

25. Oktober 2021

LBBW Studie: Zivilluftfahrt im Steigflug

## **Flugzeugbauer vor Wachstumsschub**

*Knapp zwei Jahre nach dem Ausbruch der Corona-Pandemie sieht das LBBW Research deutliche Anzeichen für eine Erholung der Zivilluftfahrt. Von dieser Entwicklung profitieren besonders die beiden zivilen Flugzeugbauer Airbus und Boeing, deren Auslieferungen 2025 wieder das rekordhohe Niveau von 2018 erreichen könnten.*

Seit dem Frühjahr befindet sich die zivile Luftfahrt auf Erholungskurs. So lag in der Volksrepublik China der inländische Flugverkehr im April und Mai bereits über dem Vorkrisenniveau. Als wesentliche Treiber des kräftigen Steigflugs nennt Analyst Stefan Maichl Impffortschritte und das Ende vieler Reisebeschränkungen sowie die dynamische Erholung der Weltwirtschaft. Auf das Vor-Corona-Niveau könnte der globale zivile Flugverkehr deshalb bereits 2023, spätestens aber 2024, wieder steigen.

Die schnelle Erholung des Inlandsflugverkehrs dürfte die Nachfrage nach Kurz- und Mittelstreckenflugzeugen beleben. Deutlich langsamer sollte die Erholung bei den Langstreckenfliegern erfolgen.

## **Boeing fliegt Airbus nach Flugverboten hinterher**

2021-23 werden die Flugzeugauslieferungen stark von Bestandsreduktionen gespeist, sagt der Analyst voraus. Über lange Zeit hatte insbesondere für Boeings B737 Max nach zwei Abstürzen ein Flugverbot bestanden, das zu einem hohen Bestand auf Halde führte. Maichl rechnet in den kommenden beiden Jahren mit 1.413 und 1.539 in den Flugbetrieb gehenden Maschinen von Airbus und Boeing, davon 712 bzw. 859 beim europäischen Marktführer. 2025 könnten dann die Flugzeugauslieferungen der beiden Hersteller mit mehr als 1.600 Maschinen wieder auf dem rekordhohen Niveau von 2018 liegen.

## **Rufe nach einer Energiewende am Himmel**

Angesichts der kräftigen Erholung der Verkehrsluffahrt werden die Rufe nach einer Energiewende am Himmel umso lauter, erwartet Maichl. „Der gesellschaftliche und politische Druck nimmt zu. Klimaneutrales Fliegen ist deshalb keine Frage mehr des ‚ob‘, sondern des ‚wie und wann‘.“ Die Weltluftfahrtorganisation IATA hat sich erst vor wenigen Tagen das Ziel gesetzt, bis 2050 klimaneutral fliegen zu wollen. Dies sei ambitioniert, denn die Herausforderungen für eine Dekarbonisierung seien wahrscheinlich in keiner anderen Branche so groß wie bei den Flugzeugbauern.

Statt eines Königswegs führten für die Flugzeugbauer nur diverse gleichzeitig beschrittene Pfade zum Ziel, sagt der Analyst voraus. Dabei sollten die Emissionskompensation und die zunehmende Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF) in den kommenden Jahren die wesentlichen CO<sub>2</sub>-Reduktionshebel sein. Ein großflächiger

Seite 3

Presseinformation

25. Oktober 2021

Einsatz von batterieelektrischen und mit Wasserstoff betriebenen Flugzeugen sei hingegen noch visionär.

**Die komplette Studie: [www.lbbw.de/2021-studie-luffahrt](http://www.lbbw.de/2021-studie-luffahrt)**