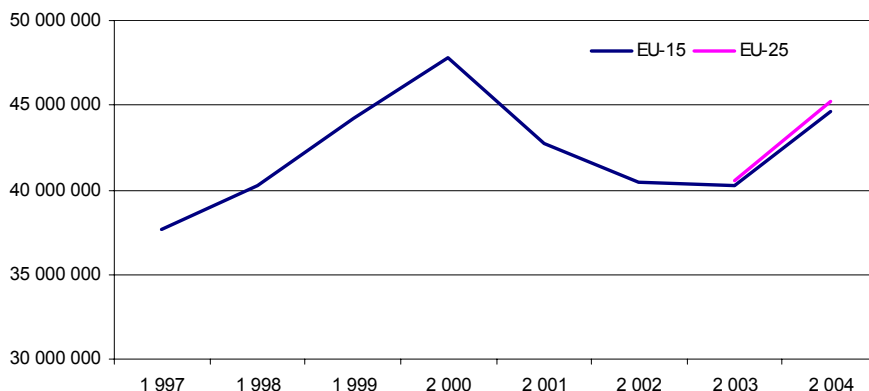


Luftverkehr zwischen der EU und den USA

Abbildung 1: Entwicklung des Personenluftverkehrs insgesamt in die/aus den USA



Das Wichtigste in Kürze

Im Jahr 2004 nahmen mehr als 45 Mio. Fluggäste auf 215 000 Flügen Luftverkehrsdienste zwischen den EU-25-Ländern und den Vereinigten Staaten von Amerika in Anspruch. Dies stellt gegenüber dem Vorjahr einen Zuwachs von nahezu 12 % dar. Mit 20 % des gesamten Personenluftverkehrs aus der bzw. in die EU bildet dieser Verkehrsstrom den umfangreichsten Strom in ein einzelnes Nicht-EU-Land.

Trotz einer kräftigen Zunahme im Jahr 2004 haben die absoluten Fluggastzahlen zwischen den EU-15-Ländern und den USA – der einzige Datensatz, für den Zeitreihen verfügbar sind – den im Jahr 2000, dem letzten ganzen Kalenderjahr vor den Terrorangriffen von New York, verbuchten Wert von rund 48 Mio. Fluggästen noch nicht wieder erreicht.

Zwischen 2003 und 2004 verzeichneten alle Mitgliedstaaten, für die Statistiken vorliegen, eine Zunahme des Verkehrs in diesem Markt. Unter den Mitgliedstaaten mit umfangreichen Verkehrsströmen von über 1 Mio. Fluggästen pro Jahr verbuchten Italien mit annähernd +28 %, Spanien mit nahezu +27 % und Deutschland mit +11 % die höchsten Zuwachsraten. Der stärkste absolute Anstieg im Fluggastvolumen mit 14 Mio. zusätzlichen Passagieren im Jahr 2004 verglichen mit 2003 war im Vereinigten Königreich zu beobachten.

11,5 Mio. Fluggäste, das sind mehr als ein Viertel aller EU-USA-Passagiere, starteten 2004 von London/Heathrow aus. Sieben der zehn wichtigsten Flugrouten in diesem Markt nutzten diesen Flughafen als Ausgangs- bzw. Zielpunkt.

Das Luftfrachtvolumen im Verkehr zwischen der EU und den USA belief sich auf 2,4 Mio. Tonnen und damit auf mehr als 28 % sämtlicher Fracht und Post, die im Luftverkehr in die bzw. aus der EU befördert wurden. Die Beförderungsmenge stieg gegenüber dem Vorjahr um 9 %. 755 000 t Fracht und Post – das sind mehr als 30 % des EU-USA-Marktes – wurden auf Flughäfen des Vereinigten Königreichs abgefertigt.

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

7/2006

Autor

Luis DE LA FUENTE
LAYOS

Inhalt

Das Wichtigste in Kürze 1

Fluggäste und Passagierflüge
aus den/in die USA 2

Fracht- und Postein- und –
ausladung in die/aus den USA 6



Manuskript abgeschlossen: 21.06.2006

Datenextraktion am: 30.03.2006

ISSN 1562-1332

Katalognummer: KS-NZ-06-007-DE-N

© Europäische Gemeinschaften, 2006

Fluggäste und Passagierflüge aus den/in die USA

Tabelle 1 enthält eine Zeitreihe über die Zahl der Fluggäste zwischen den EU-25-Staaten und den Vereinigten Staaten von Amerika. Im Jahr 2004 wurden im Luftverkehr mehr als 45 Mio. Fluggäste mit einem Ausgangs- oder einem Zielflughafen in den USA befördert. Dies entspricht einem Zuwachs von nahezu 12 % gegenüber dem Vorjahr. Trotz einer kräftigen Zunahme im Jahr 2004 haben die absoluten Fluggastzahlen zwischen den EU-15-Ländern und den USA – der einzige Datensatz, für den eine Zeitreihe verfügbar ist – den im Jahr 2000, dem letzten vollständigen Kalenderjahr vor den Terrorangriffen von New York vom 11. September 2001, verbuchten Wert von nahezu 48 Mio. Fluggästen noch nicht wieder

erreicht. Sollte sich diese Wachstumsrate auch im Jahr 2005 fortsetzen, so wird die Zahl der Fluggäste wieder auf das Niveau von vor dem 11. September 2001 zurückkehren. Betrachtet man den Zuwachs in einzelnen Märkten, so verbuchten alle Mitgliedstaaten, für die Daten vorliegen, zwischen 2003 und 2004 einen Anstieg des Verkehrsaufkommens. Unter den Mitgliedstaaten mit umfangreichen Verkehrsströmen (über 1 Mio. Fluggäste pro Jahr) verbuchten Italien mit einer Zunahme von annähernd +28 %, Spanien mit +27 % und Deutschland mit +11 % die höchsten Zuwachsraten. In Irland, dem Vereinigten Königreich und Frankreich lag die Wachstumsrate jeweils bei über 8 %.

Tabelle 1: Gesamtzahl der in die/aus den USA beförderten Fluggäste (in 1000) – Entwicklung 1999-2004

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Durchschn. Wachstumsrate 1999-2004	Wachstumsrate 2003-2004	Anteil am gesamten Extra-EU-Verkehr	Anteil am gesamten Personenluftverkehr
BELGIEN	1 440	1 528	1 210	531	541	675	-14.1%	24.8%	15.3%	3.9%
TSCHECHISCHE REPUBLIC	:	:	:	110	134	155	:	15.5%	6.0%	1.6%
DÄNEMARK	:	:	499	671	680	713	:	4.8%	12.1%	3.4%
DEUTSCHLAND	7 224	7 702	7 008	6 784	7 088	7 893	1.8%	11.3%	16.7%	5.8%
ESTLAND	:	:	:	0	0	0	:	:	0.0%	0.0%
GRIECHENLAND	351	425	:	:	204	258	-6.0%	26.7%	8.0%	0.9%
SPANIEN	1 774	1 626	1 406	1 259	1 246	1 587	-2.2%	27.3%	12.2%	1.2%
FRANKREICH	5 429	6 368	6 050	5 696	5 304	5 732	1.1%	8.1%	16.3%	5.6%
IRLAND	1 385	1 591	1 539	1 301	1 598	1 724	4.5%	7.9%	75.7%	8.3%
ITALIEN	2 394	3 023	2 536	2 116	1 972	2 518	1.0%	27.7%	16.3%	3.1%
ZYPERN	:	:	:	:	0	0	:	:	0.0%	0.0%
LETTLAND	:	:	:	:	:	2	:	:	1.0%	0.2%
LITAUEN	:	:	:	:	:	0	:	:	0.0%	0.0%
LUXEMBURG	32	1	1	1	1	1	-54.2%	:	0.3%	0.0%
UNGARN	:	:	74	74	69	77	:	11.0%	4.0%	1.2%
MALTA	:	:	:	0	0	0	:	:	0.0%	0.0%
NIEDERLANDE	4 533	4 686	4 183	4 134	4 049	4 388	-0.6%	8.4%	22.9%	9.9%
ÖSTERREICH	328	367	342	291	286	320	-0.5%	11.6%	5.2%	1.7%
POLEN	:	:	:	:	:	320	:	:	21.9%	5.2%
PORTUGAL	411	649	364	352	326	348	-3.3%	6.7%	12.0%	1.9%
SLOWENIEN	:	:	:	:	:	0	:	:	0.0%	0.0%
SLOWAKEI	:	:	:	:	:	0	:	:	0.0%	0.0%
FINNLAND	223	184	153	156	152	166	-5.8%	9.5%	9.0%	1.4%
SCHWEDEN	444	464	362	246	262	309	-7.0%	17.9%	7.5%	1.4%
VEREINIGTES KÖNIGREICH	18 252	19 208	17 060	16 879	16 586	18 005	-0.3%	8.6%	32.1%	9.4%
EU-15	44 221	47 821	42 712	40 418	40 295	44 637	0.2%	10.8%	18.4%	7.0%
EU-25	:	:	:	:	40 498	45 191	:	11.6%	20.0%	6.9%

Das höchste Fluggastaufkommen eines einzelnen Landes verbuchte das Vereinigte Königreich mit 18 Mio. Passagieren; dies sind mehr als doppelt so viele Fluggäste wie in dem Land mit dem zweithöchsten Aufkommen. Das Vereinigte Königreich verzeichnete mit einem Plus von 1,4 Mio. weiteren Passagieren auch den stärksten absoluten Anstieg im Fluggastaufkommen zwischen 2003 und 2004. Auf dem zweitgrößten Markt, Deutschland, wurden annähernd 8 Mio. Fluggäste gezählt. Die folgenden drei der ersten fünf Länder, Frankreich, die Niederlande und Italien, verbuchten 5,7 Mio. 4,4 Mio. bzw. 2,5 Mio. Passagiere. Insgesamt entfielen auf diese ersten fünf Länder 85 % des Personenverkehrs zwischen der EU und den Vereinigten Staaten im Jahr 2004. Damit unterscheidet sich der Anteil nicht wesentlich von dem aus dem Jahr 1999, dem ersten Jahr der Zeitreihe in Tabelle 1.

Durchweg haben diese Länder ihre individuellen Marktanteile seit 1999 tatsächlich aufrechterhalten. Spürbare Auswirkungen auf den Anteil Belgiens am USA-Markt hatte die Einstellung der Sabena-Flüge. Das Verkehrsaufkommen betrug 2002 im Vergleich zum vorangegangenen Jahr weniger als die Hälfte, und trotz eines starken Zuwachses im Jahr 2004 liegt das Volumen nur bei der Hälfte seines Höchststands aus dem Jahr 2000.

Tabelle 1 enthält auch eine Analyse der relativen Bedeutung der EU-USA-Passagierflüge bezogen auf den gesamten Extra-EU-Personenluftverkehr wie auch auf das Verkehrsaufkommen der EU-25-Staaten auf allen Strecken für das Jahr 2004.

Von den 650 Mio. Fluggästen, die 2004 in die, aus der oder innerhalb der EU befördert wurden, reisten 45 Mio. in die oder aus den Vereinigten Staaten. Dies sind

nahezu 7 % des gesamten Personenluftverkehrs. Die Vereinigten Staaten verbuchen mit 20 % der Fluggäste auch den größten Anteil eines einzelnen Landes am Extra-EU-Personenluftverkehr.

Auf Luftverkehrsdienste in die bzw. aus den USA entfallen mehr als drei Viertel aller Extra-EU-Dienste in Irland (76 %) und nahezu ein Drittel im Vereinigten Königreich (32 %). Bei mehr als 20 % lag der Anteil dieses Verkehrsstroms in den Niederlanden (23 %) und in Polen (22 %).

Im Jahr 2004 verkehrten 215 000 Passagierflüge zwischen den EU-25-Staaten und den USA, was gegenüber 2003 einem Zuwachs von 6 % entspricht (s. Tabelle 2).

Unter den Ländern mit mehr als 10 000 Flügen im Jahr 2004 verzeichnete Italien die stärkste Zunahme mit +25 %, gefolgt von Deutschland (+9 %), den Niederlanden (+7 %) und dem Vereinigten Königreich (+6 %). Einen Rückgang der Zahl der Flüge um annähernd 9 % verbuchte Frankreich. Auf diese Länder entfielen 85 % der Flüge zwischen den EU-25-Ländern und den Vereinigten Staaten.

Von den Ländern, die 2004 zwischen 1 000 und 10 000 Passagierflüge meldeten, verbuchte die Tschechische Republik einen Zuwachs von über einem Drittel (34 %). Die Zahl der Flüge von und nach Griechenland erhöhte sich um ein Viertel (25 %), während Portugal einen Rückgang um mehr als ein Zehntel (11 %) ermittelte.

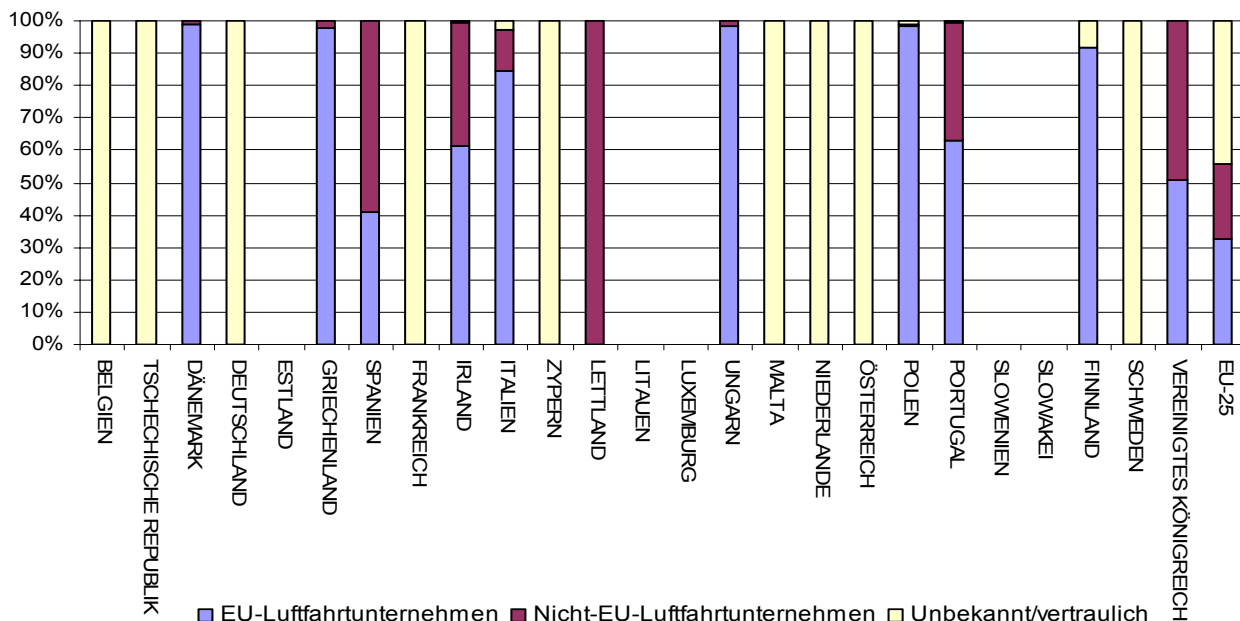
Die Zunahme der Zahl der Flüge (6 %) betrug etwa die Hälfte der Zunahme der Zahl der Fluggäste (12 %). Dies lässt vermuten, dass sich die Sitzplatzauslastung im Verlauf des Jahres 2003 verbessert hat. Portugal und Frankreich meldeten rückläufige Zahlen von Flügen (um 11 % bzw. 9 %), während die Zahl der Fluggäste (s. Tabelle 1) um 7 % bzw. 8 % angestiegen ist.

Vorsicht ist geboten beim Vergleich von Passagier- und Flugstatistiken. Ein Flug wird dem Land zugerechnet, in dem der letzte Start oder die erste Landung in Europa erfolgt, während Passagiere für das Einsteige- oder Aussteigeland verbucht werden.

Tabelle 2: Gesamtzahl der Passagierflüge in die/aus den USA, 2003-2004

	2003	2004	Wachstumsrate 2003-2004
BELGIEN	3 753	4 250	13.2%
TSCHECHISCHE REPUBLIK	792	1 064	34.3%
DÄNEMARK	3 260	3 125	-4.1%
DEUTSCHLAND	34 068	37 088	8.9%
ESTLAND	:	:	:
GRIECHENLAND	1 098	1 378	25.5%
SPANIEN	7 307	7 602	4.0%
FRANKREICH	32 161	29 433	-8.5%
IRLAND	6 920	7 530	8.8%
ITALIEN	10 902	13 570	24.5%
ZYPERN	133	6	-95.5%
LETTLAND	:	37	:
LITAUEN	:	:	:
LUXEMBURG	:	:	:
UNGARN	512	712	39.1%
MALTA	5	7	40.0%
NIEDERLANDE	18 803	20 032	6.5%
ÖSTERREICH	1 341	1 412	5.3%
POLEN	:	1 612	:
PORTUGAL	2 171	1 936	-10.8%
SLOWENIEN	:	0	:
SLOWAKEI	:	:	:
FINNLAND	711	723	1.7%
SCHWEDEN	1 381	1 432	3.7%
VEREINIGTES KÖNIGREICH	77 620	82 035	5.7%
EU-25	202 938	214 984	5.9%

Abbildung 2: Passagierflüge in die/aus den USA: Anteil der einzelnen Luftfahrtunternehmen, 2004 (in %)



Wie aus Abbildung 2 hervorgeht, ist bei mehr als 40 % der Passagierflüge zwischen den EU-25-Staaten und den USA die Nationalität des Luftfahrtunternehmens nicht angegeben. Dies ist im Wesentlichen auf Bestimmungen zur Wahrung der statistischen Geheimhaltung in den Mitgliedstaaten zurückzuführen. Das derzeit verfügbare Gesamtbild lässt erkennen, dass mehr als 30 % der Flüge von EU-Luftfahrtunternehmen durchgeführt wurden, über 20 % von Nicht-EU-Luftfahrtunternehmen und der Rest nicht zuzuordnen ist. Dennoch ist ein Blick auf einige individuelle Märkte möglich. Unter denjenigen Mitgliedstaaten, die für 2004 mehr als 5 000 Flüge gemeldet haben, können für das

Vereinigtes Königreich, Italien, Irland und Spanien Angaben über die Anteile der Fluggesellschaften gemacht werden. Im Vereinigten Königreich ist eine nahezu gleichmäßige Verteilung auf EU- und Nicht-EU-Luftfahrtunternehmen zu beobachten. In Italien und Irland wurden überwiegend Flüge von EU-Luftfahrtunternehmen durchgeführt (mehr als 80 % bzw. mehr als 60 %). In Spanien ist mit 60 % der Flüge durch Nicht-EU-Luftfahrtunternehmen das Gegenteil zu beobachten. Abbildung 2 ist mit Vorsicht zu interpretieren, zum einen was die Vollständigkeit anbetrifft und zum anderen gelten auch hier die Anmerkungen zu Tabelle 2.

Abbildung 3: Passagierflüge in die/aus den USA: Anteil der einzelnen Luftfahrzeugtypen, 2004 (in %)

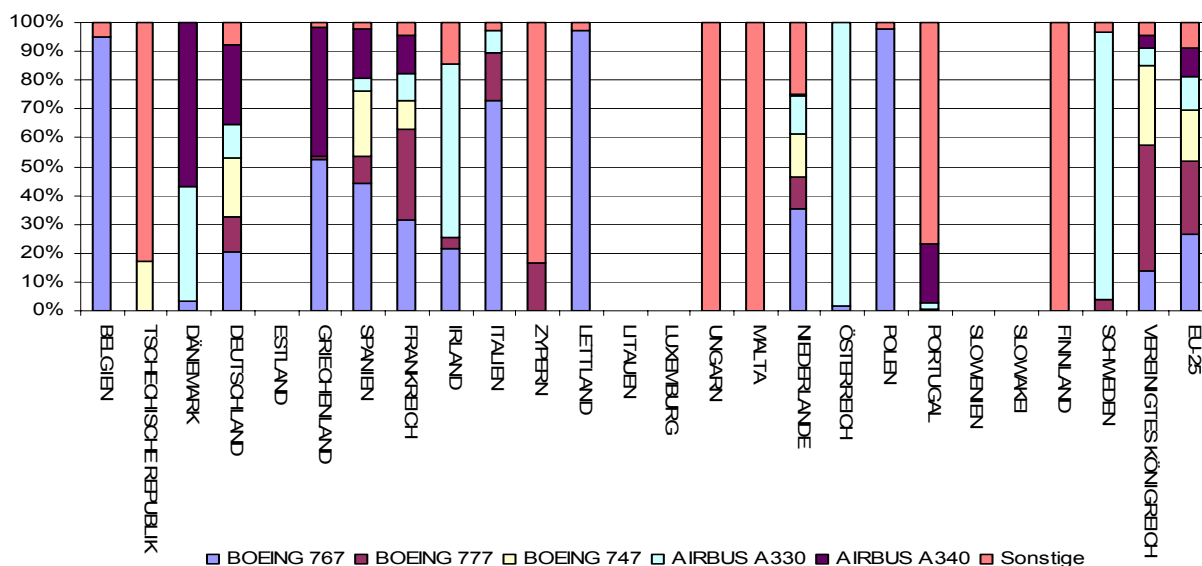


Abbildung 3 gibt Aufschluss über die Zahl der Passagierflüge zwischen den EU-25-Ländern und den USA nach verwendeten Luftfahrzeugtypen. Auf EU-Ebene beherrschen Boeing-Luftfahrzeuge das Bild. Nahezu 70 % der 215 000 Passagierflüge wurden mit Luftfahrzeugen dieses Herstellers durchgeführt. Der am häufigsten im Markt eingesetzte Luftfahrzeugtyp war die

Boeing 767, auf die mehr als 26 % der Flüge entfielen. An zweiter Stelle lag die Boeing 777 mit einem Anteil von über 25 % und an dritter Stelle die Boeing 747 mit 18 %. Auf den Airbus A330 und den Airbus A340 zusammen entfielen weitere 22 % der Flüge, auf alle anderen Luftfahrzeugtypen weniger als 10 %.

Tabelle 3: Die 10 wichtigsten Flughafenpaare im Luftverkehr zwischen der EU und den USA, 2003-2004 (gemessen an der Zahl der beförderten Fluggäste)

Flughafenpaare	2003	2004	Wachstumsrate 2003-2004	Anteil am Gesamtverkehr EU-USA 2004
LONDON/HEATHROW - NEW YORK/JOHN F. KENNEDY INTL, NY.	2 670 541	2 966 029	11.1%	6.6%
PARIS/CHARLES-DE-GAULLE - NEW YORK/JOHN F. KENNEDY INTL, NY.	1 347 619	1 575 688	16.9%	3.5%
LONDON/HEATHROW - CHICAGO/O'HARE, IL.	1 356 147	1 511 653	11.5%	3.3%
LONDON/HEATHROW - LOS ANGELES/INTL, CA.	1 180 047	1 345 967	14.1%	3.0%
LONDON/HEATHROW - WASHINGTON/DULLES INTL, DC.	1 017 964	1 080 493	6.1%	2.4%
LONDON/HEATHROW - SAN FRANCISCO/INTL, CA.	969 489	1 035 294	6.8%	2.3%
LONDON/HEATHROW - BOSTON/GRAL E.L. LOGAN INTL, MA.	923 602	927 521	0.4%	2.1%
LONDON/HEATHROW - MIAMI/INTL, FL.	735 750	876 173	19.1%	1.9%
FRANKFURT/MAIN - CHICAGO/O'HARE, IL.	753 541	816 233	8.3%	1.8%
LONDON/GATWICK - ORLANDO/INTL, FL.	765 445	779 499	1.8%	1.7%

In Tabelle 3 sind die zehn umfangreichsten Fluggastströme zwischen den EU-25-Staaten und den USA aufgeführt. Auf diese Strecken entfallen nahezu 30 % des Gesamtmarktes. Angesichts des Umfangs des Passagierflugmarktes zwischen dem Vereinigten

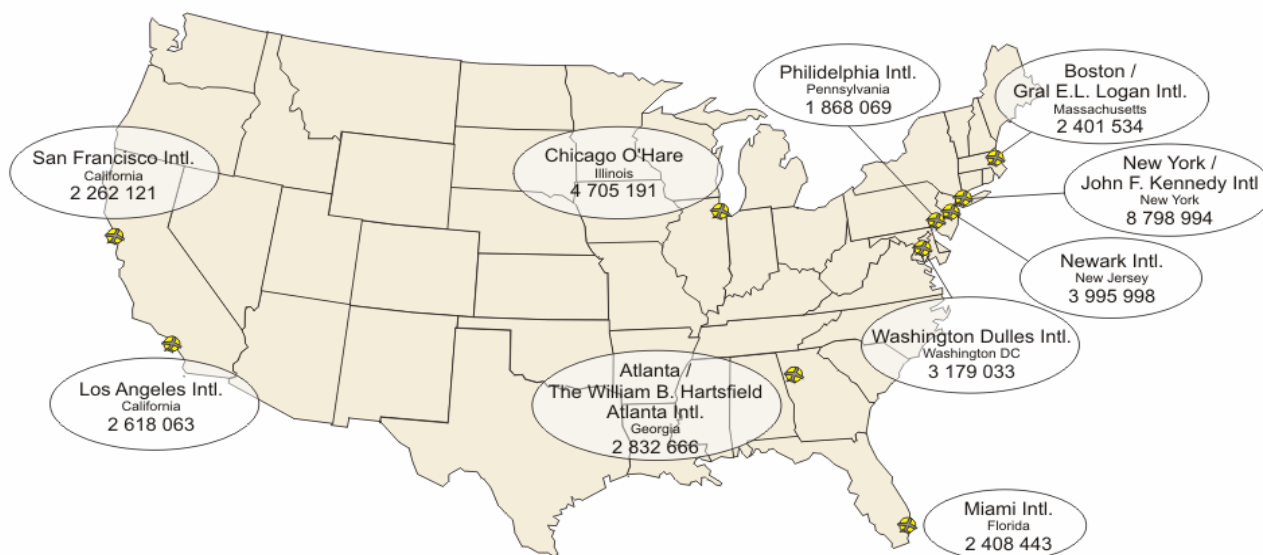
Königreich und den USA ist es nicht überraschend, dass an acht der zehn wichtigsten Strecken das Vereinigte Königreich beteiligt ist. Die anderen in dieser Tabelle aufgeführten Strecken haben ihren Ausgangs- oder Zielflughafen in Frankreich oder Deutschland, den

Mitgliedstaaten mit dem dritt- bzw. zweitgrößten Marktanteil. Die am meisten benutzte Flugstrecke war die Verbindung Heathrow-New York (JFK) mit annähernd 3 Mio. Passagieren im Jahr 2004. Dies sind fast doppelt so viele Passagiere wie auf der zweitwichtigsten Strecke in der Tabelle (Paris (CDG)-New York (JFK)), auf die nahezu 7 % des gesamten EU-USA-Marktes entfielen. Mehr als eine Million Fluggäste wurden 2004 jeweils auf den Strecken Paris (CDG)-New York (JFK) sowie zwischen Heathrow und Chicago, Los Angeles, Washington und San Francisco befördert.

Gegenüber 2003 hat sich die Zahl der Passagierflüge zwischen London Heathrow und Miami um 19 % erhöht. Einen starken Zuwachs verbuchten auch die Verbindungen zwischen Paris (CDG) und New York

(+17 %) und London Heathrow und Los Angeles (+14 %). Lediglich auf den Strecken zwischen London Heathrow und Boston und London Gatwick und Orlando lag die Zunahme unter 2 %. Daraus sollte jedoch nicht der Schluss gezogen werden, dass von diesen Mitgliedstaaten der gesamte abgehende Verkehr ausgeht oder dort der gesamte ankommende Verkehr landet. Da diese Flughäfen großen Luftfahrtunternehmen als Drehscheiben dienen, die von vielen Passagieren zum Umsteigen auf einen anderen Luftverkehrsdienst genutzt werden, ist davon auszugehen, dass die tatsächliche Herkunft oder das tatsächliche Ziel für einen Großteil dieser Passagiere in anderen EU-Staaten oder anderswo liegt.

Karte 1: Die 10 wichtigsten amerikanischen Partnerflughäfen der EU, 2004 (gemessen an der Zahl der beförderten Fluggäste)



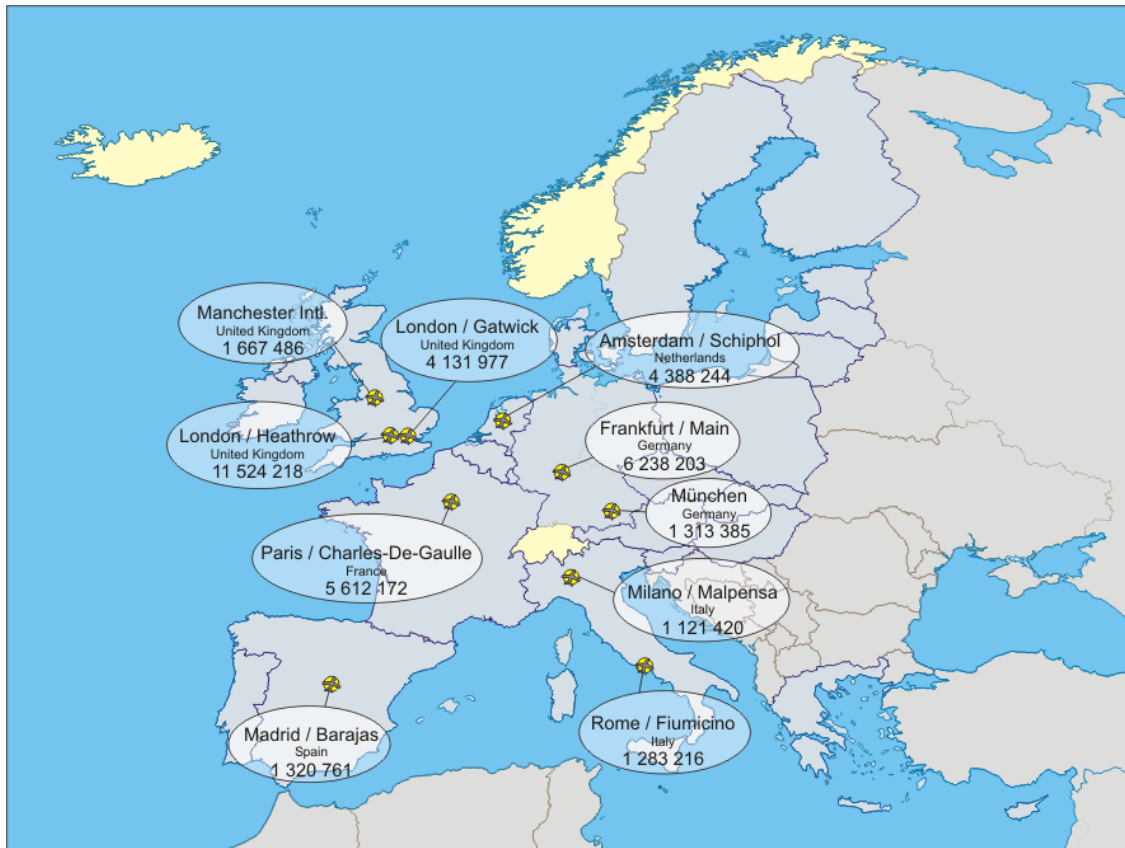
Die Karte 1 gibt Aufschluss über die Zahl der zwischen den EU-25-Staaten und den USA beförderten Fluggäste, analysiert nach den zehn wichtigsten Partnerflughäfen in den USA im Jahr 2004. Das Bild wird beherrscht von New York (John F Kennedy) mit 8,8 Mio. Fluggästen, das sind fast doppelt so viele Fluggäste wie auf dem nächstgrößeren Flughafen abgewickelt werden, nämlich Chicago mit 4,7 Mio. Fluggästen. Nimmt man den Passagierverkehr der beiden New Yorker Flughäfen (John F Kennedy und Newark) zusammen, so ergibt sich die Zahl von annähernd 13 Mio. Fluggästen. Das entspricht einem Marktanteil von fast 30 %. Nach New York und Chicago

verbuchte Washington mit 3,2 Mio. die höchste Zahl an Fluggästen, gefolgt von Atlanta (2,8 Mio.), Los Angeles (2,6 Mio.), Miami (2,4 Mio.), Boston (2,4 Mio.), San Francisco (2,3 Mio.) und Philadelphia (1,9 Mio.). Auf diesen Flughäfen wird mit Sicherheit in erheblichem Umfang Umsteigeverkehr abgefertigt. Dabei handelt es sich um Fluggäste, die auf andere Flüge umsteigen, um Flughäfen anzufliegen, die keine direkte oder bequeme Verbindung von oder nach Europa anbieten, oder weil dies die preisgünstigste Alternative ist. Die verfügbaren Daten ermöglichen keine Unterscheidung zwischen Umsteigern und Direktfluggästen.

Die Karte 2 (auf der nächsten Seite) gibt Aufschluss über die Zahl der im Jahr 2004 zwischen den EU-25-Staaten und den USA beförderten Fluggäste, analysiert nach den zehn wichtigsten europäischen Flughäfen. Der größte Flughafen ist London (Heathrow) mit 11,5 Mio. Passagieren. Zusammengenommen ergeben sich für Heathrow und Gatwick 15 Mio. Fluggäste, das sind mehr als ein Drittel des Marktes. An zweiter Stelle

hinter London Heathrow liegt Frankfurt (6,2 Mio. Fluggäste), gefolgt von Paris Charles de Gaulle (5,6 Mio. Fluggäste) und Amsterdam (4,4 Mio. Fluggäste). Alle anderen „Top Ten“-Flughäfen weisen mehr als eine Million Fluggäste aus. Auch auf diesen Flughäfen wird mit Sicherheit in erheblichem Umfang Umsteigeverkehr abgefertigt.

Karte 2: Die 10 wichtigsten EU-Flughäfen gemessen an der Zahl der in die/aus den USA beförderten Passagiere



Fracht- und Postein- und -ausladung in die/aus den USA

2004 wurden zwischen den EU-25-Staaten und den USA 2,41 Mio. t Fracht und Post im Luftverkehr befördert, was einem Zuwachs von über 90 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Dieser Verkehrsstrom macht mehr als 28 % aller im Luftverkehr zwischen den EU-25-Staaten und der übrigen Welt beförderten Fracht und Post und mehr als 22 % aller von den EU-Mitgliedstaaten gemeldeten Fracht und Post aus. In Irland spielt dieser Markt, der nahezu die Hälfte des gesamten Fracht- und Postverkehrs dieses Mitgliedstaates ausmacht, eine große Rolle. Die Zeitreihe der früheren Jahre ist nicht so vollständig wie die für den Personenverkehr, so dass es schwierig ist, Schlussfolgerungen zur Marktentwicklung zu ziehen. Die verfügbaren Daten lassen erkennen, dass das Fracht- und Postvolumen sich nach den Ereignissen des 11. September 2001 schneller erholt hat als das Passagieraufkommen. Auf die fünf Mitgliedstaaten mit dem höchsten Fracht- und Postaufkommen im Jahr 2004 (Vereinigtes Königreich, Deutschland, Frankreich, Niederlande und Belgien) entfielen 85 % des Verkehrs in diesem Markt. Mit 55 % Frachteinladung und 45 % Frachtausladung besteht ein Ungleichgewicht in der Beförderungsrichtung. Dies deutet darauf hin, dass mehr Exporte im Luftverkehr befördert werden als Importe. Da es wahrscheinlich auch im Luftfrachtverkehr europäische Drehscheiben gibt, lässt sich kein Zusammenhang zwischen den Verkehrsströmen der einzelnen Mitgliedstaaten und ihren eigenen Ein- und Ausfuhren herstellen.

Tabelle 4: Gesamte Fracht- und Postein- und -ausladung in die/aus den USA, 2004 (in 1000 t)

	Fracht- und Postausladung	Fracht- und Posteinladung	Fracht- und Postein- und -ausladung	Anteil am Extra-EU-Gesamt-wert	Anteil an Fracht- und Postein- und -ausladung
BELGIEN	76	61	138	33.4%	20.8%
TSCHECHISCHE REPUBLIK	1	1	2	7.7%	3.1%
DÄNEMARK	0	0	0	0.0%	0.0%
DEUTSCHLAND	231	297	528	25.7%	19.0%
ESTLAND	0	0	0	0.0%	0.0%
GRIECHENLAND	3	3	6	20.1%	5.0%
SPANIEN	28	35	63	30.1%	12.2%
FRANKREICH	150	185	335	31.1%	22.6%
IRLAND	17	12	29	84.3%	47.6%
ITALIEN	49	48	97	24.8%	12.4%
ZYPERN	0	0	0	0.0%	0.0%
LETTLAND	0	0	0	0.0%	0.0%
LITAUEN	0	0	0	0.0%	0.0%
LUXEMBURG	38	71	108	19.7%	17.6%
UNGARN	1	1	2	6.4%	3.1%
MALTA	0	0	0	0.0%	0.0%
NIEDERLANDE	115	165	280	19.4%	18.5%
ÖSTERREICH	6	8	14	13.7%	8.8%
POLEN	3	5	8	57.8%	26.1%
PORTUGAL	3	3	6	16.4%	5.1%
SLOWENIEN	0	0	0	0.0%	0.0%
SLOWAKEI	0	0	0	0.0%	0.0%
FINNLAND	3	5	8	15.5%	6.4%
SCHWEDEN	10	20	30	41.5%	19.6%
VEREINIGTES KÖNIGREICH	357	399	755	40.1%	30.6%
EU-15	1 087	1 312	2 399	28.2%	22.8%
EU-25	1 092	1 319	2 410	28.5%	22.6%

➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

Datenquellen

Alle Daten in dieser Veröffentlichung stammen aus der Luftverkehrsdatenbank von Eurostat. Diese Datenbank steht online auf der Eurostat-Website zur Verfügung. In immer größerem Umfang werden Daten für die Mitgliedstaaten, die der EU am 1. Mai 2004 beigetreten sind, verfügbar, für die Zeit vor 2003 liegen jedoch in der Regel keine Daten vor.

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: Strecke, die ein Luftfahrzeug zwischen Start und nächster Landung zurücklegt. 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.

Fracht- und Posteinladung/-ausladung: Sämtliche Fracht und Post, die in ein Luftfahrzeug eingeladen oder aus ihm ausgeladen werden (eingeschlossen sind Kurierdienstsendungen und Diplomatenpost, ausgeschlossen ist das Fluggastgepäck und ausgeschlossen sind Fracht und Post im ungebrochenen Durchgangsverkehr).

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.

Streckenherkunft/Streckenziel und Teilflugstrecken – Meldeländer

Im Prinzip beruhen die Angaben der vorliegenden Veröffentlichung nicht auf Teilstreckendaten, sondern auf Streckenherkunfts-/Streckenzieldaten. Sofern verfügbar, wurden Streckenherkunfts-/Streckenzieldaten verwendet. Teilstreckendaten wurden für diejenigen Länder verwendet, die keine Streckenherkunfts-/Streckenzieldaten gemeldet haben. Für einige der neuen Mitgliedstaaten, die weder Streckenherkunfts-/Streckenzieldaten noch Teilstreckendaten gemeldet haben, wurde auf Meldungen der Flughäfen zurückgegriffen.

Daten für 1999 und 2000

Italien, Luxemburg, Österreich und Schweden haben nur Teilstreckendaten vorgelegt.

Daten für 2001.

Belgien, Dänemark, Estland, Luxemburg, Österreich und Schweden haben nur Teilstreckendaten vorgelegt.

Daten für 2002

Dänemark, Estland, Luxemburg und Schweden haben nur Teilstreckendaten vorgelegt.

Daten für 2003

Dänemark, Estland, Irland, Lettland, Luxemburg und Schweden haben nur Teilstreckendaten vorgelegt. Polen und Slowenien haben nur Meldungen der Flughäfen vorgelegt.

Daten für 2004

Luxemburg hat nur Teilstreckendaten vorgelegt. Da für mehrere schwedische Flughäfen Ausnahmestimmungen betreffend die Vorlage von Streckenherkunft-/Streckenzielmeldungen galten, wurden die schwedischen Teilstreckenmeldungen verwendet.

Belgien: Bis 2003 beziehen sich die Daten nur auf den Flughafen Brüssel; die Daten für 2004 beziehen sich auf Brüssel und Charleroi.

Estland: Die Daten aus Estland beziehen sich nur auf den Flughafen Tallinn/Ülemiste.

Irland: Aufgrund von Ausnahmegenehmigungen für andere Flughäfen beziehen sich die Daten aus Irland nur auf die Flughäfen Dublin, Shannon und Cork.

Lettland: Die Daten aus Lettland beziehen sich nur auf den Flughafen Riga.

Litauen: Die Daten aus Litauen beziehen sich nur auf den internationalen Flughafen Vilnius.

Ungarn: Die Daten aus Ungarn beziehen sich nur auf den Flughafen Budapest/Ferihegy.

Luxemburg: Die Daten aus Luxemburg beziehen sich nur auf den Flughafen Luxemburg.

Malta: Die Daten aus Malta beziehen sich nur auf den Flughafen Malta/Luqa.

Polen: Aufgrund von Ausnahmegenehmigungen für andere polnische Flughäfen beziehen sich die Daten aus Polen für 2004 nur auf den Flughafen Warschau/Okęcie.

Slowenien: Die Daten aus Slowenien beziehen sich nur auf den Flughafen Ljubljana.

Slowakei: Die Slowakei hat Daten auf Landesebene geliefert.

EU-Aggregate

Unter Einbeziehung der Länder, für die Daten verfügbar waren, wurden für die einzelnen Jahre EU-Aggregate errechnet.

Tabelle 2

Bis auf Litauen (das nur Streckenherkunft-/Streckenzieldaten vorgelegt hat) beruhen die Daten auf Teilstreckendaten.

Abbildung 2

Bis auf Litauen (das nur Streckenherkunft-/Streckenzieldaten vorgelegt hat) beruhen die Daten auf Teilstreckendaten.

Belgien, die Tschechische Republik, Deutschland, Frankreich, Zypern, Luxemburg, die Niederlande, Österreich, Slowenien, die Slowakei und Schweden haben keine detaillierten Angaben zum Luftfahrtunternehmen gemacht.

Abbildung 3

Bis auf Litauen (das nur Streckenherkunft-/Streckenzieldaten vorgelegt hat) beruhen die Daten auf Teilstreckendaten.






Estland, Ungarn und die Slowakei haben keine detaillierten Angaben zum Luftfahrzeugtyp gemacht.

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

Weitere Informationsquellen:

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

Verkehr

-  **Luftverkehr** 
-  Luftverkermassnahmen - Fluggäste
-  Luftverkermassnahmen - Fracht- und Post
-  Luftverkermassnahmen - Verkehr der Flughafen, Luftfahrzeug und Luftgesellschaften

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@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.

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@ec.europa.eu
