

Dipl.-Ingenieurin Kristina Walter, Betriebswirt (grad.) Lothar Fiege

Gewerblicher Luftverkehr 2010

Passagierzahlen wieder auf Vorkrisenniveau – Fracht mit neuen Höchstständen

Nach einem Rückgang der Passagierzahlen um 4,5% im Jahr 2009 erzielten die deutschen Flughäfen im Jahr 2010 ein Plus von 5,0%; die Zahl der Passagiere erhöhte sich auf 166,8 Millionen und überstieg damit auch leicht die höchste bisher festgestellte Zahl von 166,3 Millionen Passagieren im Jahr 2008. Dieses Ergebnis wurde im Rahmen der Luftfahrtstatistik auf 26 ausgewählten deutschen Flughäfen (siehe Karte der ausgewählten Flughäfen, Schaubild 1) detailliert ermittelt. Im Gegensatz zum Vorjahr, in dem identische Abnahmen im Inlands- und Auslandsverkehr registriert wurden, wurde das 2010 verzeichnete Wachstum primär im Auslandsverkehr erbracht: Während im innerdeutschen Luftverkehr 24,0 Millionen Passagiere gezählt wurden (+ 1,8%), erreichte der gesamte Auslandsverkehr mit 142,0 Millionen Flugreisenden einen Zuwachs von 5,6%. Die Zahl der Auslandspassagiere setzt sich dabei aus jeweils 71,0 Millionen in das Ausland reisenden Fluggästen (+ 5,7%) und aus dem Ausland kommenden Passagieren (+ 5,6%) zusammen. Die Fluggastzahl des Gesamtmarktes stieg um 7,9 Millionen, von diesem Aufkommensplus entfiel auf den Auslandsverkehr ein Anteil von 95%.¹

Die Steigerung um 5,7% auf 71,0 Millionen Fluggäste mit Auslandsziel im Jahr 2010 übertraf den Rückgang im Jahr 2009 (- 4,5%), sodass das Ergebnis 2010 noch um 0,9% über dem Vorkrisenstand des Jahres 2008 (70,4 Millionen Passagiere) lag. Abgesehen von Frankreich (- 0,1%) und Griechenland (- 4,0%) konnten 2010 im Vergleich zu

2009 sämtliche Staaten mit mehr als 1 Million Fluggästen ihre Vorjahreswerte steigern. In Europa gehörten zu dieser Ländergruppe unter anderem Spanien (+ 3,6%), die Türkei (+ 17,5%) und das Vereinigte Königreich (+ 4,9%); im Interkontinentalverkehr lagen die Passagierzahlen für die Vereinigten Staaten (+ 4,1%), Ägypten (+ 8,9%) und die Volksrepublik China (+ 3,7%) über der Schwelle von einer Million.

Das Luftfrachtaufkommen² verzeichnete 2010 eine Rekordsteigerung um 22,5% und erreichte einen Wert von 4,2 Millionen Tonnen; dieses Plus entspricht einem Volumenzuwachs um 865 000 Tonnen. Das Wachstum ist ausschließlich auf Frachtverkehre mit Auslandsbezug zurückzuführen, die insgesamt auf ein Volumen von 4,0 Millionen Tonnen (+ 23,5%) kamen; der innerdeutsche Frachtverkehr (105 500 Tonnen) ging um 3,8% zurück. Das Wachstum der Auslandstonnage bewirkte, dass sich der Auslandsanteil am Gesamtaufkommen von 95% im Jahr 2009 auf 96% im Jahr 2010 erhöhte.

Der deutsche Luftverkehr reflektiert in seiner Entwicklung 2010 die Teilmärkte des Weltluftverkehrs. Nach den Daten der International Air Transport Association (IATA)³, in der derzeit 230 Fluggesellschaften mit einem Anteil von 93% am internationalen Luftverkehr organisiert sind, wurde 2010 nach dem Einbruch im Jahr 2009 das Vorkrisenniveau von 2008 bei den Passagieren leicht übertroffen; bei der Luftfracht konnte der Anschluss an Wachstumsraten früherer Jahre (5% bis 6%) erreicht werden. Im Vergleich zu

¹ Bei der Berechnung des genannten Gesamtvolumens (166,8 Millionen) werden – um Doppelzählungen zu vermeiden – die innerdeutschen Passagiere nur einmal gezählt. Bei Tabellen mit Einzelangaben von Flughäfen werden die effektiv abgefertigten Passagiere dargestellt. Dabei sind die innerdeutschen Passagiere sowohl als Einsteiger als auch als Aussteiger berücksichtigt, sodass sich ein Gesamtvolumen von 190,0 Millionen Einsteigern ergibt (siehe die Tabellen 1 und 2).

² Ab dem vorliegenden Berichtsjahr werden Luftfracht und -post nicht mehr getrennt ausgewertet. Sofern im Folgenden von „Luftfracht“ gesprochen wird, beinhaltet dieser Nachweis automatisch auch die Luftpostmengen.

³ Quelle: IATA, Pressemitteilung vom 2. Februar 2011, im Internet unter www.iata.org/pressroom, abgerufen am 12. Mai 2011.

2009 kam das Passagieraufkommen weltweit auf ein Plus von 8,2%, die Fracht legte um 20,6% zu. Bei der Zahl der beförderten Passagiere konnten in regionaler Aufteilung zum Teil zweistellige Zuwächse erzielt werden: Asiatisch-Pazifischer Raum: +9,0%, Europa: +5,1%, Nordamerika: +7,4%, Mittlerer Osten: +17,8%, Lateinamerika: +8,2% und Afrika: +12,9%.

Vorbemerkung

Die Luftfahrtstatistik des gewerblichen Verkehrs erfasst auf Flughäfen ab einem vorgegebenen Schwellenwert die von in- und ausländischen Fluggesellschaften in Deutschland durchgeführten Flüge und die damit erbrachten Verkehrsleistungen: Bis zum Jahr 2003 wurde in dem bis dahin geltenden „Gesetz über die Luftfahrtstatistik“ der Kreis der auskunftspflichtigen Flughäfen durch Verordnungen des Bundesministeriums für Verkehr bestimmt. Im Jahr 2003 trat eine Verordnung der Europäischen Union (EU) zur Luftfahrtstatistik⁴ in Kraft, die ab 2004 den Meldekreis dieser Statistik definierte: Danach sind an das Statistische Amt der Europäischen Gemeinschaften (Eurostat) Ergebnisse von

Flugplätzen mit mehr als 150 000 Passagiereinheiten jährlich (ein- oder aussteigende Passagiere beziehungsweise 100 Kilogramm ein- oder ausgeladene Fracht/Post) zu melden. Am 1. Januar 2004 ist eine Änderung des Verkehrsstatistikgesetzes wirksam geworden, die auch für die nationale Luftfahrtstatistik die genannten Schwellenwerte von 150 000 Passagiereinheiten je Jahr (ein- oder aussteigende Passagiere beziehungsweise 100 Kilogramm ein- oder ausgeladene Fracht/Post) übernommen hat. Danach waren im Jahr 2010 26 deutsche Flughäfen berichtspflichtig. Auf diesen 26 Flugplätzen werden mehr als 99% des gesamten Fluggastvolumens und Frachtaufkommens auf deutschen Flugplätzen erbracht. Die jährliche Erhebung des gewerblichen Luftverkehrs auf etwa 250 sonstigen Flugplätzen erfasst – mit einem im Vergleich zu den monatlich befragten Flugplätzen weniger detaillierten Frageprogramm – zusätzlich rund 1,2 Millionen ein- beziehungsweise aussteigende Fluggäste. Die nachfolgende Beschreibung orientiert sich am gewerblichen Luftverkehr auf den 26 Flughäfen (siehe Schaubild 1).

Schaubild 1 Die 26 ausgewählten deutschen Flughäfen, die für die Luftfahrtstatistik 2010 monatlich befragt wurden



Flughäfen mit mehr als 150 000 Fluggasteinheiten [eine Fluggasteinheit entspricht einem Passagier (Ein- und Aussteiger) bzw. 100 kg Fracht/Post].

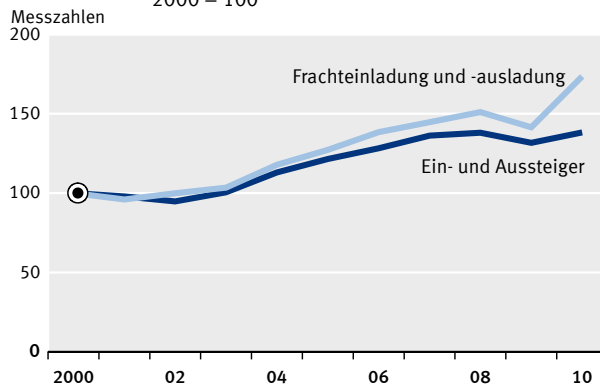
2011 - 01 - 0322

Aufkommen von Passagieren und Fracht gestiegen

Wie das Gesamtaufkommen stieg auch das Passagiervolumen (ohne Durchgangsverkehr) – nach einem Minus um 4,5% im Jahr 2009 – im Jahr 2010 mit der gleichen Veränderungsrate (+5,0%) auf 166,0 Millionen Passagiere. Der Zuwachs bewirkte, dass der bisher größte Einbruch der Fluggastzahlen im Jahr 2009 ausgeglichen werden konnte und das Niveau von 2008 geringfügig (um 0,3%) überschritten wurde. Für Passagiere lag der Indexwert im Jahr 2010 bei 138,2 (Basis: 2000 = 100).

Für die Frachtmenge (Ein- und Ausladungen ohne Doppelerfassungen im innerdeutschen Verkehr sowie ohne Durchgangsverkehr) wurde 2010 der bisher höchste Zuwachs seit Aufnahme der Berichterstattung zum Luftverkehr im Jahr 1951 nachgewiesen. Mit einer Rekordzunahme um 22,7% gegenüber 2009 stieg das Frachtvolumen um 757 000 Tonnen auf 4,1 Millionen Tonnen; das war zugleich auch

Schaubild 2 Entwicklung des Flugpassagieraufkommens und der Luftfrachtmenge¹
2000 = 100



¹ Einschließlich Luftpost.

2011 - 01 - 0323

⁴ Verordnung (EG) Nr. 1358/2003 der Kommission vom 31. Juli 2003 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 437/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates über die statistische Erfassung der Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post im Luftverkehr und zur Änderung der Anhänge I und II der genannten Verordnung (Amtsblatt der EU Nr. L 194, Seite 9).

das höchste Luftfrachtaufkommen, das seit Bestehen der Luftfahrtstatistik registriert wurde. Relativiert wird dieses Wachstum dadurch, dass 2009 gegenüber 2008 ein Rückgang um 6,4 % – entsprechend 227 000 Tonnen – verbucht worden war, eine in dieser Größenordnung ebenfalls noch nicht verzeichnete Abnahme. Das Luftfrachtaufkommen hat 2010 einen Indexwert von 173,5 (Basis: 2000 = 100) erreicht (siehe Schaubild 2).

Wieder Zunahmen der Fluggastzahlen auf den meisten deutschen Flughäfen

Nach einem Einbruch der Fluggastzahlen im Jahr 2009 (-4,5%; 158,9 Millionen Passagiere, einschließlich Durchgangsverkehr) konnte 2010 mit 166,8 Millionen Passagieren und einem Plus von 5,0% wie erwähnt das Vorkrisenniveau von 2008 wieder erreicht werden. Gegenüber 2009 ergab sich ein Zuwachs um 7,9 Millionen Fluggäste, nachdem im Vorjahr ein Einbruch um 7,4 Millionen Fluggäste verbucht worden war. Der Zuwachs im innerdeutschen Passagierverkehr (24,0 Millionen Passagiere; +1,8%) lag unter dem Wachstum des Gesamtmarktes; als Wachstumsmotor fungierte ausschließlich der Auslandsverkehr (jeweils 71,0 Millionen Ein- und Aussteiger in das Ausland) mit einem Zuwachs von 5,7% bei der Zahl der Einsteiger und von 5,6% bei den Aussteigern; 2009 war bei Inlands- und Auslandspassagieren jeweils ein Minus von 4,6% verzeichnet worden. Von den Verkehrsrelationen erreichte der Durchgangsverkehr nicht den Vorjahresstand (siehe Tabelle 1).

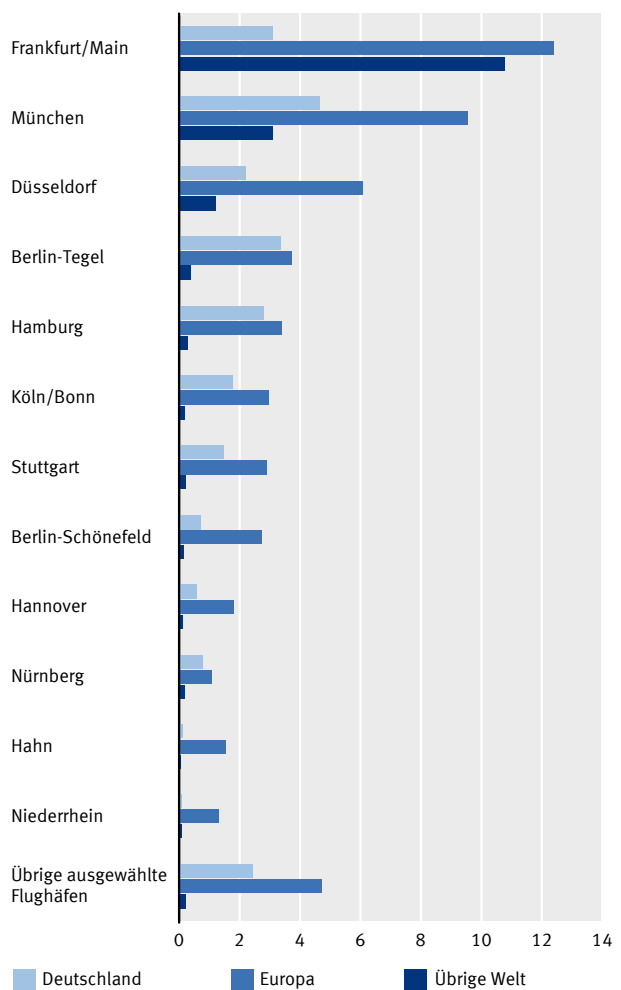
Tabelle 1 Überblick über das Fluggeschehen 2010

	Personenverkehr	Luftfracht ¹	Flüge
	Mill.	1 000 t	1 000
Verkehr innerhalb Deutschlands ²	24,0	105,5	342
Verkehr mit dem Ausland	141,9	3 993,1	1 411
Einsteiger/Einladung/Abgang ..	71,0	2 062,6	705
Aussteiger/Ausladung/Ankunft	71,0	1 930,5	706
Durchgangsverkehr	0,8	65,2	X ³
Insgesamt ...	166,8	4 163,8	1 753
	Veränderung gegenüber 2009 in %		
Verkehr innerhalb Deutschlands ..	+ 1,8	- 3,8	+ 0,2
Verkehr mit dem Ausland	+ 5,6	+ 23,5	+ 0,6
Einsteiger/Einladung/ Abgang ..	+ 5,7	+ 25,5	+ 0,6
Aussteiger/Ausladung/Ankunft	+ 5,6	+ 21,6	+ 0,6
Durchgangsverkehr	- 2,3	+ 14,4	X
Insgesamt ...	+ 5,0	+ 22,5	+ 0,6

1 Einschließlich Post.
 2 Starts und Landungen werden jeweils nur einmal gezählt.
 3 1,1 Millionen Überflüge (Quelle: DFS Deutsche Flugsicherung GmbH).

Von den 26 in die Berichterstattung einbezogenen Flughäfen erreichten fünf Flugplätze nicht das Passagieraufkommen des Vorjahres. Es handelt sich um die Flughäfen Hahn (-7,6%), Leipzig/Halle (-1,3%), Lübeck (-22,2%), Münster/Osnabrück (-4,2%) und Zweibrücken (-23,0%), die zusammen einen Anteil von 3,9% am gesamten Passagieraufkommen haben und deren Passagierzahl insgesamt das Vorjahresergebnis um 7,5% unterschritt. Das Passagieraufkommen der anderen 21 Flugplätze ist auf zusammen 182,6 Millionen ein- und aussteigende Fluggäste gestiegen, das

Schaubild 3 Einsteiger 2010 nach Flugplätzen
 Mill. Passagiere



war ein Plus von 5,2%. Auf dem Flughafen Frankfurt am Main – einem der bedeutendsten internationalen Hubs in der europäischen Luftfahrt – nahm die Zahl der Fluggäste um 2,1 Millionen auf 52,6 Millionen Passagiere zu (+4,1%). Wie schon im Vorjahr spiegelt er damit die Entwicklung des Gesamtmarktes (+4,6%) wider. Sein Anteil am Passagiertransport lag 2010 wie schon 2009 bei 28%. Der zweitwichtigste deutsche Flughafen ist München mit 34,5 Millionen Passagieren (Anteil: 18%), gefolgt von Düsseldorf mit 18,9 Millionen Fluggästen (Anteil: 10%). Die Plätze vier bis sechs belegten Berlin-Tegel mit 15,0 Millionen Passagieren (Anteil: 8%), Hamburg mit 12,9 Millionen (Anteil: 7%) und Köln mit 9,8 Millionen Fluggästen (Anteil: 5%).

In der Luftfracht erzielte Frankfurt mit 2,3 Millionen Tonnen ein- und ausgeladenen Gütern und einem Anteil von 54% einen nahezu doppelt so hohen Verkehrsanteil wie in der Passagierluftfahrt. Da das umgeschlagene Frachtaufkommen auf dem Frankfurter Flughafen mit +20,6% geringfügig unter der Steigerung des Gesamtmarktes (+21,8%) lag, ging der Marktanteil des Frankfurter Flughafens um 0,6 Prozentpunkte zurück. Die Flughäfen Köln/Bonn und Leipzig/Halle fertigten mit jeweils 0,6 Millionen Tonnen ein gleich hohes

Tabelle 2 Gewerblicher Luftverkehr 2010 auf ausgewählten Flugplätzen¹

	Starts und Landungen		Ein- und Aussteiger ²		Fracht Ein- und Ausladung ³	
	1 000	% ⁴	1 000	% ⁴	1 000 t	% ⁴
Berlin-Schönefeld	67,6	+ 4,4	7 254,9	+ 7,2	9,2	+ 37,2
Berlin-Tegel	150,6	+ 1,9	14 966,1	+ 5,9	21,5	+ 18,0
Bremen	38,4	+ 8,0	2 657,3	+ 9,1	0,6	- 20,8
Dortmund	22,2	+ 0,7	1 732,3	+ 2,4	0,0	+ 24,0
Dresden	27,9	+ 2,5	1 795,6	+ 6,8	0,3	+ 56,0
Düsseldorf	211,7	+ 0,6	18 909,7	+ 6,7	87,1	+ 33,7
Erfurt	8,7	- 14,1	305,3	+ 19,3	1,3	- 7,4
Frankfurt/Main	456,4	+ 0,2	52 646,2	+ 4,1	2 270,2	+ 20,6
Friedrichshafen	14,2	+ 13,8	570,1	+ 4,9	0,0	X
Hahn	30,5	- 6,5	3 454,1	- 7,6	164,5	+ 56,6
Hamburg	138,7	+ 0,3	12 884,2	+ 5,8	27,2	- 13,5
Hannover	60,3	- 6,0	4 996,0	+ 1,8	15,7	+ 40,4
Karlsruhe/Baden-Baden	26,6	+ 11,4	1 163,7	+ 8,4	0,7	- 8,0
Köln/Bonn	120,9	+ 0,4	9 787,4	+ 0,9	638,2	+ 16,2
Leipzig/Halle	57,5	+ 3,2	1 810,5	- 1,3	637,8	+ 25,4
Lübeck	8,3	+ 3,0	531,5	- 22,2	0,0	X
Memmingen	10,4	+ 4,0	902,6	+ 12,0	0,0	X
München	370,7	- 2,3	34 518,7	+ 6,0	291,1	+ 24,2
Münster/Osnabrück	28,1	+ 5,8	1 288,4	- 4,2	0,0	+ 2,2
Niederrhein	22,2	+ 17,1	2 881,6	+ 20,6	0,0	-
Nürnberg	56,1	- 0,0	4 020,4	+ 2,3	8,0	- 6,2
Paderborn/Lippstadt	11,1	+ 1,1	977,1	+ 4,2	0,1	+ 132,0
Rostock	11,9	+ 351,3	158,6	+ 15,1	1,0	- 65,4
Saarbrücken	16,0	+ 29,6	417,3	+ 5,2	0,1	+ 195,2
Stuttgart	119,7	- 4,8	9 138,1	+ 2,9	29,5	+ 25,9
Zweibrücken	8,3	- 33,2	242,0	- 23,0	0,3	+ 501,7
Insgesamt ...	2 095,0	+ 0,5	190 009,6	+ 4,6	4 204,5	+ 21,8

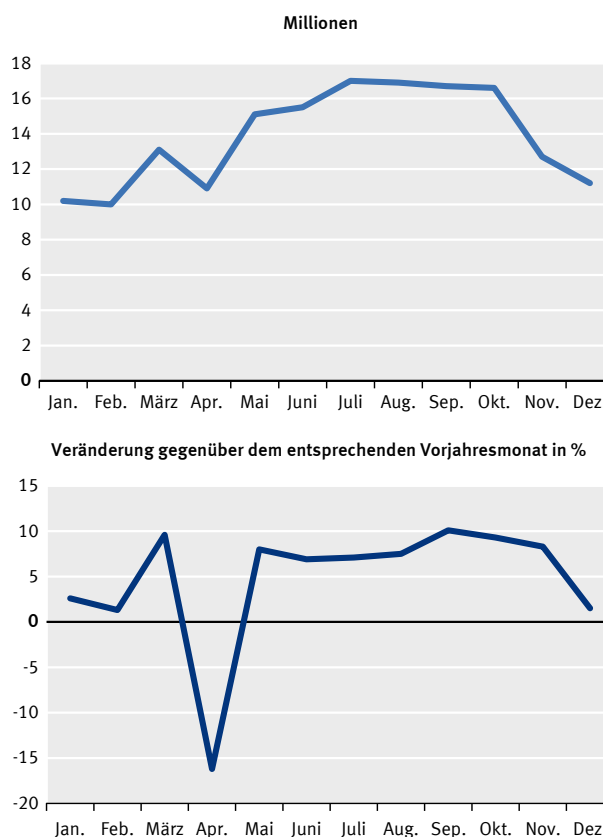
1 Einschließlich Doppelerfassungen im innerdeutschen Verkehr; ohne Durchgangsverkehr.
 2 Passagiere auf jedem Ein- und Aussteigerflughafen gezählt.
 3 Einschließlich Umladungen.
 4 Veränderung gegenüber 2009.

Umschlagsvolumen ab und kamen damit auf einen Anteilswert von jeweils 15 %; im Vorjahresvergleich erzielte dabei Köln/Bonn ein Plus des Frachtaufkommens von 16,2 % und Leipzig/Halle eines von 25,4 % (siehe Tabelle 2).

Vulkanaschewolke beeinflusst das Jahresergebnis nur moderat

Das Gesamtvolumen des Luftverkehrs belief sich 2010 bei ein- und aussteigenden Passagieren insgesamt auf 166,0 Millionen Flugreisende (ohne Durchgangspassagiere), wobei 86 % aller Passagiere im grenzüberschreitenden Verkehr befördert wurden. Mit einer Zunahme um 7,9 Millionen Passagiere wurde gegenüber 2009 ein Plus von 5,0 % erzielt – das Vorkrisenniveau von 2008 (165,6 Millionen Fluggäste) konnte leicht übertroffen werden. Ein unterjähriger Vergleich (ohne Durchgangspassagiere) gegenüber 2009 zeigt, dass in der zweiten Jahreshälfte höhere Zuwächse des Passagieraufkommens erzielt wurden: Nach Veränderungsdaten von 4,8 % und 0,1 % im ersten und zweiten Quartal 2010 wurde im dritten Quartal mit 8,2 % die höchste Zunahme verzeichnet, im vierten Quartal 2010 stieg das Passagieraufkommen um 6,8 %. Das Ergebnis des zweiten Quartals ist ausschließlich auf die durch die Aschewolke des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull im April 2010 verursachte Reduzierung des Flugbetriebs unter anderem auf deutschen Flughäfen zurückzuführen. Im April 2010 sank das gesamte Aufkommen ein- und aussteigender Passagiere gegenüber April 2009 um 16,2 % (siehe Schaubild 4), davon um 15,5 % im Auslandsverkehr. Das Gesamtaufkommen fiel damit auf den Stand von April 2004 zurück.

Schaubild 4 Passagiere (Ein- und Aussteiger) auf deutschen Flughäfen 2010



2011 - 01 - 0325

Die Zuwachsrate im Passagierverkehr von 5 % wäre noch höher ausgefallen, wenn nicht zum erwähnten Vulkanausbruch noch witterungs- und streikbedingte Einschränkungen des Flugbetriebs hinzugekommen wären. Diese Faktoren führten im Jahresverlauf dazu, dass der Passagierverkehr in den Monaten Januar und Februar sowie Dezember, abgesehen vom April, mit 2,6 %, 1,3 % und 1,5 % die niedrigsten Zuwachsraten – jeweils bezogen auf den entsprechenden Vorjahresmonat – aufwies. Die Flugbewegungen (Gesamtveränderungsrate: +0,6 %) nahmen in den Monaten Januar, Februar und Dezember um –3,0 %, –2,7 % beziehungsweise –3,3 % ab; im April war ein Einbruch von –15,9 % zu verzeichnen.

Fluggastzahlen für europäische Zielländer noch geringfügig unter dem Vorkrisenniveau

Zur übersichtlicheren Darstellung der Verkehrsströme beziehen sich die folgenden Vergleiche nur auf den schon genannten Wert von 71,0 Millionen Auslandseinsteigern (siehe Tabelle 1); das sind Fluggäste, die von einem ausgewählten deutschen Flughafen mit Zielen im Ausland abflogen. 14,8 Millionen dieser internationalen Passagiere waren nicht dem deutschen Markt zuzuordnen; es handelte sich dabei um Umsteiger, die auf einem deutschen Flughafen aus dem Ausland kommend in das Ausland umstiegen. Die bei den Einsteigern zu beobachtende Entwicklung kann analog auf die Auslandsaussteiger – also aus dem Ausland ankommende Fluggäste – übertragen werden, da es sich bei Flugreisen überwiegend um Hin- und Rückreisen handelt.

Die Zahl der 2010 zu europäischen Zielflughäfen reisenden Passagiere (54,1 Millionen) übertraf das Vorjahresergebnis um 5,2 %, nachdem im Jahr 2009 gegenüber 2008 ein Minus von 5,0 % registriert worden war. Der aktuelle Anstieg um 2,7 Millionen Fluggäste lag um 68 000 Passagiere unter der Abnahme der Passagierzahlen im Jahr 2009, sodass der Stand vor dem Krisenjahr 2009 nicht ganz erreicht wurde. In die Länder der Europäischen Union (41,5 Millionen Passagiere) reisten dabei mehr als drei Viertel (76,6 %) aller Passagiere. Die EU kam damit auf ein Plus von 3,6 %, nachdem im Vorjahr ein Minus von 5,9 % verzeichnet worden war. Bei den in die 26 EU-Mitgliedstaaten aus Deutschland abgehen-

den Flügen unterschritten die Daten für sechs Länder (Belgien, Bulgarien, Frankreich, Griechenland, Irland sowie die Slowakei) die jeweiligen Vorjahresergebnisse. Der Passagierverkehr nach Spanien, dem aufkommensstärksten Land weltweit für den Passagierverkehr aus Deutschland, wuchs mit der gleichen Wachstumsrate (+3,6 %) wie der für die EU insgesamt. Innerhalb der EU verzeichneten 2010 von den Staaten mit mehr als einer Million Passagieren aus Deutschland, deren Passagieraufkommen insgesamt um 3,8 % stieg, nur Frankreich (–0,1 %) und Griechenland (–0,4 %) weniger Fluggäste; in den anderen dieser Staaten – außer in Schweden (+1,1 %) und, wie bereits erwähnt, in Spanien (+3,6 %) – lag das Wachstum des Passagieraufkommens mit Zunahmen zwischen +4,5 % (Italien) und +9,1 % (Österreich) über dem für die EU nachgewiesenen Durchschnitt. Die nicht zur EU gehörenden europäischen Zielländer kamen auf einen Wert von 12,7 Millionen Passagieren, wobei das Wachstum mit 10,7 % rund dreimal so hoch war wie der Anstieg des Passagieraufkommens in die EU-Mitgliedstaaten (+3,6 %). Die hohe Zunahme der Passagierzahlen in die nicht zur EU gehörenden Zielländer ist primär auf Zunahmen im Verkehr mit der Türkei, dem zweitwichtigsten Zielland für Passagiere aus Deutschland, zurückzuführen. Mit einem Plus von 17,5 % reisten 2010 870 000 Passagiere mehr in die Türkei als 2009; Spanien – wie erwähnt das bedeutendste Zielland – kam mit 366 000 Passagieren mehr auf weniger als die Hälfte des zusätzlichen Passagierverkehrs in die Türkei (siehe Tabelle 3). Im Zehnjahresvergleich war die Zunahme des Passagierverkehrs in die nicht zur EU gehörenden europäischen Staaten (mit einem Plus von 82,2 % gegenüber 2000 und einer Passagierzahl von 12,7 Millionen) mehr als doppelt so hoch wie die Zunahme des Passagieraufkommens in die EU-Mitgliedstaaten, die sich auf +38,8 % belief.

Für die Inseln der Mittelmeerregion⁵ wurde folgende Entwicklung beobachtet: Im Flugverkehr zu diesem Zielgebiet mit den aufkommensstärksten Destinationen für den Flugtourismus aus Deutschland nahm das Passagieraufkommen um 2,9 % auf 6,2 Millionen Fluggäste zu. Nachdem in den Jahren 2009 und 2008 mit –4,9 % und –1,7 % Abnahmen der Zahl der Fluggäste registriert wurden, konnte mit dem aktuellen Ergebnis der bisherige Höchststand von 2007

5 Zypern, Griechische Inseln, Adria-Inseln, Sizilien, Sardinien, Korsika, Balearen.

Übersicht 1

Atlas der Luftverkehrsstatistik

Ergänzend zum klassischen Datenangebot der Luftfahrtstatistik wird vom Statistischen Bundesamt ein interaktiver Atlas zur Luftverkehrsstatistik angeboten, der den Luftverkehr zwischen Deutschland und dem Ausland darstellt; Daten zum innerdeutschen Flugbetrieb werden nicht abgebildet. Über ein Auswahlménü können Daten zu Passagieren sowie zur Fracht (einschließlich Post) ausgewählt werden; Ergebnisse sind ab 2005 verfügbar.

Der Atlas kann über die Internetseite des Statistischen Bundesamtes (www.destatis.de, Link: interaktive Anwendungen) aufgerufen werden oder öffnet sich direkt über die folgende Internetseite: ims.destatis.de/luftverkehr/Default.aspx.



Tabelle 3 Einsteiger nach wichtigen ausländischen Streckenzielländern

	1990 ¹	2000 ²	2009 ³	2010 ³	% ⁴
	1 000				
Europa	17 849	36 827	51 476	54 128	+ 5,2
darunter:					
Europäische Union	14 411	29 419	40 036	41 467	+ 3,6
Belgien	328	920	628	622	- 0,9
Bulgarien	91	335	562	561	- 0,3
Dänemark	394	777	956	1 029	+ 7,6
Estland	-	17	48	72	+ 48,9
Finnland	231	415	728	731	+ 0,3
Frankreich	1 257	2 540	3 184	3 180	- 0,1
Griechenland	1 440	2 531	2 263	2 172	- 4,0
Irland	118	240	734	664	- 9,5
Italien	1 205	2 798	5 007	5 230	+ 4,5
Lettland	4	24	281	289	+ 2,8
Litauen	-	55	93	137	+ 47,2
Luxemburg	59	123	107	110	+ 3,4
Malta	137	246	209	211	+ 0,9
Niederlande	551	1 312	1 307	1 376	+ 5,3
Österreich	650	1 332	2 781	3 035	+ 9,1
Polen	113	372	1 350	1 440	+ 6,7
Portugal	387	1 008	1 175	1 229	+ 4,6
Rumänien	31	126	517	559	+ 8,1
Schweden	252	535	1 278	1 292	+ 1,1
Slowakei	0	4	31	12	- 62,1
Slowenien	20	100	93	98	+ 5,4
Spanien	4 174	9 008	10 099	10 465	+ 3,6
Tschechische Republik	86	293	498	552	+ 11,0
Ungarn	158	415	648	663	+ 2,3
Vereinigtes Königreich	2 758	4 121	5 299	5 560	+ 4,9
Zypern	89	233	160	178	+ 11,5
Norwegen	114	253	780	831	+ 6,6
Schweiz	1 013	1 664	2 660	2 691	+ 1,2
Serbien	185	108	376	426	+ 13,2
Kroatien	246	237	576	611	+ 6,0
Mazedonien	-	100	22	22	- 1,7
Russische Föderation	216	603	1 428	1 527	+ 7,0
Türkei	1 518	3 720	4 966	5 836	+ 17,5
Ukraine	4	79	307	370	+ 20,3
Interkontinentalverkehr ..	6 382	12 508	15 730	16 888	+ 7,4
darunter:					
Amerika	3 348	5 920	6 474	6 762	+ 4,4
darunter:					
Kanada	284	624	869	904	+ 4,0
Vereinigte Staaten	2 607	3 880	4 572	4 762	+ 4,1
Dominikanische Republik	76	475	229	236	+ 3,4
Mexiko	58	214	156	170	+ 9,0
Venezuela	40	57	108	96	- 11,6
Brasilien	107	233	296	317	+ 7,2
Asien	1 717	3 849	6 208	6 881	+ 10,8
darunter:					
Israel	182	329	427	493	+ 15,3
Katar	2	16	187	222	+ 18,5
Saudi-Arabien	43	57	99	120	+ 21,4
Vereinigte Arabische Emirate	38	208	973	1 135	+ 16,6
Indien	236	279	686	713	+ 4,0
China	191	536	1 088	1 128	+ 3,7
darunter: Hongkong ..	146	252	320	308	- 3,8
Japan	228	513	474	566	+ 19,4
Republik Korea	41	169	290	292	+ 1,0
Singapur	105	308	359	396	+ 10,3
Thailand	193	433	548	562	+ 2,5
Afrika	1 251	2 682	2 990	3 191	+ 6,7
darunter:					
Ägypten	213	869	1 309	1 425	+ 8,9
Marokko	126	206	255	299	+ 17,1
Tunesien	498	1 031	577	546	- 5,3
Südafrika	82	232	327	348	+ 6,7
Australien	66	56	59	54	- 8,0
Insgesamt	24 231	49 335	67 207	71 016	+ 5,7

1 Früheres Bundesgebiet.
 2 17 ausgewählte deutsche Flughäfen.
 3 26 ausgewählte deutsche Flughäfen.
 4 Veränderung gegenüber 2009.

noch nicht wieder erreicht werden. Der Flugverkehr zu den Inselgruppen im Mittelmeer erholte sich langsamer als der gesamte Auslandsverkehr von den Einbrüchen im Jahr 2009. Im ersten Quartal 2010 wurde für die Mittelmeerinseln mit 0,6 Millionen Passagieren ein Plus von 2,8% (Auslandsverkehr insgesamt: +6,7%) ermittelt, im zweiten Vierteljahr gab es mit 1,9 Millionen Passagieren ein Minus von 3,1% (der Auslandsverkehr insgesamt entsprach dem Vorjahresniveau). Im dritten Quartal wurde eine Zunahme um +7,3% auf 2,7 Millionen Passagiere verzeichnet (Auslandsverkehr insgesamt: +8,4%), im vierten Quartal (1,0 Millionen Passagiere) lag die Zunahme bei 3,8% (Auslandsverkehr insgesamt: +7,8%).

Von den einzelnen Inselgruppen konnten die Balearen (4,0 Millionen Passagiere) nach einem Minus der Passagierzahlen im Vorjahr von 5,5% im Jahr 2010 ein Plus von 3,8% erzielen. Für die Griechischen Inseln (1,0 Millionen Passagiere; +0,5%) war mit 4 600 zusätzlichen Fluggästen aus Deutschland nahezu eine Stagnation zu verzeichnen. Sizilien erzielte nach einem Rückgang der Fluggastzahlen um 6,6% im Vorjahr ein Plus von 10,2%, bei einem Aufkommen von 325 000 Passagieren, Sardinien (270 500 Passagiere) wies ein Minus von 7,3% auf und nach Korsika reisten 30 700 Fluggäste (+4,8%).

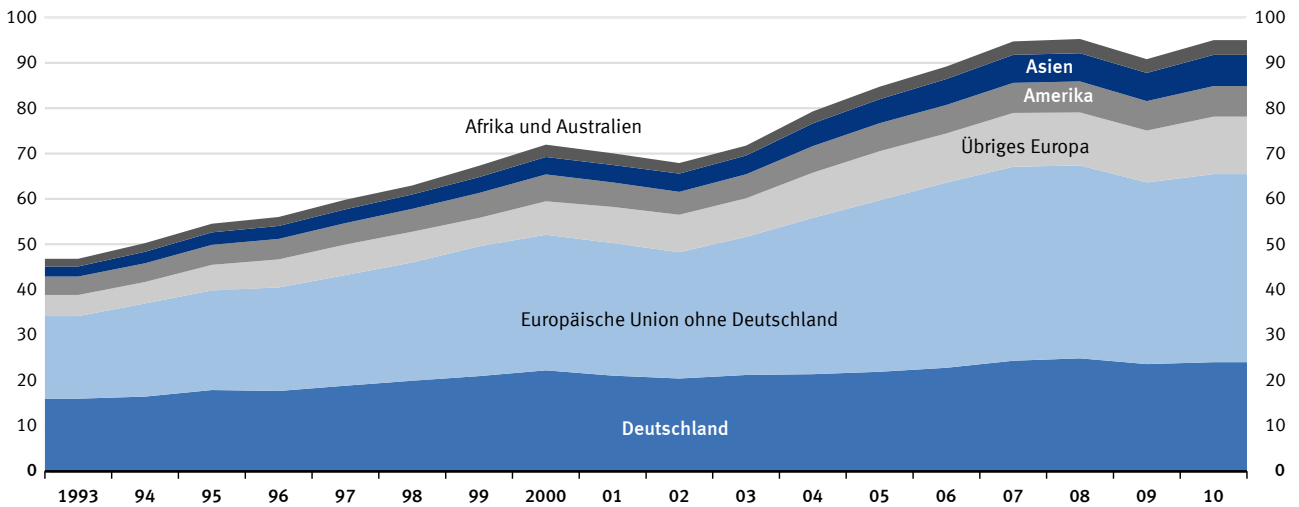
Bei einem Zeitvergleich des Flugverkehrs zu den Inseln der Mittelmeerregion ab 1990 wurden bis 1999 kontinuierlich Zuwächse der Passagierzahlen nachgewiesen, wobei 1999 mit 6,4 Millionen Passagieren der bisherige Höchststand erzielt wurde. In den Folgejahren bis 2002 ging das Passagieraufkommen bis auf 5,0 Millionen Fluggäste zurück. Die höchste Zuwachsrate der Zahl der Fluggäste wurde von 2003 auf 2004 (5,7 Millionen Passagiere; +15,3%) erzielt, ab 2005 lagen die Werte innerhalb einer Bandbreite von 6,2 bis 6,5 Millionen Passagieren.

Auf die weiterhin ausschließlich für den Flugtourismus relevanten Kanarischen Inseln im Atlantik reisten 2010 insgesamt 2,3 Millionen Fluggäste, ein Plus von 4,6%, nachdem im Vorjahr ein Rückgang um 10,7% registriert worden war. Nach einem Einbruch des Passagieraufkommens von -16,1% im Jahr 2009 für den Flughafen Fuerteventura wurde 2010 eine Zunahme um 12,8% auf 615 800 Fluggäste registriert. Für die beiden weiteren Flughäfen mit einem Passagieraufkommen in der gleichen Größenordnung, Las Palmas/Gran Canaria (694 800 Passagiere) und Teneriffa-Süd (636 600 Passagiere), wurde eine Abnahme der Fluggastzahlen um 0,6% beziehungsweise eine Zunahme um 3,6% verzeichnet.

Gut eine Million Passagiere mehr im Interkontinentalverkehr

Der Flugverkehr zu anderen Kontinenten wies mit einer Zunahme um 1,1 Millionen Passagiere (+7,4%) eine höhere Wachstumsrate als der Europaverkehr auf (+5,2%). Asien war der einzige Kontinent, mit dem im Fluggastverkehr ein zweistelliges Wachstum (+10,8%) erzielt wurde. Dieses im Vergleich zum gesamten Auslandsverkehr (+5,7%) nahezu doppelt so hohe Wachstum führte dazu, dass Asien mit 6,9 Millionen Passagieren erstmals ein höheres Fluggastauf-

Schaubild 5 Entwicklung der Einsteiger nach Kontinenten
Mill. Einsteiger



2011 - 01 - 0326

kommen aufwies als der amerikanische Kontinent (6,8 Millionen Passagiere). Der Anteil Asiens am Interkontinentalverkehr stieg dadurch auf 41% (Vorjahr: 40%), Amerika kam auf einen Anteil von 40% (41%), Afrika wie im Vorjahr auf einen von 19% und Australien auf einen von 0,3% (0,4%).

Flugverkehr mit dem amerikanischen Kontinent: 0,3 Millionen Passagiere mehr

Nach Amerika reisten 2010 insgesamt 6,8 Millionen Passagiere (+4,4%); der Zuwachs um 0,3 Millionen Fluggäste konnte jedoch den Rückgang des Fluggastaufkommens im Vorjahr nicht ausgleichen, sodass der Stand des Jahres 2008 (6,9 Millionen Passagiere) noch nicht wieder erreicht wurde. In das bedeutendste Land für den deutschen Luftverkehr außerhalb von Europa, die Vereinigten Staaten, flogen 4,8 Millionen Passagiere (+4,1%). Auch dieser Wert lag – nach einem Rückgang um 6,2% im Jahr 2009 – unter dem Ergebnis des Jahres 2008 (4,9 Millionen Passagiere). Die Zahl der Flugreisenden nach Kanada (0,9 Millionen Passagiere), der zweitgrößten Destination auf dem amerikanischen Kontinent, stieg um 4,0%. Beide Staaten zusammen haben einen Anteil von 84% am gesamten Fluggastaufkommen im Luftverkehr mit Amerika und sind somit die den Trend bestimmenden Zielländer.

Nach Regionen unterteilt zeigte sich für die an der Ostküste der Vereinigten Staaten liegenden Flughäfen, auf die insgesamt ein Anteil von etwa 50% des Reisendenaufkommens in die Vereinigten Staaten entfällt, folgende Entwicklung: Die Passagierzahl für New York überschritt mit 1,0 Millionen Passagieren aus Deutschland (+8,7%) erstmals die Millionenschwelle; die beiden New Yorker Flughäfen John F. Kennedy (+3,2%) und Newark (+15,1%) trugen mit jeweils 0,5 Millionen Passagieren gemeinsam zu diesem Ergebnis bei. Weiterhin zweistellige Zuwachsraten erzielten die Flugplätze Orlando (+14,8%), Fort Myers (+14,0%) und Miami (+13,3%).

Der aufkommensstärkste Flughafen in den Vereinigten Staaten im Luftverkehr mit Deutschland war 2010 wie im Vorjahr – nach drei aufeinanderfolgenden durch Wachstum bestimmten Jahren (2008: +1,6%; 2009: +1,8%; 2010: +1,7%) – Chicago (0,6 Millionen Passagiere). Der New Yorker Flughafen John F. Kennedy belegte den zweiten Platz.

Die Flughäfen an der Westküste (Seattle, San Francisco und Los Angeles) erreichten mit 0,7 Millionen Fluggästen ein Plus von insgesamt 0,6%. Für die hierbei bedeutendsten Flughäfen San Francisco (387 000 Passagiere) und Los Angeles (263 000 Passagiere) stagnierten die Fluggastzahlen aus Deutschland.

Nach den Vereinigten Staaten und Kanada belegten Brasilien mit 317 000 Passagieren (+7,2%), Mexiko mit 170 000 Passagieren (+9,0%) und Venezuela mit 96 000 Passagieren (-11,6%) die Plätze drei bis fünf auf dem amerikanischen Kontinent.

Außerhalb Europas stellt die Karibik flugtouristisch eine bedeutende Region dar. Das sich auf 0,4 Millionen Passagiere belaufende Fluggastaufkommen aus Deutschland stieg gegenüber 2009 um 5,0%. Die Dominikanische Republik stellt – auf den gesamten amerikanischen Kontinent bezogen – nach den Vereinigten Staaten, Kanada und Brasilien mit 236 000 Passagieren die viertbedeutendste Destination für Fluggäste aus Deutschland dar; am Passagierverkehr mit der Karibik hat die Dominikanische Republik einen Anteil von 62%.

Passagierverkehr nach Asien nimmt zweistellig zu

Nach Asien reisten 2010 6,9 Millionen Fluggäste; Asien war damit der einzige Erdteil, für den eine zweistellige Zuwachsrate (+10,8%) des Passagierverkehrs aus Deutschland verzeichnet wurde. Die höchste Zunahme im Asienverkehr wurde mit 16,6% für die Vereinigten Arabischen Emirate

(1,1 Millionen Passagiere) festgestellt, was einem Mehraufkommen von 162 000 Passagieren entsprach. Damit rückten die Vereinigten Arabischen Emirate im Passagierverkehr mit Deutschland zum bedeutendsten Land in Asien auf, vor China, das 2009 an erster Stelle gelegen hatte. Da die Vereinigten Arabischen Emirate insbesondere mit dem Flughafen Dubai über die bedeutendste Umsteigedrehscheibe für weitere Destinationen in Asien verfügen, setzt sich der Passagierstrom hier nur zum Teil aus Fluggästen mit dem Endziel Dubai zusammen. China (einschließlich Hongkongs) rangierte mit 1,1 Millionen Passagieren (+3,7%) an zweiter Stelle in Asien. Danach folgten Indien (0,7 Millionen Passagiere; +4,0%) und Japan (0,6 Millionen Passagiere; +19,4%) an dritter und vierter Stelle. Die für Japan 2010 verzeichnete Steigerung des Passagieraufkommens um nahezu ein Fünftel wurde nur im Jahr 1990 mit einem Plus von 26,1% übertroffen. Thailand, das 2009 noch den vierten Platz belegt hatte, kam 2010 auf 0,6 Millionen Passagiere und wuchs – auf Asien bezogen – nur unterdurchschnittlich (+2,5%), dadurch fiel es auf Platz fünf zurück. Platz sechs wird von Israel gehalten (0,5 Millionen Passagiere; +15,3%), gefolgt von Singapur (0,4 Millionen Passagiere; +10,3%) und der Republik Korea (0,3 Millionen Passagiere; +1,0%).

Afrika: Bedeutende Zielländer bei Passagierzahlen im Plus

Im Jahr 2010 reisten 3,2 Millionen Fluggäste aus Deutschland nach Afrika; dies bedeutete ein Plus von 0,2 Millionen Fluggästen oder 6,7%. Damit wurde nicht nur der Rückgang um 2,2% im Jahr 2009 wieder ausgeglichen, sondern sogar der Vorkrisenstand von 2008 übertroffen. Drei Viertel des Anstiegs des Fluggastaufkommens entfallen auf Ägypten (+116 000 Fluggäste) und Marokko (+44 000 Fluggäste). In Ägypten (1,4 Millionen Passagiere; +8,9%), dem bedeutendsten Zielland in Afrika, reiste mit 780 000 Passagieren mehr als die Hälfte der Fluggäste zum Flughafen Hurghada, dessen Passagieraufkommen aus Deutschland gegenüber 2009 um 13,1% zunahm. Im Jahr 2009 war für Ägypten noch ein Minus von 1,9% verzeichnet worden. Südafrika erzielte 2010 ein Plus von 6,7% (2009 gegenüber 2008: –18,6%), Marokko eines von 17,1% (2009: –2,3%). Die höchste Abnahme gab es bei der Zahl der deutschen Fluggäste mit Zielland Tunesien (–5,3%); hier trugen insbesondere die Tourismusdestinationen Monastir (–36 000 Passagiere) und Djerba (–6 000 Passagiere) aufgrund der politischen Unruhen zum Rückgang des Fluggastaufkommens bei. Nahezu um ein Viertel (+23,9%) stieg im Jahr 2010 gegenüber 2009 das Passagieraufkommen nach Nigeria (102 500 Fluggäste) – seit dem Jahr 2000 (26 000 Fluggäste) hat sich hier die Zahl der Flugreisenden aus Deutschland vierfacht. Äthiopien (71 000 Passagiere) kam 2010 im Vergleich zum Vorjahr auf ein Plus von 51,0%; im Jahr 2000 wurden hier 28 000 Fluggäste registriert. Die primär als Tourismusdestinationen angefliegenen Ziele Kenia (47 000 Passagiere), Kap Verde (28 000 Passagiere) und Seychellen (13 000 Passagiere) konnten im Vergleich zum gesamten afrikanischen Kontinent 2010 im Gegensatz zum Vorjahr mit +4,0%, –7,5% und –5,1% keine überdurchschnittlichen Zuwächse verbuchen.

Antalya mit dem größten Wachstumssprung bei aufkommensstarken Zielflughäfen

Bei den 20 im internationalen Luftverkehr für Flugpassagiere aus Deutschland am häufigsten angeflogenen Flughäfen belegt seit mehreren Jahrzehnten Palma de Mallorca den Spitzenplatz (3,7 Millionen Passagiere; +3,4% gegenüber 2009). Der seit 1997 auf Platz zwei rangierende Flughafen Antalya (2,8 Millionen Passagiere) wies mit einem Anstieg der Fluggastzahlen um 0,5 Millionen Passagiere beziehungsweise um 21,0% das höchste Wachstum der 20 bedeutendsten Zielflughäfen auf. Zweistellige Zuwachsraten (siehe Tabelle 4) erzielten auch Dubai (0,9 Millionen Passagiere, +16,7%; Platz 12) und Hurghada (0,8 Millionen Passagiere; +13,1%; Platz 15). Zu diesen Flughäfen ist anzumerken, dass Palma de Mallorca, Antalya und Hurghada vor allem für den Flugtourismus relevant sind, während Dubai in den Vereinigten Arabischen Emiraten als bedeutendste Umsteigedrehscheibe im Verkehr zwischen Deutschland und asiatischen Destinationen fungiert.

Tabelle 4 Passagiere 2010 von deutschen Flughäfen zu den 20 bedeutendsten Flughäfen im Ausland

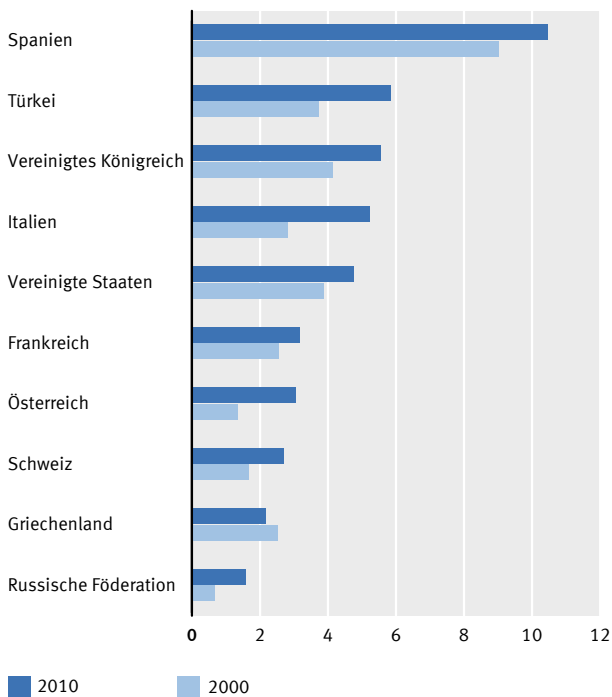
	Fluggäste	Veränderung gegenüber 2009
	1 000	%
1. Palma de Mallorca	3 693	+ 3,4
2. Antalya	2 776	+ 21,0
3. Wien	2 189	+ 7,4
4. London Heathrow	2 179	+ 8,8
5. Zürich	1 914	– 0,5
6. Paris (Charles de Gaulles) ..	1 837	– 1,9
7. Amsterdam	1 365	+ 5,3
8. Istanbul	1 265	– 2,9
9. Madrid	1 232	+ 4,9
10. London Stansted	1 178	– 7,2
11. Barcelona	1 050	+ 4,2
12. Dubai	932	+ 16,7
13. Kopenhagen	930	+ 8,3
14. Rom-Fiumicino	872	+ 9,9
15. Hurghada	780	+ 13,1
16. Mailand-Malpensa	746	+ 7,9
17. Stockholm Arlanda	699	+ 6,4
18. Las Palmas/Gran Canaria ...	695	– 0,6
19. Budapest	658	+ 2,4
20. Athen	614	– 7,6
Zusammen ...	27 602	+ 5,2
Übrige Relationen	43 414	+ 6,0
Insgesamt ...	71 016	+ 5,7

Von den im Schaubild 6 auf Seite 460 dargestellten aufkommensstarken europäischen Zielstaaten konnte nur Griechenland seine Passagierzahlen im Vergleich zu 2000 nicht steigern: 2010 reisten 360 000 Passagiere weniger nach Griechenland als im Jahr 2000. Hier gab es gegenüber 2000 für die Griechischen Inseln, die 2010 etwa die Hälfte des Passagieraufkommens auf sich vereinten, einen Einbruch der Fluggastzahlen um 32,2%.

Wachstum im innerdeutschen Verkehr geringer als bei Flugreisen mit Auslandsbezug

Die Zahl der Inlandspassagiere – abreisende Fluggäste – auf den 26 deutschen Großflugplätzen stieg, wie erwähnt,

Schaubild 6 Einsteiger nach den bedeutendsten Zielländern
Mill. Passagiere



2011 - 01 - 0327

im Berichtsjahr 2010 um 423 000 Passagiere auf 24,0 Millionen Passagiere (+1,8%), nachdem im Vorjahr noch ein Minus von 4,6% verzeichnet worden war. Trotz des Wachstums wurde der Vorkrisenstand (2008: 24,7 Millionen Passagiere) noch nicht wieder erreicht; die Passagierzahl im Jahr 2010 im innerdeutschen Verkehr entspricht der von 2007. Während sich 2009 die Zahlen von Inlands- und Auslandspassagieren im Vorjahresvergleich um denselben Prozentsatz geändert hatten, stieg 2010 das Fluggastaufkommen im Auslandsverkehr mit +5,7% stärker als das im innerdeutschen Verkehr; dadurch sank der Anteil des innerdeutschen Fluggastaufkommens am Gesamtmarkt um einen Prozentpunkt auf 25%.

Die Großflughäfen im innerdeutschen Verkehr (hier: Flugplätze mit mehr als einer Million Einsteigern zu innerdeutschen Zielen) kamen 2010 bei einem Aufkommen von 19,2 Millionen Fluggästen auf ein Plus von 2,0% gegenüber 2009. Bei diesen Großflughäfen handelt es sich um die Flugplätze Hamburg (+4,2%), Düsseldorf (+3,3%), Köln/Bonn (-3,1%), Frankfurt/Main (+4,5%), Stuttgart (+1,2%), München (+0,9%) und Berlin-Tegel (+1,7%). Mit einem Plus von jeweils 0,1 Millionen nahm die Zahl der Passagiere auf den Flughäfen Frankfurt/Main und Hamburg am stärksten zu. Bei den Flughäfen mit weniger als einer Million Passagieren verzeichneten Bremen (+55 000 Passagiere), Friedrichshafen (+49 000 Passagiere) und Nürnberg (+29 000 Passagiere) die größten Zuwächse. Die höchsten Abnahmen der Fluggastzahlen im innerdeutschen Verkehr wurden – bezogen auf sämtliche Flughäfen – für die Flugplätze Hahn (-36 000 Passagiere), Memmingen (-34 000 Passagiere) und Lübeck (-25 000 Passagiere) registriert.

Fluggastaufkommen auf den 20 bedeutendsten innerdeutschen Städteverbindungen steigt überdurchschnittlich

Das Gesamtvolumen auf den 20 am stärksten frequentierten innerdeutschen Flugverbindungen erhöhte sich 2010 um 345 000 Passagiere (+2,6%) auf 13,5 Millionen Fluggäste. Zweistellige Zuwächse wurden für die Strecke zwischen Frankfurt/Main und Hamburg (+14,5%; Gegenrichtung: +14,9%) verzeichnet. Die aufkommensstärkste Verbindung – seit 2005 die Relation München–Berlin (Berliner Flughäfen) – wies jeweils 0,9 Millionen Fluggäste auf, wobei sich der Passagierstrom in beide Richtungen jeweils um 1,4% erhöhte. Für die Verbindung Hamburg–München als drittstärkste Relation wurde mit 0,8 Millionen Passagieren ein Plus von 1,8% nachgewiesen (Gegenrichtung: ebenfalls 0,8 Millionen Passagiere, +1,3%). Die Zunahme der Fluggastzahlen auf den aufkommensstarken innerdeutschen Städteverbindungen war mit 2,6% höher als der Zuwachs des gesamten innerdeutschen Fluggastvolumens (+1,8%; siehe Tabelle 5).

Tabelle 5 Die 20 wichtigsten Strecken 2010 im innerdeutschen Fluggastverkehr

Startflughafen – Landflughafen	Fluggäste	Veränderung gegenüber 2009
	1 000	%
München – Berliner Flughäfen ¹	911	+ 1,4
Berliner Flughäfen ¹ – München	906	+ 1,4
Hamburg – München	827	+ 1,8
München – Hamburg	826	+ 1,3
Berliner Flughäfen ¹ – Frankfurt/Main	808	+ 4,2
Frankfurt/Main – Berliner Flughäfen ¹	803	+ 3,3
München – Düsseldorf	769	+ 3,8
Düsseldorf – München	764	+ 3,4
Frankfurt/Main – Hamburg	745	+ 14,5
Hamburg – Frankfurt/Main	736	+ 14,9
Köln/Bonn – Berliner Flughäfen ¹	693	+ 0,6
Berliner Flughäfen ¹ – Köln/Bonn	686	+ 0,8
Köln/Bonn – München	571	- 2,1
München – Köln/Bonn	561	- 3,0
München – Frankfurt/Main	493	- 0,1
Frankfurt/Main – München	493	+ 1,7
Berliner Flughäfen ¹ – Stuttgart	483	+ 0,1
Stuttgart – Berliner Flughäfen ¹	475	- 1,4
Düsseldorf – Berliner Flughäfen ¹	466	+ 3,0
Berliner Flughäfen ¹ – Düsseldorf	465	+ 2,4
Zusammen	13 481	+ 2,6
Sonstige Relationen	10 683	+ 0,9
Insgesamt	24 164	+ 1,8

¹ Tegel, Schönefeld.

Höchstes Wachstum bei der Luftfracht seit Aufnahme der Luftfahrtstatistik

Für den Bereich der Luftfracht wurde im Jahr 2010 ein Rekordwachstum auf den deutschen Flughäfen festgestellt: Mit einem Plus von 22,7% überschritt der Gesamtumschlag die Marke von vier Millionen Tonnen (4,1 Millionen Tonnen). Zur Vermeidung von Doppelzählungen wird dabei das Frachtauf-

kommen im innerdeutschen Luftverkehr nur einmal gezählt; dessen Anteil am Gesamtmarkt beläuft sich auf 2,5%. Die Einladungen in das Ausland (2,1 Millionen Tonnen) erhöhten sich um ein Viertel (+25,5%), die Ausladungen aus dem Ausland sind um ungefähr ein Fünftel (+21,6%) gestiegen. Der unterjährige Vergleich auf Quartalsbasis zeigt – bei sich im Jahresverlauf abflachenden Zuwachsraten – für den Frachturnschlag Steigerungen von +30,7% im ersten, +29,0% im zweiten, +23,2% im dritten und +14,3% im vierten Quartal 2010. Zu berücksichtigen ist dabei, dass diese Veränderungs-raten von Basiseffekten beeinflusst werden: Während für das erste Vierteljahr 2009 ein Einbruch von –14,6% im Auslandsumschlag erfasst worden war, hatte sich im vierten Quartal 2009 ein Plus von 11,2% ergeben.

Das Frachtaufkommen innerhalb des Bundesgebietes – zur Vermeidung von Doppelzählungen nur einmal erfasst – belief sich im Jahr 2010 wegen der luftfahrttechnisch häufig unrentablen kurzen Entfernungen nur auf rund 105 500 Tonnen und ging damit um 3,8% gegenüber dem Vorjahr zurück. Bei den effektiv auf den Flughäfen umgeschlagenen Frachtmengen hat der Flughafen Leipzig/Halle mit einem Volumen von 56 000 Tonnen ein- und ausgeladener Fracht seine führende Position gehalten, hier wurden 2010 1 900 Tonnen Fracht mehr umgeschlagen als 2009 (+3,6%). Nach Leipzig/Halle belegt Frankfurt/Main mit 39 500 Tonnen Frachtgut (–9,9%) den zweiten Platz im innerdeutschen Luftfrachtverkehr, gefolgt von München (37 000 Tonnen; –6,0%), Köln/Bonn (27 800 Tonnen; –1,7%) und Stuttgart (20 900 Tonnen; +22,7%); Stuttgart verzeichnete mit der Volumenerhöhung um mehr als ein Fünftel sowohl prozentual als auch absolut die größten Zunahmen im innerdeutschen Luftfrachtverkehr. Bei der innerdeutschen Luftfracht handelt es sich aufgrund der logistischen Rahmenbedingungen zum überwiegenden Teil um Sammel- und Verteildienste zu internationalen Luftverkehren. Der größte Teil der Zubringer- und Verteildienste von internationaler Luftfracht über deutsche Flughäfen wird allerdings mit Lastkraftwagen abgewickelt (Trucking) und meist direkt zur deutschen Luftfrachtdreh-scheibe Frankfurt am Main gebracht. Diese Gütertransporte werden von der Luftfahrtstatistik nicht erfasst.

Im Luftfrachtverkehr mit dem Ausland (Ein- und Ausladungen, ohne Umladungen) wurde 2010 ein Umschlagsvolumen von 4,0 Millionen Tonnen erreicht, gegenüber 2009 stieg die Frachtmenge um 762 000 Tonnen (+23,6%). Mit einem Anteil von 56% an der gesamten Frachtmenge hält der Flughafen Frankfurt/Main (2,2 Millionen Tonnen, +21,3%) den mit Abstand höchsten Marktanteil. Von den 26 in die Berichterstattung einbezogenen Flughäfen rangieren auf den Plätzen nach Frankfurt vier Flughäfen, die ein Umschlagsvolumen von mehr als 100 000 Tonnen aufweisen: Es handelt sich um Köln/Bonn und Leipzig/Halle mit jeweils 0,6 Millionen Tonnen Luftfracht und Zuwächsen von 17,2% beziehungsweise 27,9% sowie um München (0,3 Millionen Tonnen Luftfracht; +30,3%) und Hahn (0,2 Millionen Tonnen Luftfracht; +57,4%).

Boom im Luftfrachtverkehr nach China und in die Vereinigten Arabischen Emirate

Neben der bisher bedeutendsten Relation im Interkontinentalverkehr – der Transatlantikroute mit den Vereinigten

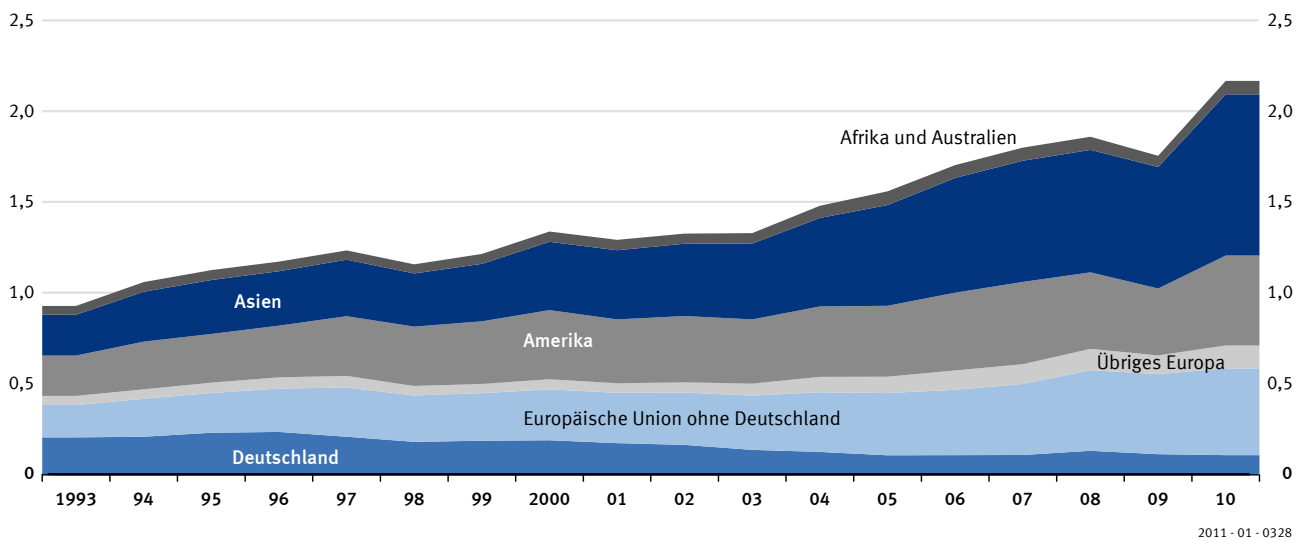
Tabelle 6 Luftfrachtverkehr 2010¹ mit dem Ausland

	Einladungen		Ausladungen	
	t	% ²	t	% ²
Europa	604 084	+ 11,0	546 958	+ 14,3
darunter:				
Europäische Union ...	478 355	+ 8,5	406 146	+ 13,5
darunter:				
Belgien	19 813	+ 4,0	26 183	+ 19,0
Dänemark	10 496	+ 1,8	10 502	+ 12,3
Finnland	10 349	+ 9,7	8 527	+ 27,9
Frankreich	81 104	+ 2,5	65 313	+ 19,9
Griechenland	15 485	+ 5,7	4 678	– 4,3
Irland	9 117	+ 2,8	5 904	– 5,2
Italien	53 021	+ 5,8	56 868	+ 8,6
Österreich	16 856	+ 7,4	14 098	+ 21,5
Portugal	14 131	+ 7,9	11 313	+ 17,4
Schweden	35 936	+ 14,2	28 884	+ 4,9
Spanien	61 055	+ 8,1	37 604	+ 14,1
Vereinigtes Königreich	92 931	+ 16,4	88 203	+ 10,9
Schweiz	14 140	– 1,3	14 209	+ 7,3
Russische Föderation ..	45 368	+ 30,7	72 526	+ 22,2
Türkei	42 392	+ 7,9	41 426	+ 4,0
Afrika	72 373	+ 20,3	52 190	+ 0,3
darunter:				
Ägypten	17 323	+ 28,9	12 177	– 7,3
Südafrika	31 319	+ 11,8	16 673	+ 15,2
Amerika	495 922	+ 34,5	388 390	+ 20,1
darunter:				
Vereinigte Staaten ...	373 787	+ 36,0	303 133	+ 18,8
Kanada	36 794	+ 19,6	29 242	+ 29,4
Mexiko	15 530	+ 59,9	9 214	+ 42,8
Brasilien	48 781	+ 34,4	24 336	+ 23,9
Asien	888 284	+ 32,8	942 097	+ 28,4
darunter:				
Israel	16 451	+ 52,0	14 449	+ 36,7
Saudi-Arabien	11 389	– 19,8	3 548	– 15,5
Vereinigte Arabische Emirate	139 884	+ 18,2	178 994	+ 20,4
Indien	86 929	+ 39,9	90 346	+ 52,6
Pakistan	2 721	+ 20,8	463	– 49,4
China	276 635	+ 49,7	318 502	+ 30,2
darunter: Hongkong ..	67 734	+ 6,0	118 287	+ 35,0
Japan	63 079	+ 24,6	64 140	+ 23,0
Republik Korea	82 034	+ 14,5	73 237	+ 1,6
Singapur	22 154	+ 14,4	21 837	– 11,2
Thailand	26 640	+ 65,3	28 560	+ 31,0
Australien	1 937	– 8,2	881	+ 389,4
Insgesamt ...	2 062 601	+ 25,5	1 930 518	+ 21,6

1 26 ausgewählte deutsche Flughäfen.
2 Veränderung gegenüber 2009.

Staaten als im Luftfrachtverkehr aufkommensstärkstem Handelspartner – erreichen die mit China ausgetauschten Mengen zunehmend einen vergleichbaren Stellenwert. Im Verkehr mit den Vereinigten Staaten wiesen die Einladungen von Fracht mit 373 800 Tonnen ein Plus von 36,0% auf; die Ausladungen von Fracht aus den Vereinigten Staaten in Deutschland (303 100 Tonnen) stiegen um 18,8%. Im Verkehr mit China (einschließlich Hongkongs) gab es 2010 bei den Einladungen ein in dieser Höhe bisher nicht verzeichnetes Plus von 49,7% bei einem Frachtvolumen von 276 600 Tonnen, bei den in Deutschland ausgeladenen Frachtmengen kam China mit 318 500 Tonnen (+30,2%) erstmals vor den Vereinigten Staaten auf die erste Position aller Staaten weltweit. Im Luftfrachtverkehr nach Asien belegen nach China die Vereinigten Arabischen Emirate (Einladungen:

Schaubild 7 Entwicklung der Luftfracht nach Kontinenten (Einladung)
Mill. t



139 900 Tonnen, +18,2%; Ausladungen: 179 000 Tonnen, +20,4%) den zweiten Platz, wobei zu berücksichtigen ist, dass ein Großteil dieser Frachtmengen auf den Flughäfen Dubai und Abu Dhabi zum Weitertransport vor allem in ostasiatische Staaten umgeladen wird. Im Vorjahresvergleich tauschten Indien und die Republik Korea ihre Rangplätze: Durch ein gegenüber der Republik Korea höheres Wachstum der Frachtmengen (Republik Korea: Einladungen +14,5%, Ausladungen +1,6%; Indien: Einladungen +39,9%; Ausladungen +52,6%) kam Indien sowohl bei den Einladungen als auch bei den Ausladungen (86 900 Tonnen/90 300 Tonnen) vor der Republik Korea auf den dritten Platz.

Flughafen Shanghai mit größter Zunahme des Frachtvolumens

Nach einzelnen Flughäfen betrachtet werden die meisten Güter mit Flughäfen im Mittleren und Fernen Osten ausge-

tauscht: Seit 2008 ist der Flugplatz Dubai (235 000 Tonnen Ein- und Ausladungen) in den Vereinigten Arabischen Emiraten der weltweit bedeutendste Flughafen im Luftfrachtverkehr mit Deutschland. Da dieser Flughafen – ebenso wie der ebenfalls zu den Vereinigten Arabischen Emiraten gehörende Flughafen Abu Dhabi – eine Drehscheibenfunktion mit hohem Transitfrachtaufkommen ausübt, sind die hier umgeschlagenen Gütermengen wie erwähnt zu einem großen Teil Endzielen in Fernost zuzuordnen. Der nächstbedeutendste Flughafen hinter Dubai ist der Flughafen Shanghai (220 000 Tonnen), der seinen Luftfrachtumschlag mit Deutschland um mehr als die Hälfte (+53,1%) steigern konnte und damit die höchste Mengensteigerung (+76 000 Tonnen) sämtlicher Flughäfen erzielte; im Vorjahresvergleich hat Shanghai den Rangplatz mit Hongkong (186 000 Tonnen; +22,8%) getauscht. Weitere Flughäfen mit einem Frachtumschlag von mehr als 100 000 Tonnen waren Seoul (+7,7%), Chicago (+37,6%), Peking (+27,4%) und East Midlands im Verei-

Schaubild 8 Entwicklung der Luftfracht nach Kontinenten (Ausladung)
Mill. t

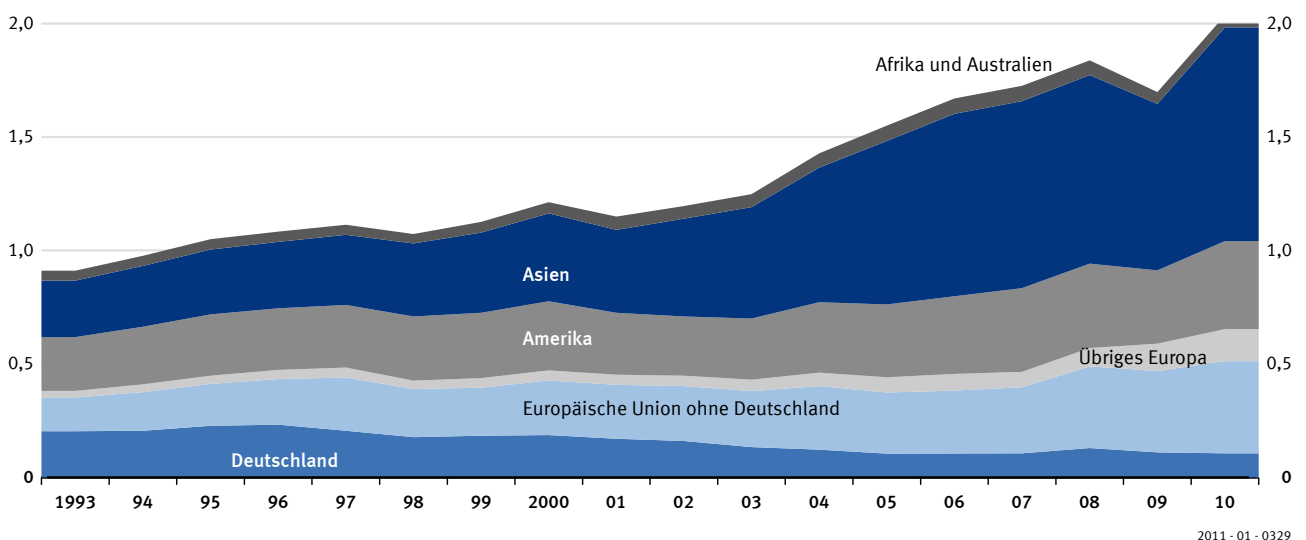


Tabelle 7 Luftfrachtaufschlag 2010 im Verkehr mit den 20 bedeutendsten Auslandsflughäfen

	Luftfracht	Veränderung gegenüber 2009
	1 000 t	%
1. Dubai	235	+ 22,8
2. Shanghai	220	+ 53,1
3. Hongkong	186	+ 22,8
4. Seoul	154	+ 7,7
5. Chicago	121	+ 37,6
6. Peking	111	+ 27,4
7. East Midlands	105	+ 20,2
8. Tokio (Narita)	98	+ 23,1
9. Paris (Charles de Gaulle)	97	+ 10,0
10. Moskau-Scheremetjewo	95	+ 13,1
11. New York (John F. Kennedy)	83	+ 15,8
12. Istanbul	78	+ 3,9
13. Mumbai	71	+ 52,2
14. São Paulo	68	+ 30,0
15. Philadelphia	62	+ 19,3
16. Mailand Bergamo-Orio al Serio	61	+ 10,1
17. Atlanta	60	+ 32,6
18. Bangkok	55	+ 47,4
19. Doha	51	+ 54,0
20. Newark	50	+ 41,9
Zusammen	2 060	+ 25,1
Übrige Relationen	1 933	+ 22,0
Insgesamt	3 993	+ 23,6

nigten Königreich (+20,2%). Neu in der Aufstellung der 20 aufkommensstärksten Flugplätze sind Mailand Bergamo-Orio al Serio (+10,1%), Bangkok (+47,4%), der zu Katar gehörende Flugplatz Doha (+54,0%) sowie der New Yorker Flughafen Newark (+41,9%).

Auslastung durch mehr Passagiere und Fracht bei nahezu konstanter Anzahl von Flugbewegungen gestiegen

Die Zahl der gewerblichen Flüge (Starts und Landungen) auf den 26 ausgewählten deutschen Flugplätzen stieg im Jahr 2010 um 0,6% auf insgesamt 1,8 Millionen Flüge, das waren etwa 10 000 Flugbewegungen mehr als 2009. In dieser Zahl nicht enthalten sind die Flüge der zahlreichen, das Bundesgebiet nur überfliegenden Flugzeuge. Nach Angaben der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) lag deren Zahl bei 1,1 Millionen Flügen.⁶ Mit +3,8% ist die Zahl dieser Überflüge 2010 stärker gestiegen als die Zahl der in Deutschland gestarteten beziehungsweise gelandeten Flugzeuge. In den 1,8 Millionen Flügen nicht berücksichtigt sind auch die gewerblichen Starts auf den rund 250 deutschen sonstigen Flugplätzen, die sich 2009 auf rund 0,4 Millionen beliefen.

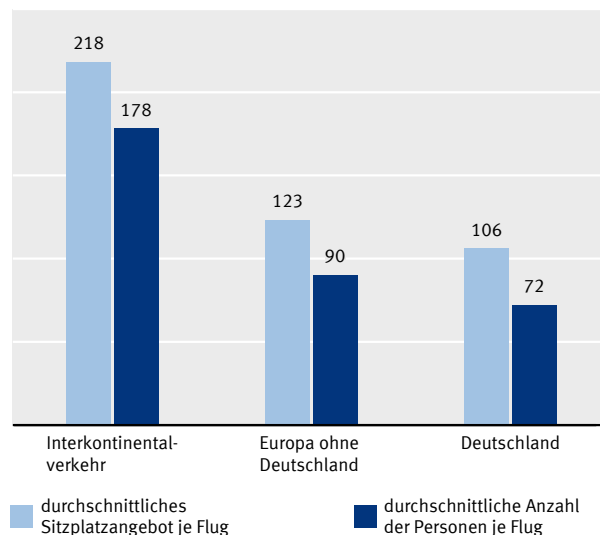
Die Ergebnisse zur Flugtätigkeit auf den 26 ausgewählten Flugplätzen repräsentieren rund 70% aller gewerblichen Flugbewegungen in Deutschland und decken den Trans-

⁶ Siehe DFS Deutsche Flugsicherung GmbH: „Luftverkehr in Deutschland: Mobilitätsbericht 2010“, Seite 29, im Internet unter www.dfs.de zu finden (abgerufen am 12. Mai 2011).

port von mehr als 99% des Passagier- und Frachtaufkommens ab. Im Inlandsverkehr wurde mit 342 000 Flügen eine Zunahme der Zahl der Flüge um 0,2% registriert, der grenzüberschreitende Verkehr mit insgesamt 1,4 Millionen Starts und Landungen stieg im Vergleich zum Vorjahr um 0,6%, nachdem 2009 hier ein Minus von 6,5% registriert worden war. Im Vergleich zu diesen Werten für die Flugtätigkeit, die ein gegenüber dem Vorjahr kaum verändertes Angebot darstellen, stiegen die Passagierbeförderung um 5,0% und die Frachtbeförderung um 22,5%. Dies hat auch Rückwirkungen auf die Auslastung der Flugzeuge: Gegenüber 2009 (67,0%) stieg die Auslastungsrate im innerdeutschen Verkehr um 0,8 Prozentpunkte, im Interkontinentalverkehr (80,0%) sogar um mehr als das Doppelte (1,5 Prozentpunkte).

Während 2010 der innerdeutsche Verkehr damit auf eine Sitzplatzauslastung von 67,8% kam, ergab sich für den Interkontinentalverkehr ein Wert von 81,5%. Korrespondierend zur Auslastung variieren die angebotenen Beförderungskapazitäten nach der Transportweite: Wie das Schaubild 9 verdeutlicht ist zum Beispiel das Sitzplatzangebot im Interkontinentalverkehr, unter anderem aus Kostengründen, mit 218 Sitzen mehr als doppelt so hoch wie das im innerdeutschen Verkehr (106 Sitzplätze). Der Sitzladefaktor gibt in diesem Zusammenhang den Anteil der durch Passagiere belegten Sitze im Verhältnis zum Gesamtangebot an. Für den Gesamtmarkt wurden 2010 für den Sitzladefaktor mit 72,8% sowie für das Sitzplatzangebot je Flug mit durchschnittlich 127 Sitzplätzen bisher noch nicht erzielte Rekordergebnisse verzeichnet.

Schaubild 9 Sitzplatzangebot 2010 bei Flügen in Verbindung mit deutschen Flughäfen



2011 - 01 - 0330

Die in- und ausländischen Luftfahrtgesellschaften, die die 26 ausgewählten deutschen Verkehrsflughäfen anfliegen, haben 2010 eine Beförderungskapazität von insgesamt 11,6 Milliarden Tonnenkilometern angeboten; das Kapazitätsangebot lag damit um 6,9% über dem Vorjahreswert. In dieser Zahl enthalten sind 83,9 Milliarden Sitzplatzkilometer (ein Sitzplatzkilometer = 0,1 angebotener Tonnen-

kilometer). Die tatsächliche Beförderungsleistung erreichte in der Passagierluftfahrt 61,6 Milliarden Personenkilometer (+ 5,6%), im Frachttransport (einschließlich Luftpost) 1 602 Millionen Tonnenkilometer (+ 23,8%). Die Gesamtauslastung aller Flugzeuge (einschließlich Fracht und Post) stieg um 1,2 Prozentpunkte auf 67,0%. [\[1\]](#)

Auszug aus Wirtschaft und Statistik

Herausgeber

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

www.destatis.de

Schriftleitung

Roderich Egeler, Präsident des Statistischen Bundesamtes

Brigitte Reimann (verantwortlich für den Inhalt)

Telefon: + 49 (0) 6 11 / 75 20 86

Ihr Kontakt zu uns

www.destatis.de/kontakt

Statistischer Informationsservice

Telefon: + 49 (0) 6 11 / 75 24 05

Telefax: + 49 (0) 6 11 / 75 33 30

Abkürzungen

WiSta	=	Wirtschaft und Statistik
MD	=	Monatsdurchschnitt
VjD	=	Vierteljahresdurchschnitt
HjD	=	Halbjahresdurchschnitt
JD	=	Jahresdurchschnitt
D	=	Durchschnitt (bei nicht addierfähigen Größen)
Vj	=	Vierteljahr
Hj	=	Halbjahr
a. n. g.	=	anderweitig nicht genannt
o. a. S.	=	ohne ausgeprägten Schwerpunkt
St	=	Stück
Mill.	=	Million
Mrd.	=	Milliarde

Zeichenerklärung

p	=	vorläufige Zahl
r	=	berichtigte Zahl
s	=	geschätzte Zahl
–	=	nichts vorhanden
0	=	weniger als die Hälfte von 1 in der letzten besetzten Stelle, jedoch mehr als nichts
.	=	Zahlenwert unbekannt oder geheim zu halten
...	=	Angabe fällt später an
X	=	Tabellenfach gesperrt, weil Aussage nicht sinnvoll
I oder —	=	grundsätzliche Änderung innerhalb einer Reihe, die den zeitlichen Vergleich beeinträchtigt
/	=	keine Angaben, da Zahlenwert nicht sicher genug
()	=	Aussagewert eingeschränkt, da der Zahlenwert statistisch relativ unsicher ist

Abweichungen in den Summen ergeben sich durch Runden der Zahlen.