

# Luftverkehr in der Europäischen Union

Statistik

kurz gefasst

INDUSTRIE, HANDEL UND DIENSTLEISTUNGEN

37/2005

Autor  
Walter SURA

Inhalt

Überblick..... 1

Das Vereinigte Königreich und Frankreich beherrschen den EU-Himmel..... 2

Zunahme des Luftverkehrs zwischen 1993 und 2003 ..... 3

2001: Anfang eines rück-läufigen Beschäftigungszuwachses ..... 4

Größere Unternehmen Hauptmarktteilnehmer, Kleinunternehmen am zahlreichsten..... 5

Große Investitionsschwankungen..... 6

Neulinge überleben eher in kleineren Ländern..... 6



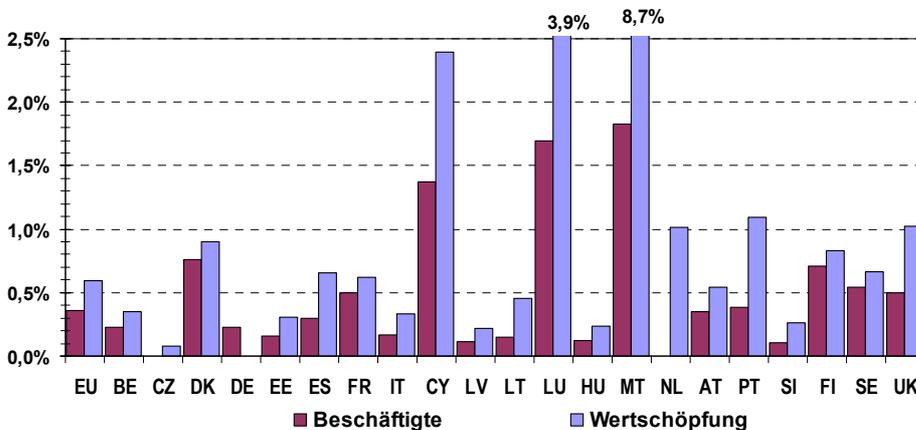
Manuskript abgeschlossen: 11.10.2005  
Datenextraktion am: 30.06.2005  
ISSN 1561-4832  
Katalognummer: KS-NP-05-037-DE-N  
© Europäische Gemeinschaften, 2005

## Überblick

Im Jahr 2002 waren laut struktureller Unternehmensstatistik (SUS) mehr als 400 000 Personen im Luftverkehrssektor der EU beschäftigt. Dies entspricht einem Anteil von 0,4 % an der Gesamtzahl der Beschäftigten im nichtfinanziellen Sektor der gewerblichen Wirtschaft (NACE-Abschnitte C-K ohne J). Gleichzeitig entfielen auf den Luftverkehr 0,6 % der EU-Wertschöpfung, d. h. es handelt sich um einen sehr produktiven Sektor, trotz seiner geringen direkten Wirkung auf die Gesamtwirtschaft (s. Abbildung 1).

Abbildung 1: Beschäftigung und Wertschöpfung im Luftverkehr (NACE 62) in den Mitgliedstaaten, 2002

in % des nichtfinanziellen Sektors der gewerblichen Wirtschaft (NACE C-K ohne J)



Anmerkung: Daten von 2002 für CY ohne Abschnitt K und für MT ohne Abschnitt E. Daten von 2001 für BE, CZ (Abschnitte F-K), FR (Beschäftigte; Abschnitt G in Wertschöpfung), LV, MT und UK (Abschnitte C-K nur ohne J), EL, IE, SK, PL nicht verfügbar. Quelle: Eurostat (SUS).

Es bestehen große Unterschiede zwischen der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Luftverkehrs in den einzelnen Ländern, im Allgemeinen war sie jedoch relativ gering. Am höchsten war der Anteil an der Wertschöpfung mit 8,7 % (dies ist ein außergewöhnlich hoher Prozentsatz) in Malta, gefolgt von Luxemburg mit 3,9 % und Zypern mit 2,4 %.

Den größten Beitrag zur EU-Wertschöpfung des Luftverkehrssektors leistete 2002 das Vereinigte Königreich mit 9,6 Mrd. EUR; das sind mehr als ein Drittel des Gesamtwertes. Der Anteil war damit mehr als doppelt so hoch wie der Frankreichs (4,2 Mrd. EUR) und fast viermal so hoch wie die Spaniens und der Niederlande (jeweils 2,4 Mrd. EUR).

Mehr als 3 000 Unternehmen waren EU-weit im Luftverkehr tätig, die meisten von ihnen Kleinunternehmen (1-9 Beschäftigte). Sie waren zwar zahlenmäßig am stärksten vertreten, beschäftigten jedoch nur rund 2 % der Lohn- und Gehaltsempfänger. Mit Abstand die größten Arbeitgeber waren Großunternehmen (mit mehr als 250 Beschäftigten).

Der Luftverkehr ist in der Systematik NACE Rev. 1.1 als Abteilung 62 klassifiziert und umfasst Linienflugverkehr (Gruppe 62.1), Gelegenheitsflugverkehr (Gruppe 62.2) und Raumtransport (Gruppe 62.3). Aufgrund der Datenverfügbarkeit beschränkt sich die Analyse jedoch auf den aggregierten Sektor. Der Luftverkehr umfasst die Beförderung von Passagieren wie auch von Fracht und Post (s. „Wissenswertes zur Methodik“). Es ist darauf hinzuweisen, dass sich die Daten dieser Veröffentlichung auf Unternehmen beziehen, die den Luftverkehr als ihre Haupttätigkeit angeben. Unternehmen, die Hilfs- oder Nebentätigkeiten (Bodenabfertigung, Flugverkehrskontrolle, Catering) als Haupttätigkeit angeben, sind nicht der NACE-Klasse 62 zuzuordnen.

## Das Vereinigte Königreich und Frankreich beherrschen den EU-Himmel

Unabhängig davon, welcher Indikator zur Messung des Anteils eines Landes am EU-Luftverkehrsmarkt gewählt wird, liegt das Vereinigte Königreich immer an erster Stelle, gefolgt von Frankreich. Auf den folgenden Plätzen liegen – allerdings je nach Indikator in unterschiedlicher Reihenfolge – Deutschland, Spanien, Italien und die Niederlande (s. Tabelle 1).

Betrachten wir zunächst die Wertschöpfung: Hier verbucht das Vereinigte Königreich mit 9,6 Mrd. EUR deutlich mehr als ein Drittel der gesamten Wertschöpfung des Sektors in der EU. Es folgen Frankreich mit 4,2 Mrd. EUR sowie Spanien und die Niederlande mit je 2,4 Mrd. EUR.

Deutschland verbuchte im Jahr 2002 eine negative Wertschöpfung, was z. T. auf Rechnungslegungsverfahren basiert, und besonders wie einige Luftverkehrsunternehmen und ihre Tochtergesellschaften ihre Einnahmen und Ausgaben verbuchen, und z. T. auf die Methodik (1) zurückzuführen ist.

Auch beim Umsatz erzielte das Vereinigte Königreich den höchsten Wert (28,1 Mrd. EUR), d. h. mehr als ein Viertel des Gesamtumsatzes des Sektors in der EU. Es folgen Frankreich (17,7 Mrd. EUR) und Deutschland (10,3 Mrd. EUR).

Die Untersuchung der Waren- und Dienstleistungskäufe ergibt ein ähnliches Bild: Am meisten wird im Vereinigten Königreich ausgegeben (17,8 Mrd. EUR), gefolgt von Frankreich mit 12,8 Mrd. EUR und Deutschland mit 11,3 Mrd. EUR.

Und schließlich verbuchte das Vereinigte Königreich mit 924 die höchste Zahl von Unternehmen, gefolgt von Frankreich mit 558. Die Unternehmen im Vereinigten Königreich machten nahezu ein Drittel aller Unternehmen in der gesamten EU aus.

Da der Anteil der Wertschöpfung im Luftverkehr an der Wertschöpfung im nichtfinanziellen Sektor der gewerblichen Wirtschaft um annähernd 50 % über dem Anteil an den Beschäftigten in der EU lag, war der Luftverkehrssektor gemessen an der sichtbaren Arbeitsproduktivität (Wertschöpfung zur Zahl der Beschäftigten) relativ produktiv. 2001 lag die durchschnittliche Arbeitsproduktivität bei 63 000 EUR pro Kopf; das sind ca. 30 % mehr als der Durchschnitt im NACE-Abschnitt I, Verkehr und Nachrichtenübermittlung (s. Tabelle 1).

Den größten Unterschied in der sichtbaren Arbeitsproduktivität verzeichnete Malta mit einem Wert von 106 100 EUR im Luftverkehr gegenüber 39 900 EUR im Sektor Verkehr und Nachrichtenübermittlung; das sind 2,5-mal so viel. Nur in Deutschland und Dänemark war der Luftverkehr weniger produktiv als der gesamte Sektor Verkehr und Nachrichtenübermittlung. Die Schwankungsbreite der Ergebnisse liegt zwischen 130 000 EUR in Luxemburg und 20 000 EUR in den drei baltischen Staaten.

Diese Ergebnisse lassen sich durch eine Reihe von Faktoren erklären, die in einigen Fällen eine Wechselwirkung haben, z. B. Häufigkeit abgehender, ankommender oder innerstaatlicher Flüge, Touristenattraktion, geografische Besonderheiten (z. B. Flüge zwischen Festland und Inseln), der Erfolg bestimmter Luftverkehrs-Drehkreuze, Billigfluggesellschaften und –linien (z. B. Charterflüge).

(1) Alle Länderdaten beziehen sich auf Umsatz, Ausgaben etc. von Unternehmen in dem betreffenden Land, ohne z.B. Umsatz und Ausgaben von Tochtergesellschaften in anderen Ländern. In Deutschland werden teure Reparatur- und Wartungsarbeiten an Flugzeugen ausgeführt, während ein Großteil der Einnahmen der Muttergesellschaft von ausländischen Tochtergesellschaften stammt. Dies hat zur Folge, dass die Ausgaben Deutschlands im Verhältnis zu den Einnahmen überproportional hoch sind.

**Tabelle 1: Wichtigste Indikatoren des Luftverkehrssektors (NACE, Abschnitt I, Gruppe 62), 2002**

|   | EU      | BE*   | CZ*  | DK     | DE     | EE   | ES     | FR      | IT     | CY    | LV   |
|---|---------|-------|------|--------|--------|------|--------|---------|--------|-------|------|
| Zahl der Unternehmen  | 3 075*  | 121   | 30   | 102    | 359    | 10   | 46     | 558     | 211    | 5     | 8    |
| Zahl der Beschäftigten  | 411 052 | 5 520 | :    | 12 650 | 46 960 | 585  | 35 772 | 70 376* | 23 291 | 2 423 | 576  |
| Wertschöpfung zu Faktorkosten - in Mio EUR  | 26 968  | 440   | 29   | 850    | - 104  | 12   | 2 417  | 4 152   | 1 803  | 123   | 12   |
| Umsatz - in Mio EUR   | 102 615 | 2 658 | :    | 3 017  | 10 292 | 73   | 7 232  | 17 659  | 9 320  | 414   | 65   |
| Durchschn. Personalaufwendungen - in 1000 EUR   | 53,9*   | 58,4  | :    | :      | 70,2   | 13,3 | 50,3   | 56,0    | 68,7   | 40,8  | 12,3 |
| Waren und Dienstleistungskäufe - in Mio EUR   | 71 957* | 2 217 | :    | 2 248  | 11 313 | 58   | 4 997  | 12 776* | 7 393  | 282   | 48   |
| Investitionsquote (geteilt durch Wertschöpfung zu Faktorkosten)   | :       | 15,4  | :    | 61,9   | :      | 17,3 | 27,4   | 52,3    | 64,8   | 2,1   | 78,5 |
| Sichtbare Arbeitsproduktivität - in 1000 EUR  | 65,6    | 79,7  | :    | 67,2   | :      | 20,4 | 67,6   | 56,1*   | 77,4   | 50,6  | 21,2 |
| Sichtbare Arbeitsproduktivität des Sektors Verkehr und Nachrichtenübermittlung (NACE Abschnitt I) - in 1000 EUR | 48,7    | 59,2  | 10,6 | 69,5   | 53,9   | 17,3 | 47,8   | 49,9*   | 55,8   | 41,5  | 12,7 |

\* Daten für 2001. EL, IE, PL, SK: keine Daten verfügbar.

Quelle: Eurostat (SUS).

So ist der Umfang des Luftverkehrs im Vereinigten Königreich z. B. durch viele dieser Faktoren, wenn nicht gar alle bedingt. Hier wurden die meisten Fluggäste im Extra-EU-25-Verkehr abgefertigt, insbesondere auf Flügen nach Nordamerika, sowie die meisten Fluggäste in die neuen Mitgliedstaaten. Das Vereinigte Königreich verbuchte ebenfalls die meisten Fluggäste im EU-25-Verkehr (178 Mio. Passagiere; Daten für 2003) und verfügt mit London/Heathrow über den größten Flughafen im Personenverkehr (63 Mio. abgefertigte Fluggäste) (s. „Statistik kurz gefasst“, Ausgabe 4/2005, „Personenbeförderung im Luftverkehr 2002-2003“).

Ähnliche Überlegungen erklären z. T. auch die unterschiedlichen Werte für andere Länder. Die Niederlande hatten trotz ihrer geringen Größe einen großen Anteil an Europas Luftfrachtverkehr (und lagen 2002 an vierter Stelle); sie verbuchten mehr als doppelt so viel Frachtverkehr wie die Länder auf den folgenden Plätzen (einschließlich Italien).

Ein weiteres Beispiel ist der relativ große Umfang des Luftverkehrs auf Zypern und Malta, beides Länder, in denen der Tourismus eine große Rolle für die Volkswirtschaft spielt.

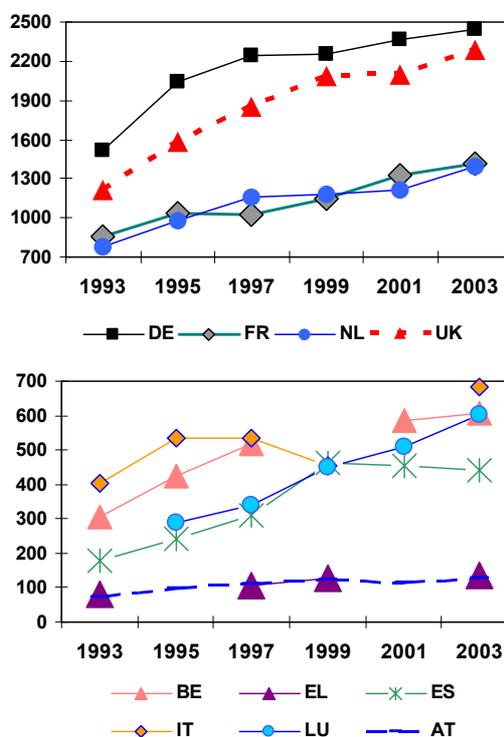
## Zunahme des Luftverkehrs zwischen 1993 und 2003

Abbildungen 2 und 3 veranschaulichen, dass der Luftverkehr – und zwar sowohl der Personen- als auch der Frachtverkehr – in dem letzten Jahrzehnt erheblich zugenommen hat. Dabei ist festzustellen, dass die beförderten Mengen Fracht und Post verglichen mit dem See-, dem Eisenbahn- und dem Straßengüterverkehr natürlich gering sind.

Hinter der generellen Zunahme des Luftfrachtverkehrs verbergen sich jedoch gewisse Unterschiede zwischen den einzelnen Ländern, die eine genauere Untersuchung verdienen. Verfolgt man die Entwicklung des (innerstaatlichen und grenzüberschreitenden) Luftfrachtverkehrs für eine Reihe von Ländern, die die höchsten Beförderungsmengen verbuchen, über einen Zehnjahreszeitraum, so werden enorme Unterschiede deutlich, die sich als dreistufiges Modell ansteigender Kurven darstellen lassen (s. Abbildung 2).

Ein Blick auf die absoluten Zahlen zeigt, dass Deutschland und das Vereinigte Königreich während des gesamten Betrachtungszeitraums im oberen Drittel lagen. Diese Länder verbuchten zwischen 1993 und 2000 ebenfalls den kräftigsten Anstieg in absoluten Werten, nämlich in Deutschland von 1,5 Mio. t auf 2,4 Mio. t und im Vereinigten Königreich von 1,2 Mio. t auf 2,3 Mio. t.

Abbildung 2: Entwicklung der Fracht- und Postbeförderung in ausgewählten Mitgliedstaaten, 1993-2003, in 1000 t



BE (1999), EL (1995 und 2001), LU (1993), IT (2001): nicht verfügbar.  
Quelle: Eurostat (Verkehrsstatistik).

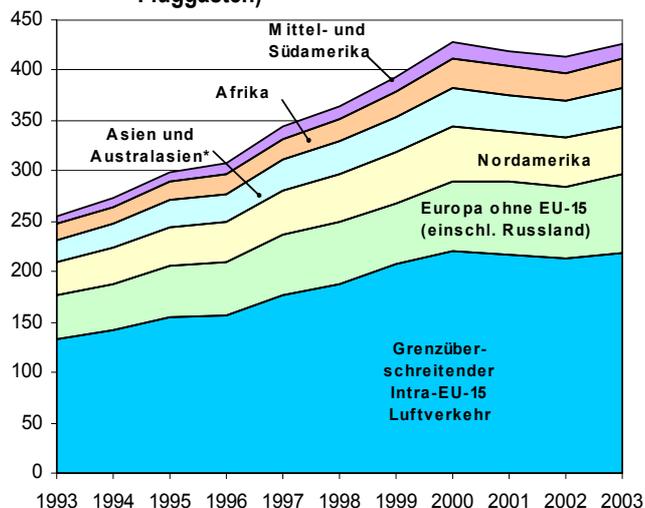
Tabelle 1: Wichtigste Indikatoren des Luftverkehrssektors (NACE, Abschnitt I, Gruppe 62), 2002 (Fortsetzung)

|   | LT    | LU    | HU    | MT*   | NL    | AT    | PT     | SI   | FI    | SE     | UK     | BG     |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|------|-------|--------|--------|--------|
| Zahl der Unternehmen  | 14    | 15    | 86    | 19    | 195   | 96    | 34     | 30   | 63    | 168    | 924    | 23     |
| Zahl der Beschäftigten  | 1 072 | 3 081 | 3 390 | 1 993 | :     | 8 088 | 11 058 | 609  | 8 556 | 14 103 | 90 745 | 3 184* |
| Wertschöpfung zu Faktorkosten - in Mio EUR  | 23    | 400   | 72    | 211   | 2 428 | 629   | 648    | 27   | 571   | 868    | 9 640  | :      |
| Umsatz - in Mio EUR   | 78    | 1 169 | 483   | 247   | 7 624 | 2 648 | 1 637  | 119  | 1 687 | 2 943  | 28 134 | :      |
| Durchschn. Personalaufwendungen - in 1000 EUR   | 10,9  | 63,6  | 23,8  | 7,4   | :     | 52,4  | 41,1   | 37,7 | 50,9  | 60,3   | 54,5   | 13,8*  |
| Waren und Dienstleistungskäufe - in Mio EUR   | 65    | 770   | 414   | 34    | 5 197 | 2 129 | 1 051  | 75   | 1 144 | 2 126  | 17 815 | :      |
| Investitionsquote (geteilt durch Wertschöpfung zu Faktorkosten)   | 12,7  | :     | 77,8  | 0,3   | :     | 14,7  | 6,1    | 2,3  | 70,4* | 60,2   | 9,6    | :      |
| Sichtbare Arbeitsproduktivität - in 1000 EUR  | 21,6  | 129,7 | 21,2  | 106,1 | :     | 77,8  | 58,6   | 44,0 | 66,7  | 61,5   | 106,2  | :      |
| Sichtbare Arbeitsproduktivität des Sektors Verkehr und Nachrichtenübermittlung (NACE Abschnitt I) - in 1000 EUR | 10,9  | 88,3  | 15,5  | 39,9  | 62,6  | 56,7  | 41,7   | 19,2 | 53,5  | 48,9   | 65,2   | 6,3    |

\* Daten für 2001. EL, IE, PL, SK: keine Daten verfügbar.

Quelle: Eurostat (SUS).

**Schaubild 3: EU-15: Entwicklung der Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Luftverkehr nach Weltregionen zwischen 1993 und 2003 (in Mio. Fluggästen)**



\* Australasien umfasst Australien, Neuseeland, Ozeanien und die Polargebiete.  
Quelle: Eurostat (Verkehrsstatistik).

Auf den folgenden Positionen lagen Frankreich und die Niederlande mit einem Abstand von nahezu 1

Mio. t im Jahr 2003 (beide verbuchten jeweils etwa 1,4 Mio. t).

Im unteren Drittel (der untersuchten Länder) war das stärkste Wachstum zu verbuchen. Den mit Abstand deutlichsten Anstieg im Luftfrachtverkehr verzeichnete Spanien mit einem Wert für 2003, der nahezu zweieinhalb Mal so hoch war wie der für 1993.

Ähnliche Wachstumstrends waren im Fluggastverkehr in EU-15 anzutreffen (s. Abbildung 3). Dieser Zeitraum war durch ein weltweites Wachstum gekennzeichnet, allerdings wurde dieser Aufwärtstrend zweimal unterbrochen, zum einen durch einen deutlichen Rückgang zwischen 1995 und 1996 und zum zweiten durch einen Einbruch zwischen 2000 und 2002 infolge der Terroranschläge 2001 in den Vereinigten Staaten.

Nach dem letzten Rückgang verbucht der grenzüberschreitende Fluggastverkehr in alle Weltregionen wieder steigende Tendenz. Ausführlichere Informationen über den Fluggastverkehr enthält die Ausgabe 4/2005 von Statistik kurz gefasst „Personenbeförderung im Luftverkehr 2002-2003“.

### 2001: Anfang eines rückläufigen Beschäftigungszuwachses

Wenden wir uns der Beschäftigung zu: Im Jahr 2002 waren im Vereinigten Königreich 90 745 Personen im Luftverkehr beschäftigt, das sind nahezu ein Viertel der Gesamtbeschäftigung der EU in diesem Sektor. Auf den folgenden Rängen lagen Frankreich (70 376), Deutschland (49 960), Spanien (35 772) und Italien (23 291).

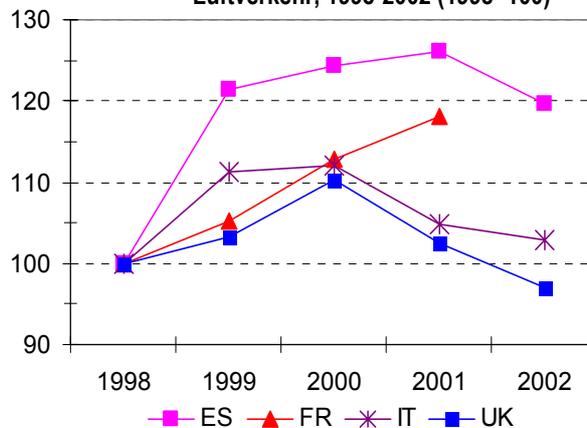
Untersucht man die Beschäftigungsentwicklung zwischen 1998 und 2002 (s. Abbildung 4 gegenüber), um festzustellen, welche Länder in der EU die größte Bedeutung haben, so zeigt sich ein allgemeiner Wachstumstrend, gefolgt von einer Abschwächung. In allen vier Ländern ist die Beschäftigung zwischen 1998 und 2000 angewachsen. Die Zunahme lag zwar vielfach deutlich über dem durchschnittlichen Beschäftigungswachstum in den jeweiligen Ländern, bisweilen fiel sie jedoch niedriger aus als das durchschnittliche Beschäftigungswachstum im Sektor Verkehr- und Nachrichtenübermittlung (Abschnitt I). Dies gilt insbesondere für Italien und Spanien zwischen 1999 und 2002, als die Zuwachsraten deutlich niedriger waren, und vor allem auch für die Zeit seit 2001.

Der Beschäftigungszuwachs im Luftverkehr Spaniens war zwischen 1998 und 1999 mit einem Anstieg von 21 % besonders hoch. Dies ist die höchste, in den untersuchten Ländern, für die Daten zur Verfügung stehen, in einem einzelnen Jahr verzeichnete Wachstumsrate und deutlich höher als das durchschnittliche Beschäftigungswachstum des

Landes, seinerseits eines der höchsten in der EU in diesen Jahren.

An zweiter Stelle lag Italien mit einem Beschäftigungszuwachs von 11 % zwischen diesen beiden Jahren, wobei der Anstieg jedoch nur die Hälfte des spanischen Wertes ausmachte. Allerdings lag er deutlich über dem durchschnittlichen Beschäftigungszuwachs im Gesamtsektor Verkehr und Nachrichtenübermittlung. Die konstanteste Wachstumsrate verbuchte zwischen 1998 und 2001 Frankreich mit rund 5 % jährlich.

**Abbildung 4: Entwicklung der Beschäftigung im Luftverkehr, 1998-2002 (1998=100)**



Quelle: Eurostat (SUS).

Trotz dieses allgemeinen Wachstumstrends ist nach 2000 und 2001 eine gewisse Abschwächung zu beobachten, die im Luftverkehr ausgeprägter war als im Gesamtsektor Verkehr und Nachrichtenübermittlung. Aus den verfügbaren Daten geht hervor, dass die Beschäftigung zwischen 2000 und 2002 im stärksten im Vereinigten Königreich und in Italien zurückgegangen ist, wobei der relative Rückgang deutlich höher war als der im gesamten Sektor Verkehr und Nachrichtenübermittlung.

In Frankreich und Spanien hielt die steigende Tendenz zwar nach 2000 noch an, allerdings verbuchte Spanien 2002 ein negatives Wachstum, während der Aufwärtstrend in Frankreich zumindest im Jahr 2001 (das letzte Jahr, für das Daten vorliegen) noch anhielt.

Für Deutschland (keine Daten aufgeführt) ist folgender Trend zu beobachten: Die Beschäftigung hat sich 2000 und 2002 um 24 % ausgeweitet. Dieser Prozentsatz liegt nur geringfügig über der Wachstumsrate für den Gesamtsektor Verkehr und Nachrichtenübermittlung. Aufgrund methodischer Änderungen sind die Trends für Deutschland für die Zeit vor 2000 nicht vergleichbar.

Aus den verfügbaren vorläufigen Daten für 2003 geht hervor, dass die Beschäftigung im Vereinigten Königreich unverändert auf dem Niveau von 2002 geblieben ist, während Spanien nach dem Rückgang von 2002 erneut ein Wachstum verbuchen konnte.

## Größere Unternehmen dominieren, Kleinunternehmen am zahlreichsten

Wenden wir uns jetzt der Unternehmensgröße zu: Aus Tabelle 2 geht hervor, dass gemessen an der Beschäftigung, der Wertschöpfung und dem Umsatz die Kleinunternehmen (1-9 Beschäftigte) die geringste Bedeutung für die EU-Luftverkehr hatten.

Auf die Kategorie der Mikrounternehmen entfielen nur 1,3 % der insgesamt in dem Sektor beschäftigten Personen, 1,7 % der Wertschöpfung und 2,0 % des Umsatzes. Dies sind sehr niedrige Prozentsätze, die die Tatsache widerspiegeln, dass größere Unternehmen wie die nationalen Fluggesellschaften und andere Luftfahrtunternehmen einschließlich Billigfluggesellschaften den Sektor beherrschen.

Ein Blick auf die absoluten Zahlen (s. Abbildung 5) zeigt jedoch, dass diese Kategorie mit Abstand am häufigsten vertreten ist. Dies ist angesichts der kleinen Chartergesellschaften, der Privatjets und/oder von Festland-Insel-Verbindungen in der Europäischen Union nicht erstaunlich. Die durchschnittliche Größe der Unternehmen in diesem Sektor betrug EU-weit mehr als 133 Beschäftigte je Unternehmen.

**Tabelle 2: Anteil von Kleinunternehmen im Luftverkehr, ausgewählte Indikatoren, EU, 2002**

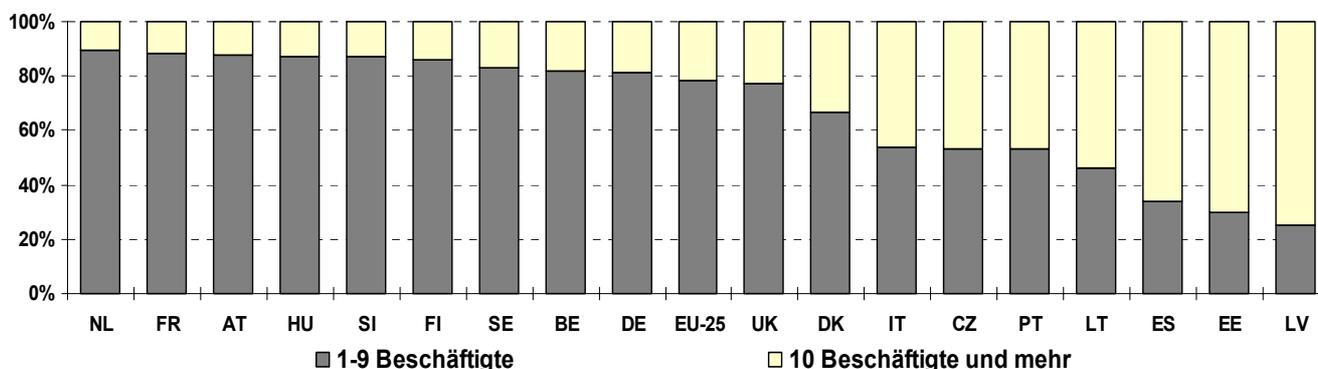
|                            | Gesamt  | Anteil  |
|----------------------------|---------|---------|
| Zahl der Unternehmen       | 3 075 * | 78,6% * |
| Zahl der Beschäftigten     | 411 052 | 1,3% *  |
| Wertschöpfung - in Mio EUR | 26 968  | 1,7% *  |
| Umsatz - in Mio EUR        | 102 615 | 2,0% *  |

\* Daten für 2001.

Quelle: Eurostat (SUS).

Interessanterweise handelt es sich bei 87 % der französischen Kleinunternehmen um Einmannbetriebe (77 % aller Luftfahrtunternehmen in Frankreich); damit ist der Anteil doppelt so hoch wie in Deutschland und Italien mit 36 % bzw. 44 %. In den anderen Ländern, für die Daten verfügbar sind, ist eine ähnliche Struktur wie in Frankreich anzutreffen. Dies gilt für Finnland (74 % der Kleinunternehmen), die Niederlande (66 %) und Schweden (64 %).

**Abbildung 5: Anteil der Kleinunternehmen (1-9 Beschäftigte) im Luftverkehr in ausgewählten Mitgliedstaaten, 2002**



EU-25, BE, CZ, ES, LV, LT, HU, UK: Daten für 2001.

Quelle: Eurostat (SUS).

## Große Investitionsschwankungen

Das Investitionsniveau bietet einen Anhaltspunkt für das Wachstumspotential einer Branche oder zumindest das Vertrauen in das zu erwartende Wachstum. Eine direkte Verbindung zum Wachstum ist jedoch schwer herzustellen, da Zeitreihen erfahrungsgemäß ein sehr viel ungleichmäßigeres Entwicklungsmuster aufweisen als andere Indikatoren, denn Investitionen konzentrieren sich auf bestimmte Jahre, während Erträge werden in der Regel über einen längeren Zeitraum erwirtschaftet werden. Außerdem spielen vertragliche Verpflichtungen eine Rolle; so ist es z. B. nicht möglich, einmal in Auftrag gegebene Flugzeuge wieder abzubestellen.

Wie aus Tabelle 3 hervorgeht, bestehen große Investitionsschwankungen über die Jahre hinweg, auch bezogen auf die Zahl der Beschäftigten. Das Land mit der höchsten durchschnittlichen Investitionsquote je Beschäftigten im Zeitraum 1999-2002 war Österreich mit einem Wert von 45 850 EUR. An zweiter Stelle lag Dänemark mit 39 074 EUR. Zudem verzeichnete dieses Land auch die geringsten Schwankungen mit Werten zwischen 36 302 EUR und 41 581 EUR in diesen vier Jahren.

Die verfügbaren Daten lassen nicht auf einen allgemeinen Investitionsrückgang im Jahr 2002 infolge der Terroranschläge in den Vereinigten Staaten im Jahr 2001 schließen, auch nicht in den größeren EU-Mitgliedstaaten. In Deutschland und im

Vereinigten Königreich nahmen die Investitionen 2001 und 2002 zwar ab, das Gegenteil gilt jedoch für Italien und Spanien.

**Tabelle 3: Entwicklung der Investitionen je Beschäftigten in ausgewählten Mitgliedstaaten, 1999-2002, in EUR**

|    | 1999   | 2000   | 2001   | 2002   | Durchschnitt |
|----|--------|--------|--------|--------|--------------|
| BE | 23 982 | 28 805 | 12 283 | :      | 21 690*      |
| DK | 37 881 | 40 534 | 36 302 | 41 581 | 39 074       |
| DE | 38 816 | 43 629 | 32 158 | 16 303 | 32 727       |
| ES | 21 786 | 16 040 | 13 910 | 18 517 | 17 564       |
| FR | 16 617 | 24 604 | 29 342 | :      | 23 521*      |
| IT | 20 466 | 37 776 | 24 179 | 50 200 | 33 155       |
| CY | 1 987  | 370    | 1 355  | 1 073  | 1 196        |
| LV | 4 281  | 9 705  | 14 911 | 16 667 | 11 391       |
| LT | 3 284  | 1 467  | 2 510  | 2 705  | 2 492        |
| HU | 8 474  | 7 948  | 4 970  | 16 519 | 9 478        |
| MT | :      | 4 570  | 301    | 790    | 1 887*       |
| AT | 78 756 | 59 253 | 33 941 | 11 449 | 45 850       |
| PT | 32 482 | 13 288 | 7 794  | 3 599  | 14 291       |
| FI | 24 326 | 18 432 | 42 753 | 10 647 | 24 039       |
| SE | 27 410 | 40 136 | 37 383 | 37 035 | 35 491       |
| UK | 31 270 | 33 579 | 27 608 | 10 192 | 25 662       |

\*Dreijahresdurchschnitt.

Quelle: Eurostat (SUS).

Verglichen mit den meisten anderen Branchen des nichtfinanziellen Sektors der gewerblichen Wirtschaft verzeichnete der Luftverkehr vielfach deutlich höhere Investitionen je Beschäftigten.

## Neugegründete Unternehmen überleben eher in kleineren Ländern

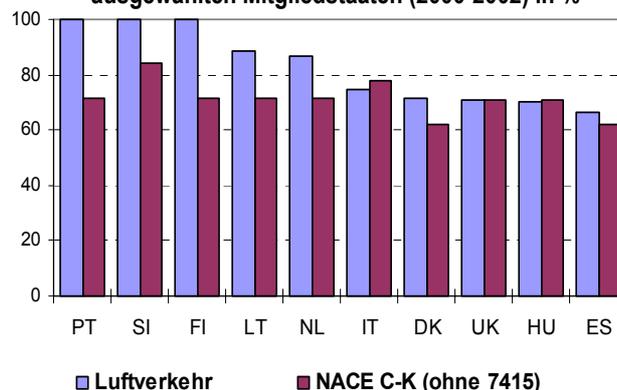
Ein guter Indikator für die Dynamik einer Branche ist die Überlebensfähigkeit neu gegründeter Luftverkehrsunternehmen.

So waren die Fortbestandsraten in den untersuchten Ländern mit Ausnahme Italiens, des Vereinigten Königreichs und Ungarns im Luftverkehr höher als die in der gewerblichen Wirtschaft insgesamt (NACE-Abschnitte C-K ohne 7415). Abbildung 6 gibt Aufschluss über die Fortbestandsrate (im Luftverkehr) in Prozent aller 2000 neu gegründeten Unternehmen, die 2002 noch tätig waren. Dabei ist für die Länder, für die Daten verfügbar sind, festzustellen, dass nur sehr wenige Länder eine Fortbestandsrate von 100 % aufweisen. Bei den Ländern mit einer Rate von 100 % handelt es sich z. T. um kleinere EU-Länder (Finnland, Portugal und Slowenien). Des Weiteren verbuchten Litauen und die Niederlande Fortbestandsraten von nahezu 90 %.

Einige der größten EU-Länder (Spanien, das Vereinigte Königreich und Italien) wiesen dagegen

neben Ungarn und Dänemark die niedrigsten Raten aus.

**Abb. 6: Fortbestandsrate von Luftverkehrsunternehmen in ausgewählten Mitgliedstaaten (2000-2002) in %**



DK, NL: 1999-2001 — PT, UK: 1998-2000.

Quelle: Eurostat (SUS).

## ➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

EU: Europäische Union, d. h. die 25 Mitgliedstaaten (EU-25): Belgien (BE), Tschechische Republik (CZ), Dänemark (DK), Deutschland (DE), Estland (EE), Griechenland (EL), Spanien (ES), Frankreich (FR), Irland (IE), Italien (IT), Zypern (CY), Lettland (LV), Litauen (LT), Luxemburg (LU), Ungarn (HU), Malta (MT), Niederlande (NL), Österreich (AT), Polen (PL), Portugal (PT), Slowenien (SI), Slowakei (SK), Finnland (FI), Schweden (SE) und das Vereinigte Königreich (UK).

Fehlende Daten wurden von Eurostat geschätzt, um die EU-25-Aggregate berechnen zu können.

### VERWENDETE ZEICHEN

“:” nicht verfügbar oder vertraulich;

“-” nicht zutreffend.

### DEFINITIONEN

#### Untergliederung nach Wirtschaftszweigen

In der Strukturellen Unternehmensstatistik (SUS) werden Beschäftigung und andere Indikatoren nach der Systematik NACE Rev.1.1 in Wirtschaftszweige untergliedert. Dies erfolgt nach Abschnitten (1 Buchstabe), Unterabschnitten (2 Buchstaben), Abteilungen (2-stellige Codes), Gruppen (3-stellige Codes) und Klassen (4-stellige Codes).

Der Dienstleistungssektor „Luftverkehr“ (NACE 62) umfasst „Linienflugverkehr“ (Gruppe 62.1), „Gelegenheitsflugverkehr“ (Gruppe 62.2) und „Raumtransport“ (Gruppe 62.3). Erhoben werden Daten bei Unternehmen, die den Luftverkehr als ihre Haupttätigkeit angeben, was in vielen Fällen Hilfs- oder Nebentätigkeiten wie Bodenabfertigung, Flugsicherung oder Catering ausschließt. Aufgrund der verfügbaren Daten beschränkt sich diese Veröffentlichung auf die NACE-Abteilung 62.

Zu dem ebenfalls erwähnten nichtfinanziellen Sektor der gewerblichen Wirtschaft gehören die Abschnitte C (Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden), D (Herstellung von Waren), E (Energie- und Wasserversorgung), F (Bau), G (Handel), H (Beherbergungs- und Gaststätten), I (Verkehr und Nachrichtenübermittlung) und K (Grundstücks- und Wohnungswesen, Vermietung beweglicher Sachen, Erbringung von unternehmensbezogenen Dienstleistungen).

**Zahl der Beschäftigten:** Die Gesamtzahl der in der Beobachtungseinheit tätigen Personen (einschließlich mitarbeitende Inhaber, regelmäßig in der Einheit mitarbeitende Teilhaber und unbezahlt mithelfende Familienangehörige) sowie der Personen, die außerhalb der Einheit tätig sind, aber zu ihr gehören und von ihr vergütet werden (z. B. Handelsvertreter, Auslieferungspersonal, Reparatur- und Wartungsteams). Dies schließt alle auf der Gehaltsliste stehenden Teilzeitbeschäftigten, Saisonkräfte, Auszubildenden und Heimarbeiter ein. Die Beobachtungseinheit für die Datensammlung ist das Unternehmen.

**Unternehmen:** Kleinste Kombination rechtlicher Einheiten, die eine organisatorische Einheit zur Erzeugung von Waren und Dienstleistungen bildet und insbesondere in Bezug auf die Verwendung der ihr zufließenden laufenden Mittel über eine gewisse Entscheidungsfreiheit verfügt. Es übt eine oder mehrere Tätigkeiten an einem oder mehreren Standorten aus. Es kann aus einer einzigen rechtlichen Einheit bestehen. Für

die vorliegende Veröffentlichung wurden die Unternehmen nach ihrer Haupttätigkeit eingeordnet.

**Fortbestandsrate:** Im Zusammenhang mit der Unternehmensdemografie besteht ein Unternehmen fort, wenn es gemessen an der Beschäftigung bzw. dem Umsatz im Jahr seiner Gründung und im (in den) folgenden Jahr(en) noch aktiv ist. Dabei kann zwischen zwei Arten des Fortbestands unterschieden werden: 1) Bei einem Unternehmen, das im Jahr xx gegründet wurde, wird vom Fortbestand im Jahr xx+1 ausgegangen, wenn es gemessen an der Beschäftigung bzw. dem Umsatz zu einem beliebigen Zeitpunkt im Jahr xx+1 noch aktiv ist (= Fortbestand ohne Änderungen). 2) Ebenfalls wird vom Fortbestand eines Unternehmens ausgegangen, wenn die rechtliche(n) Einheit(en) zwar aufgehört hat (haben), aktiv zu sein, ihre Aktivität jedoch von einer neuen rechtlichen Einheit übernommen wurde, die speziell zur Übernahme der Produktionsfaktoren des Unternehmens gegründet wurde (= Fortbestand durch Übernahme).

**Wertschöpfung:** Die Wertschöpfung zu Faktorkosten beinhaltet die Bruttoerträge aus betrieblichen Aktivitäten nach Bereinigung um betriebliche Subventionen und indirekte Steuern (einschließlich Mehrwertsteuer).

### DATENQUELLEN

**Strukturelle Unternehmensstatistik (SUS):** Die Daten werden im Rahmen der Verordnung (EG, EURATOM) Nr. 58/97 des Rates über die strukturelle Unternehmensstatistik vom Dezember 1996 erhoben. Die SUS-Verordnung regelt die Übermittlung der Daten an Eurostat ab dem Bezugsjahr 1995. Sie gilt für alle marktbestimmten Tätigkeiten der Abschnitte C bis K der NACE Rev. 1. 1. Weitere Informationen:

[http://forum.europa.eu.int/Public/irc/dsis/bmethods/info/data/new/main\\_de.html](http://forum.europa.eu.int/Public/irc/dsis/bmethods/info/data/new/main_de.html)

**Verkehrsstatistik:** Statistische Daten über den Luftverkehr werden nach Maßgabe 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 erhoben. Die Daten werden in den einzelnen Mitgliedstaaten auf Flughafenebene erhoben und Eurostat übermittelt.

Im Prinzip beruhen die Angaben der vorliegenden Veröffentlichung nicht auf Teilstreckendaten, sondern auf Streckenherkunfts-/Streckenzielendaten. Streckenherkunfts-/Streckenzielverkehr ist definiert als die Beförderungsleistung eines gewerblichen Luftverkehrsdienstes, gekennzeichnet durch eine gleich bleibende Flugnummer und anhand des Ein- und Aussteigeorts nach Flughafenpaaren aufgeschlüsselt. Teilstrecke ist definiert als die von einem Luftfahrzeug zurückgelegte Strecke zwischen Start und nächster Landung. Teilstreckendaten wurden nur für diejenigen Länder verwendet, die keine Streckenherkunfts-/Streckenzielendaten gemeldet haben.

Die in dieser Veröffentlichung enthaltenen Daten stammen sämtlich aus der Eurostat-Referenzdatenbank New Cronos; Stand der Verfügbarkeit ist Mai 2005.

# Weitere Informationsquellen:

Datenbanken: [EUROSTAT Webseite/Leitseite/Industrie, Handel und Dienstleistungen/Daten](#)

- 📁 **Industrie, Handel und Dienstleistungen**
  - 📁 **Industrie, Handel und Dienstleistungen - horizontale Ansicht**
    - 📁 Kurzfristige Unternehmensstatistik - Monatliche und vierteljährliche
    - 📁 Konjunkturstatistiken (Industrie, Baugewerbe, Einzelhandel und andere Dienstleistungen)
    - 📁 **Strukturelle Unternehmensstatistik (Industrie, Baugewerbe, Handel und Dienstleistungen)**
      - 📁 **Jährliche Unternehmensstatistiken**
      - 📁 **Jährliche Unternehmensstatistiken nach Größenklassen**
      - 📁 **Unternehmensdemographie**

---

## 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](mailto: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.

Ausführliche Informationen über dieses Unterstützungsnetz finden Sie auf unserer Webseite: [www.europa.eu.int/comm/eurostat/](http://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](mailto:info-info-opoce@cec.eu.int)

---