

FLUGHAFENVERBAND

Unsere Flughäfen: Regionale Stärke, Globaler Anschluss



ADV-FAKTENCHECK:

Wohin fliegt Deutschland?

Eine Analyse der Reisenachfrage - von der Kurzstrecke bis zur Fernreise

➤ ADV-Faktencheck: Wohin fliegt Deutschland?

Forderungen nach einer Begrenzung von kurzen Flugreisen treten vor der Bundestagswahl 2021 vermehrt auf. Als Beitrag zur Versachlichung möchte der Flughafenverband ADV hier die tatsächliche Nachfrage der Reisenden darstellen. Auf welchen Strecken findet eigentlich Luftverkehr statt? Diesen und weiteren Fragen ist die ADV in seinem Faktencheck nachgegangen. Für eine zielgerichtete Luftverkehrspolitik sind detaillierte Kenntnisse der Marktsituation notwendig. Darauf basierend hat der Flughafenverband ADV eine qualifizierte Auswertung von Daten¹ vorgenommen. Die Zahlen des Flughafenverbandes ADV vergleichen jeweils die Jahre 2011 und 2019².

Der ADV-Faktencheck konzentriert sich auf vier Marktbereiche:

- Innerdeutsche Luftverkehrsentwicklung
- Kurzstrecken-Verbindungen bis 1.500 km
- Europa-Verkehr
- Interkontinentale Luftverkehrsverbindungen

Die Untersuchung beschreibt die Luftverkehrsentwicklung und die strukturellen Veränderungen auf der Nachfrage- und Angebotsseite. Mit dem Faktencheck informiert die ADV, Politik und Gesellschaft über die Marktentwicklung in der zweiten Dekade dieses Jahrhunderts.

Das Passagieraufkommen an den deutschen Flughäfen nahm zwischen 2011 und 2019 insgesamt um +24,3 Prozent zu. Dies entspricht einem durchschnittlichen, jährlichen Wachstum der Luftverkehrsnachfrage um etwa 6 Millionen Passagiere (an+ab). **Der Luftverkehr erfüllt seine Hauptaufgabe: 81,4 Prozent der Passagiere fliegen ins Ausland.**

¹ Datenauswertung: SAFIR, ACHAT + ADV-Monatsstatistik

² 2011 wurde die Luftverkehrsteuer in Deutschland eingeführt. 2019 gilt als das vorerst letzte „normale“ Jahr im Flugverkehr

Stetiges Passagierwachstum bei konstanten Flugbewegungen

Durch den Einsatz größerer Flugzeuge können Airlines bei zum Teil gleicher Frequenzzahl mehr Passagiere befördern. Diese Effizienz senkt den CO₂-Ausstoß pro Passagier. Die Entkopplung des

Bewegungswachstums von der dauerhaft steigenden Luftverkehrsnachfrage ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu einem nachhaltigen Luftverkehr.

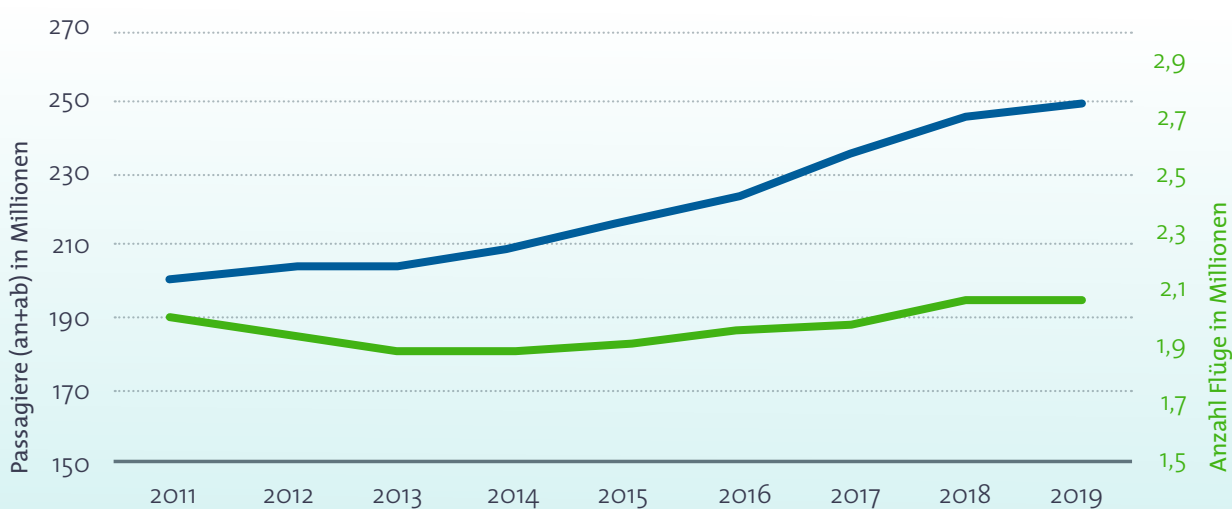


Abbildung 1. Passagieraufkommen + Flugbewegungen 2011 – 2019 (Gesamtdarstellung), Quelle: ADV

Internationale Top-5 Ziele von deutschen Flughäfen über alle Entfernungen

Die internationalen Top-Ziele London, Wien und Zürich stehen stellvertretend für die hohe wirtschaftliche Integration in die internationalen Businesszentren. Mit Mallorca und Antalya

schaffen es die wichtigsten touristischen Zieldestinationen für deutsche Urlauber unter die ersten fünf. Insgesamt starteten 2019 knapp 16 Mio. Passagiere auf diesen Routen.

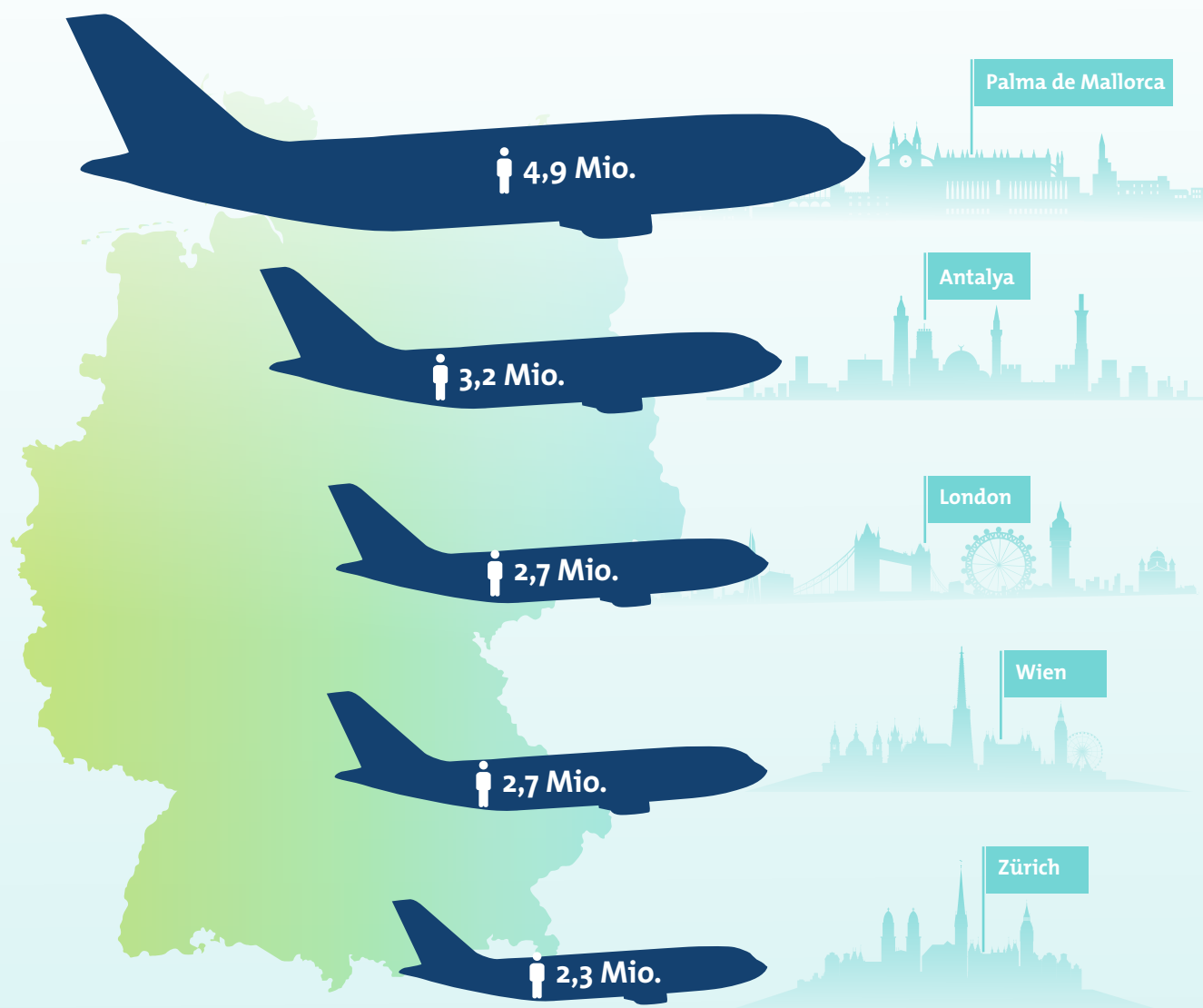


Abbildung 2. Internationale Top-5 Ziele von deutschen Flughäfen über alle Entfernungen, Quelle: ADV, Abfliegende Passagiere

1. Innerdeutscher Luftverkehr

Während die Auslandsreisen zulegen, ging die Anzahl der innerdeutschen Passagiere von 2011 24,6 Mio. Passagiere auf 23,2 Mio. in 2019 zurück. **Das ist ein Rückgang um -5,7 Prozent.** Der Rückgang ist in Streckeneinstellungen und attraktiven Reisealternativen begründet.

Zwischen 2011 und 2019 stiegen ca. 1,4 Mio. Flugreisende auf alternative Reisemöglichkeiten am Boden um. **Dies entspricht durchschnittlich 175.000 pro Jahr. Der innerdeutsche Luftverkehr ist ein kleines Segment im Gesamtsystem.** Verbesserte intermodale Angebote und die enge

Zusammenarbeit zwischen Bahn und Luftverkehr fördern diesen Modaltransfer. Die geringe Zahl verdeutlicht aber auch, dass das Verlagerungspotenzial von der Luft auf die Schiene nicht endlos ist. Das Bahnnetz und die Taktfrequenz der Züge müssen weiter deutlich erhöht werden. Selbst wenn dies gelänge, bleibt der innerdeutsche Luftverkehr eine wichtige Säule im deutschen Mobilitätssystem. Denn Tagesdienstreisen sind oft nur mit dem Flugzeug umsetzbar und jeder dritte Passagier nutzt einen Flug innerhalb Deutschlands im Feederverkehr.

Anzahl der Flüge nimmt stärker ab, als das Passagieraufkommen

Der Rückgang der innerdeutschen Flüge fällt mit **-15,7 Prozent deutlich höher aus, als das verringerte Passagieraufkommen.** Hierfür gibt es

zwei Gründe: Der Einsatz größeren Fluggerätes und ein deutlich verkleinertes Netzangebot.

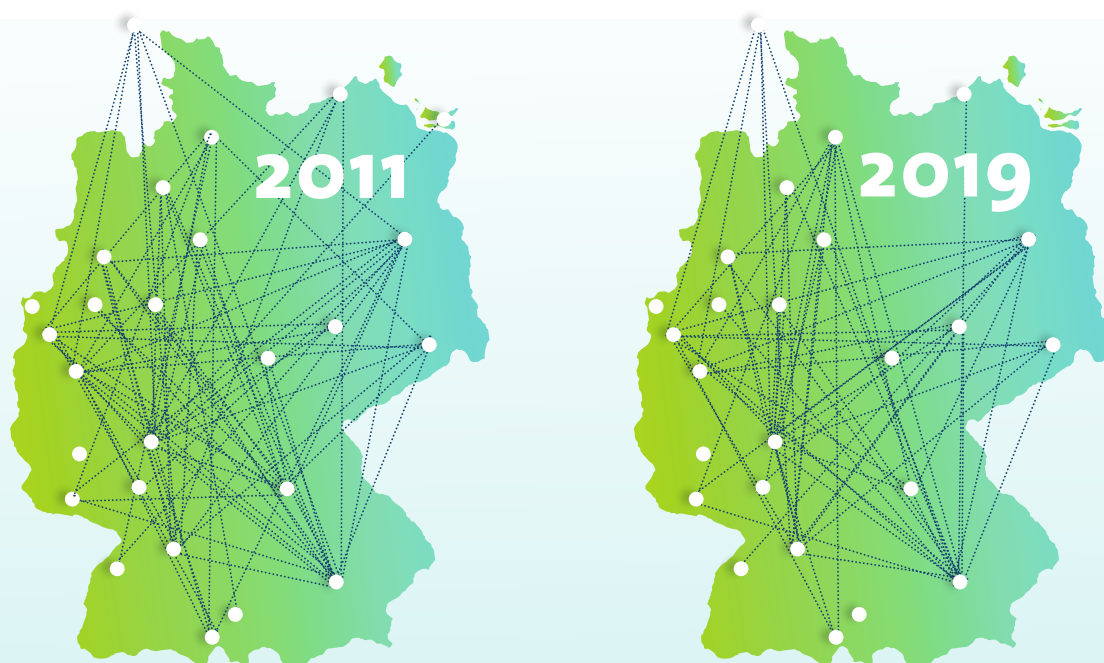


Abbildung 3. Luftverkehrsnetz innerdeutscher Verbindungen, Quelle: ADV, Strecken

2019 werden 22 Routen weniger als 2011 im innerdeutschen Streckennetz angeboten. In diesem Zeitraum boten verschiedene Airlines Verbindungen innerhalb Deutschlands an. Besonders schwer wiegt der Marktaustritt der Air Berlin als wichtigster innerdeutscher Carrier im Jahr 2017. Auch die Versuche von Low-Cost Carriern sich im nationalen Markt zu etablieren, waren nicht nachhaltig.

TOP-5 Ziele in Deutschland

3 von 4 innerdeutschen Passagieren fliegen zu den TOP-5 Zielen. So nutzten 2019 17,6 Mio. Passagiere die innerdeutschen Top-5 Flughäfen als zum Abflug oder Umstieg. Auch diese hohe Luftverkehrsnachfrage belegt, dass es notwendige innerdeutsche Flugreisen gibt.

TOP-5 Ziele in Deutschland

3 von 4 innerdeutschen Passagieren fliegen zu den TOP-5 Zielen.

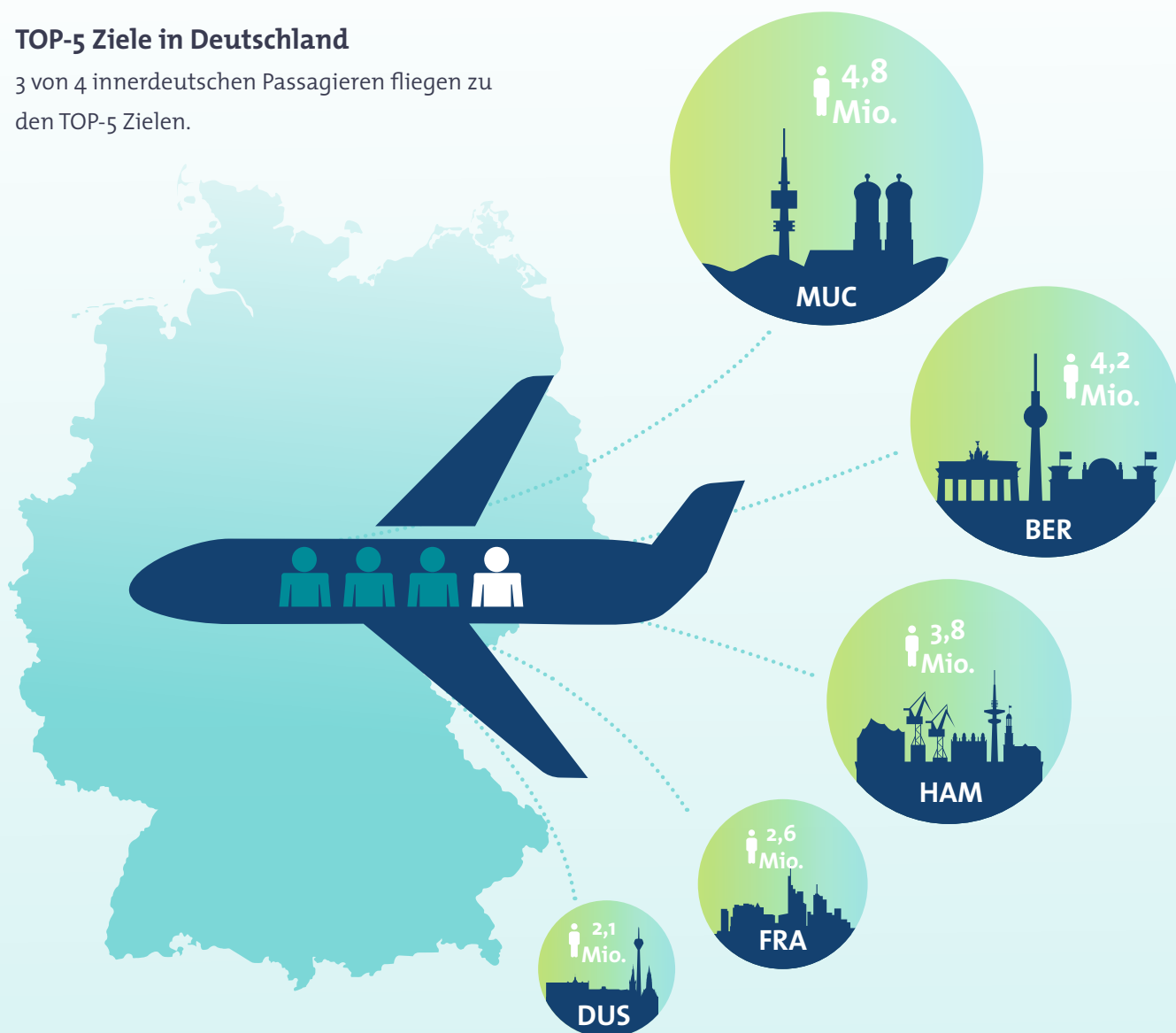


Abbildung 4. Top-5 Ziele in Deutschland von einem deutschen Flughafen, Quelle: ADV, Abfliegende Passagiere

2. Kurzstreckenflüge bis 1.500 km – einschränken oder gar abschaffen?

Der Vorschlag für eine Begrenzung von Kurzstreckenflügen geht einher mit der Forderung nach einer Verkehrsverlagerung auf die Bahn. Die Luftverkehrsbranche favorisiert, dass die Verkehrsträger so vernetzt werden, dass ihre jeweiligen verkehrlichen, ökonomischen und ökologischen Vorteile optimal genutzt werden - auch über Landesgrenzen hinweg.

2/3 aller Passagiere von Deutschland fliegen bis 1.500 km

Je nach Abflugort wären auch Flüge zu europäischen Zielen wie Mallorca, London, Wien, Zürich

oder Amsterdam betroffen. **Für Deutschland heißt das einen Wegfall von ca. 180 Direktverbindungen – bei etwa 266 europäischen Verbindungen im Jahr 2019.** Auf diesen 180 Destinationen flogen im Jahr 2019 153 Mio. Passagiere. Auch bei der Kurzstrecke bis 1.500 Kilometer wird die Entkoppelung von Flugbewegungen und Passagierentwicklung deutlich. 2011 starteten oder landeten an deutschen Flughäfen mit Zielen von unter 1.500 Kilometer 1,47 Mio. Flugzeuge mit 128,8 Passagieren an Bord. Im Jahr 2019 waren es nur noch 1,44 Mio. Flugzeuge aber mit 153,1 Mio. Passagieren.

Deutschland bis 1500 km

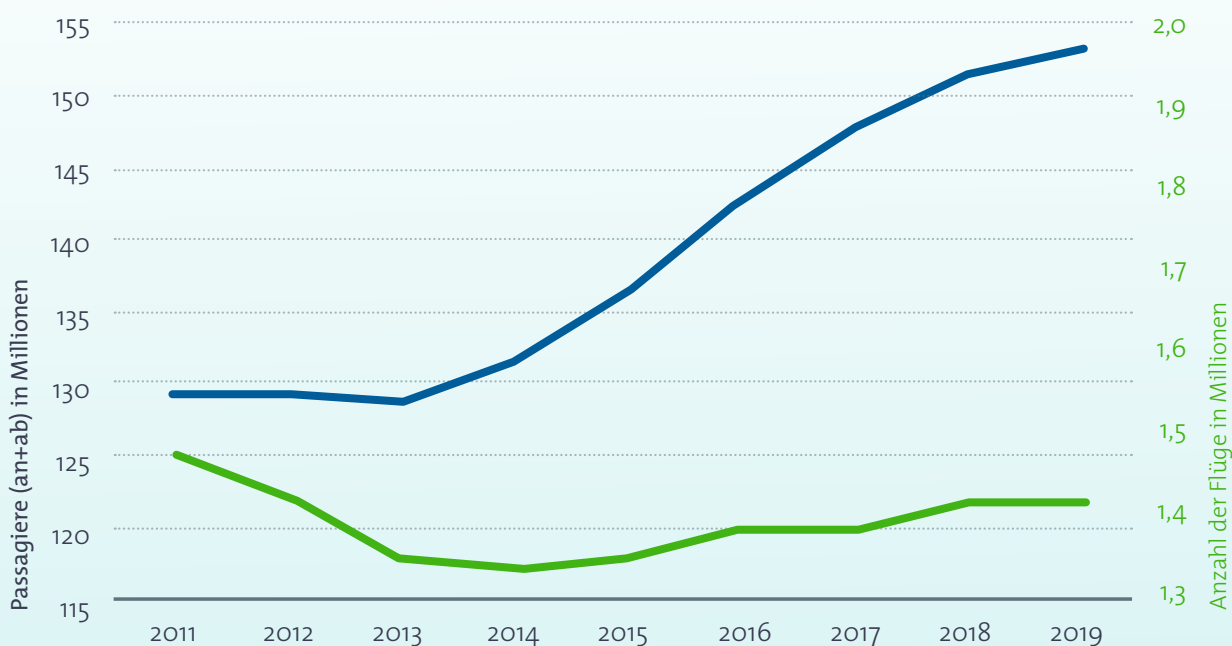


Abbildung 5. Passagier- und Flugbewegung-Entwicklung an deutschen Flughäfen, Quelle: ADV

³ Als Kurzstreckenflüge werden Flüge bezeichnet, die über eine relativ geringe Distanz gehen. Dies sind nach Definition der Fluggastrechte-Verordnung (261/2004) Flüge, die bis 1.500 km Streckenlänge haben.

Top-5 Europa Ziele bis 1.500 km

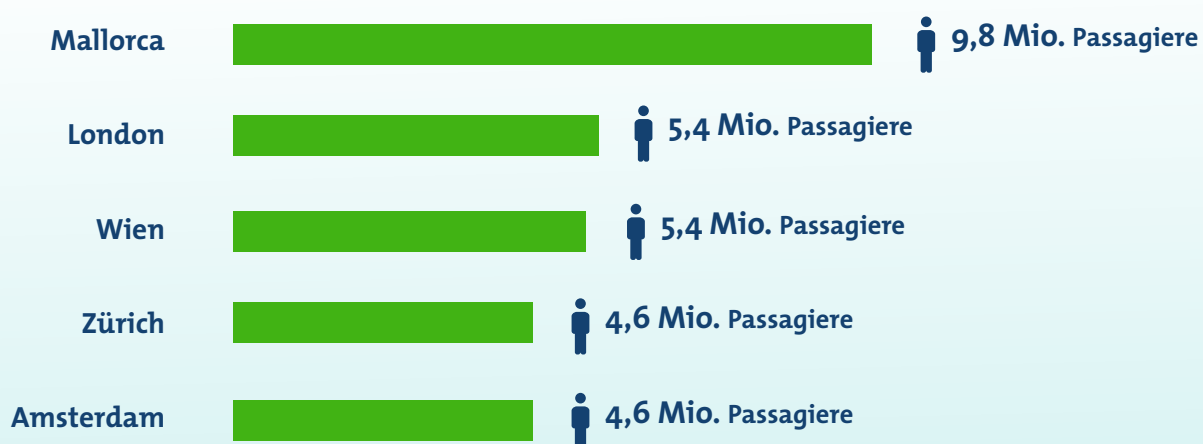


Abbildung 6. Passagieraufkommen 2019 (an+ab) auf den internationalen TOP-5 Zielen bis 1.500 km

Flugstrecken über 400 km für Reisende attraktiv

Im Gegensatz zur landläufigen Meinung sinkt die Nachfrage nach kurzen Flugverbindungen. Auf Strecken unter 400 km sank die Zahl der Passagiere um -3,7 Prozent. Hingegen spielt der Luftverkehr seine Stärken auf längeren Distanzen aus. **Auf Flugstrecken zwischen 400 und 1.500 Kilometern stieg die Zahl der Reisenden um +23,3 Prozent.** Auch im viel diskutierten innerdeutschen Luftverkehr sind **9 von 10 Reisenden auf Strecken über 400 Kilometer unterwegs.**

Wichtig auch zu wissen: Ein gutes Drittel der Fluggäste auf einem innerdeutschen Flug, möchte an einem unserer großen Drehkreuze auf einen internationalen Flug umsteigen. Einseitige Begrenzungen würden den Luftverkehrstandort Deutschland im internationalen Wettbewerb schwächen - dem Klima würde dies nichts bringen. Reisende würden zu anderen Drehkreuzen im Ausland fliegen, um dort umzusteigen. Zusätzliche Umwege mit zusätzlichen Emissionen wären die Folge.

Die Top-5 Destinationen im Zeitcheck⁴

Die Top-Ziele zeigen sich über den Betrachtungszeitraum sehr konstant. Neben der touristischen Top-Destination Mallorca werden vor allem die europäischen Wirtschafts-, Verkehrs- und Kulturzentren angefliegen. Dies sind Ziele, die aus beruflichen oder privaten Gründen besucht werden

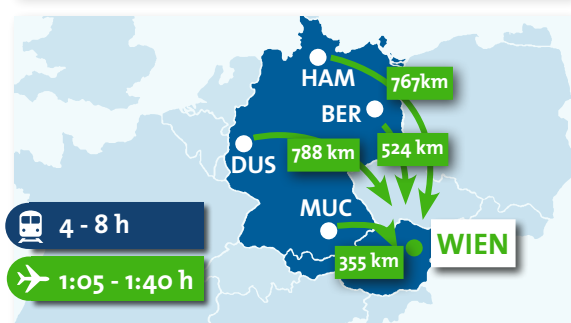


Abbildung 7. Reisezeitvergleich der TOP-Kurzstreckenflüge bis 1.500 km

– in jedem Fall mit einer zeitsensiblen Reisanachfrage. Der Zeitcheck bestätigt, dass Passagiere immer dann verstärkt die Schiene wählen, wenn eine attraktive Infrastrukturverbindung zwischen den Metropolen vorhanden ist.

Düsseldorf⁵ liegt mit 502 Kilometer Luftlinie London am nächsten. Dennoch benötigt der Bahnreisende über 6 Stunden und zwei Umstiegen. Mit dem Flugzeug fliegt man in 1:35 Stunden von Düsseldorf-London nonstop. Die Strecke Berlin-London bietet bei einer Bahnreisezeit von über 10 Stunden keine Alternative zum Flug.

Das Flugzeug benötigt von deutschen Flughäfen nach Wien zwischen 75-90 Minuten. Die hohe Bahnreisezeit von Berlin (8:18 Stunden), von Hamburg (8:42 Stunden) und von Düsseldorf (8:18 Stunden) lassen Tagesreisen in die österreichische Hauptstadt nicht zu. Einzig ab München bietet die Bahn mit rund 4 Stunden eine mögliche sinnvolle Alternative.

Hamburg-Zürich: 7:31 zu 1:20 Stunden für 693 Kilometer. Egal ob wichtige Geschäftsreise oder Flug in den Urlaub, aus Zeitgründen präferiert fast jeder das Flugzeug. Mit rund 4 Stunden Reisezeit zwischen München und Zürich für nur 261 Kilometer bietet die Bahn noch keine wirkliche Alternative.

Düsseldorf-Amsterdam ist eine typische Strecke für den intermodalen Wettbewerb. Die Bahn bietet mit 2:16 Stunden eine höchst attraktive Alternative. Wer jedoch aus dem Norden, Osten oder Süden Deutschlands nach Amsterdam möchte, spart zwischen 4-6 Stunden, wenn er fliegt.

⁴Der ADV-Faktencheck verzichtet auf einen Reisezeitvergleich nach Mallorca. Es ist klar, dass eine alternative Anreise auf eine Insel nur mit erheblichem zeitlichen Aufwand, mehrmaligem Umsteigen und einer Fährfahrt zu schaffen ist.

⁵Quelle: Zeiten + Entfernungen aus „Trainline“ + Drucksache 19/31556 des Deutschen Bundestages

3. Europa-Flüge

Mit fast zwei Dritteln (63,7 Prozent) des Passagieraufkommens ist die Nachfrage nach europäischen Zielen das größte Marktsegment an den deutschen Flughäfen. Die Bedeutung dieses Segments zeigt sich auch im überdurchschnittlichen Wachstum. **Zwischen 2011 und 2019 erhöhte sich die Nachfrage zu europäischen Zielen um +36,2 Prozent.** Das sind alleine zusätzliche +42,4 Mio. Passagiere (an+ab). Die Gründe für diese Entwick-

lung sind offensichtlich: Der Aufbau von point-to-point Verbindungen ist im europäischen Verkehr alternativlos. Der europäische Luftverkehr ist das Schmiermittel der wirtschaftlichen und der sozialkulturellen Globalisierung. Die EU-Erweiterung, ethnische Verkehre nach Ost- und Südeuropa, Arbeitsmigration und die anhaltend hohe touristische Nachfrage sind die Haupttreiber für die starke Wachstumsrolle des Europaverkehrs.

Die europäischen Top-10 Ziele



Abbildung 8. TOP-10 Europa-Ziele 2019 von deutschen Flughäfen, Quelle: ADV

Ein Blick auf die TOP-10 Ziele zeigt die hohe wirtschaftliche und touristische Bedeutung. Neben den zwei absoluten touristischen Top-Zielen Mallorca und Antalya sind die wirtschaftlichen Zentren wie London, Wien, Paris, Zürich, Amsterdam, Istanbul, Barcelona und Madrid unter den Top 10.

Mit rund 52,8 Mio. Passagieren ist das in etwa jeder fünfte Passagier von einem deutschen Flughafen.

Umsteigeverkehre nicht gefährden - Standortvorteile sichern

Wichtig ist die luftverkehrliche Funktion dieser Zielorte: Hinter ihnen steht ein Netzwerk-Carrier, der versucht Umsteigepassagiere über diese Hubs zu leiten. So zeigt das hohe Wachstum der Verkehre nach Istanbul (+56,6 Prozent) sehr deutlich, wie es einer „Turkish Airlines“ durch die Anbindung aller deutschen Flughafengrößen gelingt, deutsche Langstreckennachfrage über den Hub in Istanbul zu leiten. Aber auch Amsterdam hat mit der „Air France-KLM“ deutlich zugelegt

(+39,6 Prozent). Diesem europäischen Wettbewerb müssen sich die Hub-Standorte Frankfurt und München stellen. Nationale „regulatorische Daumenschrauben“ benachteiligen den Luftverkehrsstandort Deutschland und führen den europäischen Wettbewerbern deutsche Luftverkehrsnachfrage zu. Das ist keine zukunftsorientierte, ökologische Luftverkehrspolitik, sondern eine rein räumliche Problemverlagerung.

Die beiden Touristikziele Palma de Mallorca (9,8 Mio. Passagiere (an+ab) = +28,8 Prozent ggb. 2011) und Antalya (6,4 Mio. Passagiere (an+ab) = +6,5 Prozent ggb. 2011) haben 2019 deutlich mehr Passagiere auf sich vereinigen können als noch 2011. Dabei ist zu beobachten, dass sich dieser klare Zuwachs vor allem an den großen Standorten zeigt. Die kleineren Flughäfen können vom Wachstum dieses Marktsegments weniger gut profitieren. Diese wachsen insbesondere im ethnischen Verkehr und bedienen erfolgreich Nischenmärkte, die aus der Region nachgefragt werden.

4. Interkontinentale Flugverbindungen

Die interkontinentalen Luftverkehrsverbindungen stehen außerhalb jeder gesellschaftspolitischen Diskussion - sie sind die Grundlage für die globale Wirtschaftsentwicklung, Handel und Touristik sowie den kulturellen Austausch. Auch dieser Markt ist durch eine stark steigende Nachfrage geprägt. **Zwischen 2011 und 2019 wuchs das Passagieraufkommen zu Interkontinenten an deutschen Flughäfen um +26,5 Prozent - das sind mehr als 9,2 Mio. Passagiere (an+ab).**

Entkopplung von Nachfrage- und Bewegungswachstum

Im Luftverkehr bedeuten steigende Passagierzahlen nicht automatisch einen genauso starken Anstieg von Flugbewegungen. Zum einen nutzen die Airlines zunehmend größere Flugzeuge, mit denen mehr Menschen transportiert werden können. Zum anderen steigt die Sitzplatzauslastung. Auch in diesem Marktsegment ist es gelungen, das Nachfragewachstum vom Bewegungswachstum zu entkoppeln.

Der Interkont-Verkehr ist bestimmt durch die globalen Zentren und die touristischen Fernziele. Unter den interkontinentalen Top-10 Zielen sind Hurghada und Tel Aviv, neben den asiatischen Zentren Dubai, Singapur und Peking, wie auch die nordamerikanischen Städte New York, Toronto und Chicago. Passagiere nutzen diese Airports als Zugang in ihre Zielregion oder zum Weiterflug auf dem Kontinent.

Das Wachstum zu den touristischen Destinationen Hurghada (+138,1 Prozent) und Tel Aviv (+38,2 Prozent) ist außergewöhnlich hoch. Für Hurghada erstreckt sich dieses Wachstum auf fast alle deutschen Flughäfen. Diese Entwicklung zeigt, wie der Luftverkehr als Katalysator für den Aufbau touristischer Zieldestinationen wirkt. Der Luftverkehr ist hier eine notwendige Voraussetzung.



Abbildung 9. TOP-10 Interkont-Verbindungen von allen deutschen Flughäfen, Quelle: ADV

⁶Washington lag 2011 auf Platz 10, verlor seinen Platz im Ranking 2019 an Toronto. Deshalb sind in der Darstellung 11 Top-Interkont-Ziele eingezeichnet.

Flughafenverband ADV

Haus der Luftfahrt
Friedrichstraße 79
10117 Berlin
Tel. 030 - 31 01 18-0
Fax 030 - 31 01 18-90

Ihre Ansprechpartner für Rückfragen:

Isabelle B. Polders
Leiterin Kommunikation, Strategie & Nachhaltigkeit
Tel. 030 - 3101 18-14
E-Mail: polders@adv.aero

Markus Engemann
Leiter Marktforschung & Verkehr
Tel. 030 - 3101 18-42
E-Mail: engemann@adv.aero

Redaktion:

Isabelle B. Polders, Markus Engemann, Niclas Hinrichs

Datengrundlage:

ADV-Datenreihe 2011-2019, Gewerblicher Verkehr Linie/Charter ohne Transit

Definition:

Die Aussagen beziehen sich auf die 21 internationalen ADV-Flughäfen in Deutschland.

Passagiere (an+ab) - Summe aus Einsteigern und Aussteigern an den Flughäfen

Einsteiger - Von einem deutschen Flughafen abfliegender Passagier

Originärpassagier - Fluggast, der am Zielflughafen nicht weiterfliegt

Umsteiger - Fluggast, der am Zielflughafen mit einem anderen Flugzeug weiterfliegt