

Statistik

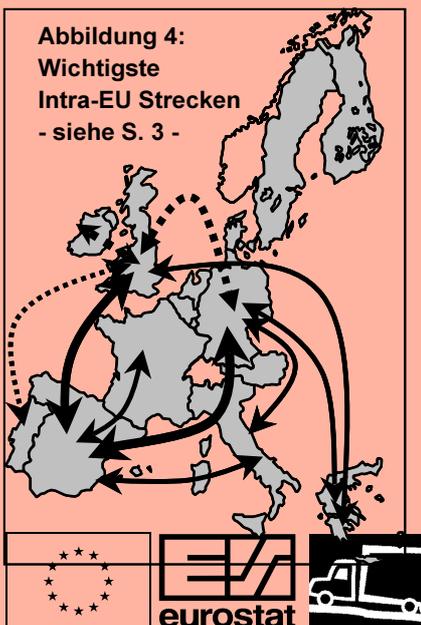
kurz gefasst

VERKEHR

THEMA 7 – 1/2001

Inhalt

Wichtigste Ergebnisse	1
Einführung	1
Entwicklung 1993-1998	2
Anteil der Intra- und Extra-EU-Flüge an der gesamten Personenbeförderung	2
Personenbeförderung im Intra-EU-Verkehr	3
Personenbeförderung im Extra-EU-Verkehr	5



Manuskript abgeschlossen: 07.11.00
ISSN 1562-1332
Katalognummer: KS-NZ-01-001-DE-I
© Europäische Gemeinschaften, 2001

Luftverkehr

Personenbeförderung 1993-1998

Evangelos Pongas

Wichtigste Ergebnisse

1998 wurden im grenzüberschreitenden Intra-EU-Luftverkehr 167,9 Mio. Fluggäste (um 9,3 % mehr als 1997) gezählt. Zwischen 1993 und 1997 betrug der durchschnittliche jährliche Zuwachs 8,7 %.

1998 wurden im Extra-EU-Luftverkehr 176,0 Mio. Fluggäste (um 2,8 % mehr als 1997) verzeichnet. Hier betrug der durchschnittliche jährliche Zuwachs zwischen 1993 und 1997 8,5 %.

1998 lag der Anteil des Intra-EU-Verkehrs am gesamten grenzüberschreitenden Luftverkehr der EU-Mitgliedstaaten bei 65 % und jener des Extra-EU-Verkehrs bei 35 % (siehe Abbildung 3).

Über 13 % des gesamten grenzüberschreitenden Intra-EU-Verkehrs entfielen 1998 allein auf Flüge zwischen dem UK und Spanien, fast 10 % auf Flüge zwischen Deutschland und Spanien.

Die drei wichtigsten Städteverbindungen im Intra-EU-Verkehr (jeweils in beide Richtungen) waren 1998 London - Dublin (4 Mio. Fluggäste), London - Amsterdam (3,3 Mio.) und London - Paris (2,8 Mio.).

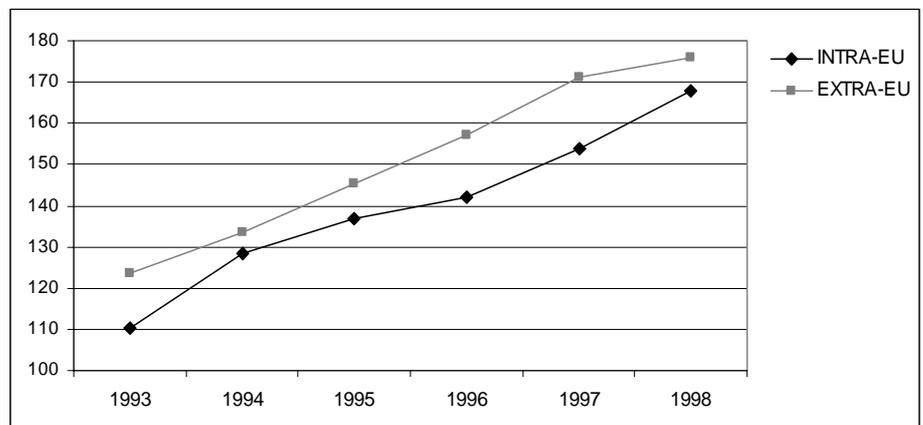
Die drei Hauptstrecken des Extra-EU-Verkehrs waren UK - Nordamerika (mit einem Anteil von 11,6 % am gesamten Extra-EU-Verkehr) sowie Deutschland - übriges Europa und UK - übriges Europa (mit Anteilen von 6,6 bzw. 6,1 %).

Einführung

Seit 1993 sammelt und verarbeitet Eurostat auf EU-Ebene verschiedene Daten zum Luftverkehr, die auf freiwilliger Basis erhoben werden. Die Mitgliedstaaten haben bestimmte Daten zur Personenbeförderung und zum Frachtverkehr übermittelt, die alle in der Luftverkehrsdatenbank von Eurostat gespeichert wurden. Die vorliegende Ausgabe von „Statistik kurz gefasst“ bietet einen Einblick in die wichtigsten Inhalte der Datenbank sowie Kommentare zu aktuellen Daten. Derzeit wird mit der Datenbank der Zeitraum von 1993 bis (einschließlich) 1998 abgedeckt.

Es sei auch auf die jährliche Veröffentlichung „International Transport by Air (intra and extra EU)“ (Eurostat Reihe 7A) hingewiesen, die die Einzelergebnisse für jedes Jahr sowie eine Rangfolge der Flughäfen enthält.

Abbildung 1: Entwicklung der Personenbeförderung im Intra-EU-Verkehr und des EU-Verkehrs nach/aus Extra-EU-Ländern (in Mio. Fluggästen)



Anmerkung: Angaben zum Intra-EU-Verkehr beruhen auf den Abflügen- Werte geschätzt für FIN (1993-96), EL (1997) und DK (1998).

Entwicklung 1993-1998

Abbildung 1 auf der vorhergehenden Seite zeigt, wie die Zahl der im Intra-EU-Personenverkehr beförderten Fluggäste zwischen 1993 und 1998 von 110,1 Mio. auf 167,9 Mio. angestiegen ist. Dies entspricht einer Zunahme um 52,4 % (bzw. um 8,8 % im Jahresdurchschnitt).

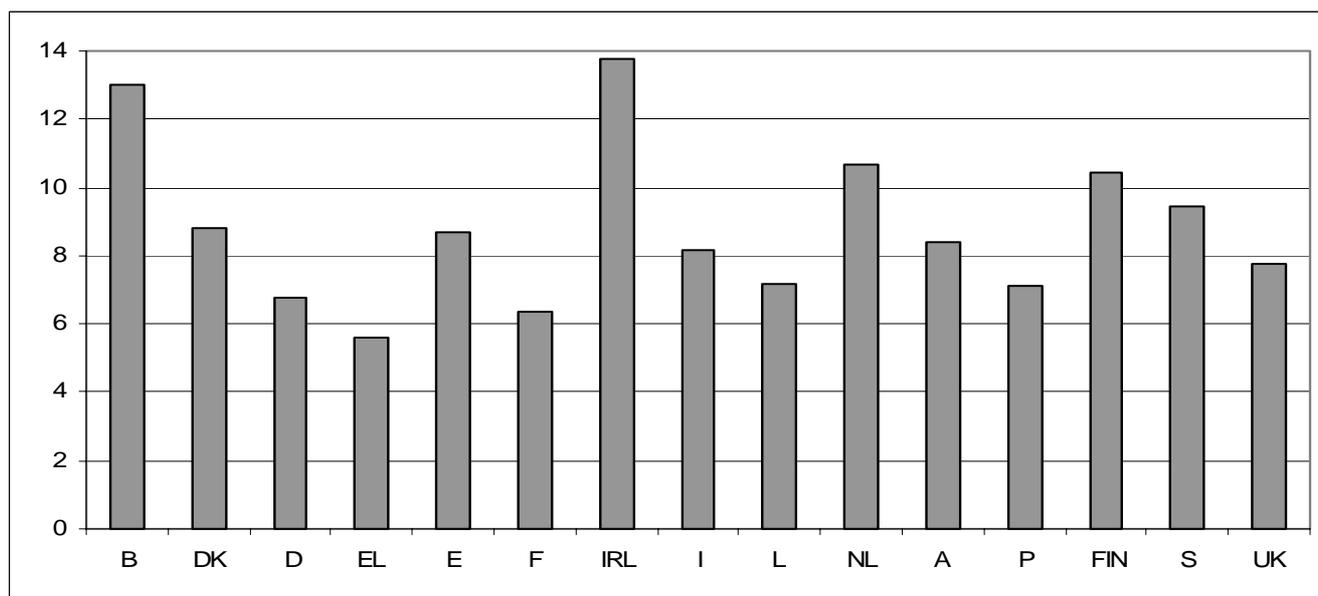
Im selben Zeitraum verzeichnete die Extra-EU-Personenbeförderung etwas geringere Zuwächse. Sie stieg um 42,6 % von 123,4 Mio. auf 176,0 Mio. Fluggäste (bzw. um

7,3 % im Jahresdurchschnitt).

Der stabile Aufwärtstrend im Zeitraum 1993-97 hielt 1998 nicht mehr an. Betrag der Anstieg von 1996 auf 1997 noch knapp 9 %, so erreichte er zwischen 1997 und 1998 nur noch 2,8 %.

Der Zuwachs beim Intra-EU-Verkehr verlief weniger gleichmäßig. Von 1995 auf 1996 kam es zu einem leichten Einbruch der im allgemeinen hohen Zuwachsraten.

Abbildung 2: Durchschnittlicher jährlicher Anstieg der Personenbeförderung 1993-1998 (nach Ländern* in %)



* Anmerkung: DK – Werte für 1998 geschätzt.

Zwischen 1993 und 1998 war der höchste Anstieg der Fluggastzahlen in Irland und Belgien zu verzeichnen (dort lag der durchschnittliche jährliche Zuwachs bei über 12 %). Finnland und die Niederlande wiesen einen Anstieg von mehr

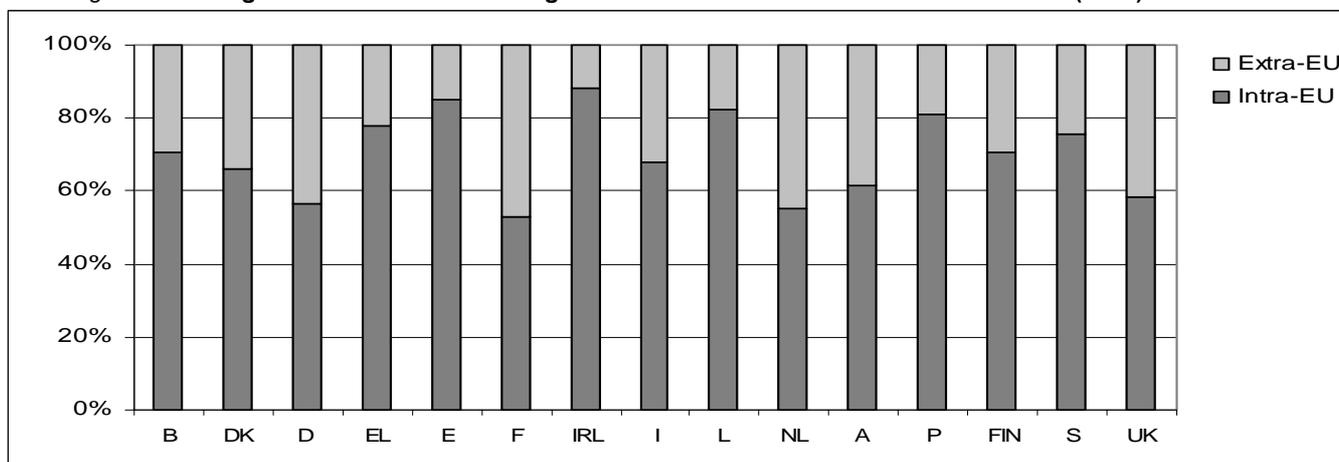
als 10 % auf, während sich der durchschnittliche jährliche Zuwachs in allen übrigen Mitgliedstaaten zwischen 5 und 10 % bewegte.

Anteil der Intra- und Extra-EU-Flüge an der gesamten Personenbeförderung

Der Intra- und der Extra-EU-Verkehr sind ganz unterschiedlich auf die Mitgliedstaaten aufgeteilt. Frankreich, die Niederlande, Deutschland und das Vereinigte Königreich haben einen

Anteil am Extra-EU-Verkehr von über 40 % und behaupten damit ihre Schlüsselposition als Tore nach Europa.

Abbildung 3: Aufteilung der Personenbeförderung auf den Intra-EU- und den Extra-EU-Verkehr (1998)



* Anmerkung: Werte für DK geschätzt.

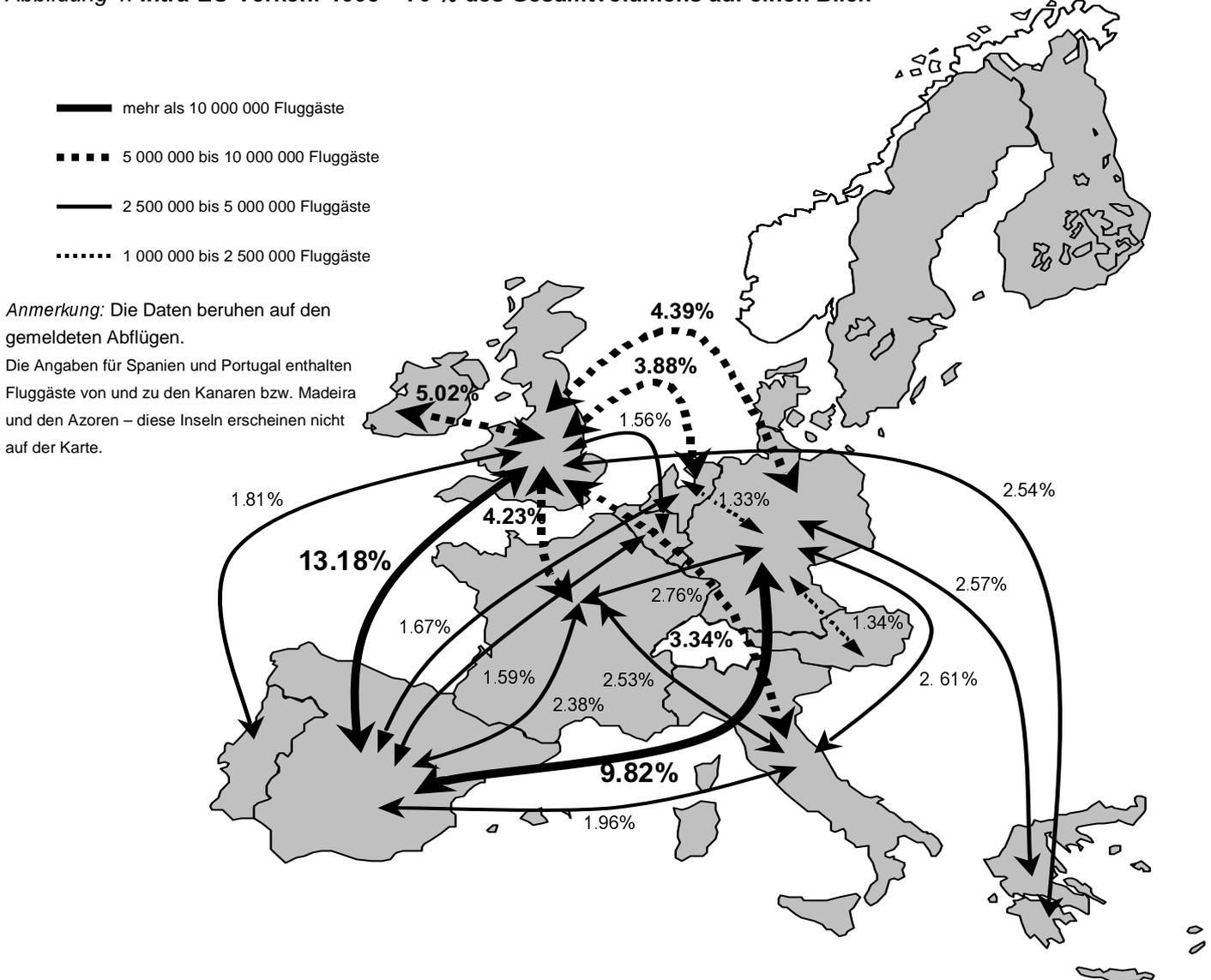
Allerdings tragen nur einige wenige, sehr große Flughäfen in den genannten Ländern zu diesem hohen Anteil bei.

Auf Gemeinschaftsebene lag der durchschnittliche Anteil des Intra-EU-Verkehrs 1998 bei 65 % (gegenüber 69 % im Jahr 1997), während sich der Anteil des Extra-EU-Verkehrs auf 35 % (gegenüber 31 % im Jahr 1997) belief.

Generell hat sich seit 1993 die Lage in den einzelnen Mitgliedstaaten nicht wesentlich geändert. Die Anteile von Intra- und Extra-EU-Verkehr sind weitgehend gleich geblieben. Schwankungen von über 5 % gab es lediglich in Luxemburg, wo der Intra-EU-Verkehr zwischen 1993 und 1998 einen beträchtlichen Anstieg (von 72,8 % auf 82,5 %) verzeichnete.

Personenbeförderung im Intra-EU-Verkehr

Abbildung 4: Intra-EU-Verkehr 1998 – 70 % des Gesamtvolumens auf einen Blick



Anmerkung: Die Daten beruhen auf den gemeldeten Abflügen. Die Angaben für Spanien und Portugal enthalten Fluggäste von und zu den Kanaren bzw. Madeira und den Azoren – diese Inseln erscheinen nicht auf der Karte.

Abbildung 4 zeigt die wichtigsten Länderverbindungen im Intra-EU-Verkehr im Jahr 1998. Die in Abbildung 4 dargestellten Ströme machen zusammen 70 % des Intra-EU-Verkehrs aus.

Bei zwei Strömen (Vereinigtes Königreich (UK) – Spanien /Spanien - UK und Deutschland - Spanien/ Spanien - Deutschland) übersteigt das Fluggastaufkommen die 10-Millionen-Grenze. Der erste Strom macht 13,8 % des gesamten Intra-EU-Verkehrs aus, was wiederum 22,1 Mio. Fluggästen entspricht, auf den zweiten Strom entfallen knapp 10 % oder 16,4 Mio. Fluggäste. Der Strom UK - Irland/Irland - UK nimmt mit 5,0 % (bzw. 8,4

Mio. Fluggästen) den dritten Platz im gesamten Intra-EU-Verkehr ein. Auf Rang vier steht der Strom UK - Deutschland/Deutschland - UK mit 4,4 % (bzw. 7,3 Mio. Fluggästen) und an fünfter Stelle der Strom UK - Frankreich/Frankreich - UK mit 4,2 % (bzw. 7,1 Mio. Fluggästen).

Das geringste Verkehrsaufkommen auf dieser Karte entfällt auf die Ströme Deutschland - Österreich/Österreich - Deutschland sowie Deutschland - Niederlande/Niederlande - Deutschland mit je 1,3 % des gesamten Intra-EU-Verkehrs, was aber immerhin noch 2,2 Mio. Fluggästen entspricht.

Tabelle 1: Intra-EU-Verkehr 1998 – wichtigste Städteverbindungen

Städteverbindungen		Zahl der Fluggäste	Fluggäste Linienflüge (%)	Fluggäste Gelegenheitsflugverkehr (%)
LONDON	DUBLIN	4086611	99.82	0.18
LONDON	AMSTERDAM	3313799	99.92	0.08
LONDON	PARIS	2828480	99.71	0.29
FRANKFURT	LONDON	1905705	99.93	0.07
LONDON	MILANO	1481223	95.75	4.25
LONDON	BRUXELLES	1448736	99.90	0.10
ROME	LONDON	1444071	96.31	3.69
PALMA DE MALLORCA	DÜSSELDORF	1418941	96.44	3.56
LONDON	MALAGA	1277193	30.98	69.02
LONDON	STOCKHOLM	1256375	48.62	4.75
LONDON	MADRID	1232830	98.80	1.20
LONDON	PALMA DE MALLORCA	1173771	25.77	74.23
MADRID	PARIS	1117083	98.97	1.03
ROME	PARIS	1101148	92.80	7.20
LONDON	MÜNCHEN	1050835	99.73	0.27
ATHINAI	LONDON	1018765	81.54*	10.81*
FRANKFURT	PARIS	989664	99.87	0.13
LONDON	BARCELONA	987892	96.94	3.06
MILANO	PARIS	958079	97.66	2.34
LONDON	TENERIFE	952624	6.79	93.21
AMSTERDAM	PARIS	906281	99.73	0.27
LONDON	NICE	870684	97.27	2.73
LONDON	FARO	867243	25.89	74.11
PALMA DE MALLORCA	MANCHESTER	856725	5.29	94.71
TENERIFE	MANCHESTER	829407	0.00	100.00
WIEN	LONDON	809557	98.54	1.46
LONDON	LISBOA	789701	98.95	1.05
BARCELONA	PARIS	764741	97.09	2.91
LISBOA	PARIS	760445	87.48	12.52

Anmerkung: Alle Zahlen beruhen auf Streckenherkunft-/Streckenzielangaben, lediglich für Schweden wurden Teiflugstrecken herangezogen (siehe „Wissenswertes zur Methodik“). *: Angaben zu Linien-/Gelegenheitsflugverkehr liegen nicht für alle Fluggäste vor.

Tabelle 1 stellt für 1998 die 29 wichtigsten Städteverbindungen im Intra-EU-Verkehr auf der Grundlage der Abflüge dar, die von den Flughäfen beider Städte gemeldet wurden. Folglich beziehen sich die 4 Mio. Fluggäste, die für die am meisten frequentierte Strecke angegeben wurde, sowohl auf die Flüge London - Dublin als auch auf die Flüge Dublin - London. Die Rangfolge wurde auf der Grundlage des Linien- und Gelegenheitsflugverkehrs ermittelt.

Von den 16 Strecken mit einem Aufkommen von über einer Million Fluggästen führen 13 über London.

Bei den Städteverbindungen ist zu beachten, dass sich der Verkehr von und nach einer bestimmten Stadt auf den Gesamtverkehr aller Flughäfen dieser Stadt bezieht. „London“ beispielsweise steht für Flüge von und nach den Flughäfen Gatwick, Heathrow, Stansted, Luton und London-City.

Die beiden letzten Spalten in Tabelle 1 stellen den Anteil des Linien- und Gelegenheitsflugverkehrs an der jeweiligen Strecke dar. Wären lediglich Linienflüge einbezogen worden, wären einige wichtige Strecken – allesamt Urlaubsziele – nicht in der Tabelle enthalten. Der Gelegenheitsflugverkehr macht etwa drei Viertel der Flüge zwischen London und Faro aus; London - Teneriffa und Palma de Mallorca - Manchester sind fast ausschließlich Charterflugstrecken. Mit über 829 000 Fluggästen ist Manchester - Teneriffa die einzige Strecke in der Tabelle, die zu 100 % mit Charterflügen bedient wird. Für Strecken wie Palma de Mallorca - Frankfurt, Palma de Mallorca - Düsseldorf oder London - Barcelona wäre eigentlich Ähnliches zu erwarten. Überraschenderweise gibt es bei diesen Verbindungen jedoch einen hohen Anteil an „Urlauber“-Linienflügen.

Personenbeförderung im Extra-EU-Verkehr

Tabelle 2 : Entwicklung des Extra-EU-Verkehrs (1993-1998)

Luftverkehr zwischen der EU und der übrigen Welt (beide Richtungen)	Änderung (%)	Änderung (%)	Änderung (%)	Änderung (%)	Durchschnittlicher jährlicher Zuwachs (%) 1993-1998
	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998	
Mittel- und Osteuropa	12.04	10.79	5.50	15.03	11.49
Europäische Republiken der ehem. UdSSR	18.30	8.26	12.40	-4.22	8.93
Übriges Europa	10.99	6.02	6.64	2.14	6.14
Nordafrika	-0.17	10.58	8.19	1.48	3.51
Westafrika	3.45	9.10	10.23	8.74	7.29
Zentralafrika	7.57	4.73	-5.82	9.28	2.44
Ostafrika	1.23	2.29	-2.97	-12.49	-0.68
Südliches Afrika	12.50	29.09	12.47	9.12	14.56
Nordamerika	7.08	6.61	8.04	6.80	6.98
Mittelamerika und Karibik	11.57	23.13	15.24	9.12	16.17
Südamerika	13.41	5.62	7.50	5.15	9.01
Naher und Mittlerer Osten	10.65	4.49	3.25	9.46	6.16
Asiatische Republiken der ehem. UdSSR	28.22	6.67	13.71	0.33	22.02
Indischer Subkontinent	13.49	7.02	2.67	6.67	8.76
Ferner Osten	10.32	10.12	8.66	-1.11	9.61
Australien, Ozeanien und Antarktis	7.38	-8.54	3.65	37.53	7.74

Tabelle 2 stellt die Entwicklung des Luftverkehrs zwischen der EU und der übrigen Welt dar. Die letzte Spalte der Tabelle zeigt die durchschnittliche Zuwachsrate im Zeitraum 1993-1998.

Die höchste durchschnittliche Zuwachsrate (+22 %) wird für den Verkehr zwischen der EU und den asiatischen Republiken der ehemaligen UdSSR verzeichnet. Das Fluggastaufkommen ist auf diesen Strecken jedoch relativ niedrig. Diese hohe Zuwachsrate ist in erster Linie auf den beachtlichen Anstieg zwischen 1993 und 1994 (+73 %) zurückzuführen. Aus Tabelle 4 geht hervor, dass die Zuwächse in den Folgejahren weit geringer ausfielen. Im Jahr 1998 blieb das Fluggastaufkommen gegenüber 1997 praktisch unverändert. Für die Zielorte in Mittelamerika und der Karibik beträgt die durchschnittliche Zuwachsrate 16 %, das Fluggastaufkommen

ist beständig gestiegen. Eine stetige Zunahme (im Durchschnitt um fast 15 % jährlich) ist auch für das südliche Afrika zu verbuchen. In beiden Fällen blieb die Zuwachsrate 1998 jedoch hinter den Werten der Vorjahre zurück.

Der Verkehr zwischen der EU und Mittel- und Osteuropa hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Seit 1993 stieg das Fluggastaufkommen jedes Jahr um über 10 %, lediglich 1997 lag der Zuwachs gegenüber 1996 bei nur 5,5 %. Weniger günstig ist die Entwicklung bei den Zielorten in Ostafrika. Der 1997 leicht rückläufige Trend (-3 %) verstärkte sich noch 1998 (-12 %).

Der Verkehr mit Australien, Ozeanien und der Antarktis unterliegt einigen Schwankungen. Hervorzuheben ist der Anstieg des Fluggastaufkommens von 1997 auf 1998, der mit 37,5 % einen Spitzenwert erreichte.

Tabelle 3: Extra-EU-Verkehr mit den Weltregionen 1998 – Anteile der einzelnen Mitgliedstaaten in %

	B	DK ¹	D	EL	E	F	IRL	I	L ²	NL	A	P	FIN	S ²	UK	EU-15
Europa ohne EU	3.34	:	27.10	4.87	7.92	9.41	0.47	5.14	0.33	6.74	5.07	1.23	2.24	4.24	21.90	100
Amerika	2.84	:	16.70	0.77	6.91	12.77	2.03	5.60	0.00	10.58	0.67	1.62	0.46	0.71	38.35	100
Asien, Austral. u. Ozean.	1.24	:	20.48	2.11	1.54	14.93	0.02	7.64	0.00	11.49	2.97	0.16	1.17	0.79	35.45	100
Afrika	5.71	:	17.16	0.98	3.02	35.78	0.28	10.49	0.26	5.92	2.03	1.79	0.16	0.38	16.04	100

¹ Für Dänemark liegen keine Daten vor. ² Daten über Teillflugstrecken (siehe „Wissenswertes zur Methodik“).

Tabelle 3 zeigt den Anteil der Mitgliedstaaten am gesamten Extra-EU-Verkehr. In dieser Tabelle wird der Extra-EU-Verkehr in vier „Weltregionen“ unterteilt: Europa ohne EU, Amerika (Nord-, Mittel- und Südamerika), Asien,

Australien und Ozeanien sowie Afrika.

Deutschland hat einen Anteil von 27,1 % am gesamten Flugverkehr mit „Europa ohne EU“ und liegt damit weit vor

dem Vereinigten Königreich, das bei einem Anteil von 21,9 % hält.

Das Vereinigte Königreich behauptet dafür seine dominierende Stellung (38,3 %) im Flugverkehr mit Amerika und lässt Deutschland, Frankreich und die Niederlande (mit Anteilen von 16,7 %, 12,7 % und 10,6 %) weit hinter sich. Auf diese vier Länder zusammen entfallen fast 80 % des gesamten EU-Flugverkehrs nach Amerika.

Das Vereinigte Königreich ist auch im Flugverkehr mit Asien sowie Australien und Ozeanien führend, auch wenn hier der Anteil mit 35,4 % des Gesamtverkehrs etwas geringer ist. An zweiter Stelle folgt Deutschland mit knapp 20,5 %.

Beim Flugverkehr mit Afrika nimmt das Vereinigte Königreich mit 16 % den dritten Platz ein. Frankreich beherrscht diesen Markt mit einem Anteil von knapp 36 %, der in erster Linie auf Zielorte in Nordafrika zurückzuführen ist. An zweiter Stelle liegt Deutschland mit einem Anteil von 17,2 % (gegenüber 19,3 % im Jahr 1997).

Tabelle 4 : Anteil der wichtigsten Strecken am Extra-EU-Verkehr (1998)

Hauptstrecken im Extra-EU-Verkehr		Anteil am gesamten Extra-EU-Verkehr	kumulierter Anteil
Vereinigtes Königreich	Nordamerika	11.56%	11.56%
Deutschland	Übriges Europa	6.57%	18.13%
Vereinigtes Königreich	Übriges Europa	6.14%	24.27%
Deutschland	Nordamerika	4.40%	28.67%
Frankreich	Nordamerika	3.40%	32.07%
Frankreich	Nordafrika	2.85%	34.92%
Vereinigtes Königreich	Ferner Osten	2.84%	37.76%
Niederlande	Nordamerika	2.79%	40.56%
Frankreich	Übriges Europa	2.36%	42.92%
Deutschland	Ferner Osten	2.06%	44.98%
Spanien	Übriges Europa	1.94%	46.92%
Vereinigtes Königreich	Naher und Mittlerer Osten	1.92%	48.84%
Deutschland	Mittel- und Osteuropa	1.89%	50.73%
Niederlande	Übriges Europa	1.65%	52.37%
Deutschland	Nordafrika	1.62%	54.00%
Frankreich	Ferner Osten	1.50%	55.50%
Italien	Nordamerika	1.24%	56.74%
Vereinigtes Königreich	Mittelamerika und Karibik	1.23%	57.97%
Schweden	Übriges Europa	1.14%	59.11%
Niederlande	Ferner Osten	1.12%	60.23%

In Tabelle 4, in der die „Weltregionen“ stärker untergliedert werden, wird der Zusammenhang zwischen den wichtigsten Strecken und den einzelnen Mitgliedstaaten verdeutlicht. Die Zahlen in der Tabelle beziehen sich auf die Anteile der

einzelnen Staaten an einer bestimmten Strecke (erste Spalte) und auf den kumulierten Anteil (zweite Spalte). Im Jahr 1998 machen die 20, in Tabelle 4 dargestellten Strecken 60 % des gesamten Extra-EU-Verkehrs aus.

➤ HINTERGRUND UND DEFINITIONEN – WISSENSWERTES ZUR METHODIK

Definitionen: Streckenherkunft-/Streckenziel- und Teilflugstreckendaten – Grenzüberschreitende Fluggäste

Streckenherkunft-/Streckenziel- und Teilflugstreckendaten entsprechen den „On-Flight Origin and Destination“-Daten (OFOD = „On-Flight“ Streckenherkunft-/Streckenzielverkehr). Die ICAO definiert „On-Flight“ Streckenherkunft-/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 Herkunftsflughafen nicht bekannt ist, ist als 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“ Streckenherkunft-/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 Streckenherkunft-/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 Streckenherkunft-/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 Streckenherkunft-/Streckenziel- und Teilflugstreckendaten. (Im genannten Beispiel werden die 135 Transitfluggäste in London vom Londoner Flughafen für die Teilflugstreckendaten erfasst, nicht jedoch für die Streckenherkunft-/Streckenziel- und Teilflugstreckendaten).

Grenzüberschreitende Fluggäste: Streckenherkunft-/Streckenziel- und Teilflugstreckendaten – Meldeländer

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

mit inkompatibler Struktur. Belgien lieferte (Streckenherkunft-/Streckenziel-)Daten lediglich für Brüssel und Irland Daten für Dublin, Shannon und Cork.

Hinweis: vor allem bei Langstreckenflügen im Extra-EU-Verkehr können bei nach dem Teilflugstreckenprinzip (Luxemburg und Schweden) angegebenen Fluggastzahlen zu niedrige Schätzungen vorliegen. Dies sollte bei den Tabellen 3 und 4 sowie – in geringerem Maße – bei Tabelle 2 berücksichtigt werden. 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 3 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 (ABI. Nr. L 307, 02.12.1999, Seite 46 – Verordnung (EG) Nr. 2543/99 der Kommission über das Länderverzeichnis für die Statistik des Außenhandels der Gemeinschaft und des Handels zwischen ihren Mitgliedstaaten).

Schätzungen für Griechenland, Finnland und Dänemark

Für Griechenland (1997), Finnland (1993 bis 1996) und Dänemark (1998) wurden die Abflugzahlen anhand der entsprechenden, von anderen Ländern gemeldeten Ankunftsdaten geschätzt.

Daten für Schweden

Für 1993 und 1994 hat Schweden nur Daten für drei wichtige Flughäfen vorgelegt. Die Daten für 1995, 1996 und 1997 beziehen sich auf alle Flughäfen. Vergleiche sind daher schwierig. Aus Gründen der Konsistenz wurden daher für die Jahre 1993 und 1994 die Daten des SIKA (Schwedisches Institut für Verkehrsanalyse/Schwedisches Amt für Zivilluffahrt) übernommen.

Abbildung 4: 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.

Weitere Informationsquellen:

➤ Datenbanken

New Cronos
Bereich 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/Brüssel Rue du Commerce 124 Handelsstraat 124 B-1049 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 Sejrøgade 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 Estébanez 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 Tel. (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 A. 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. 81 31, Dep. N-0033 OSLO Tel. (47) 22 86 46 43 Fax (47) 22 86 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: datasshop@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/tik/ kk/datashop.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: info@scb.se Internet: http://www.scb.se/info/ datashop/e/udatasshop.asp	Eurostat Data Shop Enquiries & advice and publications Office for National Statistics Customers & Electronic Services Unit 1 Drummond Gate - B1/05 LONDON SW1V 2QQ 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 Unit 1L Mounjoyn Research Centre University of Durham DURHAM DH1 3SW Tel: (44-191) 374 73 50 Fax: (44-191) 384 49 71 E-mail: r-cade@dur.ac.uk URL: http://www.r-cade.dur.ac.uk	HAVER ANALYTICS Eurostat Data Shop 60 East 42nd Street Suite 3310 NEW YORK, NY 10165 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:

Evangelos Pongas, Eurostat/G2, L-2920 Luxembourg, Tel. (352) 4301-34723, Fax (352) 4301-32289,
 E-mail: evangelos.pongas@cec.eu.int
 ORIGINAL: Englisch

Unsere Internet-Adresse: 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://leur-op.eu.int/tfr/generals-ad.htm>
 E-mail: info.info@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 – BALGARIE – ČESKÁ REPUBLIKA – CYPRUS
 EESTI – HRVATSKA – MAGYARORSZÁG – MALTA – POLSKA – ROMÂNIA – RUSSIA – SLOVAKIA – SLOVENIA – TÜRKIYE – AUSTRALIA – CANADA – EGYPT – INDIA
 ISRAËL – 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.