

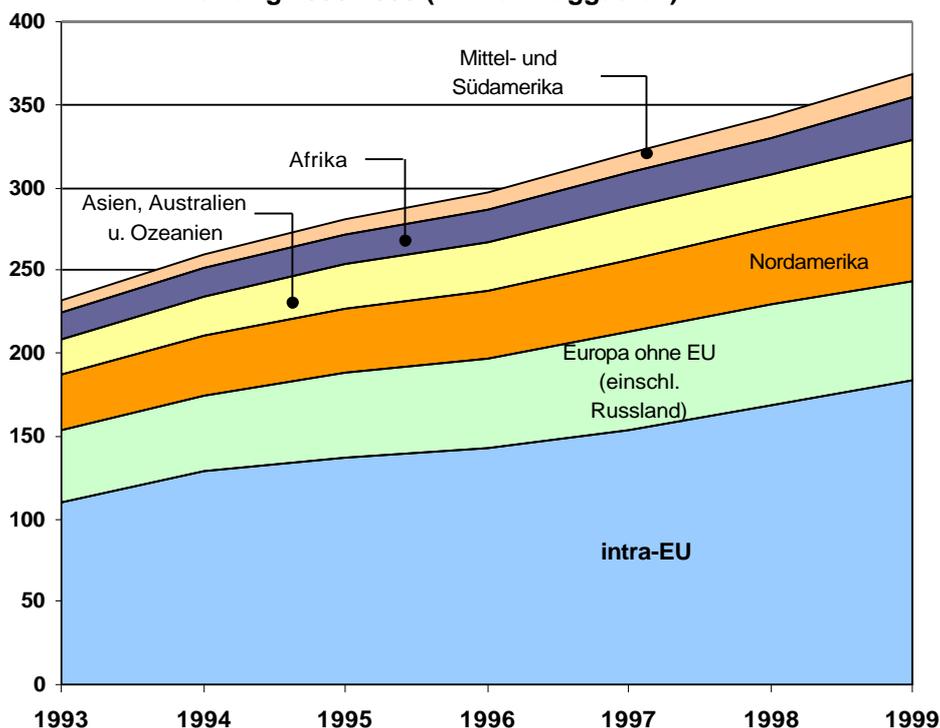
# Grenzüberschreitender Luftverkehr

## Personenbeförderung 1998-1999

*Verhältnis Intra-EU-: Extra-EU-Verkehr: 50:50*

*Vincent Tronet*

Abb. 1 : Grenzüberschreitender Fluggastverkehr nach Weltregionen:  
Entwicklung 1993-1999 (in Mio. Fluggästen)



### Wichtigste Entwicklungen

1999 wurden im grenzüberschreitenden Luftverkehr aus den und in die EU-Länder insgesamt 374.8 Mio. Fluggäste befördert und damit 7,5 % mehr als 1998 (der Intra-EU-Verkehr nahm gegenüber 1998 um 9,3 % zu, der Extra-EU-Verkehr um 5,6 %).

Fast 50 % des gesamten Fluggastverkehrs entfielen auf den Intra-EU-Verkehr, 16 % auf den Verkehr mit europäischen Drittländern, knapp 14 % auf den Verkehr mit Nordamerika und die verbleibenden 20 % auf den Verkehr mit der übrigen Welt.

13 % des grenzüberschreitenden Intra-EU-Verkehrs fanden 1999 alleine zwischen dem Vereinigten Königreich und Spanien statt und 10 % zwischen Deutschland und Spanien (jeweils beide Richtungen). 42 % des Intra-EU-Verkehrs entfielen auf Verbindungen in das und aus dem Vereinigten Königreich.

London-Dublin (4,3 Mio. Fluggäste), London-Amsterdam (3,5 Mio.) und London-Paris (2,8 Mio.) waren die Intra-EU-Städteverbindungen mit dem höchsten Fluggastaufkommen.

Berücksichtigt man nur Verbindungen mit einem Fluggastaufkommen von mehr als 50 000 Passagieren, so war auf der Strecke Edinburgh-Paris der stärkste Zuwachs (+93 %) und auf der Strecke Madrid-Manchester der stärkste Rückgang (-37 %) zu verzeichnen.

Im Extra-EU-Verkehr wurden auf dem Flughafen Milano-Malpensa 1999 fast 94 % mehr Fluggäste abgefertigt als im Vorjahr.

Ebenfalls im Extra-EU-Verkehr erhöhte sich das Fluggastaufkommen der Verbindungen nach und von Nordafrika um 29 %, während es im Fall der Verbindungen nach und von Australien und Ozeanien um 12 % zurückging.

## Statistik

## kurz gefasst

### VERKEHR

THEMA 7 – 6/2001

## Inhalt

Wichtigste Entwicklungen ..... 1

Entwicklung des  
Gesamtverkehrs 1993-1999 ..... 2

Anteil des Intra- und des Extra-  
EU-Verkehrs am gesamten  
grenzüberschreitenden  
Verkehr ..... 2

Grenzüberschreitender Intra-  
EU-Verkehr ..... 3

Extra-EU Verkehr ..... 5



Manuskript abgeschlossen: 06.07.2001

ISSN 1562-1332

Katalognummer: KS-NZ-01-006-DE-I

© Europäische Gemeinschaften, 2001

## Entwicklung des Gesamtverkehrs 1993-1999

1999 wurden aus den und in die EU-Länder insgesamt fast 370 Mio. Fluggäste befördert. Das waren 7,5 % mehr als 1998.

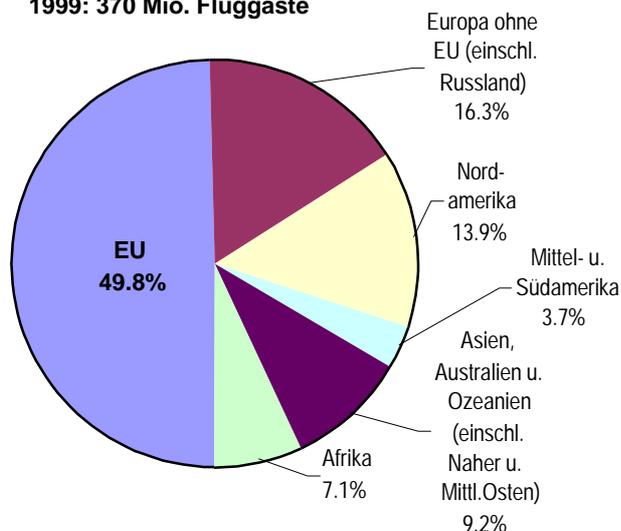
Abb. 2: EU-15: Grenzüberschreitender Fluggastverkehr insgesamt: Aufgliederung nach Weltregionen

Tabelle 1: Grenzüberschreitender Fluggastverkehr insgesamt: Entwicklung nach Ländern

	Durchschnittliche jährliche Zunahme 1993-98 (%)	Veränderung 1998-99 (%)
EU-15	<b>8.3</b>	<b>7.5</b>
Belgien	13.0	8.2
Dänemark	8.8 <sup>1)</sup>	6.8
Deutschland	6.7	7.9
Griechenland	1.0 <sup>2)</sup>	13.7
Spanien	8.7	10.8
Frankreich	6.2	8.3
Irland	13.1 <sup>3)</sup>	10.6
Italien	8.2	6.4
Luxemburg	7.2	5.8
Niederlande	10.7	7.6
Österreich	8.4	4.3
Portugal	7.1	7.0
Finnland	10.4	3.5
Schweden	9.5	10.1
Vereinigtes Königr.	7.8	6.4

<sup>1)</sup> Schätzung    <sup>2)</sup> 1996-1998    <sup>3)</sup> 1994-1998

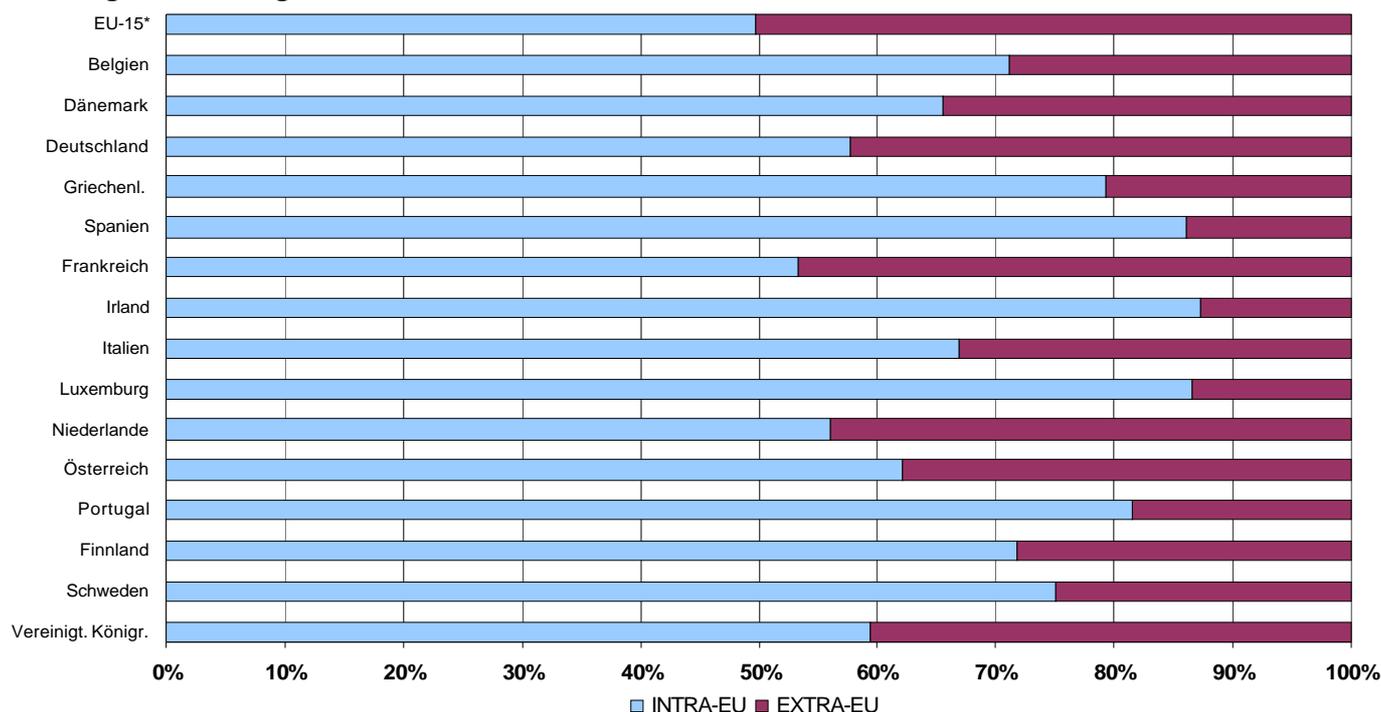
1999: 370 Mio. Fluggäste



Griechenland, Spanien, Irland und Schweden verzeichneten 1999 einen Zuwachs gegenüber dem Vorjahr von mehr als 10 % (s. Tabelle 1). Außer in Griechenland waren in diesen Ländern auch in den Vorjahren bereits hohe Zuwachsraten festzustellen. Aus Abbildung 2 wird deutlich, dass der Gesamtverkehr zu knapp 50 % auf den Intra-EU-Verkehr, zu 16 % auf den Verkehr mit nicht zur EU gehörenden europäischen Ländern und zu 14 % auf den Verkehr mit Nordamerika entfiel. Damit hat sich der Anteil dieser Regionen gegenüber 1998 nicht wesentlich geändert.

## Anteil des Intra- und des Extra-EU-Verkehrs am gesamten grenzüberschreitenden Verkehr

Abbildung 3: Verteilung auf Intra- und Extra-EU-Verkehr 1999



\* Damit Intra-EU-Fluggäste nicht doppelt (am Abflug- und am Ankunftsflughafen) gezählt werden, bezieht sich der Wert für EU-15 lediglich auf die abfliegenden Fluggäste. Bei der Aufgliederung nach Mitgliedstaaten wurden dagegen sowohl die abfliegenden als auch die ankommenden Fluggäste berücksichtigt. Ein von Frankreich nach Spanien fliegender Fluggast wird z. B. für Frankreich (Abflugflughafen), Spanien (Ankunftsflughafen) und EU-15 jeweils als ein Intra-EU-Fluggast gezählt (im Fall von EU-15 als aus Frankreich abfliegender, aber nicht als in Spanien ankommender Fluggast).

Legt man die Ankünfte und die Abflüge zugrunde, so ist der Anteil des Intra-EU-Verkehrs in den meisten Ländern hoch, denn außer in Deutschland, Frankreich, den Niederlanden und dem Vereinigten Königreich beträgt er über 60 % (s. Abbildung 3). In 10 der 15 Mitgliedstaaten hat er sich gegenüber 1998 leicht erhöht, am stärksten in Luxemburg (+4 %). Von Luxemburg aus fanden 1999 Direktflüge in die USA nicht mehr statt, und Luxemburg liefert keine Streckenherkunfts-/Streckenzielangaben, sondern Teilflugstreckenangaben.

Daher wird ein Fluggast, der von Luxemburg z. B. über Paris in die USA fliegt, von den luxemburgischen Behörden als Intra-EU-Fluggast (Luxemburg-Frankreich) erfasst.

In den Ländern, in denen der Anteil des Extra-EU-Verkehrs am höchsten ist, befinden sich die Flughäfen, die als Europas wichtigste Flughäfen für den Interkontinental- und den Langstreckenverkehr gelten (etwa die Pariser Flughäfen, Amsterdam-Schiphol, Frankfurt/Main und die Londoner Flughäfen).

## Grenzüberschreitender Intra-EU-Verkehr

Gemessen an den abfliegenden Fluggästen nahm der Intra-EU-Verkehr zwischen 1998 und 1999 um 9,3 % zu (von 167,9 Mio. auf 183,6 Mio. Fluggäste); diese Steigerung ist für sich genommen beeindruckend, aber durchaus mit den seit 1996 verzeichneten Wachstumsraten vergleichbar.

Tabelle 2 gibt einen Überblick über die wichtigsten Länderpaare des Intra-EU-Verkehrs. Den größten Anteil hat mit 13 % das Länderpaar Vereinigtes Königreich-Spanien.

Tabelle 2: Wichtigste Länderpaare des Intra-EU-Verkehrs 1999

Position 1999	Länderpaar	% des Intra-EU-Fluggastaufkommens insgesamt	Position 1998
1	UK-Spanien/ Spanien-UK	13.0	1
2	Deutschl.-Spanien/Spanien-Deutschl.	10.1	2
3	UK-Irland/Irland-UK	4.8	3
4	UK-Deutschl./Deutschl.-UK	4.4	4
5	Frankreich-UK/UK-Frankreich	4.2	5
6	Niederlande-UK/UK-Niederlande	3.7	6
7	Italien-UK/UK-Italien	3.3	7
8	UK-Griechenl./Griechenl.-UK	2.8	11
9	Deutschl.-Griechenl./Griechenl.-Deutschl.	2.8	9
10	Frankreich-Deutschl./Deutschl.-Frankreich	2.8	8
11	Deutschl.-Italien/Italien-Deutschl.	2.6	10
12	Frankreich-Spanien/Spanien-Frankreich	2.5	13
13	Italien-Frankreich/Frankreich-Italien	2.5	12
14	Italien-Spanien/Spanien-Italien	1.9	14
15	UK-Portugal/Portugal-UK	1.8	15

Die 15 wichtigsten Länderpaare waren 1999 dieselben wie 1998, wenn sich ihre Reihenfolge auch leicht geändert hat. Keine Veränderungen haben in den „Top-7“ stattgefunden. In 8 der in Tabelle 2 aufgeführten 15 Paare ist das Vereinigte Königreich vertreten.

Das gesamte Fluggastaufkommen im grenzüberschreitenden Intra-EU-Verkehr entfällt zu 42,6 % auf Verbindungen in das und aus dem Vereinigten Königreich, zu 35,1 % auf Verbindungen von und nach Spanien und zu 29,4 % auf Verbindungen von und nach Deutschland.

Auf Platz 2 liegt mit einem Anteil von gut 10 % das Paar Deutschland-Spanien. Der Grund für diese hohen Werte ist der starke Urlaubsreiseverkehr. Der Anteil des drittplatzierten Länderpaares (Vereinigtes Königreich-Irland) ist bereits weniger als halb so groß wie der des zweitplatzierten. Auf die 10 wichtigsten Länderpaare entfällt mehr als die Hälfte (51,9 %) des gesamten Intra-EU-Verkehrs.

Tab.3: Wichtigste Städteverbind. des Intra-EU-Verkehrs 1999

Position 1999	Städteverbindung	Fluggastaufkommen	Position 1998
1	London-Dublin	4 345 310	1
2	London-Amsterdam	3 513 832	2
3	London-Paris	2 843 717	3
4	London-Frankfurt	2 017 405	4
5	London-Bruxelles	1 518 899	6
6	London-Milano	1 511 343	5
7	London-Roma	1 485 446	7
8	London-Madrid	1 450 823	11
9	Düsseldorf-Palma de Mallorca	1 445 183	8
10	London-München	1 384 014	15
11	London-Malaga	1 383 085	9
12	Madrid-Paris	1 286 319	13
13	London-Stockholm	1 279 121	10
14	London-Palma de Mallorca	1 238 618	12
15	London-Barcelona	1 170 973	18

Betrachtet man die 15 wichtigsten Städteverbindungen (Tabelle 3 – die Daten basieren auf den gemeldeten Abflügen), so haben sie alle ein Fluggastaufkommen von mehr als 1 Mio. Passagieren, und an 13 von ihnen ist London beteiligt. 1998 hatten insgesamt 16 Städteverbindungen ein Fluggastaufkommen von über 1 Mio. Passagieren, 1999 waren es 19.

Die wichtigsten Städteverbindungen waren 1999 im Wesentlichen dieselben wie 1998 (s. Tab. 3, letzte Spalte). Das Fluggastaufkommen der Verbindung London-München erhöhte sich allerdings um 32 %, so dass diese Verbindung von Position 15 auf Position 10 vorrückte.

In Tabelle 4 sind die (im positiven wie im negativen Sinne) „dynamischsten“ Städteverbindungen des Intra-EU-Verkehrs aufgeführt. Während sich das Fluggastaufkommen einiger Verbindungen von einem Jahr zum anderen fast verdoppelt

hat (dies gilt etwa für Edinburgh-Paris: +93 %), ist es im Fall anderer Verbindungen um mehr als ein Drittel zurückgegangen (Madrid-Manchester: -37 %).

**Tabelle 4: Intra-EU-Städteverbindungen\*, deren Fluggastaufkommen sich zwischen 1998 und 1999 am stärksten verändert hat**

Anstieg des Fluggastaufkommens			Rückgang des Fluggastaufkommens		
Position	<b>Verbindung</b>		Position		
1	Edinburgh (UK) - Paris (F)	+93%	1	Madrid (E) - Manchester (UK)	-37%
2	Amsterdam (NL) - Liverpool (UK)	+69%	2	München (D) - Trieste (I)	-26%
3	London (UK) - Genova (I)	+64%	3	Barcelona (E) - Düsseldorf (D)	-23%
4	Paris (F) - Valencia (E)	+60%	4	London (UK) - Salzburg (A)	-19%
5	Dublin (IRL) - East Midlands (UK)	+59%	5	Manchester (UK) - Reus (E)	-19%
6	Dublin (IRL) - Malaga (E)	+57%	6	Athinai (EL) - Barcelona (E)	-19%
7	Birmingham (UK) - München (D)	+54%	7	Amsterdam (NL) - East Midlands (UK)	-18%
8	Lisboa (P) - München (D)	+47%	8	Menorca (E) - Newcastle (UK)	-16%
9	Eindhoven (NL) - London (UK)	+45%	9	Ibiza (E) - Newcastle (UK)	-16%
10	Helsinki (FIN) - Chania (EL)	+42%	10	Dublin (IRL) - Manchester (UK)	-14%

\* Berücksichtigt wurden nur Verbindungen, deren Fluggastaufkommen auf der Basis von Streckenherkunfts-/Streckenzielangaben sowohl 1998 als auch 1999 mehr als 50 000 Passagiere betrug.

Tabelle 5 gibt einen Überblick über die europäischen Flughäfen mit dem höchsten Fluggastaufkommen. Die Reihenfolge basiert auf der Gesamtzahl der innerhalb der EU beförderten Fluggäste (Ankünfte und Abflüge, Linien- und Gelegenheitsflugverkehr).

**Tabelle 5: Die 15 Flughäfen mit dem höchsten Fluggastaufkommen im internationalen Intra-EU-Verkehr**

Gegenüber 1998 hat sich die Reihenfolge nicht wesentlich verändert. Lediglich der Flughafen London-Stansted verzeichnete eine außergewöhnlich große Zunahme (+46.4 %), so dass er sich vom 21. Platz auf den 15. Platz verbesserte. Ebenfalls stark (um mehr als 10 %) erhöhte sich das Fluggastaufkommen der Flughäfen Madrid-Barajas, München und Stockholm-Arlanda.

Position 1999	Flughafen	Fluggastaufkommen 1999	Veränderung 1998-99 (%)	Position 1998
1	London / Heathrow	24 098 568	3.0	1
2	Airport system - Paris	21 111 959	8.0	2
3	Amsterdam / Schiphol	20 003 853	8.7	3
4	Frankfurt / Main	15 783 960	9.6	4
5	London / Gatwick	14 388 102	2.2	5
6	Bruxelles / National	14 230 076	8.8	6
7	Palma de Mallorca	13 846 800	10.0	7
8	Copenhagen	12 123 674	:	:
9	Dublin	10 813 253	8.6	9
10	Manchester Internat.	10 301 849	2.3	8
11	München	8 634 178	13.5	11
12	Madrid / Barajas	8 172 549	14.9	13
13	Düsseldorf	8 171 674	6.1	10
14	Stockholm / Arlanda	7 935 192	10.1	12
15	London / Stansted	7 215 294	46.4	21

Auffallend ist auch, dass die Passagierzahlen des Flughafens London-Heathrow gegenüber 1998 nur um 3,0 % zunahm, so dass dieser Flughafen offensichtlich seine Wachstumsgrenze erreicht hat. Für das Pariser Flughafensystem sowie für Amsterdam und Frankfurt scheint dies dagegen nicht zu gelten, denn sie verzeichneten relativ hohe Zuwachsraten. Das gleiche, allerdings weniger stark ausgeprägte Phänomen ist auch beim Extra-EU-Verkehr zu beobachten (s. Tabelle 8).

Die französischen Behörden haben keine getrennten Angaben für die einzelnen Pariser Flughäfen (Charles de Gaulle, Orly und Le Bourget) geliefert. Würde man die Londoner Flughäfen (Heathrow, Gatwick, Luton, London-City und Stansted) zu einem „Londoner Flughafensystem“ zusammenfassen, hätte dessen Fluggastaufkommen 1999 49 800 363 Passagiere betragen, was einer Zunahme gegenüber 1998 um 7,9 % entspräche.

## Extra-EU Verkehr

Die Zahl der in der EU ankommenden oder abfliegenden Fluggäste, deren Herkunfts- bzw. Zielflughafen außerhalb der EU lag, hat sich zwischen 1998 und 1999 um 5,4 % erhöht (von 180,9 Mio. auf 191,2 Mio.) und damit in wesentlich geringerem Umfang als das Fluggastaufkommen im Intra-EU-Verkehr (+9,3 %).

Wie Abbildung 4 zeigt, hatten nicht zur EU gehörende europäische Länder 1999 den größten Anteil (29,6 % - ohne die europäischen Republiken der ehemaligen Sowjetunion)

am Extra-EU-Verkehr; auf Rang zwei folgte mit geringem Abstand Nordamerika (27,7 %).

Auf den afrikanischen Kontinent entfielen 14 % des Extra-EU-Verkehrs, wobei der Anteil Nordafrikas (mit seinen beliebten marokkanischen und tunesischen Urlaubszielen) allerdings bereits 9,3 % betrug.

Auf Zielorte in Fernost entfielen 9 %, auf den Nahen und Mittleren Osten knapp 6 % des Extra-EU-Verkehrs. Die übrigen Zielorte hatten einen Anteil von deutlich unter 5 %.

**Abbildung 4: Anteil der verschiedenen Zielregionen am Extra-EU-Verkehr (%)**

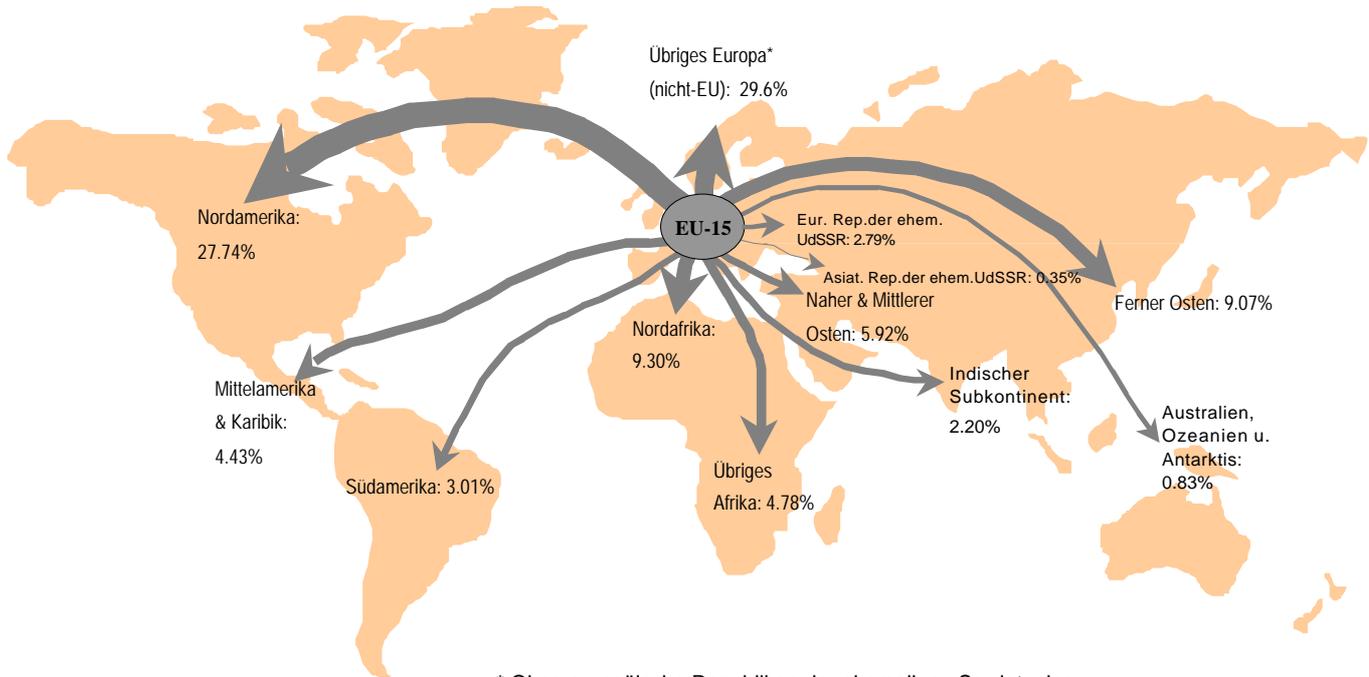


Tabelle 6 gibt Aufschluss darüber, wie sich der Extra-EU-Verkehr mit den verschiedenen Weltregionen zwischen 1998 und 1999 entwickelt hat.

Am stärksten erhöhte sich das Fluggastaufkommen im Verkehr mit Nordafrika, nämlich um 29 %, was gemessen an den durchschnittlichen jährlichen Zuwachsraten der Vorjahre ein beeindruckender Anstieg ist. Im Verkehr mit Westafrika sowie mit dem Nahen und dem Mittleren Osten nahm das Fluggastaufkommen jeweils um mehr als 10 % zu.

Das Fluggastaufkommen im Verkehr mit Australien, Ozeanien und der Antarktis ging erheblich zurück (-12 %). Der Luftverkehr mit den asiatischen Republiken der ehemaligen Sowjetunion, der in den vergangenen Jahren sehr stark zugenommen hatte, stagniert offensichtlich (-7,6 %). Das gleiche gilt für die europäischen Republiken der ehemaligen UdSSR.

Der Anteil der einzelnen Mitgliedstaaten am Luftverkehr zwischen der EU und vier größeren Weltregionen wird aus Tabelle 7 ersichtlich.

Die erste Zeile gibt Aufschluss über den Anteil der Mitgliedstaaten am gesamten Extra-EU-Verkehr. Hier führt das Vereinigte Königreich (knapp 30 %) mit erheblichem

Abstand vor Deutschland (20,9 %) und Frankreich (15 %).

**Tabelle 6: Entwicklung des Extra-EU-Verkehrs zwischen 1993 und 1999**

Luftverkehr zwischen der EU und der übrigen Welt (beide Richtungen)	Durchschnittl. jährliche Veränderung (%) 1993-98	Veränderung 1998-99 (%)
Mittel- und Osteuropa	11.5	6.1
Europ. Rep. d. ehem. UdSSR	8.9	-7.4
Übriges Europa	6.5	-4.7
Nordafrika	3.5	28.7
Westafrika	7.3	13.1
Zentralafrika	2.4	2.5
Ostafrika	-0.7	7.8
Südliches Afrika	11.5	6.2
Nordamerika	6.9	9.0
Mittelamerika und Karibik	15.5	10.1
Südamerika	8.8	6.2
Naher und Mittlerer Osten	6.2	11.1
Asiat. Rep. d. ehem. UdSSR	22.0	-7.6
Indischer Subkontinent	8.7	2.0
Ferner Osten	9.7	6.2
Australien, Ozeanien u. Antarktis	7.3	-12.0

**Tabelle 7: Anteil der einzelnen Mitgliedstaaten am Extra-EU-Verkehr nach Weltregionen (%) 1999**

	B	DK	D	EL	E	F	IRL	I <sup>1</sup>	L <sup>1</sup>	NL	A <sup>1</sup>	P	FIN	S <sup>1</sup>	UK	EU-15
Extra-EU Verkehr insgesamt	3.11	:	20.89	2.49	5.71	14.99	1.01	6.64	0.11	8.81	2.71	1.23	1.09	2.05	29.15	100
Europa ohne EU	3.25	:	26.49	5.18	7.52	9.59	0.56	5.08	0.20	6.97	4.92	1.30	2.22	4.64	22.10	100
Amerika	2.93	:	16.83	0.67	7.17	12.72	2.23	5.82	0.05	10.34	0.63	1.65	0.40	0.85	37.73	100
Asien & Austral. & Ozean.	1.15	:	21.02	2.45	1.56	14.88	0.04	7.21	0.00	11.68	3.11	0.06	1.13	1.01	34.69	100
Afrika	5.86	:	18.53	1.00	3.45	33.61	0.27	11.39	0.23	5.72	2.36	1.59	0.22	0.49	15.26	100

Hinweis: Für Dänemark liegen keine Daten vor - <sup>1</sup>: Daten über Teilflugstrecken (siehe „Wissenswertes zur Methodik“).

Was das Fluggastaufkommen im Verkehr mit nicht zur EU gehörenden europäischen Ländern betrifft, so führt Deutschland mit einem Anteil von 26,5 % klar vor dem Vereinigten Königreich (22,1 %). Gegenüber 1998 bedeutet dies für Deutschland eine leichte Abnahme (1998: 27,1 %) und für das Vereinigte Königreich eine leichte Zunahme (1998: 21,9 %).

Das Vereinigte Königreich dagegen liegt beim Verkehr mit Amerika weiterhin klar an erster Stelle (37,7 %), wenn sein Anteil im Vergleich zu 1998 auch leicht zurückgegangen ist (38,3 %). Auf den Plätzen zwei, drei und vier folgen Deutschland, Frankreich und die Niederlande, deren Anteile sich praktisch nicht verändert haben. Diese drei Länder zusammen haben am Verkehr mit Amerika etwa den gleichen Anteil wie das Vereinigte Königreich alleine. Dieselbe Reihenfolge gilt für den Verkehr mit Asien,

Australien und Ozeanien, wobei sich der Anteil des Vereinigten Königreichs auch in diesem Fall leicht verringert hat (von 35,5 % 1998 auf 34,7 % 1999). Deutschland dagegen konnte auf diesen Strecken etwas Boden gutmachen.

Beim Verkehr mit Afrika liegt wie in den Vorjahren Frankreich an der Spitze. Allerdings ist sein hoher Anteil von 33,6 % in erster Linie auf den bedeutenden Verkehr mit Nordafrika zurückzuführen. Bei einer getrennten Betrachtung des Verkehrs mit Nordafrika wäre der französische Anteil noch höher. Auf Platz zwei liegt Deutschland mit 18,5 % (nach 17,1 % 1998), vor dem Vereinigten Königreich und Italien, wobei der Anteil des Vereinigten Königreichs gegenüber 1998 etwas zurückgegangen ist (1998: 16,0 %), während Italien dazugewonnen hat (1998: 10,5 %).

**Tabelle 8: Die 25 Flughäfen mit dem höchsten Fluggastaufkommen im Extra-EU-Verkehr**

Position 1999	Flughafen	Fluggastaufkommen 1999	Veränderung 1998-99 (%)	Position 1998
1	London / Heathrow	30 742 947	3.2	1
2	Pariser Flughafensystem	23 154 185	6.6	2
3	Frankfurt / Main	21 329 717	7.7	3
4	Amsterdam / Schiphol	16 256 367	5.9	4
5	London / Gatwick	13 237 515	8.3	5
6	Madrid / Barajas	5 811 913	11.1	8
7	Bruxelles / National	5 768 162	6.7	7
8	Milano / Malpensa	5 567 574	93.7	13
9	Copenhagen	5 411 118	:	:
10	Roma / Fiumicino	4 911 483	-19.4	6
11	München	4 782 838	12.6	10
12	Manchester / Intern.	4 425 173	-1.2	9
13	Wien / Schwechat	4 363 905	5.3	11
14	Düsseldorf	3 875 351	-3.7	12
15	Stockholm / Arlanda	3 222 006	14.1	14
16	Athina	2 613 097	1.7	15
17	Helsinki	2 003 435	-1.4	16
18	Lisboa	1 781 871	8.5	17
19	Stuttgart	1 595 294	1.6	18
20	Barcelona	1 470 207	8.6	20
21	Hamburg	1 420 332	-2.8	19
22	Hannover	1 226 077	-1.5	21
23	Dublin	1 190 298	21.3	23
24	Berlin / Tegel	1 027 932	1.7	22
25	Berlin / Schönefeld	980 528	0.6	24

Tabelle 8 gibt einen Überblick über die (gemessen am gesamten Fluggastverkehr, d. h. Ankünften und Abflügen) 25 bedeutendsten Flughäfen des Extra-EU-Verkehrs.

Auf den ersten fünf Plätzen liegen (abgesehen von dem aus *Charles de Gaulle*, *Orly* und *Le Bourget* bestehenden Pariser Flughafensystem) sehr große Flughäfen mit einem jährlichen Fluggastaufkommen von jeweils mehr als 10 Mio. Passagieren.

Einige der Flughäfen auf den hinteren Positionen verzeichneten deutliche Veränderungen gegenüber 1998. Dies gilt insbesondere für einige italienische Flughäfen wie Milano-Malpensa, dessen Fluggastaufkommen um 93,7 % zunahm. Dieser außergewöhnlichen Steigerung gingen erhebliche Verbesserungen der Infrastruktur voraus (neue Terminals, durch die sich die Verkehrskapazität verdoppelt hat). Milano-Malpensa gehört zu den 14 vorrangigen Projekten auf dem Gebiet der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN). Der Flughafen Roma-Fiumicino büßte dagegen fast 20 % seines Fluggastaufkommens ein und verschlechterte sich von Position 6 auf Position 10.

Eine nennenswerte Veränderung der Fluggastzahlen war auch im Fall der Flughäfen Dublin und Stockholm-Arlanda (+21 % bzw. +14 %) sowie Madrid-Barajas und München (jeweils mehr als +10 %) festzustellen.

Abgesehen von Roma-Fiumicino verzeichneten nur wenige Flughäfen einen Rückgang ihres Fluggastaufkommens. Düsseldorf verlor knapp 4 %, Hamburg knapp 3 %. Die Verluste der übrigen Flughäfen betragen höchstens 2 %.

## Ø WISSENSWERTES ZUR METHODIK

Die Daten in dieser Ausgabe stammen aus der Luftverkehrsdatenbank von Eurostat, die derzeit Angaben über den grenzüberschreitenden Luftverkehr für die Jahre ab 1993 und für die EWR-Länder und die Schweiz enthält.

Auf ihre Daten kann online zugegriffen werden. Außerdem liegen sie auf der jährlich erscheinenden Luftverkehrs-CD-ROM vor.

### **Definitionen: Streckenherkunfts-/Streckenziel- und Teilflugstreckendaten – Grenzüberschreitende Fluggäste**

Streckenherkunfts-/Streckenziel- und Teilflugstreckendaten entsprechen den „On-Flight Origin and Destination“-Daten (OFOD = „On-Flight“ Streckenherkunfts-/Streckenzielverkehr). Die ICAO definiert „On-Flight“ Streckenherkunfts-/Streckenzielverkehr als Verkehrsaufkommen auf einem bestimmten Flug mit derselben Flugnummer unterteilt nach Flughafen-Paaren entsprechend dem Einsteige- und Aussteigeort dieses Fluges. Bei Fluggästen, Fracht oder Post, deren Herkunftsort des Flugzeuges der Abflugort anzunehmen; das Gleiche gilt für den Aussteigeort. Da die Flugreise eines Fluggastes aus mehr als einem Flug bestehen kann, sind „On-Flight“ Streckenherkunfts-/Streckenziel eines Fluggastes nicht unbedingt identisch mit seinem tatsächlichen Herkunftsort- und Zielort.

Eine Teilflugstrecke wird von der ICAO definiert als der Betrieb eines Flugzeugs vom Abflug bis zur nächsten Landung. Fluggäste auf einer Teilflugstrecke werden nach der zurückgelegten Teilflugstrecke eingeordnet.

Der Unterschied zwischen Streckenherkunfts-/Streckenziel- und Teilflugstreckendaten 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. Bei den Streckenherkunfts-/Streckenziel- und Teilflugstreckendaten werden 185 Fluggäste für New York - London, 135 Fluggäste für New York - Paris und 75 Fluggäste für London - Paris registriert. New York meldet die Zahlen für New York - London und New York - Paris, London die Zahlen für New York - London und London - Paris, Paris die Zahlen für New York - Paris und London - Paris. Für die beiden Teilflugstrecken werden folgende Werte verbucht: New York - London 320 = (185 + 135) Fluggäste, London - Paris 210 = (135 + 75) Fluggäste.

Als Fluggäste gelten alle Personen, deren Flugreise am Meldeflughafen beginnt oder endet, zuzüglich der Fluggäste mit Anschlussflügen, die auf dem Meldeflughafen zweimal gezählt werden. Fluggäste im ungebrochenen Durchgang werden für die Teilflugstreckendaten erfasst, nicht jedoch für die Streckenherkunfts-/Streckenziel- und Teilflugstreckendaten. (Im genannten Beispiel werden die 135 Transitfluggäste in London vom Londoner Flughafen für die Teilflugstreckendaten erfasst, nicht jedoch für die Streckenherkunfts-/Streckenziel- und Teilflugstreckendaten).

### **Grenzüberschreitende Fluggäste: Streckenherkunfts-/Streckenziel- und Teilflugstreckendaten – Meldeländer**

Im Prinzip beruhen die Angaben der vorliegenden Veröffentlichung nicht auf Teilflugstreckendaten, sondern auf Streckenherkunfts-/Streckenziel- und Teilflugstreckendaten. Soweit vorhanden wurden Streckenherkunfts-/Streckenziel- und Teilflugstreckendaten herangezogen, bei Ländern, die keine derartigen Daten gemeldet haben, wurden jedoch Teilflugstreckendaten verwendet. Somit wurden in allen Abbildungen und Tabellen für Belgien (B), Deutschland (D), Griechenland (EL), Spanien (E), Frankreich (F), Irland (IRL), Finnland (FIN), die Niederlande (NL), Portugal (P) und das Vereinigte Königreich (UK) Streckenherkunfts-/Streckenziel- und Teilflugstreckendaten verwendet, Teilflugstreckendaten hingegen nur für Italien (I), Luxemburg (L), Österreich (A) und Schweden (S). Dänemark übermittelte für 1998 und 1999 keine Daten. Belgien

lieferte (Streckenherkunfts-/Streckenziel-)Daten lediglich für Brüssel, und Irland übermittelte Daten für Dublin, Shannon und Cork.

**Hinweis:** Vor allem bei Langstreckenflügen im Extra-EU-Verkehr können bei nach dem Teilflugstreckenprinzip angegebenen Fluggastzahlen zu niedrige Schätzungen vorliegen. Aus methodischen Gründen ist dies jedoch nicht zu vermeiden. Die Fluggastzahlen beziehen sich auf grenzüberschreitende Fluggäste, d. h. Inlandsflüge wurden nicht berücksichtigt.

### **Weltregionen**

Die Länder, aus denen sich die fünf für Tabelle 7 über den Extra-EU-Verkehr definierten Weltregionen (EU, Europa ohne EU, Amerika, Asien, Australien und Ozeanien, Afrika) zusammensetzen, werden auf Anfrage genannt. Asien, Australien und Ozeanien (einschließlich der Südsee und der Antarktis) wurden aus Gründen der Klarheit zu einer Weltregion zusammengefasst.

Die in der vorliegenden Veröffentlichung definierten „Weltregionen“ entsprechen der von allen Eurostat-Referaten benutzten Geonomenklatur (ABl. L 243, vom 28.9.2000, S. 14 – Verordnung (EG) Nr. 2032/2000 der Kommission über das Länderverzeichnis für die Statistik des Außenhandels der Gemeinschaft und des Handels zwischen ihren Mitgliedstaaten).

### **Daten Schwedens**

In den von den schwedischen Behörden für die Jahre bis einschließlich 1998 übermittelten Teilflugstreckendaten sind Fluggäste im ungebrochenen Durchgang nicht berücksichtigt (s. auch den letzten Absatz von „Definitionen: Streckenherkunfts-/Streckenziel- und Teilflugstreckendaten – Grenzüberschreitende Fluggäste“). Dies hat allerdings nur wenig Einfluss auf die in dieser Ausgabe enthaltenen Angaben über Schweden und die schwedischen Flughäfen.

### **Schätzungen für Dänemark**

Für Dänemark (1998 und 1999) wurden die Abflugzahlen anhand der entsprechenden von anderen Ländern gemeldeten Ankunftszahlen geschätzt.

### **Intra-EU-Fluggastverkehr**

Der Berechnung der Prozentzahlen wurden Abflugzahlen oder entsprechende Schätzungen zugrunde gelegt. Für jedes Länderpaar wird zur Ermittlung der in der Tabelle enthaltenen Schätzungen die Gesamtzahl der Abflüge der beiden Länder durch die Summe der (tatsächlichen und geschätzten) Abflugzahlen der EU geteilt.

### **Tabelle 4: Anstieg/Abnahme des Fluggastaufkommens der Intra-EU-Städteverbindungen**

In dieser Tabelle sind nur die Flughäfen berücksichtigt, für die sowohl für 1998 als auch für 1999 entweder Streckenherkunfts-/Streckenziel- und Teilflugstreckendaten übermittelte wurden. Die Verwendung von Streckenherkunfts-/Streckenziel- und Teilflugstreckendaten für ein Jahr und von Teilflugstreckendaten für das andere Jahr hätte Fehlinterpretationen zur Folge.

An **dieser Veröffentlichung** haben Marion Biré (Daten und Abbildungen) und Jelle Bosch (Text), Artemis Information Management, mitgewirkt.

# Weitere Informationsquellen:

## Ø Datenbanken

New Cronos, Thema 7  
Domain Aviation

Wenn Sie weitere Auskünfte wünschen oder an unseren Veröffentlichungen, Datenbanken oder Auszügen daraus interessiert sind, wenden Sie sich bitte an einen unserer **Data Shops**:

BELGIQUE/BELGIË	DANMARK	DEUTSCHLAND	ESPAÑA	FRANCE	ITALIA – Roma
Eurostat Data Shop Bruxelles/Brussel Planistat Belgique Rue du Commerce 124 Handelsstraat 124 B-1000 BRUXELLES / BRUSSEL Tel. (32-2) 234 67 50 Fax (32-2) 234 67 51 E-mail: datashop@planistat.be	DANMARKS STATISTIK Bibliotek og Information Eurostat Data Shop Sejrogade 11 DK-2100 KØBENHAVN Ø Tlf. (45) 39 17 30 30 Fax (45) 39 17 30 03 E-mail: bib@dst.dk	STATISTISCHES BUNDESAMT Eurostat Data Shop Berlin Otto-Braun-Straße 70-72 (Eingang: Karl-Marx-Allee) D-10178 BERLIN Tel. (49) 1888 644 94 27/28 Fax (49) 1888-644 94 30 E-Mail: datashop@statistik-bund.de	INE Eurostat Data Shop Paseo de la Castellana, 183 Oficina 009 Entrada por Estebanez Calderón E-28046 MADRID Tel. (34) 91 583 91 67 Fax (34) 91 579 71 20 E-mail: datashop.eurostat@ine.es	INSEE Info Service Eurostat Data Shop 195, rue de Bercy Tour Gamma A F-75582 PARIS CEDEX 12 Tél. (33) 1 53 17 88 44 Fax (33) 1 53 17 88 22 E-mail: datashop@insee.fr	ISTAT Centro di Informazione Statistica Sede di Roma, Eurostat Data Shop Via Cesare Balbo, 11a I-00184 ROMA Tel. (39) 06 46 73 31 02/06 Fax (39) 06 46 73 31 01/07 E-mail: dipdiff@istat.it
ITALIA – Milano	LUXEMBOURG	NEDERLAND	NORGE	PORTUGAL	SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA
ISTAT Ufficio Regionale per la Lombardia Eurostat Data Shop Via Fieno 3 I-20123 MILANO Tel. (39) 02 80 61 32 460 Fax (39) 02 80 61 32 304 E-mail: mileuro@tin.it	Eurostat Data Shop Luxembourg BP 453 L-2014 LUXEMBOURG 4, rue Alphonse Weicker L-2721 LUXEMBOURG Tel. (352) 43 35-2251 Fax (352) 43 35-22221 E-mail: dslux@eurostat.datashop.lu	STATISTICS NETHERLANDS Eurostat Data Shop-Voorburg Postbus 4000 2270 JM VOORBURG Nederland Tel. (31-70) 337 49 00 Fax (31-70) 337 59 84 E-mail: datashop@cbs.nl	Statistics Norway Library and Information Centre Eurostat Data Shop Kongens gate 6 Boks 8131 Dep. N-0033 OSLO Tel. (47) 21 09 46 42/43 Fax (47) 21 09 45 04 E-mail: Datashop@ssb.no	Eurostat Data Shop Lisboa INE/Serviço de Difusão Av. António José de Almeida, 2 P-1000-043 LISBOA Tel. (351) 21 842 61 00 Fax (351) 21 842 63 64 E-mail: data.shop@ine.pt	Statistisches Amt des Kantons Zürich, Eurostat Data Shop Bleicherweg 5 CH-8090 Zürich Tel. (41-1) 225 12 12 Fax (41-1) 225 12 99 E-mail: datashop@statistik.zh.ch Internet: http://www.zh.ch/statistik
SUOMI/FINLAND	SVERIGE	UNITED KINGDOM	UNITED KINGDOM	UNITED STATES OF AMERICA	
STATISTICS FINLAND Eurostat Data Shop Helsinki Tilastokirjasto PL 2B FIN-00022 Tilastokeskus Työpajakatu 13 B, 2.Kerros, Helsinki P. (358-9) 17 34 22 21 F. (358-9) 17 34 22 79 Sähköposti: datashop.tilastokeskus@tilastokeskus.fi Internet: http://www.tilastokeskus.fi/tilastokeskus.html	STATISTICS SWEDEN Information service Eurostat Data Shop Karlavägen 100 - Box 24 300 S-104 51 STOCKHOLM Tfn (46-8) 50 69 48 01 Fax (46-8) 50 69 48 99 E-post: infoserice@scb.se Internet: http://www.scb.se/info/datashop/peudatashop.asp	Eurostat Data Shop Enquiries & advice and publications Office for National Statistics Customers & Electronic Services Unit 1 Drummond Gate - B1/05 LONDON SW1V 2QQ United Kingdom Tel. (44-20) 75 33 56 76 Fax (44-1633) 81 27 62 E-mail: eurostat.datashop@ons.gov.uk	Eurostat Data Shop Electronic Data Extractions, Enquiries & advice - R.CADE 1L Mounjoy Research Centre University of Durham DURHAM DH1 3SW United Kingdom Tel: (44-191) 374 73 50 Fax: (44-191) 384 49 71 E-mail: r.cade@dur.ac.uk Internet: http://www.rcade.dur.ac.uk	HAVER ANALYTICS Eurostat Data Shop 60 East 42nd Street Suite 3310 NEW YORK, NY 10165 USA Tel. (1-212) 986 93 00 Fax (1-212) 986 69 81 E-mail: eurodata@haver.com	

Media Support Eurostat (nur für Journalisten):  
Bech Gebäude Büro A3/48 • L-2920 Luxembourg • Tel. (352) 4301 33408 • Fax (352) 4301 32649 • e-mail: eurostat-mediasupport@cec.eu.int

## Auskünfte zur Methodik:

Vincent Tronet, Eurostat/C2, L-2920 Luxembourg, Tel. (352) 4301 32906, Fax (352) 4301 32289, E-mail: vincent.tronet@cec.eu.int

ORIGINAL: Englisch

Unsere Internet-Adresse: [www.europa.eu.int/comm/eurostat/](http://www.europa.eu.int/comm/eurostat/) Dort finden Sie weitere Informationen.

Ein Verzeichnis unserer Verkaufsstellen in der ganzen Welt erhalten Sie beim Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

2 rue Mercier – L-2985 Luxembourg  
Tel. (352) 2929 42118 Fax (352) 2929 42709  
Internet-Adresse: <http://eur-op.eu.int/fr/general/s-ad.htm>  
E-mail: info-info-opoce@cec.eu.int

BELGIQUE/BELGIË – DANMARK – DEUTSCHLAND – GREECE/ELLADA – ESPAÑA – FRANCE – IRELAND – ITALIA – LUXEMBOURG – NEDERLAND – ÖSTERREICH  
PORTUGAL – SUOMI/FINLAND – SVERIGE – UNITED KINGDOM – ISLAND – NORGE – SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA – BALGARJA – CESKA REPUBLIKA – CYPRUS  
EESTI – HRVATSKA – MAGYARORSZÁG – MALTA – POLSKA – ROMANIA – RUSSIA – SLOVAKIA – SLOVENIA – TÜRKIYE – AUSTRALIA – CANADA – EGYPT – INDIA  
ISRAEL – JAPAN – MALAYSIA – PHILIPPINES – SOUTH KOREA – THAILAND – UNITED STATES OF AMERICA

## Bestellschein

Ich möchte „Statistik kurz gefasst“ abonnieren (vom 1.1.2001 bis 31.12.2001):  
(Anschriften der Data Shops und Verkaufsstellen siehe oben)

Paket 1: Alle 9 Themenkreise (etwa 140 Ausgaben)

Papier: 360 EUR

Gewünschte Sprache:  DE  EN  FR

Paket 2: 1 oder mehrere der folgenden 7 Themenkreise:

Themenkreis 1 „Allgemeine Statistik“

Papier: 42 EUR

Themenkreis 2 „Wirtschaft und Finanzen“

Themenkreis 3 „Bevölkerung und soziale Bedingungen“

Themenkreis 4 „Industrie, Handel und Dienstleistungen“

Themenkreis 5 „Landwirtschaft, Fischerei“

Themenkreis 6 „Außenhandel“

Themenkreis 8 „Umwelt und Energie“

Papier: 84 EUR

Gewünschte Sprache:  DE  EN  FR

Statistik kurz gefasst kann von der Eurostat Web-Seite kostenlos als pdf-Datei heruntergeladen werden. Sie müssen sich lediglich dort eintragen. Für andere Lösungen wenden Sie sich bitte an Ihren Data Shop.

Bitte schicken Sie mir ein Gratisexemplar des „Eurostat Minikatalogs“ (er enthält eine Auswahl der Produkte und Dienste von Eurostat)

Gewünschte Sprache:  DE  EN  FR

Ich möchte das Gratisabonnement von „Statistische Referenzen“ (Kurzinformationen zu den Produkten und Diensten von Eurostat)

Gewünschte Sprache:  DE  EN  FR

Herr  Frau  
(bitte in Großbuchstaben)

Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_

Firma: \_\_\_\_\_ Abteilung: \_\_\_\_\_

Funktion: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

PLZ: \_\_\_\_\_ Stadt: \_\_\_\_\_

Land: \_\_\_\_\_

Tel.: \_\_\_\_\_ Fax: \_\_\_\_\_

E-mail: \_\_\_\_\_

Zahlung nach Erhalt der Rechnung vorzugsweise:

durch Banküberweisung

Visa  Eurocard

Karten-Nr.: \_\_\_\_\_ gültig bis: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Ihre MwSt.-Nr.: f.d. innergemeinschaftlichen Handel:

Fehlt diese Angabe, wird die MwSt. berechnet. Eine Rückerstattung ist nicht möglich.