

Luftverkehr der 10 größten EU-Flughäfen im Jahr 2003

Tabelle 1: Die wichtigsten 10 EU-Flughäfen für den Fluggastverkehr insgesamt: Vergleich 2002-2003 und Anteil am EU-Verkehr

Rangfolge	Flughafen	Anzahl der Fluggäste 2003 (1000)	Anzahl der Fluggäste 2002 (1000)	Zuwachs 2002-2003	Anteil am EU-25-Verkehr insgesamt 2003
1	LONDON/HEATHROW	63 208	63 042	0.3%	6.7%
2	FRANKFURT/MAIN	48 023	48 079	-0.1%	5.1%
3	PARIS/CHARLES-DE-GAULLE	48 008	48 258	-0.5%	5.1%
4	AMSTERDAM/SCHIPHOL	39 807	40 588	-1.9%	4.2%
5	MADRID/BARAJAS	35 370	33 696	5.0%	3.7%
6	LONDON/GATWICK	29 893	29 510	1.3%	3.2%
7	ROMA/FIUMICINO	25 473	24 205	5.2%	2.7%
8	MÜNCHEN	23 953	22 878	4.7%	2.5%
9	BARCELONA	22 492	21 164	6.3%	2.4%
10	PARIS/ORLY	22 449	23 144	-3.0%	2.4%
"Top 10" insgesamt		358 677	354 563	1.2%	38.0%

Wesentliche Entwicklungen

Das Vereinigte Königreich, Frankreich, Deutschland und Spanien vermeldeten 2003 jeweils 2 Flughäfen in der Liste der 10 wichtigsten Flughäfen für den Fluggastverkehr. Die übrigen 2 Flughäfen liegen in den Niederlanden und in Italien. Auf den 10 wichtigsten EU-Flughäfen wurden über 358 Mio. Fluggäste abgefertigt. Das sind 38 % des von allen EU-25-Flughäfen insgesamt gemeldeten Fluggastverkehrs.

Bedingt durch die Ereignisse vom 11. September 2001 war der Fluggastverkehr von und nach diesen 10 wichtigsten Flughäfen im Jahr 2001 und Anfang 2002 rückläufig. Die Mehrheit von ihnen verbuchte vom zweiten Halbjahr 2002 an wieder wachsende Zahlen. Andere Flughäfen meldeten weitere Einbrüche in der ersten Jahreshälfte 2003 aufgrund des Ausbruchs der akuten infektiösen respiratorischen Erkrankung (Severe Acute Respiratory Syndrom/SARS) im Fernen Osten und des Irak-Krieges. So waren die Fluggastzahlen insgesamt von Paris-Orly, Amsterdam-Schiphol und Paris-Charles de Gaulle leicht rückläufig.

Wichtigstes Partnerland für London/Heathrow und Paris/Charles de Gaulle waren die Vereinigten Staaten mit 17 % bzw. 11 % des gesamten Fluggastverkehrs. Wichtigstes Partnerland für London/Gatwick war Spanien mit 23 % des Verkehrsaufkommens und für Amsterdam/Schiphol das Vereinigte Königreich mit 18 %. Für die anderen 6 Flughäfen erwies sich der innerstaatliche Verkehr als wichtigster Teilbereich. Bei mindestens der Hälfte des gesamten Personenverkehrs von Paris-Orly, Roma/Fiumicino, Madrid/Barajas und Barcelona handelte es sich um innerstaatlichen Verkehr.

Was die Beförderung von Fracht und Post anbetrifft, waren gewisse Unterschiede zwischen den 10 Flughäfen zu erkennen mit einer größeren Streuung der Länder. Flughäfen, auf denen Fracht und Post abgefertigt wurden, gab es in Deutschland (2 Flughäfen), den Niederlanden, dem Vereinigten Königreich (1 Flughafen), Frankreich, Belgien, Luxemburg, Italien und Spanien. Das Fracht- und Postaufkommen auf den 10 wichtigsten EU-Flughäfen belief sich auf über 8 Mio. t; dies entspricht 71 % des gesamten Fracht- und Postverkehrs aller Flughäfen in EU-25.

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

08/2005

Autor

**Luis DE LA FUENTE
LAYOS**

Inhalt

Wesentliche Entwicklungen..... 1

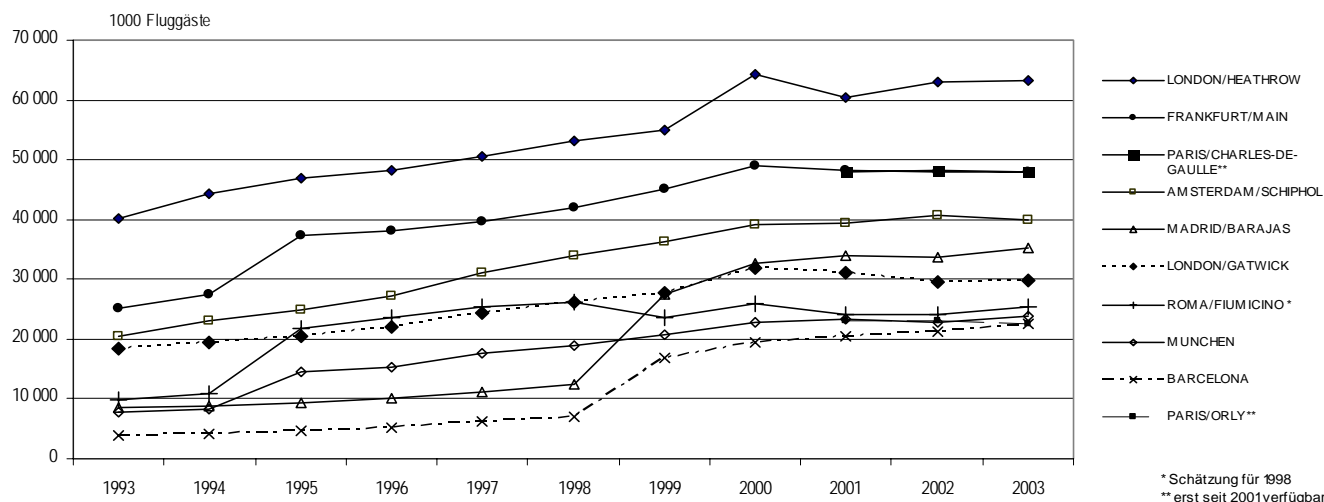
Die 10 wichtigsten EU-Flughäfen für den Fluggastverkehr im Jahr 2003 . 2

Die zehn wichtigsten EU-Flughäfen im Post- und Frachtverkehr im Jahr 2003 5



Die 10 wichtigsten EU-Flughäfen für den Fluggastverkehr im Jahr 2003

Abbildung 1: Entwicklung der 10 wichtigsten EU-Flughäfen 1993-2003 (1 000 Fluggäste)



Zwischen 1993 und 2000 verzeichneten alle 10 wichtigsten EU-Flughäfen einen kontinuierlichen Anstieg der Fluggastzahlen. Einzige Ausnahme bildet der Flughafen Roma/Fiumicino, der zwischen 1998 und 1999 aufgrund der Eröffnung des neuen internationalen Drehkreuzes von Milano/Malpensa rückläufige Zahlen meldete. Im Jahr 2000 verbuchte Roma/Fiumicino jedoch aufgrund des Jubiläums der Katholischen Kirche wieder steigende Zahlen.

Aufgrund der Ereignisse vom 11. September 2001 war der Fluggastverkehr von und nach den 10 wichtigsten Flughäfen im Jahr 2001 und Anfang 2002 rückläufig. Für die Mehrheit der 10 wichtigsten EU-Flughäfen setzte die Erholung in der zweiten Hälfte des Jahres 2002 ein.

Einige von ihnen verbuchten jedoch in der ersten Jahreshälfte (bis Juli) 2003 aufgrund des Ausbruchs von SARS im Fernen Osten und des Irak-Krieges ein geringeres Fluggastaufkommen. Diese Ereignisse sowie die spezifische Lage der nationalen Luftverkehrsmärkte führten zu einem Rückgang der insgesamt von/nach Paris/Orly, Amsterdam/Schiphol und Paris/Charles de Gaulle beförderten Fluggäste um 3,0 %, 1,9 % bzw. 0,5 %.

Tabelle 2 gibt Aufschluss über den Anteil der 10 wichtigsten EU-Flughäfen am Luftverkehr ihres jeweiligen Landes. In Frankreich, Deutschland und dem Vereinigten Königreich entfielen auf die 2 Flughäfen, die zu den 10 wichtigsten EU-Flughäfen zählen, 57 %, 51 % bzw. 47 % des gesamten gemeldeten Passagieraufkommens dieser Länder.

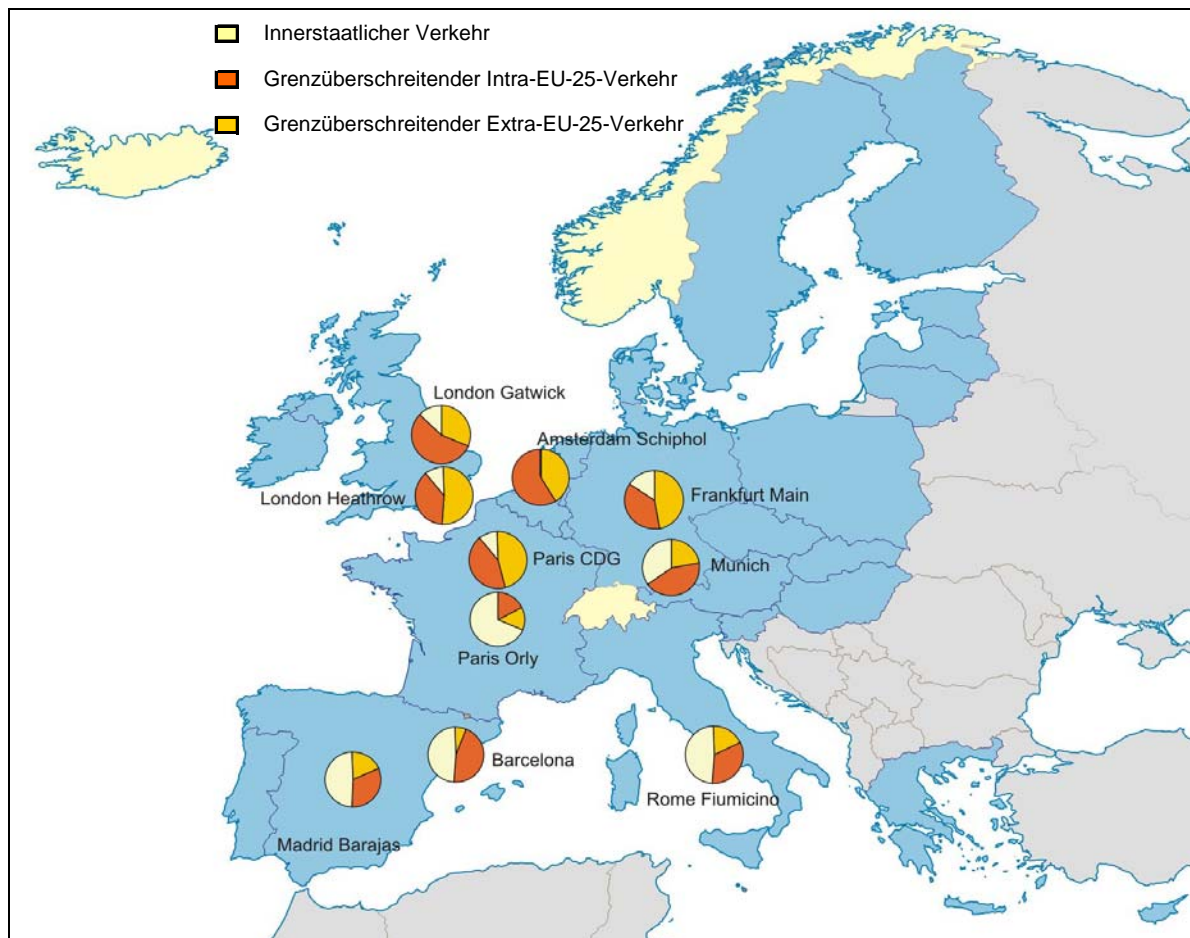
In den Ländern, die zwei Flughäfen unter den 10 wichtigsten EU-Flughäfen verzeichnen (DE, FR, ES und VK), entfällt auf die jeweils ersten Flughäfen der Liste ein Anteil von über 50 % am grenzüberschreitenden Extra-EU-25-Verkehr des betreffenden Landes. Dies veranschaulicht, dass die betreffenden Flughäfen von den nationalen Luftfahrtgesellschaften als wichtigstes Drehkreuz des Extra-EU-Verkehrs genutzt werden.

Angesichts der Größe des Landes und der Zahl seiner Flughäfen ist der Anteil von Amsterdam/Schiphol am Gesamtverkehr der Niederlande plausibel. Dieser Flughafen war 2003 Ausgangs- bzw. Zielpunkt von zwei der 10 wichtigsten Verbindungen im grenzüberschreitenden Intra-EU-25-Verkehr, nämlich der Verbindung Amsterdam/Schiphol-London/Heathrow (2,1 Mio. Fluggäste) und der Verbindung Amsterdam/Schiphol-Barcelona (1,1 Mio. Fluggäste).

Tabelle 2: Anteil der 10 wichtigsten EU-Flughäfen am Luftverkehr ihres Landes – 2003

"Top 10"-Flughäfen	Land	Anteil des Flughafens am Gesamtverkehr des Landes			
		Innerstaatlicher Verkehr	Grenzüberschreitender Intra-EU-25-Verkehr	Grenzüberschreitender Extra-EU-25-Verkehr	Gesamtverkehr
LONDON/HEATHROW	VEREINIGTES KÖNIGREICH	15%	24%	65%	32%
FRANKFURT/MAIN	DEUTSCHLAND	18%	30%	55%	34%
PARIS/CHARLES-DE-GAULLE	FRANKREICH	10%	55%	70%	39%
AMSTERDAM/SCHIPHOL	NIEDERLANDE	42%	96%	98%	96%
MADRID/BARAJAS	SPANIEN	28%	14%	62%	23%
LONDON/GATWICK	VEREINIGTES KÖNIGREICH	9%	16%	19%	15%
ROMA/FIUMICINO	ITALIEN	27%	23%	36%	27%
MÜNCHEN	DEUTSCHLAND	20%	17%	13%	17%
BARCELONA	SPANIEN	18%	13%	15%	15%
PARIS/ORLY	FRANKREICH	29%	8%	13%	18%

Karte 1: Fluggastverkehr der 10 wichtigsten EU-Flughäfen insgesamt – Anteil nach Destinationen, 2003



Madrid/Barajas und Barcelona verbuchten zusammen 38 % des gesamten spanischen Luftverkehrs insgesamt und 46 % des innerstaatlichen Verkehrs Spaniens. Wie aus der Karte 1 hervorgeht, handelt es sich bei jeweils rund der Hälfte des Verkehrsaufkommens dieser Flughäfen um innerstaatlichen Verkehr. Die Verbindung Madrid/Barajas-Barcelona war mit mehr als 4 Mio. Fluggästen im Jahr 2003 die wichtigste Verbindung zwischen zwei Flughäfen in EU-25. Bei drei der 10 innerstaatlichen Verbindungen in EU-25 mit dem höchsten Passagieraufkommen handelt es sich um Verbindungen zwischen spanischen Städten.

In Italien war die Situation ähnlich. Die wichtigste innerstaatliche Verbindung bestand zwischen den Flughäfen Roma/Fiumicino und Milano/Linate mit 2,4 Mio. Fluggästen im Jahr 2003. Dies war ebenfalls die zweitwichtigste innerstaatliche Verbindung in EU-25 und die zweitwichtigste Intra-EU-25-Verbindung. Die Hälfte des Fluggastaufkommens auf dem Flughafen Roma/Fiumicino ist dem innerstaatlichen Verkehr zuzurechnen und weniger als ein Drittel dem grenzüberschreitenden Intra-EU-25-Verkehr. Auf diesem Flughafen wurden 23 % des grenzüberschreitenden Intra-EU-25-Verkehrs Italiens abgefertigt; das ist etwas mehr als auf dem Flughafen Milano/Malpensa, der ebenfalls eine große Rolle für den grenzüberschreitenden Intra-EU-25-Verkehr Italiens spielt. In Frankreich sind die Rollen der Pariser Flughäfen unterschiedlich. Während das Schwergewicht in Charles de Gaulle auf dem grenzüberschreitenden Verkehr liegt, konzentriert sich Orly auf den innerstaatlichen Verkehr.

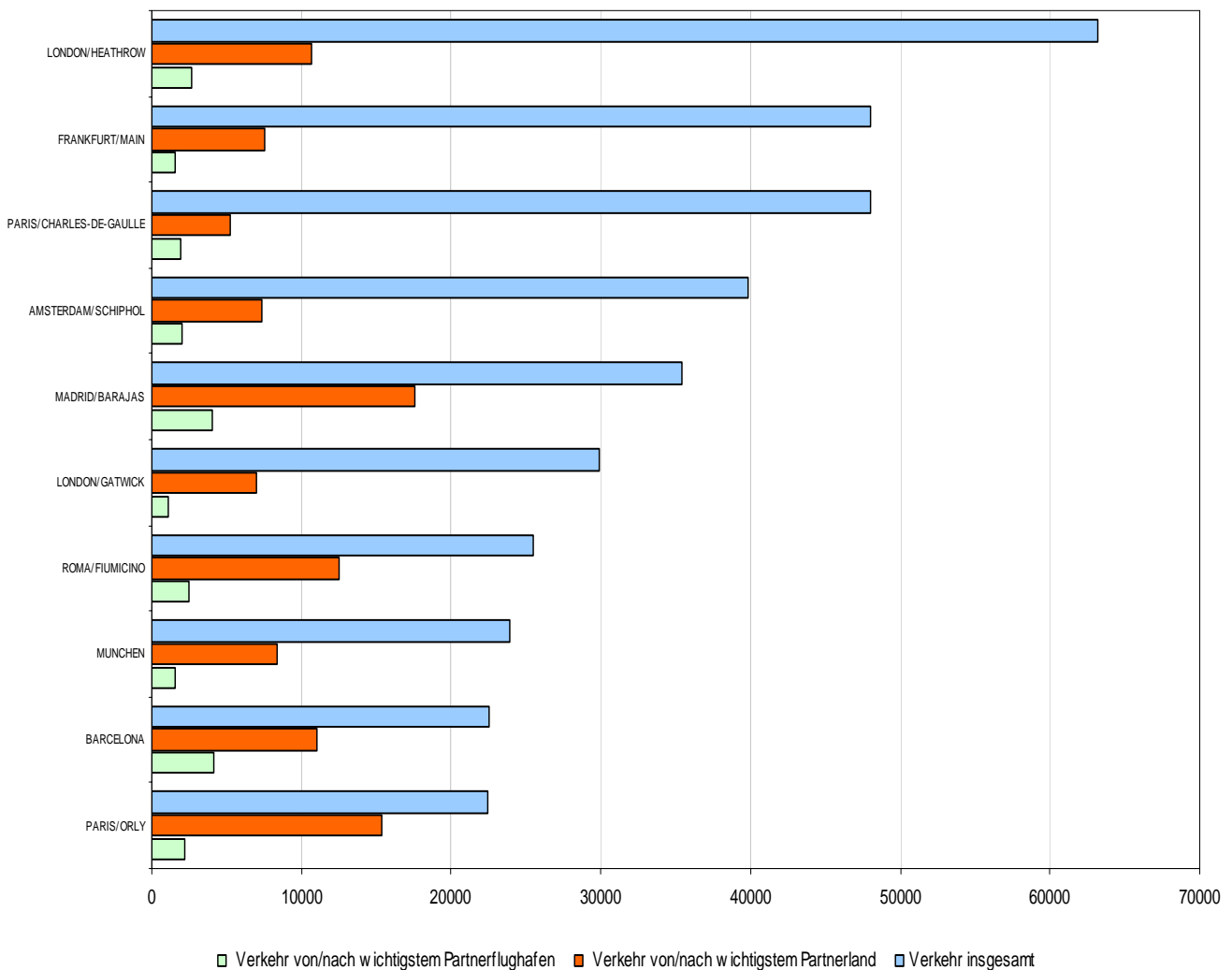
Grenzüberschreitende Intra-EU-25-Verbindungen von Paris/Charles de Gaulle mit einem Fluggastaufkommen von mehr als einer Million bestanden mit London/Heathrow (2 Mio.

Fluggäste), Roma/Fiumicino (1,2 Mio. Fluggäste) und Madrid/Barajas (1 Mio. Fluggäste). Die wichtigsten innerstaatlichen Verbindungen in Frankreich gingen von und nach Paris/Orly, wo zwei Drittel des Verkehrs innerstaatlich waren. 3 Verbindungen von bzw. nach Paris/Orly zählen zu den 10 wichtigsten nationalen Verbindungen, nämlich die nach Toulouse/Blagnac (2,2 Mio. Fluggäste), Nice/Code d'Azur (1,9 Mio. Fluggäste) und Marseille Marignane (1,5 Mio. Fluggäste).

Die Londoner Flughäfen führen die Liste der 10 wichtigsten grenzüberschreitenden Intra-EU-Verbindungen an, fünf von ihnen betreffen Heathrow und eine Gatwick. Neben den bereits erwähnten Verbindungen zwischen Heathrow und Amsterdam/Schiphol sowie Paris/Charles de Gaulle wurden auf der Strecke Heathrow-Dublin 2 Mio. Passagiere befördert. Zu den 10 wichtigsten Verbindungen von bzw. nach London zählen weiterhin die Strecken Heathrow-Frankfurt/Main (1,5 Mio. Fluggäste), Heathrow-Madrid/Barajas (1,1 Mio. Fluggäste) und London/Gatwick-Malaga (1,1 Mio. Fluggäste).

Frankfurt/Main und München weisen beide einen ähnlich hohen Anteil des grenzüberschreitenden Intra-EU-25-Verkehrs aus, nämlich 37 % bzw. 43 %. Unterschiede ergeben sich jedoch zwischen diesen beiden Flughäfen bei den übrigen Destinationen. Auf dem Flughafen Frankfurt/Main dominierte der grenzüberschreitende Extra-EU-25-Verkehr (mit 47 % des gesamten Verkehrsaufkommens), während die Verteilung für München mit einem Anteil von 35 % für den innerstaatlichen Verkehr und von 22 % für den grenzüberschreitenden Extra-EU-25-Verkehr ganz anders ausfiel.

Abbildung 2: Die 10 wichtigsten EU-Flughäfen für den Fluggastverkehr insgesamt im Jahr 2003: wichtigstes Partnerland und wichtigster Partnerflughafen (1 000 Fluggäste)



Wichtigstes Partnerland für London/Heathrow waren die Vereinigten Staaten mit über 10 Mio. Fluggästen, die diesen Flughafen für ihre Reise in die/aus den USA nutzten. Die Fluggäste auf diesen Strecken machten 2003 ein Sechstel des Gesamten Passagieraufkommens von Heathrow aus. Wichtigster Partnerflughafen mit 2,7 Mio. Fluggästen (ein Viertel aller Passagiere, die eine Verbindung zwischen Heathrow und den USA wählten) war New York/John F. Kennedy. Damit verbuchte diese Verbindung 2003 von allen grenzüberschreitenden Extra-EU-25-Verbindungen die höchste Anzahl von Fluggästen.

Auch für Paris/Charles de Gaulle waren die Vereinigten Staaten mit 5,2 Mio. Fluggästen wichtigstes Partnerland, gefolgt vom übrigen Frankreich mit 5,1 Mio. Fluggästen. Wichtigster Partnerflughafen war dagegen London/Heathrow. Im Gegensatz dazu war für Paris/Orly das übrige Frankreich mit 15,4 Mio. Fluggästen wichtigstes Partnerland und Toulouse/Blagnac wichtigster Partnerflughafen.

Wichtigstes Partnerland für Frankfurt/Main und München war das übrige Deutschland. Beide Flughäfen verfügen über intensiv genutzte Verbindungen nach Berlin/Tegel, die zu den 10 wichtigsten innerstaatlichen EU-25-Verbindungen zählen.

Auf der Route Berlin/Tegel-Frankfurt/Main wurden 1,6 Mio. Fluggäste befördert und auf der Route Berlin/Tegel-München 1,5 Mio.

Auch für die großen spanischen Flughäfen war das übrige Spanien wichtigstes Partnerland. Die Strecke Madrid/Barajas-Barcelona wurde bereits als wichtigste Route zwischen zwei Flughäfen im Jahr 2003 erwähnt, aber auch die Inlandsstrecken nach Palma de Mallorca, Malaga und zu den Kanarischen Inseln verbuchten ein erhebliches Passagieraufkommen.

Angesichts der langen Tradition Spaniens als Ferienziel der Engländer ist es nicht verwunderlich, dass dieses Land wichtigstes Partnerland für London/Gatwick ist. 7 Mio. Fluggäste, viele von ihnen auf Charterflügen, nutzten Gatwick für ihren Flug von bzw. nach Spanien. Wichtigster Partnerflughafen war Malaga, dicht gefolgt von Palma de Mallorca.

Wichtigstes Partnerland für Amsterdam/Schiphol war das Vereinigte Königreich mit 7,3 Mio. Fluggästen. Einige dieser Passagiere sind von/nach Amsterdam gereist, um von dort aus in Drittländer zu fliegen. Wichtigster Partnerflughafen war 2003 London/Heathrow.

Tabelle 3: Grenzüberschreitender Extra-EU-Fluggastverkehr von/nach den 10 wichtigsten EU-Flughäfen im Jahr 2003: Anzahl der Fluggäste (1 000), Anteil der einzelnen Weltregionen und wichtigstes Partnerland

	Extra-EU-25-Verkehr insgesamt	Europa ohne EU-25	Afrika	Amerika	Asia und Australasien	Wichtigstes Extra-EU-25-Partnerland	Verkehr aus dem/in das wichtigste Extra-EU-25-Partnerland insgesamt
LONDON/HEATHROW	32 004	12%	11%	43%	34%	USA	10 684
FRANKFURT/MAIN	22 493	22%	8%	38%	31%	USA	5 822
PARIS/CHARLES-DE-GAULLE	21 897	16%	22%	38%	24%	USA	5 201
AMSTERDAM/SCHIPHOL	16 631	27%	11%	39%	23%	USA	4 049
MADRID/BARAJAS	6 794	12%	9%	76%	4%	USA	1 094
LONDON/GATWICK	9 355	20%	8%	64%	8%	USA	4 054
ROMA/FIUMICINO	4 667	23%	19%	30%	27%	USA	965
MÜNCHEN	5 338	49%	12%	25%	15%	TÜRKEI	1 134
BARCELONA	1 641	63%	14%	13%	10%	SCHWEIZ	605
PARIS/ORYLY	3 996	13%	65%	12%	10%	ALGERIEN	806

Angesichts der Größe des Landes, seiner Einwohnerzahl und seiner Wirtschaftskraft ist es nicht verwunderlich, dass die Vereinigten Staaten, wie aus Tabelle 3 hervorgeht, 2003 wichtigstes Extra-EU-25-Partnerland für die 7 wichtigsten EU-Flughäfen waren. Auf Strecken zwischen diesen 7 Flughäfen und den Vereinigten Staaten wurden knapp 32 Mio. Fluggäste befördert (78,2 % des gesamten EU-USA-Verkehrs), von denen ein Drittel (10,7 Mio.) den Flughafen London/Heathrow nutzten. London/Heathrow ist an 8 der 10 wichtigsten grenzüberschreitenden Extra-EU-25-Verbindungen beteiligt; 4 dieser Verbindungen gehen zu Flughäfen in den Vereinigten Staaten und eine nach Kanada (New York/John F. Kennedy, Chicago/O'Hare, Los Angeles/Intl., Toronto/Intl. und Washington/Dulles). Andere Strecken der 10 wichtigsten Extra-EU-25-Verbindungen verbinden London/Heathrow mit Hong Kong, Singapore/Changi und Johannesburg.

Wichtigster Partnerflughafen von Paris/Charles de Gaulle in den Vereinigten Staaten war ebenfalls New York/John F. Kennedy mit 1,3 Mio. Fluggästen. Andere Flughäfen, die zu den zehn wichtigsten zählen, haben in den Vereinigten Staaten andere Hauptzielflughäfen; für Frankfurt/Main ist dies beispielsweise Chicago/O'Hare (0,8 Mio.), für Amsterdam/Schiphol Detroit/Metropolitan (0,7 Mio.) und für London/Gatwick Orlando/Intl. (0,8 Mio.).

Wichtigstes Extra-EU-25-Partnerland des zweitgrößten Flughafens Deutschlands, Frankreichs und Spaniens waren nicht die Vereinigten Staaten. Besondere Bedeutung hat die Verbindung zwischen Deutschland und der Türkei, denn neben den in Tabelle 3 aufgeführten den 1,1 Mio. Fluggästen für den Flughafen München verkehrten 1,5 Mio. Fluggäste zwischen Frankfurt/Main und den türkischen Flughäfen.

Die zehn wichtigsten EU-Flughäfen im Post- und Frachtverkehr im Jahr 2003

Tabelle 4: Die zehn wichtigsten EU-Flughäfen für den Post- und Frachtverkehr im Jahr 2003 (in 1 000 Tonnen)

Rangfolge	Flughäfen	Frachtmeng e 2003 (1000 t)	Frachtmeng e 2002 (1000 t)	Zuwachs 2002-2003	Anteil am EU 25-Verkehr insgesamt 2003
1	FRANKFURT/MAIN	1 643	1 628	0.9%	14.5%
2	AMSTERDAM/SCHIPHOL	1 353	1 240	9.2%	11.9%
3	LONDON/HEATHROW	1 300	1 235	5.3%	11.4%
4	PARIS/CHARLES-DE-GAULLE	1 194	1 218	-2.0%	10.5%
5	BRUXELLES/NATIONAL	607	499	21.4%	5.3%
6	LUXEMBOURG	603	550	9.5%	5.3%
7	KÖLN/BONN	530	508	4.4%	4.7%
8	MILANO/MALPENSA	318	.	.	2.8%
9	MADRID/BARAJAS	296	293	1.1%	2.6%
10	EAST MIDLANDS (UK)	238	219	8.6%	2.1%
Top 10 insgesamt		8 082	7 708 *	4.9% *	71.1%

* Schätzung

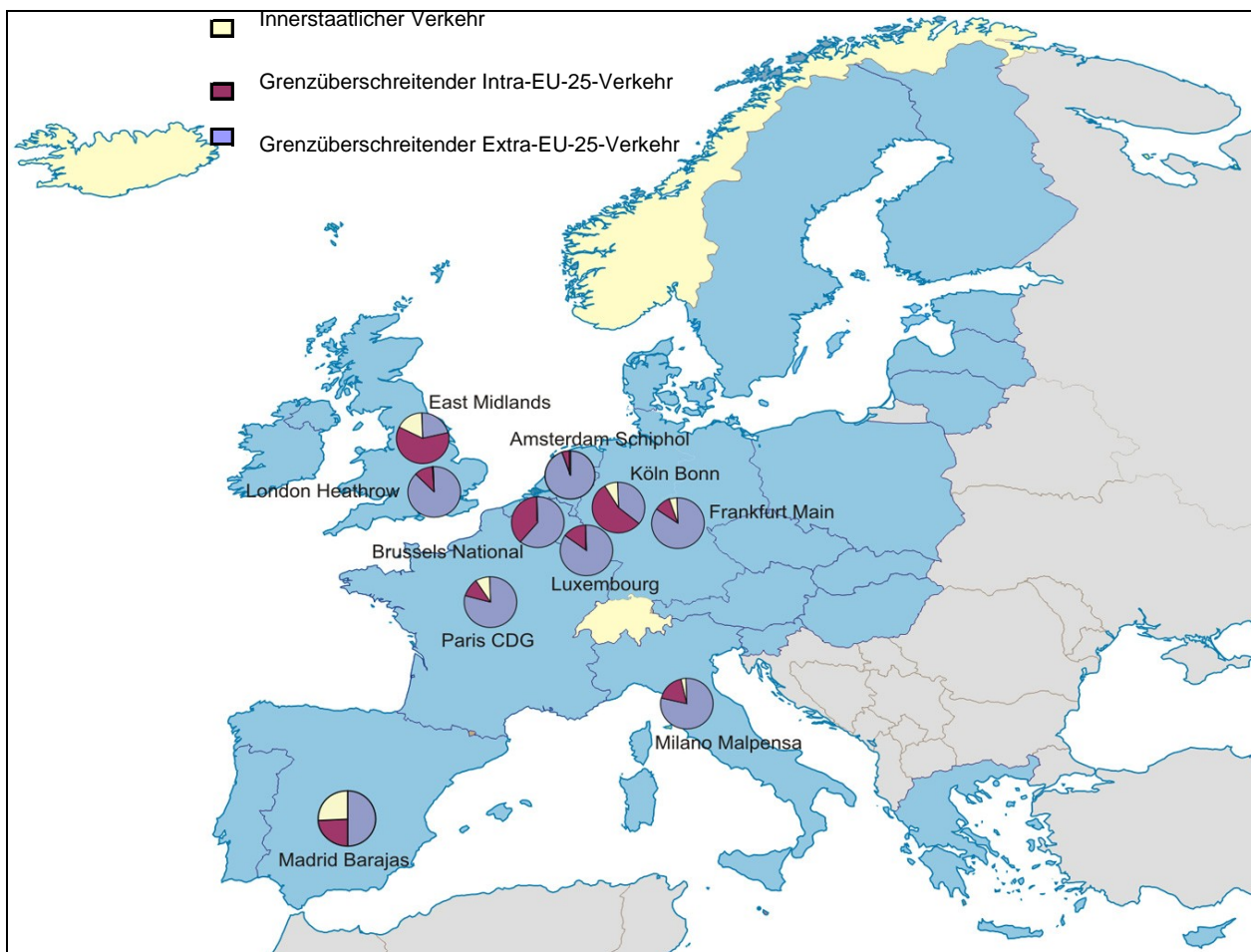
Wichtigster EU-Flughafen im Post- und Frachtverkehr war 2003 Frankfurt/Main mit mehr als 1,6 Mio. beförderten Tonnen, gefolgt von Amsterdam/Schiphol und London/Heathrow (knapp 1,4 Mio. t bzw. 1,3 Mio. t). Auf den 10 wichtigsten Flughäfen wurden 2003 insgesamt über 8 Mio. t Fracht und Post abgefertigt, was gegenüber dem Vorjahr einen Zuwachs um schätzungsweise 4,9 % entspricht. Allerdings verbuchten die vier wichtigsten Flughäfen nahezu die Hälfte (48,3 %) der insgesamt in EU-25 im Luftverkehr beförderten Fracht und Post.

Der Flughafen Brüssel verbuchte zwar zwischen 2002 und 2003 hohe Zuwachsraten, allerdings ist diese Entwicklung mit Vorsicht zu interpretieren, da die für 2002 gemeldeten Zahlen allem Anschein nach zu niedrig angesetzt waren. Der erhebliche Zuwachs des Frachtverkehrs im Jahr 2003 auf dem Flughafen Amsterdam/Schiphol ist auf einen starken Anstieg der Beförderung durch Nurfacht-Flugzeuge zurückzuführen. Aufgrund des Rückgangs des Fluggastverkehrs im Jahr 2003 wurden Passagierflüge gestrichen und die Frachtkapazität eingeschränkt. Um die Luftfrachtnachfrage befriedigen zu können, erhöhten einige

Fluggesellschaften die Frequenz von Nurfracht-Flügen, was zu einer Zunahme der Luftfracht führte. Der Vergleich der Liste der 10 wichtigsten Flughäfen im Fluggast- und im Frachtverkehr ergibt, dass die ersten 4 Flughäfen die gleichen sind, wenn auch in unterschiedlicher Rangfolge. Ein weiterer, auf beiden Listen erscheinender Flughafen ist Madrid/Barajas. In der Liste der 10 wichtigsten Frachtflughäfen erscheinen jedoch vier im Fluggastverkehr verhältnismäßig kleine Flughäfen, nämlich Bruxelles/National, Luxemburg,

Köln/Bonn und East Midlands (Vereinigtes Königreich). Diese Flughäfen haben sich zu Drehscheiben des Frachtverkehrs entwickelt, die davon profitieren, dass ein geringeres Fluggastaufkommen abzufertigen ist und sie über einen sehr guten Anschluss an die Hauptverkehrsadern des Straßennetzes verfügen. Zudem haben sich in Bruxelles/National, Köln/Bonn und East Midlands Expressfracht-Gesellschaften angesiedelt, die für einen Zuwachs im Frachtverkehr sorgen.

Karte 2: Fracht- und Postverkehr der 10 wichtigsten EU-Flughäfen insgesamt – Anteil nach Destinationen, 2003



Karte 2 gibt Aufschluss über die Anteile der 10 wichtigsten EU-25-Flughäfen am innerstaatlichen, grenzüberschreitenden Intra-EU-25- und grenzüberschreitenden Extra-EU-25-Frachtverkehr. Während der Anteil am innerstaatlichen Verkehr in der Regel gering war (mit Ausnahme von Madrid/Barajas), verbuchten die untersuchten Flughäfen im grenzüberschreitenden Intra-EU- und im grenzüberschreitenden Extra-EU-Verkehr ganz unterschiedliche Prozentsätze.

Bei 6 von 10 Flughäfen (Amsterdam/Schiphol, Frankfurt/Main, London/Heathrow, Luxemburg, Milano/Malpensa und Paris/Charles de Gaulle) überwog mit 78 % oder darüber der grenzüberschreitende Extra-EU-Frachtverkehr. Die Beförderungsmenge im grenzüberschreitenden Extra-EU-Frachtverkehr betrug für Amsterdam, Frankfurt/Main und London/Heathrow gut 1 Mio. t, für Paris/Charles de Gaulle knapp 1 Mio. t, für Luxemburg ½ Mio. t und für

Milano/Malpensa ¼ Mio. t.

Madrid/Barajas verbuchte den höchsten prozentualen Anteil im innerstaatlichen Verkehr der 10 wichtigsten Frachtflughäfen. Aufgrund seiner zentralen Lage in Spanien ist Madrid bei weitem der wichtigste Flughafen des Landes für den Frachtverkehr. Allerdings lag die Beförderungsmenge von Madrid/Barajas (75 000 t) in ähnlicher Größenordnung wie die von Frankfurt/Main und unter der von Paris/Charles de Gaulle (106 000 t).

Wichtigster EU-25-Flughafen für den Frachtverkehr von und nach Amerika war London/Heathrow mit knapp 508 000 t, während Amsterdam der wichtigste Flughafen für den Frachtverkehr von und nach Afrika (144 000 t) war. Frankfurt/Main spielte dagegen die größte Rolle im Frachtverkehr von und nach Asien und Australasien sowie in die und aus den übrigen europäischen Ländern mit 771 000 bzw. 38 000 t.

➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

Datenquellen

Alle Zahlenangaben in dieser Veröffentlichung stammen aus der Luftverkehrsdatenbank von Eurostat, die Daten über den grenzüberschreitenden Luftverkehr für die Jahre ab 1993 enthält. Diese Datenbank steht online auf der Eurostat-Website zur Verfügung.

Für die Mitgliedstaaten, die der EU am 1. Mai 2004 beigetreten sind, stehen zwar zunehmend Daten zur Verfügung, diese können jedoch noch nicht in gleichem Maße wie die Daten der „alten“ Mitgliedstaaten für Statistiken verwendet werden.

Wichtigste Definitionen

Die für die Luftverkehrsstatistik verwendeten Definitionen sind der Verordnung (EG) Nr. 1358/2003 der Kommission 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 entnommen. Die wichtigsten verwendeten Definitionen sind:

Teilstrecke. Die von einem Luftfahrzeug zurückgelegte Strecke zwischen Start und nächster Landung. Ist geknüpft an die Definition der Fluggäste an Bord.

Streckenherkunfts- und Streckenzielverkehr. Beförderungsleistung eines gewerblichen Luftverkehrsdienstes, gekennzeichnet durch eine gleich bleibende Flugnummer und anhand des Abflug- und des Ankunftsorts nach Flughafenpaaren aufgeschlüsselt. Ist geknüpft an die Definition der beförderten Fluggäste.

Fluggäste an Bord. Alle Fluggäste, die sich bei der Landung auf dem oder beim Start vom Meldeflughafen an Bord des Luftfahrzeugs befinden. Hierzu zählen auch Fluggäste im ungebrochenen Durchgangsverkehr.

Beförderte Fluggäste. Alle Fluggäste auf einem bestimmten Flug, die nur einmal gezählt werden und nicht noch einmal für jede Teilstrecke des Fluges. Ausgenommen sind Fluggäste im ungebrochenen Durchgangsverkehr.

Fluggäste im ungebrochenen Durchgangsverkehr. Fluggäste, die nach einer kurzen Zwischenlandung ihre Reise mit demselben Flugzeug und einem Flug mit derselben Flugnummer wie der des Flugs, mit dem sie angekommen sind, fortsetzen.

Der Unterschied zwischen Streckenherkunfts-/Streckenzieldaten und Teilstreckendaten wird durch folgendes Beispiel deutlich: Ein Flug wird auf der Strecke New York - London - Paris betrieben. Das Fluggastaufkommen beläuft sich auf 185 Passagiere von New York nach London, 135 von New York nach Paris und 75 von London nach Paris. Die Berechnung sieht folgendermaßen aus:

- Bei den Streckenherkunfts-/Streckenzieldaten werden 185 Fluggäste New York-London, 135 Fluggäste New York-Paris und 75 Fluggäste London-Paris verbucht. New York registriert die Zahlen für New York-London und New York-Paris, London die Zahlen für New York-London und London-Paris, und Paris registriert die Zahlen für New York-Paris und London-Paris.

- Für die beiden Teilstrecken werden folgende Werte verbucht: New York - London 320 = (185 + 135) Fluggäste, London - Paris 210 = (135 + 75) Fluggäste.

Tabelle 1, Tabelle 2 und Tabelle 4

Die Zahlen für den Verkehr insgesamt nach Ländern oder auf EU-25-Ebene, auf denen die Prozentsätze beruhen, enthalten sowohl für den innerstaatlichen als auch für den grenzüberschreitenden Intra-EU-25-Fluggast- und Frachtverkehr Doppelzählungen. Bei den Zahlen handelt es sich nämlich um die von den einzelnen Meldeflughäfen in EU-25 für den innerstaatlichen bzw. den grenzüberschreitenden Verkehr vorgelegten Daten. Würde man Doppelzählungen ausschließen, so wäre der Anteil des innerstaatlichen und des grenzüberschreitenden Intra-EU-25-Fluggast- und Frachtverkehrs überbewertet.

Abbildung 1

Von 1993 bis 2000 wurden von Frankreich nur zusammengefasste Daten für alle Pariser Flughäfen geliefert.

Die 1998 von Italien für Roma/Fiumicino gelieferten Daten waren nicht vollständig, so dass Schätzungen vorgenommen werden mussten.

Abbildung 2

Der Flughafen Paris/Charles de Gaulle liefert nur Daten über den Verkehr von und nach dem Flughafensystem London (das London/Heathrow, London/Gatwick, London/Stansted, London/Luton und London/City umfasst). Die Daten für die Strecke Paris/Charles de Gaulle-London/Heathrow wurden anhand der vom Vereinigten Königreich gemeldeten Daten geschätzt.

Tabelle 4

Italien hat 2002 keine Fracht- und Postdaten geliefert. Die Gesamtsumme für die 10 wichtigsten Flughäfen für das Jahr wurde anhand der von Milano/Malpensa 2003 gemeldeten Daten geschätzt.

Weltregionen

Die Länder, aus denen sich die fünf für Tabelle 3 über den Extra-EU-Luftverkehr definierten Weltregionen (EU, Europa ohne EU, Amerika, Asien & Australasien, Afrika) zusammensetzen, werden auf Anfrage mitgeteilt. Asien und Australasien (einschließlich Südsee und Antarktis) wurden aus Gründen der Klarheit zu einer Weltregion zusammengefasst.

Die in der vorliegenden Veröffentlichung definierten „Weltregionen“ entsprechen der von Eurostat verwendeten Geonomenklatur (ABl. L 313 vom 28.11.2003 - Verordnung (EG) Nr. 2081/2003 der Kommission über das Länderverzeichnis für die Statistik des Außenhandels der Gemeinschaft und des Handels zwischen ihren Mitgliedstaaten).

Grenzüberschreitender Extra-EU-Fluggastverkehr

Die Daten für den grenzüberschreitenden Extra-EU-Verkehr enthalten die „unbekannten“ Destinationen.

Diese Veröffentlichung wurde unter Mitarbeit von Mathieu Erzar, Marion Biré (Daten) und Howard Collings (Erläuterungen) zusammengestellt.

Weitere Informationsquellen:

Datenbanken: [EUROSTAT Webseite/Leitseite//Daten](#)

Verkehr

-  Hauptindikatoren - Verkehr
-  Eisenbahnverkehr
-  Strassenverkehr
-  Binnenschifffahrt
-  Transport in Ölferrnleitungen
-  Seeverkehr
-  Luftverkehr
-  **Messung des Verkehrs - Personen**
-  **Transport measurement - Güter und Post**
-  Verschiedene/Andere Transportdaten

Journalisten können den Media Support Service kontaktieren:

BECH Gebäude Büro A4/017
L - 2920 Luxembourg

Tel. (352) 4301 33408
Fax (352) 4301 35349

E-mail: eurostat-mediasupport@cec.eu.int

European Statistical Data Support:

Eurostat hat zusammen mit den anderen Mitgliedern des „Europäischen Statistischen Systems“ ein Netz von Unterstützungszentren eingerichtet; diese Unterstützungszentren gibt es in fast allen Mitgliedstaaten der EU und in einigen EFTA-Ländern.

Sie sollen die Internetnutzer europäischer statistischer Daten beraten und unterstützen.

Kontakt Informationen für dieses Unterstützungsnetz finden Sie auf unserer Webseite:

www.europa.eu.int/comm/eurostat/

Ein Verzeichnis unserer Verkaufsstellen in der ganzen Welt erhalten Sie beim:

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

2, rue Mercier
L - 2985 Luxembourg

URL: <http://publications.eu.int>

E-mail: info-info-opoce@cec.eu.int
