

Frankfurt Airport Luftverkehrsstatistik 2014



Vorwort

Der Jahresbericht der Markt- und Trendforschung der Fraport AG stellt einen Überblick zur Luftverkehrsentwicklung 2014 dar. In ihm ist ein Aggregat von Tabellen und Grafiken dargestellt, das eine schnelle und informative Einsicht in das vergangene Fluggeschehen vermittelt.

Basis der Auswertungen sind die Flugberichte der Luftverkehrsgesellschaften, zu deren Aufbereitung das von der Markt- und Trendforschung der Fraport AG, zusammen mit Fiplan, entwickelte und bei den deutschen Verkehrsflughäfen genutzte FLIRT*FRA-Programm eingesetzt wird.

Anfragen zu vertiefenden Auswertungen und Auskünften nehmen entgegen:

UEW-MF Markt- und Trendforschung

Fr. Noll / Hr. Draxler

TEL.: 0 69/6 90-6 11 67/ 7 15 12

FAX.: 0 69/6 90 495-6 11 67 / 7 15 12

Email: s.noll@fraport.de

ha.draxler@fraport.de

Inhalt

Gesamtergebnisse 2014 – Alle Verkehrsarten	7
20 Jahre Terminal 2	8
Verkehrsentwicklung	11
• <i>Entwicklung des Passagierverkehrs seit 1980</i>	12
• <i>Entwicklung des Luftfrachtverkehrs seit 1980</i>	13
• <i>Entwicklung des Luftpostverkehrs seit 1990</i>	14
• <i>Entwicklung der Flugzeugbewegungen seit 1980</i>	15
• <i>Entwicklung der Verkehrs seit 1983</i>	16
Passagierverkehr 2014	18
• <i>Gesamtübersicht</i>	20
• <i>Gesamtverkehr – Monats-/Quartalsdarstellung</i>	21
• <i>Gewerblicher, nichtgewerblicher Verkehr – Monats-/Quartalsdarstellung</i>	22
• <i>Zu- und Aussteiger im Inland- und Auslandverkehr – Monats-/Quartalsdarstellung</i>	23
• <i>Passagierfluss am Frankfurter Flughafen 2014</i>	24

Inhalt

Passagierverkehr Regionen 2014	25
• <i>Passagierverkehr Regionen 2014 (Abbildung)</i>	27
• <i>Fluggäste nach Endzielländern (im Abflug)</i>	28
• <i>Anteile der Top 20 Destinationen am Lokalaufkommen</i>	29
• <i>Anteile der Ein-/Aussteiger nach Entfernungen von FRA</i>	30
Cargoverkehr 2014	31
• Luftfrachtverkehr 2014	33
• <i>Gesamtübersicht</i>	33
• <i>Gesamtverkehr – Monats-/Quartalsdarstellung</i>	34
• <i>Ein-/Ausladung im Inland- und Auslandverkehr – Monats-/Quartalsdarstellung</i>	35
• <i>Frachtmengen in Passagier-/Frachtflugzeugen – Monats-/Quartalsdarstellung</i>	36
• <i>Frachtmengen in Passagier- bzw. Frachtflugzeugen (Abbildung)</i>	37
• Luftpostverkehr 2014	38
• <i>Gesamtübersicht</i>	38
Cargoverkehr Regionen 2014	39
• <i>Cargoverkehr Regionen 2014 (Abbildung)</i>	41
• <i>Anteile der Top 20 Destinationen am Lokalaufkommen</i>	42
• <i>Anteile des ein-/ausgeladenen Cargos nach Entfernungen von FRA</i>	43

Inhalt

Flugzeugbewegungen / Höchststartgewichte 2014	44
• Flugzeugbewegungen 2014	47
• Gesamtübersicht	47
• Gewerblicher, nichtgewerblicher Verkehr – Monats-/Quartalsdarstellung	48
• Landungen und Starts – Monats-/Quartalsdarstellung	49
• Inland- und Auslandverkehr – Monats-/Quartalsdarstellung	50
• Gesamtübersicht Antriebsarten	51
• Flugzeugtypen (Rang 1-15)	52
• Anteile der Flugzeugbewegungen nach Flugzeugherstellern	53
• Anteile der Flugzeugbewegungen nach Gewichtsklassen mit Beispielmustern	54
• Großraumflugzeuge 1999-2014	55
• Großraumflugzeuge 1980-2014 – Anteile am Gesamtaufkommen in %	56
• Höchststartgewichte 2014	57
• Monats-/Quartalsdarstellung – MTOW (t)	57
Flugzeugbewegungen Regionen 2014	58
• Flugzeugbewegungen Regionen 2014 (Abbildung)	60
• Anteile der Top 20 Destinationen am Lokalaufkommen	61
• Anteile der Flugzeugbewegungen nach Entfernungen von FRA	62
Spitzenwerte 2014	63
• Passagierverkehr	64
• Flugzeugbewegungen	65
• Luftfrachtverkehr	66
• Luftpostverkehr	67
• Gesamtübersicht	68

Inhalt

Luftverkehrsgesellschaften 2014	70
• Luftverkehrsgesellschaften mit Starts und Landungen ab dem Terminal 1	71
• Luftverkehrsgesellschaften mit Starts und Landungen ab dem Terminal 2	72
• Luftverkehrsgesellschaften mit Frachterflügen	73
• Verkehrsanteile der Luftverkehrsgesellschaften	74
• Verkehrsanteile der Allianzen	75
Verkehrsergebnis Konzern 2014	76
• Verkehrsergebnis Konzern Übersicht	77
Verkehrsergebnisse anderer Flughäfen 2014	78
• Passagieraufkommen europäischer Flughäfen	79
• Luftfrachtaufkommen europäischer Flughäfen	80
• Bewegungsaufkommen europäischer Flughäfen	81
• Passagieraufkommen deutscher Flughäfen	82
• Cargoaufkommen deutscher Flughäfen	83
• Bewegungsaufkommen deutscher Flughäfen	84
Definitionen und Quellen	85
• Definitionen	86
• Quellen	92

Gesamtergebnisse 2014

Alle Verkehrsarten

Verkehrsart	2014	Δ % ¹
Passagiere (an+ab+Transit)	59.571.802	2,6
Flugzeugbewegungen (an+ab)	469.026	-0,8
Luftfracht (t) (an+ab+Transit)	2.083.495	1,7
Luftpost (t) (an+ab+Transit)	81.165	2,5
Cargo (t) (an+ab+Transit)	2.164.659	1,7
MTOW (t) (an)	28.957.988	1,9

¹) Δ % =Veränderungsrate zum Vorjahr

20 Jahre Terminal 2



20 Jahre Terminal 2

Am 24. Oktober 1994 dockte in den frühen Morgenstunden gegen 6 Uhr das erste Mal ein Flugzeug an Terminal 2 des Frankfurter Flughafens an – eine Boeing 747 der Cathay Pacific aus Hongkong mit rund 350 Fluggästen und 22 Personen Besatzung an Bord. Seitdem wurden bis Ende 2014 rund 1,4 Millionen Flüge mit fast 150 Millionen Passagieren an diesem Terminal abgefertigt. Dies entspricht einem Anteil von etwa 15 Prozent am Gesamtaufkommen in FRA seit dem ersten vollständigen Betriebsjahr 1995.

Mit einer Gesamtfläche von circa 306.000 Quadratmetern war das Terminal 2 bereits in den 1990er-Jahren das erste Terminal weltweit, das für zukünftige Generationen von Großraumflugzeugen konzipiert war. Wenn auch der Flugzeugtyp A380 damals noch lange nicht serienreif gewesen war, plante Flughafenbetreiber Fraport bereits mit sehr großen Spannweiten, um sich auf immer größere Flugzeugtypen vorzubereiten. Mittlerweile zählt das Gebäude bereits über 1.200 Flugbewegungen des Airbus 380, des größten Passagierflugzeugs der Welt.

Insgesamt 18 Airlines zogen zur Eröffnung 1994 in den neuen Gebäudekomplex. Diese Zahl hat sich seither mehr als vervierfacht: Aktuell beheimatet Terminal 2 über 84 Fluggesellschaften aus aller Welt, darunter die Mitglieder der beiden Airline-Allianzen „SkyTeam“ und „OneWorld“.



Eine A380 der Emirates

20 Jahre Terminal 2



Die Fahrt mit der „Sky Line“ von dem öffentlichen Bereich in Terminal 1 zu Terminal 2 dauert etwa zwei Minuten

Ein Highlight ist die vollautomatisch verkehrende Hochbahn „Sky Line“, die die Terminals 1 und 2 verbindet.

Die Sky Line wurde zeitgleich mit Terminal 2 in Betrieb genommen und kann in zwei Waggons bis zu 120 Personen pro Fahrt transportieren. Somit ist sie für die erfolgreiche Integration von Terminal 2 in den Betrieb des Frankfurter Flughafens genauso mit verantwortlich, wie die beide Terminals verbindende unterirdische Gepäckanlage. Diese Infrastruktur ermöglicht den Passagieren auch bei einem Terminalwechsel eine Umsteigezeit von 45 Minuten.

Neue Standards setzte das Gebäude beim Design, welches mit der offenen Raumgestaltung und dem damit verbundenen natürlichen Licht für Wohlbefinden bei Passagieren, Besuchern und Beschäftigten sorgt. Die Glasfassade misst über 30.000 Quadratmeter, hinzu kommen 8.000 Quadratmeter Dachfensterfläche, die das Terminal mit Tageslicht fluten.

Ein weiteres Highlight und Magnet ist seit 2005 die große Besucherterrasse. Mit ihren 2.730 Quadratmetern begeistert sie Familien und Flughafen-Fans aus nah und fern. Über 1,4 Millionen Gäste genossen bereits die schöne Aussicht von der Terrasse, die eines der beliebtesten Ausflugsziele der Region ist.



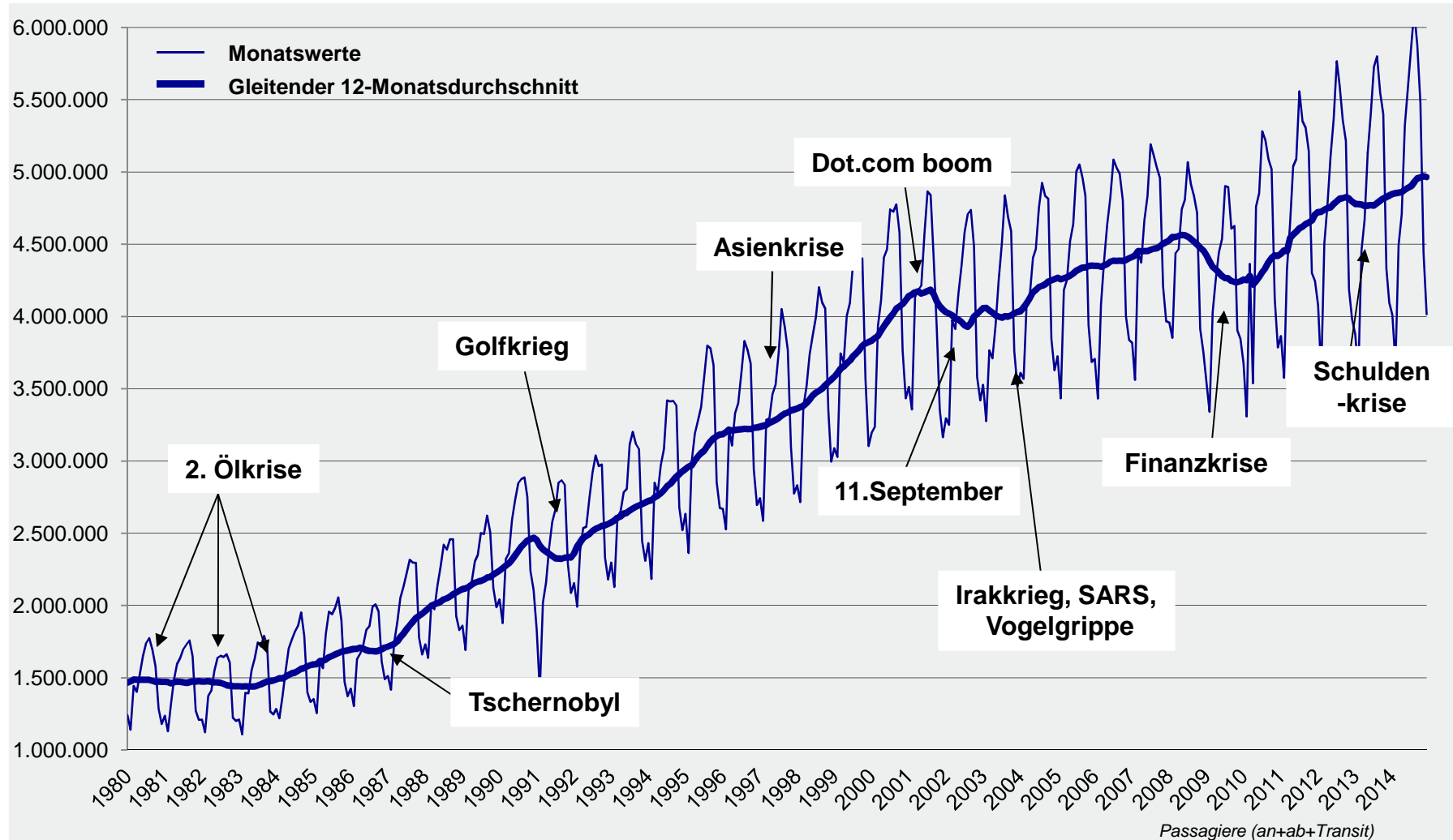
Vor allem durch die großzügige Deckenhöhe im Check-In Bereich wirkt das Terminal 2 sehr ruhig

Verkehrsentwicklung



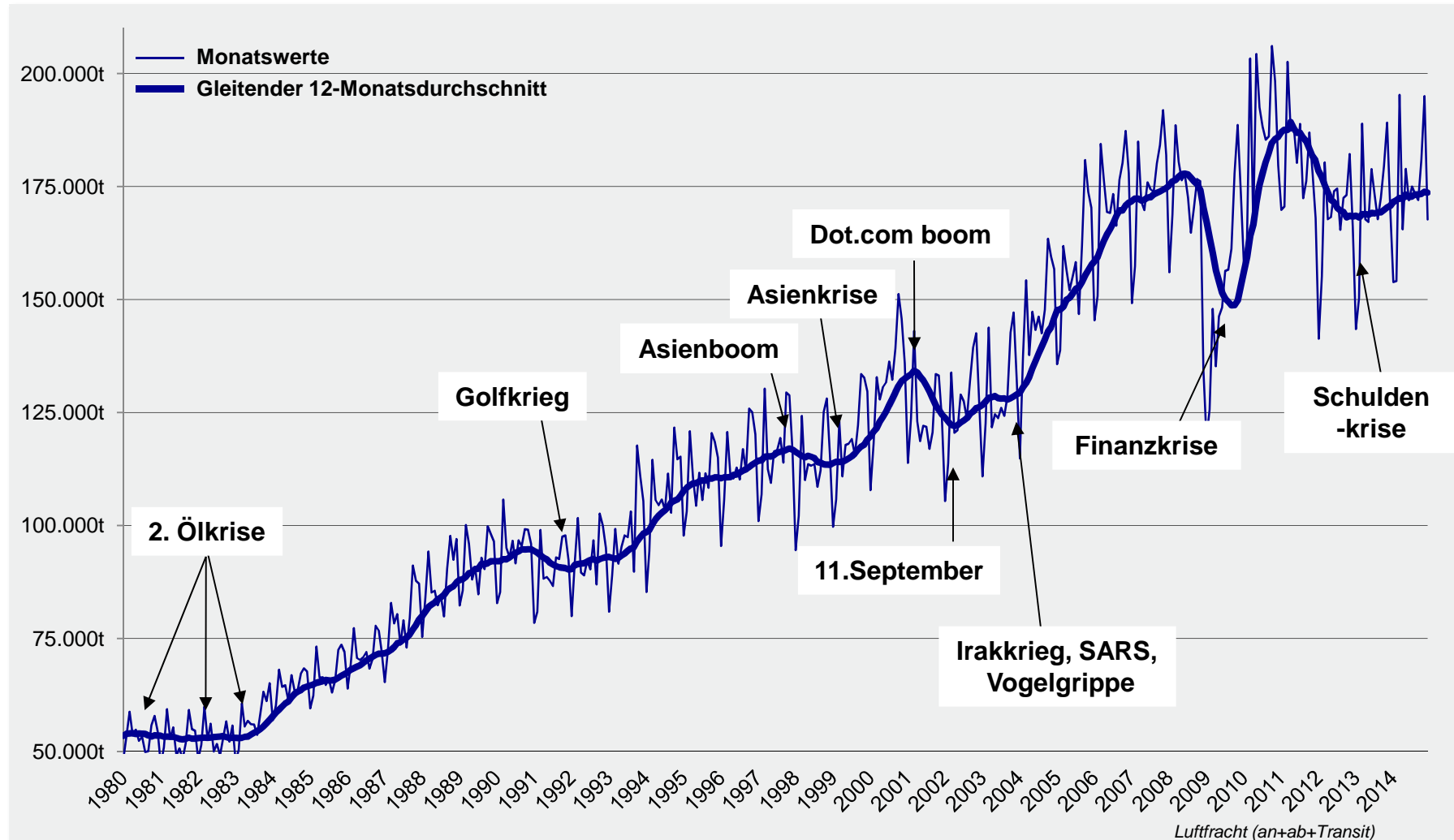
Verkehrsentwicklung

Entwicklung des Passagierverkehrs



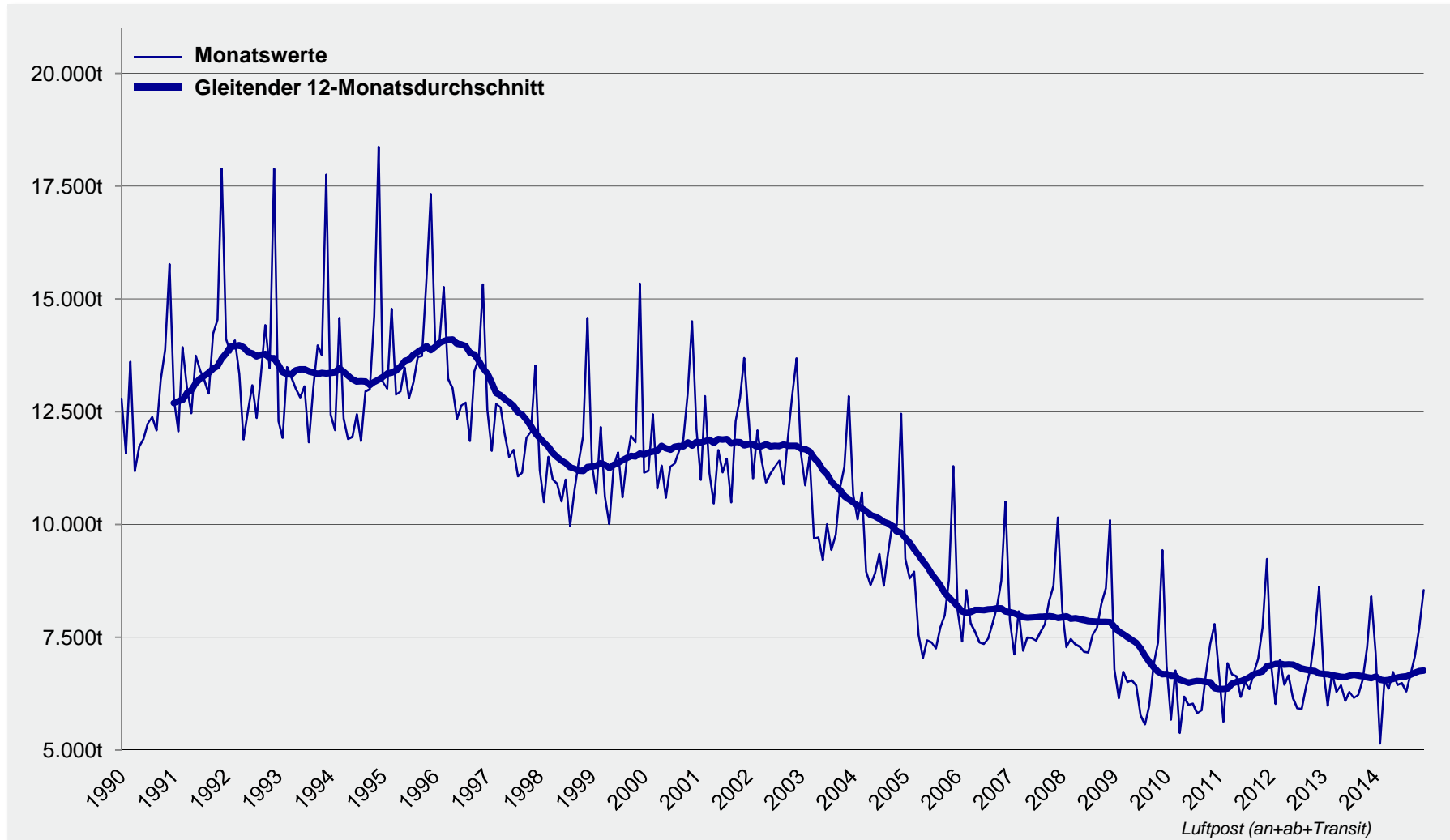
Verkehrsentwicklung

Entwicklung des Luftfrachtverkehrs



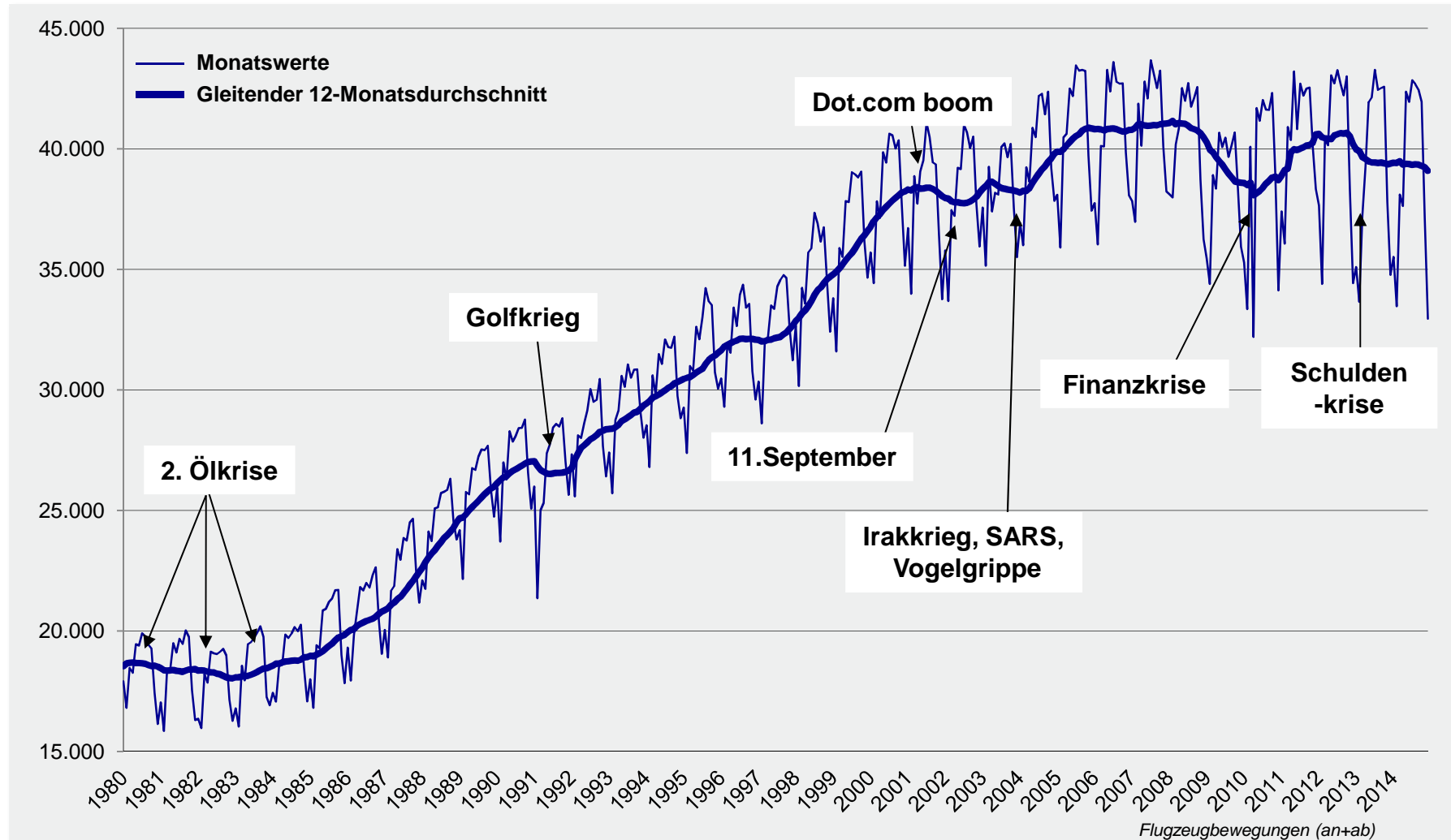
Verkehrsentwicklung

Entwicklung des Luftpostverkehrs



Verkehrsentwicklung

Entwicklung der Flugzeugbewegungen



Verkehrsentwicklung

Entwicklung des Verkehrs

Jahr	Passagiere ²⁾		Luftfracht (t) ²⁾		Luftpost (t) ²⁾		Verkehrseinheiten ³⁾		Flugzeugbewegungen ³⁾		MTOW (t) ⁴⁾	
	absolut	Δ % ¹⁾	absolut	Δ %	absolut	Δ %	absolut	Δ %	absolut	Δ %	absolut	Δ %
2014	59.571.802	2,6	2.083.495	1,7	81.165	2,5	80.756.063	2,4	469.026	-0,8	28.957.988	1,9
2013	58.042.554	0,9	2.048.729	1,4	79.165	-1,5	78.847.384	1,2	472692	-2,0	28.415.678	-1,7
2012	57.527.251	1,9	2.020.367	-6,9	80.380	-2,3	77.945.418	-0,6	482.242	-1,0	28.912.800	-1,2
2011	56.443.657	6,5	2.169.304	-2,8	82.314	7,7	78.452.231	4,0	487.162	4,9	29.250.267	4,6
2010	53.013.771	4,1	2.231.348	21,5	76.445	-4,7	75.465.534	8,6	464.432	0,3	27.963.744	2,9
2009	50.937.897	-4,7	1.837.054	-10,1	80.174	-11,3	69.497.660	-6,5	463.111	-4,7	27.186.902	-4,2
2008	53.472.915	-1,3	2.042.956	-2,5	90.346	-5,1	74.350.444	-1,6	485.783	-1,4	28.393.009	0,5
2007	54.167.817	2,5	2.095.293	1,9	95.168	-1,8	75.589.063	2,5	492.569	0,6	28.240.441	1,0
2006	52.821.778	1,1	2.057.175	8,7	96.889	-2,6	73.756.590	3,2	489.406	-0,2	27.973.455	-0,7
2005	52.230.323	2,2	1.892.100	8,1	99.437	-15,6	71.492.479	3,4	490.147	2,7	28.160.324	3,4
2004	51.106.647	5,7	1.750.996	13,1	117.825	-7,0	69.166.965	7,0	477.475	4,1	27.229.634	7,2
2003	48.359.320	-0,2	1.548.014	2,2	126.726	-10,1	64.621.319	0,2	458.865	0,1	25.398.908	1,9
2002	48.459.594	-0,2	1.514.845	1,4	140.957	-0,1	64.489.051	0,1	458.359	0,4	24.926.851	-2,5
2001	48.568.918	-1,6	1.494.125	-6,0	141.110	0,1	64.434.690	-2,6	456.452	-0,5	25.564.465	0,8
2000	49.369.429	7,6	1.589.428	11,3	141.011	1,5	66.157.745	8,7	458.731	4,5	25.370.414	6,8
1999	45.869.959	7,3	1.428.127	4,9	138.860	2,6	60.836.776	7,1	439.093	5,5	23.764.471	5,5

¹⁾ Δ % =Veränderungsrate zum Vorjahr

²⁾ (an+ab+Transit), ³⁾ (an+ab), ⁴⁾ (an)

Verkehrsentwicklung

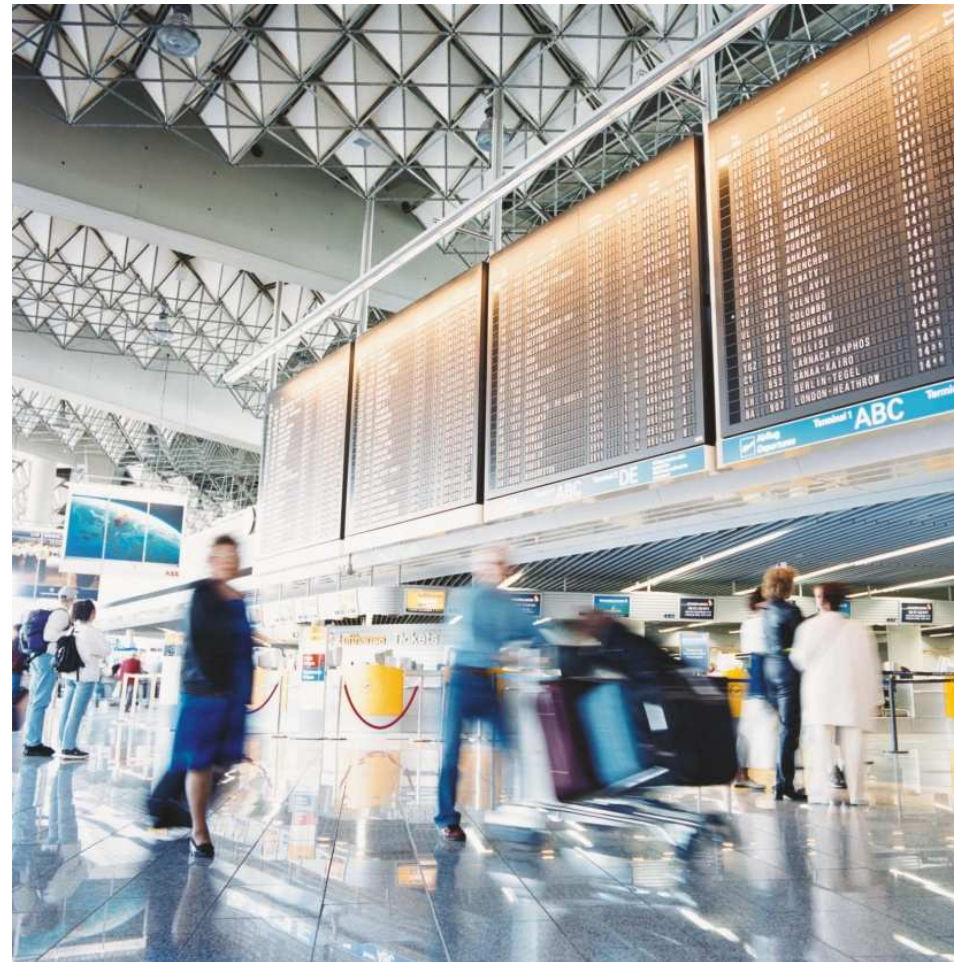
Entwicklung des Verkehrs

Jahr	Passagiere ²⁾		Luftfracht (t) ²⁾		Luftpost (t) ²⁾		Verkehrseinheiten ³⁾		Flugzeugbewegungen ³⁾		MTOW (t) ⁴⁾	
	absolut	Δ % ¹⁾	absolut	Δ %	absolut	Δ %	absolut	Δ %	absolut	Δ %	absolut	Δ %
1998	42.744.018	6,1	1.360.896	-2,9	135.303	-6,3	56.804.407	3,6	416.329	6,2	22.519.142	3,9
1997	40.271.919	3,9	1.400.978	2,5	144.327	-10,7	54.834.986	5,4	392.121	1,9	21.674.891	0,9
1996	38.770.166	1,5	1.366.400	2,9	161.543	-2,9	52.010.585	-0,2	384.971	1,7	21.485.816	2,5
1995	38.191.247	8,7	1.327.865	3,8	166.396	5,0	52.089.192	7,1	378.388	3,7	20.969.634	4,8
1994	35.134.834	7,9	1.279.416	8,6	158.537	-1,0	48.639.073	8,1	364.716	3,6	20.016.043	4,6
1993	32.550.083	5,8	1.178.291	5,6	160.174	-2,5	45.003.134	5,7	352.143	3,4	19.143.235	0,7
1992	30.758.852	9,9	1.115.863	3,0	164.251	0,0	42.578.245	7,9	340.468	6,5	19.015.717	3,8
1991 ⁵⁾	27.991.435	-4,7	1.082.941	-4,7	164.203	7,8	39.457.676	-4,8	319.825	-1,4	18.326.010	0,5
1990	29.631.427	10,9	1.176.055	4,0	152.317	3,6	41.462.191	8,3	324.387	4,0	18.229.646	7,4
1989	26.724.430	5,9	1.131.074	7,9	147.008	0,6	38.278.351	6,3	311.770	6,1	16.966.081	6,6
1988	25.235.401	8,3	1.048.466	10,3	146.186	7,0	35.999.145	8,9	293.948	9,1	15.912.666	9,4
1987	23.305.603	13,7	950.700	10,6	136.620	12,3	33.058.271	13,1	269.313	7,9	14.549.405	7,5
1986	20.495.975	1,1	859.886	6,8	121.632	6,7	29.222.857	2,9	249.676	4,9	13.535.325	
1985	20.271.197	6,5	805.497	4,2	113.958	6,4	28.394.464	6,3	238.071	4,9	n.a.	
1984	19.031.764	7,0	772.787	12,8	107.123	8,0	26.713.815	8,7	227.056	2,2	n.a.	
1983	17.779.541	2,8	685.312	7,6	99.202	1,3	24.584.569	4,5	222.087	2,6	n.a.	

¹⁾ Δ % =Veränderungsrate zum Vorjahr

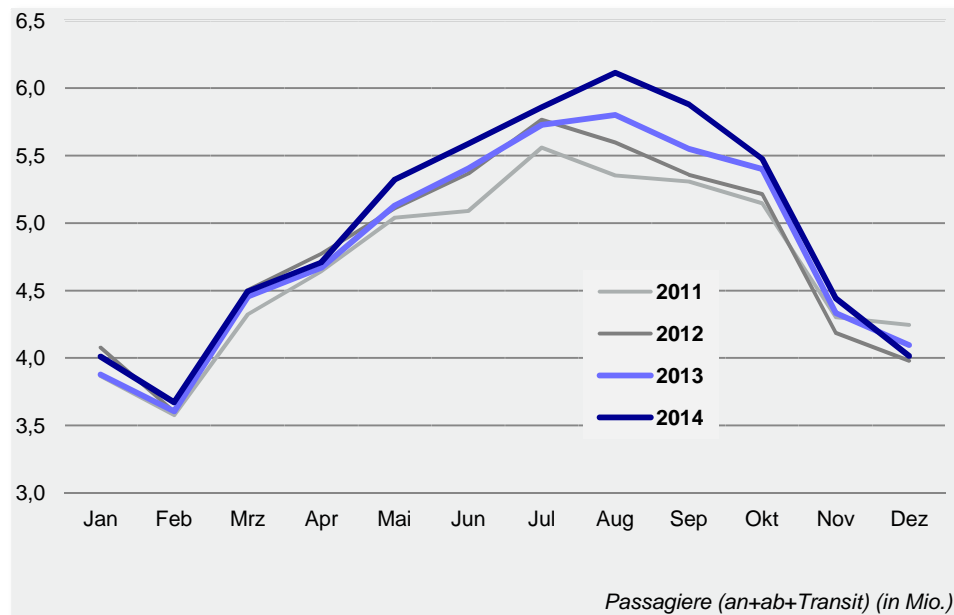
²⁾ (an+ab+Transit), ³⁾ (an+ab), ⁴⁾ (an), ⁵⁾ Ab 1991 Verkehrsergebnisse ohne Militärcharter

Passagierverkehr 2014



Passagierverkehr 2014

Im Laufe des Jahres 2014 schritt die nach Ostern einsetzende Erholung der Passagiernachfrage mit zunehmender und nachhaltiger Dynamik voran. Mit einem eigentlichen Marktwachstum von annähernd vier Prozent schien die Überwindung der Krisen einen Schritt näher gerückt zu sein. Tatsächlich aber setzten rund 6.050 Annullierungen dem Ergebnis zu. Dadurch verharrte das Passagieraufkommen mit einer Zuwachsrate von 2,6% unter der 60 Mio.-Grenze.



Denn diesen Flugausfällen mussten sich etwa 710.000 Passagiere fügen. Die Mehrzahl der Annullierungen bewirkten verschiedene Streiks im gesamten Jahresverlauf, wobei sich das zweite und das vierte Quartal als Schwerpunkte herauskristallisierten. Trotzdem konnte mit fast 59,6 Mio. Passagieren ein neuer Jahreshöchstwert erzielt werden. Das Ergebnis des Vorjahres wurde um über 1,5 Mio. Fluggäste übertroffen.

Von Mai bis November erreichte jeder einzelne Monat einen neuen Spitzenwert. Der August überschritt sogar erstmals mit einem neuen historischen Höchstwert die Grenze von über 6 Mio. Passagieren. Ab Juni wurde der bisher kaum erreichte Tageswert von 200.000 Passagieren an 28 Tagen übertroffen. Dabei erzielte der 26. September mit 213.949 Passagieren einen neuen historischen Höchstwert. In diesen Zeitraum fiel der in Deutschland außergewöhnlich enge Ferien-Korridor, der die gesamte Branche vor kapazitive Herausforderungen stellte.

Passagierverkehr 2014

Gesamtübersicht

Verkehrsarten	2014	Anteil in %	Δ absolut	Δ % ¹⁾	2013	Anteil in %
Gesamtverkehr (an+ab+Transit)	59.571.802	100,0	1.529.248	2,6	58.042.554	100,0
(an+ab)	59.434.748	99,8	1.533.430	2,6	57.901.318	99,8
Transit	137.054	0,2	-4.182	-3,0	141.236	0,2
Davon im						
Gewerblichen Verkehr (an+ab+Transit)	59.566.132	100,0	1.529.184	2,6	58.036.948	100,0
(an+ab)	59.429.368	99,8	1.533.528	2,6	57.895.840	99,8
Transit	136.764	0,2	-4.344	-3,1	141.108	0,2
Nichtgewerblicher Verkehr (an+ab+Transit)	5.670	0,0	64	1,1	5.606	0,0

Lokales Aufkommen (an+ab)	59.434.748	100,0	1.533.430	2,6	57.901.318	100,0
Davon im						
Auslandsverkehr (an+ab)	52.716.967	88,7	1.397.350	2,6	51.319.617	88,6
Inlandsverkehr (an+ab)	6.717.781	11,3	136.080	2,1	6.581.701	11,4

¹⁾ Δ % =Veränderungsrate zum Vorjahr Rundungsbedingte Differenzen möglich

Passagierverkehr 2014

Gesamtverkehr – Monats-/Quartalsdarstellung

Monat	Gesamtverkehr		Transit		Lokales Aufkommen		Aussteiger		Zusteiger	
	(an+ab+Transit)	Δ % ¹		Δ %	(an+ab)	Δ %	an	Δ %	ab	Δ %
Januar	4.010.729	3,4	11.244	16,0	3.999.485	3,4	2.048.020	3,8	1.951.465	3,0
Februar	3.670.559	1,8	8.324	19,9	3.662.235	1,8	1.815.350	1,9	1.846.885	1,6
März	4.494.054	0,9	9.487	12,4	4.484.567	0,9	2.280.715	3,8	2.203.852	-2,0
1. Quartal	12.175.342	2,0	29.055	15,9	12.146.287	2,0	6.144.085	3,2	6.002.202	0,7
April	4.707.775	0,9	9.031	-26,0	4.698.744	1,0	2.353.384	-1,4	2.345.360	3,4
Mai	5.321.400	3,7	15.788	0,2	5.305.612	3,7	2.666.550	4,4	2.639.062	3,0
Juni	5.586.232	3,3	17.510	-7,5	5.568.722	3,4	2.829.554	3,4	2.739.168	3,4
2. Quartal	15.615.407	2,7	42.329	-9,8	15.573.078	2,8	7.849.488	2,2	7.723.590	3,3
Juli	5.856.288	2,3	12.279	-6,7	5.844.009	2,3	2.841.415	2,9	3.002.594	1,7
August	6.114.305	5,4	12.179	-10,5	6.102.126	5,5	3.040.431	3,8	3.061.695	7,1
September	5.878.104	5,9	12.325	21,1	5.865.779	5,9	3.011.365	6,9	2.854.414	4,9
3. Quartal	17.848.697	4,5	36.783	-0,4	17.811.914	4,5	8.893.211	4,5	8.918.703	4,5
Oktober	5.475.345	1,4	12.421	5,9	5.462.924	1,4	2.747.012	1,5	2.715.912	1,3
November	4.442.098	2,5	8.120	-10,9	4.433.978	2,6	2.256.968	2,7	2.177.010	2,5
Dezember	4.014.913	-2,0	8.346	-27,3	4.006.567	-1,9	1.971.063	-2,0	2.035.504	-1,8
4. Quartal	13.932.356	0,8	28.887	-10,6	13.903.469	0,8	6.975.043	0,8	6.928.426	0,7
Jahr	59.571.802	2,6	137.054	-3,0	59.434.748	2,6	29.861.827	2,8	29.572.921	2,5

¹⁾ Δ % =Veränderungsrate zum Vorjahr Rundungsbedingte Differenzen möglich

Passagierverkehr 2014

Gewerblicher, nichtgewerblicher Verkehr – Monats-/Quartalsdarstellung

Monat	Gesamtverkehr		Gewerblicher Verkehr						Nichtgewerblicher Verkehr	
	(an+ab+Transit)	Δ % ¹	(an+ab+Transit)	Δ %	Transit	Δ %	(an+ab)	Δ %	(an+ab+Transit)	Δ %
Januar	4.010.729	3,4	4.010.321	3,4	11.094	14,5	3.999.227	3,4	408	-2,4
Februar	3.670.559	1,8	3.670.230	1,8	8.319	20,0	3.661.911	1,8	329	-14,3
März	4.494.054	0,9	4.493.541	0,9	9.473	12,3	4.484.068	0,9	513	-3,6
1. Quartal	12.175.342	2,0	12.174.092	2,0	28.886	15,3	12.145.206	2,0	1.250	-6,3
April	4.707.775	0,9	4.707.411	0,9	9.026	-26,1	4.698.385	1,0	364	-5,0
Mai	5.321.400	3,7	5.320.530	3,7	15.758	0,1	5.304.772	3,7	870	>100,0
Juni	5.586.232	3,3	5.585.795	3,4	17.490	-7,6	5.568.305	3,4	437	-14,3
2. Quartal	15.615.407	2,7	15.613.736	2,7	42.274	-9,8	15.571.462	2,8	1.671	29,8
Juli	5.856.288	2,3	5.855.861	2,3	12.275	-6,6	5.843.586	2,3	427	10,3
August	6.114.305	5,4	6.113.895	5,4	12.164	-10,5	6.101.731	5,5	410	20,6
September	5.878.104	5,9	5.877.542	5,9	12.306	21,0	5.865.236	5,9	562	-44,4
3. Quartal	17.848.697	4,5	17.847.298	4,5	36.745	-0,4	17.810.553	4,5	1.399	-19,5
Oktober	5.475.345	1,4	5.474.847	1,4	12.406	6,0	5.462.441	1,4	498	-4,2
November	4.442.098	2,5	4.441.535	2,5	8.120	-10,8	4.433.415	2,6	563	42,5
Dezember	4.014.913	-2,0	4.014.624	-2,0	8.333	-27,3	4.006.291	-1,9	289	-13,0
4. Quartal	13.932.356	0,8	13.931.006	0,8	28.859	-10,6	13.902.147	0,8	1.350	8,3
Jahr	59.571.802	2,6	59.566.132	2,6	136.764	-3,1	59.429.368	2,6	5.670	1,1

¹⁾ Δ % = Veränderungsrate zum Vorjahr Rundungsbedingte Differenzen möglich

Passagierverkehr 2014

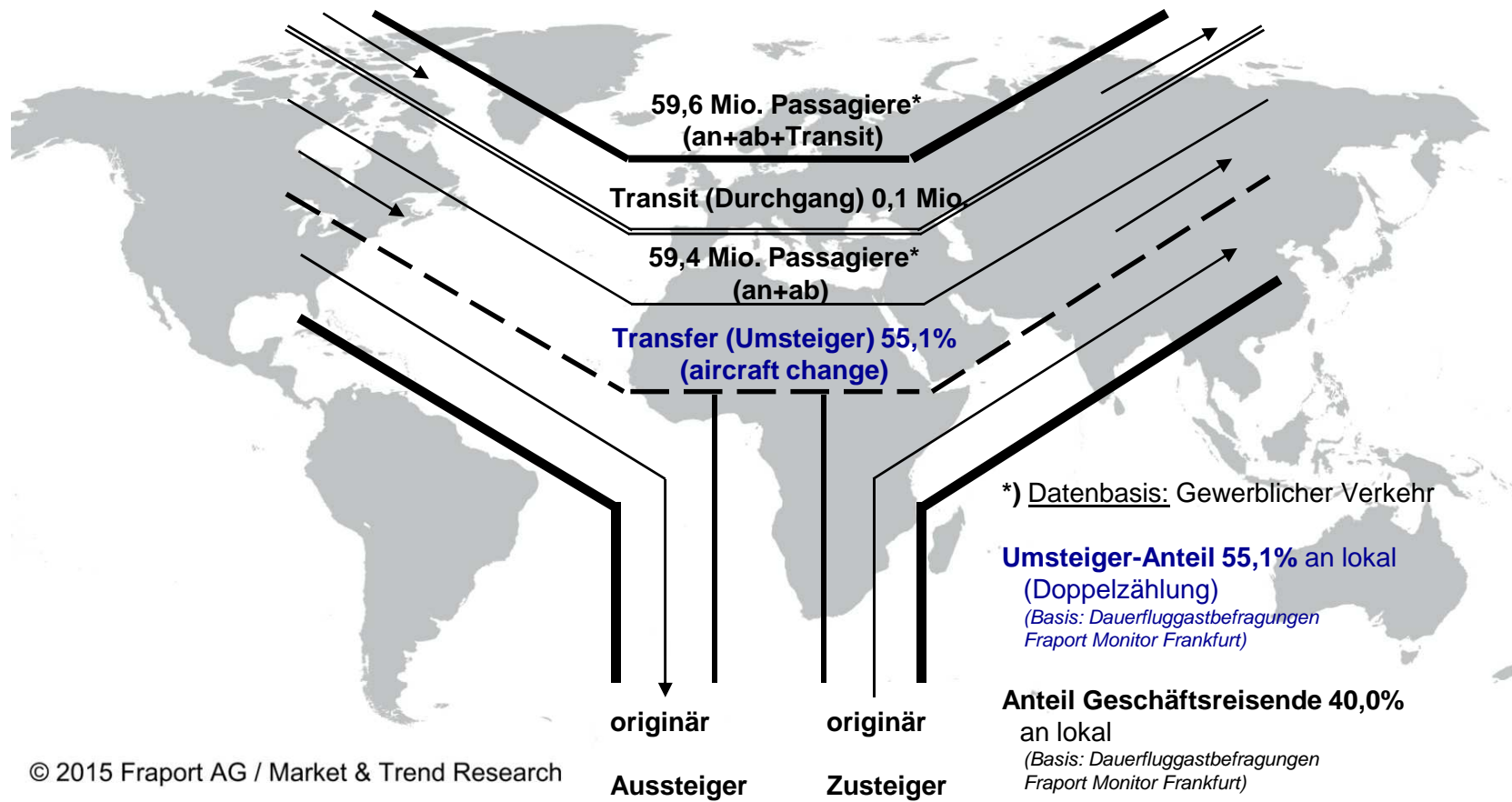
Zu- und Aussteiger im Inland- und Auslandverkehr – Monats-/Quartalsdarstellung

Monat	Lokales Aufkommen		Inland						Ausland					
			Aussteiger		Zusteiger		Summe		Aussteiger		Zusteiger		Summe	
	(an+ab)	Δ % ¹⁾	an	Δ %	ab	Δ %	(an+ab)	Δ %	an	Δ %	ab	Δ %	(an+ab)	Δ %
Januar	3.999.485	3,4	233.626	2,0	229.395	6,0	463.021	3,9	1.814.394	4,1	1.722.070	2,6	3.536.464	3,4
Februar	3.662.235	1,8	236.701	3,9	227.158	2,0	463.859	3,0	1.578.649	1,6	1.619.727	1,6	3.198.376	1,6
März	4.484.567	0,9	265.768	1,1	273.169	4,2	538.937	2,7	2.014.947	4,2	1.930.683	-2,8	3.945.630	0,6
1. Quartal	12.146.287	2,0	736.095	2,3	729.722	4,1	1.465.817	3,2	5.407.990	3,4	5.272.480	0,3	10.680.470	1,8
April	4.698.744	1,0	249.762	-7,5	249.030	-9,6	498.792	-8,6	2.103.622	-0,6	2.096.330	5,2	4.199.952	2,2
Mai	5.305.612	3,7	302.185	9,4	309.634	9,2	611.819	9,3	2.364.365	3,8	2.329.428	2,3	4.693.793	3,1
Juni	5.568.722	3,4	296.674	-3,9	306.621	3,2	603.295	-0,4	2.532.880	4,3	2.432.547	3,4	4.965.427	3,9
2. Quartal	15.573.078	2,8	848.621	-0,7	865.285	1,1	1.713.906	0,2	7.000.867	2,6	6.858.305	3,6	13.859.172	3,1
Juli	5.844.009	2,3	310.339	10,7	287.209	-0,3	597.548	5,1	2.531.076	2,0	2.715.385	1,9	5.246.461	2,0
August	6.102.126	5,5	289.201	0,6	285.232	4,6	574.433	2,5	2.751.230	4,2	2.776.463	7,4	5.527.693	5,8
September	5.865.779	5,9	333.390	4,6	332.984	6,5	666.374	5,5	2.677.975	7,2	2.521.430	4,6	5.199.405	6,0
3. Quartal	17.811.914	4,5	932.930	5,2	905.425	3,7	1.838.355	4,4	7.960.281	4,5	8.013.278	4,6	15.973.559	4,5
Oktober	5.462.924	1,4	325.105	2,2	309.879	0,0	634.984	1,1	2.421.907	1,4	2.406.033	1,5	4.827.940	1,4
November	4.433.978	2,6	303.398	4,9	301.191	4,4	604.589	4,6	1.953.570	2,3	1.875.819	2,2	3.829.389	2,3
Dezember	4.006.567	-1,9	229.898	-4,7	230.232	-4,9	460.130	-4,8	1.741.165	-1,7	1.805.272	-1,4	3.546.437	-1,5
4. Quartal	13.903.469	0,8	858.401	1,1	841.302	0,1	1.699.703	0,6	6.116.642	0,8	6.087.124	0,8	12.203.766	0,8
Jahr	59.434.748	2,6	3.376.047	2,0	3.341.734	2,1	6.717.781	2,1	26.485.780	2,9	26.231.187	2,6	52.716.967	2,7

¹⁾ Δ % = Veränderungsrate zum Vorjahr Rundungsbedingte Differenzen möglich
Vor-/Folgeauswertung

Passagierverkehr 2014

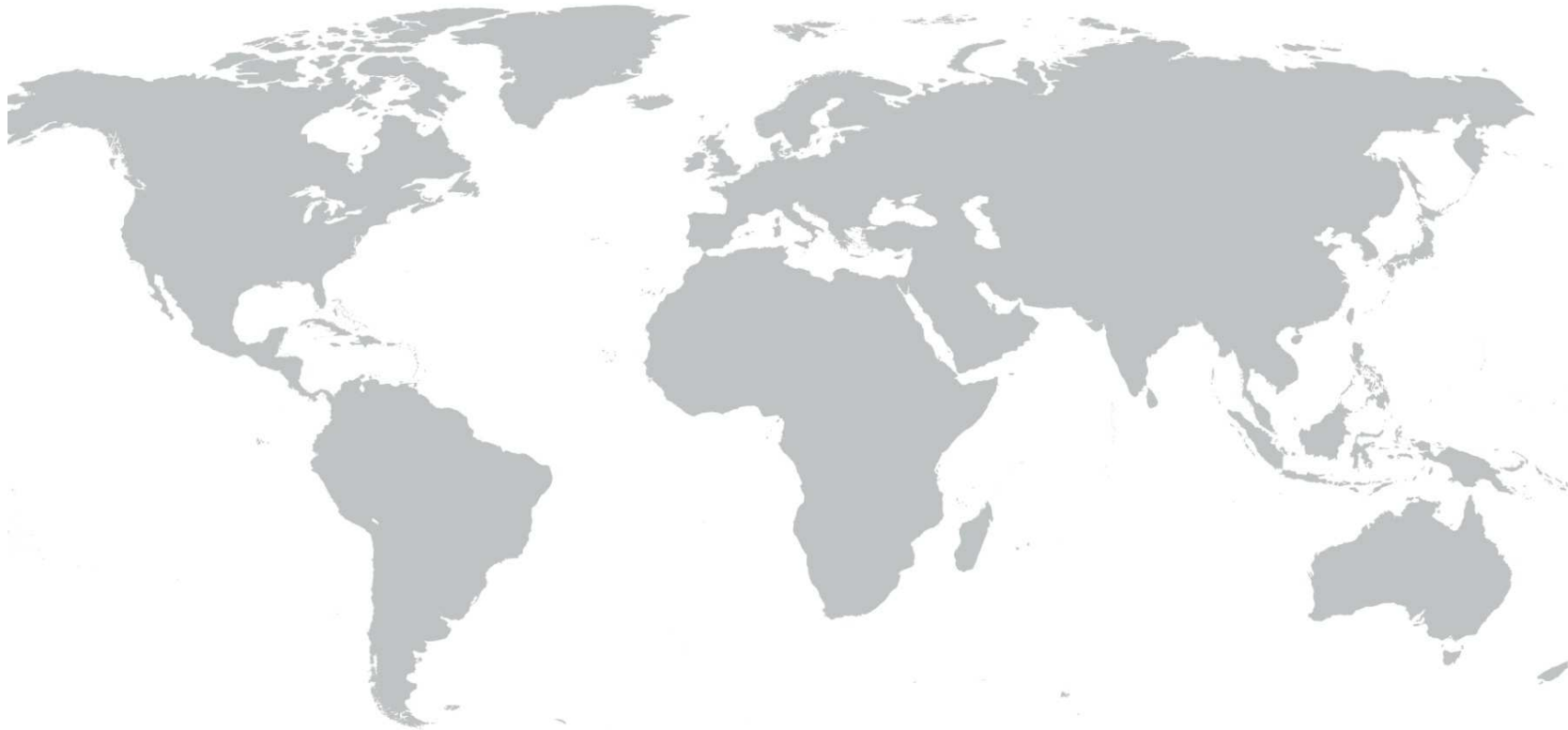
Passagierfluss am Frankfurter Flughafen 2014



© 2015 Fraport AG / Market & Trend Research

Rundungsbedingte Differenzen möglich

Passagierverkehr Regionen 2014



Passagierverkehr Regionen 2014

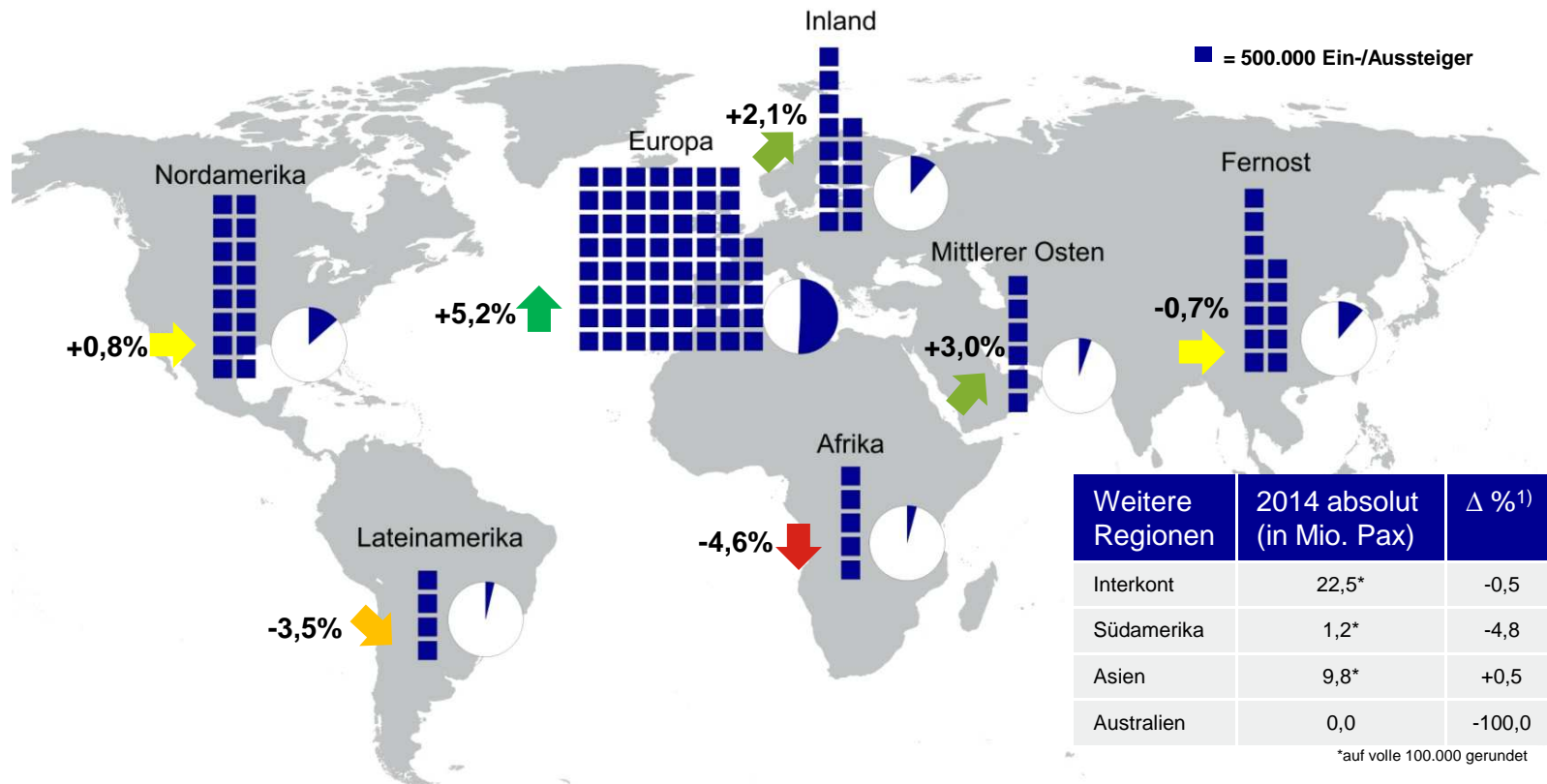
Obwohl die streik- und witterungsbedingten Annullierungen im Besonderen den Inlandverkehr trafen (Bewegungsrückgang -2,8%), legten innerdeutsche Destinationen (+2,1%) deutlich zu. Die Konsolidierungsmaßnahmen bewirkten über einen deutlichen Ausbau des Sitzplatzangebotes trotzdem ein Nachfragewachstum. Im Gegensatz zu den Vorjahren stärkte der Verkehr mit mittelgroßen deutschen Flughäfen die Nachfrage. Die aufkommensstarken Destinationen verloren hingegen in einem geringen Umfang Fluggäste.

Den Flugplanerweiterungen entsprechend legte der Europaverkehr (+5,2%) am kräftigsten zu. Dabei stand hinsichtlich der Wachstumsdynamik die südliche Hemisphäre des Kontinents im Vordergrund. Neben einer gestiegenen Nachfrage nach touristischen Destinationen spielten die Aufnahme neuer Ziele, Frequenzverdichtungen, das mäßige Sommerwetter im August sowie der boomende Kreuzfahrtmarkt, die spätere und witterungsbegünstigtere Lage der Osterferien sowie die Erholung Griechenlands eine Rolle.

Im Interkontinentalverkehr (-0,5%) fielen Flugplanaufstockungen und die Erhöhung des Sitzplatzangebotes vergleichsweise gering aus. Zwar war ab August mit der Erholung des Asien-, Nordafrika- und Nordamerikaverkehrs endlich eine Belebung zu beobachten, doch verhinderten die Annullierungen zum Jahresende ein ausgeglichenes Ergebnis.

Nach Tunesien erholte sich in der zweiten Jahreshälfte auch der Verkehr mit Ägypten, so dass Nordafrika zum Ende des Berichtszeitraums durch ein massives Wachstum auffiel. Auch im Fernostverkehr baute sich das Minus im Jahresverlauf zunehmend ab. Obwohl aufkommensstarke Fernostmärkte (Japan, Indien, Thailand, Singapur) Verluste hinnehmen mussten, führten nennenswerte Angebotsaufstockungen im Chinaverkehr zu der Erholung. Ähnlich beruhte das leichte Wachstum im Nordamerikaverkehr auf zusätzlichen Angeboten im Verkehr mit Kanada.

Passagierverkehr Regionen 2014



© 2015 Fraport AG / Market & Trend Research

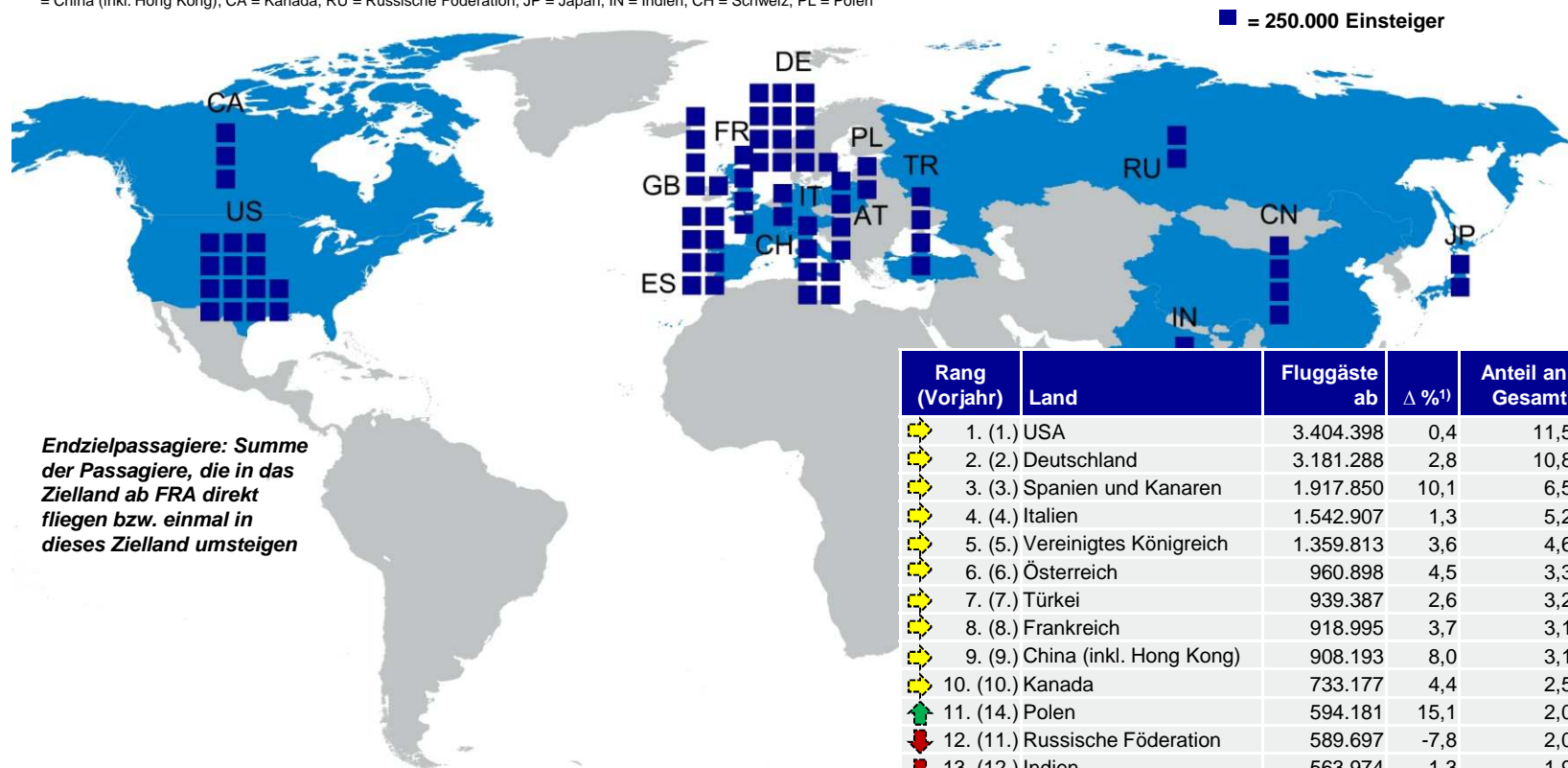
Europa ohne Inlandsverkehr
 Quelle: Opal Streckenauswertung, Alle Verkehrsarten
 Passagiere an+ab

¹⁾ Δ % =Veränderungsrate zum Vorjahr Rundungsbedingte Differenzen möglich

Passagierverkehr Regionen 2014

Fluggäste nach Endzielländern (im Abflug)

US = USA, DE = Deutschland, ES = Spanien und Kanaren, IT = Italien, GB = Vereinigtes Königreich, FR = Frankreich, TR = Türkei, AT = Österreich, CN = China (inkl. Hong Kong), CA = Kanada, RU = Russische Föderation, JP = Japan, IN = Indien, CH = Schweiz, PL = Polen



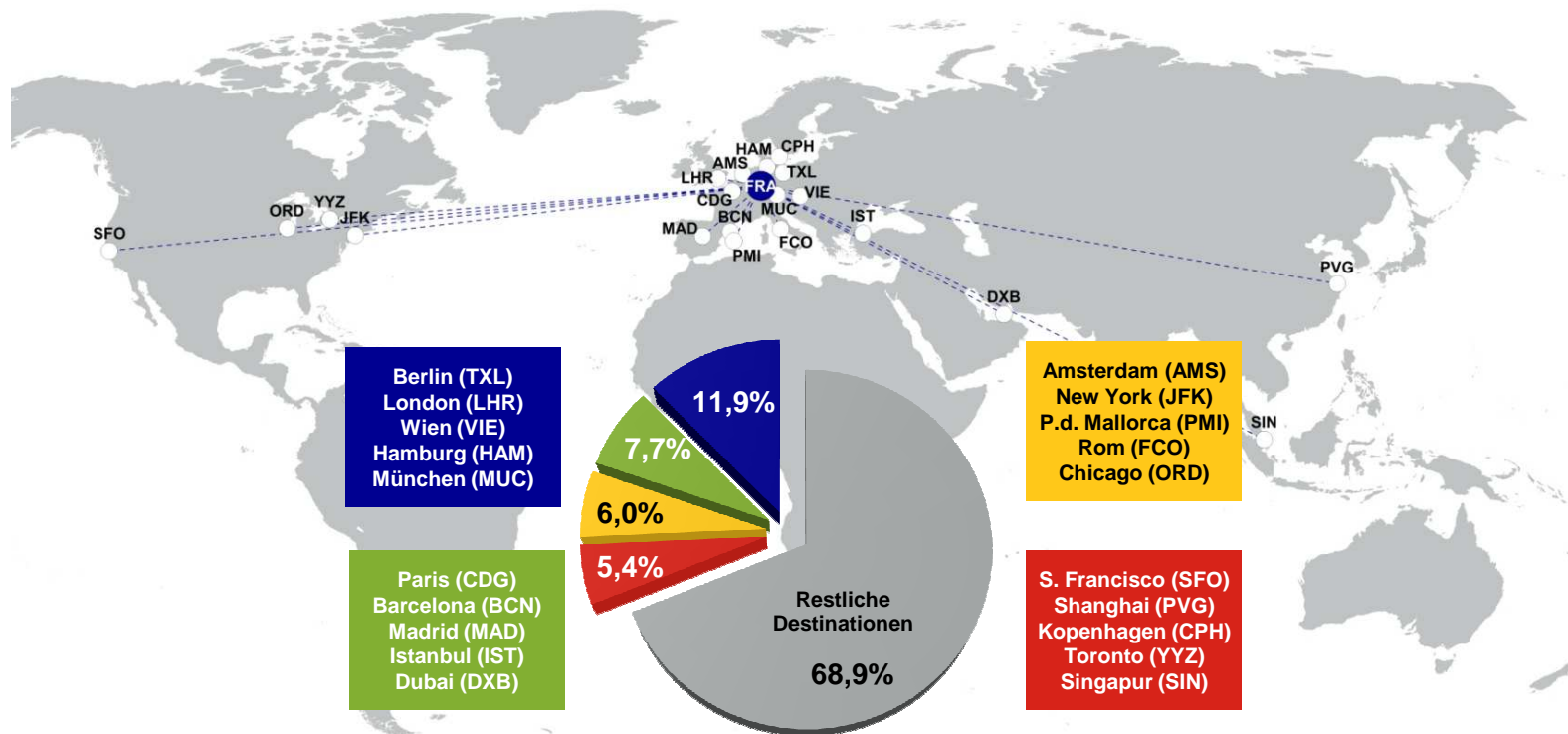
© 2015 Fraport AG / Market & Trend Research

¹⁾ Δ % =Veränderungsrate zum Vorjahr Rundungsbedingte Differenzen möglich

Quelle: Opal Endzielauswertung, Nur Passagierflüge

Passagierverkehr Regionen 2014

Anteile der Top 20 Destinationen am Lokalaufkommen



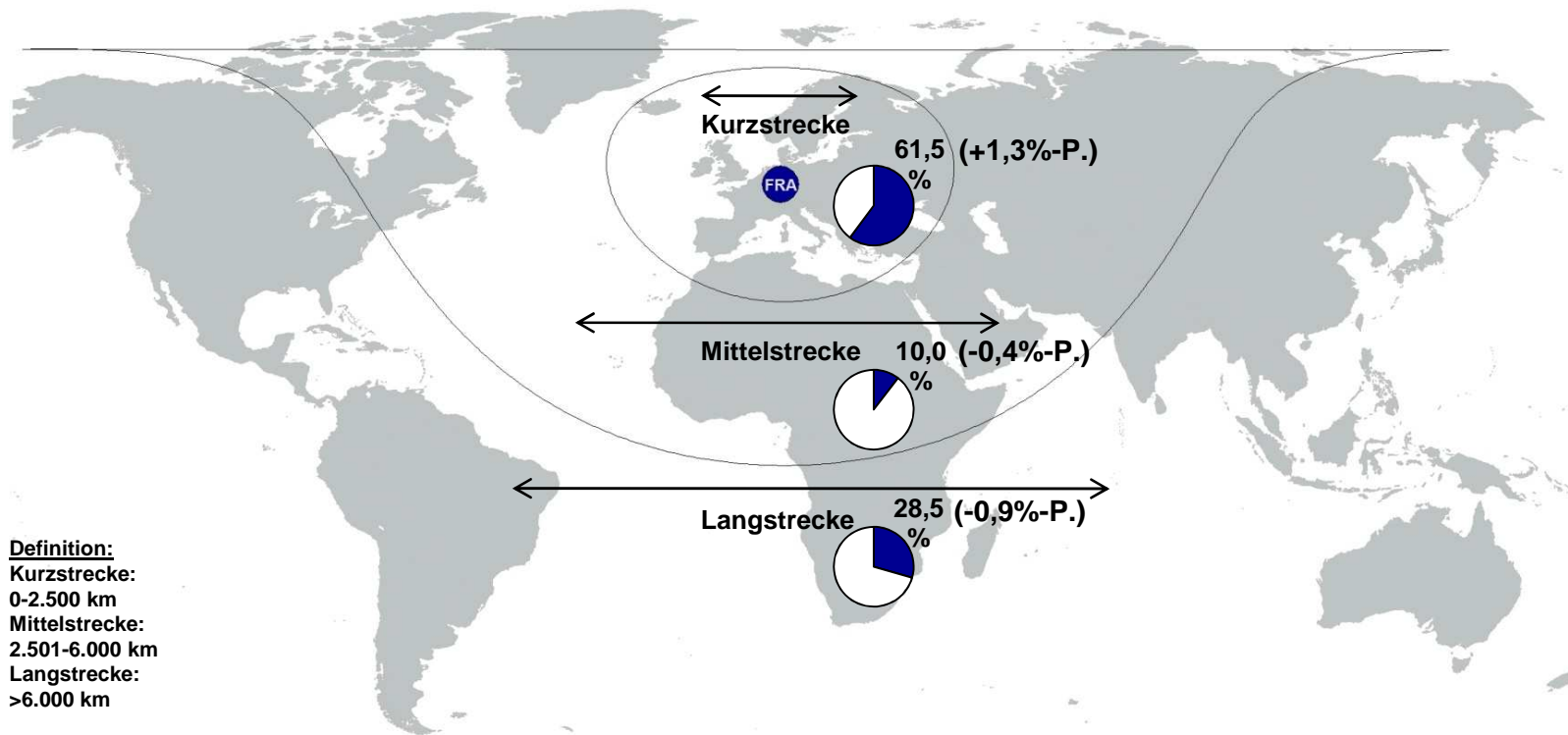
© 2015 Fraport AG / Market & Trend Research

Quelle: Opal Streckenauswertung, Alle Verkehrsarten
Passagiere an+ab

Rundungsbedingte Differenzen möglich

Passagierverkehr Regionen 2014

Anteile der Ein-/Aussteiger nach Entfernungen von FRA

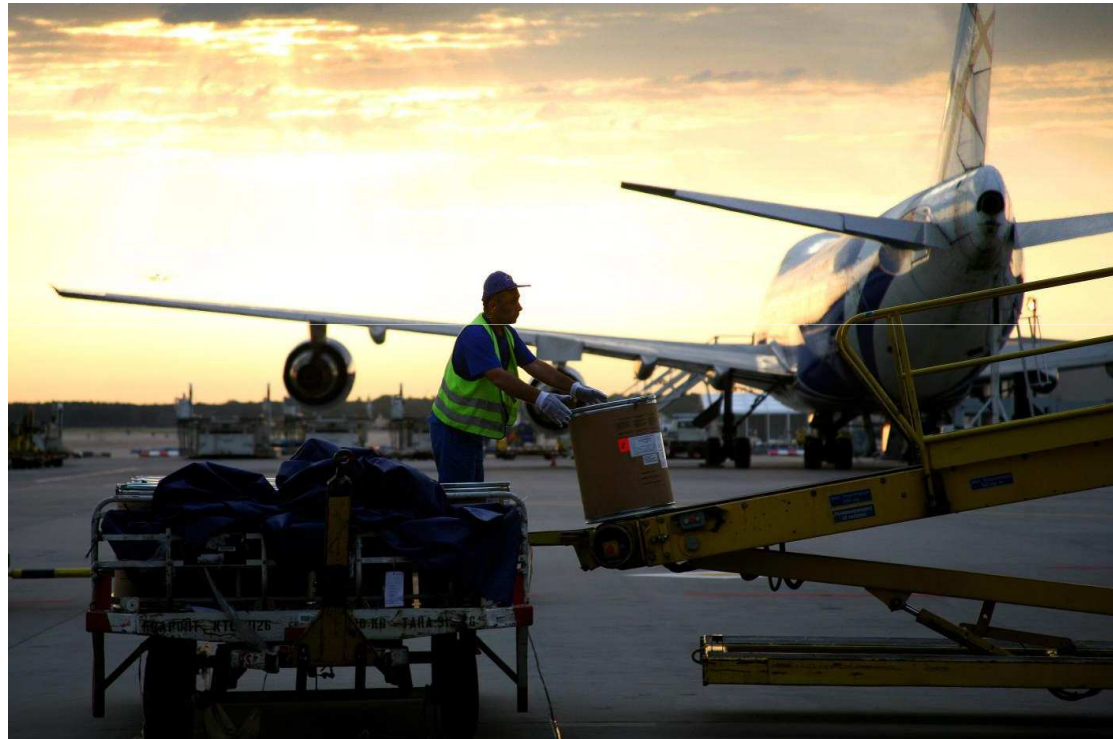


© 2015 Fraport AG / Market & Trend Research

Quelle: Opal Streckenauswertung, Alle Verkehrsarten
Passagiere an+ab
Großkreisentfernungen

Rundungsbedingte Differenzen möglich

Cargoverkehr 2014

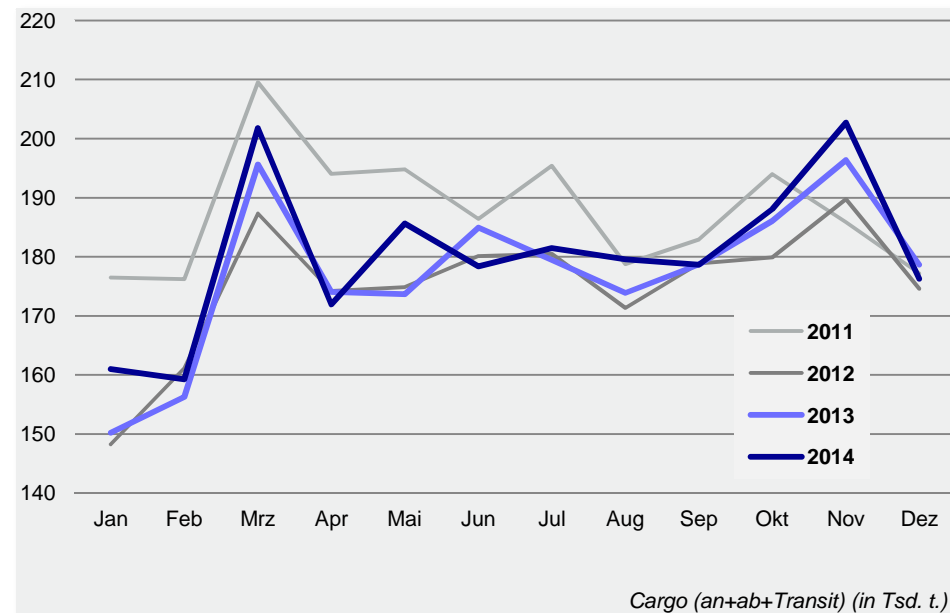


Cargoverkehr 2014

Mit einer Zuwachsrate von 1,7% stieg das Cargoaufkommen in 2014 moderat auf rund 2,165 Mio. Tonnen an. Auf die Teilmenge der Luftfracht entfielen etwa 95% der Gesamtzuwächse, sodass eine Tonnage von rund 2,083 Mio. erreicht wurde. Ab dem zweiten Quartal erfuhr die Luftpost nach anfänglichen Rückgängen eine spürbare Erholung und schloss das Jahr letztendlich noch mit einem leicht überproportionalen Wachstum von 2,5% ab.

Nachdem der Welthandel in der ersten Jahreshälfte nur schwach gestiegen war, erholte sich die Weltwirtschaft in 2014 nur zögerlich. Das außenwirtschaftliche Umfeld Deutschlands erwies sich u.a. aufgrund der geopolitischen Krisen als schwierig. Bis zum Frühjahr signalisierten alle Frühindikatoren einen stabilen Aufschwung, danach hingegen setzte ein drastischer Stimmungsumschwung ein. Die Cargoentwicklung in FRA zeigte im Jahresverlauf eine ähnliche Dynamik (Q1/2014: +4,0%, Q2-Q4/2014: +1,0%).

Der private Konsum als wesentliche Stütze des Wirtschaftswachstums in Deutschland dürfte hauptsächlich für den dynamischen Anstieg der ausgeladenen Frachttonnage in FRA um 6,0% sein. Insbesondere die Mengen auf Relationen von Asien nach FRA (u.a. aus China: +26,6%) wuchsen kräftig an. Konsumgüter und High Technology-Produkte zählten zu den zunehmend aus China importierten Produktgruppen. Die Einladungen in FRA gingen hingegen um 2,0% zurück, nach Lateinamerika sogar sehr deutlich.



Luftfrachtverkehr 2014

Gesamtübersicht (in t)

Verkehrsarten	2014	Anteil in %	Δ absolut	Δ % ¹⁾	2013	Anteil in %
Gesamtverkehr (an+ab+Transit)	2.083.495	100,0	34.766	1,7	2.048.729	100,0
(an+ab)	2.051.346	98,5	35.408	1,8	2.015.938	98,4
Transit	32.149	1,5	-642	-2,0	32.791	1,6
Davon im						
Gewerblichen Verkehr (an+ab+Transit)	2.083.337	100,0	34.763	1,7	2.048.574	100,0
(an+ab)	2.051.190	98,5	35.406	1,8	2.015.784	98,4
Transit	32.147	1,5	-643	-2,0	32.790	1,6
Nichtgewerblicher Verkehr (an+ab+Transit)	156	0,0	2	1,3	155	0,0

Lokales Aufkommen (an+ab)	2.051.346	98,5	35.408	1,8	2.015.938	100,0
Davon im						
Auslandsverkehr (an+ab)	2.007.474	97,9	33.335	1,7	1.974.139	97,9
Inlandsverkehr (an+ab)	43.872	2,1	2.073	5,0	41.799	2,1

¹⁾ Δ % =Veränderungsrate zum Vorjahr Rundungsbedingte Differenzen möglich

Luftfrachtverkehr 2014

Gesamtverkehr – Monats-/Quartalsdarstellung (in t)

Monat	Gesamtverkehr		Transit		Lokales Aufkommen		Ausladung		Einladung	
	(an+ab+Transit)	Δ % ¹		Δ %	(an+ab)	Δ %	an	Δ %	ab	Δ %
Januar	153.828	7,2	2.175	-23,0	151.651	7,8	74.742	12,7	76.909	3,5
Februar	154.106	2,5	1.743	-39,2	152.362	3,4	68.395	1,1	83.967	5,2
März	195.262	3,4	2.836	-11,8	192.426	3,6	91.779	9,1	100.647	-0,9
1. Quartal	503.195	4,3	6.756	-24,1	496.440	4,8	234.917	7,7	261.523	2,3
April	165.544	-1,3	2.594	-10,3	162.949	-1,2	80.204	5,3	82.746	-6,7
Mai	178.898	7,0	2.641	6,5	176.257	7,0	83.459	9,9	92.798	4,5
Juni	171.943	-3,9	2.834	14,9	169.109	-4,1	82.511	4,1	86.598	-10,9
2. Quartal	516.384	0,5	8.069	2,9	508.315	0,5	246.174	6,4	262.142	-4,6
Juli	174.973	1,0	2.702	-2,5	172.271	1,1	81.610	5,2	90.661	-2,3
August	173.255	3,3	2.276	-10,6	170.979	3,5	81.452	6,4	89.526	1,0
September	172.000	-0,3	2.953	8,4	169.047	-0,4	82.238	3,8	86.808	-4,1
3. Quartal	520.228	1,3	7.932	-1,3	512.296	1,4	245.301	5,1	266.995	-1,8
Oktober	180.985	0,8	3.078	5,9	177.906	0,7	85.765	6,8	92.141	-4,3
November	195.011	3,1	3.459	37,5	191.553	2,7	93.669	7,7	97.884	-1,7
Dezember	167.691	-1,5	2.856	10,6	164.835	-1,7	79.889	1,1	84.947	-4,2
4. Quartal	543.687	0,9	9.393	17,3	534.294	0,6	259.322	5,3	274.972	-3,4
Jahr	2.083.495	1,7	32.149	-2,0	2.051.346	1,8	985.714	6,1	1.065.632	-2,0

¹⁾ Δ % = Veränderungsrate zum Vorjahr Rundungsbedingte Differenzen möglich

Luftfrachtverkehr 2014

Ein- /Ausladung im Inland- und Auslandverkehr – Monats-/Quartalsdarstellung (in t)

Monat	Lokales Aufkommen		Inland						Ausland					
			Ausladung		Einladung		Summe		Ausladung		Einladung		Summe	
	(an+ab)	Δ % ¹⁾	an	Δ %	ab	Δ %	(an+ab)	Δ %	an	Δ %	ab	Δ %	(an+ab)	Δ %
Januar	151.651	7,8	1.607	-23,0	1.502	0,6	3.109	-13,1	73.135	13,9	75.407	3,5	148.542	8,4
Februar	152.362	3,4	1.702	-14,2	1.490	-9,8	3.192	-12,2	66.694	1,6	82.477	5,6	149.171	3,8
März	192.426	3,6	1.848	-15,0	1.949	14,0	3.798	-2,2	89.931	9,8	98.697	-1,2	188.628	3,8
1. Quartal	496.440	4,8	5.157	-17,4	4.941	1,8	10.098	-9,0	229.760	8,5	256.582	2,3	486.341	5,1
April	162.949	-1,2	1.876	11,9	1.667	-0,7	3.543	5,6	78.328	5,2	81.078	-6,9	159.406	-1,3
Mai	176.257	7,0	2.009	11,1	1.798	20,8	3.807	15,5	81.450	9,9	91.000	4,2	172.450	6,8
Juni	169.109	-4,1	1.812	-3,9	1.821	2,9	3.634	-0,6	80.698	4,3	84.777	-11,1	165.475	-4,2
2. Quartal	508.315	0,5	5.697	6,1	5.286	7,1	10.983	6,5	240.476	6,4	256.856	-4,8	497.332	0,3
Juli	172.271	1,1	2.497	45,6	1.557	-5,7	4.054	20,5	79.113	4,2	89.103	-2,2	168.216	0,7
August	170.979	3,5	2.085	13,1	1.495	11,0	3.580	12,2	79.367	6,2	88.031	0,9	167.399	3,3
September	169.047	-0,4	2.445	33,4	1.321	-14,7	3.766	11,4	79.793	3,1	85.488	-3,9	165.281	-0,6
3. Quartal	512.296	1,4	7.027	30,4	4.373	-3,8	11.400	14,7	238.274	4,5	262.622	-1,8	500.896	1,1
Oktober	177.906	0,7	2.272	14,4	1.500	-16,1	3.772	-0,1	83.493	6,6	90.641	-4,1	174.134	0,7
November	191.553	2,7	2.379	23,6	1.558	-4,3	3.937	10,8	91.290	7,3	96.326	-1,7	187.616	2,5
Dezember	164.835	-1,7	2.004	21,8	1.678	13,2	3.682	17,7	77.885	0,7	83.269	-4,5	161.154	-2,1
4. Quartal	534.294	0,6	6.655	19,8	4.736	-3,3	11.391	8,9	252.667	5,0	270.237	-3,4	522.904	0,5
Jahr	2.051.346	1,8	24.536	8,8	19.336	0,5	43.872	5,0	961.177	6,0	1.046.296	-2,0	2.007.474	1,7

¹⁾ Δ % =Veränderungsrate zum Vorjahr Rundungsbedingte Differenzen möglich Vor-/Folgeauswertung

Luftfrachtverkehr 2014

Frachtmengen in Passagier- / Frachtflugzeugen – Monats-/Quartalsdarstellung (in t)

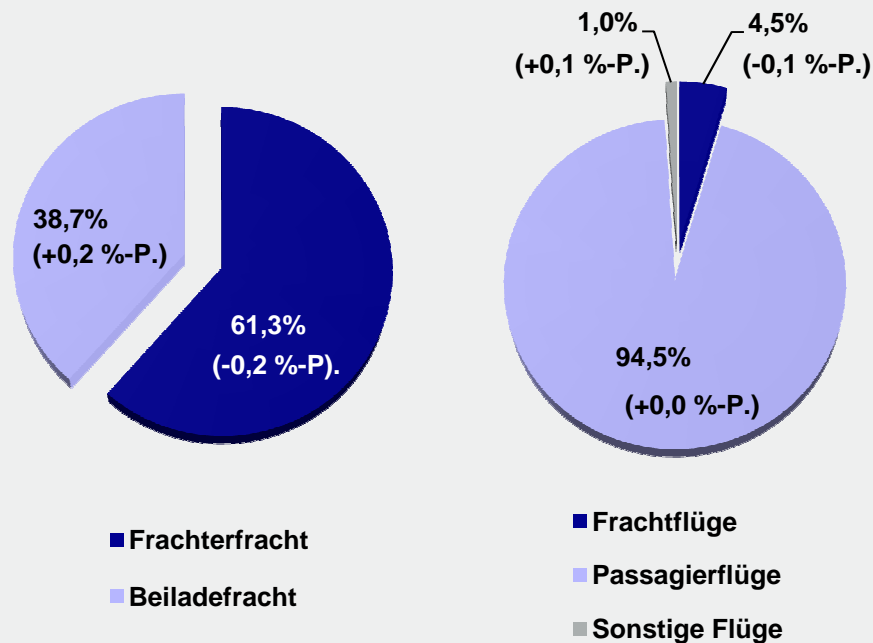
Monat	Gewerblicher Verkehr		Frachtmengen Frachter			Beiladung Passagiermaschinen		
	(an+ab+Transit)	Δ % ¹⁾	(an+ab+Transit)	Δ %	Anteil %	(an+ab+Transit)	Δ %	Anteil %
Januar	153.823	7,3	92.235	9,5	60,0	61.587	4,0	40,0
Februar	154.069	2,5	91.453	2,6	59,4	62.616	2,4	40,6
März	195.255	3,4	122.329	2,5	62,7	72.927	4,9	37,3
1. Quartal	503.147	4,3	306.017	4,6	60,8	197.130	3,8	39,2
April	165.529	-1,3	100.948	-3,8	61,0	64.580	2,8	39,0
Mai	178.868	7,0	107.508	5,2	60,1	71.360	9,8	39,9
Juni	171.929	-3,9	103.672	-6,6	60,3	68.257	0,7	39,7
2. Quartal	516.325	0,5	312.129	-1,9	60,5	204.197	4,4	39,5
Juli	174.973	1,0	105.279	-0,3	60,2	69.694	3,2	39,8
August	173.245	3,3	104.103	2,5	60,1	69.142	4,4	39,9
September	172.000	-0,3	104.511	-1,5	60,8	67.489	1,7	39,2
3. Quartal	520.218	1,3	313.893	0,2	60,3	206.324	3,1	39,7
Oktober	180.985	0,8	111.613	1,2	61,7	69.371	0,3	38,3
November	194.982	3,1	125.827	4,8	64,5	69.155	0,2	35,5
Dezember	167.681	-1,5	107.247	0,8	64,0	60.434	-5,4	36,0
4. Quartal	543.647	0,9	344.687	2,4	63,4	198.960	-1,6	36,6
Jahr	2.083.337	1,7	1.276.726	1,3	61,3	806.611	2,4	38,7

¹⁾ Δ % =Veränderungsrate zum Vorjahr Rundungsbedingte Differenzen möglich

Luftfrachtverkehr 2014

Frachtmengen in Passagier- bzw. Frachtflugzeugen

Anteile



Sowohl die Frachter- als auch die Passagierflüge waren mit -1,4% bzw. -0,7% rückläufig. Kompensiert wurde dies mit dem Einsatz von durchschnittlich größerem Fluggerät. Demzufolge hatten im Schnitt ein Frachter 1,58 Tonnen und ein Passagierflugzeug 0,06 Tonnen mehr Fracht an Bord. Besonders auf Relationen mit Nordamerika stiegen diese Koeffizienten deutlich an, weshalb trotz des reduzierten Bewegungsangebots ein insgesamt noch stagnierendes Cargoaufkommen mit Nordamerika erzielt werden konnte.

*Angaben beziehen sich nur auf den gewerblichen Verkehr
Rundungsbedingte Differenzen möglich*

Luftpostverkehr 2014

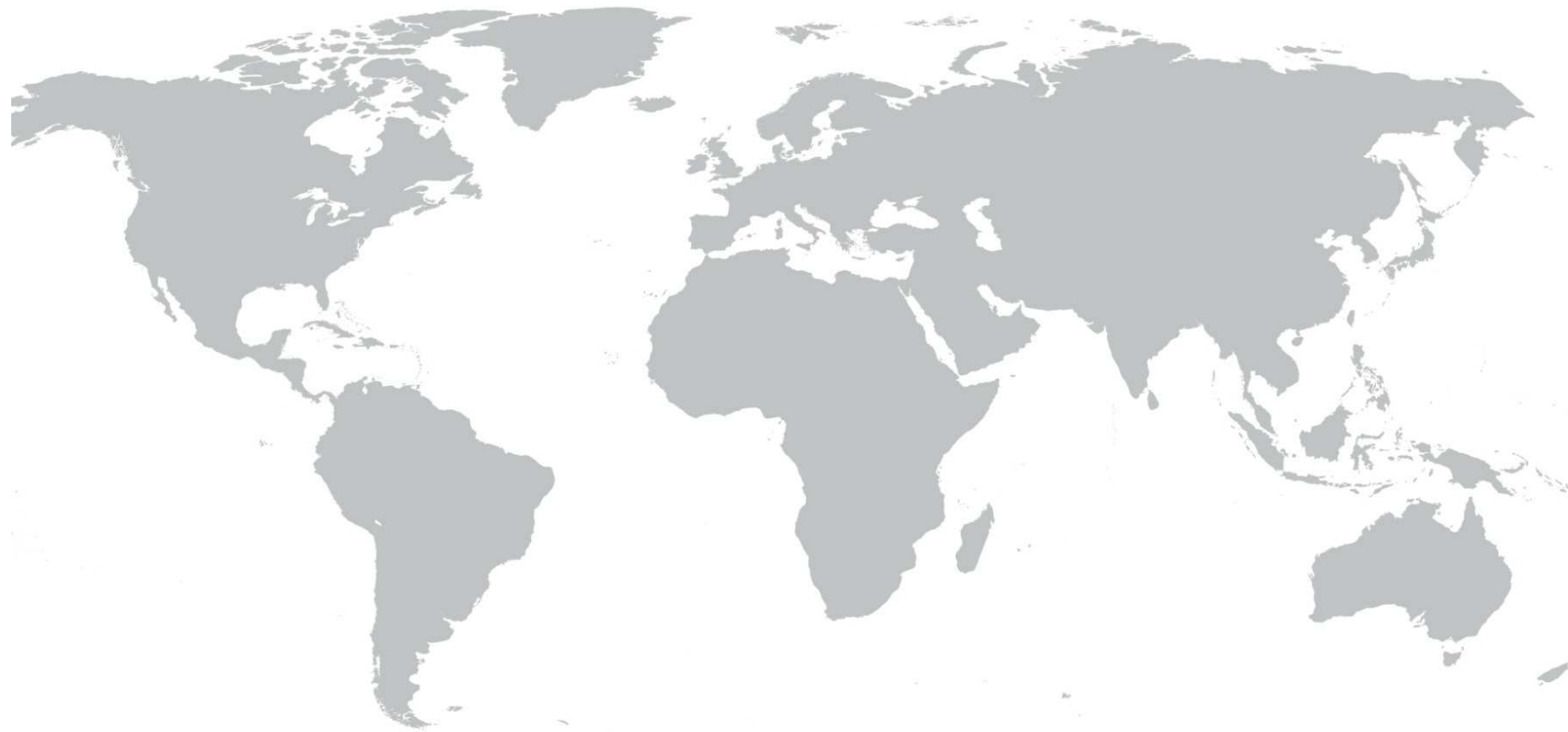
Gesamtübersicht (in t)

Verkehrsarten	2014	Anteil in %	Δ absolut	Δ % ¹⁾	2013	Anteil in %
Gesamtverkehr (an+ab+Transit)	81.165	100,0	2.000	2,5	79.165	100,0
Postmengen auf						
Nachtluftpostflüge (an+ab+Transit)	0	0,0	0	-	0	0,0
Passagierflüge (an+ab+Transit)	61.665	76,0	-3.256	-5,0	64.921	82,0
Frachtflüge (an+ab+Transit)	19.500	24,0	5.256	36,9	14.244	18,0

Lokales Aufkommen (an+ab)	80.786	100,0	2.117	2,7	78.668	100,0
Davon im						
Auslandsverkehr (an+ab)	79.315	98,2	2.431	3,2	76.885	97,7
Inlandsverkehr (an+ab)	1.470	1,8	-313	-17,6	1.784	2,3

¹⁾ Δ % =Veränderungsrate zum Vorjahr Rundungsbedingte Differenzen möglich

Cargoverkehr Regionen 2014



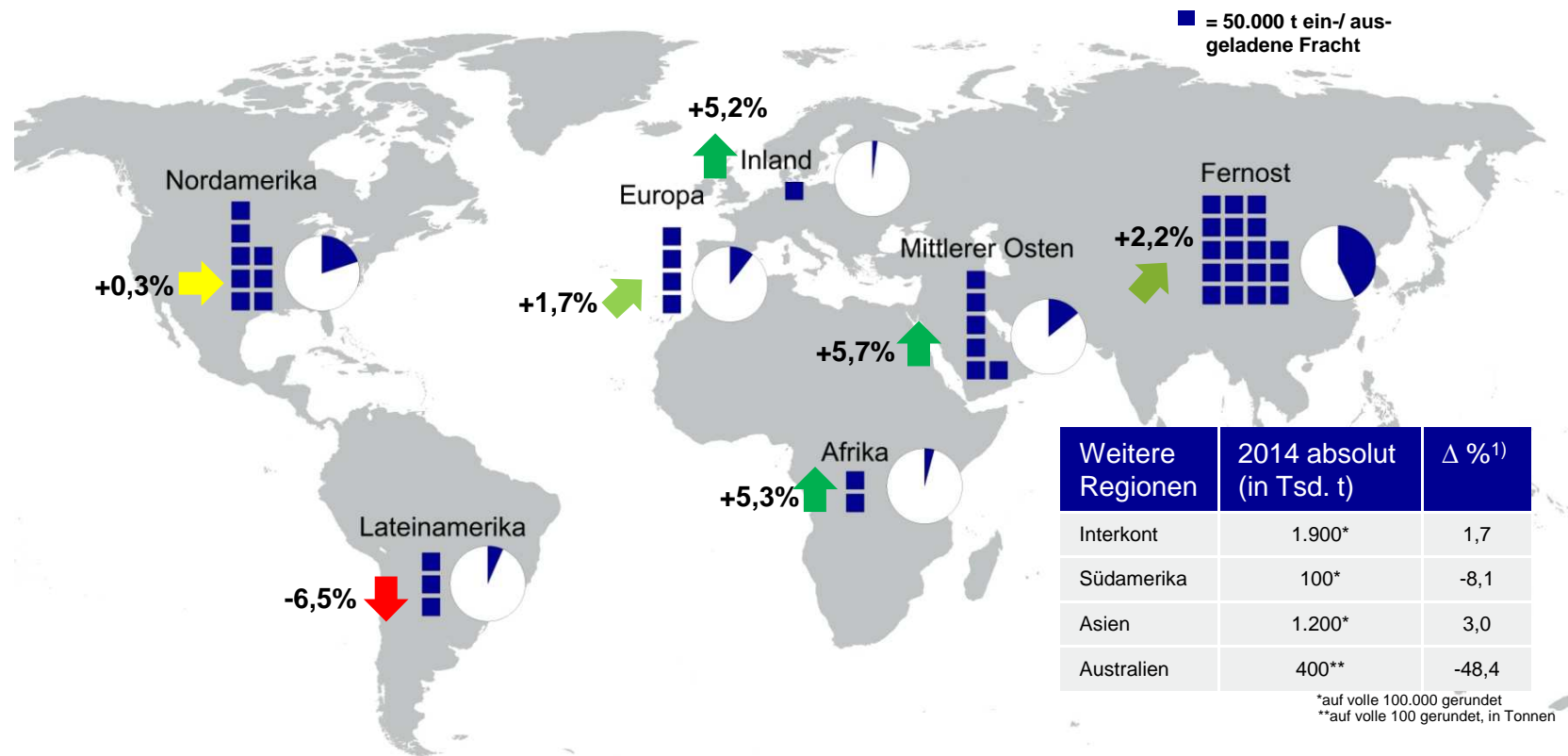
Cargoverkehr Regionen 2014

Der Chinaverkehr erwies sich mit einem dynamischen Anstieg der Cargotonnage um 15,4% bzw. rund 47.000 Tonnen als wesentlicher Wachstumstreiber für die Cargoentwicklung in Frankfurt. Mit allen anderen aufkommensstärkeren Ländern in Fernost mussten hingegen Rückgänge verzeichnet werden. Aufgrund dessen fiel das Wachstum mit Fernost mit einer Zuwachsrate von 2,2% nur moderat aus. Der Ausbau von Frachterkapazitäten mit Katar sorgte im Nahostverkehr für das Plus von 5,7%.

Seit der zweiten Hälfte 2014 erholte sich der Afrikaverkehr zunehmend und erreichte abschließend ein Wachstum von 5,3%. Positive Impulse kamen hier vor allem von Ägypten, dessen Wirtschaft sich immer mehr erholte. Auch auf Relationen mit Europa wurden moderate Tonnagezuwächse um 1,7% verzeichnet. Kapazitätsausdehnungen mit Russland und der Türkei wirkten positiv, weggefallene Frachter-Umläufe via Großbritannien jedoch negativ.

Der Lateinamerikaverkehr ging merklich um 6,5% zurück. Besonders Verkehre nach Brasilien nahmen spürbar um fast ein Fünftel ab. Begründet dürfte dies in der schwachen Nachfrage im Maschinenbau aufgrund stagnierender Investitionen und im Rückgang der Produktion und Nachfrage in der Automobilbranche sein. Aus Deutschland werden per Luftfracht vor allem Investitionsgüter, Anlagen und Maschinenkomponenten nach Brasilien exportiert.

Cargoverkehr Regionen 2014



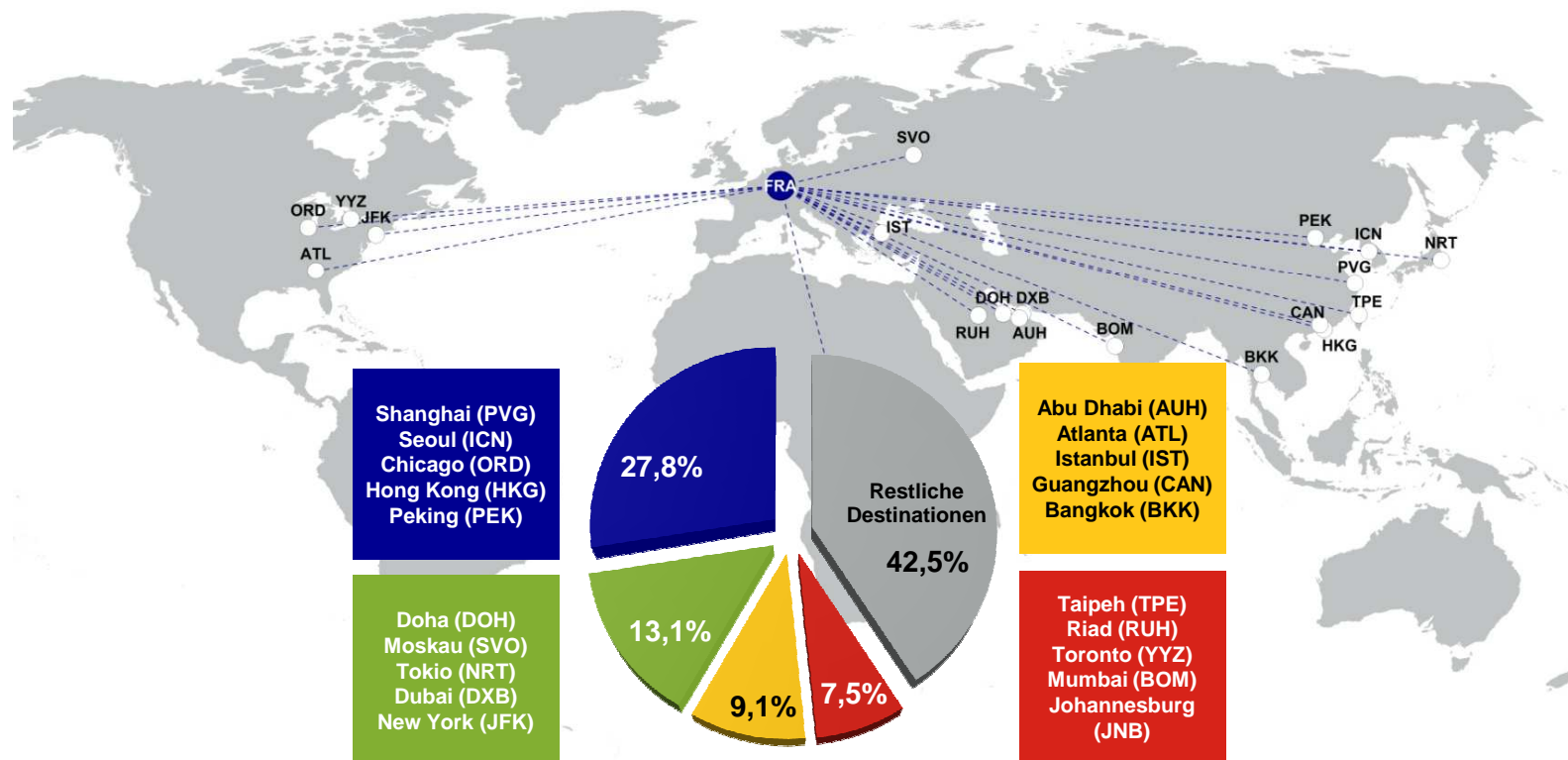
© 2015 Fraport AG / Market & Trend Research

Europa ohne Inlandsverkehr
Quelle: Opal Streckenauswertung, Alle Verkehrsarten
Cargo an+ab (Cargo = Luftfracht und Luftpost)

¹⁾ Δ % =Veränderungsrate zum Vorjahr Rundungsbedingte Differenzen möglich

Cargoverkehr Regionen 2014

Anteile der Top 20 Destinationen am Lokalaufkommen



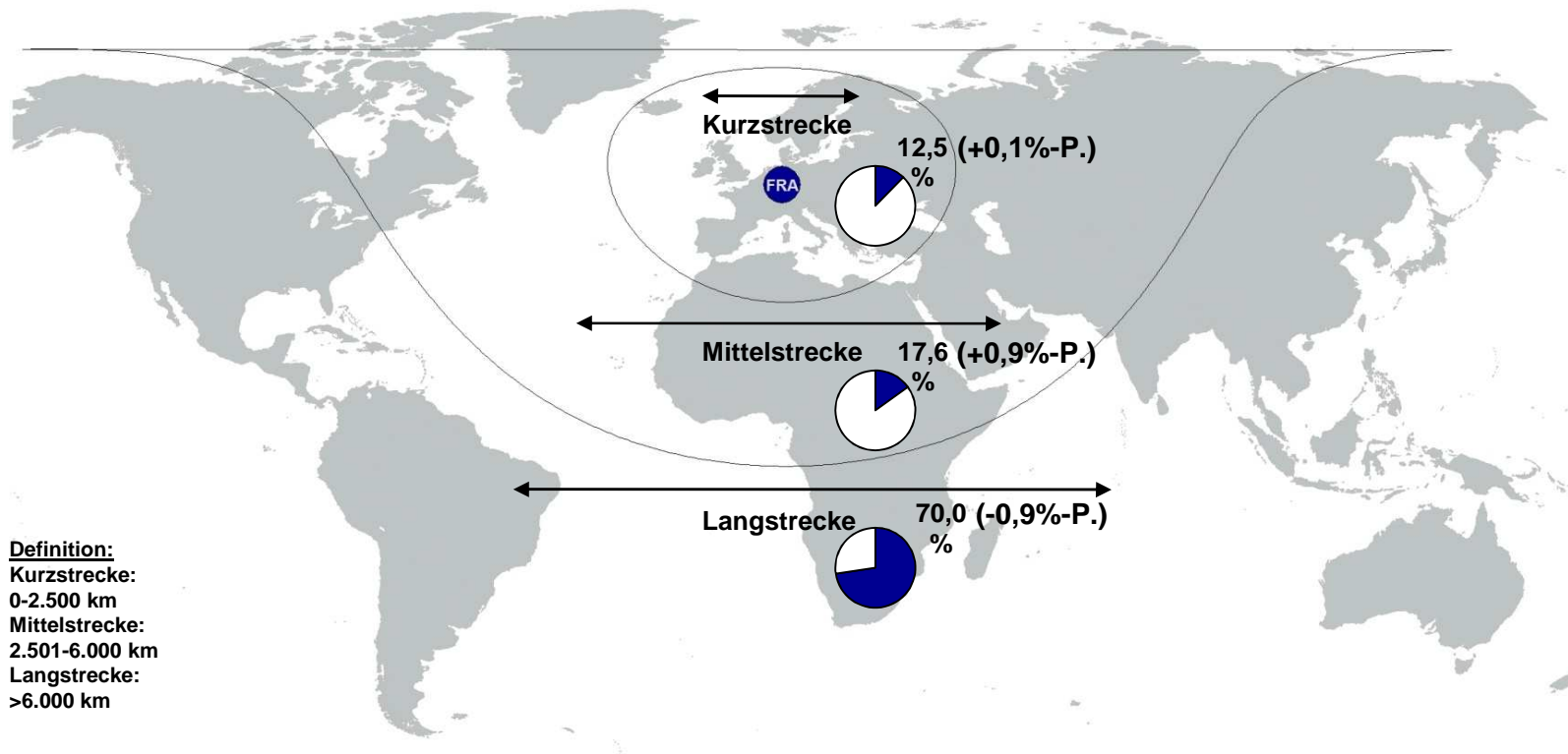
© 2015 Fraport AG / Market & Trend Research

Quelle: Opal Streckenauswertung, Alle Verkehrsarten
Cargo an+ab (Cargo = Luftfracht und Luftpost)

Rundungsbedingte Differenzen möglich

Cargoverkehr Regionen 2014

Anteile des ein-/ausgeladenen Cargos nach Entfernungen von FRA

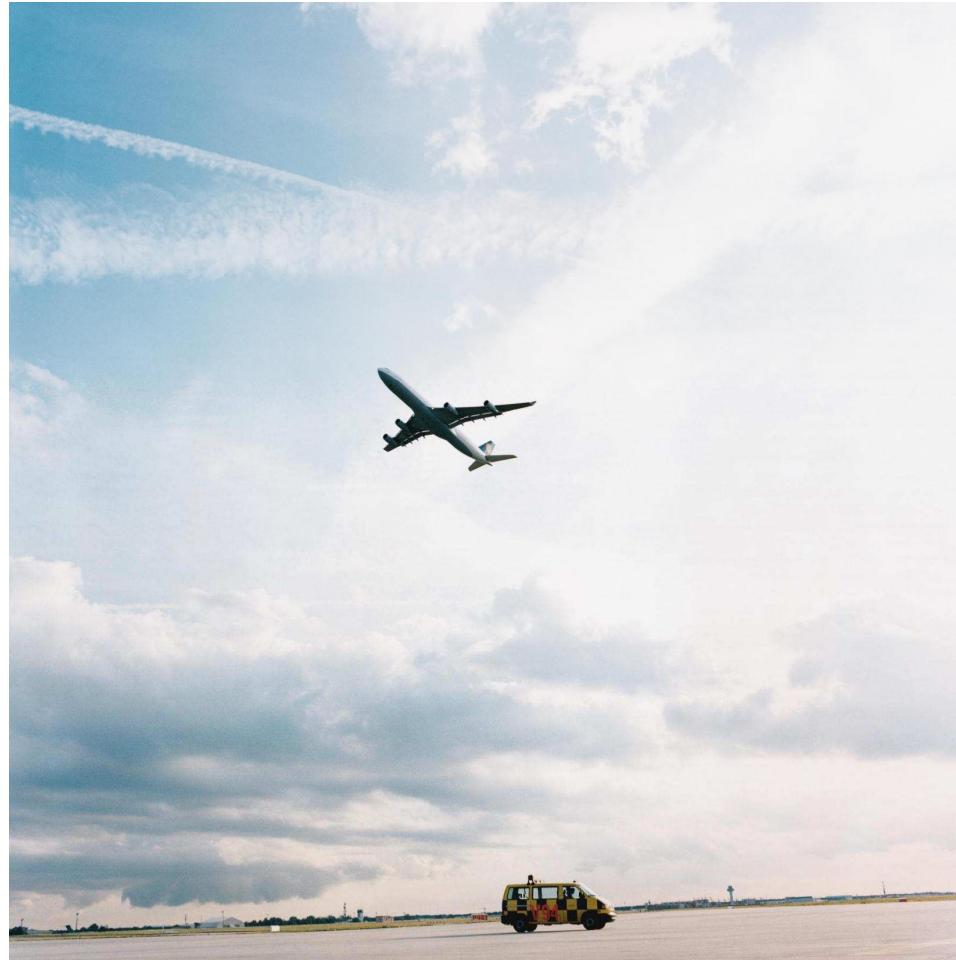


© 2015 Fraport AG / Market & Trend Research

Quelle: Opal Streckenauswertung, Alle Verkehrsarten
Cargo an+ab (Cargo = Luftfracht und Luftpost)
Großkreisentfernungen

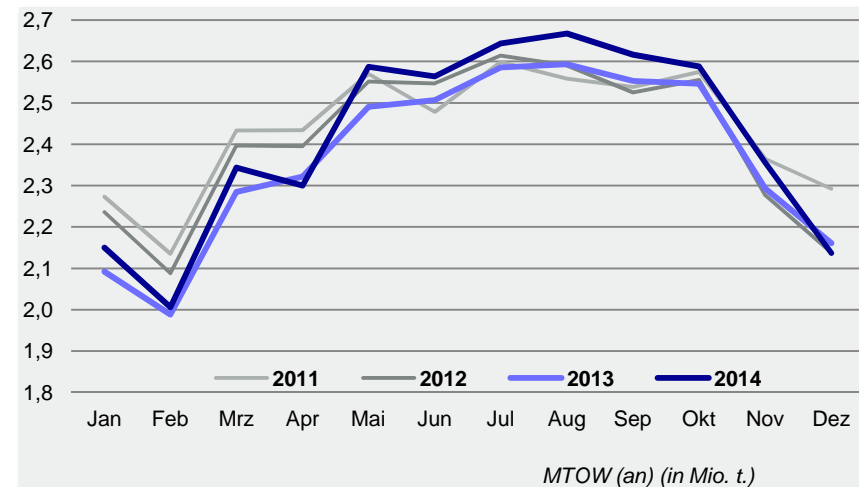
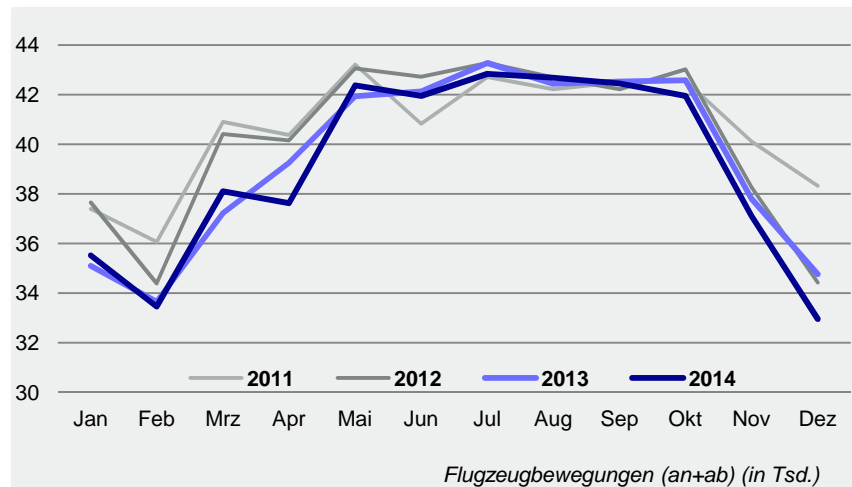
Rundungsbedingte Differenzen möglich

Flugzeugbewegungen/Höchststartgewichte 2014



Flugzeugbewegungen/Höchststartgewichte 2014

Das Jahr 2014 bewirkte bei den Flugbewegungen eine leichte Trendumkehr. Ohne die Vielzahl an Annullierungen hätte nämlich nach zwei Jahren des Rückgangs die Zahl der Starts und Landungen um 0,5% zugelegt. So verursachten Streiks von Piloten, Sicherheitspersonal, Mitarbeitern des Öffentlichen Dienstes, diverse Ausstände im Ausland sowie witterungsbedingte Streichungen einen Ausfall von rund 6.050 Flugbewegungen.



Dies entspricht einem negativen Effekt von 1,3%-Punkten, so dass am Jahresende ein Minus von 0,8% auszuweisen war. Drei Viertel dieser negativen Wirkung gingen zulasten der verschiedenen Pilotenstreiks im gesamten Jahresverlauf. Auch die Höchststartgewichte (MTOW) blieben von den Flugausfällen nicht verschont. Zum Jahresende fehlten rund 311.900 Tonnen. Statt einem Plus von 3,0% wies die Statistik ein Wachstum um 1,9% aus.

Flugzeugbewegungen/Höchststartgewichte 2014

Es war den erfolgreichen Konsolidierungsmaßnahmen (Einsatz größeren Gerätes, Erhöhung Sitzplatzangebot) einiger Fluggesellschaften zu verdanken, dass die MTOW' im Gegensatz zu den Flugbewegungen weiter zulegen. In dem Zeitraum von April bis Oktober konnten jeweils neue monatliche Spitzenwerte erzielt werden. Der August erreichte sogar mit fast 2,7 Mio. Tonnen einen neuen historischen Höchstwert.

Diese Effizienzsteigerungen aus Sicht der Fluggesellschaften führten im Passagierverkehr zu einem deutlichen Anstieg der Nutzlast. So stieg die Zahl der Passagiere pro Passagierflug von 131,8 im Vorjahr auf beachtliche 136,2 im Jahr 2014. Dabei stagnierte der Sitzladefaktor bei 77,4% obwohl die Zahl der angebotenen Sitzplätze durch den Einsatz größeren Geräts oder einer optimierten Bestuhlung um 2,6% zulegen.

Während die Zahl der Passagierflüge um 0,7% sank, gingen die von den Annullierungen weniger betroffenen Frachterbewegungen um 1,4% zurück. Da dennoch die verladenen Frachtmengen zunahmen, machte sich neben dem Trend zu einer stärkeren Nutzung der Beiladepazitäten wiederum der Einsatz größeren Fluggeräts bemerkbar. Das durchschnittliche Gewicht eines Frachtflugzeuges stieg von 305,1 auf 311,2 Tonnen an. Parallel legte die Fracht pro Frachtflug um 1,58 auf 60,9 Tonnen zu.

Der aufkommensschwache gewerbliche Gelegenheitsverkehr legte aufgrund eines spürbaren Wachstums im Passagier-Charterverkehr zu. Demgegenüber sank im ebenfalls relativ bedeutungslosen nichtgewerblichen Verkehr die Zahl der Starts und Landungen durch einen Rückgang der Überführungs- und Privatflüge. Aufgrund der Streiks und im Gegensatz zum Vorjahr vermehrten witterungsbedingten Störungen sank der Anteil der pünktlichen Flüge von 82,4% auf 81,1%.

Flugzeugbewegungen 2014

Gesamtübersicht

Verkehrsarten	2014	Anteil in %	Δ absolut	Δ % ¹⁾	2013	Anteil in %
Gesamtverkehr (an+ab)						
(an+ab)	469.026	100,0	-3.666	-0,8	472.692	100,0
Davon im						
Gewerblichen Verkehr (an+ab)	462.559	98,6	-3.292	-0,7	465.851	98,6
Nichtgewerblicher Verkehr (an+ab)	6.467	1,4	-374	-5,5	6.841	1,4
Davon im						
Auslandsverkehr (an+ab)	398.301	84,9	-1.644	-0,4	399.945	84,6
Inlandsverkehr (an+ab)	70.725	15,1	-2.022	-2,8	72.747	15,4

¹⁾ Δ % =Veränderungsrate zum Vorjahr Rundungsbedingte Differenzen möglich

Flugzeugbewegungen 2014

Gewerblicher, nichtgewerblicher Verkehr – Monats-/Quartalsdarstellung

Monat	Gesamtverkehr		Gewerblicher Verkehr		Nichtgewerblicher Verkehr	
	(an+ab)	Δ % ¹	(an+ab)	Δ %	(an+ab)	Δ %
Januar	35.521	1,2	35.033	1,4	488	-12,9
Februar	33.467	-0,6	32.992	-0,5	475	-7,6
März	38.104	2,4	37.606	2,7	498	-18,6
1. Quartal	107.092	1,1	105.631	1,3	1.461	-13,3
April	37.632	-4,1	37.108	-4,2	524	-1,5
Mai	42.366	1,0	41.819	1,2	547	-10,8
Juni	41.949	-0,4	41.372	-0,3	577	-11,6
2. Quartal	121.947	-1,1	120.299	-1,0	1.648	-8,3
Juli	42.841	-1,0	42.268	-1,1	573	8,9
August	42.684	0,6	42.194	0,5	490	4,0
September	42.452	-0,2	41.881	0,1	571	-18,2
3. Quartal	127.977	-0,2	126.343	-0,2	1.634	-3,6
Oktober	41.947	-1,5	41.285	-1,6	662	4,6
November	37.109	-1,8	36.484	-2,1	625	14,9
Dezember	32.954	-5,2	32.517	-5,2	437	-9,9
4. Quartal	112.010	-2,7	110.286	-2,8	1.724	3,7
Jahr	469.026	-0,8	462.559	-0,7	6.467	-5,5

¹⁾ Δ % = Veränderungsrate zum Vorjahr Rundungsbedingte Differenzen möglich

Flugzeugbewegungen 2014

Landungen und Starts – Monats-/Quartalsdarstellung

Monat	Lokales		Landungen		Starts	
	Aufkommen		an	Δ %	ab	Δ %
	(an+ab)	Δ % ¹⁾				
Januar	35.521	1,2	17.711	1,2	17.810	1,2
Februar	33.467	-0,6	16.732	-0,6	16.735	-0,6
März	38.104	2,4	19.054	2,3	19.050	2,4
1. Quartal	107.092	1,1	53.497	1,0	53.595	1,1
April	37.632	-4,1	18.815	-4,1	18.817	-4,2
Mai	42.366	1,0	21.182	1,0	21.184	1,0
Juni	41.949	-0,4	20.973	-0,4	20.976	-0,5
2. Quartal	121.947	-1,1	60.970	-1,1	60.977	-1,1
Juli	42.841	-1,0	21.419	-1,0	21.422	-1,0
August	42.684	0,6	21.344	0,6	21.340	0,6
September	42.452	-0,2	21.230	-0,2	21.222	-0,2
3. Quartal	127.977	-0,2	63.993	-0,2	63.984	-0,2
Oktober	41.947	-1,5	20.972	-1,5	20.975	-1,5
November	37.109	-1,8	18.555	-1,9	18.554	-1,8
Dezember	32.954	-5,2	16.532	-5,2	16.422	-5,3
4. Quartal	112.010	-2,7	56.059	-2,7	55.951	-2,7
Jahr	469.026	-0,8	234.519	-0,8	234.507	-0,8

¹⁾ Δ % =Veränderungsrate zum Vorjahr Rundungsbedingte Differenzen möglich

Flugzeugbewegungen 2014

Inland- und Auslandverkehr – Monats-/Quartalsdarstellung

Monat	Lokales Aufkommen			Inland		Ausland		Davon			
	(an+ab)	Anteil %	Δ ¹⁾	Anteil %	Δ ¹⁾	Anteil %	Δ ¹⁾	Europa		Interkontinental	
				Anteil %	Δ ¹⁾	Anteil %	Δ ¹⁾	Anteil %	Δ ¹⁾	Anteil %	Δ ¹⁾
Januar	35.521	100,0	0,0	14,8	-0,6	85,2	0,6	60,8	1,5	24,4	-0,9
Februar	33.467	100,0	0,0	15,8	-0,3	84,2	0,3	60,6	1,3	23,6	-0,9
März	38.104	100,0	0,0	16,1	0,2	83,9	-0,2	59,9	1,4	24,1	-1,6
1. Quartal	107.092	100,0	0,0	15,6	-0,2	84,4	0,2	60,4	1,4	24,0	-1,2
April	37.632	100,0	0,0	14,8	-0,8	85,2	0,8	62,0	1,5	23,2	-0,7
Mai	42.366	100,0	0,0	15,3	0,2	84,7	-0,2	61,8	0,9	22,9	-1,0
Juni	41.949	100,0	0,0	14,8	-0,2	85,2	0,2	62,1	1,1	23,1	-0,9
2. Quartal	121.947	100,0	0,0	15,0	-0,3	85,0	0,3	62,0	1,2	23,1	-0,9
Juli	42.841	100,0	0,0	14,6	0,2	85,4	-0,2	61,9	0,5	23,5	-0,7
August	42.684	100,0	0,0	13,9	-0,2	86,1	0,2	61,9	0,7	24,3	-0,5
September	42.452	100,0	0,0	15,1	-0,4	84,9	0,4	61,6	0,5	23,3	-0,1
3. Quartal	127.977	100,0	0,0	14,5	-0,1	85,5	0,1	61,8	0,6	23,7	-0,4
Oktober	41.947	100,0	0,0	15,0	-0,5	85,0	0,5	61,7	0,7	23,3	-0,1
November	37.109	100,0	0,0	15,9	-0,6	84,1	0,6	59,4	0,0	24,6	0,6
Dezember	32.954	100,0	0,0	15,1	-0,7	84,9	0,7	59,1	0,2	25,7	0,5
4. Quartal	112.010	100,0	0,0	15,3	-0,6	84,7	0,6	60,2	0,3	24,5	0,3
Jahr	469.026	100,0	0,0	15,1	-0,3	84,9	0,3	61,1	0,9	23,8	-0,5

¹⁾ Δ = Veränderungsrate zum Vorjahr in Prozentpunkten (bezieht sich auf Anteil)
 Rundungsbedingte Differenzen möglich

Flugzeugbewegungen 2014
















Gesamtübersicht Antriebsarten

Antriebsarten	2014	2013	Veränderung 2014/2013		Anteile an Gesamt in %	
	(an+ab)	(an+ab)	absolut	Δ % ¹⁾	2014	2013
Flugzeuge	468.972	472.636	-3.664	-0,8	100,0	100,0
Davon mit						
Stahlantrieb(TL)	461.457	463.692	-2.235	-0,5	98,4	98,1
Turboprop. (PTL)	7.411	8.818	-1.407	-16,0	1,6	1,9
Kolbenantrieb	104	126	-22	-17,5	0,0	0,0
Hubschrauber	54	56	-2	-3,6	0,0	0,0
Gesamt	469.026	472.692	-3.666	-0,8	100,0	100,0

¹⁾ Δ % =Veränderungsrate zum Vorjahr Rundungsbedingte Differenzen möglich

Flugzeugbewegungen 2014

Flugzeugtypen (Rang 1-15)

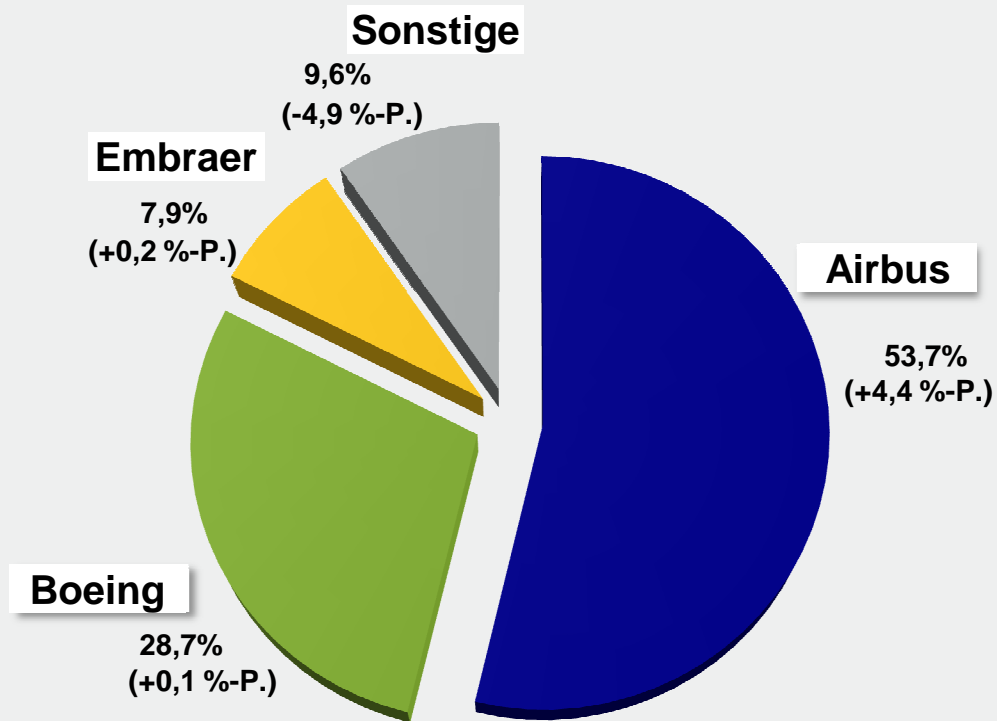
Rang	Flugzeugtypen	Zahl der Flugzeugbewegungen		Veränderung 2014/2013		Anteile an Gesamt in %	
		2014	2013	Absolut	$\Delta\%$ ¹⁾	2014	2013
 1. (2.) ²⁾	Airbus A320	86.255	72.013	14.242	19,8	18,4	15,2
 2. (3.)	Airbus A321	72.673	70.902	1.771	2,5	15,5	15,0
 3. (1.)	Boeing B737	68.505	72.999	-4.494	-6,2	14,6	15,4
 4. (4.)	Airbus A319	50.508	44.233	6.275	14,2	10,8	9,4
 5. (6.)	Embraer E190	29.664	26.124	3.540	13,6	6,3	5,5
 6. (7.)	Boeing B747	24.288	22.445	1.843	8,2	5,2	4,7
 7. (8.)	Boeing B777	22.089	19.124	2.965	15,5	4,7	4,0
 8. (5.)	Canadair Regionaljet (CL60, CRJ1-9)	18.458	35.640	-17.182	-48,2	3,9	7,5
 9. (9.)	Airbus A330	17.093	17.063	30	0,2	3,6	3,6
 10. (10.)	Airbus A340	12.068	15.629	-3.561	-22,8	2,6	3,3
 11. (11.)	Boeing B767	11.266	12.293	-1.027	-8,4	2,4	2,6
 12. (14.)	Airbus A380	7.301	6.734	567	8,4	1,6	1,4
 13. (12.)	MD 11	5.510	7.635	-2.125	-27,8	1,2	1,6
 14. (16.)	Dash 8 DH-8	5.246	5.836	-590	-10,1	1,1	1,2
 15. (15.)	Boeing B757	86.255	72.013	14.242	19,8	18,4	15,2
	Sonstige	32.860	37.541	-4.681	-12,5	7,0	7,9
	Gesamt	469.026	472.692	-3.666	-0,8	100,0	100,0

¹⁾ $\Delta\%$ = Veränderungsrate zum Vorjahr Rundungsbedingte Differenzen möglich

²⁾ Vorjahresrang

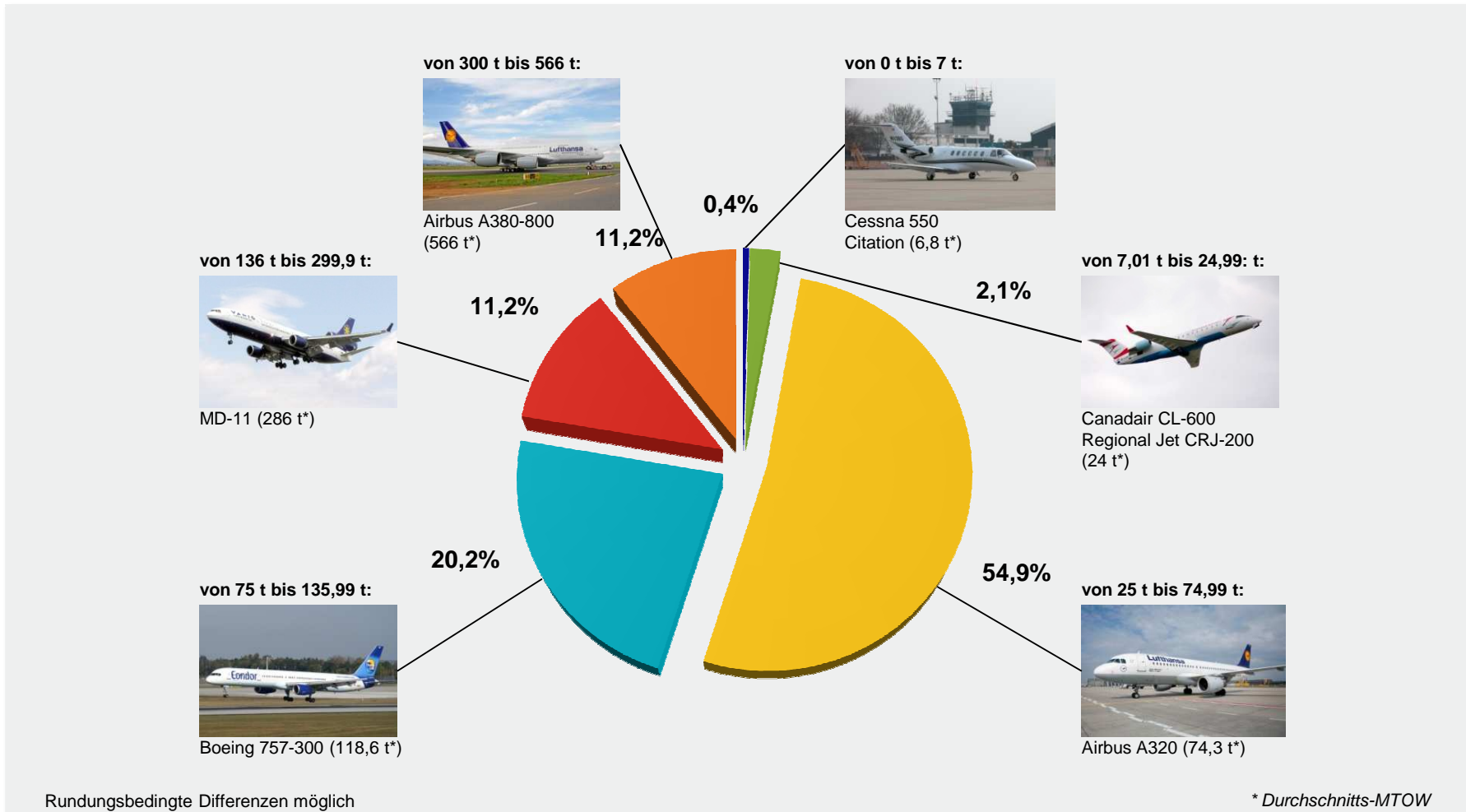
Flugzeugbewegungen 2014

Anteile der Flugzeugbewegungen nach Flugzeugherstellern



Flugzeugbewegungen 2014

Anteile der Flugzeugbewegungen nach Gewichtsklassen mit Beispielmustern



Flugzeugbewegungen 2014

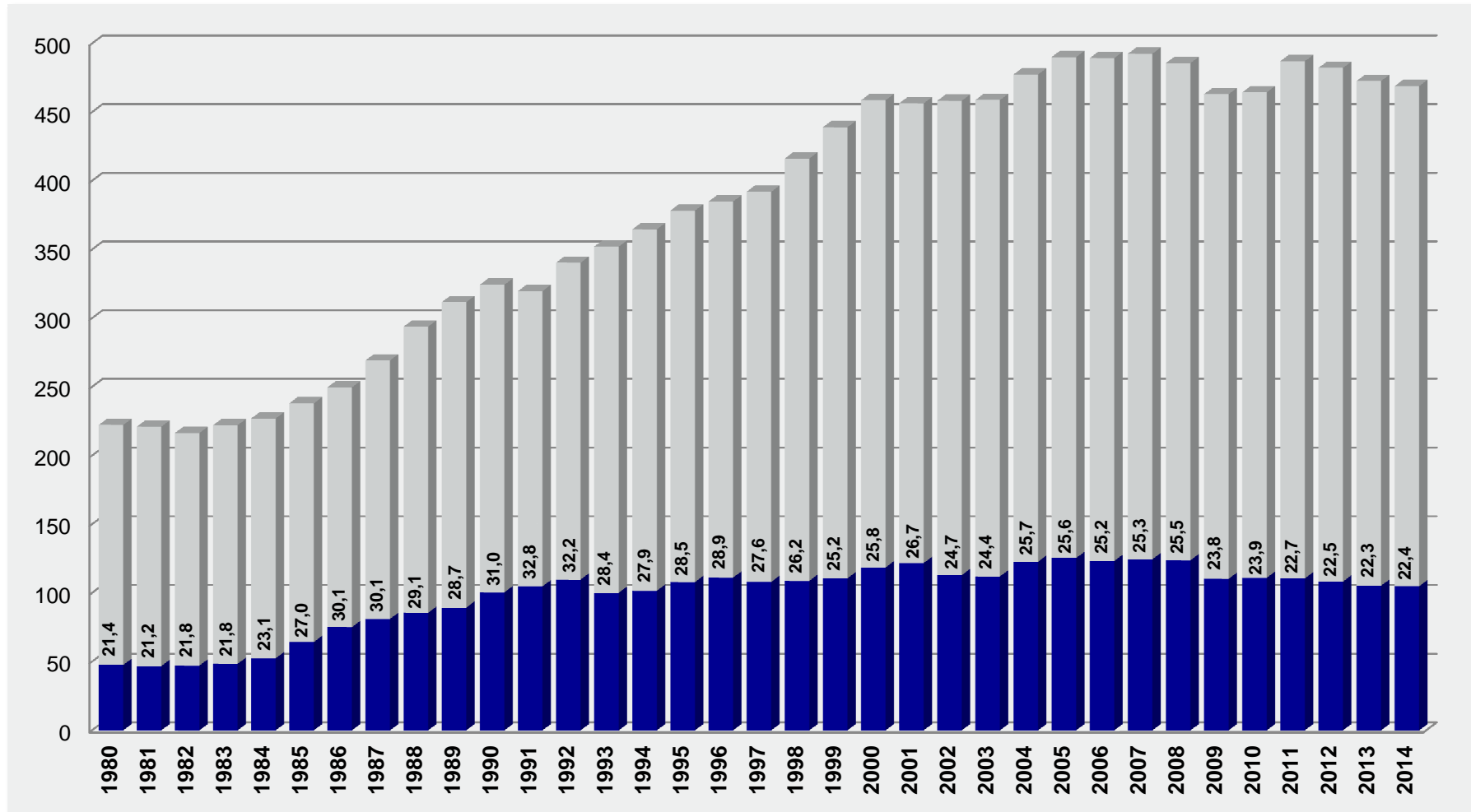
Großraumflugzeuge 1999-2014

Jahr	Anzahl der Flugzeugbewegungen														Total	Anteil an Gesamt in %
	B747	B767	B777	B787	DC10	MD11	A300	A310	A330	A340	A350	A380	IL 86/96	L 101		
2014	24.288	11.266	22.089	3.290	0	5.510	1.604	432	17.093	12.068	2	7.301	0	0	104.953 ¹⁾	22,4
2013	22.445	12.293	19.124	1.814	0	7.635	2.023	538	17.063	15.629	-	6.734	0	0	105.304 ²⁾	22,3
2012	24.672	13.217	17.480	882	0	7.621	1.764	902	17.113	18.541	-	6.109	0	0	108.313 ³⁾	22,5
2011	30.811	11.529	16.502	-	0	8.461	2.313	1.186	16.046	20.452	-	3.306	2	0	110.618 ⁴⁾	22,7
2010	31.108	11.773	17.498	-	0	8.347	2.853	1.396	15.028	22.416	-	639	0	6	111.070 ⁵⁾	23,9
2009	32.303	11.425	13.638	-	0	7.981	6.870	1.613	15.369	21.047	-	0	0	4	110.258 ⁶⁾	23,8
2008	34.269	12.841	9.898	-	54	10.318	17.987	1.889	14.373	22.226	-	0	0	0	123.865 ⁷⁾	25,5
2007	34.826	13.404	7.248	-	120	10.611	19.699	1.976	13.752	22.939	-	8	6	2	124.601 ⁸⁾	25,3
2006	36.324	12.603	7.046	-	334	10.791	19.009	2.950	12.988	21.188	-	0	0	26	123.281 ⁹⁾	25,2
2005	37.186	13.166	7.311	-	2.034	10.203	19.952	3.291	13.868	17.897	-	2	8	528	125.474 ¹⁰⁾	25,6
2004	37.130	13.913	6.413	-	2.808	8.240	20.658	4.005	10.385	18.597	-	-	62	538	122.749 ¹¹⁾	25,7
2003	33.788	12.529	7.615	-	2.438	6.801	17.799	6.278	7.011	16.896	-	-	86	806	112.057 ¹²⁾	24,4
2002	32.245	12.494	5.428	-	1.644	6.595	20.783	10.330	4.766	18.185	-	-	44	494	113.012 ¹³⁾	24,7
2001	34.061	11.782	4.628	-	1.326	7.602	26.887	13.426	4.140	17.603	-	-	130	234	121.819	26,7
2000	34.101	15.364	4.594	-	1.399	7.455	22.956	14.167	3.090	14.607	-	-	178	628	118.539	25,8
1999	34.503	18.221	3.512	-	2.711	5.235	20.898	13.634	722	10.790	-	-	236	244	110.706	25,2

¹⁾ inkl. 12 Bewegungen C17 ²⁾ inkl. 6 Bewegungen C17 ³⁾ inkl. 2 Bewegungen A-124 u. 10 Bew. C17 ⁴⁾ inkl. 10 Bewegungen C17 ⁵⁾ inkl. 6 Bewegungen C17 ⁶⁾ inkl. 8 Bewegungen C17 ⁷⁾ inkl. 2 Bewegungen A-124 u. 8 Bew. C17 ⁸⁾ inkl. 4 Bewegungen C-5 u. 6 Bew. C17 ⁹⁾ inkl. 4 Bewegungen A-124 u. 18 Bew. C17 ¹⁰⁾ inkl. 28 Bewegungen A-124 u. 2 Bew. A380 ¹¹⁾ inkl. 16 Bewegungen A-124 ¹²⁾ inkl. 10 Bewegungen A-124 ¹³⁾ inkl. 4 Bewegungen A-124

Flugzeugbewegungen 2014

Großraumflugzeuge 1980-2014 – Anteile am Gesamtaufkommen in %



Flugzeugbewegungen (in Tsd.)
an+ab

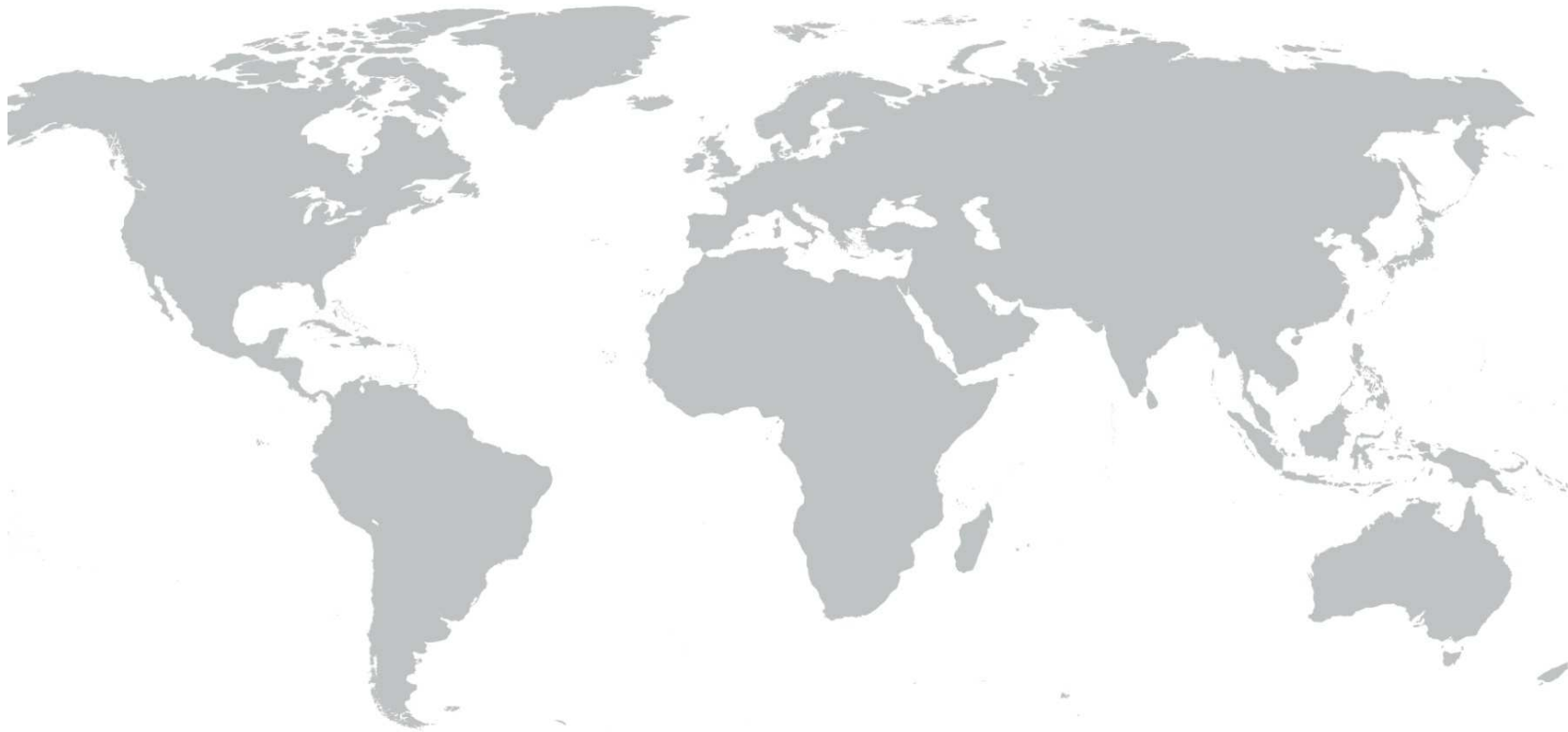
Höchststartgewichte 2014

Monats-/Quartalsdarstellung – MTOW (t)

Monat	2014		2013	
	an	Δ % ¹	an	Δ %
Januar	2.149.862	2,8	2.092.099	-6,4
Februar	2.006.228	0,9	1.988.585	-4,8
März	2.343.221	2,6	2.284.743	-4,7
1. Quartal	6.499.311	2,1	6.365.426	-5,3
April	2.299.882	-0,9	2.321.386	-3,1
Mai	2.587.400	3,9	2.490.209	-2,4
Juni	2.563.765	2,3	2.506.809	-1,6
2. Quartal	7.451.047	1,8	7.318.405	-2,3
Juli	2.643.743	2,2	2.585.771	-1,1
August	2.667.274	2,9	2.593.238	0,1
September	2.616.653	2,5	2.552.830	1,1
3. Quartal	7.927.669	2,5	7.731.838	0,0
Oktober	2.587.771	1,6	2.545.902	-0,4
November	2.355.383	2,7	2.293.264	0,7
Dezember	2.136.807	-1,1	2.160.843	1,1
4. Quartal	7.079.961	1,1	7.000.009	0,4
Jahr	28.957.988	1,9	28.415.678	-1,7

¹⁾ Δ % =Veränderungsrate zum Vorjahr Rundungsbedingte Differenzen möglich

Flugzeugbewegungen Regionen 2014

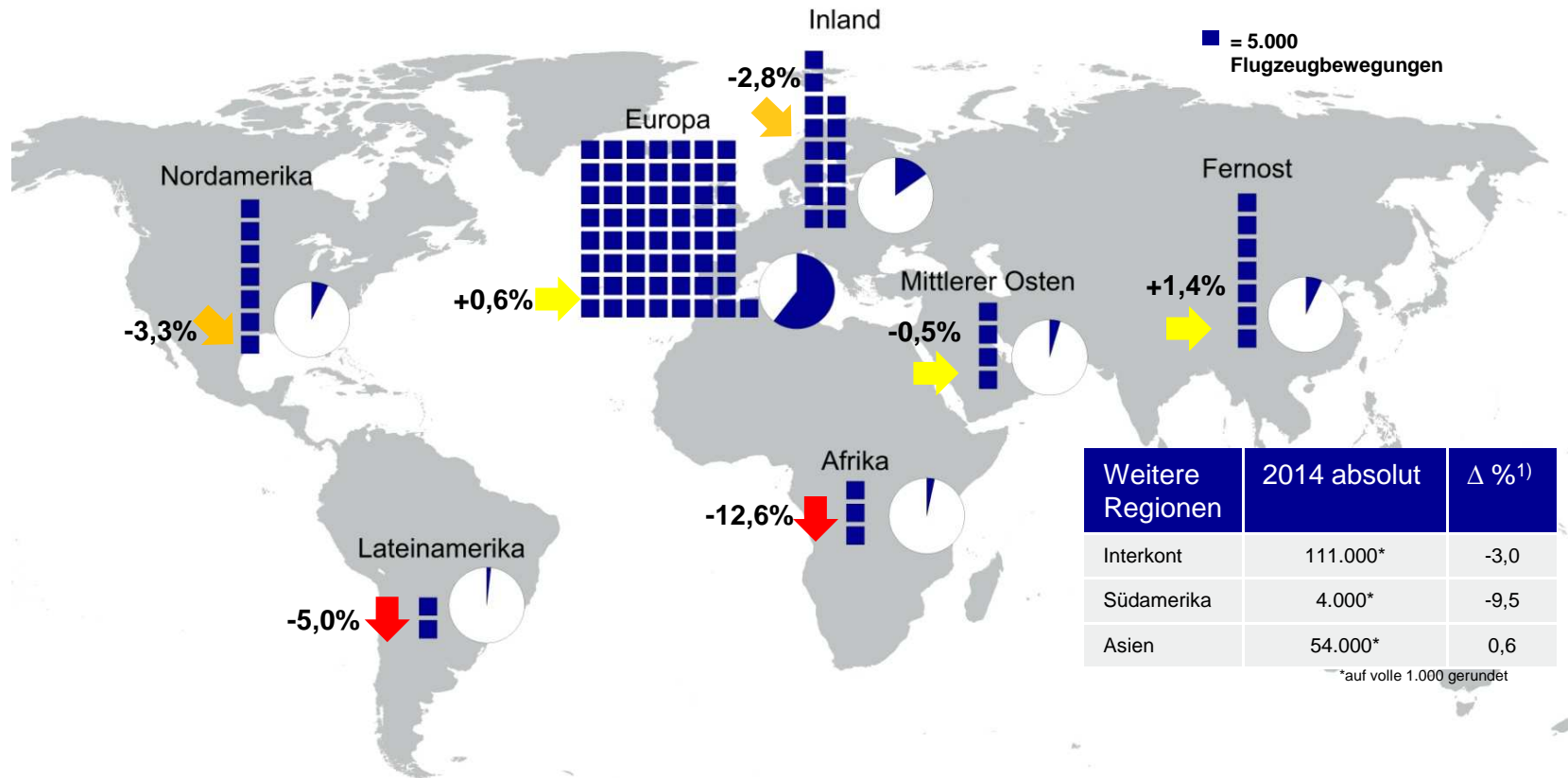


Flugzeugbewegungen Regionen 2014

Dass von den Annullierungen im Passagierverkehr hochfrequente Strecken am stärksten betroffen waren, zeigen die überproportionalen Rückgänge im Verkehr mit deutschen bzw. westeuropäischen Flughäfen. Entsprechend den Flugplanveränderungen während des Jahres 2014 standen Rückgänge im Interkontinentalverkehr (zuvorderst Südamerika und Zentralafrika) Zuwächse im dominierenden Europaverkehr (vor allem Süd- und Südosteuropa) gegenüber.

Die Frachterflüge gehen im dominanten Interkontinentalverkehr mit Ausnahme der Region Nahost spürbar zurück. Abweichend legen einzelne Verbindungen mit Asien, z.B. China, Saudi-Arabien oder Katar, zu. Innerhalb Europas wachsen Verkehre mit den Regionen Süd-, Südost- und Osteuropa.

Flugzeugbewegungen Regionen 2014



Weitere Regionen	2014 absolut	Δ % ¹⁾
Interkont	111.000*	-3,0
Südamerika	4.000*	-9,5
Asien	54.000*	0,6

*auf volle 1.000 gerundet

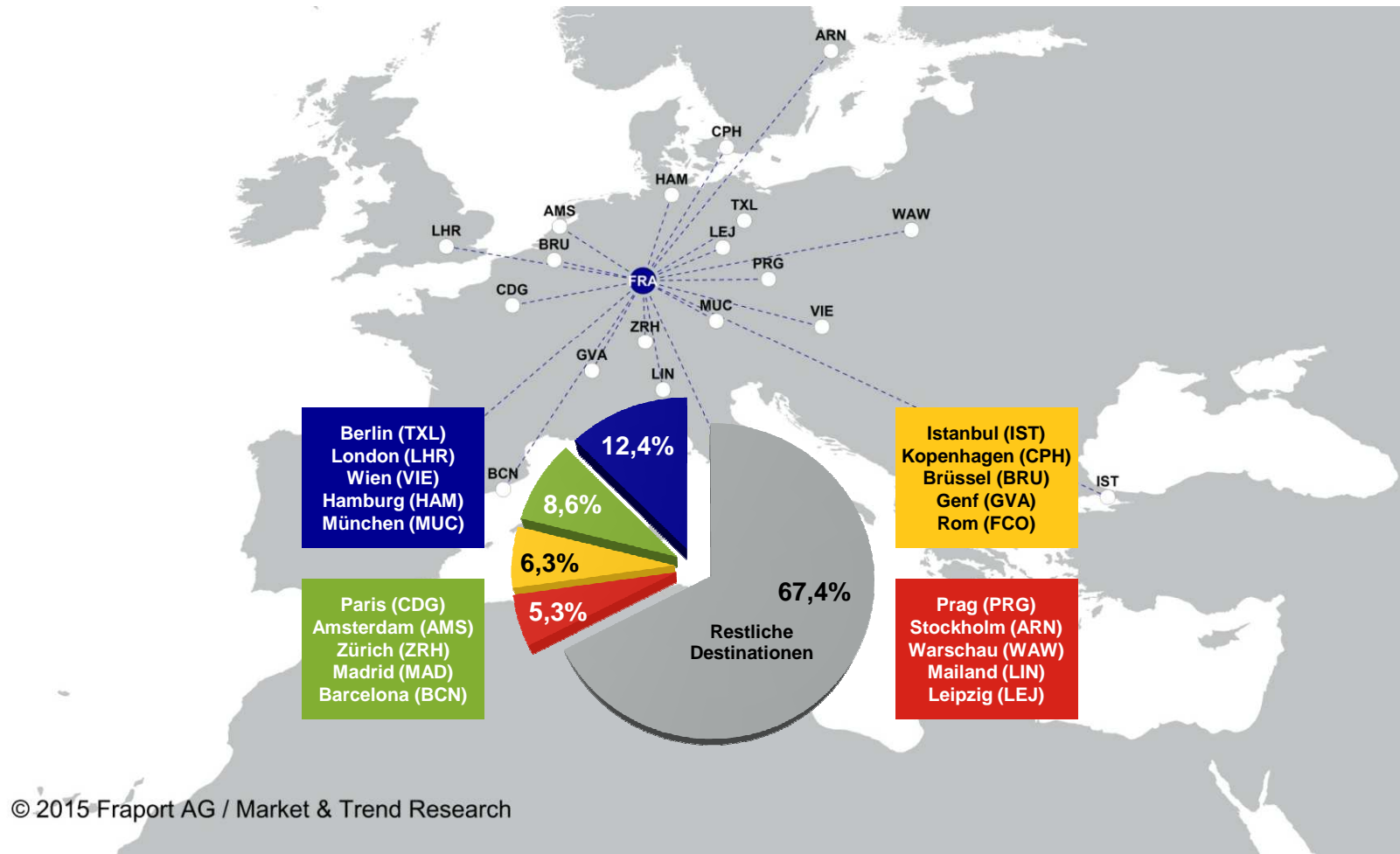
© 2015 Fraport AG / Market & Trend Research

Quelle: Opal Vor-/Folgeauswertung, Alle Verkehrsarten
Europa ohne Inlandsverkehr
Flugzeugbewegungen an+ab

¹⁾ Δ % =Veränderungsrate zum Vorjahr Rundungsbedingte Differenzen möglich

Flugzeugbewegungen Regionen 2014

Anteile der Top 20 Destinationen am Lokalaufkommen 2014



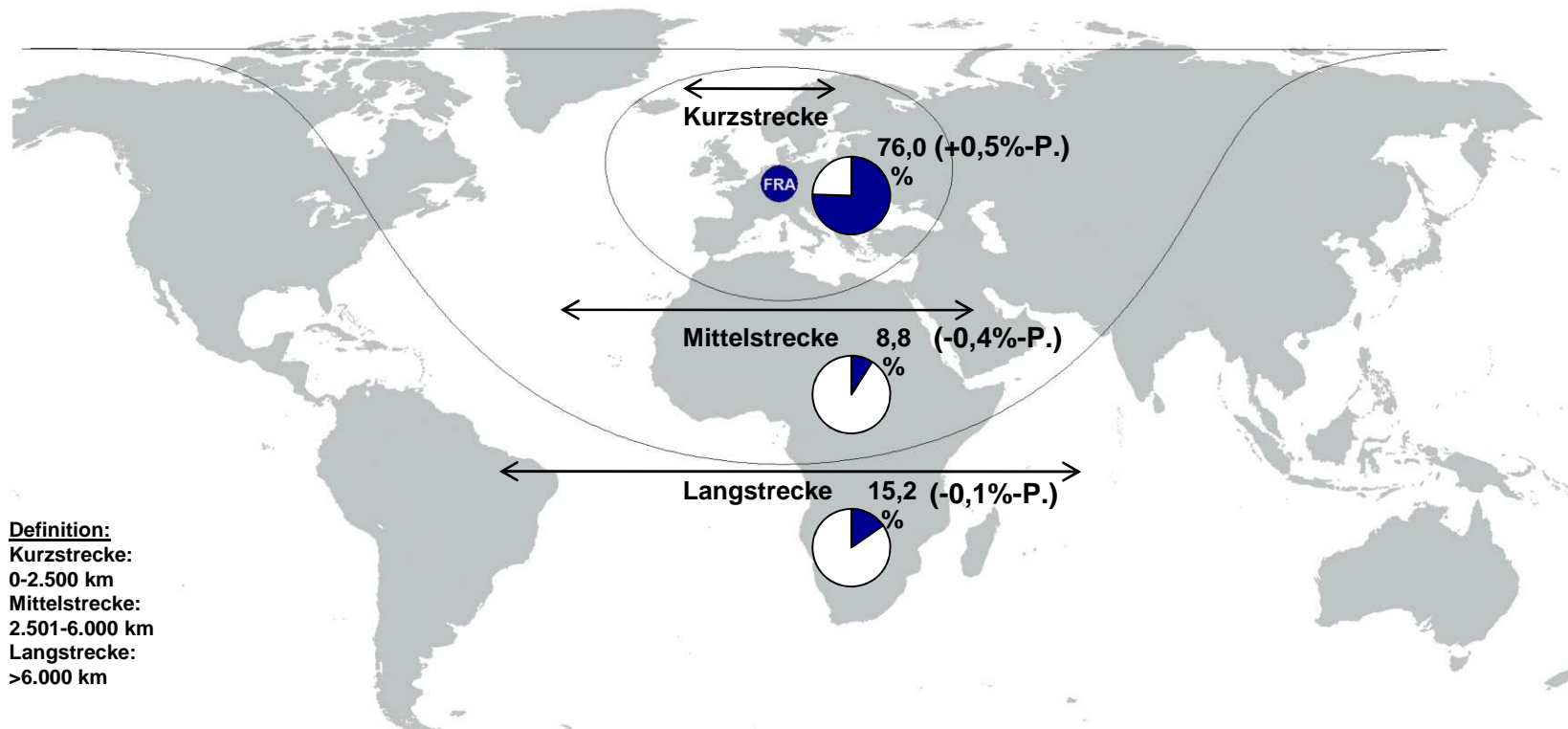
© 2015 Fraport AG / Market & Trend Research

Quelle: Opal Vor-/Folgeauswertung, Alle Verkehrsarten
Flugzeugbewegungen an+ab

Rundungsbedingte Differenzen möglich

Flugzeugbewegungen Regionen 2014

Anteile der Flugzeugbewegungen nach Entfernungen von FRA



© 2015 Fraport AG / Market & Trend Research

Quelle: Opal Vor-/Folgeauswertung, Alle Verkehrsarten
Flugzeugbewegungen an+ab
Großkreisentfernungen

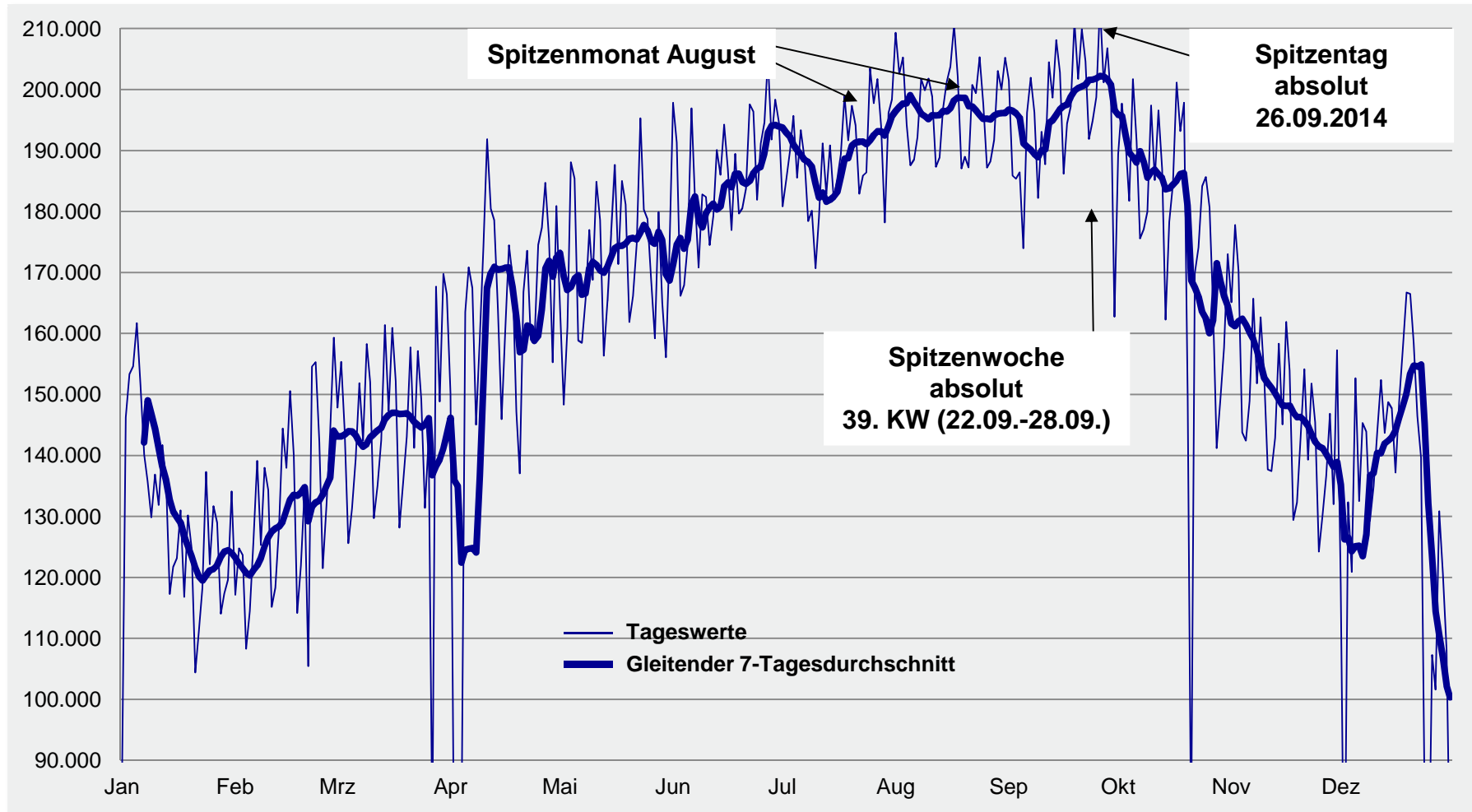
Rundungsbedingte Differenzen möglich

Spitzenwerte 2014



Spitzenwerte 2014

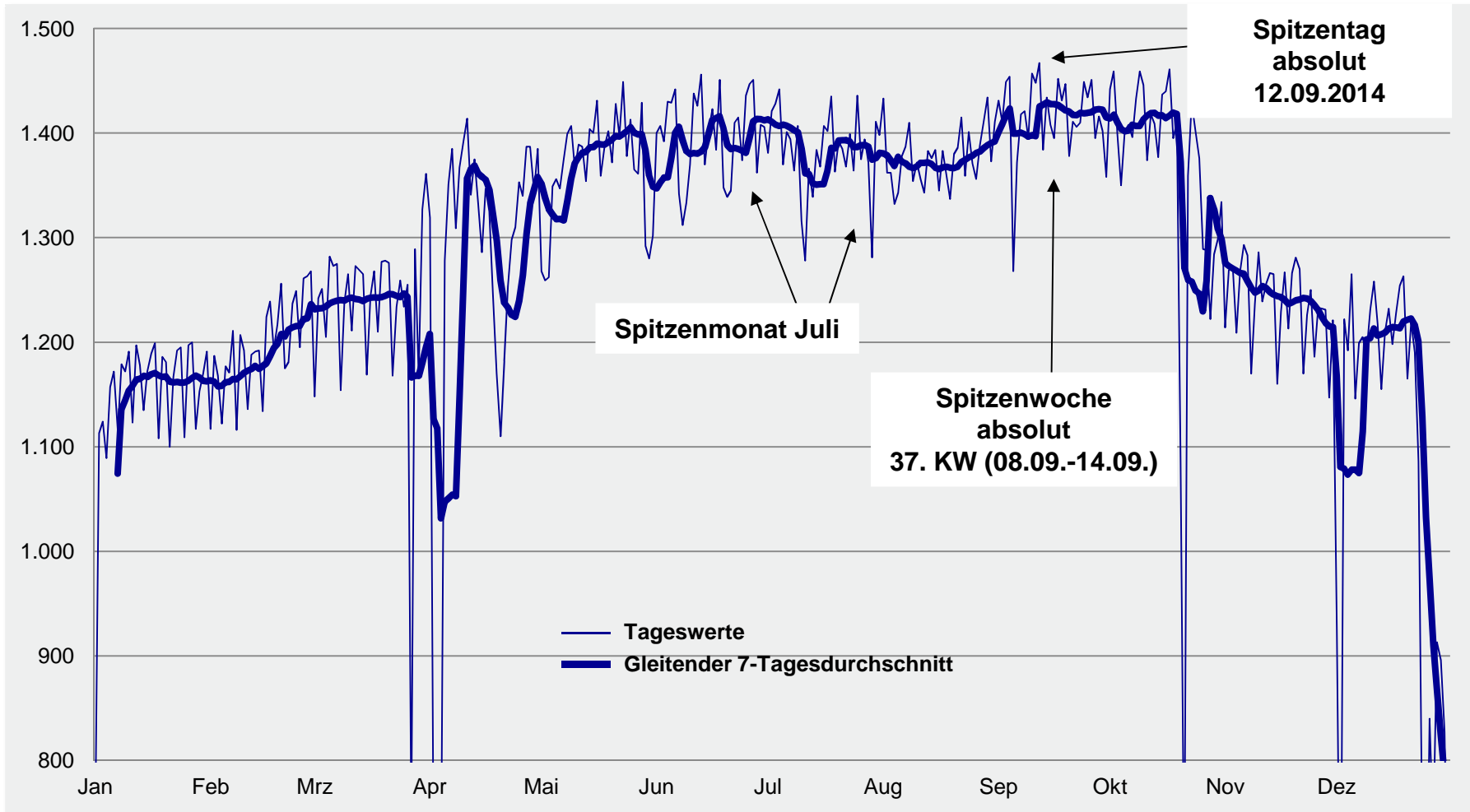
Passagierverkehr



Passagiere an+ab+Transit auf Tagesbasis
Ortszeit

Spitzenwerte 2014

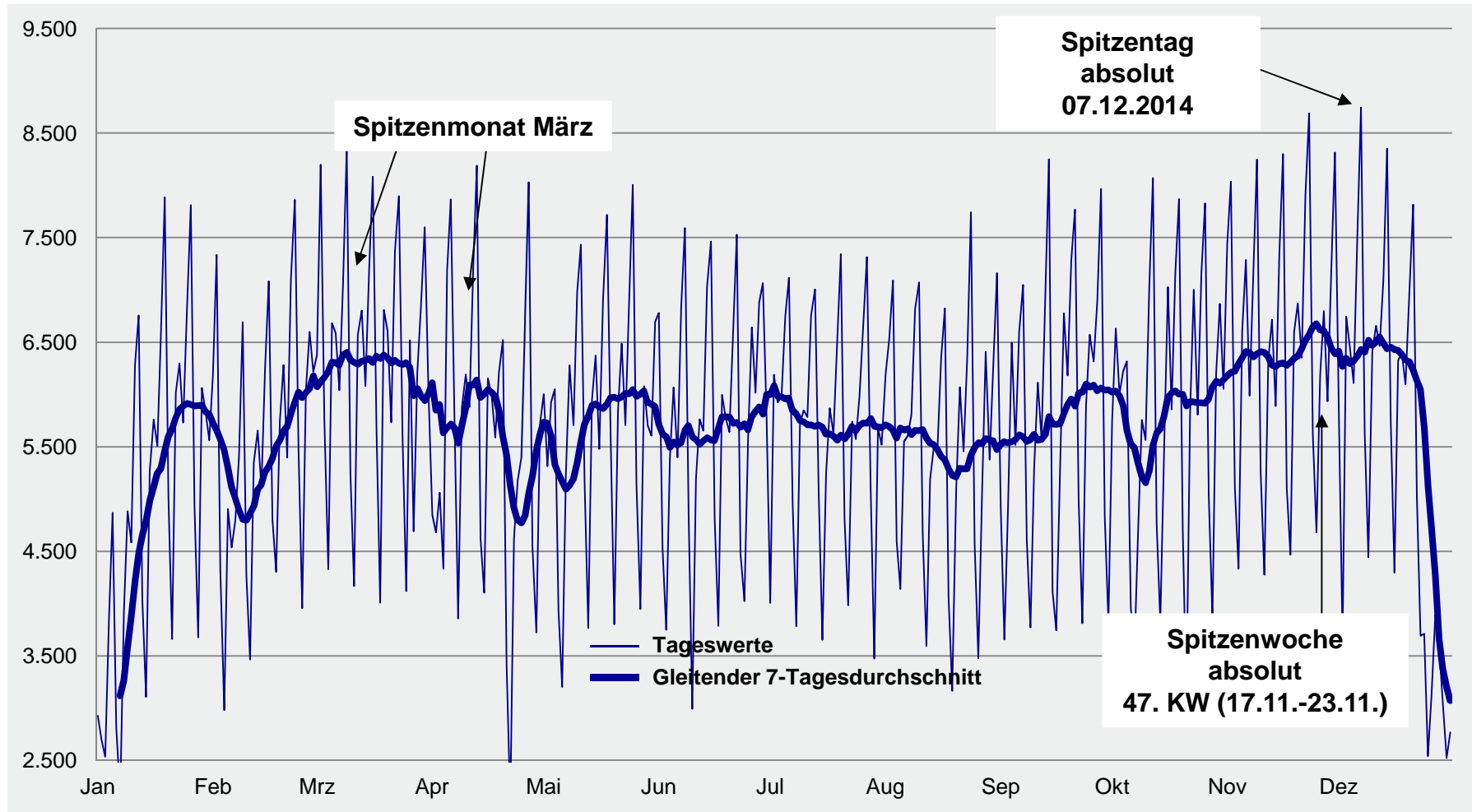
Flugzeugbewegungen



Flugzeugbewegungen an+ab auf Tagesbasis
Ortszeit

Spitzenwerte 2014

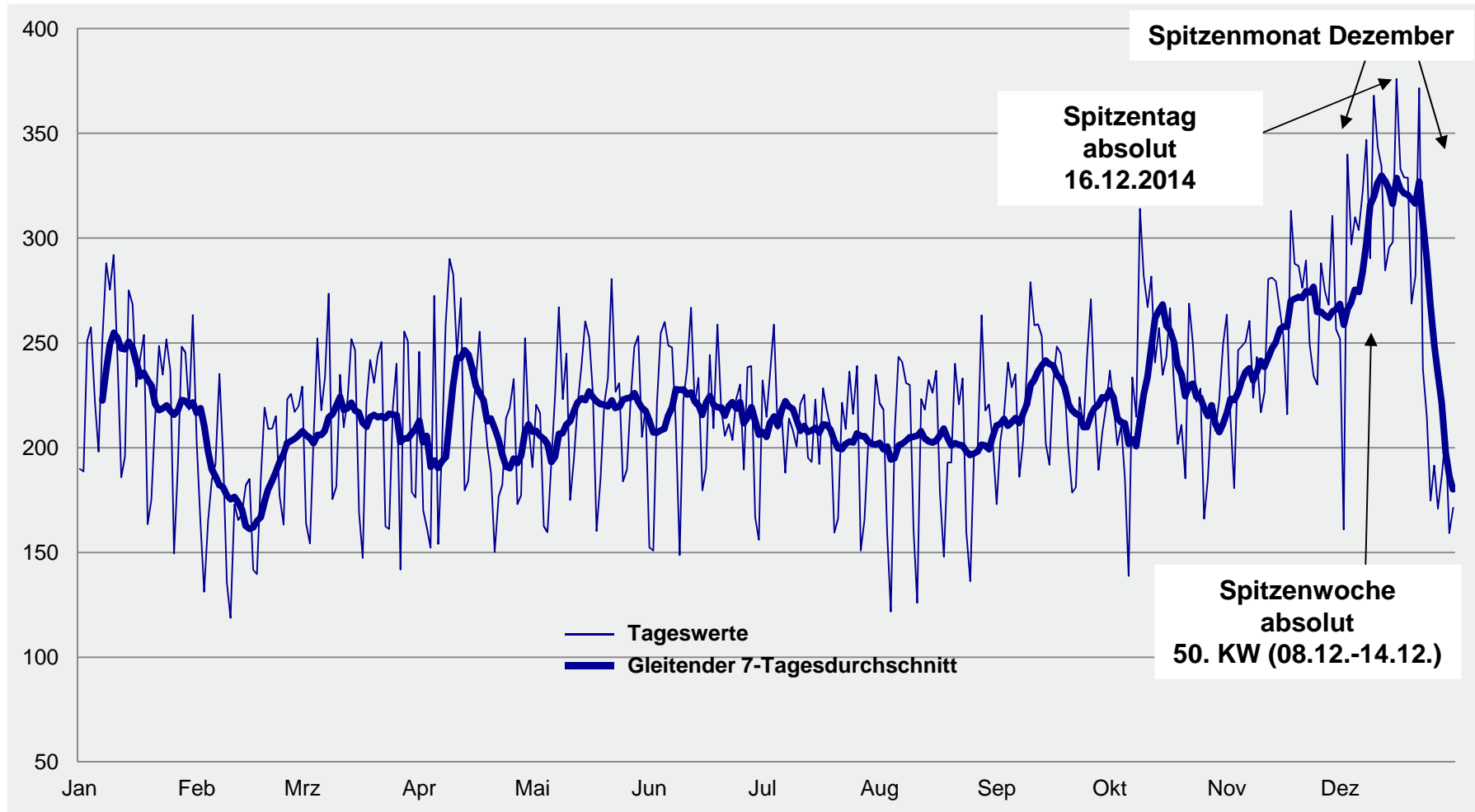
Luftfrachtverkehr



Luftfracht an+ab+Transit in t auf Tagesbasis
Ortszeit

Spitzenwerte 2014

Luftpostverkehr



Luftpost an+ab+Transit in t auf Tagesbasis
Ortszeit

Spitzenwerte 2014

Gesamtübersicht

Passagierverkehr		Datum/Uhrzeit (Ortszeit)	(an+ab+Transit)	Veränderung 2014/2013	
				absolut	$\Delta\%$ ¹⁾
Spitzenmonat		August	6.114.305	314.369	5,4
Spitzenwoche	absolut	39. Woche (22.09.-28.09.)	1.411.991	84.961	6,4
Spitzenwoche	typisch	35. Woche (25.08.-31.08.)	1.372.985	68.937	5,3
Spitzenstag	absolut	26.09.	213.949	14.480	7,3
Spitzenstag	typisch	22.08.	200.796	9.994	5,2
Spitzenstunde	absolut	01.08. (14:00-14:59h)	17.918	1.367	8,3
Spitzenstunde	typisch	02.08. (11:00-11:59h)	15.948	716	4,7

Flugzeugbewegungen		Datum/Uhrzeit (Ortszeit)	(an+ab)	Veränderung 2014/2013	
				absolut	$\Delta\%$ ¹⁾
Spitzenmonat		Juli	42.841	-438	-1,0
Spitzenwoche	absolut	37. Woche (08.09.-14.09.)	10.006	-57	-0,6
Spitzenwoche	typisch	38. Woche (15.09.-21.09.)	9.922	36	0,4
Spitzenstag	absolut	12.09.	1.467	-33	-2,2
Spitzenstag	typisch	25.09.	1.434	8	0,6
Spitzenstunde	absolut	11.06. (11:00-11:59h)	114	3	2,7
Spitzenstunde	typisch	23.10. (11:00-11:59h)	104	4	4,0

¹⁾ $\Delta\%$ = Veränderungsrate zum Vorjahr

Spitzenwerte 2014

Gesamtübersicht

Luftfrachtverkehr		Datum/Uhrzeit (Ortszeit)	(an+ab+Transit) in t	Veränderung 2014/2013	
				absolut	$\Delta\%$ ¹⁾
Spitzenmonat		März	195.262	6.146	3,3
Spitzenwoche	absolut	47. Woche (17.11.-23.11.)	45.991	278	0,6
Spitzenwoche	typisch	45. Woche (03.11.-09.11.)	44.721	1.035	2,4
Spitzenstag	absolut	07.12.	8.746	288	3,4
Spitzenstag	typisch	08.06.	7.592	171	2,3
Spitzenstunde	absolut	09.11. (20:00-20:59h)	1.085	-5	-0,5
Spitzenstunde	typisch	19.11. (20:00-20:59h)	841	41	5,1

Luftpostverkehr		Datum/Uhrzeit (Ortszeit)	(an+ab+Transit) in t	Veränderung 2014/2013	
				absolut	$\Delta\%$ ¹⁾
Spitzenmonat		Dezember	8.549	141	1,7
Spitzenwoche	absolut	50. Woche (08.12.-14.12.)	2.263	28	1,3
Spitzenwoche	typisch	48. Woche (24.11.-30.11.)	1.862	138	8,0
Spitzenstag	absolut	16.12.	376	-23	-5,8
Spitzenstag	typisch	10.10.	282	9	3,3
Spitzenstunde	absolut	08.12. (14:00-14:59h)	115	38	49,7
Spitzenstunde	typisch	02.05. (05:00-05:59h)	49	7	17,2

¹⁾ $\Delta\%$ = Veränderungsrate zum Vorjahr

Luftverkehrsgesellschaften 2014



Luftverkehrsgesellschaften 2014 mit Starts und Landungen ab dem Terminal 1

Adria Airways	LAN Airlines
Aegean Airlines	LOT – Polish Airlines
Air Canada	Luxair
Air China	Middle East Airlines
Air Dolomiti	Qatar Airways
Air India	SAS
Air Malta	Singapore Airlines
Air Serbia	SN Brussels Airlines
All Nippon Airways	South African Airways
Asiana Airlines	Swiss
Austrian Airlines	TAM
British Midland	TAP Portugal
Bulgaria Air	Thai Airways
Condor	Tunisair
Croatia Airlines	Turkish Airlines
Cyprus Airways	United Airlines
Deutsche Lufthansa	
Egypt Air	
El Al Israel Airlines	
Ethiopian Airlines	
Germanwings	
Iran Air	
Jet2.com	



Summe	39
--------------	-----------

Linie-Charter, Luftverkehrsgesellschaften mit mehr als 5 Bew./Jahr

Luftverkehrsgesellschaften 2014 mit Starts und Landungen ab dem Terminal 2

Aer Lingus	China Southern Airl.	Korean Air
Aeroflot	Corendon Airlines	Kuwait Airways
Air Algerie	CSA-Czech Airlines	Malaysia Airlines
Air Armenia	Delta Air Lines	Miat Mongolian
Air Astana	Denim Air	Montenegro Airlines
Air Baltic	Emirates	Niki
Air Berlin	Enter Air	Nouvelair Tunisie
Air Europa	Etihad Airways	Oman Air
Air France	Finnair	Onur Air
Air Moldova	Freebird Airlines	Orenair
Air Namibia	Georgian Airways	Pegasus Airlines
Air Nostrum	Germania Flugges.	Rossiya Russian Airl.
Air Transat	Globus LLC	Royal Air Maroc
Alitalia	Gulf Air	Royal Jordanian
American Airlines	Hamburg Airways	SATA Internacional
Atlasjet Airlines	Iberia Express	Saudi Arabian Airl.
Belavia	Iberia	Sibir Airlines
Biman Bangladesh	InterSky	SmartWings
British Airways	Iraqi Airways	Somon Air
Bulgarian Air Charter	Icelandair	Srilankan Airlines
Cathay Pacific	JAL Japan Airlines	Sunexpress
China Airlines	KLM Royal Dutch Airl	Sunexpress Germany
China Eastern Airlines	Jetairfly	Tailwinds



Tarom	Uzbekistan Airways
Trade Air	VIA – Air Via
Transaero Airlines	Vietnam Airline
Transavia	Volotea
TUIfly	Vueling Airlines
Turkmenistan Airlines	Yemenia Airways
Ukraine Intl. Airlines	
Utair Aviation	
US Airways	

Summe
84

Linie-Charter, Luftverkehrsgesellschaften mit mehr als 5 Bew./Jahr

Luftverkehrsgesellschaften 2014 mit Frachterflügen

Aerologic	Royal Jordanien
Air Algerie	Saudi Arabian Airl.
Air Bridge Cargo	Thai Airways
Air China	Turkish Airlines
Air Contractors	Uzbekistan Airways
Asiana Airlines	
British Airways	
Cathay Pacific	
China Airlines	
China Southern Airl.	
Deutsche Lufthansa	
Emirates	
European Air Transp.	
Etihad Airways	
EVA Air	
Fedex	
Gestair Cargo	
Korean Airlines	
LAN	
Malaysia Airlines	
MNG Airlines	
Nightexpress	
Qatar Airways	



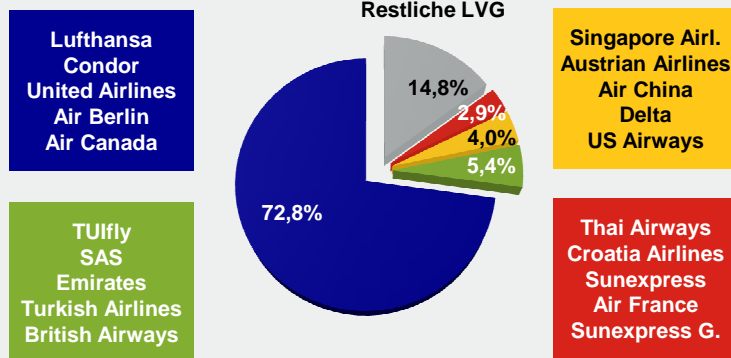
Summe	28
--------------	-----------

Linie-Charter, Luftverkehrsgesellschaften mit mehr als 5 Bew./Jahr

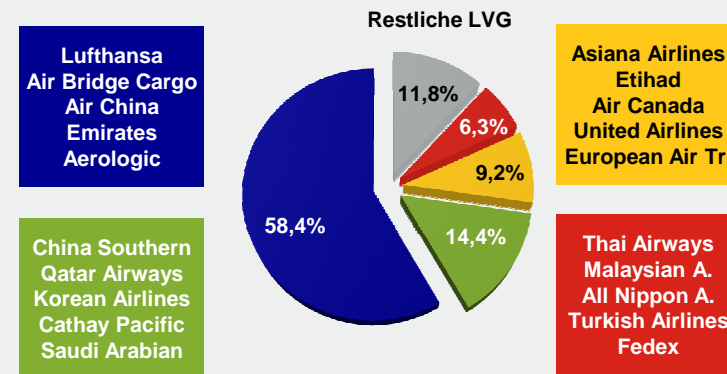
Luftverkehrsgesellschaften 2014

Verkehrsanteile

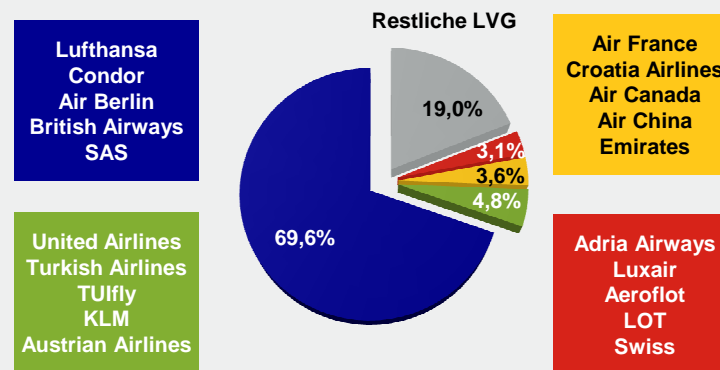
Passagiere
(an+ab+Transit)



Fracht
(an+ab+Transit)



Flugzeugbewegungen
(an+ab)

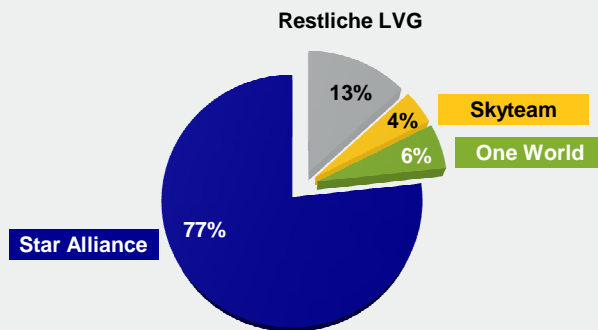


Rundungsbedingte Differenzen möglich

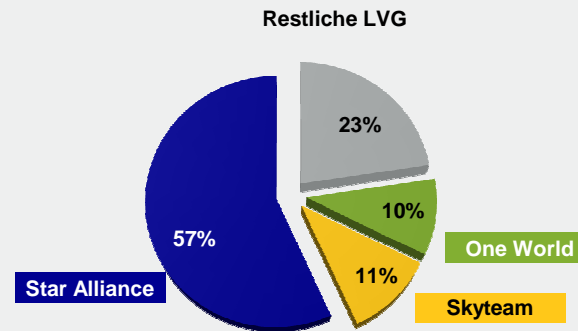
Allianzen 2014

Verkehrsanteile

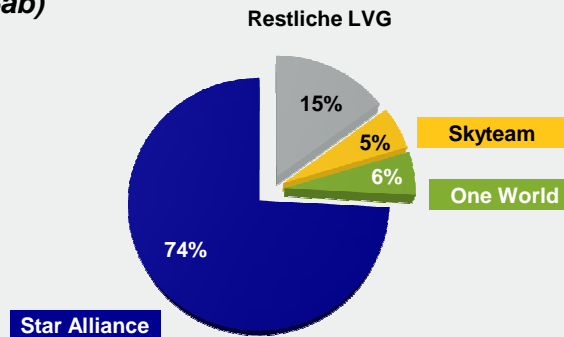
**Passagiere
(an+ab+Transit)**



**Fracht
(an+ab+Transit)**



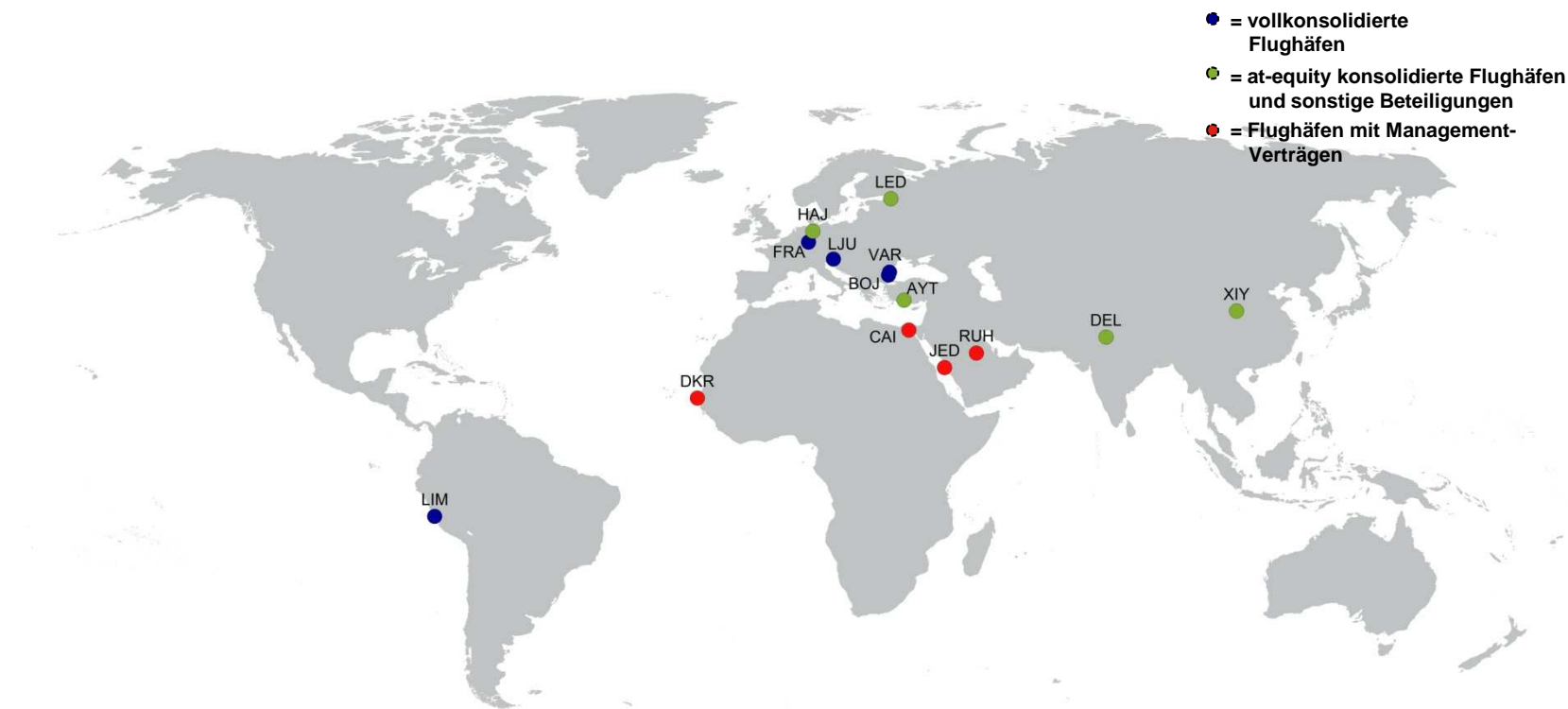
**Flugzeugbewegungen
(an+ab)**



Star Alliance: LH, A3, AC, AI, AV, BR, CA, CM, ET, JP, LO, LX, MS, NH, NZ, OS, OU, OZ, SA, SK, SN, SQ, TG, TK, TP, UA, ZH
Skyteam: AF, AM, AR, AZ, CI, CZ, DL, GA, KE, KL, KQ, ME, MF, MU, OK, RO, SU, SV, UX, VN
One World: AA, AB, AY, BA, CX, IB, JJ, JL, LA, MH, QF, QR, RJ, S7, UL

Verkehrsergebnis Konzern 2014

(Flughäfen mit Mehrheits-/Minderheitsbeteiligungen und Management-Verträgen)



© 2015 Fraport AG / Market & Trend Research

CAI: Vertrag im Januar 2014 erfolgreich beendet

JED + RUH: Vertrag im Juni 2014 erfolgreich beendet

LJU: Mehrheitsbeteiligung seit Oktober 2014

DKR: noch nicht in Betrieb, wird nach Fertigstellung für 22 Jahre betrieben

Verkehrsergebnis Konzern 2014

(Flughäfen mit Mehrheits-/Minderheitsbeteiligungen und Management-Verträgen)

Vollkonsolidierte Flughäfen		Passagiere ²⁾	Δ% ¹⁾	Cargo ³⁾ in t	Δ%	Flugzeugbewegungen ⁴⁾	Δ%
Frankfurt		59.566.132	2,6	2.132.132	1,8	469.026	-0,8
Ljubljana		1.307.379	3,1	9.831	6,2	31.405	-5,2
Lima ⁵⁾		15.664.993	5,1	302.406	2,0	155.094	1,3
Burgas		2.530.368	2,0	5.354	>100,0	19.088	3,5
Varna		1.387.494	5,2	74	>100,0	12.063	4,7

At-Equity konsolidierte Flughäfen und sonstige Beteiligungen		Passengers ²⁾	Δ% ¹⁾	Cargo ³⁾ in t	Δ%	Aircraft movements ⁴⁾	Δ%
Antalya		27.979.307	4,7	n. a.	-	176.191	4,0
St. Petersburg		14.264.732	11,0	n. a.	-	147.415	7,2
Hannover		5.291.981	1,1	15.184	3,5	76.031	0,0
Xi'an		29.177.459	12,0	185.889	3,9	244.336	8,5
Delhi		39.752.819	8,4	689.716	15,8	323.701	4,7

¹⁾ Δ % =Veränderungsrate zum Vorjahr

²⁾ Passagiere (Gewerblicher Verkehr an+ab+Transit)

³⁾ Cargo (Luftfracht+Luftpost an+ab)

⁴⁾ Flugzeugbewegungen an+ab

⁵⁾ Eigene Angaben von Lima

Verkehrsergebnisse anderer Flughäfen 2014

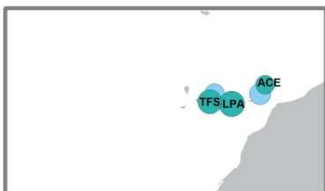
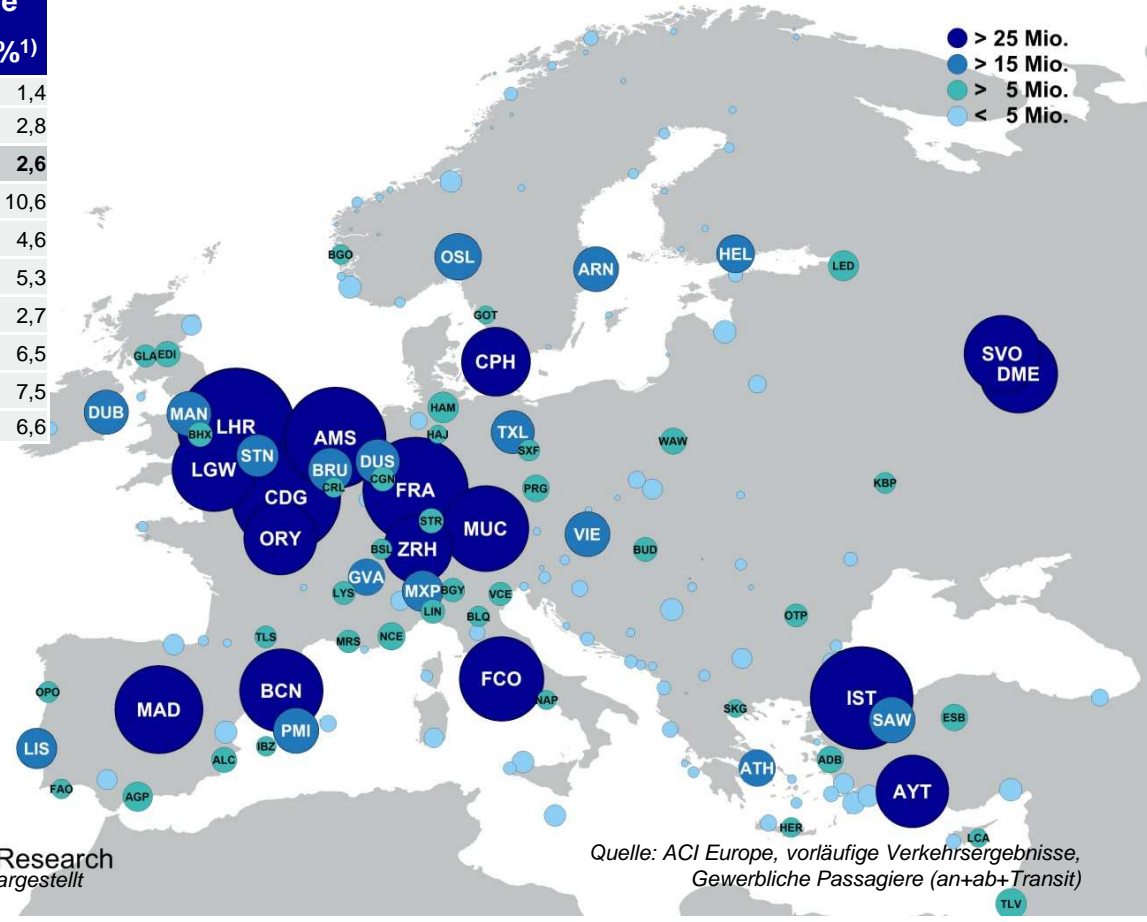
FRA im nationalen bzw. internationalen Vergleich



Verkehrsergebnisse anderer Flughäfen 2014

Passagieraufkommen europäischer Flughäfen

Europa		Passagiere	
Rang	Airport	absolut	$\Delta\%$ ¹⁾
↔	1. (1.) London LHR	73.408.442	1,4
↔	2. (2.) Paris CDG	63.808.796	2,8
↔	3. (3.) Frankfurt	59.566.132	2,6
↑	4. (5.) Istanbul	56.759.519	10,6
↓	5. (4.) Amsterdam	54.978.023	4,6
↔	6. (6.) Madrid	41.815.261	5,3
↔	7. (7.) München	39.700.515	2,7
↔	8. (8.) Rom FCO	38.506.467	6,5
↔	9.(9.) London LGW	38.105.747	7,5
↔	10. (10.) Barcelona	37.539.704	6,6



© 2015 Fraport AG / Market & Trend Research
 In der Graphik werden nur Häfen aus der Quelle dargestellt

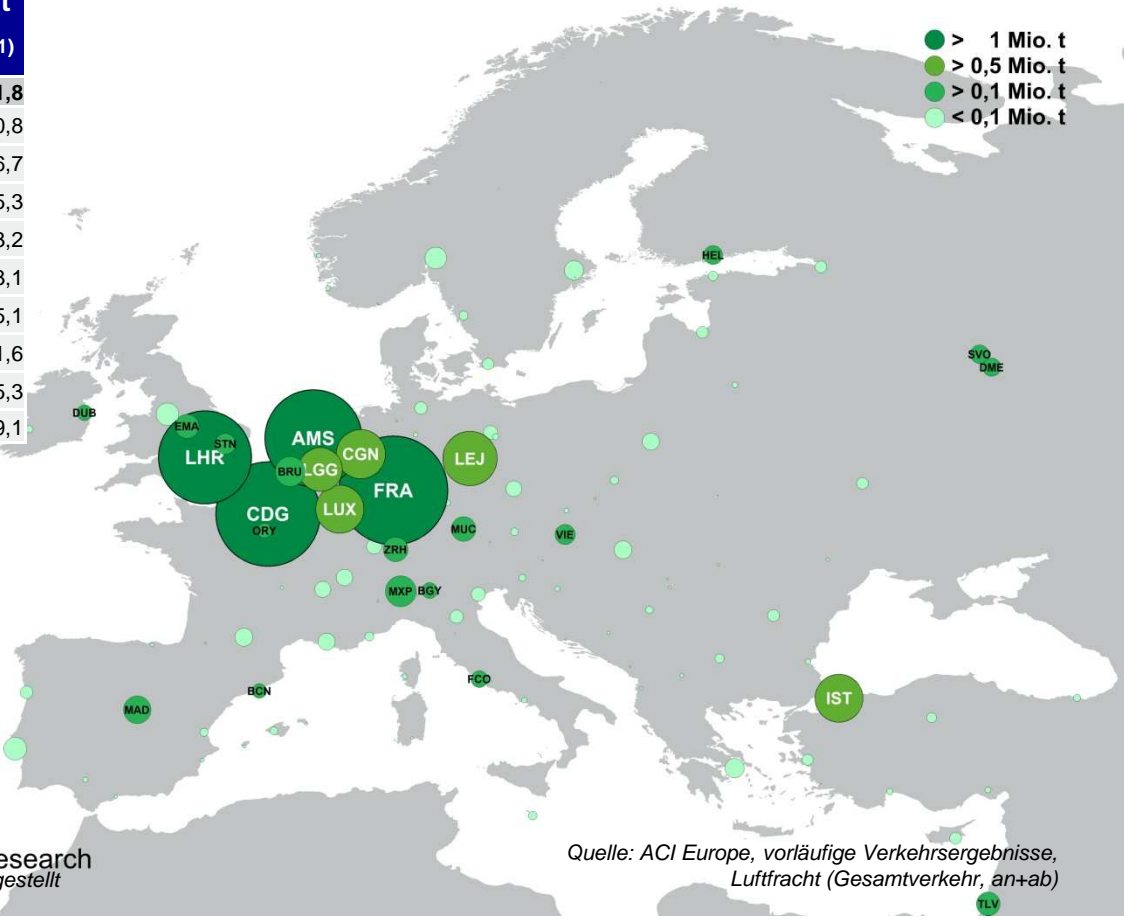
Quelle: ACI Europe, vorläufige Verkehrsergebnisse, Gewerbliche Passagiere (an+ab+Transit)

¹⁾ $\Delta\%$ =Veränderungsrate zum Vorjahr

Verkehrsergebnisse anderer Flughäfen 2014

Luftfrachtaufkommen europäischer Flughäfen

Europa		Luftfracht in t	
Rang	Airport	absolut	Δ% ¹⁾
➡ 1. (1.)	Frankfurt	2.051.345	1,8
➡ 2. (2.)	Paris CDG	1.890.829	0,8
➡ 3. (3.)	Amsterdam	1.633.195	6,7
➡ 4. (4.)	London LHR	1.499.080	5,3
➡ 5. (5.)	Leipzig	906.414	3,2
➡ 6. (6.)	Köln	739.427	3,1
➡ 7. (7.)	Luxemburg	708.077	5,1
➡ 8. (8.)	Istanbul	703.903	11,6
➡ 9. (9.)	Lüttich	591.175	5,3
➡ 10. (10.)	Mailand MXP	459.697	9,1



© 2015 Fraport AG / Market & Trend Research
 In der Graphik werden nur Häfen aus der Quelle dargestellt

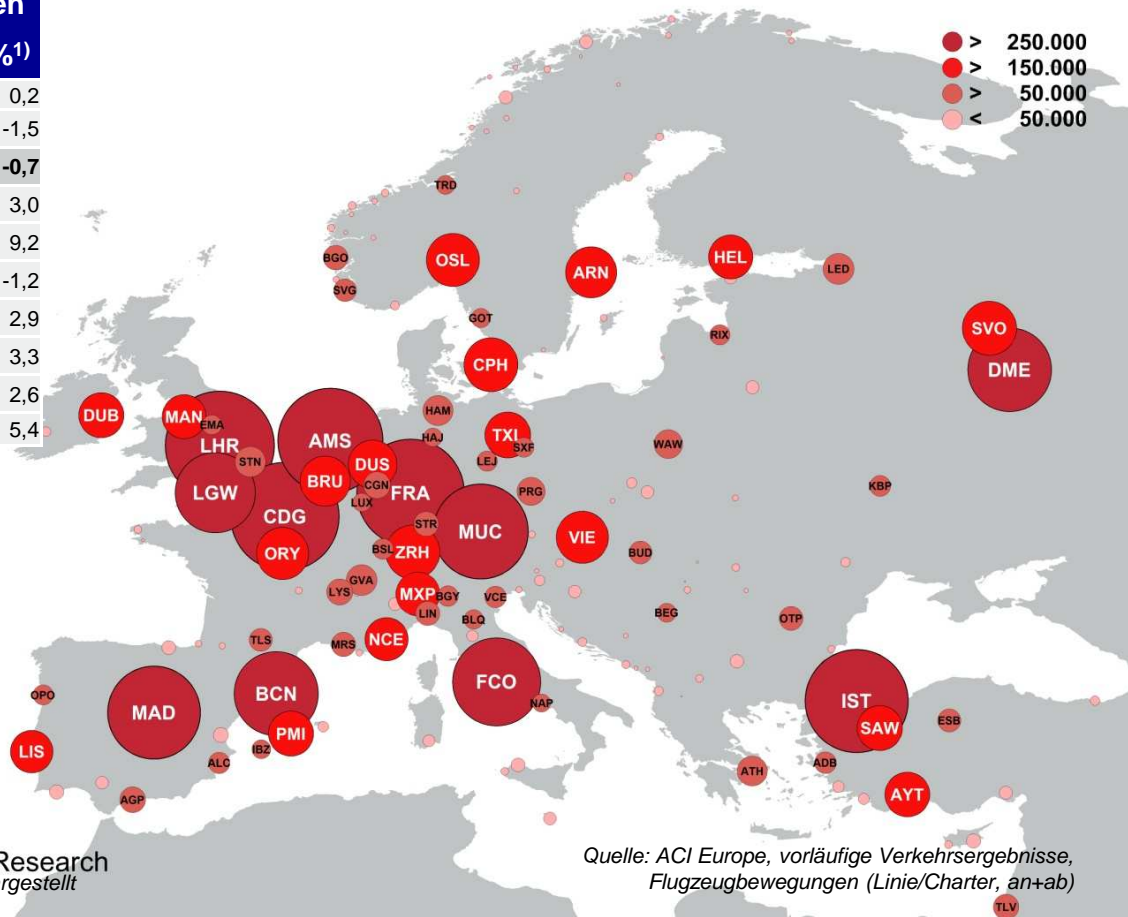
Quelle: ACI Europe, vorläufige Verkehrsergebnisse,
 Luftfracht (Gesamtverkehr, an+ab)

¹⁾ Δ % =Veränderungsrate zum Vorjahr

Verkehrsergebnisse anderer Flughäfen 2014

Bewegungsaufkommen europäischer Flughäfen

Europa		Bewegungen	
Rang	Airport	absolut	$\Delta\%$ ¹⁾
➡ 1. (1.)	Paris CDG	470.695	0,2
➡ 2. (2.)	London LHR	465.186	-1,5
➡ 3. (3.)	Frankfurt	458.305	-0,7
➡ 4. (4.)	Amsterdam	438.296	3,0
➡ 5. (5.)	Istanbul	421.354	9,2
➡ 6. (6.)	München	357.295	-1,2
➡ 7. (7.)	Madrid	341.911	2,9
➡ 8. (8.)	Rom FCO	307.916	3,3
➡ 9. (9.)	Barcelona	280.964	2,6
➡ 10. (10.)	Moskau DME	277.785	5,4



© 2015 Fraport AG / Market & Trend Research
 In der Graphik werden nur Häfen aus der Quelle dargestellt

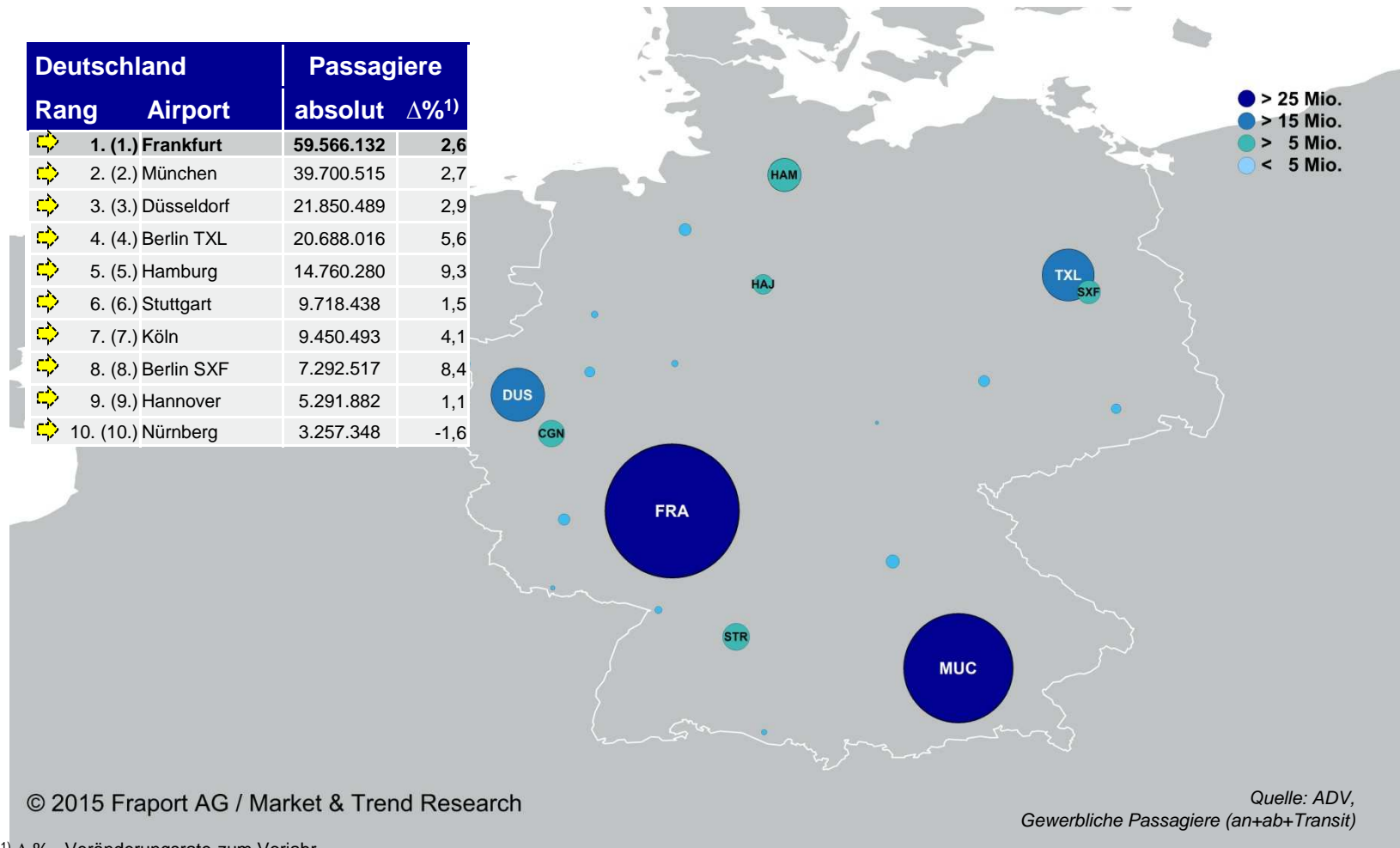
Quelle: ACI Europe, vorläufige Verkehrsergebnisse,
 Flugzeugbewegungen (Linie/Charter, an+ab)

¹⁾ $\Delta\%$ = Veränderungsrate zum Vorjahr

Verkehrsergebnisse anderer Flughäfen 2014

Passagieraufkommen deutscher Flughäfen

Deutschland		Passagiere	
Rang	Airport	absolut	$\Delta\%$ ¹⁾
➡	1. (1.) Frankfurt	59.566.132	2,6
➡	2. (2.) München	39.700.515	2,7
➡	3. (3.) Düsseldorf	21.850.489	2,9
➡	4. (4.) Berlin TXL	20.688.016	5,6
➡	5. (5.) Hamburg	14.760.280	9,3
➡	6. (6.) Stuttgart	9.718.438	1,5
➡	7. (7.) Köln	9.450.493	4,1
➡	8. (8.) Berlin SXF	7.292.517	8,4
➡	9. (9.) Hannover	5.291.882	1,1
➡	10. (10.) Nürnberg	3.257.348	-1,6

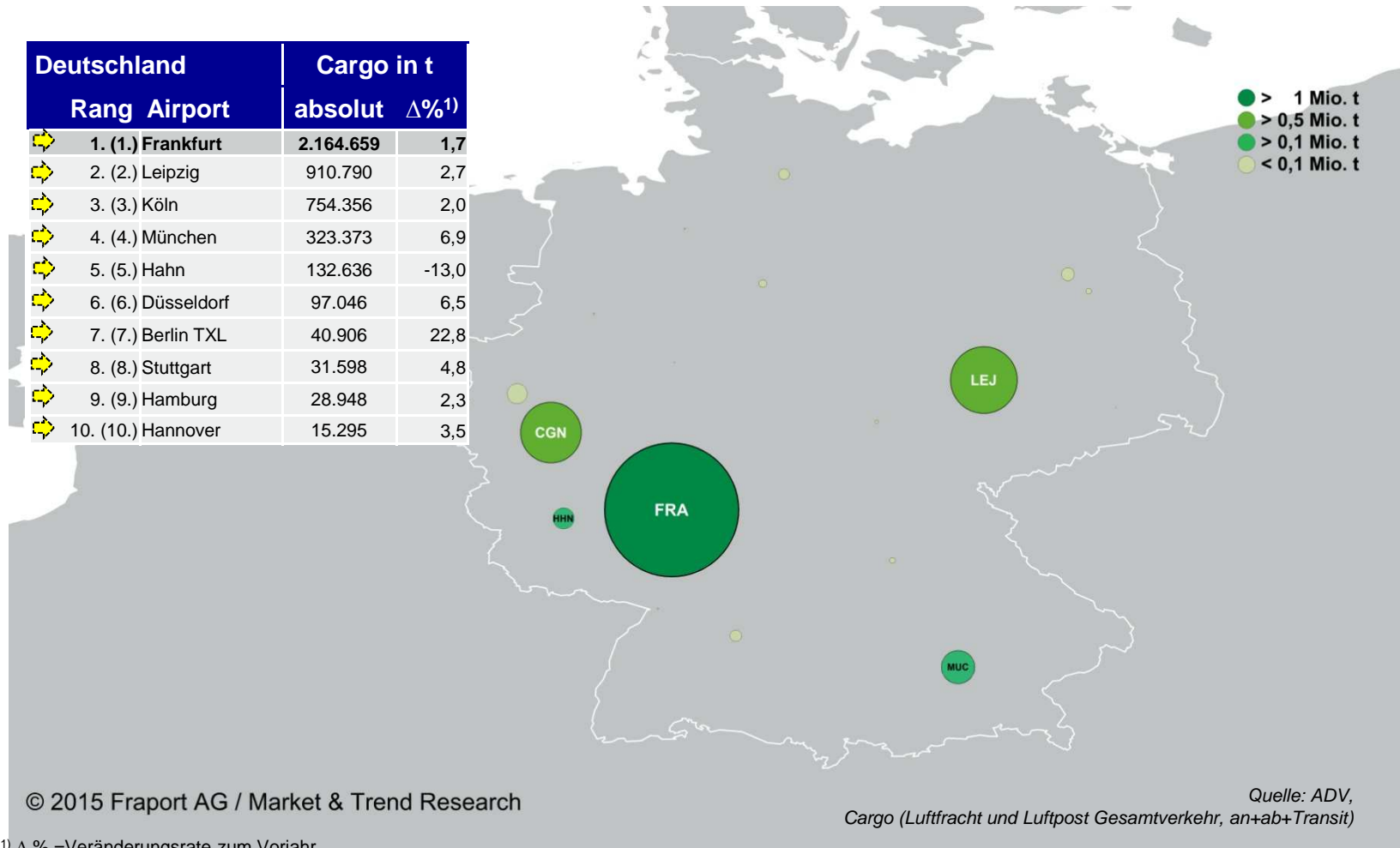


¹⁾ $\Delta\%$ = Veränderungsrate zum Vorjahr

Verkehrsergebnisse anderer Flughäfen 2014

Cargoaufkommen deutscher Flughäfen

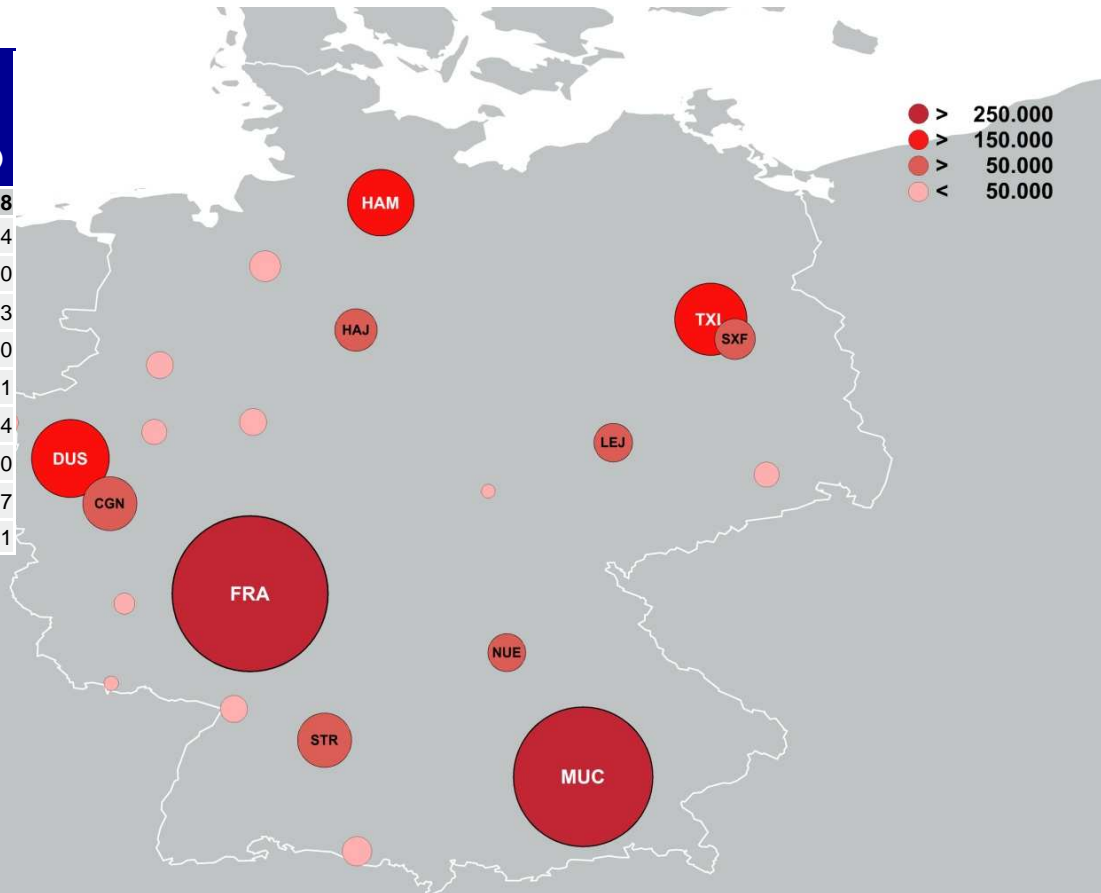
Deutschland		Cargo in t	
Rang	Airport	absolut	$\Delta\%$ ¹⁾
➔	1. (1.) Frankfurt	2.164.659	1,7
➔	2. (2.) Leipzig	910.790	2,7
➔	3. (3.) Köln	754.356	2,0
➔	4. (4.) München	323.373	6,9
➔	5. (5.) Hahn	132.636	-13,0
➔	6. (6.) Düsseldorf	97.046	6,5
➔	7. (7.) Berlin TXL	40.906	22,8
➔	8. (8.) Stuttgart	31.598	4,8
➔	9. (9.) Hamburg	28.948	2,3
➔	10. (10.) Hannover	15.295	3,5



Verkehrsergebnisse anderer Flughäfen 2014

Bewegungsaufkommen deutscher Flughäfen

Deutschland		Flugzeugbewegungen	
Rang	Airport	absolut	Δ% ¹⁾
➡	1. (1.) Frankfurt	469.026	-0,8
➡	2. (2.) München	376.678	-1,4
➡	3. (3.) Düsseldorf	210.720	0,0
➡	4. (4.) Berlin TXL	182.197	4,3
➡	5. (5.) Hamburg	153.879	7,0
➡	6. (6.) Stuttgart	124.452	-0,1
➡	7. (7.) Köln	123.241	2,4
➡	8. (8.) Hannover	76.031	0,0
➡	9. (9.) Berlin SXF	70.324	7,7
👣	10. (11.) Leipzig	63.569	3,1



© 2015 Fraport AG / Market & Trend Research

Quelle: ADV,
Flugzeugbewegungen (Gesamtverkehr, an+ab)

¹⁾ Δ % =Veränderungsrate zum Vorjahr

Definitionen und Quellen



Definitionen

1. Flugzeugbewegungen

Umfassen Starts und Landungen von Luftfahrzeugen (z.B. Flugzeuge, Hubschrauber). Hierzu zählen auch durchstartende Maschinen, sofern eine Bodenberührung stattfand.

A. Gewerblicher Verkehr

- **Linienverkehr**

Jede öffentliche, zwischen bestimmten Flugplätzen eingerichtete, regelmäßige Flugverbindung mit Beförderungspflicht für Personen, Fracht und Post, für die dem durchführenden Luftfahrtunternehmen eine Genehmigung vom Bundesverkehrsministerium erteilt wurde.

Anmerkung: Hierzu gehören auch Aufkommen der Ferienfluggesellschaften.

- **Regionalluft- und Expressdienstverkehr**

Beförderung von Passagieren bzw. Gütern im Linien- und linienähnlichen Verkehr durch Flugzeuge mit einem Höchststartgewicht von bis zu 30 Tonnen.

- **Nichtlinienverkehr (Gelegenheitsverkehr)**

ist der gewerbliche Verkehr zur Beförderung von Personen, Fracht und Post, der nicht im Linienverkehr durchgeführt wird.

Anmerkung: Jeder Ferienflug mit Linienrechten, der deshalb im Flugplan aufgenommen wird, ist nicht mehr explizit auswertbar und dem Linienverkehr zugeordnet.

a) Charterverkehr (Pauschal-, Tramp- und Anforderungsverkehr)

beinhaltet die Beförderung von Personen und Gütern in Gesamtladungen im Gelegenheitsverkehr für gewerbliche und private Auftraggeber mit Flugzeugen über 5,7 t MTOW (Gastarbeitercharter, NAC (Nordatlantik)-Charter, Militärcharter, Frachtcharter und sonstige Charterflüge).

Anmerkung: Der Großteil des Ferienflugaufkommens mit Pauschalreisecharakter wird im Linienverkehr erfasst.

Definitionen

b) Taxi- und Nahluftverkehr

Taxiverkehr: Tramp- und Anforderungsverkehr mit Flugzeugen bis einschließlich 5,7 t MTOW sowie gewerbliche Beförderung von Personen im Gelegenheitsverkehr auf Einzelanforderung des Bestellers.

Nahluftverkehr (Bedarfsplanverkehr): Anforderungsverkehr der nach Flugplan mit festen Flugzeiten, ohne Beförderungspflicht, durchgeführt wird.

c) Sonstiger Nichtlinienverkehr

Rundflüge (Personenflüge mit Start und Landung auf dem gleichen Flughafengelände), Gesundheitsflüge, Bildflüge, Reklameflüge, Land- und Forstwirtschaftsflüge, Schleppflüge, Zieldarstellungsflüge, Wetterflüge, Funkmess- / Radarüberwachungsflüge, Schulflüge soweit sie gewerblich durchgeführt werden.

B. Nichtgewerblicher Verkehr

Alle Flüge, die nicht im Auftrag Dritter gegen Bezahlung durchgeführt werden (Schul-, Sport-, Werkstatt-, Training-, Pilotentest-, Probe-, Vorführungs-, Regierungs- und private Reiseflüge). Hierzu zählen auch die Flüge des Werkverkehrs/Cobus. Flüge mit Flugzeugen im Besitz von Unternehmen, die entweder Luft- oder Nicht-Luftfahrtunternehmen sind, werden hier erfasst, sofern sie der Beförderung von Personen und Gütern im eigenen Geschäftsinteresse dienen und nicht im Auftrag Dritter gegen Bezahlung durchgeführt werden, sowie die Überführungsflüge zum Zwecke der Bereitstellung von Flugzeugen/Hubschraubern, z.B. Ferry- und Positionierungsflüge.

Definitionen

C. Flugzeugarten

- **Schmalrumpfflugzeug (Narrow Body)**

Flugzeug mit einem Mittelgang in der Passagierkabine (z.B.: A320, B737).

- **Großraumflugzeug (Wide Body)**

Flugzeug mit zwei Mittelgängen in der Passagierkabine (z.B.: A300, B747).

2. Passagierverkehr

Erfasst sind alle zahlenden und nichtzahlenden Fluggäste, mit Ausnahme der Kinder bis zu 2 Jahren, die ohne Flugschein in Begleitung Erwachsener reisen.

- **Gesamtverkehr**

ankommende, abfliegende und Transit-Fluggäste (einschließlich Umsteiger).

- **Lokales Fluggastaufkommen**

ankommende und abfliegende Passagiere (einschließlich Umsteiger) ohne Transit-Fluggäste.

- **Transit (Durchgang)**

Fluggäste, die während ihrer Flugreise auf dem Flughafen Frankfurt zwischenlanden und mit demselben Flugzeug ihren Flug fortsetzen, mit dem sie angekommen sind, werden nur einmal erfasst.

- **Transfer (Umsteiger)**

Passagiere, die ihre Flugreise zwischen Abgangs- und Endzielflughafen in Frankfurt unterbrechen und mit einem anderen Flugzeug weiterfliegen als sie angekommen sind. Sie werden üblicherweise bei Ankunft (als Aussteiger) und Abflug (als Zusteiger) erfasst (=Doppelzählung).

Definitionen

- **Inlandverkehr, Auslandverkehr**

Der Inland- und Auslandverkehr enthält Passagiere mit einem Streckenziel- bzw. einem Streckenherkunftsflughafen im Inland oder Ausland. Die Daten enthalten keine Durchgangspassagiere, jedoch Umsteiger.

Unter den im Nichtlinienverkehr beförderten Passagieren sind Reisende von Pauschalflügen, Flügen des Tramp- und Anforderungsverkehrs und Rundflügen zu verstehen.

Bei Pauschalreisenden handelt es sich um Fluggäste, die einen Pauschalpreis zahlen, der die Beförderungs-, Aufenthalts- und Übernachtungskosten sowie eine Reihe von Nebenkosten umfasst.

IT-Einzelflug-Pauschalreisen, bei denen sich der Fluggast des Angebots der Liniengesellschaft bedient, können aus statistischen Gründen nicht gesondert erfasst werden. Sie sind im Aufkommen des Linienverkehrs enthalten.

3. Luftfracht-, bzw. Luftpostverkehr

Die Luftfrachtsendungen sind nach Bruttogewichten erfasst und umfassen:

- (a) Luftfracht
 - (b) Dienstgüter der Luftverkehrsgesellschaften
 - (c) als Luftfracht befördertes Übergepäck
 - (d) Diplomatenfracht und –post
 - (e) Zeitungen- und Postsendungen, soweit sie als Luftfracht befördert worden sind.
- Freigeepäck rechnet nicht zur Luftfracht.

Definitionen

- **Gesamtverkehr**
ankommende, abgehende Fracht- bzw. Postmengen (einschließlich Umladungen) mit Transit.
- **Lokales Luftfracht-, bzw. Luftpostaufkommen**
umfasst ankommende und abgehende Fracht- bzw. Postmengen (einschließlich Umladungen) ohne Transit.
- **Transit (Durchgang)**
ist Luftfracht bzw. Luftpost, die nach einer Zwischenlandung mit dem selben Flugzeug weitertransportiert wird. Sie wird nur einmal erfasst.
- **Umladungen**
sind Fracht- bzw. Postmengen, die mit einem anderen Flugzeug weiterbefördert werden als sie angekommen sind. Sie werden bei Ankunft (als Ausladungen) und Abflug (als Einladungen) registriert (=Doppelzählung).
- **Inlandverkehr, Auslandverkehr**
umfassen jeweils ankommende und abgehende Fracht- und Postmengen (einschließlich Umladungen) nach Streckenherkunfts- bzw. Streckenzielflughäfen ohne Transit.

Definitionen

4. Spitzenwerte

Für die in den vier Verkehrsarten genannten Spitzenwerte gelten folgende Definitionen:

Spitzenmonat,

absolute Spitzenwoche,

absoluter Spitzentag,

absolute Spitzenstunde *ist in dem zu untersuchenden Begriff jeweils der Höchstwert des Jahres (kann in früheren Jahren schon übertroffen worden sein).*

Typische Spitzenwoche *ist die fünftstärkste Woche im Verkehrsablauf des Jahres.*

Typischer Spitzentag,

typische Spitzenstunde *ist der Wert, der dreißigmal im Jahresverlauf erzielt oder überschritten wurde.*

5. Verkehrseinheiten

Die Berechnung der Verkehrseinheit erfolgt nach ACI-Definition.

1 Verkehrseinheit (VE) = 1 Fluggast oder 100 Kg Luftfracht oder 100 Kg Luftpost für an + ab (ohne Transit)

6. MTOW Maximum Take Off Weight

Maximales (Ab-) Fluggewicht eines Flugzeugs

Quellen

Verkehrsstatistiken

Die Verkehrsdaten von Frankfurt entstammen einer Auswertung der Flugberichte, die von den Luftverkehrsgesellschaften manuell ausgefüllt oder mit dem EDV-Programm „FLIRT*FRA“ maschinell erstellt werden, sowie EDV-Angaben der LH. Die Luftfahrtunternehmen sind gesetzlich verpflichtet, für jeden durchgeführten Flug einen solchen Flugbericht vollständig und richtig auszufüllen.

Verkehrsstatistik deutscher und ausgewählter europäischer Flughäfen

Die Angaben wurden aus Veröffentlichungen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) und aus Monatsberichten ausgewählter deutscher und europäischer Flughäfen entnommen.

Quellen

S. 56:

Cessna 550: Version 1.2, November 2002 Copyright (C) 2000,2001,2002 Free Software Foundation, Inc. 51 Franklin St, Fifth Floor, Boston, MA 02110-1301 USA Everyone is permitted to copy and distribute verbatim copies of this license document, but changing it is not allowed.

Cessna 172: Version 1.2, November 2002 Copyright (C) 2000,2001,2002 Free Software Foundation, Inc. 51 Franklin St, Fifth Floor, Boston, MA 02110-1301 USA Everyone is permitted to copy and distribute verbatim copies of this license document, but changing it is not allowed.

Canadair CL-600 Regional Jet CRJ-200: „© Raimond Spekking / Wikimedia Commons / CC-BY-SA-3.0 & GFDL“

Boeing 757-300: Copyright: „Juergen Lehle“

MD-11: „© Adrian Pingstone / Wikimedia Commons“