

# Regionale Fracht- und Personenbeförderung im Flugverkehr in Europa 2006

*Île de France fertigte 2006 82 Millionen Fluggäste ab*

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

27/2008

Autorin

Anna BIALAS-MOTYL

Inhalt

Überblick.....	1
Personenbeförderung im Flugverkehr .....	2
Frachtbeförderung im Flugverkehr .....	4

## Überblick

- Die höchsten Passagierzahlen im Flugverkehr sind in den Hauptstadtregionen, in denen sich häufig große Flughäfen befinden, zu verzeichnen. *Île de France*, *Outer London* und *Darmstadt* sind die führenden Regionen in der EU.
- Die wichtigsten Frachturnschlagregionen sind jene mit sehr großen Flughäfen. Doch auch bestimmte Regionen mit kleineren Flughäfen sind auf Frachtabfertigung spezialisiert.
- Am stärksten zugenommen hat die Frachtbeförderung im Luftverkehr in den vergangenen Jahren in den Regionen *Southern and Eastern (Irland)* sowie *Koblenz (Deutschland)*.

Tabelle 1a: Führende zehn NUTS-2-Regionen mit größter Gesamtzahl an Fluggästen (in 1 000) und wichtigsten Flughäfen 2006

	NUTS-2-Region	Insgesamt	Flughäfen
1	Île de France (FR)	82 052	Paris/Orly, Paris/Charles de Gaulle
2	Outer London (UK)	67 339	London/Heathrow
3	Darmstadt (DE)	52 403	Frankfurt am Main
4	Noord-Holland (NL)	45 998	Amsterdam/Schiphol
5	Comunidad de Madrid (ES)	45 064	Madrid/Barajas
6	Lombardia (IT)	36 719	Milano/Malpensa, Milano/Linate, Bergamo/Orio Al Serio, Brescia/Montichiari
7	Cataluña (ES)	34 853	Barcelona, Girona, Reus
8	Surrey, East and West Sussex (UK)	34 080	London/Gatwick
9	Lazio (IT)	33 804	Roma/Ciampino, Roma/Fiumicino
10	Oberbayern (DE)	30 607	München/Franz Josef Strauss

Tabelle 1b: Führende zehn NUTS-2-Regionen bezüglich Frachtbeförderung im Flugverkehr (in 1 000 t), eingehenden und ausgehenden Frachttransporten (in 1 000 t) und wichtigsten Flughäfen 2006

	NUTS-2-Region	Insgesamt	Eingehend	Ausgehend	Flughäfen
1	Darmstadt	2 118	1 055	1 063	Frankfurt am Main
2	Noord-Holland	1 567	814	752	Amsterdam/Schiphol
3	Île de France	1 416	694	722	Paris/Orly, Paris/Charles de Gaulle
4	Outer London	1 343	729	614	London/Heathrow
5	Prov. Vlaams-Brabant	714	347	366	Brussels/Brussels-National
6	Köln	691	337	354	Köln-Bonn
7	Luxembourg (Gr.-Duché)	634	324	310	Luxembourg/Luxembourg
8	Lombardia	602	295	307	Milano/Malpensa, Milano/Linate, Bergamo/Orio Al Serio, Brescia/Montichiari
9	Comunidad de Madrid	344	160	185	Madrid/Barajas
10	Prov. Liège	323	155	168	Liège/Liège (Civ)

Quelle: Eurostat

Der Passagierflugverkehr wächst seit Jahrzehnten schnell. Von 1995 bis 2004 stiegen der Binnenflugverkehr und der Flugverkehr innerhalb der EU um 49 %. Die Vorfälle des 11. September 2001 haben sich auf diese Entwicklung nicht sehr stark ausgewirkt. Im Gegensatz dazu waren die Auswirkungen auf den Flugverkehr außerhalb der EU deutlicher, doch ab 2002 stellte sich erneut ein Wachstumstrend ein<sup>1</sup>.

<sup>1</sup>. *Panorama des Verkehrs* – Edition 2007, Eurostat, 2007 (S. 104).



## Personenbeförderung im Flugverkehr

Eurostat sammelt auf der Ebene der einzelnen Flughäfen Daten, die dann auf ein regionales Niveau aggregiert werden (NUTS – Systematik der Gebiets-einheiten für die Statistik). Diese Veröffentlichung bietet einen Überblick über die wichtigsten und dynamischsten Regionen in Bezug auf den Flugverkehr.

Tabelle 1a enthält eine Rangliste der zehn Regionen, in denen die höchsten Passagierzahlen im Flugverkehr verzeichnet wurden. Führend ist die Region *Île de France* mit über 82 Millionen Passagieren, die an den Pariser Flughäfen Orly und Charles-de-Gaulle abgefertigt wurden. Auf dem zweiten Platz rangiert die Region *Outer London* mit 67 Millionen abgefertigten Fluggästen auf dem Flughafen Heathrow (dem verkehrsreichsten Flughafen Europas), gefolgt von der deutschen Region *Darmstadt*, in welcher der Flughafen Frankfurt am Main liegt.

Die recht große italienische Region *Lombardei* bietet ein hervorragendes Beispiel für eine Gebietseinheit, die verschiedene geografisch verteilte Flughäfen umfasst.

Die rasche Entwicklung der Billigfluggesellschaften, die häufig weniger verkehrsreiche, regionale Flughäfen nutzen, spiegelt sich in einem sprunghaften Wachstum von Passagierzahlen in Regionen, die sich in der Nähe von Ballungsgebieten befinden, wider. Einer der wichtigsten Faktoren für die Flugkosten sind die Flughafentaxen. Verkehrsreiche Flughäfen sind teuer. Deshalb bevorzugen Billigfluggesellschaften kleinere, weniger überlaufene Flughäfen. In ganz Europa haben bestimmte regionale Flughäfen einen noch nie da gewesenen Anstieg ihrer Fluggastzahlen verzeichnet. Häufig befinden sich diese Flughäfen in der Nähe von Großstädten oder innerhalb der Reichweite von dicht besiedelten städtischen Ballungsräumen.

Tabelle 2: Führende zehn NUTS-2-Regionen mit dem höchsten jährlichen Durchschnittswachstum der Passagierzahlen 2003 bis 2006 (nur Regionen mit > 1 Million Fluggäste 2006)

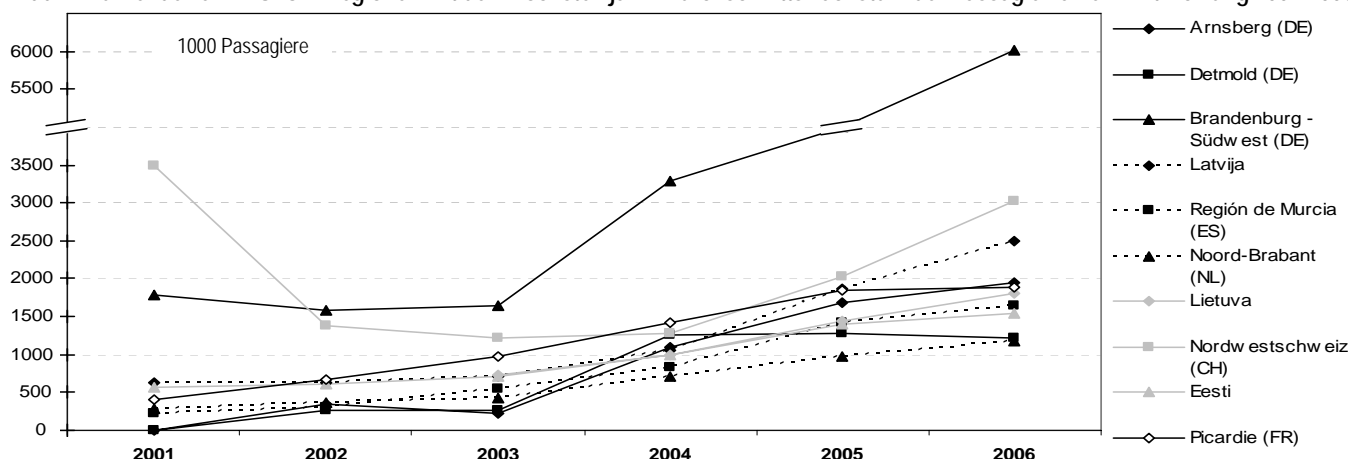
	NUTS-2-Region	Flughäfen	Durchschnitts-wachstum pro Jahr 2003 - 2006	Fluggäste 2003 (in 1000)	Fluggäste 2006 (in 1000)
1	Arnsberg (DE)	Dortmund, Siegerland	105%	228	1 958
2	Detmold (DE)	Paderborn-Lippstadt	67%	262	1 227
3	Brandenburg - Südwest (DE)	Berlin/Schönefeld	54%	1 647	6 013
4	Latvija (LV)	Riga	52%	712	2 488
5	Región de Murcia (ES)	Murcia/San Javier	45%	545	1 646
6	Noord-Brabant (NL)	Eindhoven	40%	432	1 177
7	Lietuva (LT)	Kaunas Intl, Palanga Intl, Vilnius Intl	36%	722	1 799
8	Nordwestschweiz (CH)	Basel	35%	1 217	3 014
9	Eesti (EE)	Tallinn	29%	710	1 533
10	Picardie (FR)	Beauvais-Tille	25%	969	1 888

Quelle: Eurostat

Die Zunahme der Aktivitäten von Billigfluggesellschaften geht aus Tabelle 2 und Abbildung 1 hervor. Tatsächlich reflektieren die Zahlen der deutschen Region *Arnsberg* die Vorgänge am Siegerlandflughafen Dortmund, obwohl der nächstgelegene Hauptflughafen Düsseldorf ist. Das Jahreswachstum von 67 % innerhalb dieses Zeitraums für die Region *Detmold* ist auf den Flughafen Paderborn-Lippstadt zurückzuführen, der den alteinge-

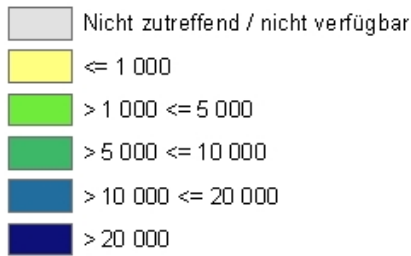
sessenen Flughäfen Münster-Osnabrück und Hannover sozusagen Konkurrenz macht. An der dritten Stelle der Regionen mit den am schnellsten wachsenden Passagierzahlen liegt *Brandenburg-Südwest*, wo der Flughafen Berlin-Schönefeld wieder zunehmende Bedeutung erlangt. Vor der Wiedervereinigung Deutschlands war Berlin-Schönefeld der Hauptflughafen der Deutschen Demokratischen Republik.

Abb. 1: Führende zehn NUTS-2-Regionen mit dem höchsten jährl. Durchschnittswachstum der Passagierzahlen-Entwicklung 2001-2006

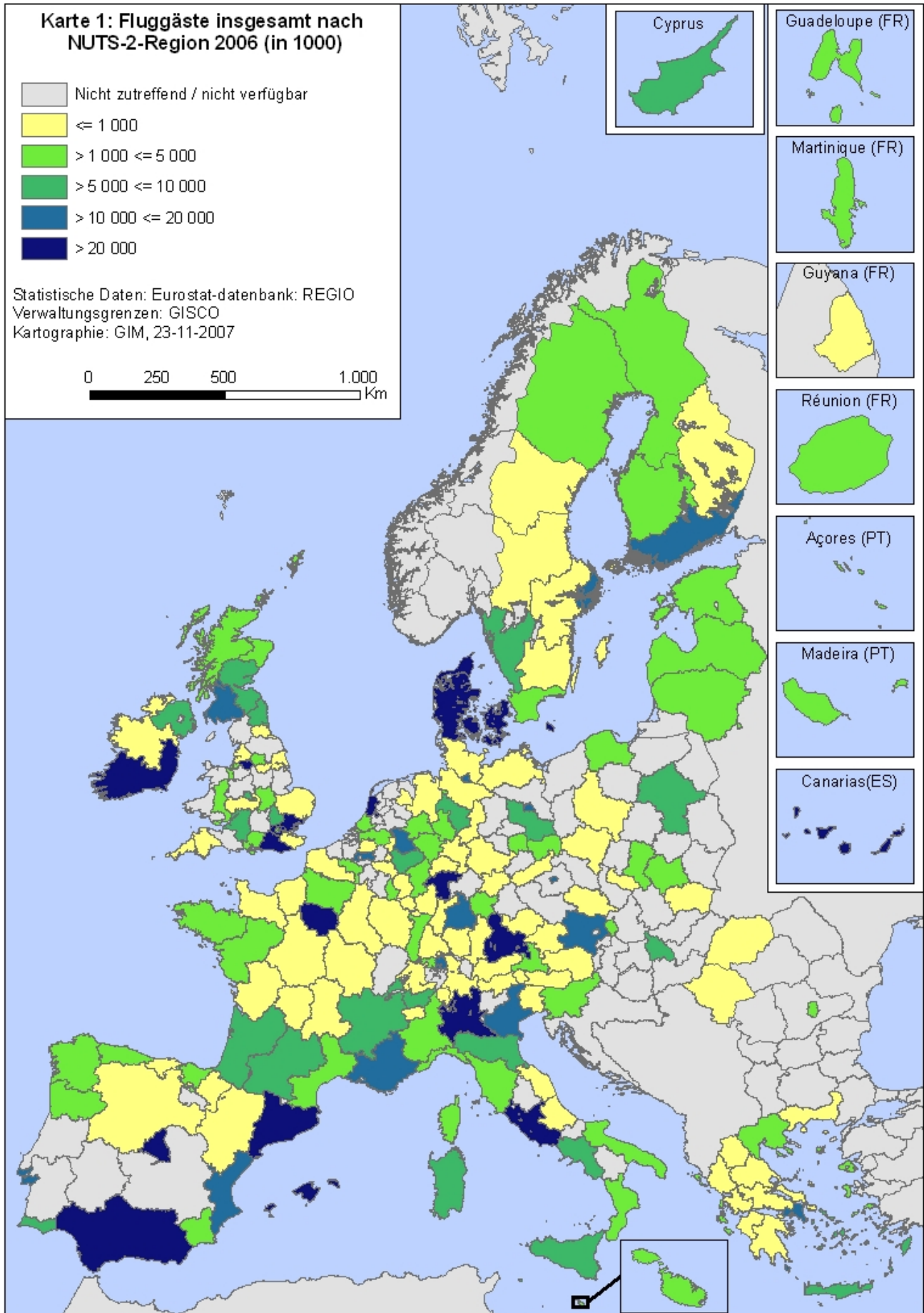


Quelle: Eurostat.

**Karte 1: Fluggäste insgesamt nach NUTS-2-Region 2006 (in 1000)**



Statistische Daten: Eurostat-datenbank: REGIO  
 Verwaltungsgrenzen: GISCO  
 Kartographie: GIM, 23-11-2007



Es ist davon auszugehen, dass sich die Situation Berlins und der umliegenden Regionen in Zukunft verändert, da der Flughafen Schönefeld derzeit massiv ausgebaut wird, um künftig auch die Aktivitäten des Berliner Flughafens Tegel (ehemaliger Flughafen West-Berlin, geplante Schließung 2011) und des Stadtflughafens Tempelhof (geplante Schließung 2008) übernehmen zu können.

In Tabelle 2 wird dem Umstand, dass bestimmte Länder nicht nach NUTS-Ebene-2 untergliedert werden (darunter Dänemark, Estland, Luxemburg, Litauen, Lettland) Rechnung getragen.

Die einzige angeführte Nicht-EU-Region ist die *Nordwestschweiz*, wo die Passagierzahlen am Flughafen Basel von 1,2 Millionen 2003 auf 3,0 Millionen 2006 gestiegen sind (das entspricht einem durchschnittlichen Anstieg von 35 % pro Jahr). In diesem Zusammenhang ist jedoch darauf hinzuweisen, dass der Flughafen Basel auch häufig als EuroAirport ‚Bâle-Mulhouse‘ bezeichnet wird. Mulhouse liegt in Frankreich und die beiden Länder ‚teilen‘ sich den Flughafen.

Abbildung 1 bietet einen Überblick über die Entwicklung der regionalen Fluggastzahlen von 2001 bis 2006.

Während die Entwicklung in vielen Regionen weitgehend parallel verlief, heben sich zwei Regionen vom allgemeinen Muster deutlich ab. Dies ist erstens die *Nordwestschweiz*, wo die Passagierzahlen am Flughafen Basel von 2001 bis 2002 stark zurückgingen, bis 2004 auf einem niedrigen Niveau blieben und in den Jahren 2005 und 2006 wieder steil anstiegen. Bei der zweiten Region handelt es sich um *Brandenburg-Südwest*. Dort lagen die Passagierzahlen in Berlin-Schönefeld bis 2003 bei unter 2 Millionen Fluggästen und stiegen dann kontinuierlich bis auf 6 Millionen 2006. Aus Karte 1 gehen die Passagierzahlen nach NUTS-Ebene-2-Regionen in der EU der 27 und der Schweiz 2006 hervor. Hauptstadtregionen mit großen Flughäfen, die oft Knotenpunkte für den interkontinentalen Flugverkehr darstellen, scheinen häufig in der Kategorie ‚20 Millionen Passagiere und mehr‘ auf. Dies gilt für *Outer London* (London), *Noord-Holland* (Amsterdam), *Île de France* (Paris), *Comunidad de Madrid* (Madrid) und *Lazio* (Rom).

Die Karte zeigt außerdem den Passagierverkehr beliebter Ferienzeile wie der Regionen an der spanischen Mittelmeerküste, der *Balearischen Inseln* und der *Kanarischen Inseln*.

### Frachtbeförderung im Flugverkehr

Im Vergleich zu den per Bahn, auf der Straße, in der Binnenschifffahrt und im Seeverkehr transportierten Frachtvolumen entfällt auf die Frachtbeförderung im Flugverkehr nur ein kleiner Anteil. Trotzdem ist diese Dienstleistung für die Beförderung von Post und Expresspaketen, verderblichen Waren und Artikeln mit hohem Mehrwert von erheblicher Bedeutung und in einem stetigen Wachstum begriffen.

Tabelle 1b enthält eine Rangliste der Regionen, in welchen die größten Luftfrachtmengen abgefertigt wurden. Anscheinend ist diesbezüglich die deutsche Region *Darmstadt* mit dem Flughafen Frankfurt, wo 2,1 Millionen Tonnen Fracht umgeschlagen wurden, europaweit führend. Mit erheblichem Abstand folgen *Noord-Holland* (Flughafen Amsterdam/Schiphol) und *Île de France* (Flughafen Paris/Orly und Paris/Charles-de-Gaulle).

Während die obersten Ränge von Regionen mit bekannten Flughäfen eingenommen werden, liegen auf

den verbleibenden Plätzen NUTS-Ebene-2-Regionen, die weniger bekannt oder nachvollziehbar sind. Neben der *Provincie Vlaams Brabant*, in welcher der Flughafen Brüssel von einem wichtigen Kurier- und Paketdienst genutzt wird, scheinen die Region *Köln*, aber auch *Luxemburg*, wo eine große Frachtfluggesellschaft angesiedelt ist, sowie *Province de Liège* (Belgien) auf.

Tabelle 3 enthält jene NUTS-Ebene-2-Regionen, in denen die Frachtbeförderung im Luftverkehr von 2003 bis 2006 am schnellsten gewachsen ist. Bei dieser Rangordnung ist zu berücksichtigen, dass die Frachtbeförderung im Luftverkehr in bestimmten Regionen, wie beispielsweise dem führenden *Devon* (Vereinigtes Königreich), auf einem sehr niedrigen Niveau begann. In dieser Region ist das Frachtvolumen von nur 782 Tonnen 2003 auf 5 609 Tonnen 2006 angestiegen (das entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 93 % in diesem Zeitraum).

Tab. 3: Führende zehn NUTS-2-Regionen\* mit dem höchsten jährl. Durchschnittswachstum des Frachtvolumens 2003 bis 2006

NUTS-2-Region	Flughäfen	Durchschnitts- wachstum pro Jahr 2003 - 2006	Fracht 2003 (in 1000 t)	Fracht 2006 (in 1000 t)
1 Devon	Exeter	93%	1	6
2 Southern and Eastern	Dublin, Shannon, Cork	47%	42	132
3 Koblenz	Frankfurt/Hahn	45%	37	113
4 Lietuva	Kaunas Intl, Palanga Intl, Vilnius Intl	34%	5	13
5 Northumberland and Tyne and Wear	Newcastle	33%	3	8
6 Eesti	Tallinn	26%	5	10
7 Leipzig	Leipzig-Halle	19%	16	27
8 Niederösterreich	Wien/Schwechat	17%	127	202
9 Cataluña	Barcelona, Girona, Reus	17%	62	98
10 Limburg (NL)	Maastricht-Aachen	16%	34	54

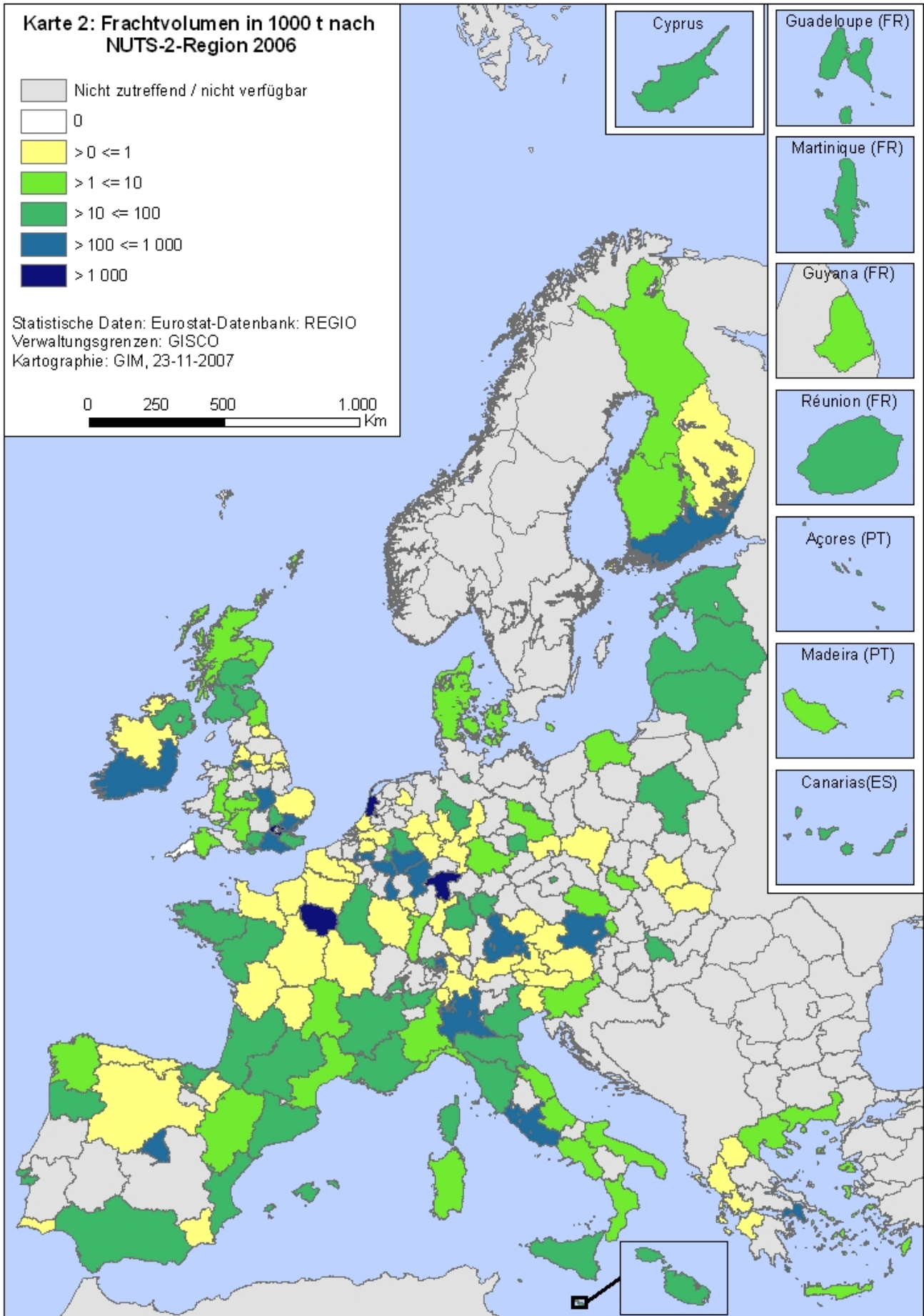
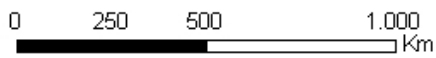
\* nur Regionen mit einem Luftfrachtvolumen von über 1 000 Tonnen.

Quelle: Eurostat

**Karte 2: Frachtvolumen in 1000 t nach NUTS-2-Region 2006**



Statistische Daten: Eurostat-Datenbank: REGIO  
 Verwaltungsgrenzen: GISCO  
 Kartographie: GIM, 23-11-2007



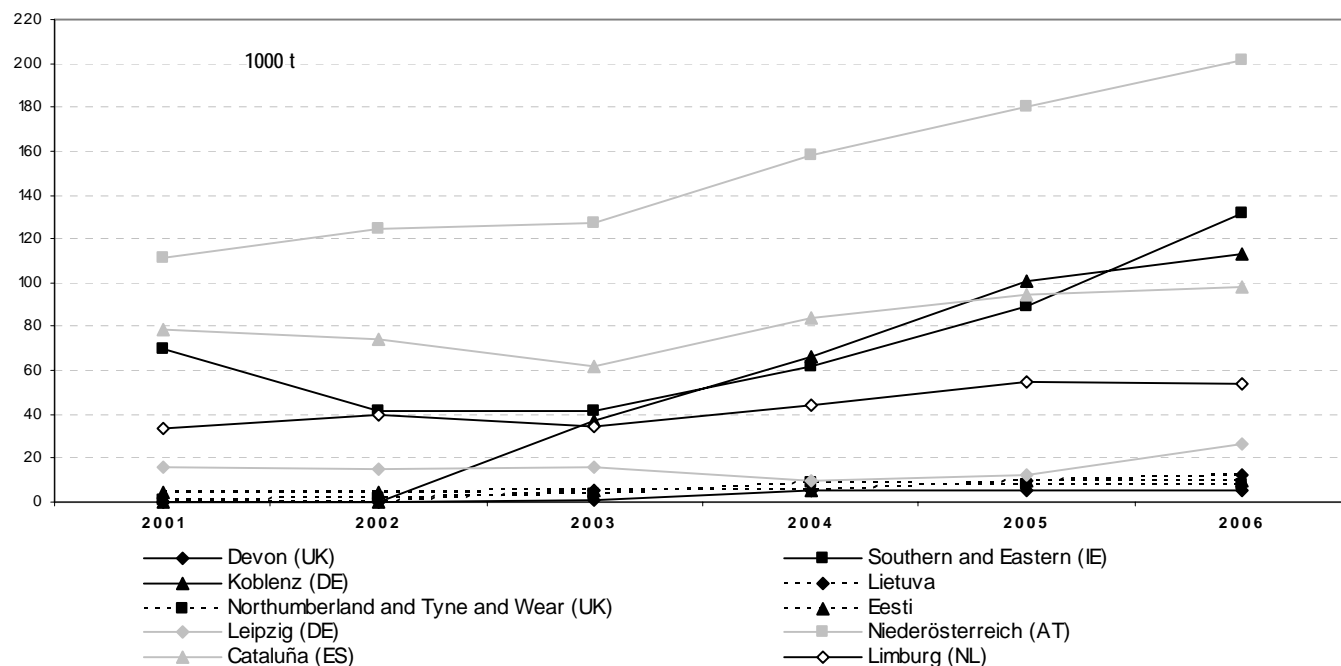
Die Regionen, in denen die Frachtbeförderung eine wichtigere Rolle spielt, nämlich *Southern and Eastern* (Irland) und *Koblenz* (Deutschland), verzeichneten von 2003 bis 2006 eindrucksvolle Wachstumsraten (47 % bzw. 45 % pro Jahr). Während es sich bei *Southern and Eastern* um eine recht große Region handelt, in der die Frachtbeförderungsaktivitäten von drei Flughäfen (Dublin, Shannon und Cork) zusammengefasst werden, entfällt das gesamte Frachtvolumen von *Koblenz* auf den Flughafen Frankfurt/Hahn. Dieser Flughafen (ein ehemaliger Militärflugplatz) befindet sich in einer Region mit geringer Bevölkerungsdichte, was bei Nachtflügen von Vorteil ist. Darüber hinaus sind Frachtflüge im Vergleich zur Beförderung von Fluggästen weniger zeitkritisch. Diese Aspekte bieten Wachstumschancen für kleinere Flughäfen in abgelegeneren Gebieten.

Auf dem achten Platz der ‚dynamischsten‘ Regionen liegt *Niederösterreich* mit gut 200 000 Tonnen Luftfracht 2006. Abbildung 2 zeigt, dass das Volumen (am Flughafen Wien/Schwechat) insbesondere seit 2003 kontinuierlich gestiegen ist.

Die Beförderung von Luftfracht in der bereits erwähnten Region *Koblenz* (Flughafen Frankfurt/Hahn) begann 2002 praktisch bei Null und entwickelte sich beginnend mit diesem Jahr besonders stetig.

Der Flughafen im Norden von Maastricht in den Niederlanden (NUTS-Ebene-2-Region *Limburg*) ist ein weiterer wahrhaft ‚europäischer‘ Flughafen, der nicht nur Passagiere aus dem Süden der Niederlande, sondern auch aus der Nachbarregion um Aachen (Deutschland) befördert. Daher lautet die offizielle Bezeichnung des Flughafens auch ‚Maastricht-Aachen‘. Das in der niederländischen Region *Limburg* abgefertigte Frachtvolumen ist zwar nicht so hoch wie andernorts, doch das jährliche Wachstum von 16 % von 2003 bis 2006 ist trotzdem bemerkenswert. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der belgische Flughafen Liège in der Nähe liegt. Die Region *Province de Liège* ist in Tabelle 1b angeführt und liegt auf dem zehnten Platz der Regionen mit dem höchsten Luftfrachtumschlag.

Abbildung 2: Führende zehn NUTS-2-Regionen mit dem höchsten jährlichen Durchschnittswachstum des Frachtvolumens – Entwicklung 2001-2006



Source: Eurostat

## ➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

### Regionale Aufschlüsselung

Bei den verwendeten Daten handelt es sich um Zahlen auf Ebene 2 von NUTS 2003, Verordnung (EG) Nr. 1059/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Schaffung einer gemeinsamen Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS) (Amtsblatt L 154 vom 21.06.2003) <http://eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?year=2003&serie=L&textfield2=154&Submit=Search&submit=Search&ihmlang=en>

Die Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS) wurde vor mehr als 25 Jahren von Eurostat erarbeitet. Das Ziel bestand darin, die Aufgliederung der Gebietseinheiten zur Erstellung von Regionalstatistiken für die Europäische Union zu vereinheitlichen.

Bestimmte kleinere Länder sind nicht in NUTS-Ebene-2-Regionen unterteilt. Dies gilt für Zypern (CY), Luxemburg (LU) und Malta (MT), aber auch für Dänemark (DK), Lettland (LV), Litauen (LT) und Estland (EE).

### Ländercodes:

**EU: Europäische Union mit 27 Mitgliedstaaten (EU-27):** Belgien (BE), Bulgarien (BG), Tschechische Republik (CZ), Dänemark (DK), Deutschland (DE), Estland (EE), Irland (IE), Griechenland (EL), Spanien (ES), Frankreich (FR), Italien (IT), Zypern (CY), Lettland (LV), Litauen (LT), Luxemburg (LU), Ungarn (HU), Malta (MT), Niederlande (NL), Österreich (AT), Polen (PL), Portugal (PT), Rumänien (RO), Slowenien (SI), Slowakei (SK), Finnland (FI), Schweden (SE) und das Vereinigte Königreich (UK).

**Ebenfalls von dieser Veröffentlichung abgedeckt:** Schweiz (CH).

### Datenquellen und wichtige Definitionen:

Die Datensammlung und die verwendeten Definitionen zur Flugverkehrsstatistik beziehen sich auf 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.

Die *wichtigsten Definitionen* lauten:

#### Streckenherkunfts- und Streckenzielverkehr:

Beförderungsleistung eines gewerblichen Luftverkehrsdienstes, gekennzeichnet durch eine

gleich bleibende Flugnummer und anhand des Abflug- und Ankunftsorts nach Flughafenpaaren aufgeschlüsselt. Hier besteht ein Zusammenhang zur Definition der beförderten Fluggäste.

**Beförderte Fluggäste:** Alle Fluggäste auf einem bestimmten Flug, die nur einmal gezählt werden und nicht noch einmal für jede Teilstrecke. 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.

**Fracht- und Posteinladung/-ausladung:** Sämtliche Fracht und Post, die in ein Luftfahrzeug eingeladen oder aus ihm ausgeladen werden. Ausgeschlossen sind das Fluggastgepäck sowie Fracht und Post im ungebrochenen Durchgangsverkehr.

Datenquelle: Eurostat-Referenzdatenbank New-Cronos. Der Bereich Luftverkehr enthält nationale und internationale Daten von innerhalb und außerhalb der EU. Die Flugverkehrsdaten bieten Informationen über Fluggäste (Passagierzahlen), Fracht und Post (in 1 000 Tonnen) sowie nach Flughäfen, Fluglinien und Flugzeugen aufgeschlüsselte Daten. Die Daten werden Eurostat von den Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie von den Bewerberländern, Norwegen, Island und der Schweiz übermittelt.

### **Abgedeckte Flughäfen**

Grundsätzlich deckt diese Veröffentlichung den Luftverkehr an den Flughäfen der Länder, die ihre Daten übermittelt haben, mit über 150 000 beförderten Fluggästen 2006 ab.

Bei der Berechnung der regionalen Aggregate wurden Doppelzählungen ausgeschlossen.

### **Hinweise zu den Daten einiger Länder**

**Estland:** Die estnischen Daten decken nur den Flughafen Tallinn/Ülemiste ab.

**Lettland:** Die lettischen Daten decken nur den Flughafen Riga ab.

**Luxemburg:** Luxemburg übermittelte nur Daten über Teilstrecken. Die Luxemburger Daten decken nur den Flughafen Luxemburg ab.

**Ungarn:** Die ungarischen Daten decken nur den Flughafen Budapest/Ferihegy ab.






**Malta:** Die maltesischen Daten decken nur den Flughafen Malta/Luga ab.

**Slowenien:** Die slowenischen Daten decken nur den Flughafen Ljubljana ab.

# Weitere Informationsquellen:

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

## Verkehr

-  **Luftverkehr**
  -  Luftverkehrsmassnahmen - Fluggäste
  -  Luftverkehrsmassnahmen - Fracht- und Post
  -  Luftverkehrsmassnahmen - Verkehr der Flughäfen, Luftfahrzeug und Luftgesellschaften
  -  Luftverkehr - Zusammengefasste Zahlen auf standardisierter regionaler Ebene (NUTS)

---

### Journalisten können den Media Support Service kontaktieren:

BECH Gebäude Büro A4/125  
L - 2920 Luxembourg

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

E-mail: [eurostat-mediasupport@ec.europa.eu](mailto:eurostat-mediasupport@ec.europa.eu)

### 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.

Kontaktinformationen für dieses Unterstützungsnetz finden Sie auf unserer Webseite:

<http://ec.europa.eu/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.europa.eu>  
E-mail: [info@publications.europa.eu](mailto:info@publications.europa.eu)