnen Gütern fast 50 % mehr als im Vorjahr geladen hatte, fiel die Beladung bei den Nur-Frachtern um etwa 8 % bzw. 5 Tonnen höher als im letzten Jahr aus. Da zudem das Angebot an Frachterkapazitäten insgesamt deutlich ausgebaut wurde, stieg das beförderte Frachtaufkommen auf Frachtern kräftig um 27 %. Der Frachterfrachtanteil lag bei 82 %.

Im Vergleich zum Vormonat wurde das Angebot der zusätzlich eingesetzten „Prachter“ wieder etwas ausgebaut. Fast 600 Flüge wurden mit einer Beladung von etwa 10.000 Tonnen durchgeführt. Die Verkehre von bzw. zu den größten Luftfrachtmärkten entwickelten sich besser als die kleineren. Entsprechend wurden auf Strecken mit Nordamerika (-1,3 %) und Fernost (-1,4 %) die Vorjahresaufkommen nur leicht unterschritten. Deutliche Rückgänge gab es indes mit Afrika (-64,3 %).

Zitate aus dieser Veröffentlichung sind nur gestattet mit Quellenangabe:

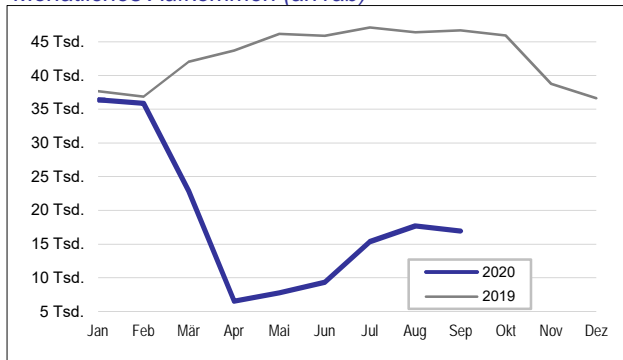
Fraport AG, Market and Trend Research (UEW-MF); Ansprechpartner: Roger Heil Tel. +49-69-690-71047.

Dokumentname: Monatsbericht ab2004 - Vorlage_v5.xlsx

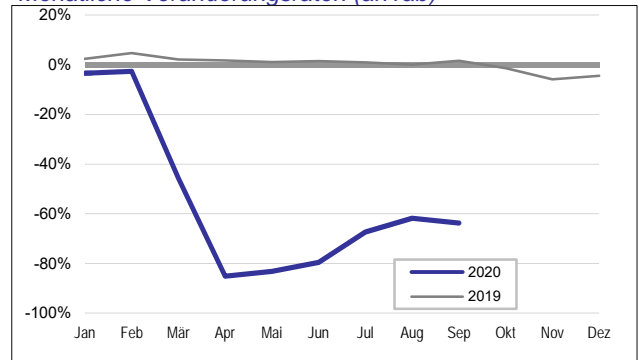
Flugzeugbewegungen

September **16.940** **-63,7%**
Januar bis September **168.700** **-57,0%**

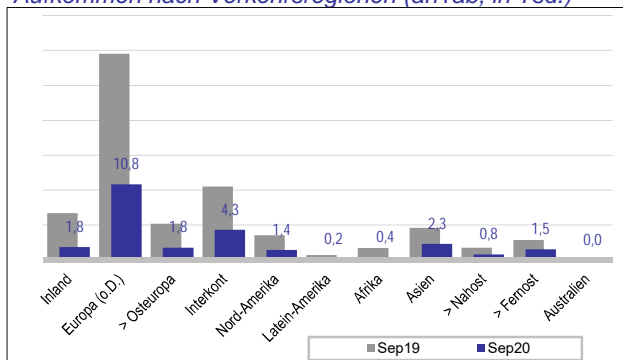
Monatliches Aufkommen (an+ab)



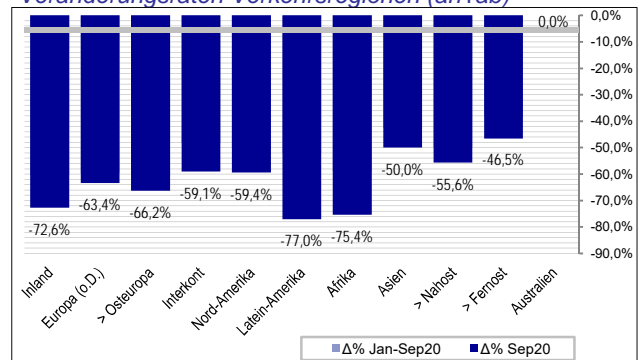
Monatliche Veränderungsraten (an+ab)



Aufkommen nach Verkehrsregionen (an+ab; in Tsd.)



Veränderungsraten Verkehrsregionen (an+ab)



Regionenauswertung nach Vor-/Folgehafen; Quelle: BIAF-MAFO

Im September 2020 wurden 16.940 Starts und Landungen durchgeführt, was einem Rückgang von 63,7 % im Vergleich zum Vorjahresmonat entsprach. Im Vergleich zum Vormonat gab es rund 750 Bewegungen weniger. Dieser Rückgang war der erste Rückgang seit dem Tiefpunkt der Corona-Pandemie im April und war allein auf die europäischen Passagierflüge zurückzuführen. Denn von Mai bis August war die Anzahl der Flüge kontinuierlich gestiegen.

Innerhalb Deutschlands wurden im gesamten Monat 1.440 Passagierflüge (-76,7 %) durchgeführt und damit sogar etwas mehr als im Vormonat. Im restlichen Europaverkehr waren es insgesamt 9.857 Passagierflüge (-65,2 %), fast 1.000 weniger als im Vormonat. Trotz der Einstufung als Risikogebiet gingen die meisten dieser Flüge weiterhin nach Spanien, gefolgt von Italien, Griechenland, der Türkei, dem Vereinigten Königreich und Portugal.

Die interkontinentalen Passagierbewegungen gingen im September um 73,8 % auf 2.421 Bewegungen zurück. Trotz weiterhin bestehender Reisewarnungen wurden im September rund 70 Flüge mehr als im Vormonat durchgeführt. Der größte Teil dieser Bewegungen fand mit Asien statt, wobei in diesem Monat wieder mehr Frequenzen mit Fernost (hauptsächlich Indien und Japan) als mit Nahost durchgeführt wurden. Auch der Verkehr mit Nordamerika blieb stabil, während der mit Lateinamerika sich weiterhin auf niedrigem Niveau hielt. In Afrika wurden vor allem die Verbindungen mit Ägypten und Tunesien weiter ausgebaut.

Die Frachtflüge stiegen im September um 41,6 % auf 2.531 Bewegungen. Damit fanden genau 50 Bewegungen mehr als im Vormonat statt. Ausgebaut wurde im Vergleich zum Vorjahr hauptsächlich der interkontinentale Frachtverkehr mit einem Zuwachs von 53,5 %. Die meisten zusätzlichen Frachtverbindungen gab es dabei mit den USA, China und Südkorea.

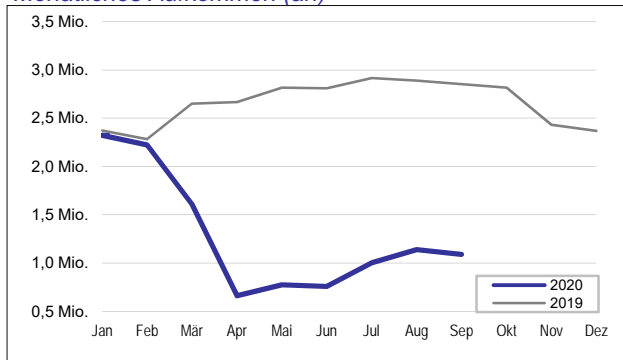
**Monatsbericht zur Verkehrsentwicklung
Flughafen Frankfurt
September 2020**

Seite 5

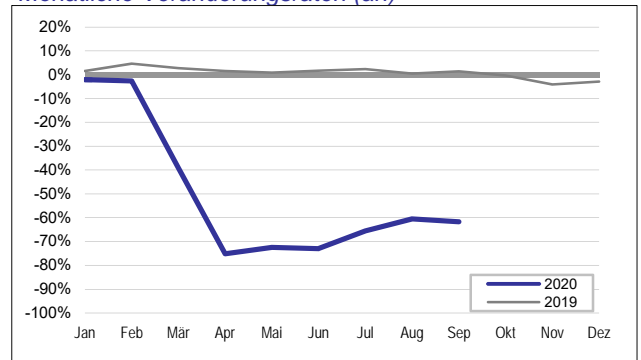
Höchststartgewichte / MTOW (t)

| | | |
|-----------------------------|-------------------|---------------|
| September | 1.091.752 | -61,7% |
| Januar bis September | 11.591.014 | -52,2% |

Monatliches Aufkommen (an)



Monatliche Veränderungsraten (an)



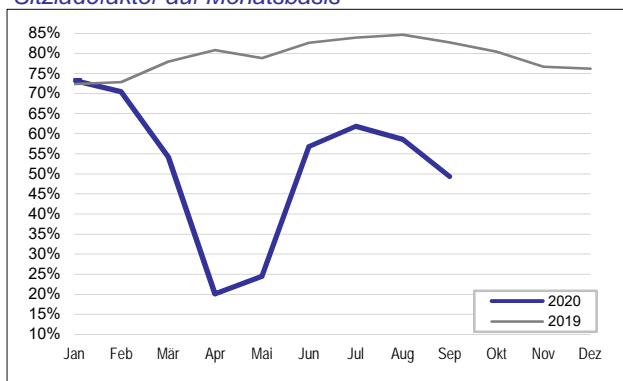
Die Höchststartgewichte lagen im September mit rund 1,1 Mio. Tonnen 61,7 % unter dem Wert des Vorjahresmonats.

Aufgrund des weiterhin im Vergleich zum Vorjahr erhöhten Anteils an Frachtflügen stieg das durchschnittliche MTOW pro Landung um 5,6 % auf 129,0 t. Die Auslastung ging dagegen weiter zurück auf einen Sitzladefaktor von 49,4 % und der Quotient Passagiere pro Passagierbewegung fiel auf 83,6.

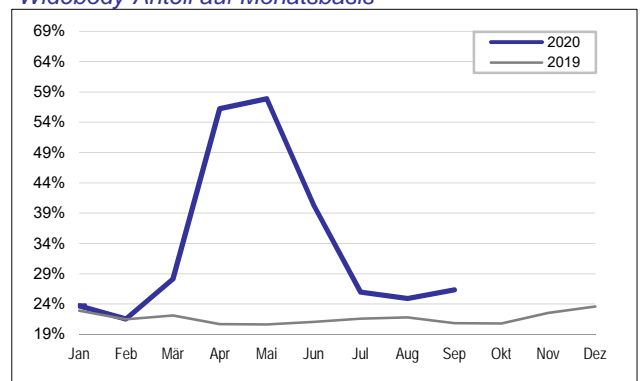
Besondere Hinweise

Der Sitzladefaktor lag im September 2020 bei 49,4% gegenüber 82,8% im Vorjahresmonat.
 Der Widebody-Anteil betrug 26,3% (Vorjahresmonat: 20,8%).
 Der Quotient 'Passagiere pro Passagierflug (Linie & Charter)' lag im September 2020 bei 83,6 (Vorjahresmonat: 153,4)
 Die Pünktlichkeit der Flüge nahm im Vorjahresvergleich um 16,7%-Punkte zu und betrug 87,9%.

Sitzladefaktor auf Monatsbasis



Widebody-Anteil auf Monatsbasis



**Monatsbericht zur Verkehrsentwicklung
Flughafen Frankfurt
Kommentierung Januar bis September 2020 / 9M-Bericht**

Seite 5a

Passagiere **Januar bis September** **16.155.639** **-70,2%**

Ein dramatischer Rückgang der Nachfrage verursacht durch die Corona-Pandemie kennzeichnete die ersten drei Quartale des Jahres 2020. Der Nachfrageeinbruch um 70 % war ein Novum in der Geschichte des Flughafens Frankfurt. Gegenüber dem Vorjahr fehlten 38 Mio. Passagiere. Noch vor der Corona-Pandemie sorgten zu Jahresbeginn ein sich abschwächendes wirtschaftliches Umfeld verbunden mit Konsolidierungsmaßnahmen der Fluggesellschaften bereits für einen leichten Nachfragerückgang.

Der ökonomischen Verunsicherung folgten im Februar die ersten Auswirkungen der Corona-Pandemie. Trotz zusätzlichem Schalltag sorgte die allmähliche Ausbreitung des Virus für ein erstes spürbares Minus. Im weiteren Verlauf, insbesondere ab Mitte März, trafen zunehmende Reiseverbote und –beschränkungen den internationalen Luftverkehr in einem bislang nicht gekannten Ausmaß. In der Folge führte die Einstellung der Mehrzahl aller Flugverbindungen zu dramatischen Passagierrückgängen.

Zunächst sorgten noch die Rückholaktionen der Bundesregierung und der Reiseveranstalter für eine Abmilderung des ausgeprägten Nachfrageeinbruchs. Mit Beginn des zweiten Quartals kam die Nachfrage fast ganz zum Erliegen. Die täglichen Passagier-Minderungen schwankten nun um ein Minus von 95 %. Der weitgehende Stillstand des Luftverkehrs fand erst Mitte Juni mit Aufhebung der Reisewarnungen für 31 europäische Länder ein Ende.

Die Fluggesellschaften bauten nun Ihr Angebot wieder vorsichtig aus. Durch die korrespondierenden Grenzöffnungen in Europa setzte mit der beginnenden Feriensaison eine vorübergehende Erholungsphase im Europaverkehr ein. Doch schon im September fand der Aufwärtstrend mit einem Wiederanstieg der Corona-Infektionen und zunehmenden Reisewarnungen ein Ende. Immerhin konnte in allen drei Sommermonaten die Marke von einer Million Passagieren wieder überschritten werden.

Der Inlandverkehr (-70,2 %) entwickelte sich analog zum Gesamtverkehr. Die Flugschamdiskussion in Kombination mit veränderten Reiserichtlinien zulasten des Flugzeugs führten bereits vor Ausbruch der Corona-Pandemie zu einem Nachfragerückgang. Ab März wurde auch der Inlandverkehr weitgehend eingestellt, wobei die primären Verbindungen mit Berlin, Hamburg und München aufrechterhalten wurden. Nach Wiederaufnahme weiterer inländischer Ziele erreichten diese drei aufkommensstarken Routen unverändert ein überproportionales Ergebnis.

Während der Europaverkehr im ersten Halbjahr noch unterproportional abschloss, sorgten die Grenzöffnungen im dritten Quartal für einen deutlichen Erholungsschub, vor allem im Urlaubsreiseverkehr. Dadurch konnte der Europaverkehr mit einem Minus von 69,3 % noch das beste Ergebnis erzielen. Griechenland, Portugal, die Kanaren und die Türkei waren die gefragtesten Ziele. Die zum Ende des Betrachtungszeitraums wieder einsetzenden Reisewarnungen erhöhten die Verunsicherung der Reisenden, so dass ein erneuter Nachfrageeinbruch unvermeidlich wurde.

Bis zum Zusammenbruch des Luftverkehrs im März erzielte der Interkontverkehr das beste Ergebnis. Durch die im Gegensatz zum Kontverkehr aufrechterhaltenen Reisewarnungen schnitt der außereuropäische Verkehr in den ersten drei Quartalen dann am schwächsten ab. Nachdem sich die Pandemie zunehmend auf alle Kontinente ausbreitete, wurden nur noch wenige Verbindungen und ausgewählte touristische Flüge aufrechterhalten. Insgesamt mussten die aufkommensstärksten Märkte Nordamerika und Fernost die höchsten Rückgänge hinnehmen.

Trotz eines stark reduzierten und zunehmend unzuverlässigeren Flugplans verharrte der Umsteigeranteil auf einem hohen Niveau. Standen im zweiten Quartal durch die Reisebeschränkungen noch die Geschäftsreisenden und Reiserückkehrer im Vordergrund, so traten im dritten Quartal mit der Lockerung der Reisebeschränkungen die Privatreisenden in den Vordergrund. Urlaubsreisende, Freunde- und Verwandtenbesucher sowie Pendler standen nun an erster Stelle.

**Monatsbericht zur Verkehrsentwicklung
Flughafen Frankfurt
Kommentierung Januar bis September 2020 / 9M-Bericht**

Seite 5b

Cargo (t) **Januar bis September** **1.390.260** **-12,7%**

Der Air Cargo Verkehr ging von Januar bis September 2020 um 12,7 % auf ein Aufkommen von rund 1,4 Mio. Tonnen zurück. Die Luftfracht war um 11,9 % rückläufig und erreichte ein Volumen von rund 1,35 Mio. Tonnen, wohingegen die anteilmäßig kleinere Luftpost aufgrund des Wegfalls der Beiladepazitäten deutlich überproportionale Rückgänge von -31,7 % verzeichnen musste und auf eine Tonnage von rund 43.000 zurückfiel.

Im Zuge der Ausbreitung des Coronavirus und dem Lockdown fielen die Rückgänge im zweiten Quartal mit -16,9 % am stärksten aus, wohingegen sie sich im dritten Quartal 2020 mit -9,2 % abmilderten. Die Cargo-Entwicklung entsprach im Wesentlichen der von wirtschaftlichen Frühindikatoren, allerdings fehlten im Cargoverkehr die Beiladepazitäten aus dem Passagierverkehr, weshalb eine deutlichere Erholung des Gesamtaufkommens im dritten Quartal ausblieb.

Aufgrund der merklichen Reduzierungen der Passagierflüge ging auch die Beiladefracht in den ersten neun Monaten deutlich um 52,4 % zurück. Die Lage spitzte sich im zweiten Quartal mit einem Einbruch der Tonnage auf Passagierflügen um 82,1 % nochmals kräftig zu, bevor die Rückgänge im dritten Quartal mit -59,7 % etwas geringer ausfielen. Aufgrund des Wegfalls der Passagierflüge sowie der zusätzlichen Luftfrachtnachfrage u. a. nach Schutzausrüstung (PPE) wurden neben den reinen Nur-Frachtern auch Passagiermaschinen als Frachter eingesetzt.

Die geflogenen „Top-Commodities“ wie Schutzmasken und medizinische Ausrüstung wiesen eine kleinteiligere Frachtstruktur auf (=geringes Gewicht, hohe Stückzahl), weshalb durch den veränderten Gütermix der Abfertigungsaufwand durch einen höheren Anteil „loser Fracht“ sowie operativen Einschränkungen in Folge des Coronavirus überproportional gestiegen war. Manche Frachtabfertiger berichteten sogar von einer standardmäßigen Verdopplung, an Spitzentagen sogar von einer noch deutlicheren Vervielfachung der Packstücke.

Des Weiteren änderte sich das Ratensystem der Airlines von ursprünglich mittel- und langfristigen Agreements mit Speditionen zu einem sehr kurzfristigen Chartergeschäft, weitgehend dominiert von größeren Speditionen und Brokern. Folglich vervielfachten sich die Frachtraten. Dies ermöglichte u. a. den Einsatz von zusätzlichen „Prachtern“ (Frachter mit Passagiermaschinen), die im Mai mit rund 1.800 Flugbewegungen ihren vorläufigen Peak erreichten. Im dritten Quartal 2020 verfestigte sich ein Angebot zwischen 500 und 600 Flugbewegungen.

Neben einem generellen Abflauen der Nachfrage nach Schutzausrüstung (PPE) und einer einsetzenden europäischen Produktion standen auch andere Verkehrsträger zur Verfügung. Mit Einsetzen eines ausgebauten Passagierflugangebotes konnte nach dem Peak im zweiten Quartal ein rückläufiger Trend bei den Frachtraten beobachtet werden, welche jedoch noch deutlich über Vorjahr lagen.

Da der Passagierverkehr nahezu zum Erliegen kam und zusätzliche Frachter eingesetzt wurden, stieg der Frachterfrachtanteil im Mai auf einen Höchstwert von 93,5 %. Von Januar bis September 2020 bedeutete dies einen neuen Spitzenwert von 80,2 %. Die generelle Exportschwäche in Folge der Ausbreitung des Coronavirus zeigte sich ebenfalls beim eingeladenen Frachtaufkommen, das mit einem Minus von 13,9 % stärker als das ausgeladene Volumen mit -10,4 % zurückging. Das Verhältnis zwischen der aus- und eingeladenen Frachtonnage war ausgeglichen (= 50 %).

In den ersten neun Monaten 2020 mussten mit fast allen Regionen zweistellige Rückgänge verzeichnet werden. Einzig der Fernostverkehr konnte sich mit den Subregionen Nordost- sowie Zentralasien auch aufgrund der zusätzlichen Luftfrachtnachfrage nach Schutzausrüstung (PPE) etwas besser entwickeln. Demzufolge waren Direktverkehre mit Südkorea (19,1 %) sowie Verkehre via Flughäfen in Zentralasien mit Weiterführung nach Nordostasien deutlich im Plus. China (-6,8 %) und Hong Kong (-4,6 %) erzielten vergleichsweise geringere Rückgänge.

**Monatsbericht zur Verkehrsentwicklung
Flughafen Frankfurt
Kommentierung Januar bis September 2020 / 9M-Bericht**

Seite 5c

| | | | |
|---------------------------|-----------------------------|-------------------|---------------|
| Flugzeugbewegungen | Januar bis September | 168.700 | -57,0% |
| MTOW (t) | Januar bis September | 11.591.014 | -52,2% |

Die Flugbewegungen waren aufgrund der Corona-Pandemie drastisch eingebrochen. In den ersten neun Monaten 2020 wurden mit 168.700 Flügen 57,0 % weniger Bewegungen als im Vorjahr durchgeführt. Während der Luftverkehr im ersten Quartal noch kaum von der Corona-Krise betroffen war, wurden im zweiten und dritten Quartal erhebliche Rückgänge erreicht. Von April bis August nahm der Verkehr zwar stetig zu, blieb jedoch auf sehr niedrigem Niveau. Im September wurde erstmals wieder ein Rückgang im Vergleich zum Vormonat verzeichnet.

Insgesamt gingen die Passagierbewegungen in den ersten neun Monaten um 61,8 % auf rund 140.250 Flüge zurück. Die Pandemie legte den Passagierflugbetrieb von Ende März bis Mitte Juni fast vollständig lahm. In diesem Zeitraum wurden weniger als 300 Bewegungen am Tag durchgeführt, nur die Hälfte davon waren Passagierflüge. Denn der Frachtverkehr war bei weitem nicht so stark von der Corona-Krise betroffen wie der Passagierverkehr und stieg im ersten Halbjahr 2020 um 34,2 % auf rund 22.195 Bewegungen.

Die Höchststartgewichte gingen um 52,2 % auf rund 11,6 Mio. t zurück. Auch bei den MTOW war zu Beginn des Jahres die Pandemie noch kaum spürbar. Im zweiten Quartal wurden dann Rückgänge von bis zu 75 % zur Realität, im dritten Quartal schwächte sich der Rückgang wieder etwas ab. Aufgrund des erhöhten Anteils an Frachtflügen waren die MTOW unterproportional von der Pandemie betroffen. Das durchschnittliche MTOW pro Landung erreichte im April einen historischen Höchstwert von 204,4. Insgesamt stieg der Wert in den ersten neun Monaten 2020 um 11,2 % auf 137,5.

Die Auslastung der Passagierflüge war im Zuge der Corona-Krise erheblich zurückgegangen. Während im Januar und Februar noch Sitzladefaktoren von über 70 % erreicht wurden, waren es im April und Mai nur noch knapp über 20 %, von Juni bis August wurden immerhin knapp 60 % erreicht, während er im September wieder unter die 50 % fiel. In den ersten neun Monaten lag der Sitzladefaktor mit 60,8 % etwa 20 Prozentpunkte unter Vorjahr. Analog verlief die Entwicklung des Quotienten Passagiere pro Passagierbewegung, denn der 9M-Wert von 115 lag 22 % unter dem Vorjahreswert.

Die Inlandspassagierflüge (-63,5 %) wurden bereits ab Mitte Februar aufgrund der zunehmenden Ausbreitung des Coronavirus erheblich ausgedünnt. Nennenswerte Verkehre gab es nur mit Berlin, Hamburg und München. Der Europaverkehr ging ebenfalls um deutliche 61,2 % zurück, dabei verzeichneten alle Länder hohe Rückgänge. Die größten absoluten Angebotsrückgänge erlitten Italien und Spanien. Die Ziele Finnland, Niederlande, Kroatien, die Kanaren und Griechenland schnitten besser als der Durchschnitt ab.

Die interkontinentalen Passagierflüge lagen in den ersten neun Monaten 62,6 % unter dem Vorjahreswert. Aufgrund der weltweiten Ausbreitung des Coronavirus wurde das Angebot zuerst drastisch ausgedünnt, dann größtenteils vollständig eingestellt. Die Rückholaktion des Auswärtigen Amtes sorgte im März und April für ein paar zusätzliche Bewegungen. Mittlerweile haben zwar die meisten Airlines ihren Betrieb wieder aufgenommen, jedoch schränkte die pauschale weltweite Reisewarnung bis Ende September den Luftverkehr erheblich ein.

Da viele Frequenzen mit China bereits ab Ende Januar gestrichen wurden, verzeichnete China den größten Rückgang (-80 %). Insgesamt ging das Angebot mit Asien um 63,1 % zurück. Das Flugangebot mit Nordamerika brach um 62,7 % ein, während der Verkehr mit Lateinamerika nur um 55,3 % zurückging. Das Angebot mit Afrika ging in den ersten neun Monaten um 64,3 % zurück, die meisten Flugbewegungen gab es hier mit Ägypten.

Das Frachterangebot lag deutlich über dem Vorjahr. Die Frachtbewegungen mit Europa lagen 5,3 % über dem Vorjahr, während die Interkont-Frachtflüge um deutliche 49,5 % anstiegen. Um die fehlenden Bellykapazitäten auszugleichen und die Nachfrage nach Schutzausrüstung zu bedienen, wurden in den ersten neun Monaten rund 5.600 Frachtflüge mit Passagiermaschinen durchgeführt.

**Monatsbericht zur Verkehrsentwicklung
Flughafen Frankfurt
September 2020**

Seite 6

Tabellen

September 2020

| | | Passagiere | | Luftfracht (t) | | Luftpost (t) | | Flugzeugbewegungen | | MTOW b. Ldg. (t) | |
|----------------------------------|----------------------|------------|--------|----------------|---------|--------------|--------|--------------------|--------|------------------|--------|
| | | abs. | Δ% | abs. | Δ% | abs. | Δ% | abs. | Δ% | abs. | Δ% |
| Flugart (Ziviler Verkehr) | | | | | | | | | | | |
| Insgesamt | an+ab+transit | 1.148.130 | -82,9% | 161.326 | -4,0% | 4.641 | -31,6% | 16.940 | -63,7% | 1.091.752 | -61,7% |
| | an | 596.935 | -82,4% | 79.057 | -0,9% | 2.793 | -19,7% | 8.466 | -63,8% | | |
| | ab | 550.020 | -83,4% | 78.866 | -7,2% | 1.842 | -44,0% | 8.474 | -63,7% | | |
| | an+ab | 1.146.955 | -82,9% | 157.923 | -4,1% | 4.635 | -31,5% | 16.940 | -63,7% | | |
| | transit | 1.175 | -83,5% | 3.403 | 3,8% | 6 | -75,8% | | | | |
| Gewerblicher Verkehr | an+ab | 1.146.709 | -82,9% | 157.923 | -4,1% | | | 16.544 | -64,1% | | |
| Linie/Charter | an+ab | 1.145.976 | -82,9% | 157.923 | -4,1% | | | 16.249 | -64,3% | | |
| | transit | 1.171 | -81,2% | 3.403 | 3,8% | | | | | | |
| Passagierflüge | an+ab | 1.145.976 | -82,9% | 29.298 | -53,9% | | | 13.718 | -68,6% | | |
| Frachtflüge | an+ab | | | 128.625 | 27,1% | | | 2.531 | 41,6% | | |
| Postflüge | an+ab | | | | | 0 | n.def. | 0 | n.def. | | |
| Sonstiger Verkehr | an+ab | 733 | -58,1% | | | | | 295 | -49,4% | | |
| Nichtgew. Verkehr | an+ab | 246 | -57,4% | 0 | -100,0% | | | 396 | -35,7% | | |
| Überführungsflüge | an+ab | | | | | | | 288 | -41,0% | | |

| | |
|----------------------|------------------|
| nachrichtlich: | Cargo (t) |
| | abs. Δ% |
| an+ab+transit | 165.967 -5,0% |
| an+ab (lt. ACI-Def.) | 162.558 -5,2% |

Januar bis September 2020

| | | Passagiere | | Luftfracht (t) | | Luftpost (t) | | Flugzeugbewegungen | | MTOW b. Ldg. (t) | |
|----------------------------------|----------------------|------------|--------|----------------|--------|--------------|--------|--------------------|--------|------------------|--------|
| | | abs. | Δ% | abs. | Δ% | abs. | Δ% | abs. | Δ% | abs. | Δ% |
| Flugart (Ziviler Verkehr) | | | | | | | | | | | |
| Insgesamt | an+ab+transit | 16.155.639 | -70,2% | 1.347.326 | -11,9% | 42.934 | -31,7% | 168.700 | -57,0% | 11.591.014 | -52,2% |
| | an | 8.288.098 | -69,5% | 659.056 | -10,4% | 24.147 | -25,5% | 84.305 | -57,0% | | |
| | ab | 7.847.964 | -70,8% | 659.928 | -13,9% | 18.571 | -38,6% | 84.395 | -57,0% | | |
| | an+ab | 16.136.062 | -70,2% | 1.318.983 | -12,2% | 42.718 | -31,8% | 168.700 | -57,0% | | |
| | transit | 19.577 | -75,8% | 28.343 | 2,4% | 216 | 21,8% | | | | |
| Gewerblicher Verkehr | an+ab | 16.134.137 | -70,2% | 1.318.953 | -12,2% | | | 164.698 | -57,5% | | |
| Linie/Charter | an+ab | 16.128.401 | -70,2% | 1.318.953 | -12,2% | | | 162.445 | -57,7% | | |
| | transit | 19.558 | -75,6% | 28.341 | 2,4% | | | | | | |
| Passagierflüge | an+ab | 16.128.401 | -70,2% | 265.558 | -52,3% | | | 140.250 | -61,8% | | |
| Frachtflüge | an+ab | | | 1.053.395 | 11,5% | | | 22.195 | 34,2% | | |
| Postflüge | an+ab | | | | | 0 | n.def. | 0 | n.def. | | |
| Sonstiger Verkehr | an+ab | 5.736 | -43,9% | | | | | 2.253 | -39,8% | | |
| Nichtgew. Verkehr | an+ab | 1.925 | -31,2% | 30 | -65,9% | | | 4.002 | -15,9% | | |
| Überführungsflüge | an+ab | | | | | | | 3156 | -18,0% | | |

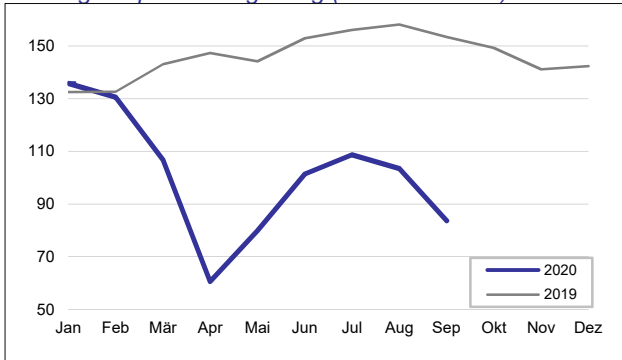
| | |
|----------------------|------------------|
| nachrichtlich: | Cargo (t) |
| | abs. Δ% |
| an+ab+transit | 1.390.260 -12,7% |
| an+ab (lt. ACI-Def.) | 1.361.701 -13,0% |

**Monatsbericht zur Verkehrsentwicklung
Flughafen Frankfurt
September 2020**

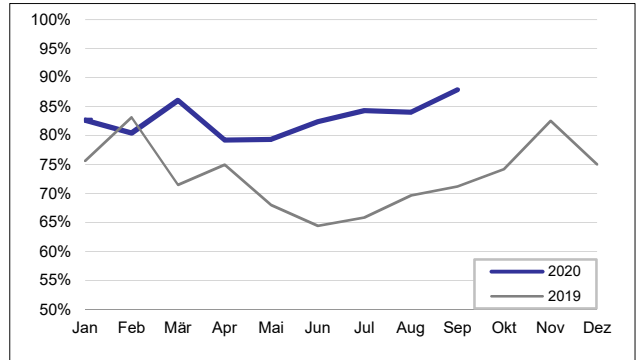
Seite 7

Weitere Kennzahlen auf Monatsbasis

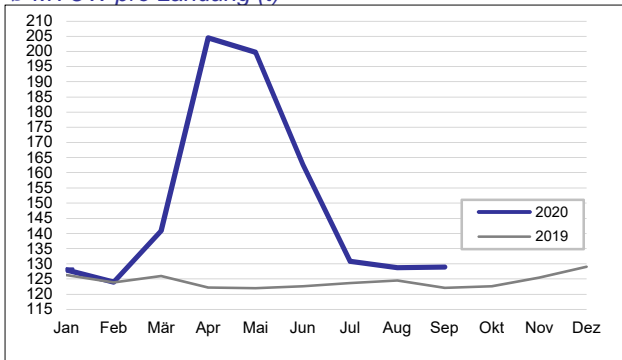
Passagiere pro Passagierflug (Linie & Charter)



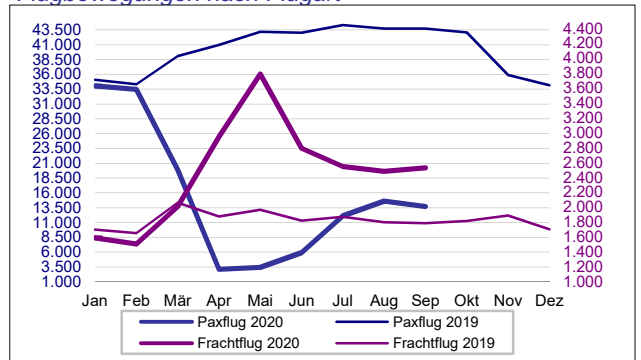
Pünktlichkeit



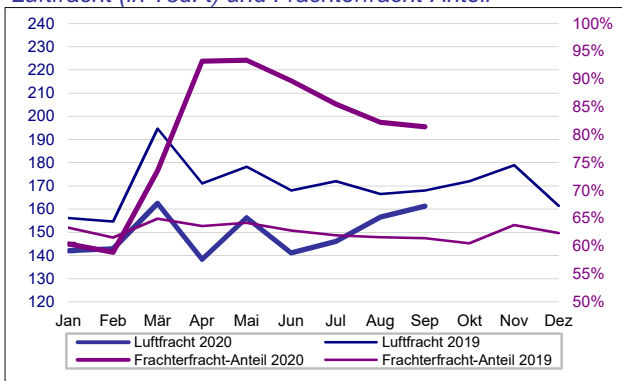
Ø MTOW pro Landung (t)



Flugbewegungen nach Flugart



Luftfracht (in Tsd. t) und Frachterfracht-Anteil



Luftpost (in Tsd. t)

