

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

# Gewerblicher Luftverkehr 2013

Der gewerbliche Luftverkehr beförderte im Jahr 2013 insgesamt 181,4 Millionen Passagiere und erreichte damit einen neuen Höchstwert. Im Vorjahresvergleich ergab sich ein Plus von 1,1%, das war die niedrigste Zuwachsrate seit mehreren Jahrzehnten. Wachstum gab es nur im Auslandsverkehr (+ 2,0%), der Inlandsverkehr ging um 3,7% zurück.

Insbesondere Flugrouten, auf denen der Flugtourismus dominiert (zum Beispiel Balearen + 4,3%, griechische Inseln + 14,1% und Karibik + 9,5%), trugen zum Wachstum des Auslandsverkehrs bei.

Damit verlief die Entwicklung in Deutschland analog zur weltweiten Entwicklung: Der Passagierverkehr ist nach Angaben der Internationalen Luftverkehrs-Vereinigung (IATA) um 5,2%<sup>1</sup> gewachsen. Hierbei haben internationale Verkehre stärker zugenommen als Binnenverkehre.

Das Wachstum bei den Passagierzahlen konnte erreicht werden, obwohl die Zahl der Flüge 2013 gegenüber 2012 deutlich um 3,2% sank. Gleichzeitig ging auch die Zahl der angebotenen Sitzplätze um 1,1% zurück. Da mit dem durch die Fluggesellschaften zurückgefahrenen Flugangebot eine höhere Passagiernachfrage bedient wurde, stieg die Auslastung gemessen am sogenannten Sitzladefaktor mit 76,4% ebenfalls auf einen neuen Höchststand.

Der Luftfrachtverkehr insgesamt (einschließlich Luftpost) stagnierte 2013 (+ 0,4% gegenüber 2012) bei einem Volumen von 4,2 Millionen Tonnen.

<sup>1</sup> Auf Basis der Passagierkilometer; Quelle: IATA Pressemitteilung Nr. 6 vom 6. Februar 2014 ([www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2014-02-06-01.aspx](http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2014-02-06-01.aspx), abgerufen am 4. April 2014).

## 1 Gesamtentwicklung: Passagierzahlen und Fracht wachsen moderat, Flugbewegungen nehmen ab

Unterschiedliche Entwicklungen prägten im Jahr 2013 das Fluggeschehen auf den 27 größten deutschen Flughäfen: Während die Flugbewegungen mit 1,7 Millionen Starts und Landungen um 3,2% gegenüber 2012 zurückgingen und sich damit die Entwicklung des Jahres 2012 fortsetzte, erreichte die Zahl der Passagiere mit 181,4 Millionen (+ 1,1%) einen neuen Spitzenwert. Da mit dem durch die Fluggesellschaften zurückgefahrenen Flugangebot mehr Passagiere befördert wurden, stieg der Sitzladefaktor<sup>2</sup>

Tabelle 1 Überblick über das Fluggeschehen 2013

	Personenverkehr	Luftfracht	Flüge
	Mill.	1 000 t	1 000
Verkehr innerhalb Deutschlands ..	22,6	108,3	304,3
Verkehr mit dem Ausland .....	158,2	4 114,0	1 420,8
Einsteiger/Einladung/Abgang ...	78,9	2 196,4	710,1
Aussteiger/Ausladung/Ankunft ..	79,3	1 917,6	710,7
Durchgangsverkehr .....	0,7	0,1	X
Insgesamt ...	181,4	4 222,4	1 725,1
	Veränderung gegenüber 2012 in %		
Verkehr innerhalb Deutschlands ..	- 3,7	- 2,3	- 8,5
Verkehr mit dem Ausland .....	+ 2,0	+ 0,5	- 2,0
Einsteiger/Einladung/Abgang ...	+ 2,0	+ 0,2	- 2,1
Aussteiger/Ausladung/Ankunft ..	+ 2,0	+ 0,8	- 2,0
Durchgangsverkehr .....	- 31,1	- 18,1	X
Insgesamt ...	+ 1,1	+ 0,4	- 3,2

<sup>2</sup> Sitzladefaktor = angebotene Sitze / beförderte Personen.

Übersicht 1

**Erhebungstechnische Rahmenbedingungen**

Seit 2003 ist die Meldepflicht zur Luftfahrtstatistik aufgrund einer Verordnung der Europäischen Union (EU) einheitlich definiert.<sup>1</sup> Danach sind an das Statistische Amt der Europäischen Union (Eurostat) Ergebnisse von Flugplätzen mit mehr als 150 000 Passagiereinheiten jährlich (ein- oder aussteigende Passagiere beziehungsweise 100 kg ein- oder ausgeladene Fracht) zu melden.

Zu Jahresbeginn 2004 ist auf nationaler Ebene zeitgleich eine Änderung der rechtlichen Grundlagen wirksam geworden: Durch das Verkehrsstatistikgesetz<sup>2</sup> wurde auch für die nationale Luftfahrtstatistik der genannte Schwellenwert von 150 000 Passagiereinheiten je Jahr (ein- oder aussteigende Passagiere) übernommen.

Im Jahr 2013 waren danach 27 deutsche Hauptverkehrsflughäfen monatlich berichtspflichtig, die insgesamt mit mehr als 99 % des Fluggastaufkommens nahezu den gesamten Markt abdecken.

Erfasst werden dabei die Streckenherkünfte der Passagiere und der Fracht. Es handelt sich dabei um den jeweils vorherigen Herkunftsflughafen. Bei den Streckenzielen werden für die Passagiere neben den ersten Streckenzielen auch die zweiten Streckenziele erfasst, sofern ein Passagier umsteigt. Im vorliegenden Aufsatz werden die ersten Streckenziele in der Erläuterung beschrieben, ergänzend sind Informationen zu den zweiten Streckenzielen beziehungsweise letztbekanntesten Zielen möglich. Die letztbekanntesten Ziele sind dabei entweder die Streckenziele, wenn direkt geflogen wird, oder die zweiten Streckenziele nach einem Umsteigevorgang. Mehr als zwei Streckenziele können aus erhebungstechnischen Gründen (sogenannte PTM-Logik) nicht dargestellt werden.



1 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).  
 2 Gesetz über die Statistik der See- und Binnenschifffahrt, des Güterkraftverkehrs, des Luftverkehrs sowie des Schienenverkehrs und des gewerblichen Straßen-Personenverkehrs (Verkehrsstatistikgesetz – VerkStatG) in der Fassung vom 20. Februar 2004 (BGBl. I Seite 318).

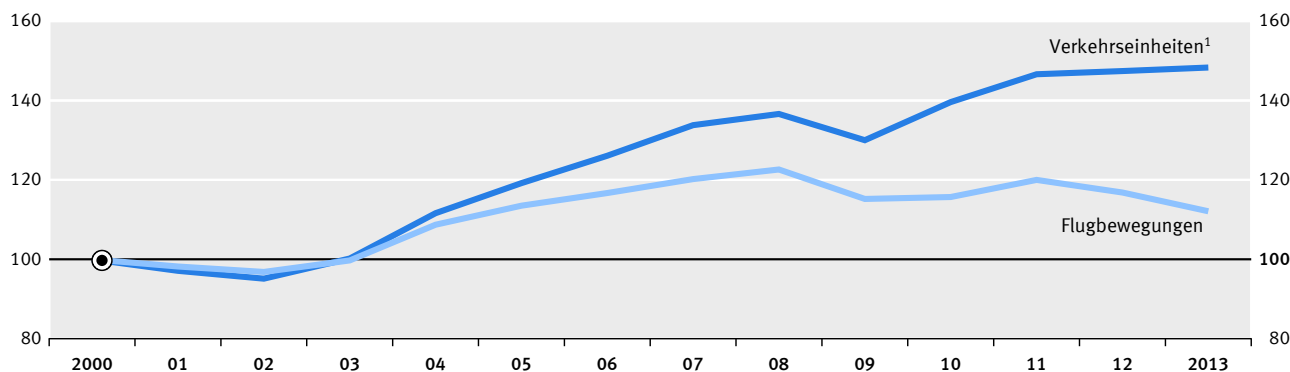
ebenfalls auf den neuen Höchststand von 76,4 % (2012: 74,9 %). Der Luftfrachtverkehr (einschließlich Luftpost und Durchgangsverkehr) stagnierte bei einem Volumen von 4,2 Millionen Tonnen (+0,4 % gegenüber 2012).

Der Anstieg im Passagierverkehr ist – wie im Vorjahr – ausschließlich auf den Flugverkehr mit dem Ausland zurückzuführen (+2,0 % gegenüber 2012). Die Verkehre in Verbindung mit dem europäischen Ausland nahmen dabei

um 2,3 % zu; der Interkontinentalverkehr erhöhte sich um 1,0 %.

Der Luftfrachtverkehr mit dem Ausland umfasste 4,1 Millionen Tonnen, wobei die Einladungen um 0,2 % und die Ausladungen um 0,8 % stiegen. Im interkontinentalen Frachtverkehr (2,9 Millionen Tonnen; +0,3 %) hingegen nahmen die Einladungen um 1,2 % zu, die Ausladungen nahmen um 0,6 % ab.

**Schaubild 1 Entwicklung des Luftverkehrs auf deutschen Flughäfen**  
2000 = 100



1 Eine Verkehrseinheit entspricht dem Transport einer Person beziehungsweise 100 kg Fracht oder Post.

Der innerdeutsche Flugverkehr verzeichnete 2013 im Passagierbereich mit -3,7% die gleiche Entwicklung wie im Vorjahr. Damit wurden im Binnenverkehr 0,9 Millionen weniger Passagiere als 2012 befördert. Der innerdeutsche Frachtverkehr ist lediglich von geringer Bedeutung und wird an dieser Stelle nicht weiter betrachtet.

Eine übergreifende Betrachtung des Luftverkehrsaufkommens ist auf Basis der Verkehrseinheiten möglich: Die Größe „Verkehrseinheit“ bezeichnet die Summe aus Passagieren, Fracht und Post jeweils in Kilogramm (kg). Dabei wird jeder Passagier mit 100 kg berücksichtigt und unterstellt, dass sich das Gewicht eines Fluggastes einschließlich Gepäck auf 100 kg beläuft. Verkehrseinheiten werden in Tonnen ausgewiesen.

Werden somit die den Gesamttransport umfassenden Verkehrseinheiten dem Angebot an Flügen gegenübergestellt (siehe Schaubild 1), so zeigt sich folgende Entwicklung seit dem Jahr 2011: Der auf das Basisjahr 2000 bezogene Indexwert von 120,0 im Jahr 2011 entspricht 2,2 Millionen Flugbewegungen. Bis zum Jahr 2013 ist dieser Wert auf 112,1 (2,0 Millionen Flugbewegungen) zurückgegangen. Bei den Verkehrseinheiten (Indexwert 2011: 146,6 beziehungsweise 2,2 Millionen Tonnen; Indexwert 2013: 148,3 beziehungsweise 2,0 Millionen Tonnen) ist ein moderates Wachstum festzustellen. Somit wurde in diesem Zeitraum

ein um 1,2% erhöhtes Transportaufkommen mit einer um 6,6% reduzierten Anzahl an Flügen befördert.

## 2 Entwicklung nach Quartalen

Die unterjährige Entwicklung des Luftverkehrs unterlag im Jahr 2013 einer gewissen Dynamik. Hierbei zeigten Passagier- und Frachtverkehr unterschiedliche Entwicklungstendenzen:

Im ersten Quartal 2013 ging das Passagieraufkommen witterungsbedingt um 1,5% zurück, vor allem verursacht durch Abnahmen beim Inlandsverkehr. Das zweite und dritte Quartal entwickelten sich mit jeweils +1,8% deutlich positiver. Wachstumsfördernd war hierbei die Zahl der Flugpassagiere zu ausländischen Zielen. Im vierten Quartal konnte die beste Entwicklung innerhalb des Jahres 2013 beobachtet werden (+2,3%). Die Zahl der Inlandsfluggäste ging im ersten Quartal 2013 um 10,3%, im zweiten um 2,0%, im dritten um 0,4% und im vierten Quartal um 2,5% zurück. Im Jahr 2012 war die Entwicklung noch umgekehrt verlaufen: In den ersten drei Quartalen flogen mehr Passagiere, während im vierten Quartal 2012 leichte Rückgänge zu verzeichnen waren.

Die Luftfrachtmenge zeigte mit Ausnahme des dritten Quartals steigende Tendenz: Im ersten und zweiten Quartal

**Tabelle 2** Gewerblicher Luftverkehr auf ausgewählten Flugplätzen<sup>1</sup> 2013

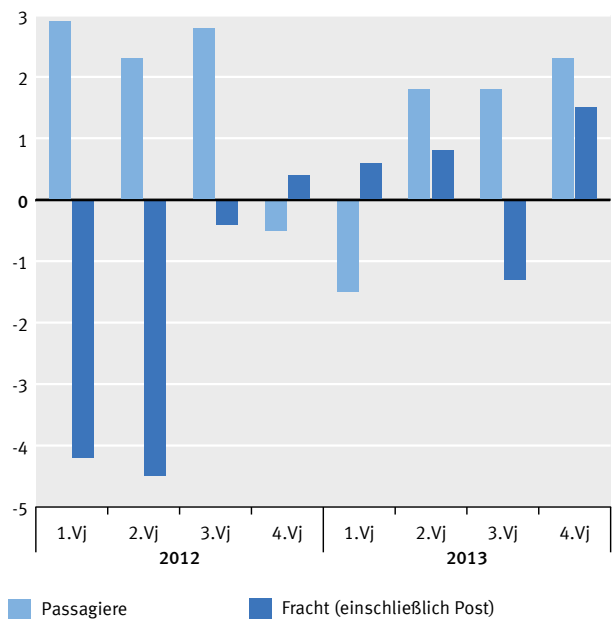
	Starts und Landungen		Ein- und Aussteiger		Fracht	
					Ein- und Ausladungen <sup>2</sup>	
	1 000	% <sup>3</sup>	1 000	% <sup>3</sup>	1 000 Tonnen	% <sup>3</sup>
Berlin-Schönefeld .....	58,0	- 10,3	6 712	- 5,2	6	+ 8,4
Berlin-Tegel .....	168,6	+ 2,8	19 574	+ 7,9	33	+ 7,9
Bremen .....	36,1	- 3,1	2 606	+ 6,7	1	- 4,2
Dortmund .....	21,6	+ 0,5	1 915	+ 1,2	0	X
Dresden .....	21,2	- 15,2	1 743	- 6,8	0	- 28,5
Düsseldorf .....	205,4	- 3,1	21 194	+ 1,9	91	+ 4,5
Erfurt .....	7,4	- 21,6	203	+ 19,2	1	+ 6,3
Frankfurt/Main .....	465,6	- 2,1	57 878	+ 1,1	2 095	+ 1,5
Friedrichshafen .....	10,1	- 10,4	496	- 2,0	0	X
Hahn .....	22,2	- 10,8	2 585	- 2,5	133	- 24,0
Hamburg .....	129,9	- 5,8	13 484	- 1,4	28	+ 0,5
Hannover .....	67,1	- 7,4	5 210	- 1,0	15	- 7,4
Karlsruhe/Baden-Baden .....	20,2	- 17,5	1 054	- 17,5	1	- 7,0
Köln/Bonn .....	107,2	- 4,9	9 050	- 2,2	721	- 0,8
Leipzig/Halle .....	57,3	- 2,1	2 130	+ 2,0	877	+ 3,7
Lübeck .....	7,8	- 4,7	351	+ 2,1	0	X
Memmingen .....	8,5	- 17,8	837	- 3,5	0	X
München .....	368,3	- 4,9	38 520	+ 0,9	292	- 0,6
Münster/Osnabrück .....	13,0	- 31,2	843	- 16,0	0	- 22,4
Niederrhein .....	18,7	+ 9,9	2 476	+ 12,2	0	X
Nürnberg .....	47,8	- 4,3	3 293	- 7,7	7	- 2,8
Paderborn/Lippstadt .....	9,3	- 3,0	784	- 9,0	0	+ 196,8
Rostock-Laage .....	17,6	+ 5,8	123	- 15,6	0	X
Saarbrücken .....	10,8	- 7,8	355	- 8,1	0	- 64,9
Stuttgart .....	117,9	- 3,3	9 543	- 1,4	30	- 10,3
Sylt-Westerland .....	6,4	+ 0,8	156	- 2,3	0	X
Zweibrücken .....	4,5	- 20,1	208	- 7,2	0	X
Insgesamt ...	2 028,8	- 4,1	203 320	+ 0,7	4 331	+ 0,3

<sup>1</sup> Einschließlich Doppelerfassungen im innerdeutschen Verkehr.

<sup>2</sup> Einschließlich Umladungen.

<sup>3</sup> Veränderung gegenüber 2012.

**Schaubild 2 Entwicklung des Passagier- und Frachtverkehrs auf deutschen Flughäfen**  
Veränderung zum Vorjahresvierteljahr in %



Ohne Durchgangsverkehr; innerdeutscher Verkehr nur einmal erfasst. 2014 - 01 - 0413

nahm das Aufkommen um jeweils knapp 1% zu (+0,6% und +0,8%), im dritten Quartal ging das Aufkommen um 1,3% zurück. Im vierten Quartal war wiederum ein Anstieg von 1,5% zu verzeichnen.

### 3 Passagierverkehr: 1,3 Millionen Passagiere mehr

Im Jahr 2013 starteten oder landeten insgesamt 203,3 Millionen Passagiere (einschließlich innerdeutscher Doppelzählungen – siehe Tabelle 2) auf deutschen Flughäfen. Dabei

hatten mehr als drei Viertel der abfliegenden Passagiere ausländische und weniger als ein Viertel inländische Flughäfen als Ziel.

Im Vergleich zum Vorjahr lag die Gesamtzahl der Passagiere um 1,3 Millionen oder 0,7% höher. Der Zuwachs war damit weniger stark als im Vorjahr (+1,2%). In der Langzeitbetrachtung war es sogar das Jahr mit der niedrigsten Zuwachsrate seit 1990, wobei die Zahl der Passagiere in den Jahren 1991, 2001, 2002 und 2009 jeweils zurückging.

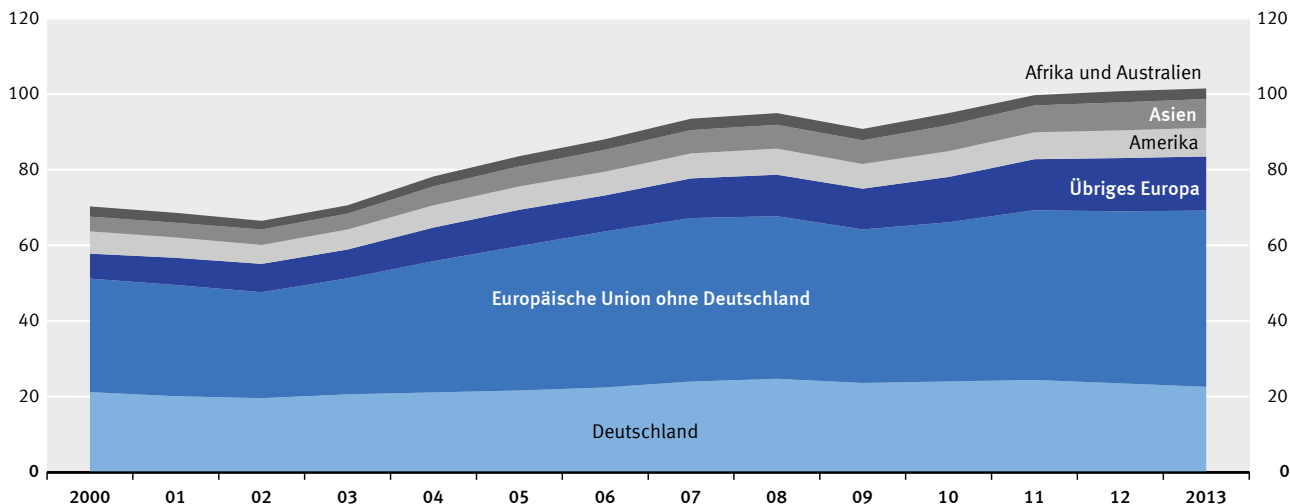
Wie im Vorjahr trugen zum Wachstum primär Flughäfen mit höheren Passagierzahlen bei: Die fünf bedeutendsten Flughäfen (hier: Flugplätze mit mehr als 10 Millionen Ein- und Aussteigern 2013 – siehe Tabelle 2) Frankfurt am Main, München, Düsseldorf, Berlin-Tegel und Hamburg erreichten knapp drei Viertel des gesamten Passagieraufkommens. Diese fünf Flugplätze zusammen kamen auf ein Wachstum von 1,7% gegenüber 0,7% für den Gesamtmarkt; allerdings erreichte der Flughafen Hamburg das Vorjahresergebnis nicht. Die übrigen 22 Flughäfen verzeichneten zusammen einen Rückgang der Passagierzahl von 2,4%.

Da es sich bei Flugreisen überwiegend um Hin- und Rückreisen handelt, werden zur übersichtlicheren Darstellung der Verkehrsströme im Folgenden nur die Entwicklungen bei den Einsteigern (zum Streckenziel) beschrieben.

#### 3.1 Inlandsflugverkehr geht weiter stark zurück

Im innerdeutschen Luftverkehr ging die Passagierzahl um 3,7% beziehungsweise um 0,9 Millionen Passagiere auf 22,6 Millionen Passagiere zurück. Das war seit 1990 – nach 2009 (-4,3%) und 2001 (-5,5%) – der dritthöchste Rückgang der Fluggastzahlen. 22 der 27 Flughäfen konnten ihre Vorjahresergebnisse nicht wieder erreichen. Einen besonders starken Einbruch gab es für den Flughafen Berlin-Schönefeld, auf dem im Jahr 2012 noch 352.000 Fluggäste

**Schaubild 3 Entwicklung der Einsteiger nach Zielregionen**  
Mill. Passagiere



2014 - 01 - 0414

mit innerdeutschen Zielen abgefertigt wurden. Hier kam 2013 der innerdeutsche Passagierluftverkehr mit weniger als 5 000 Einsteigern nahezu zum Erliegen. Lediglich die Flugplätze Berlin-Tegel, Bremen, Dortmund, Frankfurt/Main und Lübeck verzeichneten Zuwächse.

**Tabelle 3 Einsteiger nach wichtigen ausländischen Streckenzielländern**

	1990 <sup>1</sup>	2011 <sup>2</sup>	2012 <sup>2</sup>	2013 <sup>2</sup>	% <sup>3</sup>
	1 000				
Europa .....	17 849	58 358	59 575	60 924	+ 2,3
Europäische Union ....	14 779	44 882	45 465	46 638	+ 2,6
darunter:					
Belgien .....	328	745	744	739	- 0,6
Bulgarien .....	91	604	616	649	+ 5,5
Dänemark .....	394	1 155	1 217	1 235	+ 1,5
Finnland .....	231	826	831	817	- 1,7
Frankreich .....	1 257	3 515	3 654	3 542	- 3,1
Griechenland .....	1 440	2 253	2 008	2 168	+ 8,0
Irland .....	118	681	718	749	+ 4,4
Italien .....	1 205	5 560	5 505	5 619	+ 2,1
Kroatien .....	246	642	686	730	+ 6,4
Niederlande .....	551	1 651	1 697	1 741	+ 2,6
Österreich .....	650	3 201	3 271	3 254	- 0,5
Polen .....	113	1 412	1 529	1 591	+ 4,0
Portugal .....	387	1 316	1 396	1 539	+ 10,2
Rumänien .....	31	638	675	733	+ 8,6
Schweden .....	252	1 360	1 411	1 429	+ 1,3
Spanien .....	4 174	10 975	10 936	11 429	+ 4,5
Tschechische Republik .....	86	566	507	533	+ 5,0
Ungarn .....	158	738	761	694	- 8,8
Vereinigtes Königreich .....	2 758	5 803	5 958	6 128	+ 2,8
Übriges Europa .....	3 070	13 476	14 110	14 287	+ 1,2
darunter:					
Russische Föderation, europäischer Teil ..	216	1 868	2 052	2 138	+ 4,2
Schweiz .....	1 013	3 020	3 032	2 951	- 2,7
Türkei .....	1 518	6 419	6 783	6 821	+ 0,6
Interkontinentalverkehr ..	6 382	16 867	17 743	17 942	+ 1,1
Amerika .....	3 348	7 079	7 254	7 557	+ 4,2
darunter:					
Kanada .....	284	929	904	921	+ 1,9
Vereinigte Staaten ...	2 592	4 902	4 995	5 204	+ 4,2
Asien .....	1 717	7 107	7 447	7 565	+ 1,6
darunter:					
China (einschließlich Hongkongs) .....	192	1 246	1 220	1 244	+ 2,0
darunter:					
Hongkong (China) ..	146	306	305	308	+ 0,8
Indien .....	236	675	611	652	+ 6,7
Israel .....	182	490	500	483	- 3,4
Japan .....	228	584	673	665	- 1,2
Thailand .....	193	540	459	413	- 10,0
Vereinigte Arabische Emirate .....	38	1 184	1 501	1 664	+ 10,9
Afrika .....	1 251	2 635	2 994	2 807	- 6,2
darunter:					
Ägypten .....	213	1 011	1 251	969	- 22,5
Australien/Ozeanien ..	66	46	47	13	- 71,8
Insgesamt ...	24 231	75 225	77 318	78 867	+ 2,0

1 Früheres Bundesgebiet.  
2 27 Hauptverkehrsflughäfen.  
3 Veränderung gegenüber 2012.

Nach wie vor wirksam im innerdeutschen Luftverkehr ist die seit dem Jahr 2011 erhobene Luftverkehrsteuer<sup>3</sup>. Insbesondere auf weniger frequentierten, nicht in Ballungsgebieten liegenden Flughäfen, bei denen zeit- und kostenaufwendige An- und Abfahrten anfallen, führt diese Steuer dazu, dass weniger Passagiere von den betroffenen Flugplätzen aus eine innerdeutsche Flugreise antreten.

Besonders hoch waren dabei die Rückgänge bei Flughäfen, deren Angebotsschwerpunkt im Low-Cost-Bereich liegt. Nach bereits drastischen Einbrüchen in den Jahren 2011 und 2012 kam es hier auch im Jahr 2013 zu weiteren Einbußen. Nach Einbrüchen im Jahr 2013 von -47,8% für den Flughafen Hahn, -83,5% für Memmingen, -81,6% für Niederrhein und -65,3% für Zweibrücken gibt es hier so gut wie keinen innerdeutschen Passagierverkehr mehr.

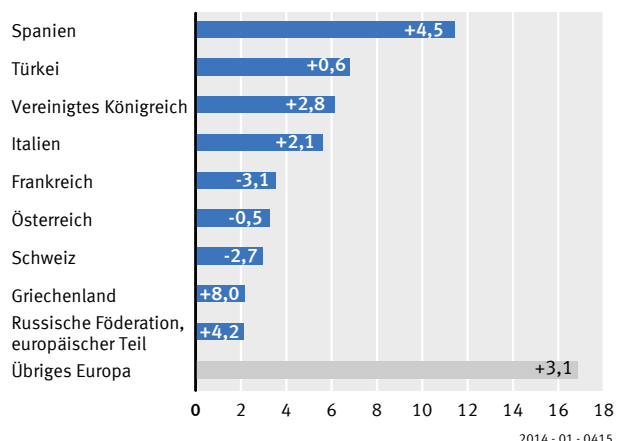
### 3.2 Wachstumsimpulse durch den Auslandsverkehr

Im Jahr 2013 reisten 1,5 Millionen Passagiere mehr ins Ausland als im Vorjahr. Die Gesamtzahl der ins Ausland abreisenden Flugpassagiere belief sich damit auf 78,9 Millionen (+2,0% gegenüber 2012), womit trotz eines weiter abgeschwächten Wachstums (2012: +2,8%) ein neuer Spitzenwert erreicht wurde. Im Zeitreihenvergleich ab 1990 repräsentiert die aktuelle Veränderungsrate für das Gesamtvolumen abgesehen von den Jahren 2008 (+1,1%) und 1991 (+0,0%) die niedrigste Zuwachsrate. In den Jahren 2009 (-4,4%), 2002 (-3,1%) und 2001 (-1,5%) waren Rückgänge bei der Zahl der ins Ausland abreisenden Flugpassagiere zu verzeichnen.

#### 3.2.1 Überdurchschnittliche Zunahme bei touristischen Zielen

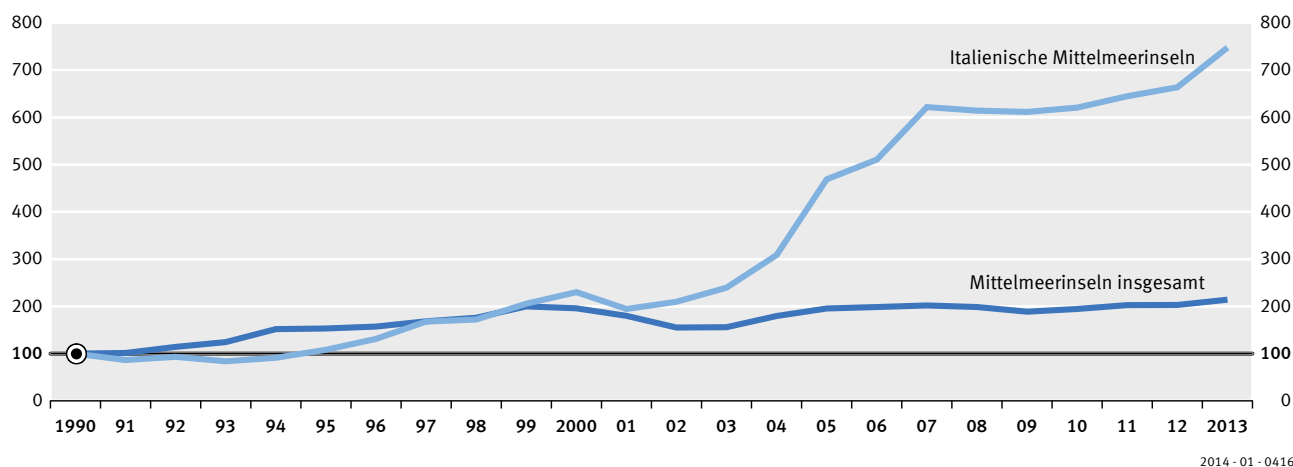
Die Passagierzahlen ins europäische Ausland erhöhten sich 2013 insgesamt um 2,3%. Vor allem Flüge zu touristischen

**Schaubild 4 Einsteiger in das europäische Ausland 2013**  
Mill. Passagiere und Veränderung gegenüber 2012 in %



3 Nähere Informationen zur Einführung der Luftverkehrsteuer und zu ihren Auswirkungen siehe Fiege, L.: „Gewerblicher Luftverkehr 2011“ in WiSta 5/2012, Seite 424 ff., hier: Seite 426 ff.

**Schaubild 5 Entwicklung der Flugpassagiere aus Deutschland auf die Mittelmeerinseln**  
1990 = 100



Zielen profitierten von einer erhöhten Nachfrage: Die Mittelmeerinseln kamen mit einem Gesamtvolumen von 6,8 Millionen Passagieren auf ein Plus von 5,6% gegenüber 2012. Die aufkommensstärkste Inselgruppe, die Balearen, verzeichneten 4,4 Millionen Flugtouristen aus Deutschland, das bedeutet eine Zunahme um 4,2%. Die griechischen Inseln (1,1 Millionen Passagiere aus Deutschland) erzielten – nach einem Rückgang um 10,9% im Jahr 2012 – ein Plus von 14,1%. Ebenso legten die italienischen Mittelmeerinseln zweistellig zu (+12,6%). Langfristig gesehen und bezogen auf alle Inseln der Mittelmeerregion konnten sie ein weit überdurchschnittliches Wachstum erzielen (siehe Schaubild 5): 2013 war die Zahl der Flugpassagiere mehr als sieben Mal so hoch wie 1990. Das Mittelmeer als Gesamtregion kommt in dem genannten Zeitraum auf eine Verdoppelung der Passagierzahlen. 2013 stehen damit für den Flugtourismus die italienischen Destinationen im Mittelmeer nach den spanischen und griechischen Inseln an dritter Stelle.

### 3.2.2 Europaverkehr innerhalb und außerhalb der Europäischen Union

Wie bereits im Vorjahr konnten die in Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) liegenden Flughäfen mit +2,6% einen überdurchschnittlichen Zuwachs bei den aus Deutschland einreisenden Passagieren erzielen, während die übrigen europäischen Zielländer eine Zunahme von

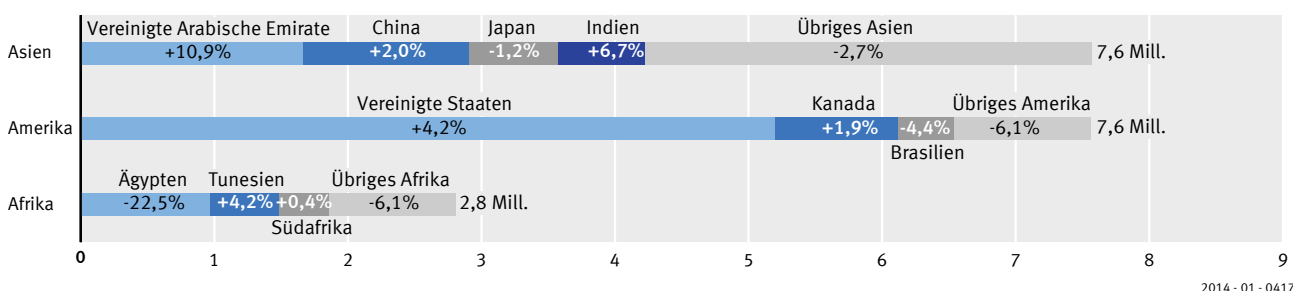
1,2% verzeichneten. Die Daten Kroatiens, das zur Jahresmitte 2013 der Europäischen Union beigetreten ist, wurden für das Gesamtjahr 2013 – und entsprechend auch für frühere Perioden – in die Ergebnisse der EU mit einbezogen.

Die geringere Zuwachsrate von Fluggästen mit europäischen Zielländern, die nicht zur EU gehören, geht primär auf das Ergebnis für die Türkei zurück: Mit einem Plus von 0,6% wurde das Vorjahresergebnis leicht um 37 000 Fluggäste übertroffen. Der nach Palma de Mallorca (4,1 Millionen Passagiere) zweitgrößte Auslandsflughafen im Luftverkehr mit Deutschland, der türkische Flughafen Antalya (3,0 Millionen Passagiere), registrierte ein Minus von 3,1% – zuletzt wurde hier 2009 (–2,0%) der Vorjahreswert nicht erreicht.

### 3.2.3 Interkontinentalverkehr wächst weniger stark als Europaverkehr

Die im Vergleich zur Steigerung für europäische Zielländer (+2,3%) geringere Zunahme im Interkontinentalverkehr von 1,1% ist insbesondere auf die Situation in Afrika zurückzuführen, dessen Ergebnis wiederum durch Ägypten geprägt wird. Dieses Land hatte 2013 einen massiven Einbruch zu verzeichnen: Mit einem Minus von 22,5% gegenüber 2012 sank das Passagiervolumen erstmals seit 2003 unter die Millionenschwelle. Davon betroffen war vor allem Hurghada, mit 0,5 Millionen Fluggästen der aufkommensstärkste Flughafen

**Schaubild 6 Einsteiger im Interkontinentalverkehr 2013**  
Mill. Passagiere und Veränderung gegenüber 2012 in %





in Afrika im Passagierverkehr mit Deutschland. Der Rückgang bei den Fluggastzahlen betrug hier rund ein Drittel.

Amerika war 2013 das Ziel von 7,6 Millionen Flugpassagieren aus Deutschland; gegenüber 2012 war dies ein Anstieg um 4,2 %. Damit verzeichnet Amerika den höchsten Zuwachs unter allen Kontinenten. Auf dem amerikanischen Kontinent sind die Vereinigten Staaten mit 5,2 Millionen Passagieren (+4,2 %) der Staat mit dem höchsten Passagieraufkommen aus Deutschland. In den Vereinigten Staaten hatte 2013 der Flughafen Chicago mit 610 000 Fluggästen das größte Aufkommen von Passagieren aus Deutschland (+20,2 % gegenüber 2012). Der Flughafen Chicago löste damit den Flughafen Newark ab, der im Jahr 2012 noch das beliebteste Flugziel für Passagiere aus Deutschland war.

Der Wachstumsschub für Chicago kam dadurch zustande, dass aus Düsseldorf 97 000 Passagiere nach Chicago flogen und sich das Ergebnis dadurch nahezu verdoppelte (+94,0 %), und von Berlin-Tegel (42 000 Passagiere) der Flugbetrieb nach Chicago neu aufgenommen wurde.

Vergleicht man das Aufkommen der deutschen Flughäfen bezüglich der Passagiere in die Vereinigten Staaten in den Jahren 2000 und 2013, so zeigt sich, dass der Frankfurter Flughafen nach wie vor der mit Abstand wichtigste Abflughafen ist. Allerdings ergaben sich in diesem Zeitraum deutliche Verschiebungen der Marktanteile zugunsten anderer Flughäfen: Im Jahr 2000 starteten 78,1 % aller Flugpassagiere aus Deutschland mit Ziel Vereinigte Staaten in Frankfurt, 2013 waren es noch 63,8 %. Deutlich zulegen konnten dagegen München (2013: 19,7 %, 2000: 13,5 %) sowie Düsseldorf (2013: 9,4 %, 2000: 6,6 %). Berlin-Tegel (Markteintritt im Jahr 2001) erzielte 2013 einen Anteil von 4,4 %.

In Mittel- und Südamerika weisen auf dem Festland Mexiko und Brasilien die höchsten Passagier volumina auf. Das zweistellige Plus für Mexiko (+16,7 %) geht auf das am Golf von Mexiko liegende und vor allem von Touristen angeflogene Ziel Cancun zurück: Zu diesem Flughafen reisten mit 100 000 Fluggästen 28,3 % mehr Passagiere als 2012, womit fast jeder zweite Fluggast (Anteil: 46,1 %) aus Deutschland in Mexiko zu dieser Destination reiste. Der Hauptstadtflughafen Mexiko-City fertigte 116 000 (+8,6 %) aus Deutschland einreisende Passagiere ab.

Brasilien wies im Jahr 2013 erstmals seit 2009 eine Abnahme der Passagierzahl auf (-4,4 %). Nachdem 2012 das bisherige Spitzenergebnis erreicht wurde, stellt das aktuelle Ergebnis den bisher zweithöchsten Wert dar. 70,8 % aller Flugpassagiere aus Deutschland mit dem Ziel Brasilien landeten am Flughafen São Paulo. Dieser unterschritt 2013 das Vorjahresergebnis um 2,2 %; der nächstbedeutende Flughafen Rio de Janeiro verzeichnete einen Verlust von 7,1 %.

Die Inseln der Karibik als Gesamtregion sind im Interkontinentalverkehr eine der am stärksten nachgefragten Regionen für Flugtourismus aus Deutschland. Im aktuellen Berichtsjahr 2013 reisten 475 000 Passagiere dorthin (+9,9 % gegenüber 2012). Der bisherige Höchstwert des Jahres 2000 (718 000 Fluggäste) wurde allerdings noch um ein Drittel (-33,8 %) unterschritten. Das genannte Wach-

tum ergibt sich vor allem aus dem Ergebnis für das bedeutendste Zielland in der Karibik, die Dominikanische Republik (+11,8 %), in die mit 55,7 % mehr als die Hälfte der Karibik-Touristen flog. Nach Kuba (+7,7 %), das an zweiter Stelle folgt, reisten 25,7 % aller Fluggäste.

Das Passagieraufkommen nach Asien stieg im Jahr 2013 nur um 1,6 %. Eine Betrachtung der Jahresergebnisse ab 1990 zeigt, dass dieser Zuwachs für den Gesamtzeitraum das niedrigste Wachstum darstellt; Abnahmen gab es für die Jahre 1991, 2001 und 2009. Aufgrund dieser Entwicklung entspricht nun die Zahl der Flugpassagiere mit Ziel Asien derjenigen mit dem Ziel Amerika. Bis zum Jahr 2009 war die Passagierzahl der nach Amerika reisenden Fluggäste höher, von 2010 bis 2012 war das Aufkommen nach Asien höher.

Die beiden bedeutendsten Zielstaaten in Asien, die Vereinigten Arabischen Emirate und China (einschließlich Hongkongs), entwickelten sich in den vergangenen Jahren unterschiedlich: Im Jahr 2000 reisten aus Deutschland 0,5 Millionen Passagiere nach China; damit lag das Aufkommen für China um 0,3 Millionen über dem Ergebnis für die Vereinigten Arabischen Emirate. Die Vereinigten Arabischen Emirate verzeichneten von 2001 bis 2010 nahezu durchgehend zweistellige Zuwachsraten bei den Fluggastzahlen, während das Passagieraufkommen aus Deutschland nach China im selben Zeitraum nur in den Jahren 2002 und 2004 bis 2006 zweistellig wuchs; 2003, 2009 und 2012 waren sogar Rückgänge zu verzeichnen.

Die Vereinigten Arabischen Emirate sind seit 2010 die von den meisten Passagieren aus Deutschland angeflogene Destination in Asien, gegenüber 2012 ergab sich wiederum eine Zunahme, und zwar um 10,9 %. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass die Flughäfen Dubai und Abu Dhabi in den Vereinigten Arabischen Emiraten auch als Umsteigedrehscheiben zum Weiterflug nach Süd- und Ostasien fungieren. Ohne diese Flughäfen hätte sich für Asien ein Rückgang der Passagierzahlen aus Deutschland um 0,8 % ergeben.

## 4 Luftfracht: nur geringe Zunahmen

Das Gesamtvolumen an Luftfracht (einschließlich Luftpost) nahm 2013 leicht um 0,4 % auf 4,2 Millionen Tonnen zu (siehe Tabelle 1). Die innerdeutsche Fracht sowie die Durchgangsfracht, die 2013 zusammen an der Gesamttonnage einen Anteil von nur 2,6 % ausmachten, werden im Folgenden nicht weiter behandelt.

Der Umschlag (Ein- und Ausladungen) der Auslandsluftfracht belief sich auf 4,1 Millionen Tonnen (+0,5 % gegenüber 2012). Im Interkontinentalverkehr (2,9 Millionen Tonnen; +0,3 %) konnte ein Zuwachs nur für Asien (+2,1 %) verzeichnet werden, die Einladungen nahmen hier um 3,4 % und die Ausladungen um 0,7 % zu. Der überdurchschnittliche Zuwachs bei den Ausladungen aus Europa (+4,1 %) ist sowohl auf die Lieferungen aus der EU sowie aus europäischen Staaten, die nicht zur EU gehören, zurückzuführen: Wichtigster Luftfrachthandelspartner bei Lieferungen aus Europa ist das Vereinigte Königreich (90 000 Tonnen). Gleichzeitig wurde hier mit 12,5 % die zweithöchste Zunahme

**Tabelle 4 Luftfrachtverkehr mit dem Ausland 2013<sup>1</sup>**

	Einladung		Ausladung	
	1 000 t	% <sup>2</sup>	1 000 t	% <sup>2</sup>
Europa .....	630,6	- 2,0	582,1	+ 4,1
darunter:				
Europäische Union .....	507,7	- 0,6	429,9	+ 3,8
Interkontinentalverkehr ..	1 565,8	+ 1,2	1 335,5	- 0,6
Asien .....	967,9	+ 3,4	915,0	+ 0,7
darunter:				
Vereinigte Arabische Emirate .....	152,7	+ 0,0	162,3	+ 5,0
China (einschließlich Hongkongs) .....	326,0	+ 17,4	262,0	- 3,1
Indien .....	73,2	+ 1,3	120,1	+ 6,4
Republik Korea .....	71,6	+ 5,0	73,8	- 4,3
Japan .....	65,1	- 3,1	62,4	+ 0,5
Amerika .....	533,5	- 0,2	378,7	- 2,0
darunter:				
Vereinigte Staaten .....	397,1	- 0,1	292,6	- 4,2
Afrika .....	63,9	- 16,0	41,6	- 12,9
Australien/Ozeanien .....	0,5	- 72,4	0,2	- 70,5
Insgesamt .....	2 196,4	+ 0,2	1 917,6	+ 0,8

1 27 ausgewählte Flughäfen.  
2 Veränderung gegenüber 2012.

innerhalb der fünf bedeutendsten europäischen Luftfrachtländer im Verkehr mit Deutschland registriert. Eine noch bessere Entwicklung zeigte sich für die Türkei (+ 13,5%). Platz 2 im europäischen Luftfrachtranking belegte im Jahr 2013 die Russische Föderation (70 000 Tonnen, + 3,0%).

#### 4.1 Linienfrachtverkehr weniger vom Rückgang betroffen

Luftfracht wird überwiegend im Linienfrachtverkehr befördert (etwa 70%), 30% aller Luftgüter werden in Form von Beiladungen bei regulären Linienflügen befördert (sogenannte „Belly“-Fracht). Innerhalb der letzten zwei Jahre ging das gesamte Umschlagsvolumen um 1,6% zurück; dabei betrug der Volumenverlust für „Belly“-Fracht 3,7%, im Linienvrachtverkehr wurden 0,9% weniger transportiert.

#### 4.2 Aufkommensstarke Flughäfen verhindern einen Rückgang bei der Luftfracht

Analog zum Passagierverkehr konnten aufkommensstarke Flughäfen positivere Ergebnisse erzielen: Die Frachtmenge am Frankfurter Flughafen, auf den nahezu die Hälfte des gesamten Auslandsvolumens entfällt, stieg um 1,7%. Der Flughafen Leipzig/Halle verzeichnete sogar eine Zunahme von 3,8%. Der Flughafen Köln/Bonn steht weiterhin an dritter Stelle beim Frachtaufkommen, trotz eines Minus von 0,7%. Diese Flughäfen zusammen kommen auf einen Anteil von 86,8% aller auslandsbezogenen Luftfrachttransporte (+ 1,6% gegenüber 2012). Die übrigen 24 Flughäfen verzeichneten Rückgänge bei der beförderten Luftfracht um insgesamt 6,6%. Im langfristigen Vergleich zwischen den Jahren 2000 bis 2013 ist festzustellen, dass der Flughafen Köln/Bonn sein Frachtaufkommen um 41,5%, der Flughafen Leipzig/Halle hingegen um 163,6% steigern konnte.

Luftfrachtsendungen wurden 2013 durchschnittlich über 5 400 km im Auslandsverkehr transportiert. Auf einen überdurchschnittlichen Wert kamen dabei Luftfrachtsendungen vom beziehungsweise zum Frankfurter Flughafen mit 7 000 km Transportweite. Die Flughäfen Köln/Bonn und Leipzig/Halle erzielten mit jeweils 3 300 km weniger als die Hälfte dieser Transportdistanz.

### 5 Entwicklung nach Verkehrseinheiten

Die Größe „Verkehrseinheit“ wurde in Kapitel 1 definiert. Mit dieser Variable lässt sich das gesamte Transportaufkommen (Fracht und Passagiere) zusammenfassen, vereinheitlichen und quantifizieren.

#### 5.1 Transporte finden überwiegend im Personenverkehr statt

Im Jahr 2013 wurden mit 24,7 Millionen 0,6% mehr Verkehrseinheiten befördert als im Vorjahr. Mehr als vier Fünftel aller Verkehrseinheiten (82,4%) entfielen dabei auf den Personenverkehr.

Obwohl der Passagierverkehr sich im letzten Jahr besser entwickelt hat als der Güterverkehr, hat dessen Bedeutung doch langfristig gesehen leicht abgenommen: Entfielen im Jahr 2000 noch 15,3% aller Verkehrseinheiten auf den Güterverkehr, lag dessen Anteil im Jahr 2013 bei 17,6%.

Aufgrund der besseren Auslastung von Flügen erhöhte sich auch die durchschnittliche Verkehrsmenge. Je Flug wurden im Jahr 2013 durchschnittlich 12,2 Tonnen Verkehrseinheiten je Flug befördert, 2000 hatte dieser Wert 9,2 Tonnen betragen.

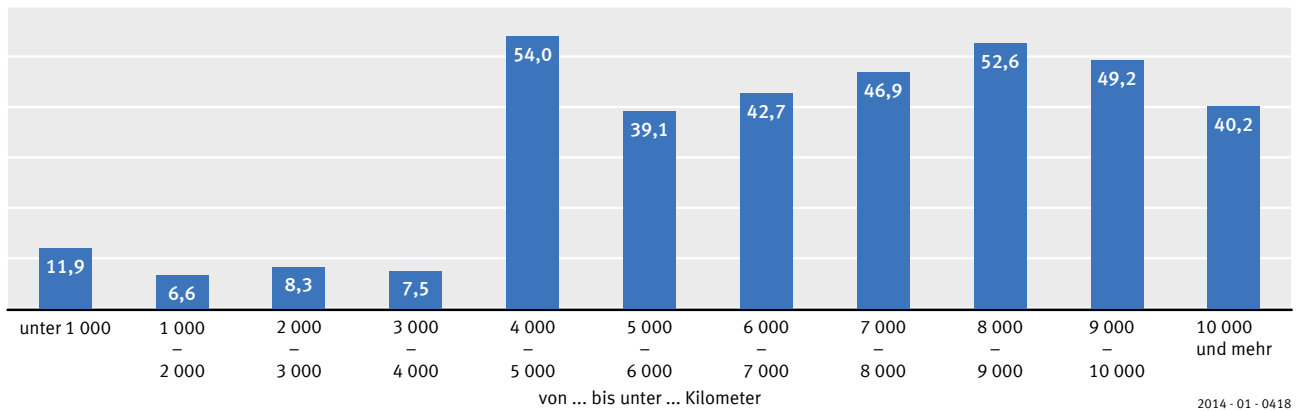
#### 5.2 Höhere Frachtanteile im Interkontinentalverkehr

Betrachtet man den Auslandsflugverkehr insgesamt – also Passagier- und Frachtflüge – nach Entfernungstufen, so zeigt sich, dass der Frachtanteil bei einer Entfernung von mehr als 4 000 km sehr stark zunimmt (siehe Schaubild 7). Oberhalb dieses Schwellenwertes liegen auch die Flughäfen im Mittleren Osten, wie beispielsweise die der Vereinigten Arabischen Emirate, mit denen große Luftfrachtmengen umgeschlagen werden.

Dieser Sachverhalt – steigende Frachtanteile am Transportaufkommen bei größeren Flugdistanzen – ist indirekt auch abzuleiten aus den absoluten Werten: Wie Tabelle 1 zeigt, belief sich die Zahl der Ein- und Aussteiger im Auslandsverkehr auf 158,2 Millionen Fluggäste. Von diesem Passagieraufkommen entfielen 77,3% auf Flugreisen in Verbindung mit dem europäischen Ausland, 22,7% wurden im Interkontinentalverkehr durchgeführt. Für die Luftfracht ergibt sich eine umgekehrte Relation: Vom gesamten Umschlagsvolumen wurden 29,5% mit europäischen Staaten ausgetauscht – der Interkontinentalverkehr kam entsprechend auf einen Anteil von 70,5%.



**Schaubild 7** Anteile der Luftfrachtmengen an den Verkehrseinheiten nach Entfernungsstufen 2013  
in %



## 6 Auslastungen und sonstige Einflussgrößen

Im Zusammenhang mit der Entwicklung der Passagierzahlen ist auch ein Blick auf die Auslastung der Flüge von Interesse.<sup>4</sup>

Tabelle 5 stellt für den Passagierverkehr die Sitzplatz-Kilometer und deren Auslastung dar. Es zeigt sich, dass die Sitzplatzauslastung bei Flügen mit Auslandsziel in den Jahren 2000 bis 2013 um 8,3 Prozentpunkte auf 77,1% gestiegen ist. Der Absatz je Flug erhöhte sich in diesem Zeitraum von 208 000 auf 262 000 verkaufte Sitzplatzkilometer – eine Steigerung um 26,1%. Auch weitere Indikatoren, wie zum Beispiel Passagiere und Fracht je Flug, zeigen für die

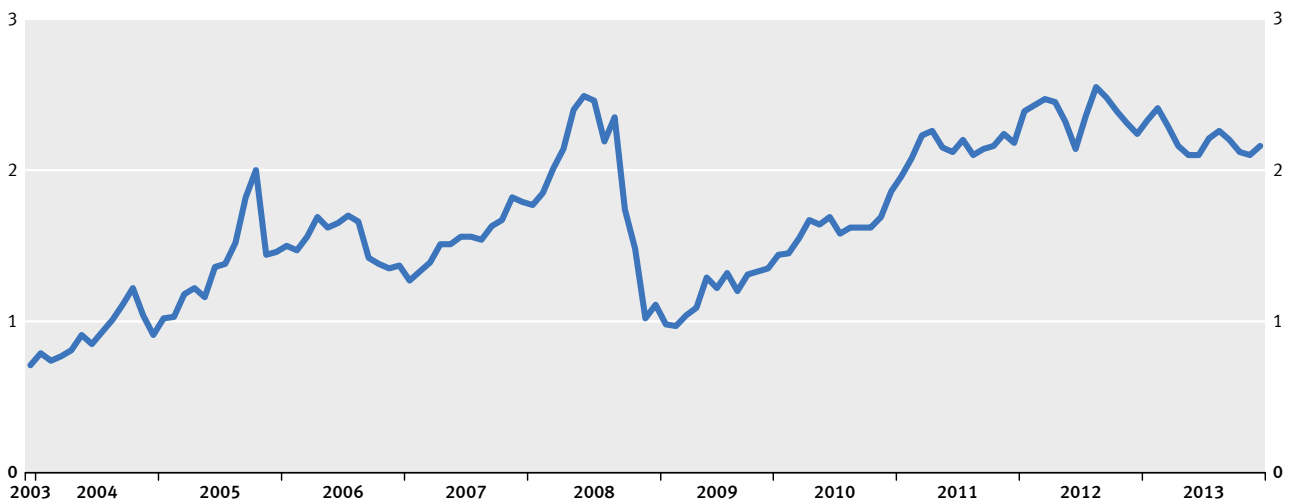
**Tabelle 5** Sitzplatz-Kilometer und -Auslastung bei Flügen mit Auslandsziel

	Sitzplatz-km	Sitzladefaktor <sup>1</sup>	Absatz <sup>2</sup>
	Mill.	%	Mill.
2000	171 433	68,8	117 963
2001	169 817	68,6	116 427
2002	162 275	70,1	113 690
2003	167 978	70,3	118 139
2004	189 193	72,4	136 995
2005	202 513	72,7	147 247
2006	210 546	73,2	154 161
2007	219 450	74,0	162 393
2008	223 579	74,0	165 538
2009	216 966	73,6	159 730
2010	226 707	74,7	169 418
2011	237 640	75,0	178 277
2012	242 168	76,0	184 024
2013	241 181	77,1	186 047

<sup>4</sup> Bisher stand die Zahl der ab- und anreisenden Passagiere im Mittelpunkt der Betrachtung (Wegstreckenverkehr). Bei der Ermittlung der Auslastung ist indessen die Zahl der Passagiere relevant, die sich auf einer Teilstrecke an Bord befinden; bei Starts zum Beispiel kann sich dieser Wert von dem der abreisenden Passagiere dadurch unterscheiden, dass Transitfluggäste des vorangegangenen Flugabschnitts noch an Bord sind.

<sup>1</sup> Angebotene Sitze / beförderte Personen · 100.  
<sup>2</sup> Verkaufte Sitzplatzkilometer (angebotene Sitzplatz-km · Sitzladefaktor).

**Schaubild 8** Entwicklung des Kerosinpreises  
EUR je Gallone



1 US-Gallone = 3,78541178 Liter  
1 Liter = 0,264172051 US-Gallonen

Quelle: US Energy Information Administration, Washington D.C.

2014 - 01 - 0419

genannte Zeitspanne bessere Auslastungen: Die Kennziffer „Passagiere je Flug“ stieg von 87 im Jahr 2000 auf 112 im Jahr 2013. Die korrespondierenden Werte für die Fracht lauteten 2,1 Tonnen (2000) und 3,2 Tonnen (2013). Dies steht auch im Zusammenhang mit der stärkeren Nutzung von größeren Flugzeugtypen, mit denen mehr Personen und Fracht transportiert werden können.

Eine höhere Auslastung ihrer Flüge ist für die Fluggesellschaften sehr wichtig, da in den letzten Jahren die Kosten gestiegen sind. Dies lässt sich an den Aufwendungen für Kerosin zeigen: Die Preise je Gallone (1 Gallone entspricht 3,79 Liter) haben sich in den vergangenen Jahren verdreifacht (siehe Schaubild 8). Im Dezember 2003 wurde ein Preis von 0,71 Euro je Gallone Kerosin notiert. In den Folgejahren – bis zum aktuellen Rand im Dezember 2013 – belief sich nach mehreren Auf- und Abwärtsbewegungen der Preis auf 2,16 Euro je Gallone – eine Steigerung um 204,2%. [u](#)

## Auszug aus Wirtschaft und Statistik

### Herausgeber

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

[www.destatis.de](http://www.destatis.de)

### Schriftleitung

Dieter Sarreither,  
Vizepräsident des Statistischen Bundesamtes

Redaktion: Ellen Römer  
Telefon: + 49 (0) 6 11 / 75 23 41

### Ihr Kontakt zu uns

[www.destatis.de/kontakt](http://www.destatis.de/kontakt)

### Statistischer Informationsservice

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

### 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
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.