

Haas, Paul William

Article

Aspekte des Luftverkehrs an deutschen Flughäfen seit 2019

WISTA – Wirtschaft und Statistik

Provided in Cooperation with:

Statistisches Bundesamt (Destatis), Wiesbaden

Suggested Citation: Haas, Paul William (2023) : Aspekte des Luftverkehrs an deutschen Flughäfen seit 2019, WISTA – Wirtschaft und Statistik, ISSN 1619-2907, Statistisches Bundesamt (Destatis), Wiesbaden, Vol. 75, Iss. 3, pp. 72-85

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/273106>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



Paul William Haas

ist Volkswirt und wissenschaftlicher Mitarbeiter im Referat Güterverkehr, Luftverkehr des Statistischen Bundesamtes. Er ist zuständig für die methodische Weiterentwicklung und Verbreitung der amtlichen Statistiken zum Luftverkehr und zum Schienengüterverkehr in Deutschland.

ASPEKTE DES LUFTVERKEHRS AN DEUTSCHEN FLUGHÄFEN SEIT 2019

Paul William Haas

📌 **Schlüsselwörter:** Fernverkehr – Pandemie – innerstaatlicher Verkehr – Klimaziele – Nahverkehr – Verkehrsverlagerung

ZUSAMMENFASSUNG

Die amtliche Verkehrsleistungsstatistik im Luftverkehr liefert monatlich aktuelle Daten zur Entwicklung des Luftverkehrs auf deutschen Flughäfen. Der Artikel nimmt die Entwicklung des Luftverkehrs seit 2019 in den Blick, der durch die Auswirkungen der weltweiten Corona-Pandemie schwer getroffen wurde. Nach einem starken Einbruch im Jahr 2020 setzte in den Folgejahren 2021 und 2022 eine Erholung ein, insbesondere beim Flugverkehr mit dem Ausland. Der im Fokus der Klimadebatte stehende innerdeutsche Luftverkehr entwickelte sich dagegen deutlich schwächer. Der Beitrag untersucht unter anderem die Bedeutung von Umsteigern für den innerdeutschen Flugverkehr und nimmt einen Vergleich mit der Entwicklung des Luftverkehrs in ausgewählten EU-Mitgliedstaaten vor.

📌 **Keywords:** long-distance transport – pandemic – national transport – climate targets – short-distance transport – modal shift

ABSTRACT

Official air transport performance statistics provide monthly updates on the development of air transport at German airports. The article looks at the development of air transport, which was hit hard by the effects of the global pandemic, since 2019. After a sharp decline in 2020, air transport – particularly to destinations outside of Germany – began to pick up in the subsequent years 2021 and 2022. By contrast, the development of domestic air transport, which is at the heart of the climate debate, was significantly weaker. The article also examines the significance of transfer passengers for domestic air transport and runs a comparison with the development of air transport in selected EU member states.

1

Einleitung

Der Luftverkehr ist bedeutend für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Er erfüllt individuelle Mobilitätsbedürfnisse, wird für Geschäftsreisen genutzt und dient in einer globalisierten Welt dem internationalen Fernverkehr. Der Flugverkehr ist über viele Jahre gewachsen, noch 2019 wurde ein Allzeithoch im Passagierverkehr auf den deutschen Flughäfen erreicht. Im Jahr 2020 kam es dann durch die Corona-Pandemie zu einem dramatischen Einbruch des Luftverkehrs.

Die Entwicklung des Verkehrssektors und dabei auch des Luftverkehrs findet vor dem Hintergrund der Klimaziele der Bundesregierung und der Europäischen Union (EU) Beachtung in Medien und Wissenschaft. So wollen die 27 EU-Mitgliedstaaten bis zum Jahr 2050 im Zuge des „Green Deal“ klimaneutral werden¹. In einem ersten Schritt sollen dabei bis 2030 die Treibhausgasemissionen um bis zu 55 % gegenüber dem Niveau von 1990 sinken. Für die Emissionen des Verkehrssektors ist bis 2050 eine Reduktion um 90 % gegenüber dem Niveau des Jahres 1990 festgeschrieben. In diesem Zusammenhang werden unter anderem Beschränkungen von Kurzstreckenflügen bis hin zu einem Verbot diskutiert. So wurden in Frankreich Inlandsflüge untersagt, sofern es auf der gleichen Strecke eine Zugverbindung mit einer Reisezeit von weniger als zweieinhalb Stunden gibt. Voraussetzung hierfür ist die Anbindung der Flughäfen an das Netz des Schienenpersonenfernverkehrs. Auch in Deutschland sind ähnliche Maßnahmen Teil der klimapolitischen Diskussion.

Dieser Artikel greift die Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland nach Ende der meisten pandemiebedingten Reisebeschränkungen im Vergleich zur Entwicklung in ausgewählten Ländern der EU auf. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der Entwicklung des innerdeutschen Flugverkehrs und der Anbindung der deutschen Hauptverkehrsflughäfen an das Netz des Schienenpersonenfernverkehrs.

Das folgende Kapitel führt zunächst in die Methodik der amtlichen Luftverkehrsstatistik ein. Im Anschluss wird die Entwicklung in Deutschland von 2009 bis 2022

beleuchtet. Dabei liegt ein Fokus auf der Entwicklung besonders nachgefragter innerdeutscher Verbindungen zwischen 2019 und 2022. Kapitel 4 vergleicht den nationalen Luftverkehr mit dem ausgewählter EU-Mitgliedstaaten. Die Bedeutung der Verkehrsleistungsstatistik im Luftverkehr für die Emissionsberichterstattung in Deutschland und in Europa vor dem Hintergrund der Klimaziele zeigt Kapitel 5. Ein Fazit rundet den Artikel ab.

2

Statistik des gewerblichen Luftverkehrs^{1,2}

Seit 1951 erhebt die amtliche Statistik monatlich Daten zum gewerblichen Luftverkehr, aktuell auf Basis von § 12 Verkehrsstatistikgesetz. Einbezogen sind sogenannte Hauptverkehrsflughäfen mit in der Regel mehr als 150 000 Fluggasteinheiten im Jahr. Zusätzlich erfolgt eine jährliche Erhebung auf allen Flugplätzen, welche auch den nicht gewerblichen Luftverkehr einschließt. Im Jahr 2022 wurden 23 Hauptverkehrsflughäfen monatlich befragt. Die monatliche Statistik deckt damit im gewerblichen Luftverkehr rund 99 % des Passagieraufkommens insgesamt ab (Berichtsjahr 2021). Erhoben werden Starts, Landungen, Fluggäste sowie beförderte Fracht und Post. Die amtliche Luftverkehrsstatistik erfüllt mit diesem Erhebungssystem auch die aufgrund europäischer statistischer Rechtsvorschriften bestehenden Lieferverpflichtungen gegenüber der EU (Verordnung [EG] Nr. 1358/2003). Sie stellt damit zuverlässige, umfassende, differenzierte sowie aktuelle und für europaweite Vergleiche nutzbare Informationen bereit. Die in diesem Aufsatz verwendeten Zahlen basieren auf der Monatsstatistik und umfassen damit nur den Verkehr auf den Hauptverkehrsflughäfen.

Die Ergebnisse der Luftverkehrsstatistik sind in der Datenbank GENESIS-Online des Statistischen Bundesamtes frei zugänglich (Statistik [46421](#)). Zusätzlich veröffentlicht das Statistische Bundesamt seit Anfang des Jahres 2023 für den jeweils aktuellen Monat einen ebenfalls frei zugänglichen [Statistischen Bericht](#) zum Luftverkehr auf Hauptverkehrsflughäfen. Er enthält – anders als die bisherigen Fachserien – neben Layout-Tabellen

1 Siehe dazu die Informationen auf der offiziellen Webseite der Europäischen Kommission zum Europäischen Grünen Deal: commission.europa.eu

2 Nähere Informationen zu Inhalt und Methodik der Luftverkehrsstatistik siehe Bierau/Reim (2004) sowie Statistisches Bundesamt (2022).

auch maschinenlesbare Datensätze (csv). Damit baut das Statistische Bundesamt das Angebot an Open Data aus, in Anlehnung an die Digitalisierungsinitiative der Bundesregierung auf Basis des E-Government-Gesetzes und der Datenstrategie der Bundesregierung. Mit diesen beiden Datenformaten werden außerdem Pflichten der amtlichen Statistik aus dem Onlinezugangsgesetz umgesetzt. Die auf europäischer Rechtsgrundlage an die EU gelieferten Daten der Mitgliedstaaten sind über die [Veröffentlichungsdatenbanken von Eurostat](#), dem Statistischen Amt der Europäischen Union, zugänglich.

Das monatliche nationale Erhebungsprogramm der Luftverkehrsstatistik erfasst sowohl für inländische als auch für ausländische Fluggesellschaften die Flüge, die beförderten Fluggäste sowie die transportierte Fracht und Post. Dabei werden sowohl flugzeugbezogene (Flight Stage) als auch fluggastbezogene (On Flight and Destination – OFOD) Informationen erhoben. Die Flight-Stage-Daten geben Auskunft zu Start- und Landeflughäfen, beförderten Fluggästen sowie Fracht und Post nach Flugzeugtyp. Die OFOD-Daten schließen Streckenherkunfts-, Streckenziel- und sogenannte Endziel-flughäfen beziehungsweise letztbekannte Streckenziele der an- und abfliegenden Fluggäste ein. Die OFOD-Daten ermöglichen somit die Ausweisung des ersten und des zweiten Streckenziels (nach einem Umsteigevorgang).

Die Auswertungen in den folgenden Kapiteln beziehen sich auf OFOD-Daten. Um Doppelzählungen zu vermeiden, werden im innerdeutschen Flugverkehr nur einsteigende Passagiere betrachtet.

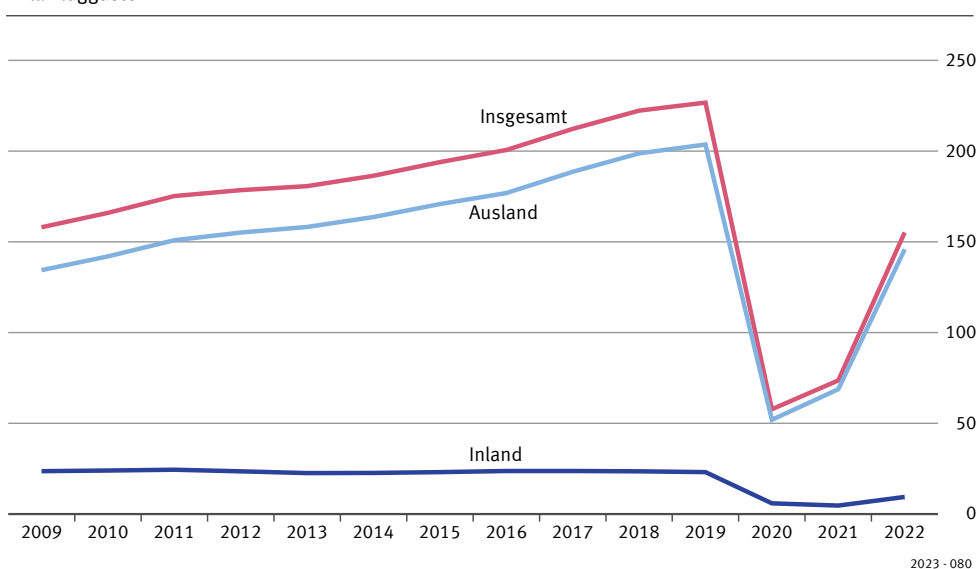
3

Entwicklung in Deutschland

Vor der näheren Betrachtung des Luftverkehrs ab 2019 erfolgt eine kurze Rückschau auf die längerfristige Entwicklung seit 2009, dem Jahr nach der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise.

Das Passagieraufkommen ist im Zeitraum 2009 bis 2019 von 158,0 Millionen auf 226,7 Millionen Fluggäste um mehr als zwei Fünftel gewachsen. [↘ Grafik 1](#) Dabei wurde das Wachstum vom Auslandsverkehr getragen, der in diesem Zeitraum um über die Hälfte auf 203,6 Millionen Fluggäste zugenommen hat. Der innerdeutsche Luftverkehr stagnierte nahezu (2009: 23,6 Millionen Fluggäste; 2019: 23,1 Millionen Passagiere). Das Wachstum im Auslandsverkehr resultierte dabei vorwiegend aus der Zunahme des Verkehrs mit dem europäischen Ausland um über die Hälfte (2009: 103,0 Millionen Fluggäste, 2019: 159,9 Millionen Passagiere). Auch die Verkehre mit Afrika (+ 39%), Asien (+ 49%) und Amerika (+ 30%) sind in diesem Zeitraum stark gewachsen.

Grafik 1
Entwicklung des Passagieraufkommens auf deutschen Hauptverkehrsflughäfen
Mill. Fluggäste



Das Jahr 2019 markierte ein Allzeithoch beim Passagieraufkommen. Gleichzeitig war es das letzte Jahr vor Beginn zahlreicher pandemiebedingter Reisebeschränkungen in Deutschland und in Europa mit dem damit einhergehenden Rückgang der Passagierzahlen. Es ist daher sinnvoll, bei der Interpretation der Ergebnisse das Niveau des Jahres 2019 als Vorkrisenniveau heranzuziehen.

Die Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie führten 2020 zu einem dramatischen Einbruch im Luftverkehr: Die Fluggastzahlen gingen im Vergleich zu 2019 um rund drei Viertel auf nur noch 57,8 Millionen Fluggäste zurück. Im Jahr 2021 begann der Luftverkehr sich wieder zu erholen, mit 73,6 Millionen Passagieren nutzten 27% mehr deutsche Hauptverkehrsflughäfen als 2020.

Im Laufe des Jahres 2022 entfielen die meisten Corona-Beschränkungen, sodass grenzüberschreitende Reisen im Luftverkehr beispielsweise nicht mehr mit verpflichtenden Quarantänemaßnahmen verbunden waren. Der Luftverkehr 2022 verdoppelte sich im Vorjahresvergleich, lag jedoch weiterhin knapp ein Drittel unter dem Vorkrisenniveau. Dabei nahm der innerdeutsche Luftverkehr mit +98% unterdurchschnittlich zu, der Verkehr mit dem Ausland hat sich dagegen mehr als verdoppelt.

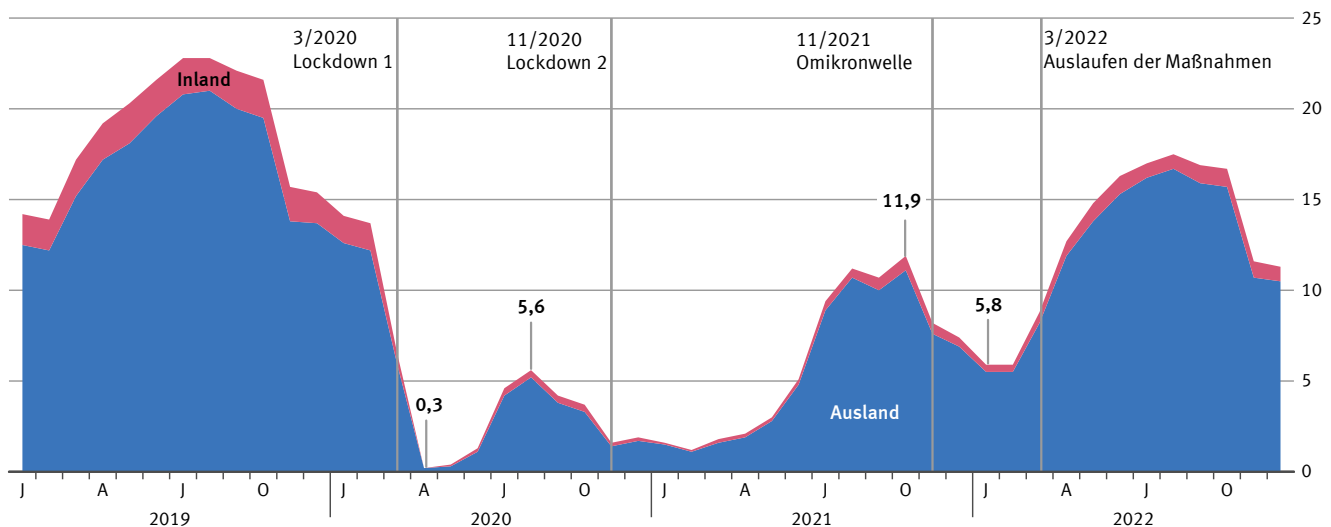
Während in Europa und in den für den Interkontinentalverkehr wichtigen Vereinigten Staaten nahezu sämtliche pandemiebedingten Reisebeschränkungen im Laufe des Jahres 2022 aufgehoben wurden, bestanden diese in zahlreichen asiatischen Ländern, wie China oder Japan, wesentlich länger. Dies könnte erklären, warum der Verkehr mit Asien im Jahr 2022 um 44% unter dem Niveau des Jahres 2019 lag, wohingegen der Verkehr mit Europa lediglich 27% und der Verkehr mit Amerika 23% gegenüber 2019 zurückgegangen war.

Der Anteil des Inlandsverkehrs am Gesamtverkehr lag in den Jahren 2009 bis 2019 durchschnittlich bei 12,4%, im Jahr 2022 jedoch flogen lediglich 6,0% der Fluggäste innerdeutsch. Im Verhältnis zum Gesamtverkehr gab es 2022 somit deutlich weniger Inlandsfluggäste als im Durchschnitt der zehn Jahre vor Ausbruch der Pandemie. In absoluten Zahlen flogen 2019 noch 23,1 Millionen Fluggäste innerdeutsch, was einem Anteil von 10,2% am Gesamtverkehr entsprach. Demgegenüber waren es 2022 nur noch 9,4 Millionen.

Die Entwicklung des Flugverkehrs, insbesondere in den Monaten März 2020 bis März 2022, folgte dem Pandemie-Verlauf und den in diesem Zusammenhang erfolgten Mobilitätsbeschränkungen. Der zuvor auf die jährliche Entwicklung gerichtete Blick wird daher nachfol-

Grafik 2

Luftverkehr an deutschen Flughäfen während der Corona-Pandemie
Mill. Fluggäste



2023 - 081

gend um die Perspektive der unterjährigen Entwicklung in den von der Corona-Pandemie geprägten Zeiträumen ergänzt.

Die weltweite COVID-19-Pandemie hatte sich ausgehend von China seit Ende Januar 2020 auch in Deutschland verbreitet und starke Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Menschen zur Folge. [↘ Grafik 2](#) zeigt die monatliche Entwicklung des innerdeutschen Luftverkehrs und des Verkehrs mit dem Ausland in den Jahren 2019 bis 2022. Wichtige Eckdaten im Pandemieverlauf sind mit vertikalen Linien gekennzeichnet. Deutlich zu erkennen ist der pandemiebedingte dramatische Einbruch im März und April 2020, der einherging mit dem ersten Lockdown. Im ersten Lockdown wurden unter anderem die Grenzen der Bundesrepublik Deutschland für den Reiseverkehr ab dem 16. März 2020 geschlossen (Tagesschau, 2020). Zusätzlich sprach das Auswärtige Amt eine Reisewarnung für alle Gebiete im Ausland aus (Spiegel, 2020). Im April 2020 kam der Luftverkehr sowohl mit dem Ausland als auch im Inland nahezu zum Erliegen. Lediglich knapp 300 000 Fluggäste nutzten die deutschen Hauptverkehrsflughäfen, so wenige wie noch nie seit der deutschen Vereinigung.

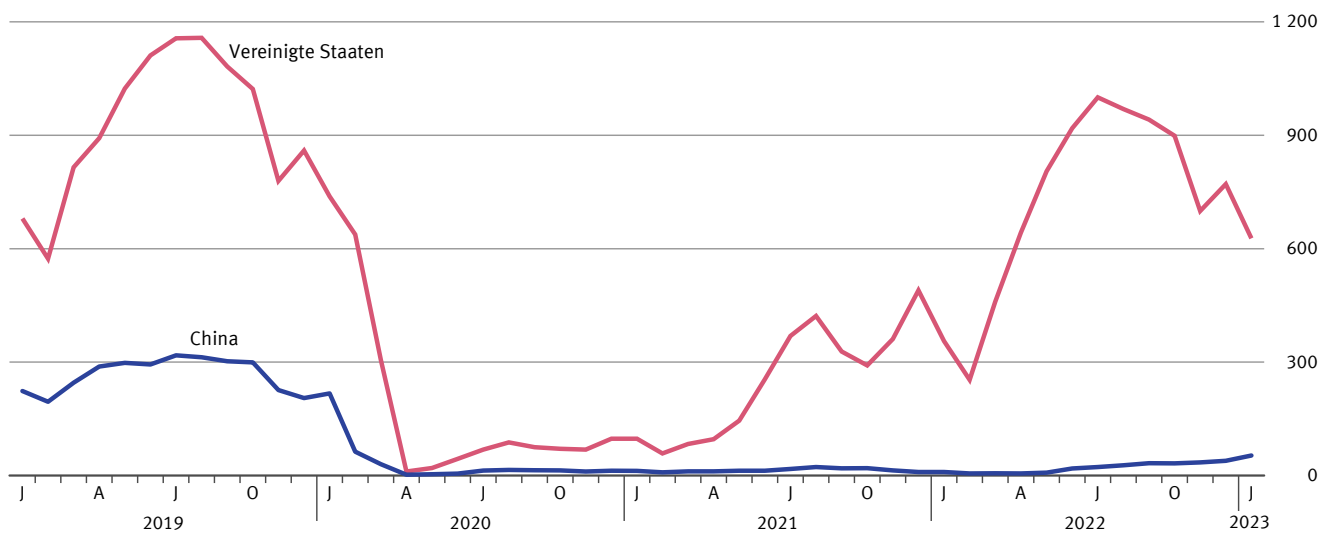
Ab März 2022 entfielen die meisten pandemiebedingten Reisebeschränkungen, wodurch sich im anschließenden Sommerflugplan von April bis Oktober 2022 die Anzahl der Fluggäste von 53,3 Millionen im Vorjahreszeitraum auf 111,7 Millionen mehr als verdoppelt hat. Allerdings lag das Passagieraufkommen noch etwa ein Viertel unter dem Vorkrisenniveau des Sommerflugplans 2019.

3.1 Luftverkehr mit China und den Vereinigten Staaten

Aufgrund der besonders starken Einschränkungen im Interkontinentalverkehr wird an dieser Stelle die Entwicklung mit zwei wichtigen Zielländern aufgegriffen, den Vereinigten Staaten und China (einschließlich Hongkongs). China war das erste Land, welches von pandemiebedingten Beschränkungen betroffen war. [↘ Grafik 3](#) zeigt den Passagierverkehr mit China und den Vereinigten Staaten von 2019 bis 2022 nach Monaten³. Im Verkehr mit China kam es bereits im Januar 2020 zu ersten Einschränkungen. So stellte zum

³ Die Daten zum monatlichen Luftverkehr mit China und den Vereinigten Staaten werden auf der Corona-Sonderseite des Statistischen Bundesamtes derzeit noch monatlich aktualisiert: www.destatis.de

Grafik 3
Luftverkehr mit China und den Vereinigten Staaten
1 000 Fluggäste



2023 - 082

Beispiel die Lufthansa die Flüge von und nach China ein (Lufthansa Group, 2020). Im Februar 2020 sank im Verkehr mit China die Anzahl an Passagieren auf rund 63 000, im Vergleich zum Vorjahresmonat entsprach dies einem Rückgang um mehr als zwei Drittel. Der Passagierverkehr mit den Vereinigten Staaten dagegen nahm im Februar 2020 noch um 12,6 % gegenüber dem Vorjahresmonat zu auf rund 638 000 Fluggäste.

Im März kam es für beide Destinationen zu starken Einbrüchen. Der Verkehr mit China fiel von rund 245 000 Fluggästen im März 2019 auf rund 30 000 Passagiere im März 2020. Der Verkehr mit den Vereinigten Staaten sank auf rund 306 000 Fluggäste. Im April schließlich kam der Flugverkehr dann mit beiden Ländern nahezu vollständig zum Erliegen. Im Jahr 2022 konnten sich die Werte für den Verkehr mit den Vereinigten Staaten deutlich erholen, während im Verkehr mit China die Erholung ausgehend von einem niedrigen Niveau deutlich schwächer ausfiel. So nahm der Passagierverkehr mit den Vereinigten Staaten von 3,0 Millionen Fluggästen im Jahr 2021 auf 8,7 Millionen zu, der mit China lediglich von rund 170 000 im Jahr 2021 auf rund 241 000 im Jahr 2022.

3.2 Innerdeutscher Flugverkehr

Die Bedeutung des innerdeutschen Flugverkehrs geht seit dem Jahr 2019 zurück. Im Dezember 2022 hatte der innerdeutsche Flugverkehr mit rund 761 000 Passagieren noch einen Anteil von 6,8 % am Gesamtverkehr (Dezember 2019: 10,9 %, rund 1,7 Millionen Fluggäste). Diese Entwicklung trifft auf eine politische Debatte, die die Begrenzung des innerdeutschen Luftverkehrs durch eine Verlagerung von innerdeutschen Flügen auf den Schienenpersonenfernverkehr als Ziel formuliert (Umweltbundesamt, 2019).

Vor dem Hintergrund der Klimaziele der Bundesregierung und der EU wird eine Reduktion von innerdeutschen Flugreisen als ein möglicher Beitrag zu den Klimazielen des Verkehrssektors diskutiert. Auch ein Verbot innerdeutscher Flüge nach französischem Vorbild ist in der Diskussion. Die Befürworter eines Verbots innerdeutscher Flugreisen argumentieren, dass in vielen Fällen die Distanzen zwischen den Städten auch im Schienenpersonenfernverkehr in angemessener Reisezeit zu überwinden seien. Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung nennt die Förderung der Schienen-

anbindung von Drehkreuzen und die Verringerung von Kurzstreckenflügen durch bessere Bahnverbindungen als Ziel (SPD und andere, 2021, hier: Seite 42).

Die Kritiker eines Verbots argumentieren unter anderem damit, dass ein erheblicher Teil der innerdeutschen Passagiere umsteigende Fluggäste seien, welche nach ihrem innerdeutschen Flug zu einem weiteren Streckenziel – meistens im Ausland – weiterreisen. Käme es nun zu einem Verbot innerdeutscher Flüge, würden diese Passagiere nicht vollständig auf das Flugzeug verzichten, sondern andere, grenzüberschreitende Zubringerflüge zu ausländischen Drehkreuzen nutzen. Wenn diese grenzüberschreitenden Flüge längere Distanzen aufweisen als die reduzierten Inlandsflüge, gehe mit einem Verbot von Inlandsflügen statt einer Reduzierung eine Erhöhung von Treibhausgasen einher. Gleichzeitig werden Wettbewerbsnachteile für die deutsche Luftfahrtindustrie, insbesondere die Flughäfen mit Drehkreuzfunktion (sogenannte Hubs) befürchtet. Ein Flughafen gilt dabei in der Luftfahrt als Hub, wenn eine oder mehrere Fluggesellschaften ein integriertes Servicenetzwerk an diesem Flughafen zu einer Vielzahl von verschiedenen Zielen mit einer hohen Frequenz anbieten.

3.3 Bedeutung der umsteigenden Fluggäste im innerdeutschen Luftverkehr

Die Zahl der umsteigenden Fluggäste nimmt in der Diskussion um Für und Wider innerdeutscher Flüge eine zentrale Rolle ein. Sie wird daher anhand erhobener Daten der Luftverkehrsstatistik näher untersucht.

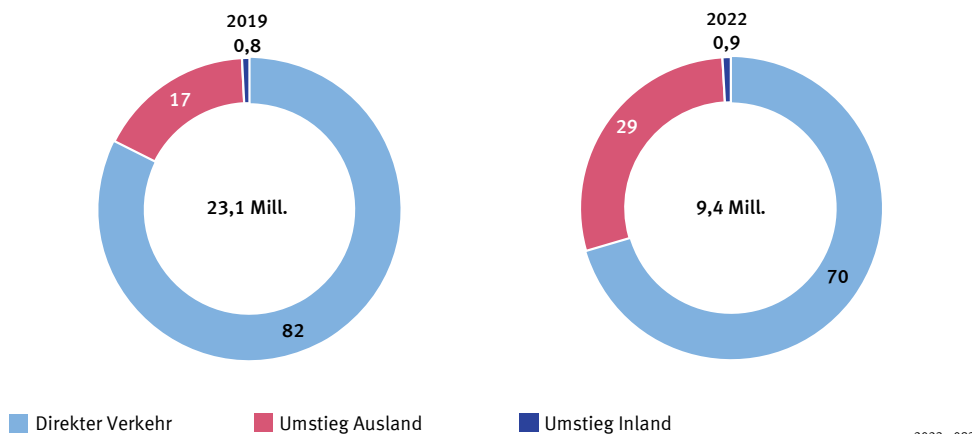
➤ **Grafik 4** zeigt für die auf deutschen Hauptverkehrsflughäfen startenden Passagiere für die Jahre 2019 und 2022 die Anteile der umsteigenden Fluggäste⁴ ins In- und Ausland sowie den Anteil der Fluggäste, die nach den Ergebnissen der Luftverkehrsstatistik keinen Weiterflug antreten (direkter Verkehr⁵). Danach trat mit etwa 70 % die Mehrheit der Passagiere 2022 keinen Weiterflug an. Von 2,8 Millionen umsteigenden Fluggästen

4 Als umsteigender Fluggast gilt, wer nach einem Flug zu einem ersten Streckenziel einen Flug zu einem weiteren, sogenannten letztbekannten Streckenziel antritt. Ein Umstieg kann nur ausgewiesen werden, wenn der Fluggast über ein durchgehendes Ticket bei der Airline verfügt. Erfolgt die Reise mit zwei getrennten Tickets, ist ein solcher Ausweis nicht möglich.

5 Als direkter Fluggast gilt, wer nach einem Flug zu einem ersten Streckenziel keinen weiteren Flug antritt.

Grafik 4

Fluggäste mit erstem Streckenziel im Inland
in %



im Inlandsverkehr (einsteigende Fluggäste auf einem deutschen Flughafen mit erstem Streckenziel im Inland) haben mit rund 2,7 Millionen (97%) nahezu alle einen weiteren Flug zu einem Streckenziel im Ausland angetreten. Lediglich rund 80 000 umsteigende Fluggäste traten einen Weiterflug zu einem Inlandsziel an.

Der Anteil der einsteigenden Fluggäste, welche nach einem innerdeutschen Flug weiter ins Ausland reisen, ist damit im Vergleich zu 2019 deutlich gewachsen; der Anteil der einsteigenden Fluggäste, welche keinen weiteren Flug nach ihrem Inlandsflug antreten, hat dagegen stark abgenommen. Der Anteil der ins Inland umsteigenden Fluggäste blieb nahezu unverändert. Die relative Bedeutung des innerdeutschen Luftverkehrs als Zubringerverkehr zu Flügen ins Ausland hat sich damit zulasten des direkten Verkehrs erhöht.

Der Anteil der umsteigenden Passagiere ist dabei an den einzelnen Hauptverkehrsflughäfen sehr unterschiedlich. [Tabelle 1](#) An den Drehkreuzen Frankfurt und München ist er sehr hoch: So traten im Jahr 2022 von rund 2,0 Millionen einsteigenden Passagieren im innerdeutschen Verkehr mit erstem Streckenziel Frankfurt etwa 1,6 Millionen und damit gut drei Viertel einen Weiterflug an, und zwar in gut 97% der Fälle zu einem Streckenziel im Ausland. In München lag der Anteil der umsteigenden Fluggäste, die ihre Flugreise auf einem deutschen Flughafen begannen, bei 47%. Auch hier erfolgte der Weiterflug überwiegend ins Ausland (knapp 98%).

Käme es nun zu einem Verbot innerdeutscher Zubringerflüge, so wäre es für die heimischen Drehkreuze im Vergleich zu anderen Hubs wie Amsterdam Schiphol, Paris-Charles-de-Gaulle oder London Heathrow schwieriger, ein integriertes Servicenetzwerk anzubieten. Der nachfolgende Vergleich zeigt für ausgewählte internationale Flughäfen den Anteil umsteigender Passagiere. Betrachtet werden dabei nur Umsteiger, die von einem deutschen Hauptverkehrsflughafen gestartet sind.

Im Jahr 2022 stieg in Amsterdam gut die Hälfte der von einem deutschen Hauptverkehrsflughafen angereisten Fluggäste um, am Flughafen Paris-Charles-de-Gaulle traf dies auf knapp jeden dritten Fluggast aus Deutschland zu. Über den Flughafen London Heathrow traten 14,4% der Fluggäste aus Deutschland einen weiteren Flug an. Diese Zahlen verdeutlichen den Wettbewerb, in dem in- und ausländische Drehkreuze stehen.

Tabelle 1
Einsteigende Fluggäste auf deutschen Hauptverkehrsflughäfen nach erstem Streckenziel 2022

	Insgesamt	Umsteiger ins In- und Ausland	Anteil der umsteigenden Fluggäste
	1 000		%
Amsterdam Schiphol	1 406	713	50,7
Paris-Charles-de-Gaulle	1 411	433	30,7
Frankfurt am Main	2 037	1 550	76,1
London Heathrow	1 809	260	14,4
München	2 359	1 109	47,0

3.4 Potenziale zur Verlagerung innerdeutscher Flugreisen auf den Schienenpersonenfernverkehr

Erklärungsmöglichkeiten für den Rückgang des innerdeutschen Luftverkehrs sind die Reduktionen von Geschäftsreisen durch vermehrten Einsatz von Videokonferenzen ebenso wie unterschiedliche Preisentwicklungen bei Flug- und Bahnreisen. Auch die Bemühungen um eine verstärkte Kooperation zwischen Unternehmen des Schienenpersonenfernverkehrs und des Luftverkehrs für innerdeutsche Zubringerverkehre (Deutsche Bahn, 2023) könnten hier eine Rolle spielen. Ob der in den letzten Jahren beobachtete Rückgang des innerdeutschen Luftverkehrs durch vermehrte Reisen im Schienenpersonenfernverkehr zu erklären ist oder vermehrt auf Inlandsreisen verzichtet wurde, kann an dieser Stelle nicht beantwortet werden. Jedoch soll ein Blick auf die Anbindung der Flughäfen an das Fernnetz der Deutschen Bahn sowie der Reisezeiten im Schienenpersonenfernverkehr auf den wichtigsten inländischen Flugverbindungen geworfen werden.

Voraussetzung für einen Umstieg auf den Schienenpersonenfernverkehr ist die Attraktivität des Angebots, also die Anbindung der Flughäfen an den Schienenpersonenfernverkehr und die Reisezeiten.

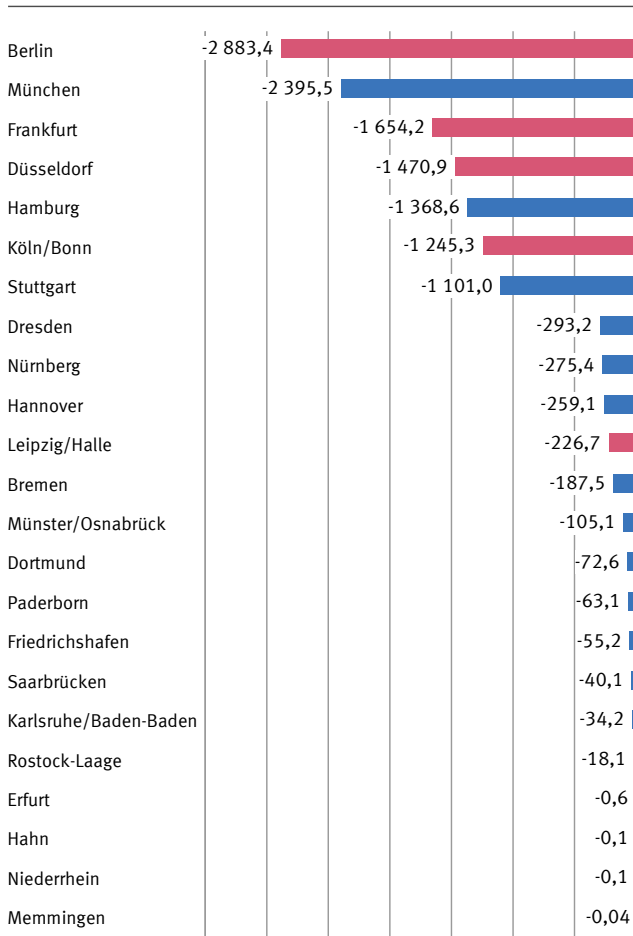
Über eine Anbindung an das Netz des Schienenpersonenfernverkehrs verfügen derzeit die Flughäfen Frankfurt, Berlin-Brandenburg, Düsseldorf, Köln/Bonn und Leipzig/Halle. Anbindung bedeutet hier, dass unmittelbar am Flughafen ein Bahnhof des Schienenpersonenfernverkehrs liegt. Weitere 14 Flughäfen können mit dem Nahverkehr in weniger als 30 Minuten vom nächstgelegenen Haltepunkt des Schienenpersonenfernverkehrs erreicht werden. Bis auf den Flughafen Hahn sind alle 23 deutschen Hauptverkehrsflughäfen innerhalb einer Stunde durch den Nahverkehr an den Schienenpersonenfernverkehr angebunden. Eine gute Anbindung der Flughäfen an den Schienenpersonenfernverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr ist sicher geeignet, einen Teil des Flugverkehrs zu substituieren. [↪ Tabelle 2](#)

Tabelle 2
Anbindung der Hauptverkehrsflughäfen an den Schienenpersonenfernverkehr

	Distanz zum Schienenpersonenfernverkehr in Minuten	Verkehrsmittel
Berlin	Direktanbindung	Schienenpersonenfernverkehr
Bremen	16	Straßenbahn
Dortmund	22	Bus
Dresden	12	S-Bahn
Düsseldorf	Direktanbindung	Schienenpersonenfernverkehr
Erfurt	24	Straßenbahn
Frankfurt	Direktanbindung	Schienenpersonenfernverkehr
Friedrichshafen	5	Regionalbahn
Hahn	75	Bus
Hamburg	25	S-Bahn
Hannover	17	S-Bahn
Karlsruhe/Baden-Baden	28	Bus
Köln/Bonn	Direktanbindung	Schienenpersonenfernverkehr
Leipzig/Halle	Direktanbindung	Schienenpersonenfernverkehr
Memmingen	17	Bus
München	30	S-Bahn
Münster/Osnabrück	35	Bus
Niederrhein	58	Bus und Regionalbahn
Nürnberg	13	U-Bahn
Paderborn	26	Bus
Rostock-Laage	35	Rufbus
Saarbrücken	27	Bus
Stuttgart	28	S-Bahn

Bei einem Vergleich der deutschen Flughäfen bezüglich der einsteigenden Passagiere mit innerdeutschem Ziel zeigt sich, dass die beiden Drehkreuze Frankfurt und München relativ schwächere Rückgänge als die Flughäfen in Köln/Bonn, Berlin, Düsseldorf und Leipzig/Halle haben. Dies könnte darauf hindeuten, dass Flughäfen, die eine bedeutende Zubringerfunktion im innerdeutschen Flugverkehr innehaben, weniger stark vom allgemeinen Rückgang im innerdeutschen Verkehr betroffen sind. Weniger ins Gewicht zu fallen scheint die Direktanbindung des Flughafens an den Schienenpersonenfernverkehr (rot gekennzeichnet). [↘ Grafik 5](#)

Grafik 5
Rückgang der einsteigenden Fluggäste zu einem innerdeutschen Streckenziel 2022 gegenüber 2019 in 1 000



Rot gekennzeichnet sind Hauptverkehrsflughäfen mit Anbindung an den Schienenpersonenfernverkehr.

2023 - 084

In der Einleitung wurde auf die französische Regulierung hingewiesen, die Inlandsflüge untersagt, sofern es auf der gleichen Strecke eine Zugverbindung mit einer Reisezeit von weniger als zweieinhalb Stunden gibt. Dies trifft auf keine der fünf am stärksten nachgefragten Verbindungen im innerdeutschen Flugverkehr zu. [↘ Tabelle 3](#)

Tabelle 3
Die 5 am stärksten nachgefragten innerdeutschen Verbindungen im Luftverkehr und die schnellste Reisezeit der Deutschen Bahn

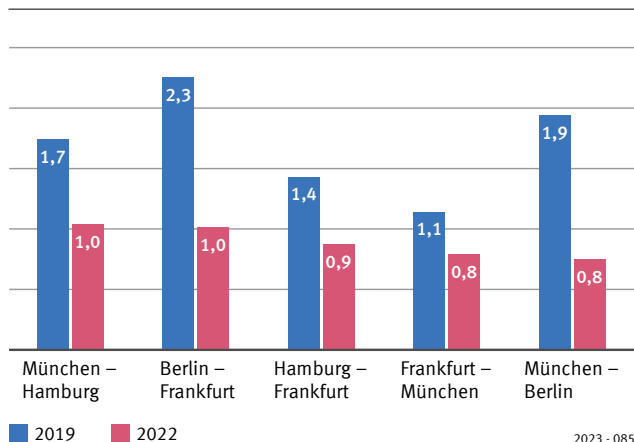
	Einsteigende Fluggäste im Luftverkehr 2022	Schnellste Reisezeit Deutsche Bahn
	Anzahl	Stunden und Minuten
München – Hamburg	1 039 816	5h37min
Berlin – Frankfurt	1 014 815	3h59min
Hamburg – Frankfurt	871 886	3h39min
Frankfurt – München	793 822	3h11min
München – Berlin	751 887	4h12min

Für alle fünf Verbindungen liegt die schnellste Reisezeit der Deutschen Bahn AG zwischen den jeweiligen Hauptbahnhöfen der Städte unter sechs Stunden. Keine Verbindung liegt unter zweieinhalb Stunden, und damit unter der Schwelle, die Frankreich für ein Verbot von Inlandsflügen anwendet. Wenn das Ziel eines oder einer Reisenden nicht der jeweilige Hauptbahnhof, sondern der Flughafen ist, erhöht sich die Reisezeit um die Zeit des Transfers zum Flughafen. Ob die Nutzung des Schienenpersonenfernverkehrs eine Alternative für den einzelnen Fluggast sein kann, hängt letztlich nicht nur von der schnellsten Eisenbahnverbindung, sondern auch von den individuellen Reiseumständen ab.

Insgesamt gesehen lässt sich festhalten, dass die relative Bedeutung des Inlandsflugverkehrs gesunken ist. Gründe hierfür sind nicht der amtlichen Luftverkehrsstatistik direkt zu entnehmen. Auffallend ist jedoch der relativ stärkere Rückgang bei Inlandsflügen ohne anschließenden Weiterflug. Zubringerflüge sind relativ weniger stark betroffen. Die Auswirkungen einer Direktanbindung der Flughäfen an den Schienenpersonenfernverkehr sind weniger eindeutig.

Grafik 6

Die 5 am stärksten nachgefragten innerdeutschen Verbindungen nach einsteigenden Fluggästen Mill.



4

Entwicklung in Europa

Der Blick nach Europa soll zeigen, wie der deutsche Luftverkehr im internationalen Vergleich einzuordnen ist. Für den europäischen Vergleich werden Daten von Eurostat verwendet⁶. Im Rahmen von festen Lieferverpflichtungen liefern die statistischen Ämter der einzelnen EU-Mitgliedstaaten vergleichbare Daten zum Luftverkehr an Eurostat. Diese liegen für alle EU-Mitgliedstaaten derzeit bis zum zweiten Quartal des Jahres 2022 vor. Der nachfolgende Vergleich bezieht die Länder Spanien, Frankreich und Italien mit ein, das sind die drei Länder mit dem nach Deutschland größten Passagieraufkommen im europäischen Luftverkehr. Auf diese vier Länder entfielen im ersten Halbjahr 2022 über drei Viertel des Passagieraufkommens der 27 EU-Mitgliedstaaten.

↘ **Tabelle 4**

Sowohl für die 27 EU-Mitgliedstaaten als auch für die dargestellten Länder wird der starke Rückgang im Jahr 2020 gegenüber dem Jahr 2019 aufgrund der Pandemie deutlich. So ging das Aufkommen in Deutschland, Spanien und Italien jeweils um knapp drei Viertel zurück.

Anschließend stabilisierte sich der Luftverkehr im Jahr 2021. Die Erholung fiel jedoch unterschiedlich stark aus. Während Spanien 2021 bereits gut zwei Fünftel des Vor-

⁶ www.ec.europa.eu/eurostat/ [Zugriff am 20. April 2023].

Tabelle 4

Entwicklung der Fluggastzahlen in ausgewählten EU-Mitgliedstaaten

	2019	2020	2021	1. Halbjahr 2022
	1 000			
EU 27	1 035	277	374	338
Deutschland	227	58	74	64
Spanien	228	58	92	85
Frankreich	169	51	66	59
Italien	161	40	60	55
	Veränderung gegenüber dem Vorjahreszeitraum in %			
EU 27	X	-73,3	+35,1	+337,2
Deutschland	X	-74,5	+27,3	+332,3
Spanien	X	-74,7	+59,0	+346,7
Frankreich	X	-69,9	+30,2	+279,4
Italien	X	-74,9	+47,4	+390,9

krisenniveaus erreichte, war es in Deutschland lediglich knapp ein Drittel. Frankreich und Italien lagen mit 39 beziehungsweise 37 % knapp unter dem Wert Spaniens. Mit Ausnahme Deutschlands liegen die genannten Staaten über dem Niveau, das die 27 EU-Mitgliedstaaten im Mittel erreichen (36 %). ↘ **Tabelle 5**

Tabelle 5

Verhältnis der Fluggastzahlen zum Vorkrisenniveau des Jahres 2019

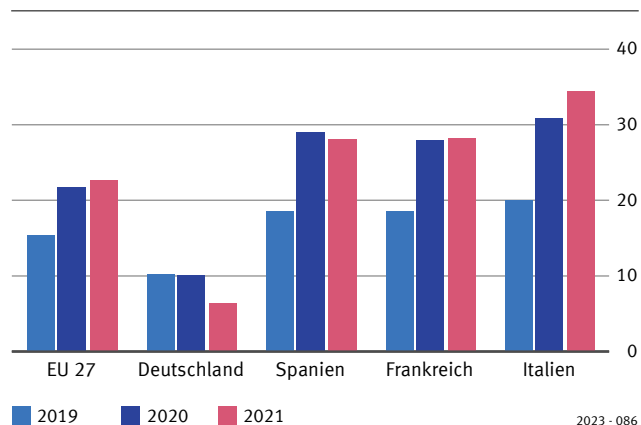
	2020	2021	1. Halbjahr 2022 gegenüber 1. Halbjahr 2019
	%		
EU 27	26,7	36,1	70,7
Deutschland	25,5	32,5	60,5
Spanien	25,3	40,3	80,4
Frankreich	30,1	39,1	73,3
Italien	25,1	37,1	73,8

Im ersten Halbjahr 2022 war in allen Ländern durch den Wegfall der meisten Reisebeschränkungen eine Erholung des Luftverkehrs festzustellen. Dabei erreichte Deutschland im ersten Halbjahr drei Fünftel des Vorkrisenniveaus, während sich der Luftverkehr in Spanien, Frankreich und Italien schneller erholte und auf 70 bis 80 % des Vorkrisenniveaus anstieg. Dies könnte mit im Vergleich zu den anderen europäischen Ländern strengeren Reisebeschränkungen aus Risikogebieten zusammenhängen, welche in Deutschland bis in das Frühjahr hinein Gültigkeit hatten. Als Fazit lässt sich sagen, dass

die Entwicklung in den dargestellten Ländern gleichen Mustern folgt, Deutschland aber bei der Erholung der Passagierzahlen zurückbleibt.

Unterschiedlich ist die Bedeutung des inländischen Flugverkehrs in den EU-Mitgliedstaaten. Für das Jahr 2019 ist erkennbar, dass dem innerstaatlichen Verkehr in Deutschland im Vergleich zu den anderen dargestellten Mitgliedstaaten und zu den 27 EU-Mitgliedstaaten eine geringere Bedeutung zukommt. So erreichte im Jahr 2019 der innerstaatliche Verkehr in Deutschland lediglich einen Anteil von 10%, in den anderen dargestellten Ländern jedoch von mindestens 15%. In den Jahren 2020 und 2021 nehmen die Anteile des innerstaatlichen Verkehrs am gesamten Luftverkehr in Spanien, Frankreich und Italien zu auf deutlich höhere Werte als im Vor-Corona-Jahr 2019. Deutschland verzeichnet dagegen sinkende Anteile. Eine mögliche Ursache könnte durch die Geografie der Länder gegeben sein. So dürften in Italien (zum Beispiel Sardinien, Sizilien), Spanien (zum Beispiel Balearen, Kanaren) und Frankreich (zum Beispiel Korsika) einige Inseln beliebte Ziele im Inlandstourismus sein. Dazu sind die Distanzen zwischen den deutschen Großstädten im Regelfall geringer als in den genannten Ländern und das Netz des Schienenpersonenfernverkehrs ist insbesondere im Vergleich zu Spanien und Frankreich vergleichsweise dezentral ausgerichtet. [↗ Grafik 7](#)

Grafik 7
Anteile des innerstaatlichen Luftverkehrs an allen Fluggästen in %



Als Fazit lässt sich daher für den innerstaatlichen Verkehr festhalten, dass dessen Anteile am gesamten Passagieraufkommen in Deutschland strukturell niedriger sind als in anderen großen EU-Mitgliedstaaten.

5

Klimaziele und Emissionsberichterstattung

Nach Anlage 2 des Bundes-Klimaschutzgesetzes müssen in Deutschland die Emissionen des Verkehrssektors auf 85 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente bis zum Jahr 2030 sinken. Dies entspricht laut Umweltbundesamt nahezu einer Halbierung (48%) gegenüber dem Niveau des Jahres 2019.¹⁷ Die Berechnung der Emissionen des Verkehrssektors erfolgt durch das Umweltbundesamt mit dem Rechenmodell „TREMOD“, welches im Auftrag des Umweltbundesamtes vom Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (ifeu gGmbH) entwickelt wurde und regelmäßig aktualisiert wird. Die Daten des Umweltbundesamtes zur nationalen Emissionsberichterstattung in Deutschland fließen mit ein in die Emissionsberichterstattung auf europäischer Ebene.

Das Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg bezieht monatliche Daten zum Luftverkehr vom Statistischen Bundesamt. Die Daten stellen feingliederte Informationen für einzelne Flughäfen nach Flugzeugtyp zur Verfügung. Damit liefert die amtliche Verkehrsleistungsstatistik im Luftverkehr einen wichtigen Baustein für die Emissionsberichterstattung auf nationaler und europäischer Ebene. Die Ergebnisse der Emissionsberichterstattung des Umweltbundesamtes und der funktionalen Verkehrsstatistik zum Luftverkehr werden unter anderem in der Publikation „Verkehr in Zahlen“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr veröffentlicht. Danach entfielen im Jahr 2019 auf den inländischen Flugverkehr 2,3 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente. Der gesamte Verkehr kommt demnach auf 165,3 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente. Die Emissionen des innerdeutschen Luftverkehrs entsprechen damit einem Anteil von 1,4% an den Treibhausgasemissionen des Verkehrs (Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 2022).

¹⁷ Siehe dazu die Informationen des Umweltbundesamtes unter: www.umweltbundesamt.de [Zugriff am 4. Mai 2023].


6

Fazit

Die Betrachtung des Luftverkehrs während und nach der Corona-Pandemie verdeutlicht, dass das Aufkommen im Luftverkehr sowohl im Inlands- als auch im Auslandsverkehr auf den deutschen Hauptverkehrsflughäfen im Jahr 2022 das Vorkrisenniveau noch nicht wieder erreicht hat. Für den innerdeutschen Verkehr gilt dies in noch stärkerem Maße als für den Verkehr mit dem Ausland.

Im EU-Vergleich bleibt Deutschland hinter der Entwicklung in anderen Mitgliedstaaten zurück. Es erreichte im ersten Halbjahr 2022 gut 60% seines Vorkrisenniveaus, die 27 EU-Mitgliedstaaten kommen im Vergleich dazu auf knapp 71%.

Die vorgelegte Analyse war möglich, da die amtliche Statistik mit der monatlichen Verkehrsleistungsstatistik im Luftverkehr über ein Instrument verfügt, mit dem der Luftverkehr qualitativ hochwertig und aktuell dargestellt werden kann. Sie zeigt zudem, dass die Luftverkehrsstatistik wichtiger Input für klimapolitisch wichtige Rechenmodelle ist.

Die Luftverkehrsstatistik beweist damit ihre hohe Relevanz, sowohl für die Beobachtung dieses Verkehrsträgers als auch für die Ermittlung wichtiger Indikatoren für (klima-)politische Entscheidungen. Sie ist eine wichtige Informationsgrundlage für Politik, Wirtschaft, Gesellschaft und Verwaltung auf nationaler und europäischer Ebene. 

LITERATURVERZEICHNIS

Bierau, Dieter/Reim, Uwe. *Novellierung des Verkehrsstatistikgesetzes*. In: Wirtschaft und Statistik. Ausgabe 3/2004, Seite 259 ff.

Bundesministerium für Digitales und Verkehr. *Verkehr in Zahlen 2022/2023*. 51. Jahrgang 2022. [Zugriff am 18. April 2023]. Verfügbar unter: www.bmdv.bund.de

Bundesregierung. *Datenstrategie der Bundesregierung – Eine Innovationsstrategie für gesellschaftlichen Fortschritt und nachhaltiges Wachstum*. 2021. [Zugriff am 20. April 2023]. Verfügbar unter: www.bundesregierung.de

Deutsche Bahn. *Gemeinsam für mehr Klimaschutz: Aktionsplan von DB und Luftverkehr zeigt Erfolge*. 13. Februar 2023. [Zugriff am 20. April 2023]. Verfügbar unter: www.deutschebahn.com

Lufthansa Group. *Lufthansa Group setzt alle Flüge nach China (Festland) bis 9. Februar aus*. 29. Januar 2020. [Zugriff am 20. April 2023]. Verfügbar unter: www.lufthansagroup.com

SPD / Bündnis 90/Die Grünen / FDP. *Mehr Fortschritt wagen – Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit. Koalitionsvertrag 2021-2025*. 2021. [Zugriff am 20. April 2023]. Verfügbar unter: www.spd.de

Spiegel. *Auswärtiges Amt spricht weltweite Reisewarnung aus*. 17. März 2020. [Zugriff am 20. April 2023]. Verfügbar unter: www.spiegel.de

Statistisches Bundesamt. *Gewerblicher Luftverkehr auf ausgewählten Flugplätzen 2021*. Qualitätsbericht. 2022.

Tagesschau. *Freie Fahrt nur für Pendler und Waren*. 16. März 2020. [Zugriff am 20. April 2023]. Verfügbar unter: www.tagesschau.de

Umweltbundesamt. *UBA stellt Konzept für umweltschonendes Fliegen vor*. 6. November 2019. [Zugriff am 20. April 2023]. Verfügbar unter: www.umweltbundesamt.de

RECHTSGRUNDLAGEN

Anlage 2 zum Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I Seite 2513), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I Seite 3905) geändert worden ist.

Gesetz zur Förderung der elektronischen Verwaltung (E-Government-Gesetz – EGovG) vom 25. Juli 2013 (BGBl. I Seite 2749), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Juli 2021 geändert worden ist.

Gesetz zur Verbesserung des Onlinezugangs zu Verwaltungsleistungen (Onlinezugangsgesetz – OZG) vom 14. August 2017 (BGBl. I Seite 3122, 3138), das zuletzt durch Artikel 16 des Gesetzes vom 28. Juni 2021 (BGBl. I Seite 2250) geändert worden ist.

Gesetz über die Statistik der See- und Binnenschifffahrt, des Güterkraftverkehrs, des Luftverkehrs sowie des Schienenverkehrs und des gewerblichen Straßen-Personenverkehrs (Verkehrsstatistikgesetz – VerkStatG) vom 20. Februar 2004 (BGBl. I Seite 318), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. I Nr. 56) geändert worden ist.

Verordnung Nr. 1358/2003 der EU-Kommission vom 31. Juli 2003 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 437/2003 des Parlaments und des Rates über die statistische Erfassung der Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post im Luftverkehr und zur Änderung der Anhänge I und II der genannten Verordnung.

Herausgeber

Statistisches Bundesamt (Destatis), Wiesbaden

Schriftleitung

Dr. Daniel Vorgrimler

Redaktion: Ellen Römer

Ihr Kontakt zu uns

www.destatis.de/kontakt

Erscheinungsfolge

zweimonatlich, erschienen im Juni 2023

Ältere Ausgaben finden Sie unter www.destatis.de sowie in der [Statistischen Bibliothek](#).

Artikelnummer: 1010200-23003-4, ISSN 1619-2907

Autorenfoto Alexander Daminger, Seite 15: © WIFO/Alexander Müller/eigene Bearbeitung

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2023

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.