Helaba

Im Fokus: Branchen
21. April 2026

Luftfahrt: Höhenverlust durch Geopolitik?

Der Irankrieg sorgt bereits in Teilen der Welt für Kerosinengpässe und lässt entsprechende Sorgen auch in Deutschland aufkeimen. Für die Branche käme dies zur Unzeit. Das Umsatzvolumen befindet sich noch unter dem Vorpandemie-Niveau und das Wachstum 2026 wäre gefährdet.

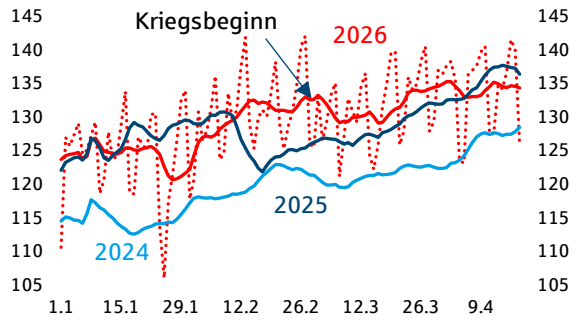


Adrian Keppler
Branchenanalyse
T 069/91 32-41 83
adrian.keppler@helaba.de

In Deutschland machte sich der Irankrieg bis zuletzt vor allem bei den Spritpreisen bemerkbar. Es mehren sich jedoch derzeit Meldungen, die eine weitere Sorge Realität werden lassen könnten: **Kerosinmangel**.

Das Chaos an den Flughäfen im Nahen Osten und bei zahlreichen Flugrouten zu Kriegsbeginn Ende Februar ist fast wieder in Vergessenheit geraten. Kurzfristig gab es zwar einen Rückgang der **globalen Flugaktivität** (vgl. Grafik), inzwischen hat jedoch eine Erholung eingesetzt, sodass die Zahl der Flüge wieder **über dem Vorkriegsniveau** liegt. Auf den ersten Blick scheint die weltweite Luftfahrt den Schock damit überwunden zu haben und dank langfristiger Hedging-Verträge waren auch die stark gestiegenen Kerosinkosten (vgl. Grafik unten) insbesondere für europäische Airlines noch ein überschaubares Problem. Allerdings bahnen sich weitere Probleme an.

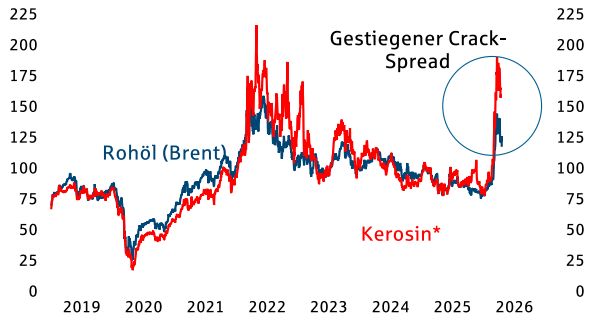
Flugaktivität durch Irankrieg nur kurz gedämpft
Anzahl kommerzielle Flüge* pro Tag, 7-Tage-Durchschnitt, Tsd.



*Linienflüge, Frachtflüge, Charterflüge, ausgewählte private Flüge
Quellen: Flightradar24, Helaba Research

Nicht nur der Kerosinpreis, sondern auch der **Kerosin-Crack-Spread** – die Differenz zwischen Kerosin- und Ölpreis, die die Marge der Kerosinraffinerien widerspiegelt – ist deutlich gestiegen und deutet damit seit einiger Zeit Engpässe an. So warnte die International Energy Agency (IEA) bereits vor **sommerlichem Kerosinmangel in Europa**, eventuell sogar schon in den nächsten sechs Wochen.

Crack-Spread zwischen Kerosin und Öl gestiegen
Ölpreis (Brent), Kerosinpreis (US-Golfküste), Jan. 2025 = 100



*Spot-Preise
Quellen: Macrobond, Helaba Research

Die globale Luftfahrt hätte dieses Jahr eigentlich wachsen sollen. Das Umsatzniveau der deutschen Luftfahrtbranche befindet sich noch unter dem Vorpandemie-Niveau. Insbesondere hierzulande **kämen die Engpässe für die Branche also zur Unzeit** – von den Folgen für die Verbraucher und die Unternehmen ganz zu schweigen.

Vor diesem Hintergrund werfen wir in der vorliegenden Analyse einen Blick auf die **Kerosinversorgung in Europa** sowie auf die kurz- und langfristige Situation der globalen und **deutschen Luftfahrt**.

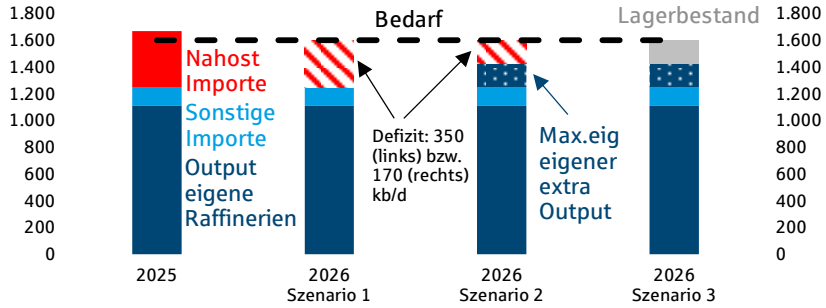
Kerosinmangel: Kurzfristig wären alternative Lieferanten nötig

Wie in anderen Bereichen der Energie- und Kraftstoffversorgung ist auch der **Kerosinmarkt eng europäisch vernetzt**. Große Flughäfen wie Frankfurt, Brüssel, Amsterdam und Zürich sind beispielsweise direkt an das **Central European Pipeline System** angebunden. Wir analysieren den drohenden Kerosinmangel daher aus europäischer Perspektive.

Laut IEA raffiniert Europa ca. 70 % seines Kerosinbedarfs selbst, etwa 1.100 Kilobarrel pro Tag (kb/d). Die restlichen 30 % werden importiert, davon rund drei Viertel aus dem Nahen Osten (ca. 350 kb/d). Zur Einordnung: Der Kerosinverbrauch deutscher Airlines betrug 2024 laut Bundesverband der **Deutschen Luftverkehrswirtschaft** (BDL) etwa 180 kb/d. Daher bestehen die Engpassgefahren für Europa derzeit weniger in Form von Rohölimporten. Viel mehr sind es **begrenzte eigene Raffineriekapazitäten**, die Europas Kerosinversorgung anfällig gegenüber der Geopolitik in Nahost machen.

Nahostimporte machen ca. 20 % des europäischen Kerosinbedarfs aus

Kerosinversorgung Europa, Kilobarrel pro Tag (kb/d)



Quellen: IEA, ONS, Energy Institute, Macrobond, Eigene Berechnungen, Helaba Research

Grundsätzlich gibt es drei kurzfristige (langfristige folgen unten) Möglichkeiten, wie Europa auf Kerosinengpässe reagieren kann: **Mehr eigene Raffineriekapazität, Lagerbestände mobilisieren und neue Lieferquellen sichern**. Wir haben drei Szenarien erstellt, um die groben Größenordnungen des Versorgungsmangels in Europa zu skizzieren:

1) **Keine Reaktion**: Hier würde in Europa das vollständige Nahostimportvolumen von 350 kb/d fehlen, was etwa 20 % des Gesamtbedarfs entspricht.[1]

2) **Kapazitäten hochfahren:** Die gesamten Ölraffinerien Europas waren in den vergangenen Jahren laut Energy Institute zu etwa 80 % ausgelastet. Bei einer theoretischen Vollauslastung ergäbe sich über das gesamte Jahr ein Kerosindefizit von ca. 170 kb/d, was 10 % des Jahresbedarfs entspricht.

3) **Kapazitäten hochfahren und Lagerbestände mobilisieren**. Die (offiziell ausgewiesenen) Lagerbestände betrugen 2025 laut IEA etwa 170 kb/d (ca. 10 % des Gesamtbedarfs). Auch eine vollständige Mobilisierung der Lagerbestände reicht also nicht aus, um einen vollständigen Nahostimportverlust zu kompensieren. Lediglich bei gleichzeitiger Vollauslastung eigener Kapazitäten würde das Kerosindefizit auf Jahressicht vollständig beseitigt.

Die in den Szenarien **unterstellten Optionen sind sehr optimistisch**. Zwar ließe sich die Auslastung der bestehenden Raffineriekapazitäten vermutlich etwas erhöhen, eine Vollauslastung von nahe 100 % erscheint jedoch unrealistisch. Zudem sind die Raffinerien auf die Herstellung verschiedener Öldestillate ausgelegt. Ob der zuletzt erreichte Kerosinanteil von rund 8,5 % ohne Weiteres proportional hochskaliert werden kann, ist daher fraglich. Auch eine vollständige Nutzung der Lagerkapazitäten dürfte sich als schwierig erweisen.

Daher bedarf es wohl **neuer Lieferquellen**. Der asiatische Markt käme zwar grundsätzlich infrage, doch mehren sich dort bereits Berichte über regionale Kerosinengpässe und Exportbeschränkungen, etwa aus China. Als

[1] Die vorliegende Analyse hat nicht den Anspruch, numerisch exakt zu sein. Streng genommen müsste man nämlich berücksichtigen, dass der Kerosinbedarf über das Jahr nicht gleichverteilt ist und die ersten zwei Monate des Jahres zu Kriegsbeginn bereits vorüber waren. Vielmehr soll hier eine heuristische Einschätzung möglicher Größenordnungen der Mangelsituation getätigt werden.

Alternativlieferant verbleiben die USA, die per Tanker liefern könnten. Eine solche Substitution hin zu US-Lieferungen weckt Erinnerungen an die Umstellung von russischem Pipelinegas auf US-Importe nach Beginn des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine. Diese hatte geopolitische Gründe, war jedoch mit Mehrkosten verbunden. Auch in diesem Fall wäre mit deutlich höheren Kosten zu rechnen. Hinzu kommt eine weitere Komplikation: Die USA könnten für Lieferungen aber Zugeständnisse verlangen, etwa in Form zusätzlicher militärischer Unterstützung im Nahen Osten.

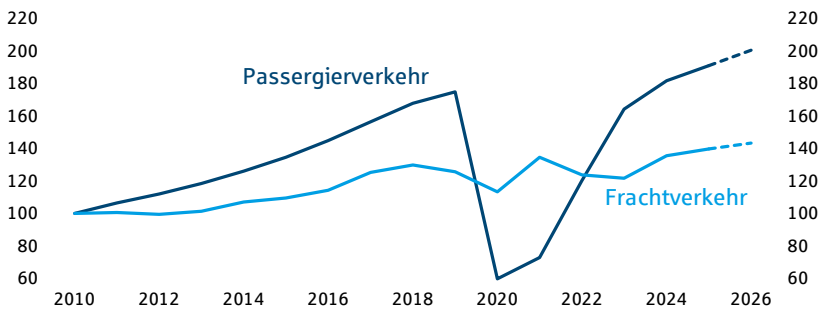
Seitens der Flughäfen stehen noch keine Hochrechnungen für drohende Engpässe zur Verfügung. Das liegt zum Teil daran, dass zwischen Flughafen-Tanklogistik und den Lieferquellen (Raffinerien bzw. externe Tanklager) häufig die Mineralölkonzerne zwischengeschaltet sind, die Informationen über die unmittelbare Vorrats- und Angebotssituation besitzen.

Global war man auf Kurs – der Irankrieg sorgt für Turbulenzen

Die globale Luftfahrt hätte 2026 eigentlich spürbar wachsen sollen. Die Corona-Delle im Passagierverkehr wurde bereits 2024 überwunden und für 2026 prognostizierte die **International Air Transport Association** (IATA) für den Passagierverkehr ein Wachstum von **4,9 %** (nachgefragte Sitzkilometer) bzw. für den Frachtverkehr **2,6 %** (nachgefragte Tonnenkilometer).

Luftfahrt wäre ohne Irankrieg weiter auf Kurs gewesen

Passagierwachstum bzw. Frachtwachstum der globalen Luftfahrt*, 2010 = 100

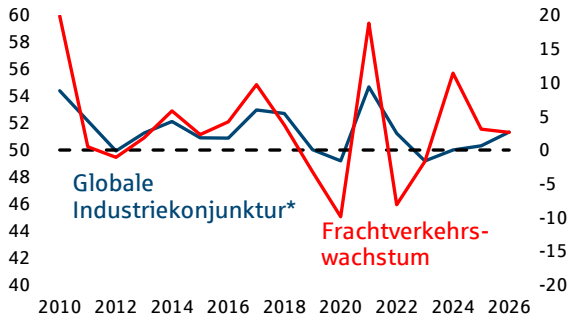


*2026: IATA-Prognose. Passierwachstum in Sitzkilometern, Frachtwachstum in Tonnenkilometern
Quellen: IATA, Helaba Research

Der Frachtverkehr startete recht furios in das laufende Jahr. Laut IATA lagen die Tonnenkilometer im Februar 11,2 % über dem Vorjahresmonat. Das Wachstum spiegelt die **noch intakte globale Industriekonjunktur** und den **wachsenden Welthandel** wider. Gerade letzterer hat sich trotz geopolitischer Spannungen als bemerkenswert robust erwiesen.[2] In den vergangenen Jahren dämpften eine schwache globale Industriekonjunktur und geringerer internationaler Handel die Frachtluftfahrt.

Globale Industrie dürfte Frachtverkehr stützen

Globale Industriekonjunktur* (links), Frachtverkehr (rechts), % gg. Vj.



*Approximiert durch globalen Einkaufsmanagerindex im Verarbeitenden Gewerbe
Quellen: Macrobond, Helaba Research

Für den Frachtverkehr ist damit umso entscheidender, wie die weiteren Entwicklungen in Nahost die globale Konjunktur und den Warenhandel beeinflussen. Selbst wenn sich die Kerosinversorgung bei europäischen bzw. deutschen Airlines als robust erweist, würde man Engpässe in anderen Teilen der Welt durch eine **geringere Handelsaktivität** spüren.

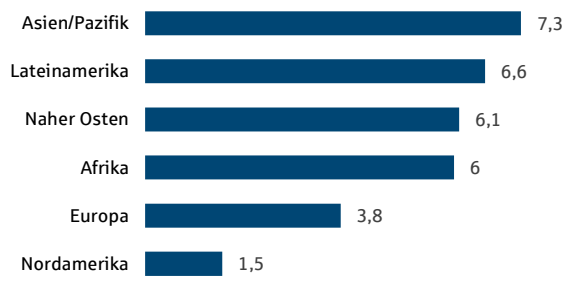
Im Passagierverkehr hätte das Wachstum in Lateinamerika oder dem asiatischen Raum besonders stark ausfallen sollen (vgl. Grafik unten). Aber auch in Europa und den USA hätte die Passagierluftfahrt um 3,8 % bzw. 1,5 % zulegen und weiterhin den Großteil der Nettoprofite erwirtschaften sollen (vgl. Grafik S. 4). Dass die **IATA-Prognosen der Nahostkrise wohl nicht standhalten dürften**, zeigt die bisherige Entwicklung der weltweiten Flugzahlen. Ende 2025 erwartete die IATA für dieses Jahr einen Anstieg der Anzahl an Flügen von rund 3,6 %. Bis Mitte April lag das Wachstum kommerzieller Flüge laut Flightradar24 gegenüber dem Vorjahres-

[2] Vgl. hierzu unseren Länder-Fokus „**Welthandel: Auf Kurs in schwierigem Fahrwasser**“ vom 19. März 2026.

zeitraum aber bei nur 0,1 %. Es müssten also im verbleibenden Jahresverlauf deutlich mehr Flüge stattfinden als 2025, was angesichts des anhaltenden Konflikts – trotz Feuerpause –, den Angebotssorgen und des verhaltenen Jahresauftakts der Flugzahlen unrealistisch ist.

Passagierwachstum in allen Märkten erwartet

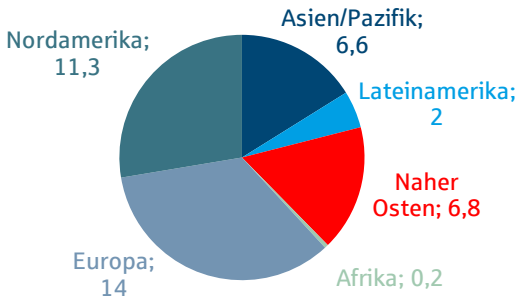
Passagierwachstum 2026* (Sitzplatzkilometer), % gg. Vj.



*IATA-Prognose vom Dezember 2025
Quellen: IATA, Helaba Research

Westliche Airlines dominieren noch die Profite

Nettoprofite 2026*, Mrd. US-Dollar



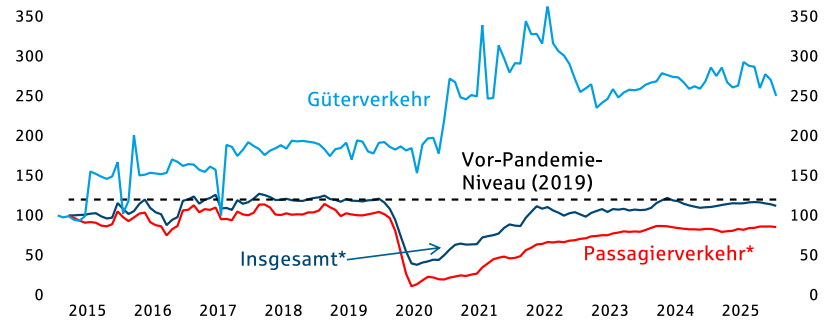
*IATA-Prognose vom Dezember 2025
Quellen: IATA, Helaba Research

Deutsches Luftfahrtwachstum in Gefahr

Das Sitzplatzangebot der deutschen Luftfahrt hätte laut Bundesverband BDL im ersten Halbjahr 2026 um 2 % wachsen sollen. In dieser Größenordnung bewegte sich auch unsere Schätzung des Umsatzwachstums, das die Branche durchaus gebrauchen könnte.

Umsatzvolumen der deutschen Luftfahrt unter Vorpandemie-Niveau

Realer Umsatz deutsche Luftfahrt, Jan. 2015 = 100, saisonbereinigt

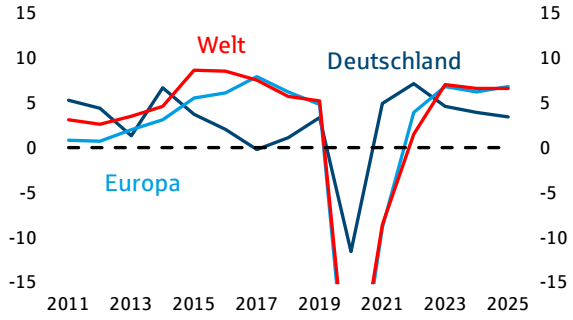


*3M-geglättet
Quellen: Macrobond, Helaba Research

Denn der preisbereinigte Umsatz der Branche befindet sich zu Beginn 2026 noch **4,4 % unter dem Niveau des Vorpandemiejahres 2019**. Das liegt maßgeblich am Passagierverkehr, der die Branche umsatzseitig dominiert. Der weniger gewichtige reine Güterverkehr entwickelt sich zwar seit einigen Jahren besser, begann aber im Verlauf von 2025 ebenfalls zu schwächeln.

EBIT-Marge deutscher Airlines geringer als global

EBIT-Marge, % der Gesamtleistung



Quellen: Feri, IATA, Helaba Research

Die Rentabilität der deutschen Luftfahrt ist seit der Pandemie geringer als in Europa und dem Rest der Welt. So betrug die **EBIT-Marge** der Branche im vergangenen Jahr in Deutschland 3,4 %, während sie in Europa und weltweit bei etwa 7 % lag. Mit Blick auf die Kerosinkosten und den Gewinn weist Deutschland dafür insbesondere gegenüber der nordamerikanischen Konkurrenz noch einen Vorteil auf. Denn die deutschen Airlines sind umfangreicher mit Hedging-Verträgen ausgestattet, die sie robuster gegenüber Preisausschlägen bei Kerosin aufstellen. Tatsächliche Kerosinengpässe würden aber früher oder später auch die Situation deutscher Airlines verschlechtern.

Fazit: Kurzfristig begrenzte Möglichkeiten, langfristig braucht es geopolitische Resilienz

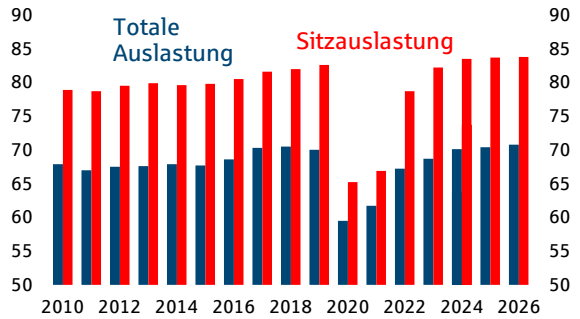
Für Europa liegen die kurzfristigen Möglichkeiten zur Kerosinabsicherung primär in alternativen Lieferländern. Global muss sich die Luftfahrt hingegen auf ein niedrigeres Wachstum einstellen. Die durch eine fortwährende Blockade der Straße von Hormus entstehenden Engpässe wären zu gravierend, um kompensiert zu werden.

Theoretisch könnten Airlines auf eine höhere Auslastung setzen. Allerdings wäre der **Sitzladefaktor** laut IATA-Prognose 2026 mit weltweit 83,8 % bereits auf einem **historischen Hoch** gewesen. Der Sitzladefaktor deutscher Airlines[3] lag in den letzten Jahren bei durchschnittlich 86,3 %. Hier besteht also weniger Spielraum als im globalen Durchschnitt.

Gleiches gilt für den **totalen Ladefaktor**, der neben der Passagier- auch die Frachtkapazität enthält, und der mit 70,8 % ebenfalls einen Rekord markieren sollte. Der verbleibende Spielraum ist also begrenzt. Entscheidend ist, ob die höhere Auslastung die steigenden Kerosinkosten durch zusätzliches Gewicht überkompensiert.

Flugzeugauslastung historisch hoch

Totale Auslastung (verfügbare Tonnenkilometer) bzw. Sitzplatzauslastung (verfügbare Sitzkilometer), %



*Skalierung beginnt für eine bessere Übersicht bei 50 %
Quellen: IATA, Helaba Research

Langfristig fügt sich die aktuelle Krise in ein zunehmend strukturelles Muster geopolitischer Risiken ein. Die Lehren sind eindeutig: mehr Unabhängigkeit, Resilienz und Nachhaltigkeit könnten Abhilfe schaffen. Strategische Jet-Fuel-Reserven wären ein erster Schritt. Möchte man zudem mehr Raffineriekapazität vor Ort sicherstellen, sollte Europa seine Standortpolitik für Raffinerien überprüfen. In den vergangenen Jahrzenten wurden hier Kapazitäten massiv abgebaut, weitere Verlagerungen sind seitens der Unternehmen geplant. Die aktuellen Entwicklungen sollten den Unternehmen aber auch zeigen, dass höhere Produktionskosten gegen geopolitische Vorteile der heimischen Produktion abgewogen werden müssen.

Eine weitere Option könnte die beschleunigte Einführung von **Sustainable Aviation Fuels (SAF)** sein. Diese nicht-fossilen Kraftstoffe werden aus biogenen Reststoffen oder synthetisch mittels grünen Wasserstoffes und CO_2 hergestellt. Ihr Vorteil: volle Kompatibilität mit der bestehenden Infrastruktur und Triebwerkstechnik. Der Nachteil: hohe Kosten und sehr begrenzte Verfügbarkeit. SAF bleiben daher eine langfristige Lösung, auch wenn seit 2025 in der EU eine verbindliche Beimischungsquote von 2 % gilt, die bis 2050 auf 70 % steigen soll.

Insgesamt hängt die Umsatzentwicklung der globalen und der deutschen Luftfahrt in diesem Jahr maßgeblich vom **weiteren Verlauf der Nahostkrise** ab. Das weltweit angestrebte Passagierwachstum von 4,9 % dürfte verfehlt werden. Für die deutsche Luftfahrt wäre preisbereinigt ein Umsatzplus von rund 2 % realistisch gewesen. Sollte Europa jedoch von einem Kerosinmangel erfasst werden, ist wohl bestenfalls mit Stagnation zu rechnen – spätestens dann, wenn sich der Iran-Krieg verlängert und auf die bislang robuste Weltkonjunktur durchschlägt.

[3] Berücksichtigt wurden hier die Lufthansa Group und Condor.



Hier können Sie sich für unsere Newsletter anmelden:
https://news.helaba.de/research/

Herausgeber und Redaktion

Helaba Research

Redaktion:
Dr. Stefan Mitropoulos

Verantwortlich:
Dr. Gertrud Rosa Traud
Chefvolkswirtin/
Head of Research

Neue Mainzer Str. 52-58
60311 Frankfurt am Main
T +49 69 / 91 32 - 20

Internet: **www.helaba.com**

Disclaimer

Die Publikation ist mit größter Sorgfalt bearbeitet worden. Sie enthält jedoch lediglich unverbindliche Analysen und Prognosen zu den gegenwärtigen und zukünftigen Marktverhältnissen. Die Angaben beruhen auf Quellen, die wir für zuverlässig halten, für deren Richtigkeit, Vollständigkeit oder Aktualität wir aber keine Gewähr übernehmen können. Sämtliche in dieser Publikation getroffenen Angaben dienen der Information. Sie dürfen nicht als Angebot oder Empfehlung für Anlageentscheidungen verstanden werden.