



Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

THEMA 7 – 2/2003

Inhalt

Die wichtigsten Entwicklungen 1

Entwicklung der Gesamtzahl der beförderten Passagiere im Zeitraum 1993-2000 2

Anteil des Intra- und Extra-EU-Luftverkehrs am gesamten internationalen Luftverkehr 2

Internationaler Intra-EU-Verkehr 3

Internationaler Extra-EU-Luftverkehr 5



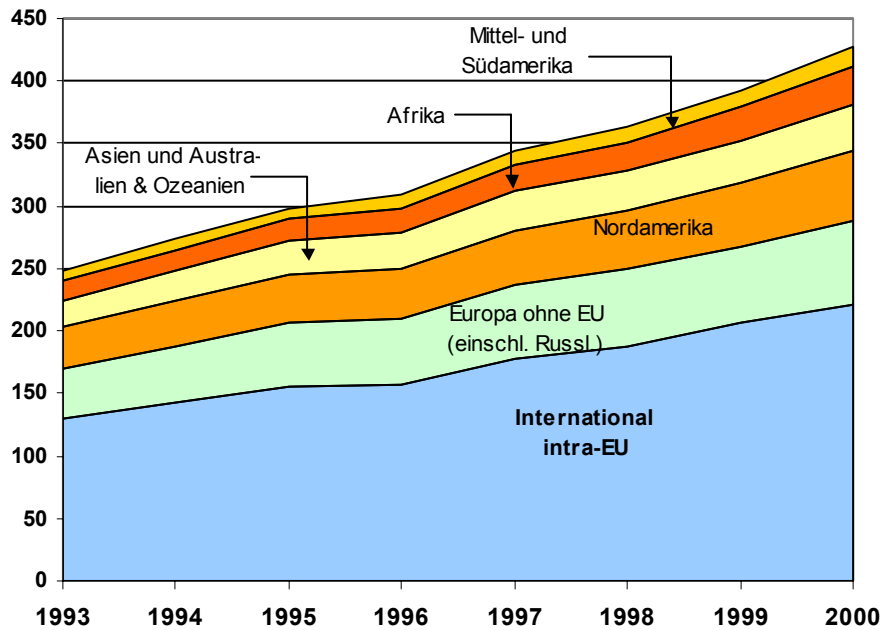
Manuskript abgeschlossen: 06.03.2003
 ISSN 1562-1332
 Katalognummer: KS-NZ-03-002-DE-N
 © Europäische Gemeinschaften, 2003

Internationale Personenbeförderung im Luftverkehr 1993-2000

Das Jahr 2000 - das letzte Jahr mit starker Zunahme der Zahl der internationalen Passagiere in den EU-Ländern

Vincent Tronet

Schaub. 1: Entwicklung der internationalen Personenbeförderung im Luftverkehr nach



Die wichtigsten Entwicklungen

Die Zahl der internationalen Passagiere, die im Jahre 2000 in ein oder aus einem EU-Mitgliedsland befördert wurden, erreichte 434 Millionen, was einer Zunahme um 8,7 % gegenüber 1999 gleichkommt (der internationale Intra-EU-Verkehr wuchs um 6,8 %, während der internationale Extra-EU-Verkehr um 10,7 % anstieg).

Somit war das Jahr 2000 das letzte Jahr, in dem vor den Ereignissen vom September 2001 mit ihren nachhaltigen Auswirkungen auf die Luftfahrtindustrie ein hohes Wachstum festzustellen war.

Im Mittel handelt es sich bei 51 % dieser Gesamtzahl um internationalen Intra-EU-Verkehr, bei 16 % um Flugverbindungen mit dem Nicht-EU-Europa, bei nahezu 13 % um den Luftverkehr mit Nordamerika und bei den verbleibenden 20% um Flugverbindungen mit dem Rest der Welt.

12 % des gesamten internationalen Intra-EU-Passagieraufkommens entfielen im Jahre 2000 allein auf Flugverbindungen zwischen dem Vereinigten Königreich und Spanien (in beiden Richtungen) und 9 % auf den Luftverkehr zwischen Deutschland und Spanien (in beiden Richtungen). 43 % dieses gesamten Intra-EU-Passagieraufkommens sind dem Luftverkehr in das UK und aus dem UK zuzuordnen. Die Intra-EU-Städtepaare mit dem regsten Luftverkehr waren London-Dublin (4,4 Millionen Passagiere), London-Amsterdam (3,6 Millionen) und London-Paris (2,9 Millionen).

Beschränkt man sich auf die Flugverbindungen mit einem Passagieraufkommen von mehr als 50 000 Personen, so verzeichnete die Verbindung Liverpool-Palma die höchste Wachstumsrate (+ 171 %), während bei der Flugverbindung Kopenhagen-Malaga der größte Einbruch (-35 %) hingenommen werden musste.

Was den internationalen Extra-EU-Flugverkehr angeht, so nahm die Zahl der nach und von Südamerika und Australien & Ozeanien fliegenden Passagiere um 19 % bzw. 18 % zu. Bei der Fluggastbeförderung in die und aus der EU war bei allen weltweiten Partnerregionen eine Zunahme festzustellen.

Entwicklung der Gesamtzahl der beförderten Passagiere im Zeitraum 1993-2000

Die Gesamtzahl der in der EU beförderten Passagiere stieg im Jahre 2000 auf nahezu 434 Millionen, was einer Zunahme um 8 % im Vergleich zu 1999 entspricht.

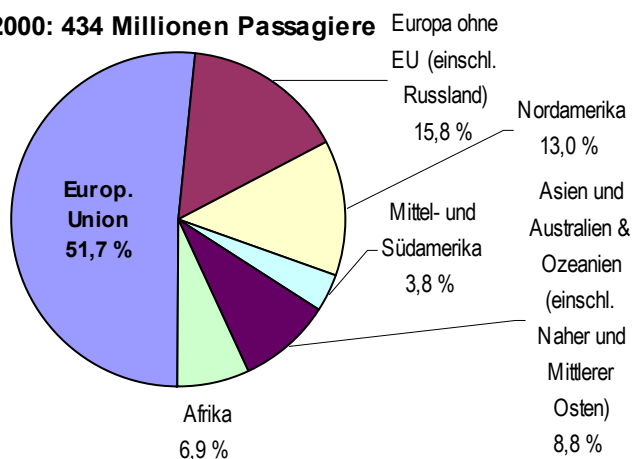
Tabelle 1: Internationale Fluggastbeförderung insgesamt: Entwicklung nach Mitgliedsländern

	Mittleres jährliches Wachstum 1993-1999 (%)	Veränderung 1999-2000 (%)
EU-15	+7,9	+8,7
Belgien	+12,2	+7,9
Dänemark	+9,0	+6,5
Deutschland	+6,9	+7,3
Griechenland	+4,4	+9,7
Spanien	+9,1	+6,4
Frankreich	+6,8	+8,7
Irland	+17,6	+9,2
Italien	+8,7	+13,7
Luxemburg	+6,9	+5,2
Niederlande	+10,2	+8,4
Österreich	+7,7	+7,1
Portugal	+7,1	+8,1
Finnland	+7,5	+9,5
Schweden	+19,5	+7,2
Vereinigtes Königreich	+7,5	+7,0

¹ geschätzt

Schaubild 2: Internationaler Luftverkehr insgesamt in EU-15: Anteil nach Weltregionen

2000: 434 Millionen Passagiere

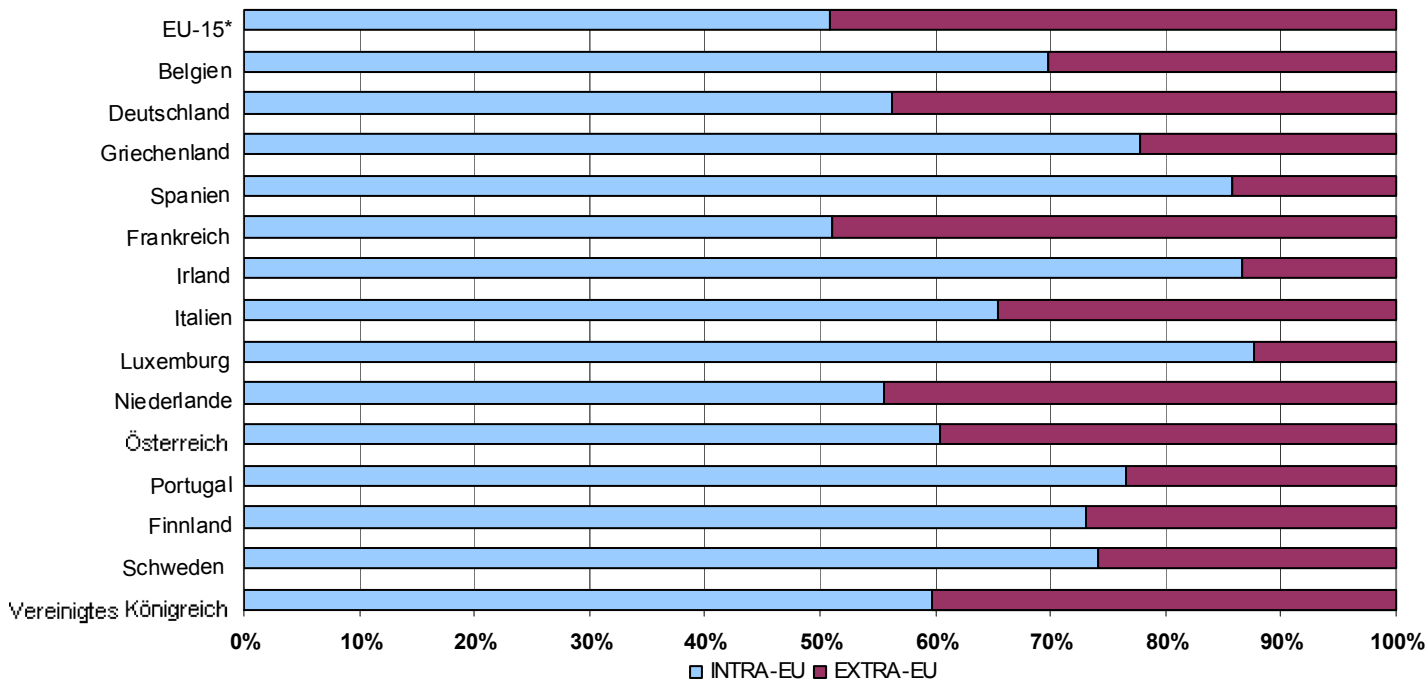


Italien, Griechenland, Finnland und Irland verzeichneten im Jahre 2000 im Vergleich zum Vorjahr ein Wachstum von mehr als 9 % (siehe Tabelle 1). Alle Mitgliedsländer meldeten eine Zunahme, die in 12 Mitgliedstaaten einen Anteil von 7 % oder mehr erreichte.

Schaubild 2 ist zu entnehmen, dass auf den internationalen Intra-EU-Luftverkehr nahezu 52 % des gesamten Luftverkehrs entfielen, gefolgt von Nicht-EU-Europa und Nordamerika mit ca. 16 % bzw. 13 %. Bezüglich dieser Anteile waren im Vergleich zu 1999 keine signifikanten Veränderungen festzustellen.

Anteil des Intra- und Extra-EU-Luftverkehrs am gesamten internationalen Luftverkehr

Schaubild 3: Aufgliederung nach Intra-EU- und Extra-EU-Passagieraufkommen im Jahre 2000 - in % des gesamten Passagieraufkommens



* für EU-15 insgesamt wurden nur die Abflüge berücksichtigt, um eine Doppelzählung von Intra-EU-Passagieren (an den Abflug- und Ankunftsflughäfen) zu vermeiden, während die Passagiere bei der Aufgliederung nach Mitgliedsländern sowohl beim Abflug als auch bei der Ankunft berücksichtigt wurden. Somit wird ein Fluggast, der z. B. von Frankreich nach Spanien fliegt, als ein Intra-EU-Passagier für Frankreich (Abflughafen) und für Spanien (Ankunftsflughafen) und auch nur als ein Intra-EU-Passagier für EU-15 (als ein von Frankreich abfliegender, nicht jedoch als ein in Spanien ankommender Passagier) gezählt.

Bei den Abflügen und Ankünften war in den meisten Mitgliedstaaten ein hoher Anteil internationalen Intra-EU-Verkehrs festzustellen, der mit Ausnahme von Deutschland, Frankreich, den Niederlanden und dem Vereinigten Königreich im Allgemeinen bei über 60 % lag (s. Schaubild 3 auf der vorherigen Seite). In 14 der 10 Mitgliedstaaten, für die Daten vorliegen, stagnierte der internationale Intra-EU-Anteil im Vergleich zu 1999. Nur drei Länder verzeichneten eine Zunahme des Anteils an der internationalen Intra-EU-Passagierbeförderung: Finnland (+1,7 %), Luxemburg (+1,1

%) und - in geringerem Maße - das Vereinigte Königreich (+0,3 %). Demgegenüber musste Portugal bezüglich des Anteils am internationalen Intra-EU-Flugverkehr den größten Rückgang hinnehmen (-5,0 %).

Die Länder mit den höchsten internationalen Extra-EU-Anteilen haben auch die größten Flughäfen Europas, die sich besonders für Interkontinental- und Langstreckenflüge eignen, wie z. B. die Pariser Flughäfen, Amsterdam-Schiphol, Frankfurt/Main und die Londoner Flughäfen.

Internationaler Intra-EU-Verkehr

Legt man die Abflüge zugrunde, so wuchs die internationale Intra-EU-Personenbeförderung von 1999 auf 2000 um 6,8 % (d. h. von 207 Millionen auf 221 Millionen Passagiere).

Tabelle 2 gibt einen Überblick über die wichtigsten Mitgliedsländer-Paare im internationalen Intra-EU-Luftverkehr. Den einschlägigen Angaben ist zu entnehmen, dass 11,5 % des gesamten Passagieraufkommens auf Flugverbindungen zwischen dem Vereinigten Königreich und Spanien (und umgekehrt) entfielen. Das nächstgrößte

Tabelle 2: Die wichtigsten Intra-EU-Länderpaare im Jahre 2000

Rang 2000	Länderpaar	% der Intra-EU-Länderpaare	Rang 1999
1	UK-Spanien/Spanien-UK Deutschl.-Spanien/	11.5	1
2	Spanien-Deutschl.	8.3	2
3	UK-Irland/Irland-UK	4.1	3
4	UK-Deutschl./Deutschl.-UK	3.8	4
5	Frankr.-UK/UK-Frankr.	3.6	5
6	UK-Griechenl./Griechenl.-UK	3.3	8
7	Niederl.-UK/UK-Niederl.	3.1	6
8	Italien-UK/UK-Italien Deutschl.-Griechenl./	3.0	7
9	Griechenl.-Deutschl.	2.8	9
10	Deutschl.-Italien/Italien-Deutschl.	2.4	11
11	Italien-Frankr./Frankr.-Italien	2.4	13
12	Frankr.-Deutschl./Deutschl.-Frankr.	2.3	10
13	Frankr.-Spanien/Spanien-Frankr.	2.3	12
14	Italien-Spanien/Spanien-Italien	1.8	14
15	Niederl.-Spanien/Spanien-Niederl.	1.5	16

Vierzehn der fünfzehn wichtigsten Mitgliedstaaten-Paare waren im Jahre 2000 dieselben wie im Jahre 1999, wenn auch in einer geringfügig geänderten Reihenfolge. Die „Top-5“ unterlagen keinerlei Veränderung. Unter den acht ersten Paaren in Tabelle 2 war bei sieben das Vereinigte Königreich mit von der Partie.

Betrachtet man das Gesamtkontingent der internationalen Intra-EU-Passagiere, ist festzustellen, dass 37,2 % in das Vereinigte Königreich fliegen bzw. vom Vereinigten Königreich aus abfliegen, während 30,5 % nach oder von Spanien und 25,9 % nach oder von Deutschland fliegen.

Bei den fünfzehn wichtigsten Städte-Paaren (Tabelle 3 - auf den Abflugmeldungen basierende Daten) sticht ins Auge, dass alle fünfzehn mit mehr als einer Million Passagiere aufwarten können und bei vierzehn unter ihnen London mit dabei ist. Im Jahre 1999 wurden bei insgesamt neunzehn

Mitgliedstaaten-Paar war Deutschland-Spanien mit mehr als 8 %. Diese hohen Zahlen sind auf den umfangreichen Urlaubsverkehr zurückzuführen. Beim drittgrößten Mitgliedstaaten-Paar (UK-Irland) waren die Passagierzahlen weniger als halb so hoch wie beim zweitgrößten Paar.

Auf diese drei ersten Paare entfiel etwas weniger als ein Viertel (23,9 %) des gesamten internationalen Intra-EU-Passagieraufkommens.

Tabelle 3: Die wichtigsten Intra-EU-Städtepaare im Jahre 2000

Rang 2000	Städtepaar	Zahl der bef. Pers.	Rang 1999
1	London-Dublin	4 391 528	1
2	London-Amsterdam	3 619 110	2
3	London-Paris	2 926 201	3
4	London-Frankfurt	2 184 511	4
5	London-Madrid	1 739 660	8
6	London-Milano	1 676 192	5
7	London-Malaga	1 645 738	11
8	London-Roma	1 642 588	6
9	Madrid-Paris	1 583 511	12
10	London-Bruxelles	1 394 864	7
11	London-Barcelona	1 375 164	17
12	London-Palma de Mallorca	1 372 043	14
13	London-München	1 358 286	10
14	London-Stockholm	1 328 519	13
15	Copenhagen-London	1 317 236	15

Städte-Paaren über eine Million Passagiere gezählt, während es im Jahre 2000 bereits 26 Städte-Paare waren.

Die letzte Spalte von Tabelle 3 zeigt, dass die wichtigsten Städte-Paare überwiegend dieselben waren wie im Jahre 1999. Die Zahl der Passagiere auf der Strecke London-Madrid wuchs jedoch um 20 %, so dass dieses Städte-Paar von der achten auf die fünfte Stelle aufrückte.

Tabelle 4 sind bezüglich der internationalen Intra-EU-Personenbeförderung die „dynamischsten“ Städte-Paare sowohl im positiven als auch im negativen Sinn zu entnehmen. Manche Städte-Paare haben ihre Passagierzahlen von einem Jahr auf das andere mehr als verdoppelt (wie z. B. Liverpool-Palma mit 171 %), während die Passagierzahlen anderer Städte-Paare um etwas mehr als ein Drittel schrumpften (u. a. Kopenhagen-Malaga mit -35 %).

Tabelle 4: Intra-EU-Städtepaare* mit dem größten Zuwachs beim Passagieraufkommen / Rückgang von 1999 auf 2000

Zunahme des Passagieraufkommens			Rückgang des Passagieraufkommens		
Rang	Verbindung		Rang	Verbindung	
1	Liverpool (UK) - Palma (E)	+171%	1	Copenhagen (DK) - Malaga (E)	-35%
2	Aarhus (DK) - London (UK)	+137%	2	Helsinki (FIN) - Rhodos (EL)	-32%
3	Amsterdam (NL) - Liverpool (UK)	+113%	3	East Midlands (UK) - Paris (F)	-28%
4	Birmingham (UK) - Cork (IRL)	+79%	4	Dublin (IRL) - East Midlands (UK)	-27%
5	Cardiff (UK) - Malaga (E)	+74%	5	Dublin (IRL) - Madrid (E)	-27%
6	Madrid (E) - Stockholm (S)	+62%	6	Barcelona (E) - Hamburg (D)	-23%
7	London (UK) - Salzburg (A)	+62%	7	Brussels (B) - Ibiza (E)	-23%
8	Barcelona (E) - Nice (F)	+62%	8	Lille (F) - Palma (E)	-22%
9	Madrid (E) - Marseille (F)	+56%	9	Kerry County (IRL) - London (UK)	-22%
10	Barcelona (E) - Liverpool (UK)	+54%	10	Amsterdam (NL) - Teesside (UK)	-22%

* sowohl für 1999 als auch für 2000 wurden nur Verbindungen mit mehr als 50 000 bei der Ankunft und beim Abflug registrierten Passagieren berücksichtigt.

Tabelle 5 gibt einen Überblick über die am stärksten frequentierten Flughäfen in Europa. Das Ranking basiert auf der Gesamtzahl der beförderten Passagiere (Ankünfte und Abflüge) innerhalb der EU sowohl bei den Linien - als auch bei den Charterflügen.

Im Vergleich zu 1999 gab es keine nennenswerten Unterschiede beim Ranking - mit Ausnahme des Flughafens Milano/Malpensa, der ein außergewöhnliches Wachstum (+34,9 %) für sich verbuchen konnte und vom 21. auf den 14. Platz vorgerückt ist. Hohe Wachstumsraten verzeichneten auch die Flughäfen London/Stansted und Madrid/Barajas.

In diesem Zusammenhang fällt auf, dass der offensichtlich ausgelastete Flughafen London-Heathrow im Vergleich zu 1999 nur mit 1,1 % Zuwachs aufwarten konnte, während das Pariser Flughafensystem, Amsterdam und Frankfurt vergleichsweise hohe Wachstumsraten verzeichneten und allem Anschein nach noch nicht an ihre Grenzen gestoßen sind. Das gleiche Phänomen lässt sich - wenn auch weniger stark ausgeprägt - beim internationalen Extra-EU-Passagieraufkommen feststellen (s. Tabelle 8).

Die französischen Behörden haben für die einzelnen Flughäfen des Pariser Flughafensystems (Charles de Gaulle, Orly und Le Bourget) keine getrennten Meldungen vorgelegt. Wären die Londoner Flughäfen (Heathrow, Gatwick, Luton, London-City und Stansted) in einem „Londoner Flughafensystem“ zusammengefasst worden, so würde die Gesamtzahl der im Jahre 2000 beförderten Passagiere bei 53 437 868 liegen, was einer 7,3 %igen Zunahme im Vergleich zu 1999 entspräche.

Tabelle 5: Die „TOP-15“ unter den Flughäfen: Gesamtzahl der in EU-15 im internationalen Luftverkehr beförderten Passagiere

Rang 2000	Flughafen	Passagieraufkommen 1999 insges.	Veränderung 1999-2000 (%)	Rang 1999
1	London/Heathrow	24 373 689	+1,1	1
2	Airport system - Paris	22 831 619	+8,2	2
3	Amsterdam/Schiphol	21 293 303	+6,5	3
4	Frankfurt (Main)	16 772 699	+6,3	4
5	Bruxelles/National	15 065 947	+5,9	6
6	London/Gatwick	14 913 451	+3,7	5
7	Palma de Mallorca	13 738 940	-0,8	7
8	Dublin	11 593 568	+7,2	9
9	Manchester/Intl	10 739 443	+4,3	10
10	Madrid/Barajas	9 802 490	+19,9	12
11	London/Stansted	9 629 910	+33,5	15
12	München	9 158 719	+6,1	11
13	Stockholm/Arlanda	8 338 570	+5,1	14
14	Milano/Malpensa	7 980 770	+34,9	21
15	Düsseldorf	7 835 741	-4,0	13

Internationaler Extra-EU-Luftverkehr

Die Zahl der Passagiere, die in der EU landen oder von dort aus abfliegen und aus einem Extra-EU-Land kommen bzw. ein Extra-EU-Land anfliegen, nahm im Jahre 2000 im Vergleich zum Vorjahr um 10,7 % zu (von 192 Millionen auf 213 Millionen). Das internationale Extra-EU-Passagieraufkommen ist somit wesentlich stärker gestiegen als das internationale Intra-EU-Passagieraufkommen (+6,8 %).

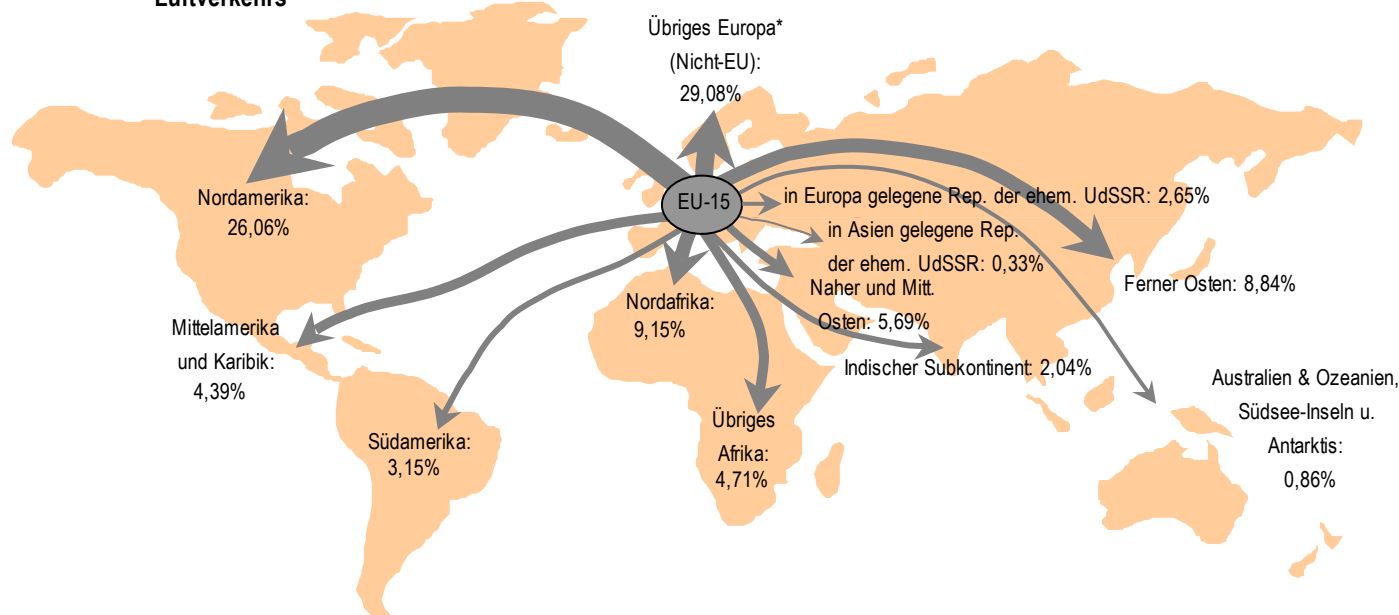
Wie Schaubild 4 zu entnehmen ist, sind beim internationalen Extra-EU-Luftverkehr im Jahre 2000 größtenteils europäische Nicht-EU-Länder das Ziel (29,1 % - ohne die im europäischen Teil gelegenen Republiken der ehem. UdSSR),

dicht gefolgt von Nordamerika (26,1 %).

Dem afrikanischen Kontinent kommen 13,9 % der internationalen Extra-EU-Fluggastbeförderung zugute, wobei auf Nordafrika allein (mit beliebten Urlaubszielen in Marokko und Tunesien) 9,1 % dieses Anteils entfallen.

Bei im Fernen Osten gelegenen Zielen liegt der entsprechende Anteil bei 8,8 %, während der Nahe und Mittlere Osten einen Anteil von 5,7 % der Personenbeförderung für sich verbuchen. Bei allen übrigen Zielen liegt der entsprechende Anteil unter 5 %.

Schaubild 4: Internationaler Extra-EU-Luftverkehr im Jahre 2000: Anteil an den weltweiten Zielorten - in % des gesamten Extra-EU-Luftverkehrs



* ohne die im europäischen Teil gelegenen Republiken der ehem. UdSSR

Bezüglich der Anteile der einzelnen Weltregionen am internationalen Extra-EU-Luftverkehr wird auf Tabelle 6 verwiesen, der die einschlägigen Entwicklungen im Vergleich zu 1999 zu entnehmen sind.

Die größte Zunahme wurde für Südamerika vermeldet, wo die Passagierzahlen um 19,0 % zunahmen, was im Vergleich zu den durchschnittlichen jährlichen Wachstumsraten der Vorjahre einen deutlichen Anstieg bedeutete. Australien und Ozeanien sowie das südliche Afrika verzeichneten ein Wachstum von über 15 %.

Nicht eine einzige Weltregion musste von 1999 auf 2000 einen Rückgang hinnehmen, wobei das Wachstum überall mindestens +4,6 % erreichte und das hohe Wachstum bei der internationalen Extra-EU-Personenbeförderung erklärt.

Auf einer stärker aggregierten Ebene (vier „Weltregionen“) gibt Tabelle 7 Aufschluss über den Anteil der Mitgliedstaaten am internationalen Extra-EU-Luftverkehr.

Der ersten Reihe ist der Gesamtanteil der Mitgliedstaaten am internationalen Extra-EU-Luftverkehr zu entnehmen. Mit 27,8 % nimmt das Vereinigte Königreich mit großem Abstand den Spitzenplatz ein, gefolgt von Deutschland und Frankreich mit 20,9 % bzw. 15,5 %.

Tabelle 6: Entwicklung des internationalen Extra-EU-Luftverkehrs im Zeitraum 1993-2000

Luftverkehr EU-übrige Welt (beide Richtungen)	Durchschnittl. Jahreswachstum (%) 1993-1999	Veränderung 1999-2000 (%)
Extra-EU-Luftverkehr insgesamt	+7,6	+10,7
Mittel- und Osteuropa	+11,4	+14,7
in Europa gelegene Rep. der ehem. UdSSR	+7,6	+9,9
übriges Europa	+5,6	+12,2
Nordafrika	+8,0	+12,5
Westafrika	+8,3	+8,1
Zentralafrika	+2,5	+7,1
Ostafrika	+0,7	+4,6
Südl. Afrika	+11,5	+15,7
Nordamerika	+9,4	+7,6
Mittelamerika u. Karibik	+15,2	+10,8
Südamerika	+8,6	+19,0
Naher und Mittlerer Osten	+7,3	+10,3
in Asien gelegene Republiken der ehem. UdSSR	+16,5	+9,1
Indischer Subkontinent	+7,7	+6,5
Ferner Osten	+9,9	+11,9
Australien & Ozeanien, Südseeinseln u. Antarktis	+3,9	+18,0

Tabelle 7: Extra-EU-Luftverkehr in die Weltregionen im Jahre 2000: Anteile der einzelnen Mitgliedstaaten in %

	B	DK	D	EL	E	F	IRL	I ¹	L ¹	NL	A ¹	P	FIN	S ¹	UKEU-15	
Extra-EU-Luftverkehr insges.	3.15	:	20.87	2.65	5.60	15.49	1.03	7.39	0.10	8.69	2.72	1.51	0.99	2.04	27.76	100
Europa ohne EU	3.53	:	27.13	5.12	7.47	9.15	0.59	5.81	0.21	7.45	5.21	1.24	2.01	4.37	20.71	100
Amerika	2.74	:	16.46	0.74	6.99	13.93	2.30	6.71	0.00	9.84	0.62	2.54	0.30	0.86	35.97	100
Asien u. Australien & Ozeanien	1.28	:	20.70	3.25	1.36	15.24	0.02	7.92	0.00	11.32	2.97	0.03	1.04	1.19	33.68	100
Afrika	5.67	:	17.87	0.90	3.54	34.44	0.31	12.04	0.21	5.55	1.88	1.60	0.27	0.71	15.03	100

Hinweis: Für Dänemark sind keine Daten verfügbar. 1 Flugstrecken-Daten

Mit 27,1 % des Passagieraufkommens nimmt Deutschland im Luftverkehr in europäische Nicht-EU-Länder - weit vor dem Vereinigten Königreich mit 20,7 % - den Spitzenplatz ein. Im Vergleich zu 1999 bedeutet dies einen kleinen Anstieg für Deutschland (1999: 26,5 %) und einen geringfügigen Rückgang für das Vereinigte Königreich (1999: 22,1 %).

Gleichwohl liegt das Vereinigte Königreich bezüglich des Passagieraufkommens im Verkehr mit Amerika (36,0 %) noch immer weit vorne, obwohl der entsprechende Anteil in den letzten zwei Jahren leicht zurückgegangen ist (1998: 38,4 %, 1999: 37,4 %). Hinter dem Vereinigten Königreich rangieren Deutschland, Frankreich und die Niederlande, deren Anteile nahezu unverändert bleiben. Diese drei Länder können mit einem etwas größeren Passagieraufkommen im Verkehr mit Amerika aufwarten (40,2 %) als das Vereinigte Königreich für sich genommen.

Das gleich Ranking ist im Flugverkehr mit Asien und

Australien & Ozeanien festzustellen, obwohl das Vereinigte Königreich auch hier einen geringfügigen Rückgang (von 34,6 % im Jahre 1999 auf 33,7 % im Jahre 2000) verzeichnet. Auf diesen Fluglinien sah sich Deutschland mit einer Stagnation (21,0 % im Jahre 1999 gegenüber 20,7 % im Jahre 2000) konfrontiert.

Wie schon in den Jahren zuvor nimmt Frankreich den Spitzenplatz im Luftverkehr mit Afrika ein, wobei es allerdings zu berücksichtigen gilt, dass der hohe Anteil von 34,4 % hauptsächlich auf Flüge zu Zielorten in Nordafrika entfällt. Würde Nordafrika getrennt erfasst, so fiel der französische Anteil sogar noch höher aus. Deutschland liegt mit 17,9 % (nach 18,3 % im Jahre 1999) an zweiter Stelle, gefolgt vom Vereinigten Königreich und Italien. Im Vergleich zu 1999 bleibt der Anteil des Vereinigten Königreichs unverändert (1999: 15,1 %), während Italien aufholt (1999: 11,7 %).

Tab. 8: Die „Top-25“ unter den Flughäfen nach der Gesamtzahl der im internationalen Extra-EU-Luftverkehr beförderten Passagiere

Rang 2000	Flughafen	2000 insges.bef. Passagiere	Veränderung 1999-2000 (%)	Rang 1999
1	London/Heathrow	32 511 682	+5.8	1
2	Airport system - Paris	26 246 505	+13.4	2
3	Frankfurt (Main)	23 509 108	+10.2	3
4	Amsterdam/Schiphol	17 805 743	+9.5	4
5	London/Gatwick	14 126 816	+6.7	5
6	Milano/Malpensa	7 033 394	+22.0	7
7	Bruxelles/National	6 521 014	+13.1	8
8	Madrid/Barajas	6 288 351	+8.2	6
9	Roma/Fiumicino	5 813 931	+13.4	9
10	München	5 441 639	+13.8	10
11	Wien/Schwechat	4 857 120	+11.3	12
12	Manchester/Intl	4 720 259	+6.7	11
13	Düsseldorf	4 158 033	+7.3	13
14	Stockholm/Arlanda	3 506 174	+8.8	14
15	Athinai	3 375 802	+29.2	15
16	Lisboa	2 336 451	+31.1	17
17	Helsinki	2 009 329	+2.5	16
18	Barcelona	1 776 447	+20.9	19
19	Stuttgart	1 751 180	+9.8	18
20	Hamburg	1 483 227	+4.4	20
21	Dublin	1 402 312	+17.8	22
22	Hannover	1 392 777	+13.6	21
23	Nice/Côte d'Azur	1 150 963	+24.2	27
24	Berlin-Tegel	1 142 997	+11.2	23
25	Lyon/Satolas	1 133 471	+22.1	26

Tab. 8 zeigt das Ranking der 25 für die internationale Extra-EU-Personenbeförderung wichtigsten Flughäfen (nach dem gesamten Passagieraufkommen unter Berücksichtigung sowohl der Abflüge als auch der Landungen)

Die fünf Spitzenplätze nehmen die sehr großen Flughäfen ein (mit Ausnahme des Flughafensystems in Paris, das die Flughäfen Charles de Gaulle, Orly und Le Bourget umfasst), die ausnahmslos weit über 10 Millionen Passagiere pro Jahr vorzuweisen haben.

Einige in der Rangfolge weiter unten angesiedelte Flughäfen vermelden im Vergleich zu 1999 große Veränderungen. Dies gilt insbesondere für Milano - Malpensa, wo die Veränderung bei +22,0 % liegt (nach einem Wachstum von 102,0 % von 1998 auf 1999). Dieses bei der internationalen Extra-EU- (und auch bei der internationalen Intra-EU-) Personenbeförderung festgestellte phänomenale Wachstum stellte sich nach umfangreichen Strukturverbesserungen ein (neue Terminals, Verdoppelung der Flugkapazität). Der Flughafen Malpensa gehörte zu den 14 prioritären Projekten der „Transport-TEN“ (Trans-European Networks).

Weitere Flughäfen, auf denen umfangreiche Anpassungsmaßnahmen durchgeführt wurden, sind Athen und Nice/Côte d'Azur (+29 % bzw. +24 %) sowie Lyon/Satolas und Barcelona, die beide eine mehr als 20 %ige Zunahme des Passagieraufkommens für sich verbuchen können.

Im Vergleich zu 1999 konnten alle 25 großen Flughäfen der EU bezüglich des internationalen Extra-EU-Passagieraufkommens Steigerungen erzielen, die allerdings bei einigen Flughäfen wie Helsinki und Hamburg (+2,5 % bzw. +4,4 %) bescheidener ausfielen, ohne dass sich dies wesentlich auf deren Stellung im Ranking ausgewirkt hätte.

➤ WICHTIGE INFORMATIONEN - HINWEISE ZUR METHODIK

Die Zahlenangaben in dieser Veröffentlichung sind der Luftfahrtdatenbank von Eurostat entnommen, die derzeit für die EWR-Länder und die Schweiz Daten über den internationalen Luftverkehr von 1993 an enthält.

Diese Datenbank steht online und auf der jährlich erscheinenden Luftfahrt-CD-ROM zur Verfügung.

Vergleich mit der vorausgegangenen Ausgabe

Wegen verbesserter Berechnungsmethoden gibt es im Vergleich zu der vorausgegangenen Ausgabe von Statistik kurz gefasst geringfügige Abweichungen.

Definitionen: Streckenherkunfts-/Streckenziel- und Teilflugstreckendaten-grenzüberschreitende Passagiere

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 nicht bekannt ist, ist als Herkunftsort des Flugzeuges der Abflugort anzunehmen; gleiches 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 zugeordnet.

Der Unterschied zwischen „On-Flight“-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 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; Paris die Zahlen für New York-Paris und London-Paris. Für die beiden Teilflugstrecken werden folgende Zahlen verbucht: New York-London $320=(185+135)$ Passagiere; London-Paris $210=(135+75)$ Passagiere.

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 in ungebrochenem 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 Schaubildern und Tabellen Streckenherkunfts-/Streckenziel- und Teilflugstreckendaten 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) verwendet; Teilflugstreckendaten hingegen nur für Italien (I), Luxemburg (L), Österreich (A) und Schweden (F). Dänemark hat für 1999 und 2000 keine Daten übermittelt. Belgien hat Daten (OFOD) nur für Brüssel vorgelegt, während Irland Daten für Dublin, Shannon und Cork übermittelt hat.

Wichtiger Hinweis: Vor allem beim Langstreckenverkehr im Extra-EU-Verkehr können bei nach dem Teilflugstreckenprinzip angegebenen Fluggastzahlen zu niedrige Schätzungen vorliegen, was aus methodischen Gründen allerdings nicht zu vermeiden ist.

Die Fluggastzahlen beziehen sich auf grenzüberschreitende Fluggäste; was bedeutet, dass die nationalen Flüge nicht berücksichtigt wurden.

Weltregionen

Die Länder, aus denen sich die fünf für Tabelle 3 über den Extra-EU-Luftverkehr definierten Weltregionen (EU, Europa außer EU, Amerika, Asien, Australien & Ozeanien, Afrika) zusammensetzen, werden auf Anfrage mitgeteilt. Die Erdteile Asien sowie Australien & Ozeanien (einschließlich Südseeinseln und Antarktis) wurden aus Gründen der Klarheit zusammengefasst.

Die in der vorliegenden Veröffentlichung definierten „Weltregionen“ entsprechen der von sämtlichen Eurostat-Referaten benutzten Geonomenklatur (ABl. Nr. L335, 10.12.1998, Seite 22 – Verordnung (EG) Nr. 2645/98 der Kommission über das Länderverzeichnis für die Statistik des Außenhandels der Gemeinschaft und des Handels zwischen ihren Mitgliedstaaten).

Von Schweden gemeldete Daten

Bei den von den schwedischen Behörden gemeldeten Teilflugstrecken-Daten für die Zeit bis einschließlich 1998 wurden die Fluggäste im ungebrochenen Durchgang nicht berücksichtigt (siehe auch den letzten Absatz unter den Definitionen von Streckenherkunfts-/Streckenziel- und Teilflugstreckendaten in der linken Spalte auf dieser Seite). Dies hat sich jedoch kaum auf die in dieser Veröffentlichung vorgelegten Daten über Schweden und die schwedischen Flughäfen ausgewirkt.

Schätzungen

Bei den Ländern, die für ein bestimmtes Jahr keine Daten über Streckenherkunfts-/Streckenziel- und Teilflugstreckendaten vorgelegt haben, wurden unter Zugrundelegung des von anderen Ländern gemeldeten entsprechenden Zahlenmaterials über die Ankünfte Schätzungen über die Abflüge vorgenommen.

Internationaler Intra-EU-Fluggastverkehr

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

Internationaler Extra-EU-Fluggastverkehr

Liegen für die Berechnung des internationalen Extra-EU-Fluggastverkehrs eines Landes keine Daten vor, so wurden Schätzungen anhand der Methode der linearen Regression vorgenommen.

Die internationalen Extra-EU-Zahlen umfassen auch die „unbekannten“ Ziele.

Diese Veröffentlichung wurde unter Mitarbeit von Mathieu Erzar und Jelle Bosch zusammengestellt.

Weitere Informationsquellen:

➤ Datenbanken

New Cronos, Theme 7
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 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 URL: http://www.datashop.org	DANMARKS STATISTIK Bibliotek og Information Eurostat Data Shop Sejrgade 11 DK-2100 KØBENHAVN Ø Tlf. (45) 39 17 30 30 Fax (45) 39 17 30 03 E-mail: lib@dst.dk URL: http://www.dst.dk/bibliotek	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 (49) 611 75 94 27 Fax (49) 1888-644 94 30 E-Mail: datashop@destatis.de URL: http://www.eu-datashop.de/	INE Eurostat Data Shop Paseo de la Castellana, 183 Despacho 011B Entrada por Estébanez Calderón E-28046 MADRID Tel. (34) 915 839 167/ 915 839 500 Fax (34) 915 830 357 E-mail: datashop.eurostat@ine.es URL: http://www.ine.es/prodyser/datashop/index.html	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 URL: http://www.istat.it/Prodotti-e/Allegati/Eurostatdatashop.html
ITALIA – Milano	LUXEMBOURG	NETHERLAND	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 URL: http://www.istat.it/Prodotti-e/Allegati/Eurostatdatashop.html	Eurostat Data Shop Luxembourg 46A, avenue J.F. Kennedy BP 1452 L-1014 LUXEMBOURG Tél. (352) 43 35-2251 Fax (352) 43 35-22221 E-mail: dslux@eurostat.datashop.lu URL: http://www.datashop.org/	Centraal Bureau voor de Statistiek 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 URL: www.cbs.nl/eurodatashop	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 URL: http://www.ssb.no/bibliotek/datashop/	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 URL: http://www.statistik.zh.ch
SUOMI/FINLAND	SVERIGE	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@stat.fi URL: http://tilastokeskus.fi/tk/kk/datashop/	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: infoservice@scb.se URL: http://www.scb.se/tjanster/datashop/datashop.asp	Eurostat Data Shop Office for National Statistics Room 1.015 Cardiff Road Newport NP10 8XG South Wales United Kingdom Tel. (44-1633) 81 33 69 Fax (44-1633) 81 33 33 E-mail: eurostat.datashop@ons.gov.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 URL: http://www.haver.com/		

Media Support Eurostat (nur für Journalisten):

Bech Gebäude Büro A4/017 • L-2920 Luxembourg • Tel. (352) 4301 33408 • Fax (352) 4301 35349 • 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/ 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
URL: <http://publications.eu.int>
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 – ÍSLAND – NORGE – SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA – BALGARIJA – 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 1.1.2003 bis 31.12.2003):
(Anschriften der Data Shops und Verkaufsstellen siehe oben)

Alle 9 Themenkreise (etwa 200 Ausgaben)

- Papier: 240 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.