

		Abflug departures							
flughafen	nach to	über via	planm. sched.	erwartet expected	Schalter counter	Ausg. gate	Bemerkungen remarks		
H 1209	Luftverkehrsbericht		17:45	17:45	21-26	10	2008-2009		
U 029	Köln-Bonn		17:55	17:55	29-32	06			
5354	Djerba	Paderborn	18:05	18:05	03-10	08			
104	Moskau-Sheremet'ye		18:10	18:10	11-12	02			
027	Stuttgart		18:15	18:15	29-32	04			
86	Zürich		18:15	18:15	21-26	03			
9	Zürich		18:15	18:15	21-26	03			
	München		19:15	19:15	21-26	05			
	Wien	Leipzig	19:25	19:25	21-26	11			
	Wien	Leipzig	19:25	19:25	21-26	11			
	aburg		19:45	19:45	21-26	03			
	urg		19:45	19:45	21-26	03			
	urt Main		20:05	20:05	21-26	10			
			20:10	20:10	11-12	08			
			20:20	20:20					

Luftverkehrsbericht 2008/09

Daten und Kommentierungen
des deutschen und weltweiten
Luftverkehrs



Luftverkehrsbericht 2008/2009

Daten und Kommentierungen des deutschen und weltweiten Luftverkehrs

Erik Grunewald, Dr. Peter Berster, Gregor Bischoff, Dr. Marc
Gelhausen, Wolfgang Grimme, Michael Hepting, Alexandra
Leipold, Dr. Sven Maertens

DLR ID: IB-126-2010-1

Version: 1.2

**Deutsches Zentrum
für Luft- und Raumfahrt e.V.
in der Helmholtz-Gemeinschaft**

© Flughafenwesen und Luftverkehr
Porz-Wahnheide
Linder Höhe
51147 Köln

Februar 2010

Einrichtungsleiter: Prof. Dr. Johannes Reichmuth

web: <http://www.dlr.de/fw>

Zugänglichkeitsstufe:

AI (Offen)

Dokument Information

Zuständiger Projekt- / Abteilungsleiter:	Prof. Dr. J. Reichmuth
Zuständiger Autor:	Erik Grunewald
Weitere Autor(en):	Erik Grunewald, Dr. Peter Berster, Gregor Bischoff, Dr. Marc Gelhausen, Wolfgang Grimme, Michael Hepting, Alexandra Leipold, Dr. Sven Maertens
Projekt / Zielfeld:	Luftverkehrsbericht 2008/2009
Zugänglichkeitsstufe:	AI (Offen)
Datei:	D-LVB2008_09final_V1.1.doc
Version:	1.2
Speicherdatum:	2010-02-02
Gesamtseitenzahl:	77

Freigabe:

Die Freigabe erfolgt lt. gesondertem Freigabeformblatt:

© 2010, DLR, Flughafenwesen und Luftverkehr:

Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwendung innerhalb und außerhalb der Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des DLR, Flughafenwesen und Luftverkehr, unzulässig und wird zivil- und strafrechtlich verfolgt. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Änderungsverfolgung

Version	Datum	Geänderte Seiten / Kapitel	Bemerkungen
1.0	2010-01-26		Finale Version
1.1	2010-02-02		Finale Version zur Veröffentlichung
1.2	2010-02-05	Kap. 2.9 Bildbeschriftung	Finale Version zur Veröffentlichung

Inhalt

1	Vorweg	6
2	Der Luftverkehrsmarkt Deutschland	7
2.1	Kurzüberblick 2008 und Trend 2009	7
2.2	Vorbemerkung	8
2.3	Eingrenzung der betrachteten Flughäfen	8
2.4	Luftverkehrsaufkommen auf den deutschen Flughäfen	10
2.4.1	Passagierverkehr	10
2.4.2	Luftfrachtverkehr	11
2.4.3	Flugbewegungen	12
2.5	Verteilung des Luftverkehrsaufkommens auf die deutschen Verkehrsflughäfen im Überblick	14
2.6	Berichte von den deutschen Flughäfen	17
2.6.1	Der Norden (Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein)	17
2.6.2	Der Osten (Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen)	19
2.6.3	Der Westen (Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland)	22
2.6.4	Der Süden (Baden-Württemberg, Bayern)	27
2.7	Auslastungssituation	29
2.8	Finanzielle Entwicklung von Flughäfen und Fluggesellschaften in Deutschland	31
2.9	Flugsicherung	34
3	Verkehrsströme im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Luftverkehr	38
3.1	Passagierverkehr	38
3.2	Entwicklung der Low-Cost Angebote in Deutschland	44
3.3	Luftfracht und Luftpost	46

3.4	Flüge.....	49
3.5	Verkehrsleistungen.....	52
4	Sonderbeitrag: Preisdifferenzierungsstrategien von Fluggesellschaften und Verbraucherschutz – Die Klausel zur teilweisen Nutzung von Flugtickets in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen.....	55
4.1	Einleitung.....	55
4.2	Preisdifferenzierung im Luftverkehr.....	56
4.2.1	Eigenschaften von Luftverkehrsangebot und -nachfrage.....	56
4.2.2	Preisdifferenzierung im Luftverkehrsmarkt.....	57
4.3	Umgehung von Tarifregeln.....	59
4.3.1	Nichtnutzung des Hin- oder Rückflugs.....	59
4.3.2	Überkreuzbuchung.....	60
4.3.3	Hidden-city-ticketing.....	60
4.4	Die Wirksamkeit der Musterbedingungen der IATA nach deutschem Recht.....	61
4.4.1	Die Einbeziehung von IATA-Empfehlung 1724 in Luftbeförderungsverträge.....	61
4.4.2	Verfahren des Verbraucherzentrale Bundesverbandes (VZBV).....	62
4.4.3	Klagen von Passagieren bei Nichtnutzung des Hin- oder Rückfluges.....	63
4.4.4	Die rechtliche Betrachtung des “Hidden-city-ticketing”.....	63
4.5	Auswirkungen der Legalisierung von Umgehungstatbeständen auf die geltenden Tarifregeln.....	64
4.6	Schlussfolgerungen.....	65
4.7	Auszug aus der IATA-Empfehlung 1724.....	66
5	Anhang.....	68
5.1	DLR-Jahresauswertung der deutschen Luftverkehrsstatistik.....	68
5.2	Bildverzeichnis.....	76
5.3	Tabellenverzeichnis.....	77

1 Vorweg

Der Luftverkehr in Deutschland erlebte in den Jahren 2008 und 2009 eine ganz besondere Dynamik. Startete das Jahr 2008 noch mit den gewohnten Zuwachsraten in Höhe von etwa fünf Prozent bei den Passagierzahlen, so brachte das zweite Halbjahr einen deutlichen Nachfrageeinbruch mit sich. Insgesamt ergibt sich so ein Wachstum gegenüber dem Jahr 2007 von knapp einem Prozent. Etwas besser bilanziert sich der Luftfrachtverkehr, dessen Aufkommen sogar noch um sechs Prozent stieg – um im Jahr 2009 dann zweistellig zurückzugehen. Die globale Krise unterbricht damit die beobachteten Entwicklungen der letzten Jahre und scheint in ihren Dimensionen sogar die Nachfragerückgänge infolge der Terroranschläge zu Beginn des letzten Jahrzehntes zu übertreffen.

In den folgenden Kapiteln erhalten Sie einen Überblick über die verkehrlichen Entwicklungen an den deutschen Flughäfen, wie es um die wirtschaftliche Lage ausgewählter Flughäfen und Fluggesellschaften bestellt ist und wie sich der Luftverkehr aus Sicht der Flugverkehrskontrolle entwickelt hat (Kapitel 2) und wohin von Deutschland aus mit dem Flugzeug gereist wurde (Kapitel 3).

Der diesjährige Sonderbeitrag beschäftigt sich mit dem Zustandekommen von Flugpreisen und der Zulässigkeit der Stornierung von nur teilweise in Anspruch genommenen Flugtickets (Kapitel 4). Auf der einen Seite behalten sich Fluggesellschaften in ihren Allgemeinen Beförderungsbedingungen das Recht zur Stornierung vor und wenden dabei eine Empfehlung des internationalen Branchenverbandes (IATA) an. Auf der anderen Seite stehen Verbraucher, die bewusst oder unverschuldet nicht alle Segmente des Flugtickets nutzen, von der weiteren Beförderung ausgeschlossen werden und nur durch Zahlung des dann anwendbaren Tarifs für die genutzten Flugstrecken weitertransportiert werden. Diese Praxis führt zu einer Vielzahl von Gerichtsverfahren und unterschiedlichen Rechtsauffassungen der Gerichte. Der Beitrag soll einen Überblick über diesen komplexen Bereich der Flugpreisgestaltung geben, die bisherigen Urteile erläutern und mögliche Änderungsvorschläge bewerten.

2 Der Luftverkehrsmarkt Deutschland

2.1 Kurzüberblick 2008 und Trend 2009

	Aufkommen 2008*	Δ 2008/2007**	Δ 2007/2006**	Trend 2009***
Fluggäste	192 Mio.	+0,9%	+6,1%	-6,3%
Luftfracht	3,8 Mio. t	+6%	+4,7%	-13%
Flüge	2,6 Mio.	+0,17%	+2,3%	-9%

) Basis: 27 Verkehrsflughäfen, **) Basis: 25 Verkehrsflughäfen ohne Memmingen und Zweibrücken, *) Entwicklung JAN-AUG*

Tabelle 1: Der Luftverkehr 2008/2009 in Deutschland im Überblick

Quelle: ADV, Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen

Der Luftverkehr an den deutschen Verkehrsflughäfen ist im Gesamtjahr 2008 nach dynamischen Entwicklungen in den Vorjahren und bis ins erste Halbjahr hinein nur noch leicht gestiegen. Dies trifft insbesondere auf den Passagierverkehr und die Zahl der Flugbewegungen zu. Im Frachtverkehr hingegen konnte im Gesamtjahr 2008 sogar ein deutlicher Zuwachs um 6% realisiert werden. In der zweiten Hälfte des Jahres 2008 bis weit ins laufende Jahr 2009 hinein sind dann allerdings sowohl die Passagier- und Frachtmengen als auch die Zahl der Flugbewegungen deutlich zurückgegangen. Diese Rückgänge scheinen mehrere Gründe zu haben: Zunächst hat der deutliche Kerosinpreisanstieg bis Juli 2008 dazu geführt, dass selbst bei noch nicht rückläufiger Nachfrage viele Verbindungen nicht mehr profitabel zu betreiben waren. Etliche Airlines, in Deutschland unter anderem die Air Berlin Group, haben daraufhin schon im Sommer 2008 Frequenzreduzierungen und Konsolidierungsmaßnahmen für den Winterflugplan 2008/2009 angekündigt und diese Maßnahmen dann auch umgesetzt. Im Herbst 2008 traf die bereits ein Jahr vorher in den USA als Immobilienkrise begonnene globale Wirtschafts- und Finanzkrise dann auch massiv Deutschland und Europa, was zu einem deutlichen Nachfragerückgang im Passagierverkehr und zu einem noch stärkeren, zweistelligen Einbruch im Frachtverkehr führte.

Für das Gesamtjahr 2009 ist daher mit deutlichen Rückgängen an den deutschen Flughäfen zu rechnen¹. Diese betrugen im Zeitraum Januar bis August 2009 minus 6,3% bei den Fluggästen und minus 13% beim Frachtaufkommen.

¹ Aus organisatorischen Gründen konnten für die Ermittlung des Trends 2009 nur die Verkehrszahlen der Monate Januar bis August berücksichtigt werden. Zum Zeitpunkt des endgültigen Redaktionsschlusses dieses Berichts lagen für die meisten Flughäfen allerdings schon die Aufkommensdaten bis November 2009 vor. Es deutet sich aufgrund dieser Zahlen an, dass an den meisten größeren Flughäfen die Rückgänge etwas unter dem Trend der Monate Januar-August liegen werden.

2.2 Vorbemerkung

Der Erfolg von Flughäfen wird in der (Fach-) Öffentlichkeit traditionell eher an Verkehrszahlen, also am Passagier-, Fracht- und Flugbewegungsaufkommen, als an Finanzkennzahlen wie Eigenkapital- und Umsatzrentabilität festgemacht.

Dies hat vermutlich zwei Gründe: Zum einen werden die meisten Flughäfen nicht als private Unternehmen, sondern als (teil-) staatliche (Regie-) Betriebe geführt.² Konkursbedingte Marktaustritte sind äußerst unwahrscheinlich, da anfallende Verluste von den öffentlichen Gesellschaftern ausgeglichen werden können. Dies reduziert die Bedeutung der Informationsbereitstellung über die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit von Flughafenunternehmen aus Sicht von Lieferanten und anderen Stakeholdern. Zum anderen sind die an Flughäfen abgewickelten Verkehrsmengen für verschiedene Interessensgruppen von hoher Bedeutung. Hierzu können neben der Regionalpolitik und der Tourismusbranche auch die verschiedenen Disziplinen der verkehrswissenschaftlichen Forschung gezählt werden.

Im ersten Teil dieses Luftverkehrsberichts wird daher ein detaillierter Überblick über den an deutschen Flughäfen realisierten Luftverkehr im Jahr 2008 gegeben, ergänzt um Trendaussagen für das noch nicht abgeschlossene Folgejahr 2009. Zusätzlich werden aber auch weitere Aspekte, die für eine Beurteilung der deutschen Flughafenlandschaft von Bedeutung sind, angesprochen. Hierzu zählen beispielsweise nennenswerte Flugplanänderungen und empirische Befunde zur Pünktlichkeits- Kapazitäts- und Finanzsituation einzelner Flughäfen, sowie die Flughäfen betreffende verkehrs- und umweltpolitische Maßnahmen.

2.3 Eingrenzung der betrachteten Flughäfen

Die Bundesrepublik Deutschland verfügt über rund 500 Flugplätze. Nur an einem Bruchteil dieser Flugplätze werden allerdings regelmäßige und kommerzielle Flüge des Linien- und Pauschalreiseverkehrs durchgeführt, während die meisten Landeplätze fast ausschließlich im Segel-, Ultraleicht- und Hobbyflugverkehr angesteuert werden. Daher wenden die Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), die deutsche Flugsicherung (DFS) und das Statistische Bundesamt verschiedene Ansätze zur Systematisierung der deutschen Flugplätze anhand ihrer verkehrlichen Bedeutung an. Die ADV unterscheidet zwischen den Mitgliedsgruppen „Verkehrsflughäfen“ und „Regionale Verkehrsflughäfen und -landeplätze“ einerseits und Nicht-Mitgliedern andererseits. Die DFS betrachtet „Internationale Flughäfen“ und „Regionalflughäfen“, wobei für erstere die Pflicht der DFS zur Vorhaltung eigenen Kontrollpersonals am Flugplatz besteht. Die wirkliche verkehrliche Bedeutung eines Flughafens wird somit aber nur eingeschränkt berücksichtigt. Beispielsweise ist der internationale Verkehrsflughafen Saarbrücken deutlich kleiner als der Regionalflughafen Hahn. Das Statistische

² In Deutschland beispielsweise halten private Anteilseigner derzeit nur an den Betreibergesellschaften der folgenden internationalen Verkehrsflughäfen (gemäß DFS-Klassifizierung) Anteile, die über 5 Prozent hinausgehen: Flughafen Düsseldorf GmbH (Airport Partners GmbH 50%), Fraport AG / Flughafen Frankfurt/Main (privater Streubesitz 13,23%, Julius Bär Holding AG 10,35%, Deutsche Lufthansa AG 9,94%) und Flughafen Hamburg GmbH (Hamburg Airport Partners GmbH 49%). Die Fraport AG, Betreiberin des Flughafens Frankfurt/Main, ist nach dem Ausstieg aus den Flughäfen Hahn und Saarbrücken zudem noch an der Betreibergesellschaft des Flughafens Hannover beteiligt. Der Verkehrsflughafen (gemäß ADV-Klassifizierung) Weeze gehört zu 99,93 % einem privaten niederländischen Investor; der Flughafen Lübeck gehörte zeitweilig einem privaten Investor, nun aber wieder der Stadt Lübeck.

Bundesamt hingegen orientiert sich heute ausschließlich an der Passagierzahl und bezeichnet Flughäfen mit einem Aufkommen von mindestens 150.000 Verkehrseinheiten³ pro Jahr als „ausgewählte Flugplätze“. Seit der Wiedervereinigung bis zum Jahr 2002 wurde hingegen ausschließlich eine vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung festgelegte Gruppe von 17 Flughäfen diesem Kreis zugerechnet.

In diesem Bericht findet die heutige Abgrenzung des Statistischen Bundesamtes Anwendung, so dass der Luftverkehr an den 27 in Abbildung 1 eingezeichneten ausgewählten Flugplätzen betrachtet wird. Diese werden im Folgenden als Verkehrsflughäfen bezeichnet. Der Flughafen Berlin-Tempelhof ist aufgrund seiner Schließung zum 31.10.2008 noch Gegenstand dieses Berichts. Da die Flughäfen Memmingen und Zweibrücken erst seit dem Jahr 2008 dieser Gruppe angehören, beziehen sich Vorjahresvergleiche – wenn nicht anders gekennzeichnet – auf den Kreis der 25 Verkehrsflughäfen ohne Memmingen und Zweibrücken.



Abbildung 1: Betrachtete Verkehrsflughäfen (im Berichtsjahr 2008)

Quelle: Statistisches Bundesamt

Der Flughafen Niederrhein tritt am Markt mittlerweile als Flughafen Weeze und teilweise auch als Flughafen Düsseldorf-Weeze auf. Der Flughafen Memmingerberg, auch als Flughafen Memmingen bekannt, firmiert und vermarktet sich als Allgäu-Airport bzw. in der Werbung eines irischen Low-Cost-Carriers als „München-West“. Der Flughafen Hahn vermarktet sich als Flughafen Frankfurt-Hahn.

³ Eine Verkehrseinheit ist definiert als ein Ein- oder Aussteiger sowie als 100kg Fracht oder Post.

2.4 Luftverkehrsaufkommen auf den deutschen Flughäfen

2.4.1 Passagierverkehr

Stark steigende Kerosinpreise und die auch in Deutschland einsetzende Wirtschaftskrise haben dazu geführt, dass der Luftverkehr an den deutschen Verkehrsflughäfen nach dynamischer Entwicklung in den Vorjahren im Gesamtjahr 2008 kaum noch weiter gestiegen ist. Das Fluggastaufkommen stieg im Mittel zwar noch um 0,9% auf insgesamt 191 Mio. Passagiere, bzw. um 1,4% auf knapp 192 Mio. Fluggäste unter Einschluss der „neuen“ Verkehrsflughäfen Memmingen und Zweibrücken (Abbildung 2).

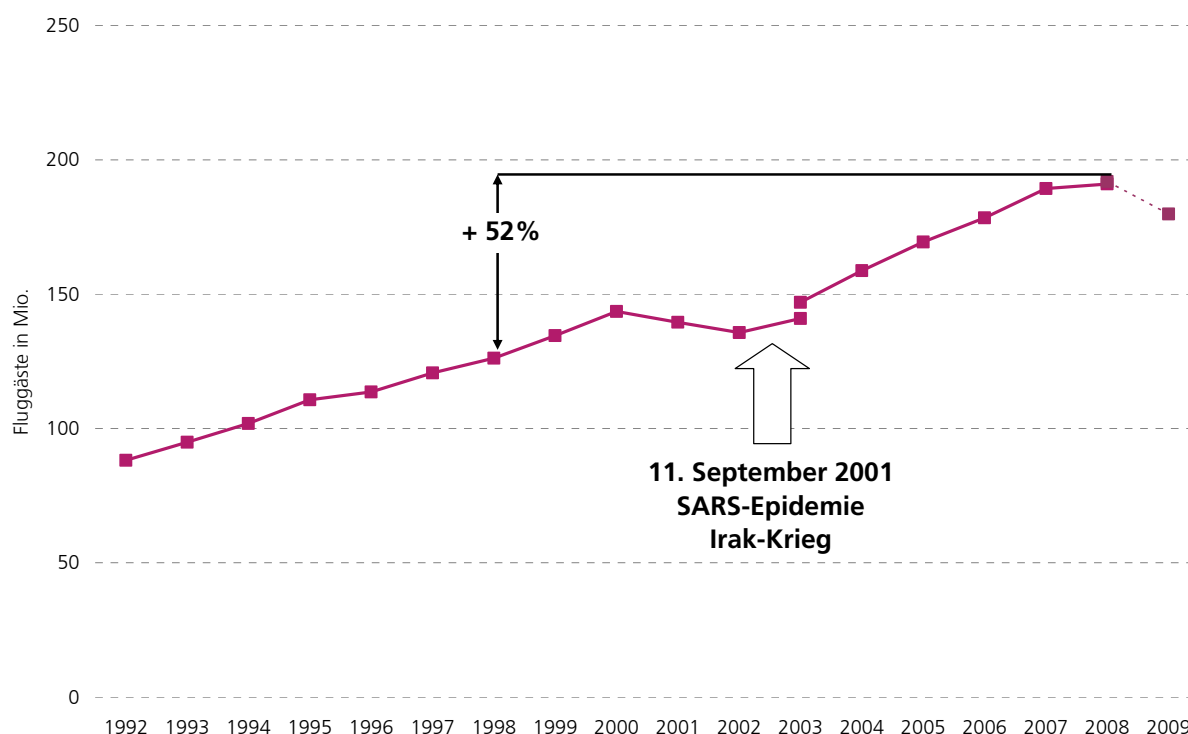


Abbildung 2: Entwicklung des Fluggastaufkommens an den deutschen Verkehrsflughäfen

Quelle: ADV, Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen. Der Niveausprung im Jahr 2003 liegt im Einschluss sechs bisheriger Regionalflughäfen in die Gruppe der Verkehrsflughäfen im Jahr 2003 begründet. Zur Ermittlung des voraussichtlichen Aufkommens im Jahr 2009 wurde die in den ersten 8 Monaten des Jahres 2009 realisierte Wachstumsrate auf den Vorjahreswert angewendet.

Eine genauere Betrachtung der im Jahr 2008 realisierten Wachstumsraten im Vergleich zum Vorjahr deutet allerdings darauf hin, dass das positive Gesamtjahreswachstum nur aufgrund der guten im 1. Halbjahr erzielten Verkehrsergebnisse erreicht werden konnte. So lag das Passagieraufkommen im ersten Halbjahr 2008 noch um rund 5% über dem Wert des Vorjahres. In der Summe hat das Fluggastaufkommen in Deutschland nach einer Phase mit rückläufigen Fluggastzahlen im Gefolge der Ereignisse zu Beginn dieses Jahrtausends (Terroranschläge USA, Afghanistan- und Irakkrieg, SARS) im Jahr 2008 zum sechsten Mal in Folge zugenommen. Im Zehnjahreszeitraum gesehen ist das Fluggastaufkommen unter Berücksichtigung des

Einschlusses „neuer“ Flughäfen in die Statistik um 52% gestiegen. Die 8-Monats-Tendenz für das laufende Jahr 2009 lässt einen Rückgang des Passagieraufkommens um rund 6,3% erkennen. Dieser – wie im folgenden gezeigt wird – auch bei den Flugbewegungen und beim Frachtverkehr deutliche Rückgang ist zum einen Folge der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise, kann zum anderen aber auch eine Konsequenz der angesichts der hohen Ölpreise von vielen Fluggesellschaften bereits ab Sommer 2008 eingeleiteten Konsolidierungsprozesse darstellen.

2.4.2 Luftfrachtverkehr

Im Luftfracht- und Luftpostbereich konnte im Gesamtjahr 2008 erneut ein starker Anstieg der geflogenen Tonnage verzeichnet werden. Insgesamt wurden an den 25 Verkehrsflughäfen ohne Memmingen und Zweibrücken rund 3,8 Mio. Tonnen Luftfracht und -post abgewickelt, ein Anstieg von 6% im Vorjahresvergleich. Die „neuen“ Verkehrsflughäfen Memmingen und Zweibrücken spielen im Frachtbereich (noch) keine Rolle. Im Zehnjahresvergleich ist das Luftfrachtaufkommen um 66% gestiegen (Abbildung 3). Der konjunkturell begründete Rückgang setzte im Frachtverkehr erst im November 2008 ein, nahm dann ab Dezember bis ins laufende Jahr 2009 hinein aber zweistellige Prozentbeträge an. Für das laufende Jahr 2009 ist angesichts der Trendwerte für die ersten 9 Monate mit einem deutlichen Rückgang um 13% zu rechnen.

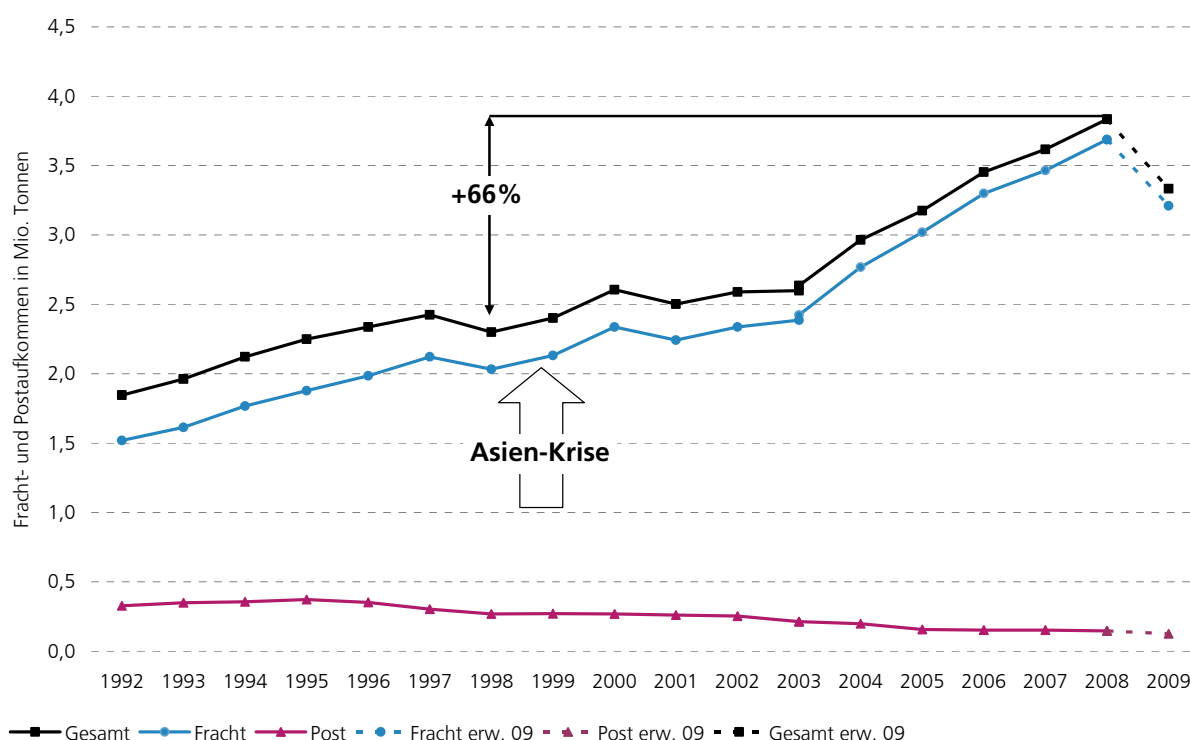


Abbildung 3: Entwicklung des Luftfrachtaufkommens an den deutschen Verkehrsflughäfen

Quelle: ADV, Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen

Das Luftpostaufkommen ist im Jahr 2008 weiter leicht gesunken und hält mit rund 146 Tsd. Tonnen nur noch einen Anteil von knapp 4% am gesamten Frachtaufkommen. Im Jahr 2009 ist hier mit einem Einbruch zu rechnen, da die Deutsche Post AG das reguläre innerdeutsche Nachluftpostnetz zum 1. Juli 2009 zwischenzeitlich eingestellt hat und fortan im Wesentlichen nur noch grenzüberschreitende Postsendungen über Leipzig und Frankfurt per Luftweg versendete. Im November 2009 wurde dann allerdings die Wiederaufnahme dreier Nachluftpostrelationen zum 30. November bekannt gegeben, und zwar auf den Strecken Stuttgart-Berlin Schönefeld, Stuttgart-Hannover und München-Nürnberg-Hannover.

2.4.3 Flugbewegungen

Bei den Flugbewegungen (Starts und Landungen) schlugen die beginnende Krise und die Flugplankürzungen der Airlines als Reaktion auf die gestiegenen Kerosinpreise am stärksten durch. Insgesamt blieb die Zahl der Flüge an den 25 Verkehrsflughäfen ohne Memmingen und Zweibrücken mit 2,52 Millionen Bewegungen (+0,17%) fast auf dem Niveau des Vorjahres, nachdem im Vorjahr noch ein Anstieg um 2,3% realisiert worden war. Mit 2,25 Mio. Flügen macht der gewerbliche Verkehr davon knapp 90% aus. Die „neuen“ Verkehrsflughäfen Memmingen und Zweibrücken steuern zusätzlich rund 24.000 gewerbliche und 16.000 nicht gewerbliche Flugbewegungen auf insgesamt rund 2,6 Millionen Flüge bei. Im Zehnjahreszeitraum gesehen ist die Flugbewegungszahl bei Berücksichtigung der „neuen“ Flughäfen um rund 32% gestiegen (Abbildung 4). Für 2009 lassen die Zahlen für die ersten drei Quartale einen Rückgang der Bewegungen um 9% erkennen

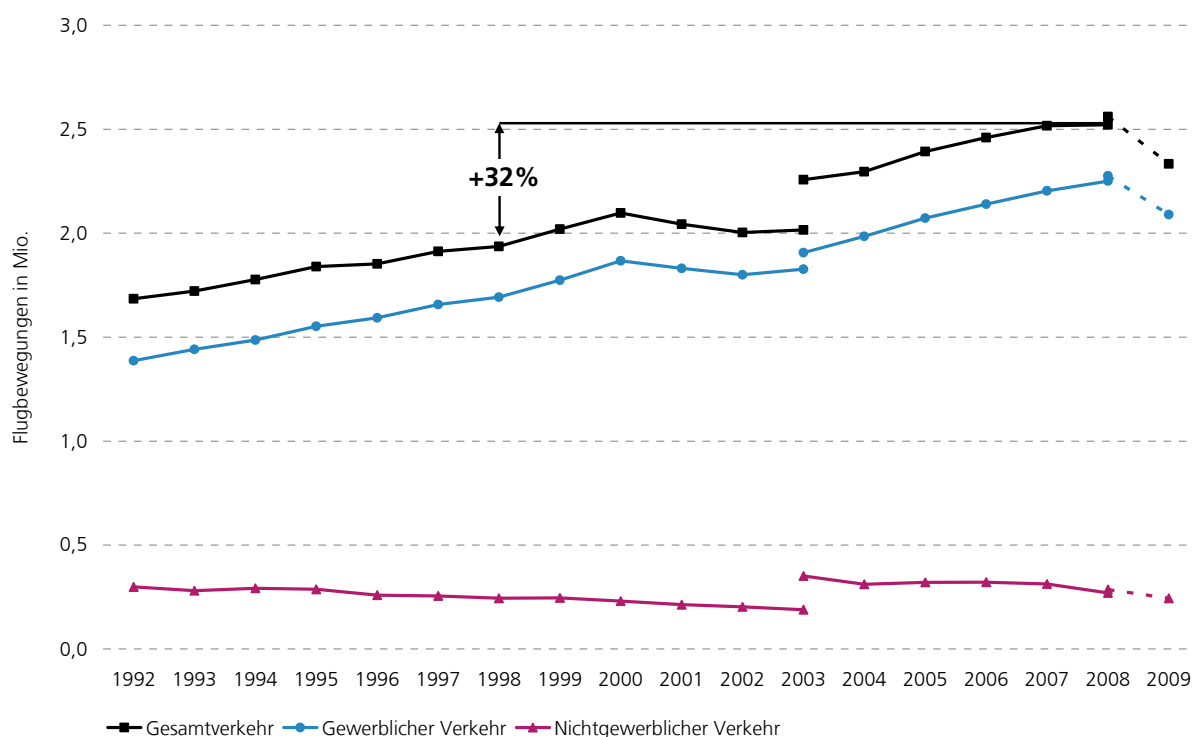


Abbildung 4: Entwicklung der Flugbewegungen an den deutschen Verkehrsflughäfen

Quelle: ADV, Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen. Der Niveausprung im Jahr 2003 liegt im Einschluss sechs bisheriger Regionalflughäfen in die Gruppe der Verkehrsflughäfen im Jahr 2003 begründet.

Dieser im Vergleich zum Fluggast- und Frachtaufkommen im Zeitraum 1998-2008 erfolgte geringere Zuwachs bei der Zahl der Flugbewegungen ist hauptsächlich auf eine bessere Auslastung des Fluggeräts zurückzuführen, wie aus Abbildung 5 ersichtlich ist.

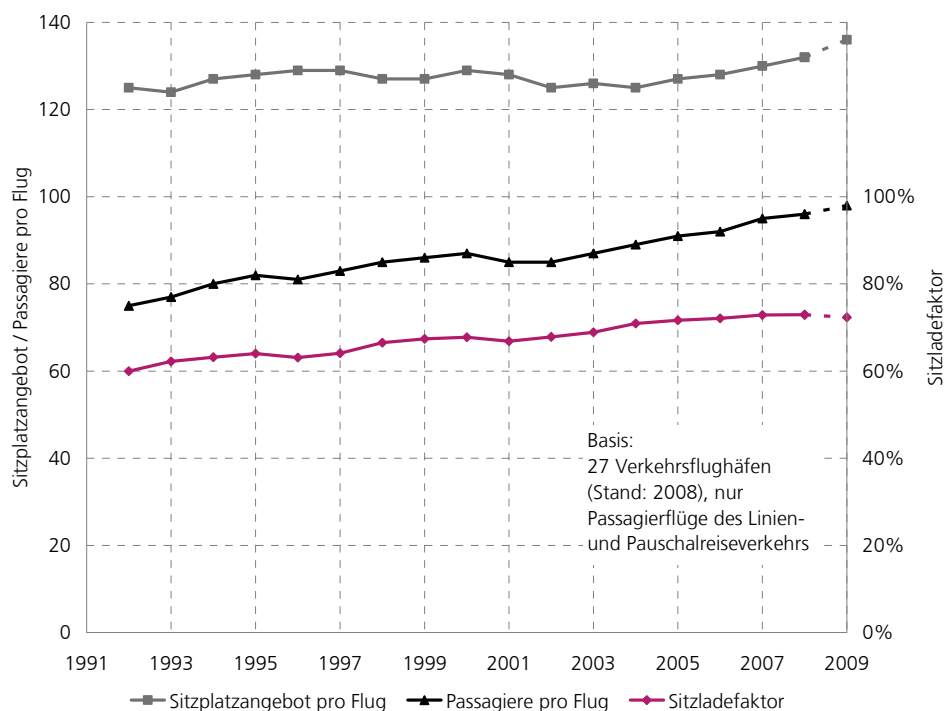


Abbildung 5: Sitzplatzangebot und Flugauslastung im Luftverkehr ab Deutschland zwischen 1991 und 2008

Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen.

Demnach ist seit 1992 die durchschnittliche Flugzeuggröße, gemessen in Anzahl der angebotenen Sitzplätze, in Deutschland um rund 7% von 123 auf zuletzt 132 gestiegen, während die durchschnittliche Passagierzahl pro Flug im gleichen Zeitraum um fast 30% von 75 auf 96 gestiegen ist. Der durchschnittliche Sitzladefaktor im Passagierverkehr stieg somit um über knapp 13 Prozentpunkte von 60% im Jahr 1992 auf 72,9% im Berichtsjahr. Der erfolgreiche Markteintritt vieler Niedrigpreisfluggesellschaften in den europäischen Luftverkehr, welche als Bestandteil ihres Preismodells Kapazitäten, die ansonsten frei bleiben würden, über Sonderpreisaktionen zu Erlösen nahe der Grenzkosten füllen, aber auch das verbesserte Kapazitätsmanagement der Hub-Carrier sind als Hauptgründe für die gestiegene Auslastung im Luftverkehr auszumachen. In den ersten 8 Monaten des Jahres 2009 wurde eine durchschnittliche Auslastung in Höhe von 72,3% ermittelt, so dass für das Gesamtjahr eine ähnliche Auslastung wie im Berichtsjahr zu erwarten ist. Die Wirtschaftskrise scheint also weniger leere Sitze, als möglicherweise niedrigere Erträge hervorzurufen.

Während das Flugbewegungsaufkommen im gewerblichen Verkehr in den letzten Jahren gestiegen ist, war im nichtgewerblichen Verkehr ein Rückgang zu verzeichnen. Die Hauptgründe

hierfür sind zum einen die vorrangige Nutzung (knapper) Flughafenkapazitäten für gewerbliche Flüge und zum anderen an vielen Flughäfen in den letzten Jahren relativ stärker gestiegene Landeentgelte für kleinere Maschinen, wie sie vorrangig im nichtgewerblichen Verkehr eingesetzt werden. Entsprechend ist der Anteil des nichtgewerblichen Verkehrs am Gesamtverkehr an den größten Verkehrsflughäfen sehr niedrig und an kleineren, nicht ausgelasteten Verkehrsflughäfen höher (Abbildung 6).

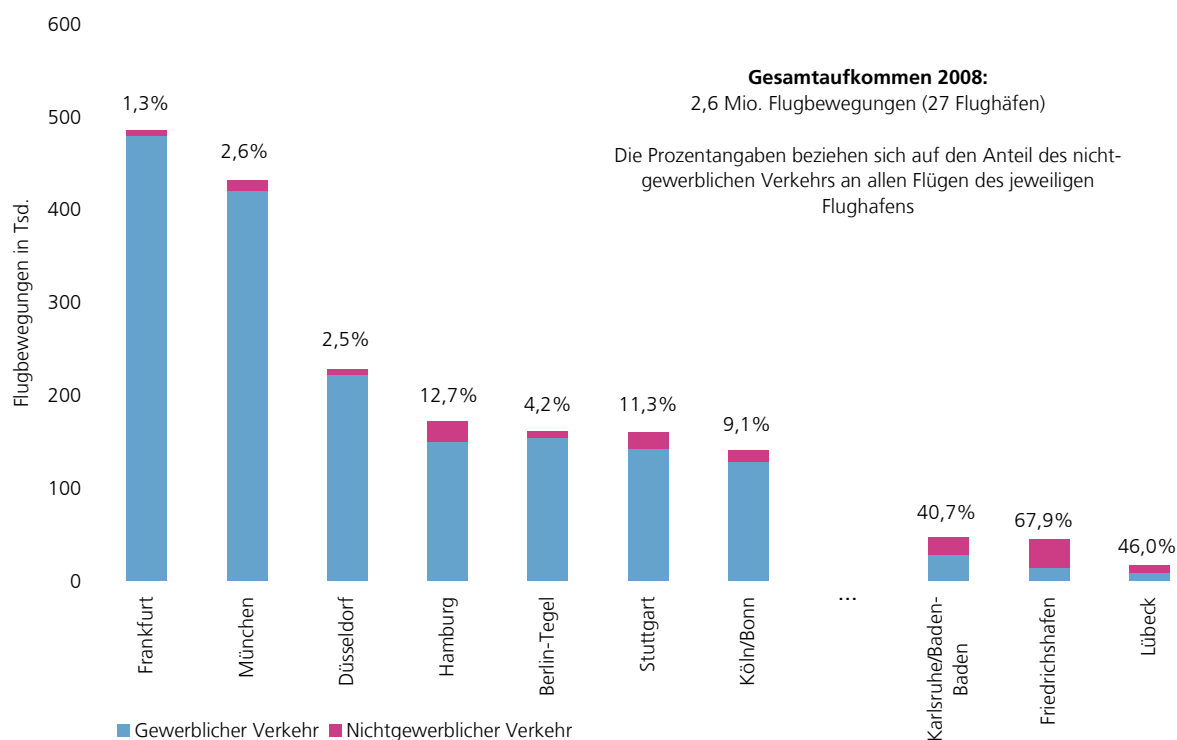


Abbildung 6: Flugbewegungsaufkommen und Anteil des nicht-gewerblichen Verkehrs an ausgewählten deutschen Flughäfen im Jahr 2008

Quelle: ADV, Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen

2.5 Verteilung des Luftverkehrsaufkommens auf die deutschen Verkehrsflughäfen im Überblick

In diesem Kapitel wird ein Überblick über Rangfolge der 27 Verkehrsflughäfen im Passagier- und Frachtverkehr sowie bei den Flugbewegungen gegeben.

Abbildung 7 zeigt die Reihenfolge der deutschen Flughäfen bei den Passagierzahlen. Die beiden Hubs Frankfurt und München repräsentieren über 45% des gesamten Aufkommens, gefolgt von den großen Sekundärflughäfen Düsseldorf, Berlin-Tegel, Hamburg, Köln und Stuttgart, welche jeweils einen Anteil von fünf bis zehn Prozent am Gesamtaufkommen aufweisen. Mit Berlin-Schönefeld, Hannover, Nürnberg und Hahn folgen dann Flughäfen, die im Passagierbereich

hauptsächlich auf Urlaubs- und Low-Cost-Flüge ausgerichtet sind und mindestens zwei Prozent des deutschen Fluggastaufkommens repräsentieren. Bei den kleinsten Flughäfen mit einem Anteil von unter 2% handelt es sich schließlich entweder um Low-Cost-Flughäfen wie Weeze, Memmingen oder Lüneburg oder um solche, die eher im Regional- und Urlaubsverkehr positioniert sind, wie etwa Paderborn und Saarbrücken. Der Flughafen Weeze konnte dabei nach Etablierung und Ausbau der Ryanair-Basis das größte relative Wachstum bei den Passagierzahlen (+ rund 80%) und Flugbewegungen (+ rund 61%) aufweisen.

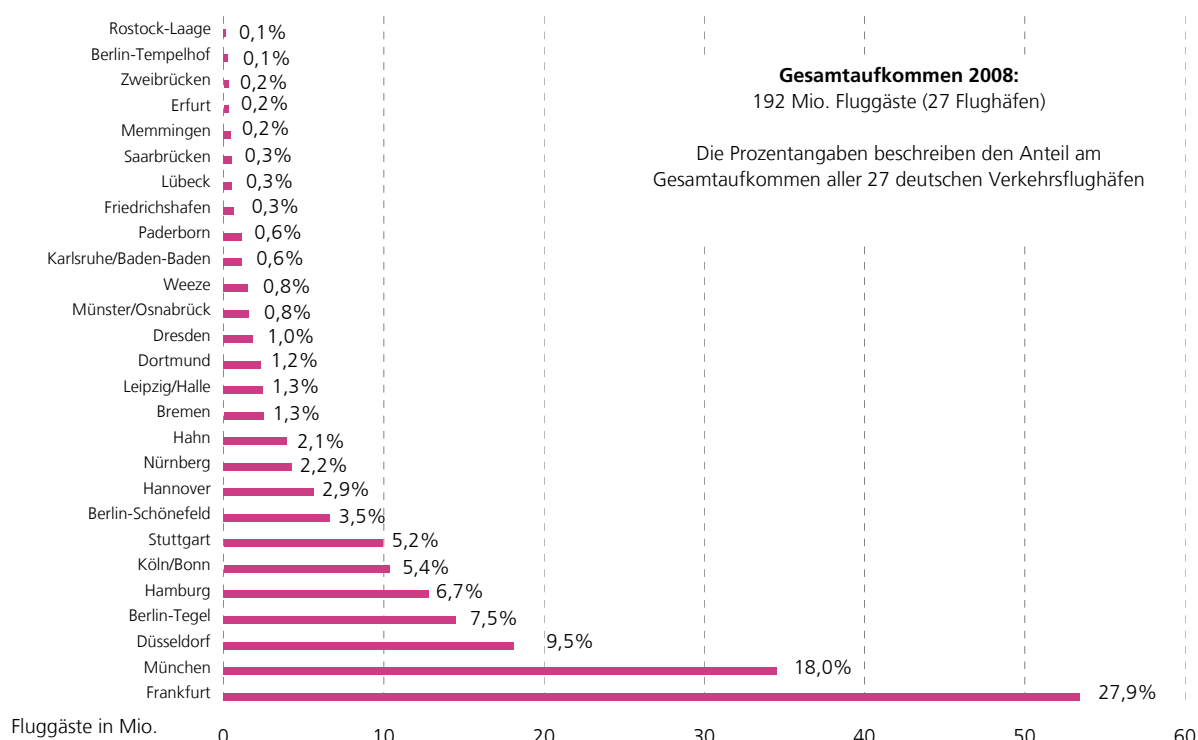


Abbildung 7: Passagieraufkommen an den deutschen Verkehrsflughäfen im Jahr 2008

Quelle: ADV, Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen.

Das Luftfracht- und Luftpostaufkommen konzentriert sich noch stärker als im Passagierverkehr auf wenige Flughäfen. Abbildung 8 zeigt die sieben Flughäfen mit einem individuellen Anteil am bundesweiten Luftfracht- und Postumschlag von mehr als 1%. Diese repräsentieren ungefähr 97% des Gesamtaufkommens in Deutschland in Höhe von 3,8 Mio. Tonnen. Größter Aufsteiger ist der Flughafen Leipzig/Halle, welcher nach endgültiger Betriebsaufnahme des DHL-Hubs seinen Anteil am bundesdeutschen Gesamtaufkommen von 2,8% im Vorjahr auf 11,5% steigern konnte und sich damit noch vor München positionierte.

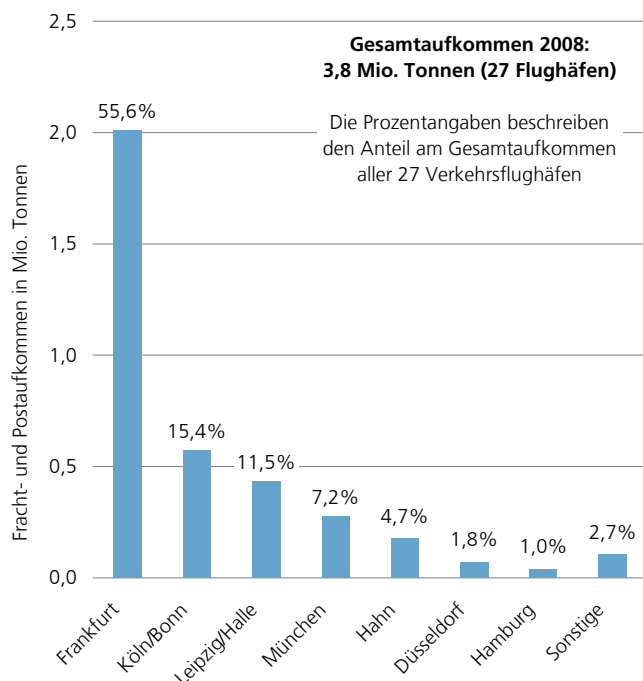


Abbildung 8: Luftfrachtaufkommen an den deutschen Verkehrsflughäfen im Jahr 2008

Quelle: ADV, Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen.

Abbildung 9 verdeutlicht schließlich die Konzentration der Flugbewegungen auf wenige Flughäfen. Frankfurt ist als Hauptflughafen und Drehkreuz der Lufthansa trotz eines leichten Rückgangs um 1,4% mit 486 Tsd. Starts- und Landungen weiterhin der Flughafen mit dem höchsten Bewegungsvolumen. Dies entspricht einem „Marktanteil“ von knapp 19%. In absteigender Reihenfolge des Flugbewegungsaufkommens folgen München (432 Tsd. Bewegungen) und Düsseldorf (229 Tsd. Bewegungen). Der Flughafen mit der höchsten Zunahme an Flugbewegungen ist, wie auch bei den Passagierzahlen, Weeze. Hier wurden im Jahr 2008 16.131 Bewegungen gezählt – und damit 61% mehr als im Vorjahr. Grund war die Entscheidung der Ryanair, eine Basis in Weeze aufzubauen und die Zahl der Flüge stark zu erhöhen. Der Flughafen Paderborn-Lippstadt hatte mit einem Rückgang der Flugbewegungen um 7,6% den größten Verlust aller Verkehrsflughäfen bei den Bewegungen zu verzeichnen. Grund sind u.a. Reduzierungen beim Hauptkunden Air Berlin. Im Jahr 2009 hingegen könnte der Flughafen Dortmund den größten Verlust aller deutschen Flughäfen sowohl bei den Passagierzahlen als auch bei den Bewegungen aufweisen. Hintergrund ist hier der weitgehende Rückzug von easyJet.

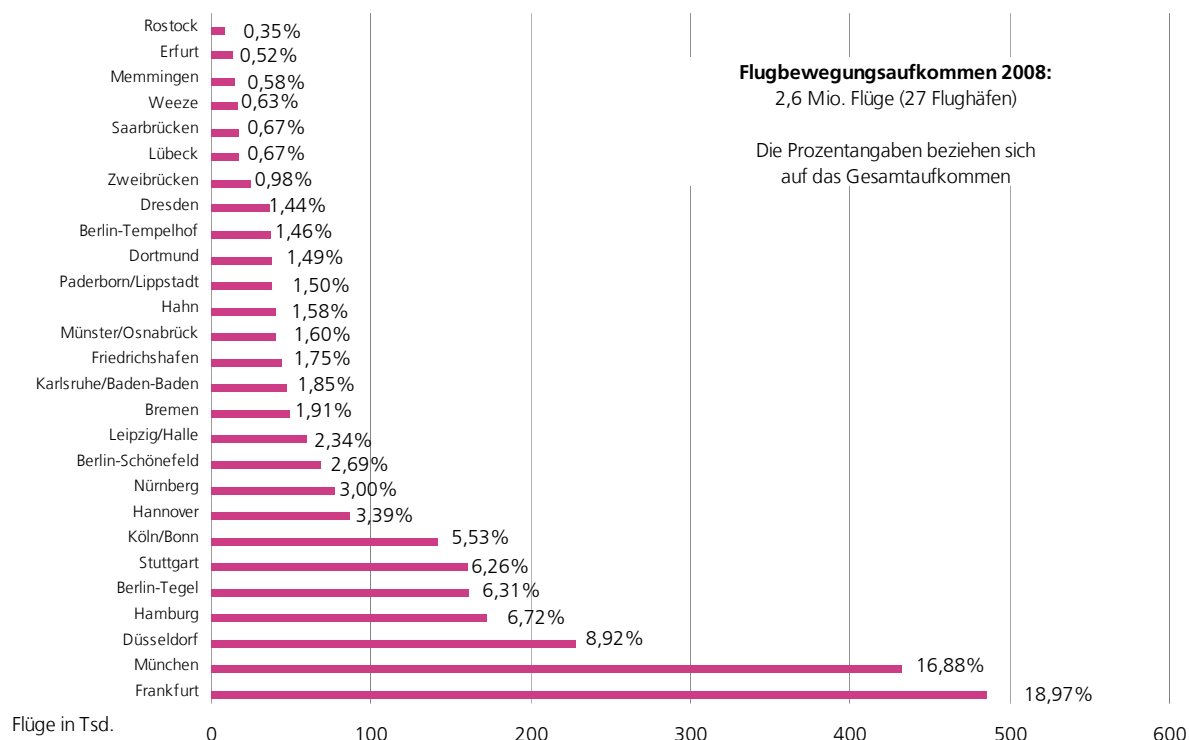


Abbildung 9: Flugaufkommen an den deutschen Verkehrsflughäfen im Jahr 2008

Quelle: ADV, Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen.

2.6 Berichte von den deutschen Flughäfen

In diesem Kapitel wird die Entwicklung des Luftverkehrs im Jahr 2008 auf Ebene der einzelnen Flughäfen unter Berücksichtigung relevanter Veränderungen im Angebot und regulativen Umfeld detaillierter betrachtet. Zum Zwecke der Übersichtlichkeit wird dabei eine geographische Systematisierung nach (Gruppen von) Bundesländern angewendet.

2.6.1 Der Norden (Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein)

Der größte Flughafen im Norden Deutschlands, Hamburg, konnte bei den Passagierzahlen leicht um 0,5% auf 12,8 Mio. Fluggäste zulegen, während das Luftfrachtaufkommen deutlich und die Flugbewegungszahl leicht zurück gingen. Der Einstellung des Emirates-Fluges nach New York und einigen Reduzierungen bei Germanwings stehen neue Strecken u.a. von Aer Lingus und Lufthansa sowie die Stationierung eines Airbus 330 und eines Airbus 321 durch die Air Berlin Group gegenüber. Am Flughafen Hannover stieg zwar das Luftfrachtaufkommen um 5,8% an, allerdings bei einem leichten Rückgang der Flugbewegungen und des Passagieraufkommens. In Bremen steht einem zweistelligen Rückgang bei der Luftfracht ein ähnlich großer Zuwachs bei den Passagierzahlen gegenüber. Dieser scheint insbesondere darauf zurückzuführen sein, dass das Jahr 2008 das erste vollständige Jahr seit Eröffnung der Ryanair-Basis im April 2007 ist. Der Flughafen Lübeck schließlich musste sowohl bei den Passagierzahlen als auch bei den

Flugbewegungen Rückgänge hinnehmen, erzielte aber im Rahmen eines Mediationsverfahrens über Ausbaumaßnahmen eine Einigung mit klagenden Naturschutzverbänden.

Flughafen Hamburg

Zeitraum	Fluggäste	Luftfracht	Bewegungen
2008	12,838 Mio.	36.359 Tonnen	172 Tsd.
Δ 2008/2007	+0,5%	-9,6%	-0,8%
Trend 2009/2008	-7,3%	-13,0%	-11,3%
Wichtige neue Flugangebote	Dublin (Aer Lingus), Keflavik und Ibiza (Lufthansa), Paris-CDG (easyJet), Stationierung eines A330-300 durch Air Berlin für Flüge u.a. zum Drehkreuz Nürnberg		
Wichtige Flugeinstellungen	New York (Emirates), diverse Ziele (Germanwings)		

Flughafen Hannover

Zeitraum	Fluggäste	Luftfracht	Bewegungen
2008	5,638 Mio.	18.601 Tonnen	87 Tsd.
Δ 2008/2007	-0,1%	+5,8%	-1,8%
Trend 2009/2008	-12,3%	-22,9%	-10,6%
Wichtige neue Flugangebote	Kaliningrad (KD Avia), Riga (Air Baltic), weitere Osteuropa-Verbindungen		
Wichtige Flugeinstellungen	Warschau (LOT)		

Flughafen Bremen

Zeitraum	Fluggäste	Luftfracht	Bewegungen
2008	2,486 Mio.	723 Tonnen	47 Tsd.
Δ 2008/2007	+11,4%	-20,2%	+3,7%
Trend 2009/2008	-2,8%	+0,8%	-8,7%

Wichtige neue Flugangebote	Berlin-Tegel (Air Berlin), diverse Warmwasserziele (XL Airways), Stationierung einer Boeing 737-800 durch Air Berlin für Flüge nach Palma de Mallorca
Wichtige Flugeinstellungen	Berlin-Tegel (Air Berlin), diverse Sonnenziele (TUIfly)

Flughafen Lübeck

Zeitraum	Fluggäste	Luftfracht	Bewegungen
2008	0,534 Mio.	-	17 Tsd.
Δ 2008/2007	-11,1%	-	-1,1%
Trend 2009/2008	+29,9%	-	+5,2%
Wichtige neue Flugangebote	Leeds (Jet 2), Hahn (Ryanair)		
Wichtige Flugeinstellungen	Leeds (Jet 2)		
Sonstiges	Eröffnung eines Bahnhaltepunkts, Einreichung der Planfeststellungsunterlagen u.a. für einen Terminalneubau nach Mediationsverfahren		

2.6.2 Der Osten (Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen)

Die Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Schönefeld konnten im Jahr 2008 deutlich zulegen. Der Flughafen Berlin-Tempelhof wurde im Oktober 2008 geschlossen, nachdem bei einem Volksentscheid zwar eine deutliche Mehrheit der Wähler für die Offenhaltung des Flughafens Tempelhof stimmte, das nötige Quorum von 25% aller Wahlberechtigten allerdings knapp verfehlt wurde. Die Verlegung fast des gesamten Verkehrs der allgemeinen Luftfahrt von Tempelhof nach Schönefeld resultierte bis ins Jahr 2009 hinein in einem deutlichen Anstieg der Flugbewegungen am ehemaligen Zentralflughafen der DDR. Für den Flughafen Leipzig endete am 31.12.2008 das erste volle Kalenderjahr als Europa-Hub von DHL, was zu entsprechenden Zuwächsen im Frachtverkehr führte. Der Flughafen Dresden, Schwesterflughafen von Leipzig/Halle, konnte trotz der Einstellungen von Linienflügen nach München (Air Berlin, AB), Dortmund (Luftfahrtgesellschaft Walter, LGW) und London-Heathrow (British Airways, BA) im Jahr 2008 im Passagierbereich noch leicht zulegen und wird hier erst im Jahr 2009 marktübliche Verluste erfahren. An den beiden kleinsten Verkehrsflughäfen im Osten ging die Zahl der Passagiere hingegen bereits im Jahr 2008 zurück. Erfurt verlor u. a. aufgrund der Einstellung der Air Berlin (vormals: LGW)-Flüge nach Düsseldorf rund 2,4% seiner Vorjahrespassagierzahl, und der Flughafen Rostock musste trotz neuer Verbindungen von Ryanair und Germanwings sogar einen Rückgang um 9% hinnehmen.

Flughafen Berlin-Tegel

Zeitraum	Fluggäste	Luftfracht	Bewegungen
2008	14,487 Mio.	22.800 Tonnen	161 Tsd.
Δ 2008/2007	+8,5%	+9,2%	+6,5%
Trend 2009/2008	-3,5%	-13,0%	-3,8%
Wichtige neue Flugangebote	Diverse saisonale Linien (Lufthansa), Bangkok, Varadero, Punta Cana (Air Berlin Group)		
Wichtige Flugeinstellungen	Verlegung aller Condor-Flüge nach Schönefeld		
Sonstiges	Verlegung der letzten Tempelhof-Linienflüge sowie aller Air Berlin Flüge aus Schönefeld nach Tegel		

Flughafen Berlin-Schönefeld

Zeitraum	Fluggäste	Luftfracht	Bewegungen
2008	6,638 Mio.	8.755 Tonnen	69 Tsd.
Δ 2008/2007	+4,8%	+4,3%	+3,6%
Trend 2009/2008	+1,5%	-7,5%	+11,3%
Wichtige neue Flugangebote	Thessaloniki, Ibiza, Kreta (easyJet; Stationierung eines 9. Airbus 319), diverse Ziele (Condor), Tel Aviv (Israir)		
Wichtige Flugeinstellungen	Verlegung aller Flüge der Air Berlin nach Tegel		
Sonstiges	Umzug der allgemeinen Luftfahrt von Tempelhof nach Schönefeld		

Flughafen Leipzig/Halle

Zeitraum	Fluggäste	Luftfracht	Bewegungen
2008	2,457 Mio.	442.451 Tonnen	60 Tsd.
Δ 2008/2007	-9,6%	+336,3%	+17,6%
Trend 2009/2008	-3,1%	+16,6%	-0,5%
Wichtige neue Flugangebote	diverse neue Fracht(zubringer)routes, u.a. mit Aero Charter Ukraine (AN12), Atlantic Airways (ATP).		

	Aviaastar (TU204), Exin Air (AN26), Lufthansa Cargo (MD11)
Wichtige Flugeinstellungen	diverse City-Verbindungen durch TUIFly (vormals HLX)
Sonstiges	Das Bundesverwaltungsgericht bestätigt die im Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss festgesetzten Nachtflugregelungen

Flughafen Dresden

Zeitraum	Fluggäste	Luftfracht	Bewegungen
2008	1,856 Mio.	335 Tonnen	37 Tsd.
Δ 2008/2007	+0,4%	-20%	+2,3%
Trend 2009/2008	-8,6%	+83,6%	-6,5%
Wichtige neue Flugangebote	Aufstockungen im innerdeutschen und touristischen Verkehr		
Wichtige Flugeinstellungen	Einstellung der Flüge von Air Berlin nach München und von LGW nach Dortmund Ende 2007 sowie der British Airways nach London zum Winterflugplan 2008		

Flughafen Erfurt

Zeitraum	Fluggäste	Luftfracht	Bewegungen
2008	0,308 Mio.	2.147 Tonnen	13 Tsd.
Δ 2008/2007	-2,4%	-48,6%	+2,4%
Trend 2009/2008	-16%	-28,4%	-23%
Wichtige Flugeinstellungen	Air Berlin (LGW) nach Düsseldorf		

Flughafen Rostock

Zeitraum	Fluggäste	Luftfracht	Bewegungen
2008	0,175 Mio.	1.139 Tonnen	8 Tsd.
Δ 2008/2007	-9%	+105,11%	-10,3%
Trend 2009/2008	-24,03%	+59,38%	-17,85%

Wichtige neue Flugangebote	Germanwings seit Sommer 2008 3mal wöchentlich nach Köln, Ryanair neu nach Skavsta
Wichtige Flugeinstellungen	Rückzug der Air Berlin zum Winterflugplan 2008/2009

Flughafen Berlin-Tempelhof

Zeitraum	Fluggäste	Luftfracht	Bewegungen
2008	0,279 Mio.	450 Tonnen	37 Tsd.
Δ 2008/2007	-20,5%	-16,4%	+6%
Trend 2009/2008	-100%	-100%	-100%
Wichtige Flugeinstellungen	Verlegung der letzten Linienflugverbindungen von Tempelhof nach Tegel		
Sonstiges	Schließung des Flughafens zum 31.10.2008		

2.6.3 Der Westen (Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland)

Der Flughafen Frankfurt, Heimatbasis der Deutschen Lufthansa AG und einziger Verkehrsflughafen in Hessen gemäß der hier verwendeten Abgrenzung, ist bei leichten Rückgängen weiterhin der mit Abstand größte deutsche Flughafen.

In Nordrhein-Westfalen konnte der Flughafen Düsseldorf in Folge der genehmigten Kapazitätserhöhungen und u. a. aufgrund des verstärkten Engagements der Lufthansa auf der Langstrecke auch im Jahr 2008 leicht zulegen, während der „Nachbar“-Flughafen Köln/Bonn erstmals seit sechs Jahren im Passagierverkehr leicht rückläufige Verkehrszahlen hinnehmen musste und u. a. die einzige tägliche Langstreckenverbindung, mit Continental Airlines nach New York, verlor. Im Frachtbereich fiel der Rückgang in Köln/Bonn in Folge des Rückgangs von Lufthansa Cargo und DHL im Herbst 2007 deutlicher aus. Die kleineren Verkehrsflughäfen in Nordrhein-Westfalen entwickelten sich im Jahr 2008 unterschiedlich: Während Paderborn-Lippstadt und Münster/Osnabrück bereits Fluggastrückgänge zu verzeichnen hatten, konnte der Flughafen Dortmund mit einem Plus von rund 8% bei den Passagierzahlen noch einmal deutlich zulegen. Der weitgehende Rückzug des Hauptkunden easyJet im Oktober 2008 führte in Dortmund allerdings zu negativen Passagierentwicklungen ab Beginn des Winterflugplanes 2008/2009, welche für das Jahr 2009 deutliche Rückgänge um 30% erwarten lassen. Größter Aufsteiger sowohl in NRW als auch bundesweit war im Jahr 2008 der niederrheinische Flughafen Weeze, welcher Dank aufgrund des Ausbaus als Basis von Ryanair und einiger neuer Charterverbindungen um knapp 80% bei den Passagierzahlen zulegen konnte und auch im Jahr 2009 deutlich zweistellig wachsen wird.

In Rheinland-Pfalz und dem Saarland konnten die „kleinen“ Flughäfen Saarbrücken und Zweibrücken deutlich zulegen, während der Flughafen Hahn im Passagierverkehr trotz einiger neuer Ziele leichte Einbußen hinnehmen musste. Im Frachtverkehr hingegen konnte der Flughafen Hahn auch 2008 zulegen und seine Stellung als viertgrößter deutscher Frachtflughafen behaupten.

In ordnungspolitischer Hinsicht erwähnenswert ist die vom DLR begleitete Einführung emissionsbezogener Landeentgelte an den Flughäfen Frankfurt, Köln/Bonn und München im Jahr 2008. Mit Hilfe dieses Entgeltes werden ökonomische Anreize zum zunehmenden Einsatz von besonders umweltfreundlichen Flugzeug-Triebwerks-Kombinationen geschaffen. Flugzeuge mit relativ hohen NO_x- und HC-Emissionen zahlen insgesamt höhere Entgelte als zuvor, während Fluggesellschaften mit vergleichsweise „sauberem“ Fluggerät entlastet werden.

Flughafen Frankfurt

Zeitraum	Fluggäste	Luftfracht	Bewegungen
2008	53,467 Mio.	2.111.116 Tonnen	485 Tsd.
Δ 2008/2007	-1,3%	-2,7%	-1,4%
Trend 2009/2008	-6,3%	-18,2%	-5,6%
Wichtige neue Flugangebote	Lufthansa u. a. neu nach Bergen, Bristol, Calgary, Gdansk, Krakau, Luanda, Malabo, Nanjing und Seattle; Ariana neu nach Kabul, Condor nach Recife, Air Canada nach Ottawa		
Wichtige Flugeinstellungen	SAA nach Kapstadt, United Airlines und Air India nach Los Angeles, Lufthansa nach Bordeaux, Air India nach Delhi		
Sonstiges	Einführung aufkommensneutraler emissionsbezogener Landeentgelte		

Flughafen Düsseldorf

Zeitraum	Fluggäste	Luftfracht	Bewegungen
2008	18,151 Mio.	70.120 Tonnen	229 Tsd.
Δ 2008/2007	1,8%	+20,8%	+0,3%
Trend 2009/2008	-4,3%	-13,7%	-8,4%

Wichtige neue Flugangebote	Bluewings nach Moskau und St. Petersburg, Lufthansa mit drei A340-300 nach New York, Chicago und Toronto (Sommer) bzw. Miami (Winter), Mahan Air wieder nach Teheran, Air Berlin nach Peking und Shanghai, Ural Airlines nach Jekaterinburg
Wichtige Flugeinstellungen	Air Berlin nach Peking und Shanghai, Northwest nach Detroit
Sonstiges	Genehmigung eines Probebetriebs mit 45 Bew./h auf der südlichen Runway im Einbahnbetrieb (März 2008), endgültige Bestätigung der Genehmigung vom 9.11.2005 durch das BVerwG und das OVG Münster

Flughafen Köln/Bonn

Zeitraum	Fluggäste	Luftfracht	Bewegungen
2008	10,343 Mio.	578.161 Tonnen	142 Tsd.
Δ 2008/2007	-1,2%	-18,6%	-6,2%
Trend 2009/2008	-8,0%	-8,6%	-8,3%
Wichtige neue Flugangebote	Oren Air nach Orenburg, British Midland nach East Midlands, Cirrus Air nach Genf, Germanwings nach Bordeaux, Pula, Riga und Sarajevo		
Wichtige Flugeinstellungen	Continental Airlines nach New York, easyJet nach East Midlands		
Sonstiges	Einführung aufkommensneutraler emissionsbezogener Landeentgelte, Verlängerung der bestehenden Nachtflugregelung bis ins Jahr 2030		

Flughafen Hahn

Zeitraum	Fluggäste	Luftfracht	Bewegungen
2008	3,940 Mio.	123.918 Tonnen	41 Tsd.
Δ 2008/2007	-1,9%	+11,0%	-1,0%
Trend 2009/2008	-9,1%	-13,0%	-4,1%
Wichtige neue Flugangebote	Ryanair neu nach Berlin und Lübeck sowie nach Birmingham, Edinburgh, Manchester, Prag, Sevilla und		

	Trapani, Vladivostok Avia nach Moskau, zweite wöchentliche Frachtverbindung der Emirates von Dubai über Hahn nach Toledo/Ohio
Wichtige Flugeinstellungen	
Sonstiges	Ankündigung einer passagierabhängigen Terminal-Gebühr im Dezember 2008, welche nach Rückzugsdrohungen der Ryanair im Januar 2009 verworfen wird; rückwirkende Übernahme der Anteile der Fraport AG durch das Land Rheinland-Pfalz für 1 EUR zum 1.1.2009

Flughafen Dortmund

Zeitraum	Fluggäste	Luftfracht	Bewegungen
2008	2,329 Mio.	35 Tonnen	38 Tsd.
Δ 2008/2007	+8,1%	-12,5%	-5,8%
Trend 2009/2008	-30,1%	-38,1%	-20,3%
Wichtige neue Flugangebote	Wizzair nach Budapest und Cluj		
Wichtige Flugeinstellungen	Einstellung der easyJet-Verbindungen nach Alicante, Edinburgh, Malaga, Palma de Mallorca, Prag und Rom zum Winterflugplan 2008/2009, der Sterling-Flüge nach Kopenhagen, Oslo und Stockholm und der Lufthansa-Verbindungen nach München		

Flughafen Münster/Osnabrück

Zeitraum	Fluggäste	Luftfracht	Bewegungen
2008	1,571 Mio.	200 Tonnen	41 Tsd.
Δ 2008/2007	-2,2%	+62,6%	+3,7%
Trend 2009/2008	-12,1%	-3,1%	-2,2%
Wichtige neue Flugangebote	Intersky neu nach Friedrichshafen, Air France neu nach Paris-CDG, Ausbau der London-Flüge durch Air Berlin		

Flughafen Weeze

Zeitraum	Fluggäste	Luftfracht	Bewegungen
2008	1,524 Mio.	56 Tonnen	16 Tsd.
Δ 2008/2007	+79,8%	+36,6%	+61,2%
Trend 2009/2008	+66,8%	-100%	+57,5%
Wichtige neue Flugangebote		Vergrößerung der Ryanair-Basis, neue Strecken u. a. nach Ancona, Balaton, Berlin, Birmingham, Dublin, Edinburgh, Faro, Göteborg, Manchester, Oslo, Riga, Santander und Teneriffa. Aufnahme von Touristikflügen durch Corendon Airlines, Hamburg International, Sunexpress und Transavia sowie von Flügen der Welcome Air nach Innsbruck	
Sonstiges		Bundesverwaltungsgericht gibt der Revision der Bezirksregierung Düsseldorf gegen die Aufhebung der Betriebsgenehmigung des Flughafens Weeze statt	

Flughafen Paderborn/Lippstadt

Zeitraum	Fluggäste	Luftfracht	Bewegungen
2008	1,137 Mio.	71 Tonnen	39 Tsd.
Δ 2008/2007	-8,4%	-33,6%	-7,6%
Trend 2009/2008	-14,8%	-44,2%	+1,7%

Flughafen Saarbrücken

Zeitraum	Fluggäste	Luftfracht	Bewegungen
2008	0,518 Mio.	97 Tonnen	17 Tsd.
Δ 2008/2007	48,1%	+506,2%	+18,7%
Trend 2009/2008	-15,0%	-33,3%	-10,4%
Wichtige neue Flugangebote		Luxair neu nach Luxemburg, Hamburg und Berlin-Tegel	

Flughafen Zweibrücken

Zeitraum	Fluggäste	Luftfracht	Bewegungen
2008	0,327 Mio.	137 Tonnen	27 Tsd.
Δ 2008/2007	+13,54%	-	0%
Trend 2009/2008	+12,61%	-78,69%	-21,49%

2.6.4 Der Süden (Baden-Württemberg, Bayern)

Größter Flughafen im Süden ist mit Abstand München, der zweite Hub der Deutschen Lufthansa in Deutschland, welcher im Passagebereich im Jahr 2008 noch leicht gegenüber dem Vorjahr zulegen konnte und im Frachtbereich leichte Einbußen hinnehmen musste. Im Jahr 2009 ist mit deutlichen Verlusten im Passagier- wie Frachtbereich zu rechnen. Wie auch in Frankfurt und Köln/Bonn wurden im Jahr 2008 auch in München emissionsbezogene Landeentgelte mit dem Ziel der Reduzierung von NO_x- und HC-Emissionen eingeführt. Der Flughafen Stuttgart verzeichnete 2008 Rückgänge im Passagierverkehr bei leichten Zuwächsen im Frachtbereich und wird im Jahr 2009 deutliche zweistellige Verluste in allen Segmenten ausweisen müssen.

Flughafen München

Zeitraum	Fluggäste	Luftfracht	Bewegungen
2008	34,531 Mio.	259.645 Tonnen	432 Tsd.
Δ 2008/2007	+1,7%	-2,2%	+0,1%
Trend 2009/2008	-8,5%	-16,9%	-8,9%
Wichtige neue Flugangebote	Lufthansa neu nach Bilbao, Cluj und Klagenfurt sowie interkontinental nach Mumbai, Shenyang und Singapur, Tuifly neu nach Boa Vista, TACV wieder nach Sal, Cirrus Air neu nach Mannheim, Aer Lingus neu nach Belfast		
Wichtige Flugeinstellungen	Alitalia nicht mehr nach Mailand, sowie Aufgabe der Low-Cost-Städteverbindungen der Condor mit Einstellung von Barcelona und Rom		
Sonstiges	Einführung emissionsbezogener Landeentgelte, Aufgabe der Planungen für eine Transrapidverbindung zum Münchner Hauptbahnhof, Beginn der Anhörungen zum geplanten Ausbau des Flughafens		

Flughafen Stuttgart

Zeitraum	Fluggäste	Luftfracht	Bewegungen
2008	9,925 Mio.	30.118 Tonnen	160 Tsd.
Δ 2008/2007	-3,8%	+2,9%	-2,6%
Trend 2009/2008	-11,5%	-20,1%	-12,6%
Wichtige neue Flugangebote	Lufthansa nach Dublin, Nizza, Olbia und Warschau, Germanwings nach Bukarest, Kattowitz, Leipzig, Madrid, Pristina und Sarajevo, Germania nach Pristina, Blue Air nach Sibiu, Air Berlin nach Sylt, sowie neue Touristikdestinationen mit TUIfly		
Wichtige Flugeinstellungen	Alitalia nach Mailand, Turkish Airlines nach Ankara		

Flughafen Nürnberg

Zeitraum	Fluggäste	Luftfracht	Bewegungen
2008	4,270 Mio.	11.206 Tonnen	77 Tsd.
Δ 2008/2007	+0,7%	-16,2%	-5,3%
Trend 2009/2008	-7,9%	-28,6%	-10,1%
Wichtige neue Flugangebote	Nutzung mehrerer Airbus 330 der Air Berlin vom Winterdrehkreuz Nürnberg aus ab Winterflugplan 2008/2009, u. a. neu nach Ponta Delgada		
Wichtige Flugeinstellungen	Air Berlin nach Paris-Orly, Frachtflüge der DHL-Flüge		

Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden

Zeitraum	Fluggäste	Luftfracht	Bewegungen
2008	1,141 Mio.	2.678 Tonnen	47 Tsd.
Δ 2008/2007	+17,9%	+136,2%	+3,1%
Trend 2009/2008	-10,7%	-80,3%	-12,8%
Wichtige neue Flugangebote	Korfu mit Hamburg International		

Flughafen Friedrichshafen

Zeitraum	Fluggäste	Luftfracht	Bewegungen
2008	0,650 Mio.	11 Tonnen	45 Tsd.
Δ 2008/2007	-0,9%	-86,7%	-5,4%
Trend 2009/2008	-12,1%	-90,9%	+0,3%
Wichtige neue Flugangebote		Intersky neu, Münster/Osnabrück, Wien und Paris, Transavia ab Winter 2008 aus/nach Rotterdam	

Flughafen Memmingen

Zeitraum	Fluggäste	Luftfracht	Bewegungen
2008	0,462 Mio.	15 Tonnen	15 Tsd.
Δ 2008/2007	+176,1%	-	k.A.
Trend 2009/2008	+53,26%	-100%	+12,48%
Wichtige neue Flugangebote		TUfly nach Brindisi, Palermo, Saloniki und Valencia	

2.7 Auslastungssituation

Die Kapazitäten der Verkehrsflughäfen werden durch die Verkehrsnachfrage in unterschiedlichem Maße ausgelastet. Hierbei stoßen die verkehrsreichsten Flughäfen zumindest zu nachfragestarken Zeiten zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen.

Das Slot-Angebot resultiert aus dem Koordinationseckwert des Flughafens, der die Anzahl der pro Stunde planbaren Flugbewegungen angibt. Diese Planungsgröße ergibt sich aus der Kapazität des Bahnsystems, der Abfertigungskapazität der Fluggastterminals und der Vorfeldkapazität. Sie berücksichtigt darüber hinaus verkehrliche Gegebenheiten, wie zum Beispiel den ortsüblichen Flugzeugtypenmix, typische Wetterverhältnisse oder die Aufteilung der Flugbewegungen auf Starts und Landungen und kann über den Tag variieren.

Ein weiterer wesentlicher Faktor, der die Kapazität eines Flughafens einschränken kann, sind die aus den Betriebsgenehmigungen resultierenden Betriebsbeschränkungen – vor allem in der Nacht. Neben vergleichsweise starren Nachtflugbeschränkungen, die die Anzahl der möglichen Flugbewegungen in den Nachtstunden reduzieren oder bis auf Ausnahmen wie Notfälle, medizinische Hilfsflüge oder Nachtpostflüge gänzlich einschränken, existieren auch flexiblere Regelungen, die mit Lärmkontingentierungen auf Basis eines Lärmpunktekontos oder eines Lärmvolumens arbeiten. Werden leisere Flugzeugen eingesetzt, kann mehr Verkehr abgewickelt werden. Solche Regelungen sind an den Flughäfen Frankfurt und München eingeführt worden.

Die Koordinationseckwerte werden nach Beratung mit den relevanten Akteuren (Flughafenbetreiber, Fluggesellschaften, Flugsicherung und Flughafenkoordinator der Bundesrepublik) vorab für jede Flugplanperiode festgelegt und vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) veröffentlicht.

Stellt man für einen Flughafen die innerhalb eines Jahres angebotene Anzahl an Flugbewegungsmöglichkeiten (koordinierbare Slots) den tatsächlich erfolgten Flugbewegungen gegenüber, lässt sich eine mittlere Auslastung für diesen Zeitraum bestimmen. Eine so bestimmte mittlere Auslastung berücksichtigt allerdings nicht, dass die Nachfrage über den Tag, die Woche und das Jahr stark schwankt. Das beobachtbare Nachfragemuster resultiert aus den Präferenzen und Gewohnheiten der Reisenden: Geschäftsreisende beispielsweise bevorzugen die Morgen- und Abendstunden für die An- und Abreise zu Geschäftsterminen und optimieren damit ihre Zeitplanung. Feiertage, Ferienzeiten und Sonderveranstaltungen haben ebenfalls Einfluss auf die Nachfrage. Dies alles führt zu Nachfragespitzen, in denen ein Flughafen an seiner Kapazitätsgrenze operiert. Solche Kapazitätsengpässe werden erst durch die Analyse von Tagesgängen der Auslastung sichtbar, wie sie im Luftverkehrsbericht 2007⁴ dargestellt wurden.

Nichtsdestotrotz soll an dieser Stelle ein Vergleich zwischen Slot-Angebot und den tatsächlich abgewickelten Flugbewegungen für die größten deutschen Flughäfen erfolgen, um erste Hinweise auf die Höhe der mittleren Kapazitätsauslastung zu erhalten.

Abbildung 10 zeigt die Auslastungssituation des Jahres 2008 an den sieben verkehrsreichsten deutschen Flughäfen. Dargestellt sind die jährlichen gewerblichen Flugbewegungen als Pegelbalken an einer Säule. Die Säulenhöhe stellt die Summe der Koordinationseckwerte dieser Flughäfen unter Berücksichtigung von Betriebsbeschränkungen und Lärmkontingentierungen dar – somit also näherungsweise die Anzahl der theoretisch möglichen planmäßigen Flugbewegungen eines Flughafens. Das dargestellte Flugbewegungsangebot gliedert sich in zwei Teile: ein Angebot am Tag, das durch 100-prozentige Auslastung der maximalen stündlichen Koordinationseckwerte definiert ist, und einem Angebot, dem deutlich verringerte Koordinationseckwerte und möglicherweise zusätzliche Betriebsbeschränkungen in Tagesrandstunden bzw. in der Nacht zugrunde liegen, und das in der Abbildung als „Nachtangebot“ bezeichnet wird. Das für Frankfurt dargestellte Flugbewegungsangebot unterstellt eine durchschnittliche Ausnutzung des nächtlichen Lärmkontingents durch größere Frachtflugzeuge wie die MD-11, welche als Flugzeuge der so genannten Lärmklasse 3 vier Lärmpunkte pro Bewegung „verbrauchen“. Würden ausschließlich Flugzeuge der leisesten Kategorie (Lärmklasse 1) eingesetzt, wie die Boeing 737NG oder die Airbus 320-Familie, wäre die maximale Zahl der nächtlichen Flugbewegungen vier Mal so hoch. Solch ein Slot-Angebot würde daher einen oberen Grenzwert darstellen, der in der Praxis kaum erreicht werden kann.

Frankfurt als verkehrsreichster Flughafen wies 2008 mit gut 86% wie schon in den Vorjahren eine sehr hohe Auslastung des Flugbewegungsangebots auf. In München blieb die Auslastung bei unverändertem Slotangebot in etwa auf dem Niveau des Vorjahres (78%). Gleiches gilt für Düsseldorf (85% gegenüber 86% im Vorjahr), wobei die Betrachtung nur der mittleren Auslastung gerade hier, aber auch in Frankfurt und München, mit Vorsicht zu genießen ist, da zu nachfragestarken Zeiten keine Slots mehr erhältlich sind. An den Flughäfen Hamburg (47%),

⁴ Grunewald, E. [u.a.]: Luftverkehrsbericht 2007; IB 326-2007/2, DLR, 2007.

Köln/Bonn (31%) und Stuttgart (55%) ist die Kapazitätsauslastung auf niedrigerem Niveau im letzten Jahr leicht im einstelligen Prozentbereich gesunken. Dies liegt im Falle Hamburg und Stuttgart darin begründet, dass der Koordinationseckwert von 48 auf 53 (Hamburg) bzw. von 40 auf 42 (Stuttgart) zum Sommerflugplan 2008 hoch gesetzt werden konnte. In Berlin-Tegel schließlich hat eine Reduzierung des Koordinationseckwertes von 52 auf 48 Bewegungen pro Stunde, verbunden mit einem Anstieg der Flugbewegungen, zu einer Erhöhung der Auslastung um 3,3 Prozentpunkte auf knapp 51% geführt.

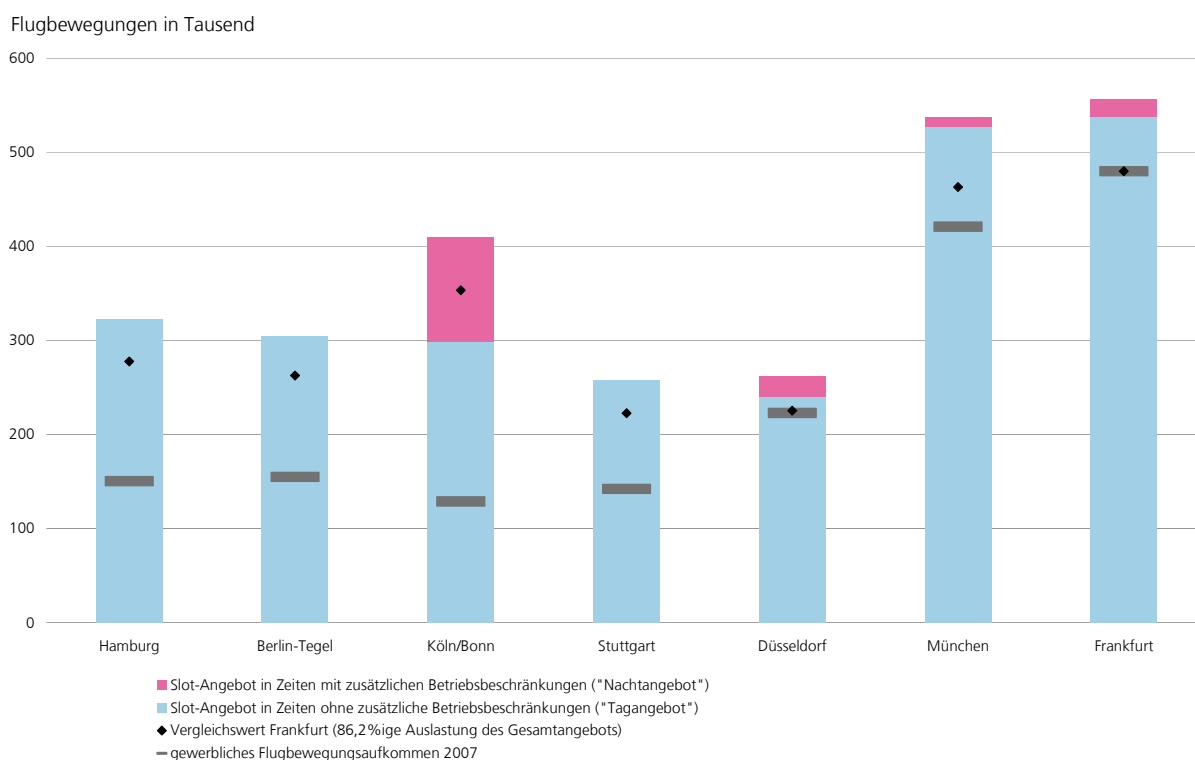


Abbildung 10: Gewerbliche Flugbewegungen und geschätztes Slotangebot im Jahr 2008

Quelle: FHKD (Flughafenkoordination Deutschland), ADV, eigene Berechnungen

2.8 Finanzielle Entwicklung von Flughäfen und Fluggesellschaften in Deutschland

Insgesamt gestaltete sich das Geschäftsjahr 2008 für die Luftfahrtbranche sowohl weltweit als auch bezogen auf Deutschland äußerst turbulent. Diese Situation ist im Wesentlichen zwei Einflussfaktoren geschuldet, die die finanzielle Entwicklung der Luftfahrtakteure maßgeblich mitbestimmten. Zum einen entwickelte sich bis zum Sommer 2008 der schnelle und drastische Anstieg des Ölpreises zu einer deutlichen Last für die Branche. Historisch nie gekannte Spitzenpreise für Kerosin, die im Juli ein Rekordhoch von 423 US-Cents pro Gallone erreichten, generierten so bei vielen Fluggesellschaften eine zusätzliche Kostenbelastung, die den Gewinn massiv schmälerte. Entspannung für die Kostenseite auf Grund sinkender Ölpreise trat zwar im

September 2008 mit Beginn der Finanzkrise ein, die Angst vor einer weltweiten Rezession und daraus resultierende Sparzwänge bei den Airlines ließen zu diesem Zeitpunkt jedoch die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen im Passagier- und Frachtverkehr schrumpfen. Infolge dessen gingen auch die Umsätze weiter zurück. Tabelle 2 bietet hierzu eine differenzierte Übersicht, wobei die Finanzlage ausgewählter deutscher Flughäfen und Fluggesellschaften anhand einzelner Kennzahlen präsentiert wird.

Insgesamt ergibt sich für die finanzielle Situation an den sechs größten deutschen Flughäfen – gemessen am Passagieraufkommen 2008 – ein sehr unterschiedliches Bild. Der umsatzstärkste Flughafen im Jahr 2008 ist wie zu erwarten der Flughafen Frankfurt. Allerdings weist der Spitzenreiter im abgebildeten Ranking auch den größten Umsatzeinbruch von 9,8% im Vergleich zum Vorjahr auf. Aufgrund seiner Hub-Funktion für den Passagier- und Frachtverkehr überrascht diese Entwicklung jedoch nicht, da der durch die Wirtschaftskrise ausgelöste Nachfragerückgang strategisch wichtige Drehkreuze in der Regel zuerst erreicht. Die Passagierabnahme von rund 1,3% und die Verringerung des Cargo-Aufkommens um 2,7% am Flughafen Frankfurt in der Zeitspanne von Dezember 2007 bis Dezember 2008 bestätigen diese These. Eine ähnliche Tendenz spiegelt auch die Veränderung des Ergebnisses der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (-8,2%) und die Verringerung des Jahresüberschusses (-15,7%) im selben Zeitraum wieder.

Nicht weniger negativ gestaltet sich auch die Bilanz für den Flughafen München. Zwar kann dieser für das Jahr 2008 eine Umsatzsteigerung von rund 999,6 Millionen Euro im Jahr 2007 auf 1043,7 Millionen Euro aufweisen. Der Einbruch von 71,8% beim Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit und die Verringerung des Jahresüberschusses um 92% innerhalb derselben Zeitspanne belegen jedoch, dass eine Verschlechterung der Kostenseite die Umsatzsteigerung deutlich überwiegt. Entsprechend gering fällt die Umsatzrendite mit 0,4% für das Jahr 2008 aus.

Moderates Wachstum verzeichnet dagegen der Flughafen Düsseldorf mit einer Umsatzrendite von 11,9%. Diesem Ergebnis liegen sowohl Steigerungen beim Umsatz (+1%) als auch Steigerungen des Ergebnisses der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (+14,5%) und des Jahresüberschusses (+21,8%) zugrunde. Ähnlich positiv schneiden auch die Berliner Flughäfen auf dem 5. Platz des Umsatzrankings ab. Für den Zeitraum von 2007 bis 2008 meldeten die Flughäfen Tegel und Schönefeld zusammen eine Umsatzsteigerung von 233,3 Millionen auf 252,3 Millionen Euro, was einem Umsatzwachstum von 8,1% entspricht. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit konnte zugleich von rund 20 Millionen auf 30,9 Millionen Euro gesteigert werden, während der Jahresüberschuss um rund 49,7% auf insgesamt 25 Millionen Euro anwuchs. Zurückzuführen ist diese positive Bilanz wohl nicht zuletzt auf die gestiegene Passagiernachfrage. Während diese auf den anderen betrachteten Flughäfen im Durchschnitt rund 0,1% betrug, machte der Passagierzuwachs an den Berliner Flughäfen im Zeitraum von 2007 bis 2008 rund 6,8% aus.

	Umsatz (in Millionen €)			Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (in Millionen €)			Jahresüberschuss (in Mill. €)			Umsatzrendite (in%)	
Flughäfen	2008	2007	%	2008	2007	%	2008	2007	%	2008	2007
Frankfurt	2101,6	2329,0	-9,8	273,3	297,6	-8,2	180,2	213,7	-15,7	8,6	9,2
München	1043,7	999,6	4,4	21,8	77,3	-71,8	4,0	49,7	-92,0	0,4	5,0
Düsseldorf	331,5	328,1	1,0	63,0	55,0	14,5	39,6	32,5	21,8	11,9	9,9
Köln	262,9	271,1	-3,0	-4,0	9,5	n.m.	-6,5	5,5	n.m.	-2,5	2,0
Berlin	252,3	233,3	8,1	30,9	20,0	54,5	25,0	16,7	49,7	9,9	7,2
Hamburg	231,9	234,7	-1,2	40,2	51,4	-21,8	-0,5	-2,3	n.m.	-0,2	-1,0
Airlines	2008	2007	%	2008	2007	%	2008	2007	%	2008	2007
Lufthansa	24870,0	22420,0	10,9	804,0	1613,0	-50,6	599,0	1655,0	-63,8	2,4	7,4
Lufthansa Cargo	2907,0	2736,0	6,3	-	-	-	201,0	170,0	18,2	6,9	6,2
Air Berlin	3400,7	2536,5	34,1	14,2	21,4	-33,6	-75,0	21,0	n.m.	-2,2	0,8
Germanwings	668,0	665,7	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Sun Express	406,8	304,0	33,8	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabelle 2: Ausgewählte Kennzahlen zur Finanzentwicklung deutscher Flughäfen und Fluggesellschaften in den Jahren 2008 und 2007*

Quelle: Geschäftsberichte/Pressemitteilungen der jeweiligen Unternehmen; Ascend

* Kleinere Abweichungen zu den, in den aufgeführten Quellen genannten Daten können sich durch Währungsumrechnungen und Rundungsprozesse ergeben. Diese Transformation war unumgänglich, um die vorliegenden Finanzzahlen in einem einheitlichen Standard wiederzugeben und damit vergleichbar zu machen.

Das Schlusslicht, was die Entwicklung des Jahresüberschusses angeht, bilden die Flughäfen Köln und Hamburg. Für das Jahr 2008 weist der Flughafen Köln mit -2,5% im Ranking der ausgewählten Flughäfen die schlechteste Umsatzrendite resultierend aus einem Jahresfehlbetrag von rund 6,5 Millionen Euro auf. Auch für diese Entwicklung kann die Ursache in sinkender Nachfrage vermutet werden. Während 2007 noch rund 10.471.600 Passagiere abgefertigt wurden, sank deren Zahl im Jahr 2008 auf 10.345.600. Parallel dazu meldet der Flughafen Köln für das Jahr 2008 einen Umsatzrückgang von rund 3% auf 262,9 Millionen Euro. Hier schneidet der Flughafen Hamburg als sechstgrößter Flughafen im Ranking mit einem Umsatzrückgang von 1,2% noch etwas besser ab. Eine Verringerung des Jahresfehlbetrags von 2,3 Millionen auf 0,5 Millionen Euro zwischen 2007 und 2008 stellt ebenfalls intern eine Verbesserung der

gesamtwirtschaftlichen Situation des Flughafen dar, reicht jedoch nicht aus, um die Umsatzrendite positiv zu gestalten.

Was die Situation der deutschen Fluggesellschaften anbelangt, ergibt sich ein ähnlich differenziertes Bild. Insgesamt waren 2008 trotz der angespannten Situation durch Rekordölpreise und die einsetzende Wirtschaftskrise alle betrachteten Fluggesellschaften in der Lage, eine Umsatzsteigerung gegenüber dem Vorjahr zu erzielen. Am erfolgreichsten schnitt hierbei der Carrier Air Berlin ab. Innerhalb eines Jahres stieg bei dem Unternehmen der Umsatz von 2536,5 Millionen auf 3400,7 Millionen Euro, was einer Umsatzsteigerung von 34,1% entspricht. Dicht darauf folgt das Joint Venture Unternehmen von Lufthansa und Turkish Airlines, Sun Express, mit einer Umsatzsteigerung von 33,8% auf 406,8 Millionen Euro im selben Zeitraum. Ein etwas moderateres, dennoch aber deutliches Umsatzwachstum lässt sich jedoch auch für die Lufthansa selber konstatieren. Insgesamt stieg der Umsatz der größten deutschen Fluggesellschaft von rund 22,4 Milliarden auf 24,9 Milliarden Euro und damit um insgesamt 10,9% im Jahr 2008 an. Die Steigerung bei den Verkehrserlösen betrug im selben Zeitraum 13,8%, während die sonstigen Erlöse um 0,4% wuchsen. Bei gesonderter Betrachtung des Lufthansa Cargo Segments ergibt sich von 2007 auf 2008 eine Umsatzsteigerung von rund 6,3%, was als Indiz dafür gewertet werden kann, dass die Auswirkungen der Finanzkrise, die Ende des vergangenen Jahres als erstes den Luftfrachtmarkt erreichten, offensichtlich bei der Lufthansa erst verzögert zum Tragen kamen.

Ein wenig negativer gestaltet sich das Gesamtbild jedoch bei Betrachtung des Ergebnisses der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit. Sowohl Lufthansa als auch Air Berlin, die zwei größten deutschen Fluggesellschaften, mussten hier für das Jahr 2008 eine Verschlechterung der Geschäftslage hinnehmen. Bei der Lufthansa schrumpfte das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit um 50,6% von 1613 Millionen auf 804 Millionen Euro. Einen ähnlichen Einbruch erlebte Air Berlin, wo sich das Ergebnis von 21,4 Millionen auf 14,2 Millionen Euro verringerte. Das entspricht einem Rückgang von 33,6%.

Eine ähnliche Entwicklung spiegelt sich auch im Konzernergebnis der beiden großen Carrier wider. So konnte Air Berlin für das Geschäftsjahr 2007 noch ein positives Ergebnis mit 21 Millionen Euro verbuchen, schnitt im Jahr 2008 allerdings mit einem Minus von 75 Millionen ab, was sich auch in der negativen Umsatzrendite von 2,2% widerspiegelt. Das Konzernergebnis der Lufthansa fiel im gleichen Zeitraum von 1655 Millionen auf 599 Millionen Euro und ging damit um 63,8% zurück. Relativ gesehen schneidet die Lufthansa für 2008 damit jedoch besser ab, ist sie doch trotz Krise noch in der Lage gewesen hier ein positives Ergebnis zu verbuchen. Ein gewisser Anteil an dieser Entwicklung lässt sich auch dem Cargo-Bereich des Konzerns zuschreiben, der von 2007 bis 2008 immerhin eine Steigerung des Segmentergebnisses um 18,2% erzielen konnte.

2.9 Flugsicherung

Sieben Prozent weniger kontrollierte Flüge als im Vorjahr lautet die Bilanz des Jahres 2009 für die Flugsicherung in Deutschland. Mit 2,9 Millionen Flugbewegungen fiel das Aufkommen fast auf das Niveau des Jahres 2005 und markiert den größten Rückgang innerhalb eines Jahres der letzten Dekade. Der für die Flugverkehrskontrolle in Deutschland zuständigen bundeseigenen Flugsicherung GmbH (DFS) bescherte das Jahr 2008 noch eine Steigerung der Verkehrszahlen:

Mit 3.149.591 Flügen kontrollierte sie so viele Einheiten wie nie zuvor. Die leichte Steigerung um 1,1% gegenüber dem Jahr 2007, in welchem mit 3,12 Millionen Flugbewegungen erstmalig die Dreimillionengrenze überschritten wurde, basiert vor allem auf den hohen Zuwachsraten im ersten Quartal 2008, in dem sich jedoch bereits erste Gewinneinbußen für die Fluggesellschaften durch kurzzeitig enorm verteuerten Kraftstoff auf den Weltmärkten abzeichneten. Ab dem Sommer 2008 bewirkte dann die einsetzende globale Wirtschaftskrise erst eine Nivellierung, später, ab etwa dem vierten Quartal, sogar eine Umkehr der Wachstumssituation. Das Luftverkehrsaufkommen in Deutschland sank damit zum ersten Mal seit den Verkehrsrückgängen infolge der Terroranschläge vom 11. September 2001 in den USA.

Flugart	Aufkommen 2009	Aufkommen 2008	Δ 2009/2008	Δ 2008/2007
Zivil	2.854.071	3.079.694	-7,3%	+1,3%
Militär	72.755	69.897	+4,1%	-6,4%
Total	2.926.826	3.149.591	-7,1%	+1,1%

Tabelle 3: Von der DFS kontrollierte IFR-Flüge in Deutschland

Quelle: DFS

Die Auswirkungen der wirtschaftlichen Krise treffen die Deutsche Flugsicherung dabei mit einer gewissen Verzögerung, da der Nachfragerückgang nach Flugreisen zuerst auf die Fluggesellschaften wirkt. Diese mussten geringere Auslastungen und damit Effizienzeinbußen verkraften. Da die Flugsicherungsgebühren, die den Großteil der Einnahmen der DFS ausmachen, nicht passagier-, sondern flugzeughöchstmassen- und streckenlängenbezogen ermittelt werden, hat die geringere Sitzplatz- bzw. Frachtauslastung keinen unmittelbar umsatzmindernden Effekt auf die Flugsicherung. Insbesondere das Aufkommen der umsatzkräftigen Interkontinentalflüge – in der Regel schwer und weit entfernte Ziele anfliegend – verhielt sich in der Krise am längsten stabil. Dadurch sinkt das Flugaufkommen momentan stärker als die Zahl der Dienstleistungseinheiten⁵. Erst mit zeitlichem Verzug können die Fluggesellschaften mit einer Neuausrichtung des Angebotes bezüglich Strecken, Frequenzen oder z.B. Größe des Fluggerätes auf sich verändernde Marktsituationen reagieren, wodurch sich auch für den Flugsicherungsdienstleister DFS Mindereinnahmen in der aktuellen Krise abzeichnen. Zunehmender Verkehr steigert die Wahrscheinlichkeit von betriebsbedingten Verzögerungen ganz allgemein. Die Steigerung der kontrollierten Flüge um 1,1% im Jahr 2008 wird von einem Anstieg der im Bereich der DFS angefallenen Verspätungen begleitet. Galten die hohen Verspätungsraten im Bereich der DFS von nahe 10 Prozent zum Jahrtausendwechsel als längst überwunden, so zeigte sich bereits im Vorjahr mit einer Zunahme bei den Verspätungen um 43% gegenüber dem Jahr 2006 eine deutliche Trendwende. Allerdings wuchs damals das Aufkommen auch um ca. 4,4%. Mit nunmehr über 200.000 um mehr als 15 Minuten verzögerten Flügen markierte das Jahr 2008 einen Tiefpunkt der Pünktlichkeit seit dem Jahr 2001. Für das Jahr 2009 zeichnet sich

⁵ Als Dienstleistungseinheit (DLE) ist die Quadratwurzel des 50sten Teils des maximal zulässigen Abfluggewichts definiert. Die DLE wird zur Berechnung der Flugsicherungsgebühren mit einem normierten Kostenfaktor (für den Start) bzw. mit dem Produkt aus einem normierten Kostenfaktor und der Flugstrecke (für den Streckenbereich) multipliziert.

jedoch eine positiv zu bewertende Entwicklung ab. Infolge des starken Verkehrsrückganges durch den massiven Nachfrageeinbruch – europaweit sank die Zahl der kontrollierten Flüge um 6,4% gegenüber 2008 – ist eine deutliche Entspannung bei der Pünktlichkeitssituation zu erwarten. Nach Angaben der European Organisation for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL)⁶ wurden 38,4% weniger Flüge durch zentrale Verkehrsflusssteuerungsmaßnahmen verspätet. Diese Reduktion wird sich vermutlich in der absoluten Pünktlichkeit der Fluggesellschaften widerspiegeln.

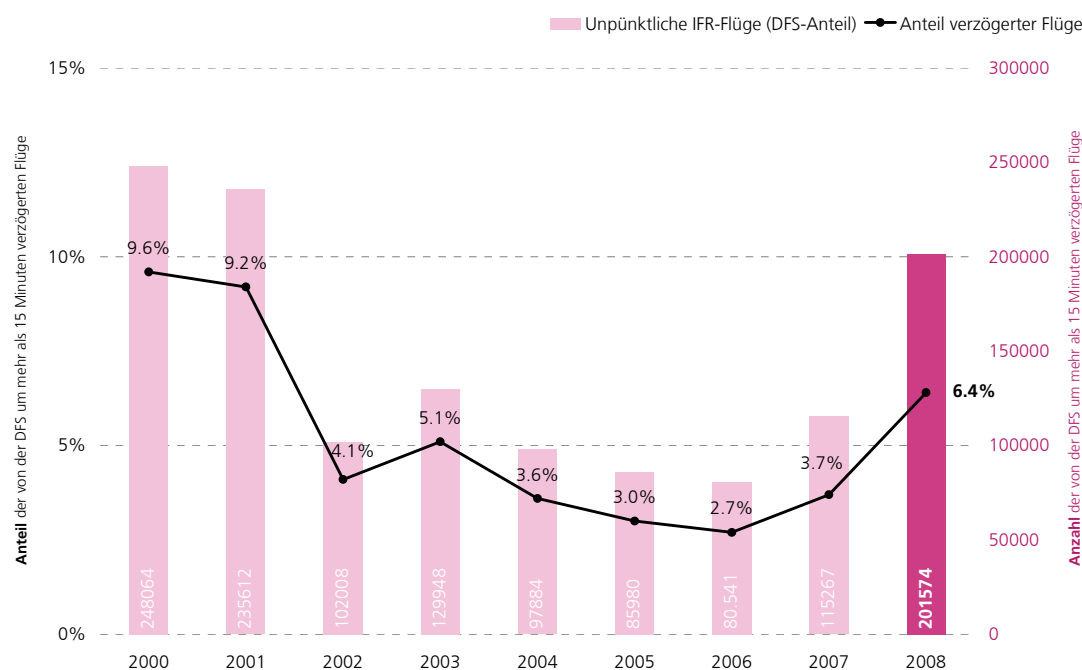


Abbildung 11: Unpünktlichkeit im Bereich der DFS

Quelle: DFS

Neben den Einbußen bei der Pünktlichkeit mussten in 2008 bei den aus Sicherheitsgründen laufend überwachten Staffellingsunterschreitungen und sonstigen Luftfahrzeugannäherungen steigende Fallzahlen hingenommen werden. Staffellings sind die einzuhaltenden Mindestabstände zwischen Luftfahrzeugen entsprechend den Regelwerken der Flugsicherung. Im Streckenflug bewegen sich Staffellings z.B. lateral zwischen knapp sechs und 15 Kilometern, vertikal sind es mindestens 300 Meter. Eine Zunahme um 25% bei den dokumentierten Staffellingsunterschreitungen auf insgesamt 350 Fälle im deutschen Luftraum lautet die Bilanz des Jahres 2008. Staffellingsunterschreitungen können grundsätzlich entweder durch die Lotsen oder aber durch die Piloten hervorgerufen werden. In 262 Fällen wurde die DFS als verantwortlich deklariert, die restlichen 88 Fälle sind durch Piloten zu verantworten.

Dennoch bedeutet dies nicht, dass Fliegen unsicherer geworden ist. Gemessen am Aufkommen sind solche Ereignisse extrem selten und bilden erst dann ein reales Konfliktpotenzial, wenn

⁶ Werte für Deutschland veröffentlicht in: DFS Situation and Information Centre: Annual ATFM delay report 2009

nicht gehandelt würde. Doch eben die durch Automatisierung unterstützte Detektion dieser Staffellingsunterschreitungen ermöglicht das korrigierende Eingreifen der Fluglotsen. Noch vor wenigen Jahren wurden minimale Unterschreitungen der Staffellingsabstände nach Angaben der DFS vermutlich regelmäßig nicht bemerkt. Die heutige Technik hingegen detektiert selbst kleinste Abweichungen, womit ein Teil der Steigerung der dokumentierten Unterschreitungen erklärt würde. Zudem wird seitens der DFS jede Staffellingsunterschreitung auf ihr Risiko hin überprüft und entsprechend in die Risikoklassen „sehr signifikant“, „signifikant“ oder „nicht signifikant“ einsortiert. Die Zahl der „sehr signifikanten“ Fälle, die von der DFS zu vertreten waren, sank dabei von 15 auf fünf in 2008; die Steigerung der gesamten Fallzahl gründet also auf der starken Zunahme der weniger signifikanten Zwischenfälle. International standardisiert werden unabhängig von den Staffellingsunterschreitungen, wie sie die DFS untersucht, sogenannte AIRPROX-Situationen erfasst und bewertet. Entsprechend der ICAO⁷ werden so Ereignisse bezeichnet, die nach der Meinung der Flugverkehrskontrolle oder des Piloten den sicheren Flugbetrieb gefährdet haben könnten und offiziell gemeldet wurden. Hierbei wird im Einzelfall nur das tatsächliche Risiko in der konkreten Situation bewertet, nicht jedoch weitere potenzielle Risiken. Je nach Ergebnis der Risikoanalyse werden die Ereignisse den Klassen A (Kollisionsrisiko vorhanden), B (Sicherheit nicht gewährleistet), C (kein Kollisionsrisiko) oder D (Risiko nicht bestimmbar) zugeordnet. Vier Annäherungen der Kategorien A und B wurden in 2008 dokumentiert, trotz gestiegener Verkehrszahlen deutlich weniger als noch zu Beginn des Jahrzehnts.

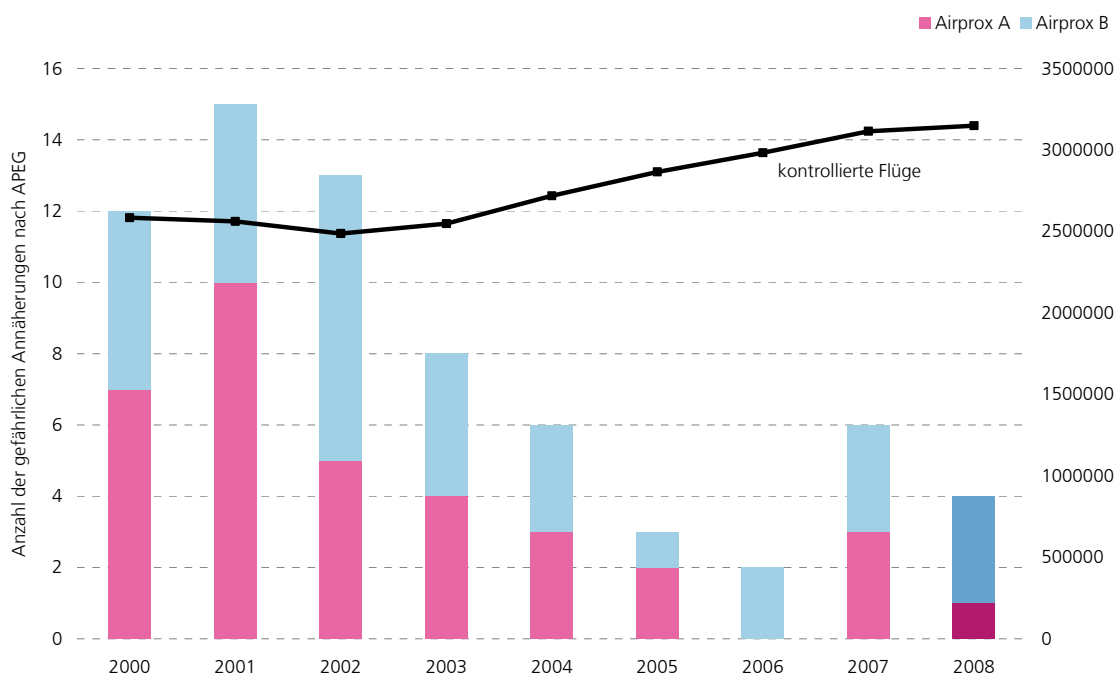


Abbildung 12: Gefährliche Annäherungen im deutschen Luftraum

Quelle: DFS, APEG

⁷ International Civil Aviation Organization (ICAO): Doc 4444: PANS-ATM und ICAO Annex 13: Accident and Incident Investigation

3 Verkehrsströme im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Luftverkehr

Die aktuellen Monatswerte veröffentlicht das DLR unter

<http://www.dlr.de/fw>

Nachdem im Kapitel 2.4 die Flughäfen mit Passagier-, Fracht- und Flugbewegungsaufkommen beschrieben worden sind, stellt der folgende Abschnitt die Verkehrsströme detailliert dar. Die Passagier- und Frachtströme sowie die Flugbewegungsaufkommen auf Strecken beziehungsweise zwischen Regionen spiegeln die

Luftverkehrsnachfrage wider, die in Wechselwirkung mit dem Luftverkehrsangebot steht. Im Anhang befinden sich die aktuellen Aufkommenswerte der Flughäfen für das Jahr 2008, differenziert nach den verschiedenen Reisezielgebieten sowie den Merkmalen: Durchgeführte Flüge, Passagiere an Bord und Fracht an Bord.

3.1 Passagierverkehr

Im Kapitel 2.4, in Abbildung 2, stand die Entwicklung des gesamten Passagieraufkommens auf den ausgewählten Flughäfen im Mittelpunkt, wohingegen Abbildung 13 darstellt, wie sich die Zahl der Passagiere in die Zielgebiete Deutschland, Europa und übrige Kontinente (Interkont) entwickelt hat. Dazu werden diejenigen abgehenden Passagiere betrachtet, die an den ausgewählten Flughäfen in Flugzeugen sitzen und deren nächster Landeflughafen in dem jeweiligen Zielgebiet lag. Dadurch ergibt sich bei der Kurve „Gesamt“ aus Abbildung 13 in etwa der halbe Betrag der Kurve aus Abbildung 2. Der starke Anstieg zwischen 2003 und 2004 ist unter anderem auch auf die Ausweitung der ausgewählten deutschen Flughäfen um sechs weitere Flughäfen zurück zu führen (ausgewählte Flughäfen siehe Kapitel 2.3). Im Jahr 2005 ist mit Niederrhein ein weiterer Flughafen in die Gruppe der betrachteten Flughäfen aufgenommen worden. 2006 folgte der Flughafen Rostock und seit 2008 werden die Flughäfen Memmingen und Zweibrücken in die Betrachtung mit aufgenommen.

Der bereits beschriebene Anstieg des Fluggastaufkommens der letzten 15 Jahre verteilt sich auf die einzelnen Zielregionen unterschiedlich. Die Linien in Abbildung 13 zeigen die Anzahl der jeweiligen Einsteiger (einschließlich der insgesamt geringen Zahl der Transitpassagiere) zu den genannten Zielgebieten und weisen einen ähnlichen Verlauf auf. Dabei zeigt sich, dass die Anzahl der Passagiere, die zu europäischen Streckenzielen starten, bisher stärker wuchs als die der Einsteiger zu Zielflughäfen innerhalb Deutschlands. So wuchs der Anteil der Passagiere, deren nächster Streckenflughafen in Europa liegt, von rund 47% im Jahr 1991 auf über 57% im Jahr 2006 und stagniert seitdem. Im gleichen Zeitraum von 1991 bis 2006 fiel der Anteil der Passagiere auf innerdeutschen Flügen von ca. 37% auf weniger als 26% der Passagiere. Der Anteil der Passagiere an Bord von Flügen zu interkontinentalen Zielen hielt sich währenddessen auf einem Niveau um 16 - 17%. Im letzten Jahr gab es hier nur minimale Verschiebungen zugunsten des Interkontinentalverkehrs. Insgesamt konnten alle drei Zielgebiete leichte Gewinne gegenüber 2007 erreichen.

Insgesamt konnte mit fast 96 Mio. abfliegenden Passagieren auf den betrachteten deutschen Flughäfen im Jahr 2008 trotz der sich zu Beginn des Jahres verschärfenden Weltwirtschaftskrise noch mal ein neuer Höchstwert erreicht werden. Dies ist darauf zurückzuführen, dass das Jahr 2008 zunächst mit hohen Wachstumsraten begonnen hat, die immer mehr abflachten und ab Mitte des Jahres in negative Wachstumsraten umschlugen.

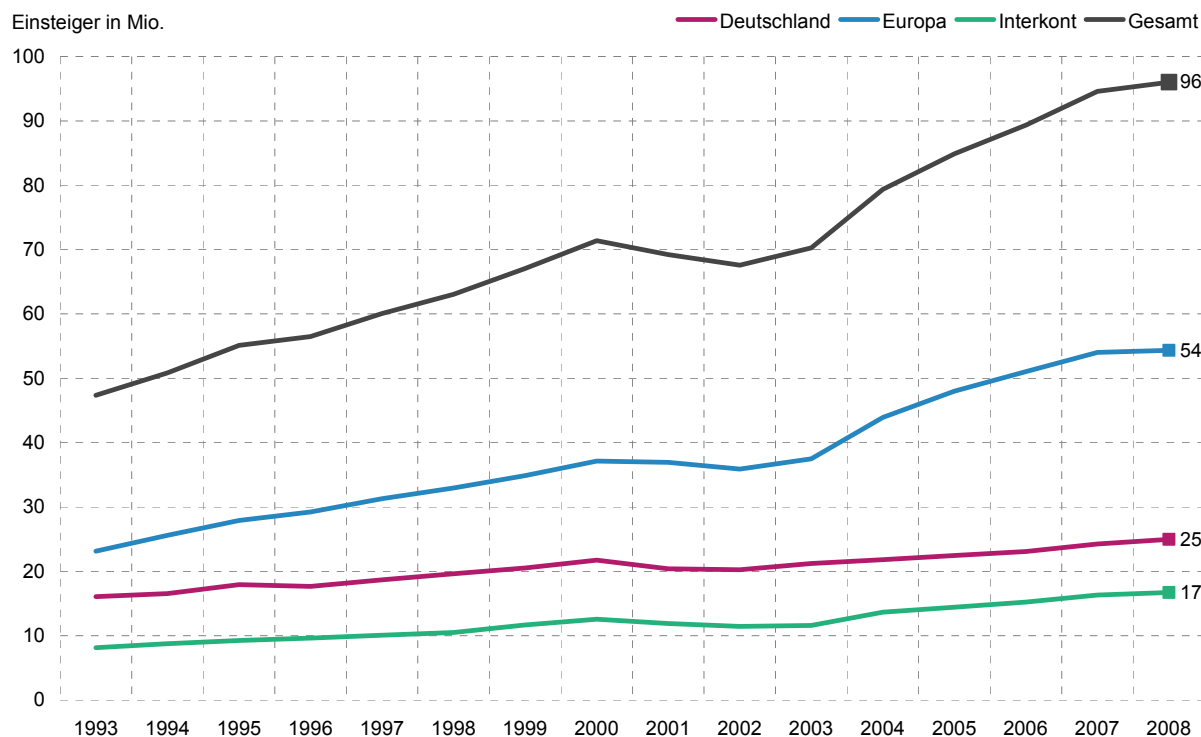


Abbildung 13: Entwicklung des Passagieraufkommens an den ausgewählten deutschen Flughäfen nach Streckenzielgebieten

Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen

Im Jahr 2008 betrug die Nachfrage auf innerdeutschen Flügen zwischen den 27 ausgewählten Flughäfen über 18,0 Mio. Originäreinsteiger, was rund 9,0 Mio. innerdeutschen Flugreisen entspricht, da eine Flugreise aus Hin- und Rückflug besteht. Hierbei stiegen auf ihrer Hin- oder Rückreise jeweils rund 3,5 Mio. Fluggäste in München oder den Berliner Flughäfen ein, gefolgt von Hamburg, Köln/Bonn, Düsseldorf, Frankfurt und Stuttgart mit Aufkommen zwischen rund 2,2 Mio. bis 1,4 Mio. Einsteigern. Eine wesentliche Erklärung dafür liegt z.B. in der großen Entfernung von München zu anderen Agglomerationen in Deutschland. Weitere Gründe sind das umfangreiche Angebot an Billigflügen sowie die Attraktivität von München als Geschäfts- wie als Privatreiseziel. Gleiches gilt auch für Berlin.

Den über 9,0 Mio. innerdeutschen Reisen im Jahr 2007 stehen nahezu 56,0 Mio. Flugreisen im grenzüberschreitenden Luftverkehr gegenüber. Dies entspricht einem Anstieg um knapp 700 Tsd. grenzüberschreitende Flugreisen gegenüber der Situation von 2008. Insgesamt waren über 86% aller unternommenen Flugreisen von oder zu deutschen Flughäfen grenzüberschreitend. Dabei waren für 43,4 Mio. Passagiere europäische Flughäfen Ziel bzw. Herkunft der Flugreisen, was gegenüber 12,6 Mio. Reisen im Interkont-Verkehr einen Anteil von rund 77% an den Auslandsflugreisen ausmacht.

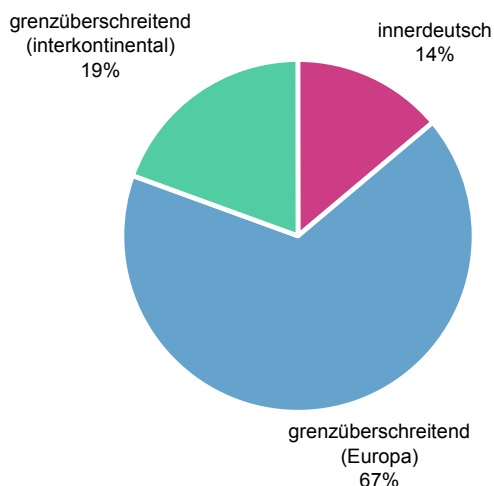


Abbildung 14: Anteile der Relationen von und zu deutschen Flughäfen in 2008

Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen

Die in Abbildung 15 dargestellten sieben aufkommensstärksten Flughäfen fertigen im Europa-Verkehr 32,6 Mio. Reisende ab, was rund 75% des Gesamtaufkommens der 27 ausgewählten Flughäfen ausmacht. In Frankfurt starteten rund 6,4 Mio. Passagiere zu europäischen Endzielen, gefolgt von Berlin mit 6,0 Mio., München (5,5 Mio.) und Düsseldorf mit 5,3 Mio. Originärzusteigern. In München ist eine Steigerung um fast eine halben Million Zusteiger in diesem Segment festzustellen, was u.a. auch auf die Zunahme der Low-Cost-Angebote in München zurückzuführen ist. Außer den allgemein besonders starken Spanien-Strömen (z.B. Düsseldorf: 1,3 Mio. Einsteiger) fallen bei Düsseldorf und Frankfurt hohe Aufkommen in die Türkei in den Blick (783 bzw. 691 Tsd. Einsteiger), die auch in Stuttgart (492 Tsd.), München (489 Tsd.) und Berlin (412 Tsd.) erheblich sind und teilweise über den Werten des letzten Jahres liegen.

Bei interkontinentalen Flugreisen stiegen 44% der 12,6 Mio. der Reisenden in Frankfurt ein. Dies entspricht in etwa der Situation des letzten Jahres. Diese hohe Fokussierung auf den Flughafen Frankfurt resultiert aus der Attraktivität des Angebots als Hub-Flughafen und der günstigen Erreichbarkeit des zentral gelegenen Flughafens per ICE und Pkw. Auf dem zweiten deutschen Hub-Flughafen München stiegen 2,1 Mio. Interkontinentalreisende ein; weitere hohe Aufkommen weisen Düsseldorf (1,4 Mio.) und Berlin (0,9 Mio.) auf. Der Großteil der Interkontalverkehre entfällt auf die Nordatlantik-Routen. So beträgt z.B. die Zahl der Nordamerika-Reisenden ab Frankfurt 1,9 Mio. oder ab München 0,7 Mio. Originäreinsteiger.

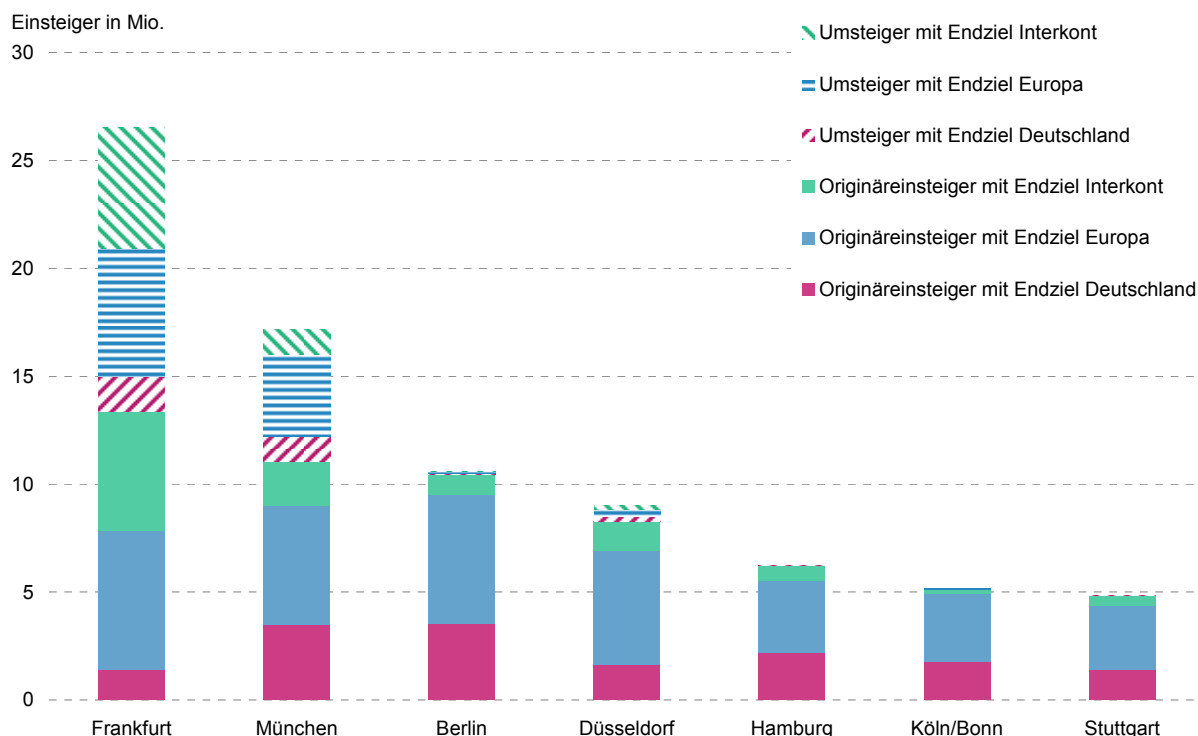


Abbildung 15: Endzielregionen der Einsteiger auf deutschen Flughäfen nach Originäreinsteigern und Umsteigern im Jahr 2008

Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen

Unter den Umsteigern, die im oberen Teil der Säulen in Abbildung 15 dargestellt sind, befanden sich neben den von oder zu einem anderen deutschen Flughafen fliegenden Passagieren auch Reisende, die in den vergangenen Jahren für die beiden Hub-Flughäfen stark an Bedeutung gewonnen haben: die so genannten Ausland-Ausland-Umsteiger. Über Frankfurt sind im Jahr 2008 auf diesem Weg 10,0 Mio. (-0,3 Mio. gegenüber 2007) und über München 4,0 Mio. Personen (+0,2 Mio.) gereist. Beide Flughäfen zusammengekommen, steigen 8,5 Mio. Ausland-Ausland-Umsteiger zu einem Endziel in Europa um, und entsprechend gab es knapp 5,5 Mio. Umsteiger zu außereuropäischen Gebieten. Der Anteil der übrigen deutschen Flughäfen an diesen Umsteigern nimmt zwar zu, ist mit insgesamt rund 500 Tsd. (3,5%) immer noch vergleichsweise gering. Hier ist im letzten Jahr eine Steigerung besonders bei Düsseldorf und Berlin zu erkennen, was auf ein erweitertes lokales Interkont-Angebot zurückzuführen ist, ein Rückgang dagegen in Hamburg u.a. aufgrund der Einstellung der New York-Flüge von Emirates.

Die zehn aufkommensstärksten innerdeutschen Flugverbindungen – gemessen an der Anzahl der auf der jeweiligen Strecke beförderten Passagiere – für das Jahr 2008 zeigt Abbildung 16. Von sämtlichen innerdeutsch beförderten Flugpassagieren (25,0 Mio.) entfällt auf diese Relationen ein Anteil von rund 52% mit zusammen 13,0 Mio. Personen. Der Flughafen München ist hierbei auf fünf Strecken vertreten und Berlin-Tegel wird viermal aufgeführt.

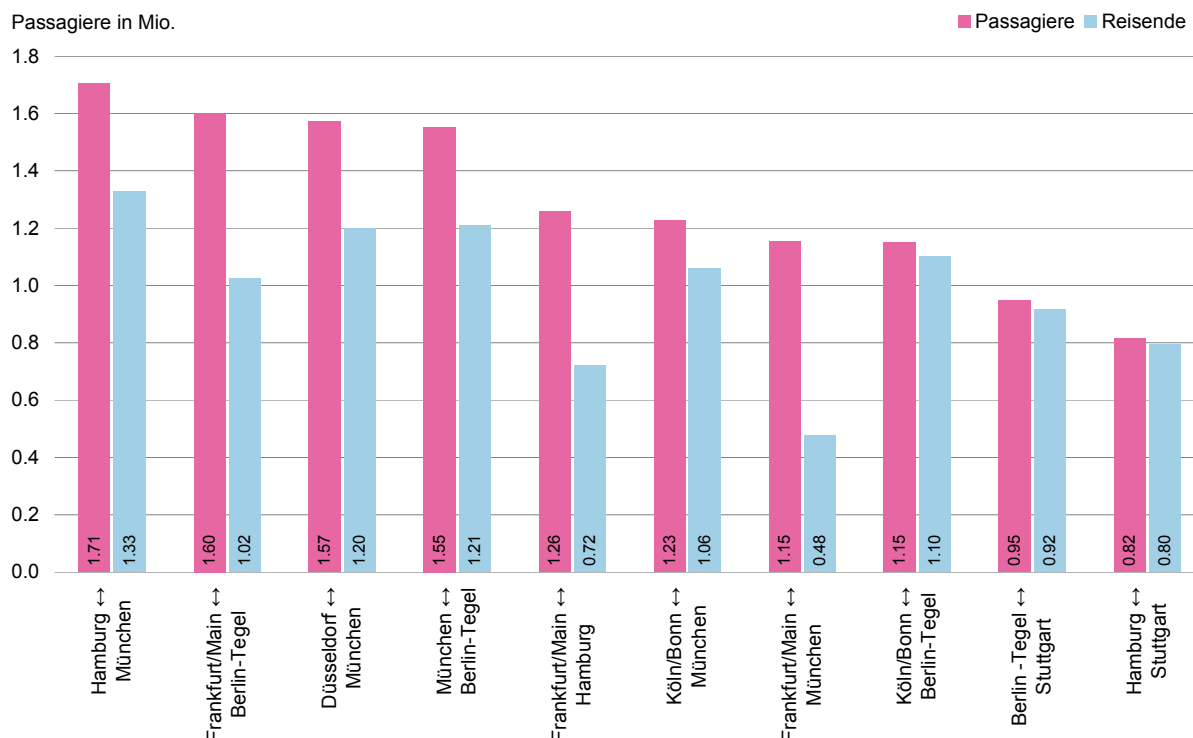


Abbildung 16: Passagieraufkommen auf den zehn aufkommensstärksten innerdeutschen Strecken im Jahr 2008

Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen

An dem Unterschied zwischen Reisenden (im Quelle-Ziel-Verkehr) und Passagieren (an Bord der Flüge) auf den verschiedenen Streckenpaaren lässt sich der Hub-Effekt gut erkennen. Während beispielsweise auf der Verbindung Berlin ↔ Köln/Bonn oder Berlin ↔ Stuttgart die Zahl der Passagiere nahezu identisch mit der der Reisenden ist, sieht dies auf Relationen mit einem der Hub-Flughäfen (Frankfurt und München) erheblich anders aus.

Am stärksten ist dieser Effekt auf der Relation Frankfurt ↔ München sowie auf den Strecken Frankfurt ↔ Berlin und Frankfurt ↔ Hamburg zu beobachten. Auf diesen Strecken ist der Anteil der Umsteiger am höchsten. Passagiere, die zum Beispiel von Berlin über Frankfurt zu weiter entfernten Zielen oder umgekehrt fliegen, machen 2008 mehr als 36% der Passagiere auf dieser Relation aus. So fliegen z.B. in 2008 rund 57 Tsd. Passagiere von Berlin-Tegel über den Flughafen Frankfurt in die USA. Dies ist ein erneuter Anstieg gegenüber dem letzten Jahr um rund 4 Tsd. Personen nach einem Rückgang in den vergangenen Jahren. Dies zeigt deutlich, dass trotz guter lokaler Direktflugangebote von Berlin aus in die USA auch weiterhin eine Nachfrage nach Umsteigerverbindungen besteht. Im direkten Vergleich der exemplarischen Relationen Frankfurt ↔ Hamburg und München ↔ Hamburg zeigt sich, dass der Hub-Effekt für Frankfurt stärker ausfällt als für München. Auf der Strecke Frankfurt ↔ München wirkt sich der Umsteiger-Effekt sogar doppelt aus, da es sowohl Umsteiger von München über Frankfurt in die Welt gibt, als auch Umsteiger von Frankfurt über München in die Welt. Das führte 2008 auf dieser Relation sogar zu einem Umsteigeranteil von 59%.

In Abbildung 17 (siehe auch Tabelle 11 im Anhang) werden ausgewählte grenzüberschreitende Reisendenströme dargestellt. Zu erkennen sind summierte Originäreinsteiger aufkommen des Jahres 2008 von 27 ausgewählten Flughäfen zu den jeweiligen Zielgebieten. Diese Aufkommen entsprechen im Wesentlichen den zwischen Deutschland und diesen Gebieten durchgeführten Flugreisen ohne zwischen Reisen aus Deutschland (Quellverkehr) oder Reisen nach Deutschland (Zielverkehr) zu differenzieren. Wie aus Fluggastbefragungen bekannt, ist die Aufteilung des Quell- und Zielverkehrs je nach Ziel- bzw. Herkunftsgebiet sehr unterschiedlich. So besteht z.B. der Strom zwischen Deutschland und den Kanarischen Inseln (2,5 Mio. Einsteiger) fast ausschließlich aus Urlaubern aus Deutschland, während im Verkehr mit den Britischen Inseln ein erheblicher Anteil auf den Zielverkehr entfällt, d.h. auf die Personen, die Deutschland besuchen.



Abbildung 17: Grenzüberschreitende Flugreisen im Jahr 2008 (Originäreinsteiger in Tsd.)

Quelle: Statistisches Bundesamt; eigene Darstellung

Auf die abgebildeten Warmwasser-Urlaubsregionen in Südeuropa (Spanien/Portugal, Kanaren, Balearen, Griechenland/Zypern, Türkei), die zusammen mit Italien und den Britischen Inseln zu den sieben aufkommenstärksten Relationen zählen, entfallen mit rund 18,2 Mio. Reisen etwas weniger als die Hälfte aller Europa-Reisen.

Bei den Interkontinentalrelationen mit insgesamt 12,6 Mio. Reisen dominiert der Nordatlantik-Verkehr: 40,1% der Interkontinentalreisen begannen bzw. endeten in der Region Nord-Amerika (Kanada, USA, Mexiko), allein 3,4 Mio. Reisen in den Vereinigten Staaten. Wie stark dieser Reisestrom ist, zeigt folgender Vergleich: Der Gesamtstrom nach Asien mit einer großen Anzahl von Zielgebieten (ohne GUS-Länder) und Australien, lag nur um etwa 1 Mio. Reisen höher als der USA-Strom.

3.2 Entwicklung der Low-Cost Angebote in Deutschland

Nach einer starken Wachstumsphase ab 2002 zeichnete sich die Entwicklung im Segment der Low-Cost-Carrier (LCC) innerhalb des Luftverkehrsangebots Deutschlands im Jahr 2008 durch eine gebremste Dynamik aus. Während in anderen Bereichen des Luftverkehrs ab Mitte 2008 rückläufige Tendenzen zu erkennen waren, konnte der Low-Cost Verkehr zu dem Zeitpunkt sein Streckennetz immer weiter ausbauen. Erst Anfang 2009 waren auch hier deutliche Rückgänge zu erkennen. Im Sommer 2009 konnte dagegen der Höchststand an angebotenen Strecken aus dem Jahr 2008 wieder erreicht und sogar leicht übertroffen werden, auch wenn bei der Anzahl der Flüge immer noch ein leichter Rückgang von rund 4% zu erkennen ist. Dieser liegt aber weit unter dem Wert des gesamten deutschen Luftverkehrs von rund 8%. So scheint es, dass die Krise den LCC-Markt nicht so stark betroffen hat.

Mehrere Jahre später als in den USA sowie im Verkehr zwischen Irland und England haben sich Low-Cost-Carrier, die durch reduzierte Kosten, einfache strukturierte Luftverkehrsdienste und vergleichsweise niedrige Preise gekennzeichnet sind in Deutschland etabliert. Von einem Netz mit LCC-Angeboten kann eigentlich erst seit dem Herbst 2002 gesprochen werden, als zusätzlich zu den Diensten der Deutschen BA im Inland und den Ryanair-Diensten von Hahn Germanwings und Hapag Lloyd Express gegründet wurden und von Köln/Bonn aus Billigflüge anboten. Davor wurden lediglich 26 Strecken angeboten. In Abbildung 6 ist das aktuelle Streckennetz der Low-Cost-Carrier (Stand Juli 2009) wiedergegeben. Waren im Juli 2003 128 Strecken ausgewiesen, so wurden im Juli 2004 schon ca. 227 Strecken von Low-Cost-Carriern beflogen. Ein Jahr später waren es schon 325 Strecken, im Sommer 2006 lag der Wert bei 426 Strecken und im Sommer 2007 stieg die Anzahl der Strecken noch mal um 142 auf 568 verschiedene Strecken an. Im Jahr 2008 war das Wachstum geringer, es kamen nur 49 Strecken neu hinzu. Trotz eines Rückgangs zu Beginn des Jahres konnte im Sommer 2009 das Vorjahresniveau wieder erreicht werden, so dass mittlerweile 629 Strecken von Low-Cost-Carriern beflogen werden. Auf diesen Strecken wurden in der dritten Juliwoche 5.124 Flüge durchgeführt (2008: 5.327 Flüge auf 617 Strecken), auf denen ca. 789 Tausend Sitze, im Mittel demnach etwa 154 Sitze pro Flug, vorgehalten wurden. Dabei sind jedoch einige kleinere ausländische Gesellschaften im deutschen Markt nicht mehr zu finden. Da die großen Linien- und Ferienfluggesellschaften mit eigenen begrenzten Angeboten ebenfalls Anstrengungen unternehmen, in diesen Markt vorzudringen, wird es immer schwieriger, eine scharfe Trennung zu finden.

Abbildung 18 zeigt, dass Low-Cost-Carrier ihre Netze in anderer Weise als etablierte Netzcarrier entwerfen. Während letztere in der Vergangenheit Hub-and-Spoke-Systeme zwischen Hauptstädten und großen Zentren und zusätzliche Direktdienste zwischen nachfragestarken Stadtregionen entwickelt haben, erweitern LCCs ihre Netze vornehmlich im Punkt-zu-Punkt-Verkehr von einmal etablierten Knoten aus zu Zielen, die zwar auch eine gewisse Nachfragestärke aufweisen müssen, die jedoch nicht zu den größten Agglomerationen oder Stadtregionen zählen müssen. Als Destinationen eignen sich vielfach Flughäfen in Regionen mit touristischem Potential, insbesondere im mediterranen Raum, aber auch Stadtregionen mit einer großen Bevölkerung, einer hohen Wirtschaftskraft und mit politischem Zentrum, wie z.B. die Hauptstädte in den zentraleuropäischen Ländern. Nachdem mehrere Low-Cost-Gesellschaften mittlerweile auch innerdeutschen Verkehr anbieten, führte im Frühjahr 2008 auch Ryanair mit der Strecke Hahn-Lübeck erstmals innerdeutschen Verkehr ein. Spanien und Großbritannien sind nach den innerdeutschen Relationen die beliebtesten Zielländer. Hierbei sind Air Berlin, Germanwings, und Ryanair neben rund 15 weiteren Gesellschaften die größten Low-Cost-Carrier in Deutschland. Während Ryanair auch in der Krise stark gewachsen ist, will TUIfly dagegen künftig aus dem Low-Cost Markt aussteigen und sich wieder mehr dem Touristikverkehr widmen. Dabei sollen die Städteverbindungen von Air Berlin übernommen werden.

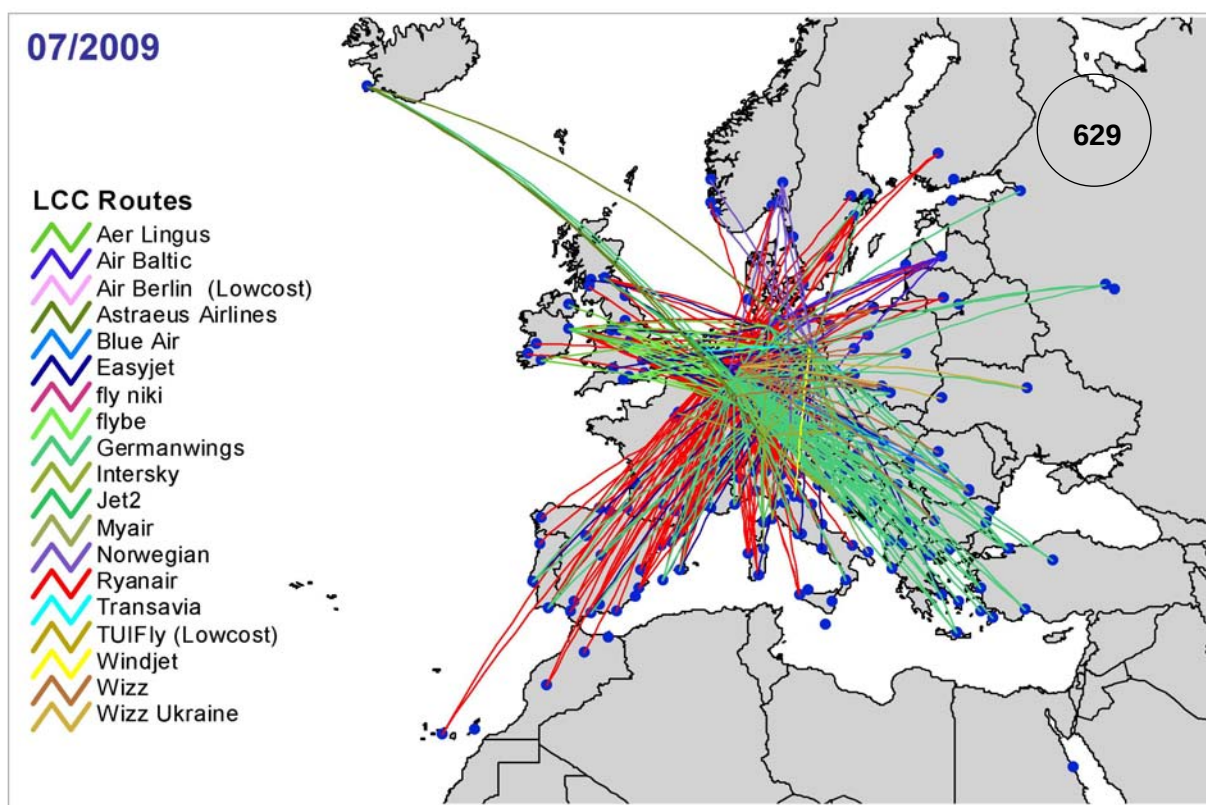


Abbildung 18: Streckennetz der Low-Cost-Dienste von und nach Deutschland

Quelle: OAG [3. Juliwoche 2009]

Ein besonderes Beispiel für einen Knoten im Low-Cost-Verkehr ist der Flughafen Hahn, dessen näheres Umfeld durch einen eher ländlich geprägten Raum gekennzeichnet ist, der dennoch von Ryanair erfolgreich als zentraler Flughafen für die Dienste von und nach Deutschland etabliert wurde. Untersuchungen über die Einzugsgebiete der deutschen Verkehrsflughäfen haben gezeigt, dass die Flugreisenden am Flughafen Hahn aus einem Gebiet kommen, das nahezu 80% der Fläche Deutschlands umfasst. 87% der Passagiere von Hahn beginnen ihre Reise zum Flughafen mehr als 50 km entfernt.

3.3 Luftfracht und Luftpost

Ähnlich wie die Entwicklung des Fracht- und Postaufkommens auf den deutschen Flughäfen (vgl. Kapitel 2) verlaufen die Entwicklungstendenzen der Fracht- und Postströme von Deutschland aus (Abbildung 19). Über die betrachtete Zeitperiode von 1992 bis 2008 nimmt die Summe der beförderten Fracht insgesamt zu, obgleich das Post- und Frachtaufkommen mit Ziel Deutschland einige Jahre rückläufig war, dann stagnierte und im Jahr 2008 wieder ein Wachstum aufwies. Beim Vergleich der jährlichen Aufkommen ist zu beachten, dass ab dem Jahr 2004 die Aufkommen der sechs neu hinzu gekommenen Flughäfen, ab 2005 die Werte des Flughafens Niederrhein, ab 2006 die des Flughafens Rostock und ab 2008 Memmingen und Zweibrücken, miteinbezogen sind. In den Jahren 1998 und 2001 waren jeweils Rückgänge im Gesamtfrachtaufkommen im Zusammenhang mit regionalen und globalen Krisen zu verzeichnen.

Im Luftfracht- und -postverkehr von Deutschland zu europäischen Zielländern waren in den vergangenen Jahren vergleichsweise schwache Zuwächse zu verzeichnen. Auch im Jahr 2008 Allerdings gab es nochmals einen leichten Anstieg. Demgegenüber gab es beim Interkont-Verkehr recht starke Zuwächse von 599 Tsd. Tonnen im Jahr 1994 auf fast 1,2 Mio. Tonnen im Jahr 2008. Aufgrund dieser Entwicklungen haben sich die einzelnen Anteile der verschiedenen Zielregionen am Gesamtaufkommen signifikant verschoben: Während Deutschland 1994 noch Ziel von 19% des Gesamtaufkommens war, betrug dieser Wert im Jahr 2008 nur noch 7%. Demgegenüber stieg der Anteil der Zielregion Interkont am Gesamtaufkommen von 53% im Jahr 1994 auf 59% im Jahr 2008 an. Hierbei ist zu beachten, dass es sich bei den angegebenen Regionen um Streckenzielregionen handelt. Das Gut wird also gegebenenfalls dort umgeladen und in die eigentliche Bestimmungszielregion weitertransportiert.

Im Gegensatz zum Passagierluftverkehr kann das Aufkommen im Luftfrachtverkehr je nach Richtung einer Relation sich deutlich unterscheiden. So bewirkt das Nord-Süd-Gefälle im Welthandel, dass Flüge in Richtung Süden gut ausgelastet sind, aber auf dem Rückweg zur Heimatdestination häufig nicht voll ausgelastet sind. Daher organisieren Luftfrachtgesellschaften ihre Flüge häufig als Rundflüge, um an verschiedenen Destinationen zusätzliche Fracht an Bord nehmen zu können.

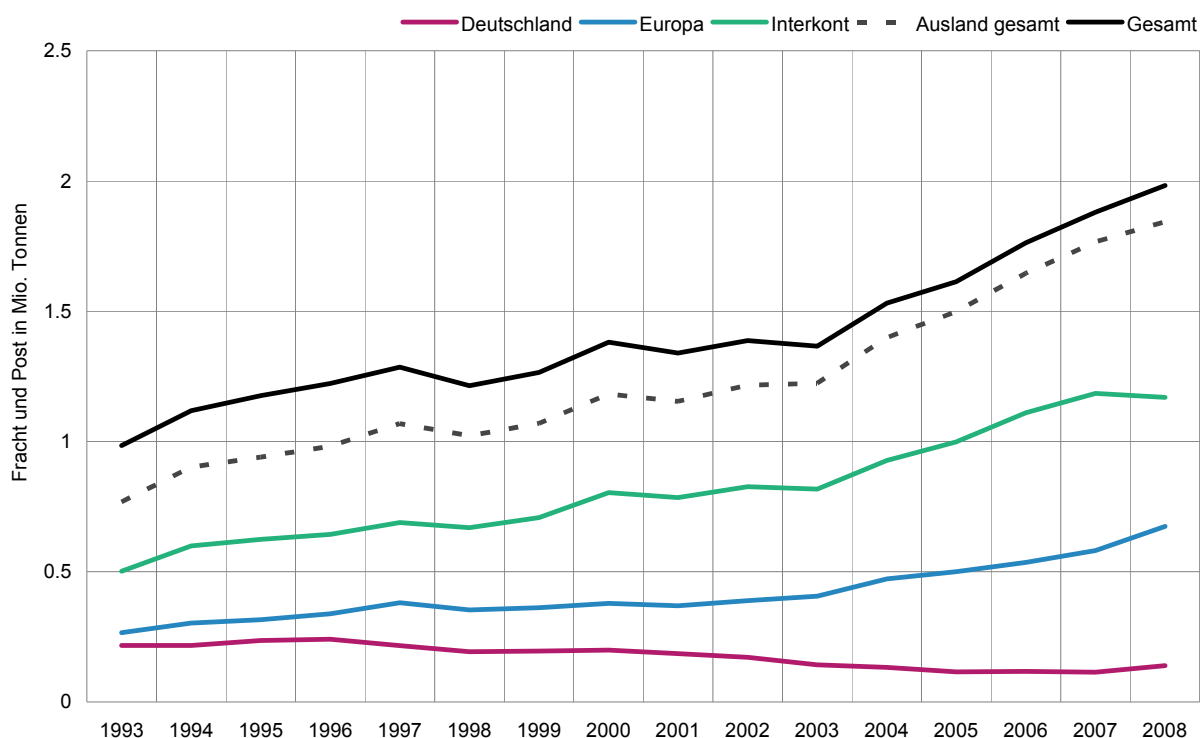


Abbildung 19: Entwicklung des Fracht- und Postaufkommens auf den ausgewählten deutschen Flughäfen nach Streckenzielgebieten

Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen

Bei der Betrachtung des Aufkommens der in Flugzeugen ab Deutschland beförderten Fracht bzw. Post nach ausgewählten Streckenzielen in Abbildung 20 fallen zwei Regionen besonders in den Blick: Nord-Amerika mit rund 359 Tsd. Tonnen und Asien mit rund 676 Tsd. Tonnen (siehe auch Tabelle 12 im Anhang). Dabei ist das Frachtaufkommen nach Amerika um rund 4,3% gegenüber 2007 zurückgegangen und auch die hohen Wachstumsraten nach Asien aus den vergangenen Jahren konnten nicht mehr erreicht werden. Hier gab es lediglich eine Stagnation gegenüber dem Vorjahreswert. Die hohen Frachtströme nach Nordamerika und Asien korrespondieren mit den hohen Handelsaufkommen zwischen Deutschland und diesen Zielregionen. Nach Afrika als Streckenziel werden 107 Tsd. Tonnen transportiert, nach Südamerika beträgt das Frachtaufkommen 23 Tsd. Tonnen. Innerhalb Europas wird mit 101 Tsd. Tonnen die meiste Fracht nach Großbritannien/Irland geflogen. Das zweithöchste Aufkommen mit einem Wachstum von über 10% weist mittlerweile die Relation Deutschland – Russische Föderation mit 80 Tsd. Tonnen auf, die auch in den letzten Jahren über ausgeprägte Wachstumsraten verfügte. Trotz eines Wachstums wechselte die Relation nach Spanien/Portugal mit 76 Tsd. auf Rang 4, denn auch nach Frankreich gab es ein starkes Wachstum. Nach Belgien, Schweden, Italien sowie in die Türkei werden jeweils Mengen zwischen 35 und 72 Tsd. Tonnen befördert. In der Summe werden von Deutschland ca. 674 Tsd. Tonnen Fracht in das europäische Ausland geflogen. Hier lag das Wachstum bei über 15%.

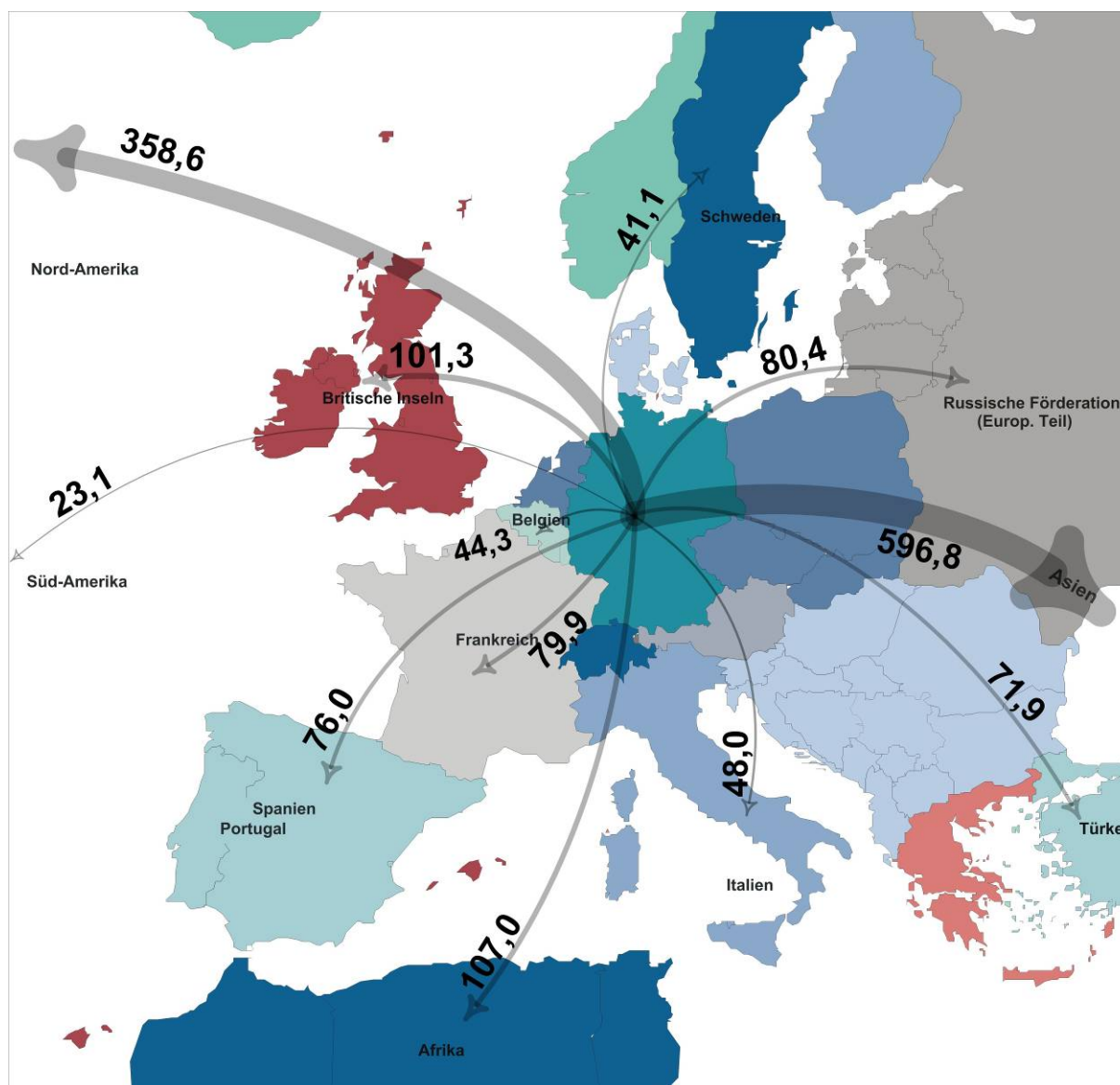


Abbildung 20: Luftfrachtaufkommen in Tsd. Tonnen nach Streckenzielgebieten 2008

Quelle: Statistisches Bundesamt; eigene Darstellung

Streckenzielregionen müssen nicht mit den Bestimmungszielregionen identisch sein. Ein Beispiel dafür ist die Relation Deutschland – Vereinigte Arabische Emirate, auf der mit rund 146 Tsd. Tonnen ein ungewöhnlich hohes Streckenaufkommen zu beobachten ist, das nicht ausschließlich die Bestimmungszielregion „Naher Osten“ hat. Verglichen mit dem Vorjahr ging das Aufkommen auf dieser Strecke um 2% zurück. Die Erklärung für dieses dennoch hohe Aufkommen liegt in dem von Emirates SkyCargo in Dubai betriebenen Frachtdrehkreuz. Luftfracht mit der Streckenzielregion Dubai wird zu großen Teilen zu anderen Bestimmungszielregionen weiterbefördert.

3.4 Flüge

Bei Untersuchungen zum gewerblichen Luftverkehr kommt dem Linien- und Charterverkehr die größte Bedeutung zu. In Bezug auf den Transport von Personen und Gütern unterscheidet die amtliche Statistik zwischen Flügen (Starts und Landungen), auf denen Passagiere und gegebenenfalls auch Fracht und Post transportiert werden – im Folgenden Passagierflüge genannt – und Flügen, bei denen ausschließlich Fracht und/oder Post transportiert wird.

Wie Abbildung 21 für die ausgewählten Flughäfen zeigt, stellen Passagierflüge mit einem Anteil von rund 95% der Flugbewegungen den Hauptteil im Linien- und Charterverkehr dar. Dabei fiel der Anteil der (Nur-) Fracht- und Postflüge im betrachteten Zeitraum leicht von 5,1% im Jahr 1993 auf 3,8% im Jahr 2005. Seitdem gibt es wieder einen leichten Anstieg, so dass 2008 der Anteil bei 4,7% lag. Allerdings machte die so transportierte Fracht und Post 69% des Gesamtaufkommens aus und damit 3% mehr als noch 2007. Die übrige Menge des Luftfrachtaufkommens wird als so genannte Beiladung in Passagierflügen transportiert und hat in den letzten Jahren geringfügig abgenommen. Dabei ist der Anteil der Beiladung an den einzelnen Flughäfen unterschiedlich, so liegt er am Flughafen Frankfurt bei 42%, während er in Köln/Bonn nur eine kleine Rolle spielt (unter 1%).

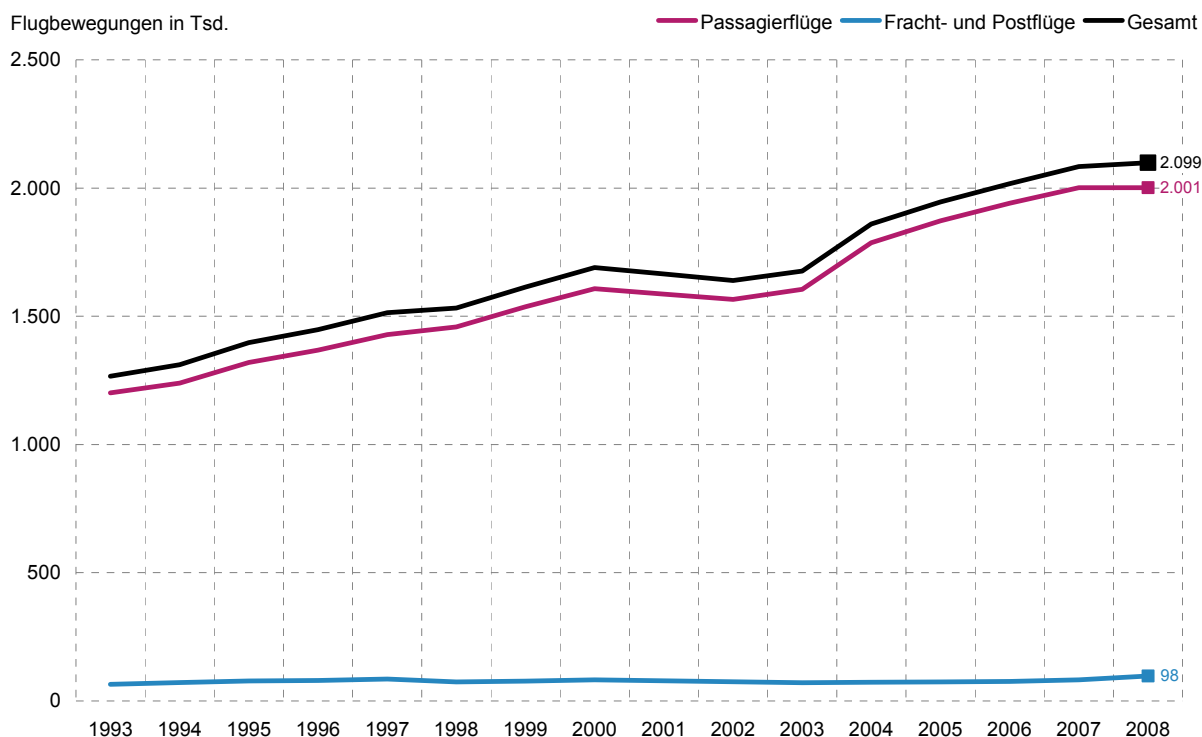


Abbildung 21: Flugbewegungsaufkommen im Linien- und Charterverkehr (Starts und Landungen auf den ausgewählten Flughäfen)

Quelle: Statistisches Bundesamt

Die Anzahl der Flugbewegungen im Segment des sonstigen gewerblichen Verkehrs beträgt im Jahr 2008 um etwa 62 Tausend. Der Anstieg gegenüber dem letzten Jahr ist wesentlich auf die Einbeziehung der neuen Flughäfen Memmingen und Zweibrücken zurückzuführen.

Die Aufteilung der Passagier- sowie Fracht- und Postflüge im Linien- und Charterverkehr auf Ziele in den Regionen Deutschland, Europa und Interkont in Abbildung 22 zeigt, dass das Wachstum des Flugbewegungsaufkommens der vergangenen 15 Jahre vor allem durch eine Zunahme des Verkehrs in das europäische Ausland angetrieben wurde. Während die Zahl der Starts im Inlandsverkehr (Netz der ausgewählten Verkehrsflughäfen) in der Zeit von 1993 bis 2008 nur ein Wachstum von knapp 25% - von ca. 251 Tsd. in 1993 auf ca. 313 Tsd. Flüge in 2008 – aufweist, gab es im grenzüberschreitenden Verkehr in demselben Zeitraum einen Zuwachs um über 90% von ca. 382 Tsd. auf 737 Tsd. Starts. Lag der Anteil des Inlandsverkehrs im Jahre 1993 noch bei 40%, so ging er bis zum Jahr 2008 auf 30% zurück. Entsprechend nahm der Anteil der Starts im grenzüberschreitenden Verkehr von 60% auf 70% zu.

Der grenzüberschreitende Verkehr ist wesentlich geprägt von Flügen in die europäischen Zielgebiete. Dorthin starteten über die Jahre recht konstant 88% aller grenzüberschreitenden Flüge. Die übrigen 12% entfallen auf den interkontinentalen Verkehr, zu dem auch die beiden Regionen Nordafrika und Nahost hinzu gehören. Zu diesen im Mittelstreckenbereich liegenden Zielregionen finden im Jahre 2008 rund 34% der Interkont-Flüge statt.

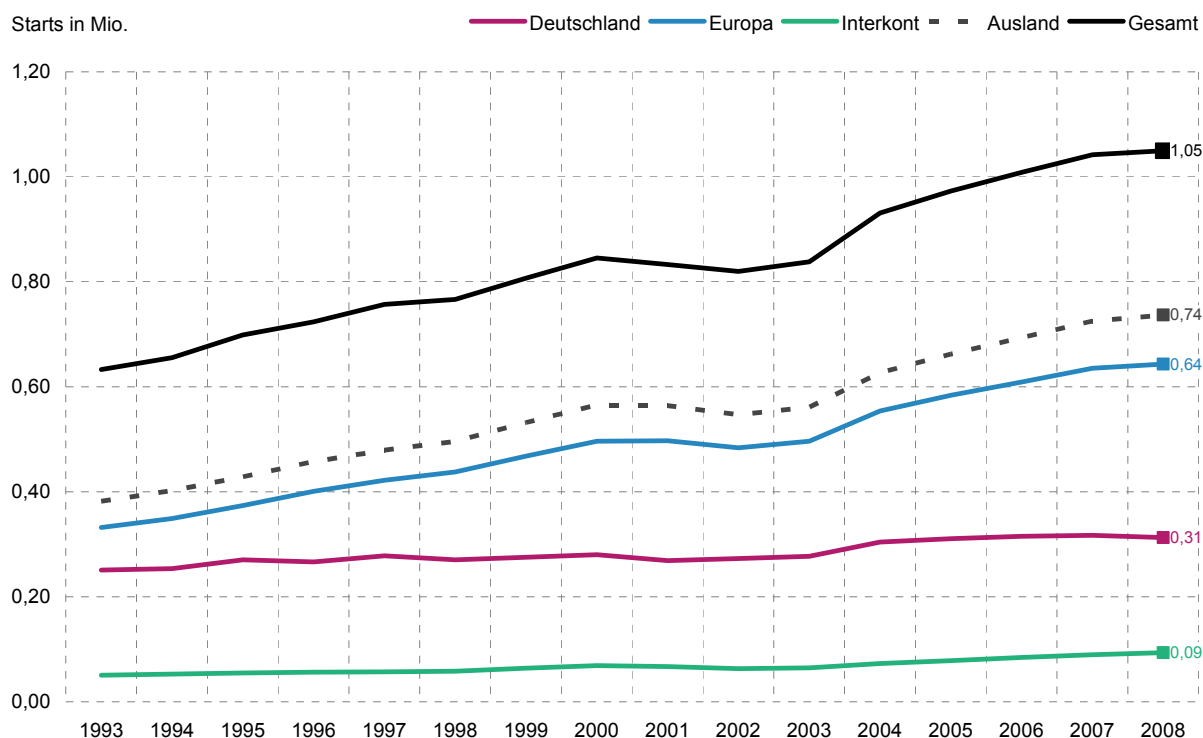


Abbildung 22: Starts im Linien- und Charterverkehr (nach Streckenzielgebieten)

Quelle: Statistisches Bundesamt

Unter Einbeziehung der sechs weiteren Flughäfen Dortmund, Paderborn/Lippstadt, Hahn, Karlsruhe/Baden-Baden, Lübeck und Friedrichshafen in die Betrachtung ab dem Jahr 2004, mit Niederrhein ab 2005, Rostock ab 2006 und Memmingen sowie Zweibrücken ab 2008 steigt die Gesamtanzahl der Starts im Linien- und Charterverkehr auf über 1 Mio. an. Im Jahr 2007 gab es einen weiteren Anstieg, sodass alleine die Passagierflüge die Millionengrenze überschreiten. Ähnlich sieht es 2008 aus. Zusammen mit den Fracht- und Postflügen ergibt sich ein Gesamtwert von 1,05 Mio. Flügen. Die neu aufgenommenen Flughäfen mit ihrem hohen Anteil an Low-Cost-Diensten stützten vor allem das Wachstum im Europaverkehr: Im Jahr 2008 fanden so mehr als 643 Tsd. Flüge zu europäischen Zielen statt. Nach einem Rückgang der Flüge zu interkontinentalen Zielen seit dem Jahr 2001 konnte 2003 erstmals wieder ein Wachstum in diesem Segment verzeichnet werden, dass sich auch 2008 fortsetzte und mit über 93 Tsd. Starts den bisherigen Höchststand aus dem Jahr 2007 mit knapp 90 Tsd. Starts um fast 4 % übertraf.

In Abbildung 23 sind für das Jahr 2008 die Flugaufkommen für die deutschen Flughäfen mit den meisten Starts im Bereich des Linien- und Charterverkehrs dargestellt. Jeder dieser neun Flughäfen (die Flugbewegungen der drei Flughäfen Berlins werden als ein Gesamtwert angegeben) hat ein Jahresaufkommen von mehr als 25 Tsd. Starts. Die Flugaufkommen der übrigen Flughäfen liegen teilweise deutlich unterhalb dieses Wertes, sodass die Flugbewegungen der neun dargestellten Flughäfen zusammen mit knapp 920 Tsd. Starts schon rund 87% des Gesamtaufkommens auf den 27 ausgewählten Flughäfen ausmachen.

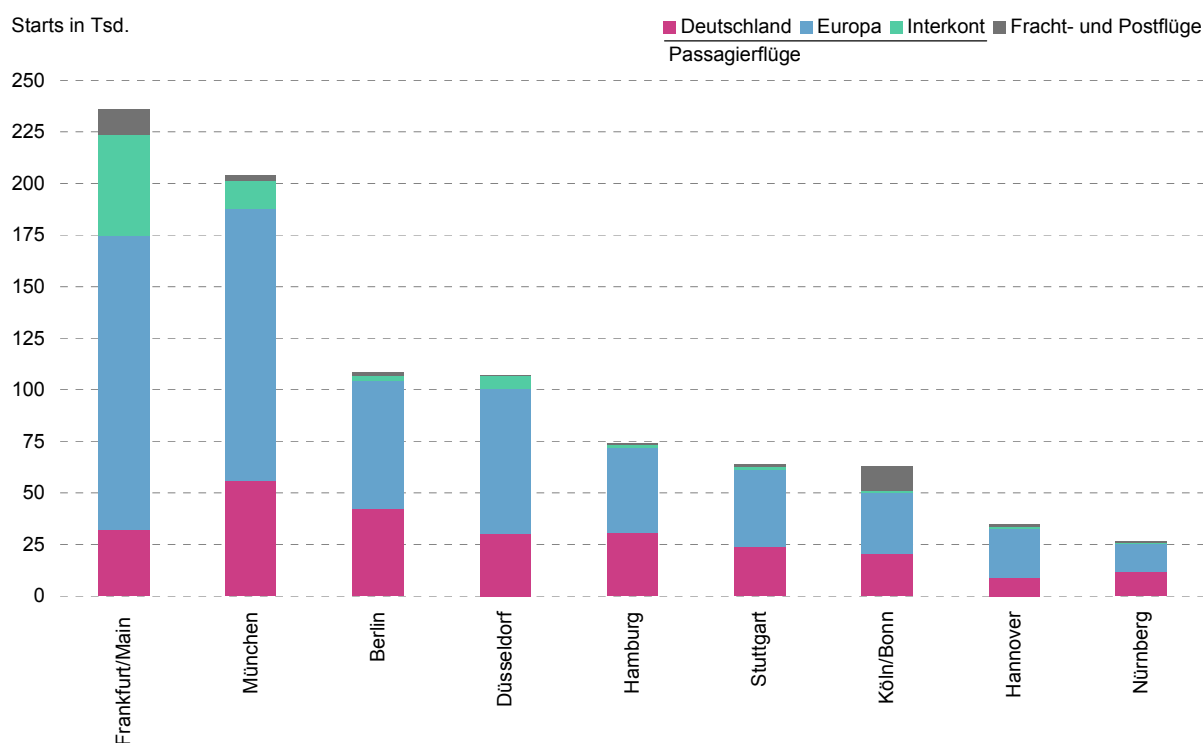


Abbildung 23: Passagier-, Fracht- und Postflüge in 2008 nach Streckenzielgebieten (Starts im Linien- u. Charterverkehr)

Quelle: Statistisches Bundesamt

Im Jahr 2008 weist der Flughafen Frankfurt mit gesamt rund 236 Tsd. Starts (und damit rund 1% weniger als im Jahr davor) im Linien- und Charterverkehr die meisten Flüge auf. München, der zweite Hub-Flughafen, erreicht 2008 bereits mehr als 86% der Flüge von Frankfurt. Gemeinsam verzeichneten beide Flughäfen einen Anteil von ca. 48% des Flugaufkommens der 27 besprochenen internationalen Verkehrsflughäfen und können damit ihren Anteil deutlich steigern. Im Deutschland-Verkehr hatte München vor Berlin das höchste Aufkommen. Dabei spielt neben dem hohen Aufkommen an Inlandsreisen (vgl. Abbildung 15 auf Seite 41) auch die zunehmende Funktion als Umsteigeflughafen zu internationalen Zielen eine Rolle. Auf dem Hub-Flughafen Frankfurt wurden sowohl im Europa-Verkehr als auch im Interkontinentalverkehr weiterhin die höchsten Flugaufkommen gezählt. Im Interkontbereich waren es ca. 60% der Flüge der 27 Flughäfen. Auch an den anderen Flughäfen werden inzwischen diverse Interkontangebote bereit gestellt. Hier konnte festgestellt werden, dass in Zeiten wirtschaftlicher Schwäche der Interkontanteil der Hubs nicht weiter abgenommen hat,

Bei den Fracht- und Postflügen – die im hier betrachteten Zeitraum nur einen Anteil von rund 5% des Gesamtflugaufkommens darstellen – sind 83% grenzüberschreitend. Es entfielen mit jeweils ca. 11 Tsd. Starts dieser Flüge auf die Flughafen Frankfurt und Köln/Bonn, was etwa 54% der hier betrachteten 27 Verkehrsflughäfen entspricht. Der Flughafen Leipzig konnte sein Frachtaufkommen gegenüber 2007 u.a. durch die Ansiedlung von DHL mehr als verdoppeln und hat mit über 28% der grenzüberschreitenden Fracht- und Postflüge inzwischen das höchste Aufkommen in Deutschland.

3.5 Verkehrsleistungen

Neben dem Aufkommen an Passagieren, Fracht und Flügen bildet das Produkt aus Aufkommen und zurückgelegter Entfernung, die so genannte Verkehrsleistung, eine zentrale Kenngröße verkehrlicher Betrachtungen. Im Luftverkehr kann zum einen die Verkehrsleistung transportierter Personen und Güter angegeben werden, zum anderen können Flugleistungen ermittelt werden, die auf die Luftfahrzeuge bezogene Größen darstellen. In der hier verwendeten amtlichen Luftverkehrsstatistik werden die Leistungsgrößen rechnerisch ermittelt. Für die Entfernungen zwischen Start- und Zielflughafen werden so genannte Großkreisentfernungen, die den kürzesten Weg zwischen Start- und Zielpunkt beschreiben, verwendet. Werden also zwischen zwei 3.000 Kilometer weit auseinander liegenden Start- und Zielflughäfen 500 Flüge in einer Richtung durchgeführt, entspricht dies einer Flugleistung von 1.500.000 Flugkilometern (Lfz-km). Sind zudem im Durchschnitt 100 Passagiere an Bord so ergibt sich eine Personenverkehrsleistung von 150 Mio. Personenkilometern (Pkm). In den beiden folgenden Diagrammen werden die Verkehrsleistungen aller ab den ausgewählten Flughäfen in Deutschland startenden Flugzeugen bis zu ihrem ersten Landeflughafen berücksichtigt.

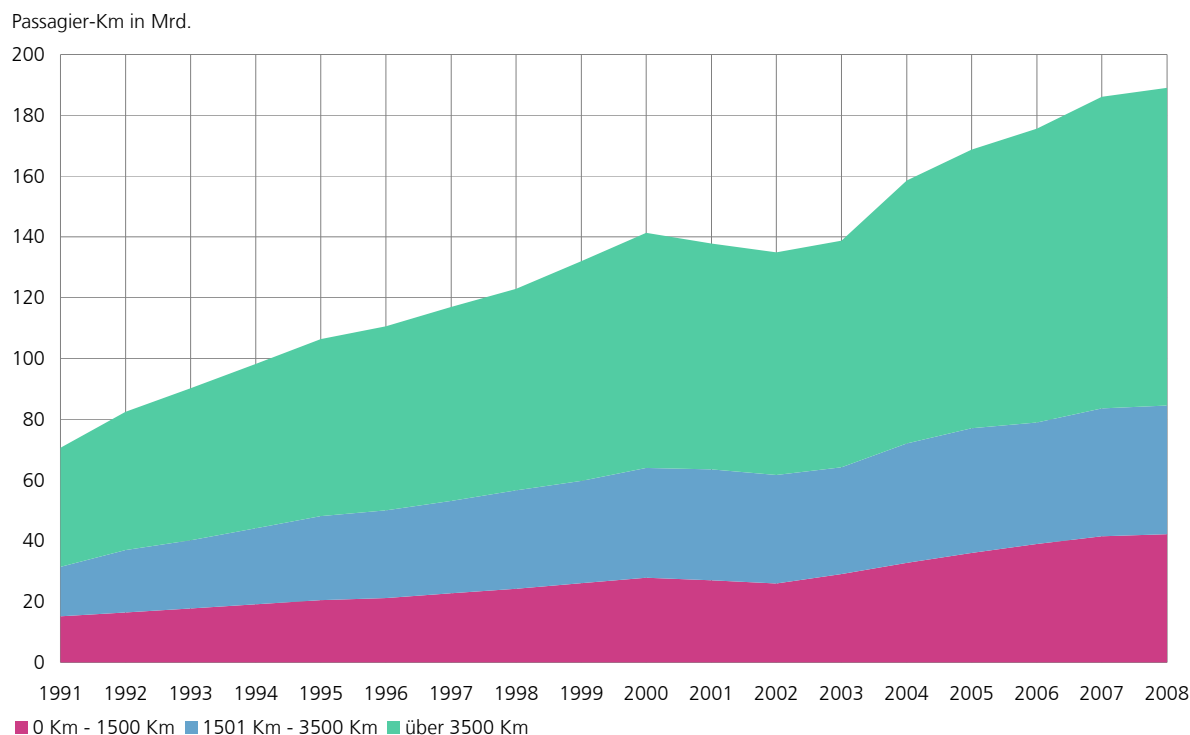


Abbildung 24: Entwicklung der Passagierleistung von Flügen mit Startflughafen in Deutschland

Quelle: Statistisches Bundesamt

Im Vergleich zum Vorjahr ist die Personenverkehrsleistung im Jahr 2008 bezüglich der ab den ausgewählten Flughäfen abfliegenden Passagieren um 1,6% auf ca. 189,1 Mrd. Pkm gestiegen (vgl. Abbildung 24). Im Vergleich zum durchschnittlichen jährlichen Wachstum der letzten zehn Jahre von ca. 4,4% ist dieser Wert relativ niedrig. Es ist zu vermuten, dass das gedämpfte Wachstum eine Folge der globalen Wirtschaftskrise ist. In den einzelnen Kilometerbereichen wurden jedoch unterschiedliche Wachstumszahlen erreicht. So wuchs die Verkehrsleistung im Bereich der Flüge bis 1.500 km noch um 1,7% an, während im Bereich von 1.500 bis 3.500 km nur 0,4% Wachstum beobachtet werden konnte. Auf den langen Flügen ab 3.500 km lag das Pkm-Wachstum bei 2%.

Die Flugleistungen der ab den ausgewählten Flughäfen gestarteten Luftfahrzeuge (vgl. Abbildung 25) stiegen von 1.334 Mio. Lfz-km im Jahr 2007 auf ca. 1.363 Mio. Lfz-km im Jahr 2008 an. Dies entspricht einem Wachstum um 2,2%. In den ausgewiesenen Gewichtsklassen verlief die Entwicklung jedoch sehr unterschiedlich: Während die Flugleistungen in der Klasse der Klein- und Propellerflugzeuge von 2007 zu 2008 von 55,2 Mio. Lfz-km auf 52,6 Mio. Lfz-km, also um ca. 4,7%, abnahmen, stieg die Flugleistung in der Klasse der Strahltriebwerke bis 75t maximalem Startgewicht um ca. 1% von ca. 683 auf 689 Mio. Lfz-km an. In der letztgenannten Klasse sind Flugzeugmuster wie die Boeing 737 oder der Airbus A320 enthalten, die überwiegend im Kurz- und Mittelstreckenverkehr eingesetzt werden. In dieser Gruppe, welche die von den so genannten Low-Cost-Airlines bevorzugten Flugzeugtypen enthält, war also bezüglich der Lfz-Leistung eine Stagnation zu verzeichnen. In der Klasse der Flugzeuge

zwischen 75t und 175t maximalem Startgewicht war in den letzten zehn Jahren ein Leistungsrückgang um knapp 30% zu beobachten. Dieser Trend wurde von 2007 auf 2008 allerdings gestoppt: Wurden 2007 noch ca. 114 Mio. Lfz-km mit dieser Flugzeugkategorie bewältigt, stieg der Wert im Jahr 2008 auf ca. 120 Mio. Lfz-km an, was einem Wachstum von 5,6% entspricht. Dieses Wachstum dürfte vor allem dem verstärkten Einsatz neuer Flugzeuge des Typs Airbus A321 geschuldet sein, der vom maximalen Startgewicht die Grenze von 75t überschreitet, vom verkehrlichen Einsatzgebiet aber in eine vergleichbare Kategorie wie die anderen Luftfahrzeuge der Airbus A-320-Familie bzw. der Boeing-737-Familie gehört. Ebenso nahm die Lfz-Leistung in der Flugzeugklasse über 175t maximalem Startgewicht mit ca. 4,1% von 2007 zu 2008 überdurchschnittlich zu. Hier stiegen die Werte von 482 Mio. Lfz-km auf 501 Mio. Lfz-km an. In dieser Klasse sind vor allem Langstreckenflugzeuge wie die Boeing-Typen 747 und 777 sowie die Airbus-Muster A330 und A340 von Bedeutung.

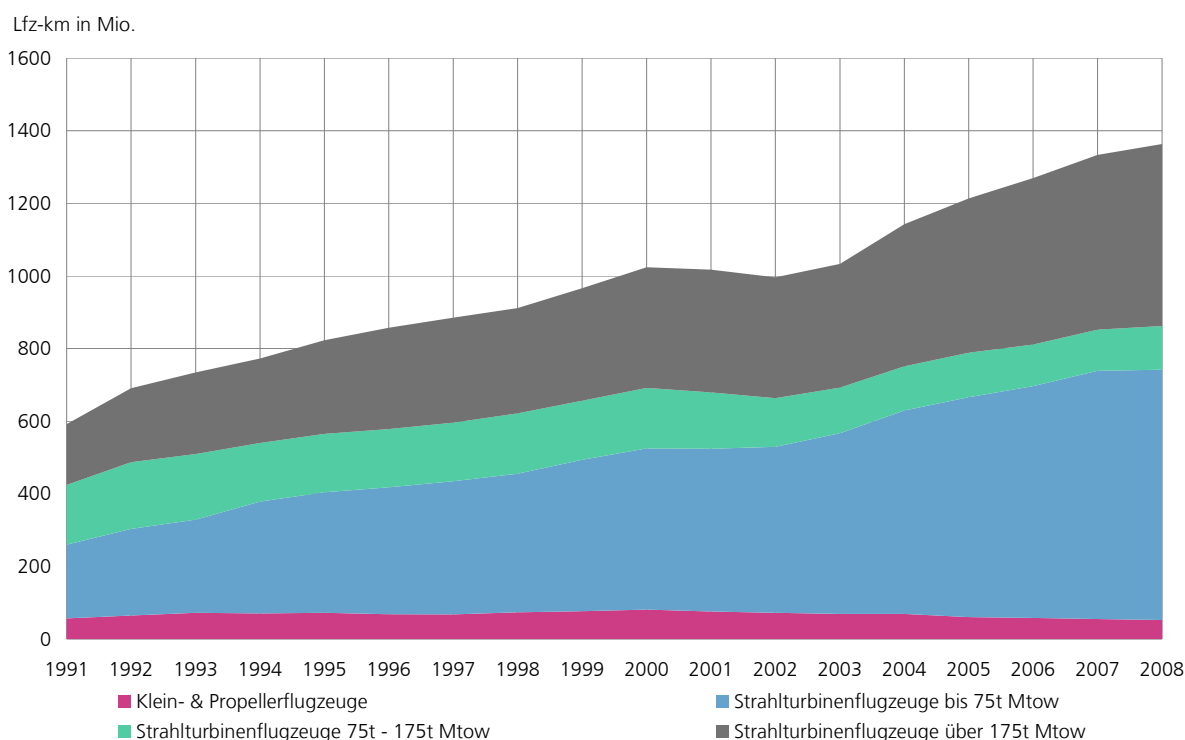


Abbildung 25: Entwicklung der Luftfahrzeugleistungen von Flügen ab Deutschland

Quelle: Statistisches Bundesamt

4 Sonderbeitrag: Preisdifferenzierungsstrategien von Fluggesellschaften und Verbraucherschutz – Die Klausel zur teilweisen Nutzung von Flugtickets in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen

von Gregor Bischoff, Sven Maertens und Wolfgang Grimme

4.1 Einleitung

Der Bepreisung von Flugtickets liegen komplexe Preismodelle zugrunde. Obwohl Luftverkehrsleistungen für jeden Passagier einer Beförderungsklasse eines bestimmten Fluges identisch zu sein scheinen, unterscheiden sich die von den Passagieren gezahlten Flugpreise deutlich. Dies liegt an verschiedenen Maßnahmen zur Preisdifferenzierung, mit welchen Airlines die unterschiedlichen Zahlungsbereitschaften der Passagiere abzuschöpfen versuchen: Geschäftsreisende müssen in den meisten Fällen hohe Flugpreise für flexible Tickets bezahlen, während Privatreisende rabattierte Flugtickets mit eingeschränkter Flexibilität erwerben können. Zu diesem Zweck wird die Klausel der „vollständigen Nutzung der einzelnen Flugcoupons in auf dem Flugschein angegebener Reihenfolge“ von der überwiegenden Zahl der Netzwerkfluggesellschaften nach Empfehlung der IATA (Recommended Practice 1724, Artikel 3.3.1) in ihren allgemeinen Beförderungsbedingungen eingesetzt, um zu verhindern, dass Passagiere mit hoher Zahlungsbereitschaft von ermäßigten Flugtarifen Gebrauch machen. Bei den klassischen Netzwerkfluggesellschaften wie Lufthansa, British Airways oder Air France besteht ein Flugticket mit mehreren Flugsegmenten aus sogenannten Flugcoupons, die jeweils für einen einzelnen Flug verwendet werden. Die Flugcoupons zusammen mit den Vertragsbedingungen bilden den Flugschein, der heutzutage fast ausschließlich in elektronischer Form existiert. Beispielsweise besteht ein Flugschein für eine Reise von Hamburg über Frankfurt und New York nach Cincinnati dementsprechend aus drei Flugsegmenten und somit auch aus drei Flugcoupons. Die Fluggesellschaften behalten sich das Recht vor, alle nachfolgenden Flugsegmente eines Tickets zu stornieren, wenn die vorigen Flugcoupons nicht vollständig und gemäß der Reihenfolge im Flugschein verwendet wurden.

Die Preisbildung der Netzwerkfluggesellschaft ist für den Kunden häufig kaum nachvollziehbar: Warum müssen Reisende mehr für eine einfache Flugstrecke bezahlen als für Tickets mit demselben Hinflug und einem zusätzlichen Rückflug? Warum kann ein Umsteigeflug von A nach B über den Hub H viel günstiger sein als der Direktflug von Hub H nach B, obwohl die letztgenannte Reise viel kürzer ist und daher deutlich geringere Produktionskosten verursacht?

Um die relativ hohen Tarife bestimmter Flugkonstellationen zu umgehen, wenden Passagiere vereinzelt die folgenden Strategien an:

- (1) Nichtnutzung des Hin- oder Rückfluges,
- (2) Überkreuzbuchung (Cross-Ticketing) oder
- (3) Hidden-City-Ticketing.

Diese Praktiken werden jedoch von den Fluggesellschaften als Vertragsverletzung angesehen: Wenn ein Passagier einen Flugabschnitt nicht antritt, werden in der Regel alle nachfolgenden Flugsegmente der Buchung storniert. Diese Tatsache hat zu einer Reihe von Klagen der betroffenen Passagiere gegen verschiedene Fluggesellschaften geführt.

In diesem Artikel diskutieren wir diese Problematik sowohl aus der juristischen als auch der ökonomischen Sicht und schätzen die Auswirkungen für die Fluggesellschaften ab, wenn die beschriebenen Arten der Umgehung von Tarifregeln erlaubt würden.

4.2 Preisdifferenzierung im Luftverkehr

4.2.1 Eigenschaften von Luftverkehrsangebot und -nachfrage

Die Luftverkehrsnachfrage ist geprägt durch Fluktuationen im Zeitablauf (vgl. z.B. Chiang et al., 2007; Vasigh et al., 2008). Der Einbruch der Luftverkehrsnachfrage während der weltweiten Rezession in den Jahren 2008/2009 zeigt die starke zyklische Schwankung der Nachfrage nach Flugreisen. Saisonalität und kurzfristige Nachfragespitzen zeigen im Gegensatz hierzu die periodisch wiederkehrenden Nachfrageänderungen. So resultieren Nachfrageschwankungen innerhalb der Woche und innerhalb eines Tages hauptsächlich aus den unterschiedlichen Bedürfnissen von Geschäfts- und Privatreisenden. Erstere bevorzugen für ihre Reisen Flüge in den Morgen- und Abendstunden von Werktagen, um die Zeit am Wochenende und am Abend zuhause verbringen zu können. Im Unterschied dazu versuchen Privatreisende, die Anzahl der benötigten Urlaubstage durch Reisen über das Wochenende zu minimieren. Zusätzlich unterscheiden sich Privat- und Geschäftsreisende in ihren Anforderungen an Reisekomfort und ihrer Zahlungsbereitschaft, wie Tabelle 4 verdeutlicht.

Trotz strikter Kostenkontrolle in den meisten Unternehmen sind Geschäftsreisende deutlich weniger preissensibel als Privatreisende. Deren Preiselastizität ist normalerweise relativ niedrig, wie verschiedene (Meta-) Studien gezeigt haben (vgl. z.B. Brons et al., 2002; Gillen et al., 2003; Oum et al., 1992). Dies trifft insbesondere auf unvorhersehbare, kurzfristig gebuchte Geschäftsreisen zu.

Wie bei allen Dienstleistungen fallen auch beim Luftverkehr Produktion und Konsum zeitlich zusammen. Luftverkehrsleistungen sind daher nicht lagerfähig und somit verderblich (Chiang et al., 2007). Ist ein Flugplan einmal aufgestellt, sind die angebotenen Kapazitäten und damit ein Großteil der fixen Kosten einer Fluggesellschaft weitgehend festgelegt. Im Unterschied hierzu sind die variablen, einem einzelnen Passagier zurechenbaren Kosten, relativ niedrig. Es handelt sich dabei nahezu ausschließlich um passagierabhängige Flughafenentgelte, Sicherheitsgebühren, variable Catering- und Vertriebskosten und um zusätzliche Treibstoffkosten. Bei starkem Wettbewerb senken Airlines daher ihre Flugpreise bis auf diese Grenzkosten und riskieren dabei, die Durchschnittskosten nicht mehr decken zu können.

Passagier-Typ	Geschäftsreisender (kurzfristig/ unerwartet)	Geschäftsreisender (mittel- bis langfristige Vorausbuchung)	Privatreisender/ Kurzreise (mittel- bis langfristige Vorausbuchung)	Privatreisender/ Urlaubsreise (langfristige Vorausbuchung)
Beispiele	Unvorhergesehene Besprechung	Konferenz, Messe...	Städtereise, Verwandtenbesuch	Pauschalreise
Preissensitivität	Sehr niedrig	Niedrig	Mittel	Hoch
Komfort	Wichtig	Wichtig	Weniger wichtig	Weniger wichtig
Frequenz	Wichtig	Wichtig	Wichtig	Weniger wichtig
Kurze Reisezeit	Wichtig	Wichtig	Mittel	Weniger wichtig
Typische Reiselänge	Wenige Tage	Wenige Tage	(Verlängertes) Wochenende	>= 1 Woche

Tabelle 4: Erwartungen von Geschäfts- und Privatreisenden

Quelle: Eigene Darstellung

4.2.2 Preisdifferenzierung im Luftverkehrsmarkt

Feste Angebotskapazitäten und fluktuierende Nachfrage führen zu einer unausgeglichenen Kapazitätsauslastung im Zeitablauf. Um Nachfrageschwankungen zu glätten und den Gewinn zu maximieren, wenden die Fluggesellschaften verschiedene Methoden der Preisdifferenzierung an. Damit diese Preisdifferenzierung funktionieren kann, muss ein System etabliert werden, welches Arbitrage durch Wiederverkauf effektiv verhindert. Ansonsten könnten Nachfrager, die einen niedrigen Preis gezahlt haben, das Produkt auf dem Sekundärmarkt zu einem höheren Preis weiterverkaufen. Im Luftverkehr kann durch die Namensbindung der Tickets ein Weiterverkauf weitgehend unterbunden werden.

Die Marktsegmente unterschiedlicher Zahlungsbereitschaften werden zum einem durch unterschiedliche Beförderungsklassen (Economy, Business und First Class) und zum anderen durch die nachfolgend skizzierten Maßnahmen getrennt (vgl. z.B. Gillen and Hazledine, 2007; Hanlon, 2007):

4.2.2.1 Vorverkaufsfristen

Im Gegensatz zu Geschäftsreisenden buchen die meisten Privatreisenden ihre Reisen für gewöhnlich relativ lange im Voraus. Aus diesem Grund belohnen nahezu alle Fluggesellschaften sogenannte Frühbucher mit niedrigen Tarifen und verlangen von Spätbuchern relativ hohe Preise. Diese Art der Preisdifferenzierung wird entweder durch absolute Vorausbuchungsfristen umgesetzt, d.h. bestimmte Tarife können nach Ablauf eines bestimmten Zeitraums vor dem gewünschten Abflugtermin nicht mehr gebucht werden, oder durch die Anwendung

dynamischer Preiskurven, d.h. je mehr Sitze bereits verkauft sind, umso höher steigt der Preis. In der Praxis können die beiden Verfahren auch kombiniert angewendet beobachtet werden.

4.2.2.2 Ermäßigungen für kombinierte Hin- und Rückflüge & Mindestaufenthaltsregeln

Im Unterschied zu Privatreisenden bevorzugen Geschäftsreisende nur sehr kurze Aufenthalte am Reiseziel mit einer Rückreise vor dem Wochenende. In manchen Fällen werden auch Tickets mit einer einfachen Flugstrecke oder der Kombination aus mehreren Zielorten benötigt. Um sicherzustellen, dass Geschäftsreisende nicht die günstigsten Tarife buchen, bieten Fluggesellschaften Tarife für einen kombinierten Hin- und Rückflug häufig nur mit einem Mindestaufenthalt über das Wochenende (sog. „Saturday-Night-“ oder „Sunday-Rule“) an. Sehr häufig werden auch relative hohe Tarife für Einfachstrecken verlangt, um zu verhindern, dass diese Mindestaufenthaltsregeln durch das Buchen zweier Einfachflüge umgangen werden. Daher kann ein Einfachflug sogar teurer sein, als eine Kombination aus genau diesem einen Flug mit einem Rückflug, der nach dem Wochenende stattfindet.

4.2.2.3 Umbuchungsbeschränkungen und Vielfliegerprogramme

Die günstigsten Tarife klassischer Netzwerkfluggesellschaften unterliegen häufig Beschränkungen in Bezug auf die Umbuchbarkeit und Erstattung bei Nichtantritt des Fluges. Zudem vergeben Fluggesellschaften für diese Tarife weniger Punkte in den Vielfliegerprogrammen als bei teureren Tickets.

4.2.2.4 Bepreisung von Umsteigeflügen / Geografische Preisdifferenzierung

Das Geschäftsmodell der Netzwerkfluggesellschaften ist geprägt durch eine Konsolidierung der Passagierströme an den Hubs. An diesen Umsteigepunkten werden Passagiere von den unterschiedlichsten Herkunftsflughäfen auf Flüge zu den jeweils gewünschten Endzielen verteilt. Mit dem Hub-and-Spoke-System kann bei einer gegebenen Zahl von Flügen die Anzahl der bedienten Städtepaare maximiert werden. Aus den folgenden Gründen sind Tarife für Non-Stop-Flüge, die am Hub beginnen, normalerweise teurer als Umsteigeverbindungen über denselben Hub:

- Passagiere, speziell Geschäftsreisende, bevorzugen kürzere Reisezeiten und haben die Bereitschaft, einen höheren Preis für die bequemere Option ohne Zwischenstopp zu zahlen.
- Aus ökonomischen oder sozialen Gründen haben Reisende in bestimmten lokalen Märkten eine niedrigere durchschnittliche Zahlungsbereitschaft, so dass Fluggesellschaften eine geografische Preisdifferenzierung je nach Land betreiben, in dem ein Ticket verkauft wird.
- Airline-Marken sind normalerweise am stärksten im jeweiligen Heimatland. Um Reisende in ausländischen Märkten zu gewinnen und auf dem inländischen Hub umsteigen zu lassen, werden häufig preisliche Zugeständnisse für Umsteigeverbindungen gemacht.

- Aufgrund eines intensiven Netzwerk Wettbewerbs und einer Vielzahl von Verbindungsmöglichkeiten sind Märkte für Umsteigeverbindungen normalerweise wettbewerbsintensiver als Non-Stop-Verbindungen.

Insgesamt betrachtet kann festgestellt werden, dass die Preisbildung der Fluggesellschaften im heutigen Wettbewerbsumfeld eher markt- und wettbewerbs-, als kostenorientiert ist.

4.3 Umgehung von Tarifregeln

4.3.1 Nichtnutzung des Hin- oder Rückfluges

Wenn ein Einzelflug teurer ist als der Hin- und Rückflug zusammen, könnten Passagiere, die nur eine einfache Strecke fliegen wollen, ein günstigeres Hin- und Rückflugticket kaufen, jedoch nur den Hin- oder Rückflug nutzen. Wenn der Rückflug nicht genutzt wird, ist die Absicht des Kunden, gegen den Beförderungsvertrag zu verstoßen, nicht direkt erkennbar, und Fluggesellschaften haben in der Regel keine Möglichkeit, ein solches Verhalten zu sanktionieren. Wenn allerdings der Hinflug eines Hin- und Rückflug-Tickets nicht genutzt wird, verwehren die Fluggesellschaften regelmäßig den Antritt des Rückfluges, sofern der Passagier nicht die Differenz zwischen dem gezahlten (niedrigeren) Ticketpreis und dem anwendbaren Tarif für die einfache Strecke zahlt.

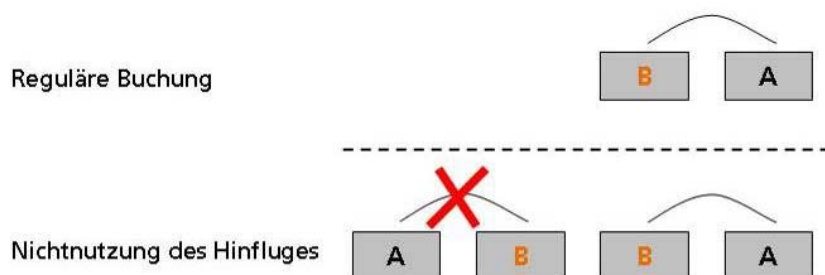


Abbildung 26: Nichtnutzung des Hinfluges bei einem Hin- und Rückflugticket

Quelle: eigene Darstellung

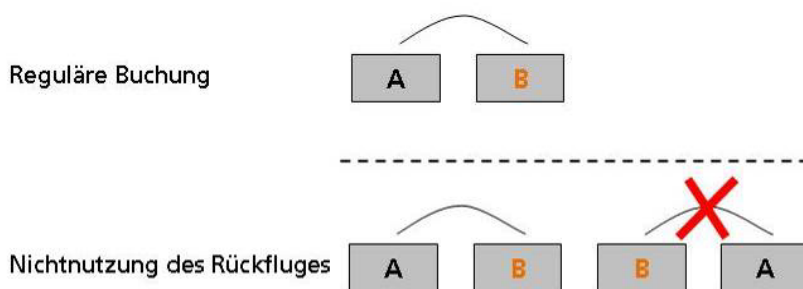


Abbildung 27: Nichtnutzung des Rückfluges bei einem Hin- und Rückflugticket

Quelle: eigene Darstellung

4.3.2 Überkreuzbuchung

Die Kombination aus zwei ermäßigten Hin- und Rückflugtickets mit gegenläufiger Streckenführung kann eine Möglichkeit darstellen, um Mindestaufenthaltsregeln zu umgehen (siehe Abbildung 28). Diese Strategie wird häufig angewendet von Geschäftsreisenden, wenn die Summe des Preises zweier ermäßigter Hin- und Rückflugtickets mit Aufenthalt über ein Wochenende niedriger ist als der Preis eines einzelnen Hin- und Rückflugtickets mit Rückflug vor dem Wochenende. Auch diese Überkreuzbuchungen werden von den Fluggesellschaften durch ihre Allgemeinen Beförderungsbedingungen untersagt. Die Fluggesellschaften argumentieren, dass der Beförderungsvertrag alle Flugsegmente umfasst, die auf dem Ticket aufgeführt sind. Wenn ein Passagier nur einen Teil der Segmente nutzt, die ursprünglich gebucht wurden, bepreist die Fluggesellschaft die effektiv geflogenen Segmente mit dem jeweilig anwendbaren Tarif. Auch in diesem Fall ist die Absicht des Konsumenten, gegen den Beförderungsvertrag zu verstoßen für die Fluggesellschaft nicht sofort erkennbar, wenn die Rückflüge der beiden Flugscheine ungenutzt bleiben.

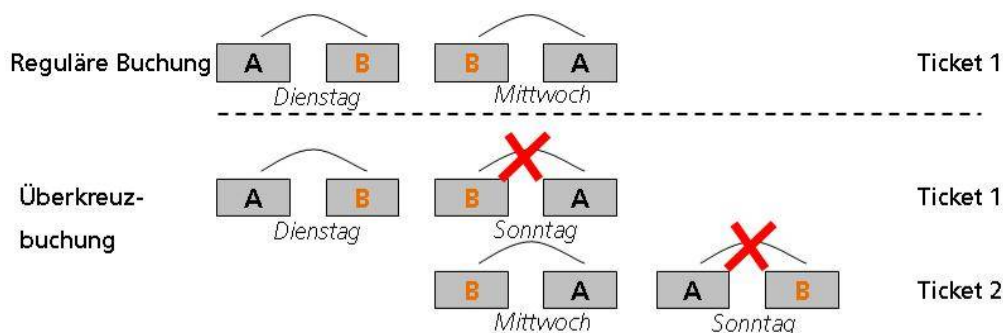


Abbildung 28: Überkreuzbuchung

Quelle: eigene Darstellung

4.3.3 Hidden-city-ticketing

„Hidden-city-ticketing“ stellt die Konstellation dar, in der der Reisende seine Flugreise nicht in der Stadt zu beginnen oder zu beenden beabsichtigt, die auf dem Ticket angegeben ist, sondern an einem Zwischenlandepunkt. Beispielsweise wird ein Ticket von A über den Hub H nach B gekauft, aber nur der Abschnitt von A nach H oder H nach B genutzt (siehe Abbildung 29). Diese Strategie wird von Passagieren angewendet, die von niedrigeren Preisen in bestimmten lokalen Märkten profitieren wollen oder die Hub-Prämie umgehen wollen, die von den Airlines eingepreist wird, um Konsumentenrente von zeitsensiblen Reisenden abzuschöpfen, die ihre Reise am Hub beginnen oder beenden wollen. Auch in diesem Fall verweigern die Fluggesellschaften in der Regel jenen Passagieren die Beförderung, die am Hub ihre Reise antreten wollen, jedoch das erste Flugsegment nicht genutzt haben.

Die Fluggesellschaften argumentieren, dass sie aufgrund des scharfen Wettbewerbs häufig Passagieren, die über den Hub der Fluggesellschaft umsteigen, einen niedrigeren Preis anbieten müssen, als jenen Passagieren, die am Hub die Reise beginnen oder beenden. Nur in Fällen, in

denen Passagiere ohne aufgegebenes Gepäck ihre Reise vor Antritt des letzten Flugsegments beenden, können Fluggesellschaften ein solches Verhalten in der Regel nicht sanktionieren.

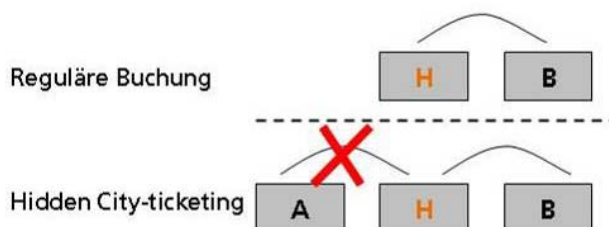


Abbildung 29: "Hidden-City-Ticketing"

Quelle: eigene Darstellung

4.4 Die Wirksamkeit der Musterbedingungen der IATA nach deutschem Recht

4.4.1 Die Einbeziehung von IATA-Empfehlung 1724 in Luftbeförderungsverträge

Die Umgehung von Tarifregeln soll durch die IATA-Musterbedingungen verhindert werden. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, müssen die international anerkannten Empfehlungen wirksam in den Vertrag mit dem Passagier einbezogen werden, weil sie zunächst keine Geltung im Außenverhältnis zum einzelnen Passagier entfalten. Denn da die IATA eine Interessengruppe ohne Rechtssetzungskompetenz ist, bilden diese Regelungen als ein harmonisierter Industriestandard zunächst lediglich eine empfohlene Vorlage für Allgemeine Geschäftsbedingungen. Während einige Mitglieder der IATA durch die Übernahme der Vorlage einen Mindeststandard gewährleisten, haben andere Airlines diese Vorlage an ihr eigenes Geschäftsumfeld angepasst. Daher werden in der Luftverkehrsbranche verschiedenartigste Geschäftsbedingungen von den unterschiedlichen Luftfahrtunternehmen verwendet.

Durch die Nutzung und die einseitige Bestimmungsmöglichkeit der Allgemeinen Geschäftsbedingungen durch die Fluggesellschaft bilden die von der IATA vorgeschlagenen Empfehlungen und insbesondere die Klausel über die vollständige Nutzung der Flugcoupons in der ausgestellten Reihenfolge in vielen Fällen die Basis für den Luftbeförderungsvertrag. Dabei kommt dieser Vertrag zwischen Luftfahrtunternehmen und Passagier nicht nur nach den Bestimmungen des nationalen Vertragsrechts zustande, sondern auch die Gültigkeit der verwendeten Geschäftsbedingungen als Vertragsbestandteil bemisst sich nach den Normen des nationalen Rechts. Die unverbindlichen, internationalen Empfehlungen der IATA sind also nicht der Kontrolle durch nationales Recht entzogen, sondern diese Musterbedingungen müssen im Gegenteil mit der nationalen Rechtsordnung in Einklang stehen.

4.4.2 Verfahren des Verbraucherzentrale Bundesverbandes (VZBV)

In Deutschland hat in der jüngsten Vergangenheit der "Verbraucherzentrale Bundesverband (VZBV)" die Unternehmen British Airways und Lufthansa aufgrund der Verpflichtung des Passagiers zur vollständigen und reihenfolgegemäßen Nutzung von Flugcoupons wegen fehlender Transparenz und unangemessener Benachteiligung zulasten des Passagiers abgemahnt und Musterverfahren auf Unterlassung der Verwendung der Klausel in den jeweiligen Geschäftsbedingungen eingeleitet.

Der VZBV vertritt die Ansicht, dass die Klausel aufgrund ihrer Wichtigkeit für den Passagier, dem der Flug verwehrt werden kann, nur unzureichend im „Kleingedruckten“ der Geschäftsbedingungen erwähnt werde, so dass keine hinreichende Transparenz gewährleistet sei. Seitdem haben mehrere Airlines einen expliziten Hinweis auf diese Vertragsbedingung in der Buchungsmaske eingeführt.

Weiterhin argumentiert der VZBV, dass die Klausel Passagiere unangemessen benachteilige, da die Airline das Entgelt für die Flugreise erhalten hat, und es somit ohne Belang sei, ob der Platz durch den Passagier in Anspruch genommen würde oder nicht, da keine weiteren Kosten für die Fluggesellschaft entstehen würden. Daher kann der VZBV kein Interesse der Airlines erkennen, das die Versagung der Nutzung der weiteren Segmente rechtfertigen könne. Vielmehr würde der Passagier durch die Verfallsklausel bezüglich der noch ausstehenden Segmente in seinem Recht beeinträchtigt, anstelle der Gesamtleistung auch nur einzelne Teilleistungen in Anspruch zu nehmen. Das Äquivalentverhältnis zwischen Leistung und Gegenleistung sei dadurch gestört.

Die mit den Musterklagen befassten Oberlandesgerichte in Frankfurt (Az. 16 U 76/08) und Köln (Az. 6 U 224/08) haben in ihren Urteilsbegründungen unterschiedliche Rechtsauffassungen vertreten.

Das Oberlandesgericht Frankfurt begründet sein in weiten Teilen der VZBV-Argumentation folgendes Urteil mit der unangemessenen Benachteiligung, die dem Passagier wegen der Störung von Leistung und Gegenleistung und der Verfallsklausel als Vertragsstrafe nach § 309 Nr. 6 BGB droht.

Nach Ansicht des Oberlandesgerichtes Köln hingegen kann keine unangemessene Benachteiligung der Verbraucher nach Ermittlung und Abwägung der wechselseitigen Interessen erkannt werden, da die Benachteiligung des Passagiers als Vertragspartner durch höherrangige Interessen des Verwenders der Geschäftsbedingungen, nämlich dem Schutz des Tarifsystems der Fluggesellschaft vor Missbrauch, gerechtfertigt ist.

Durch die Revision wird sich im Frühjahr 2010 der Bundesgerichtshof mit der Kontrolle der Allgemeinen Geschäftsbedingungen befassen.

Diese Urteile deutscher Gerichte sollten allerdings in einem international geprägten Geschäftsumfeld wie im Luftverkehr nicht nur aus einer innerstaatlichen Perspektive betrachtet werden. In europarechtlicher Hinsicht scheinen auch Auswirkungen auf den Gemeinsamen Markt innerhalb der Europäischen Union und das harmonisierte Verbraucherschutzrecht von Interesse. Wenn die vorgenannte Klausel zum Beispiel in Deutschland für ungültig erklärt wird, scheint es denkbar, dass ausländische Passagiere in Deutschland Flugscheine kaufen und die

Wertungsmaßstäbe des deutschen Verbraucherschutzrechtes für anwendbar erachten. Komplexer wird der Sachverhalt dann, wenn andere Gerichte außerhalb Deutschlands im Gegensatz zur deutschen Rechtsprechung die Klausel für anwendbar halten.

4.4.3 Klagen von Passagieren bei Nichtnutzung des Hin- oder Rückfluges

In vielen Fällen haben Passagiere geklagt, deren Rückflüge aufgrund des Nichtantritts des Hinfluges trotz begründeter Umstände (Krankheit, höhere Gewalt etc.) storniert worden waren und anschließend der Rückflug zu höheren Preisen nachtarifert wurde. Die vor allem amtsgerichtlichen Urteile haben die Klausel aus verschiedenen Gründen für unwirksam erachtet:

- Entsprechend dem Grundsatz der Transparenz führt ein unklarer Wortlaut in Geschäftsbedingungen zu deren Unwirksamkeit. Dabei ist allerdings zu beachten, dass diesem Missstand schnell durch überarbeitete Formulierungen durch den Verwender der Geschäftsbedingungen abgeholfen werden kann.
- Die Klausel verletzt das Gleichgewicht der Vertragspartner, denn die Verbraucher haben kaum eine Möglichkeit, die verwendeten Geschäftsbedingungen zu beeinflussen oder abzuändern. Da sie durch die Klausel ihren Anspruch auf den weiteren Transport verlieren und damit das Kündigungsrecht des Verbrauchers beschnitten wird, stellt dies eine unangemessene Benachteiligung des Passagiers dar.
- Da die Verwendung der Klausel vom Verbraucher nicht erwartet wird, ist sie überraschend und daher missbräuchlich und unwirksam. Lediglich aufgrund dieser Klausel können die Fluggesellschaften die Stornierung des Weitertransportes rechtfertigen. Der Verbraucher kann allerdings nicht damit rechnen, zur Nutzung aller Flugabschnitte verpflichtet zu werden.

In fast allen Fällen haben die Gerichte die Fluglinien zur Zahlung von Schadensersatz verpflichtet, um die von den Passagieren gezahlten Aufschläge für den Weiterflug nach einer Stornierung des Rückflugs aufgrund der unwirksamen Klausel auszugleichen.

4.4.4 Die rechtliche Betrachtung des "Hidden-city-ticketing"

Aus rechtlicher Hinsicht könnte sich eine differenziertere Betrachtung in Bezug auf die verschiedenen Umgehungsmöglichkeiten ergeben. Im folgenden Kapitel kann gezeigt werden, dass eine Erlaubnis der Nichtnutzung des Hin- oder Rückfluges oder der Überkreuzbuchungen nicht zu einem schwerwiegenden Nachteil auf der Einnahmenseite der Fluggesellschaften führen wird. Anders sieht dies in der Konstellation des „hidden-city-ticketing“ aus. Zum Schutz vor dieser Umgehungsmöglichkeit könnte im konkreten Flugverlauf Hub H als ein Zwischenlandeort angesehen werden, der dann nicht als vertraglicher Bestandteil der Luftbeförderung zwischen A und B betrachtet werden müsste. An Hub H als technischem Zwischenlandeplatz können Passagiere dann nicht das Recht des Zu- und Ausstiegs haben.

Die verwendeten Geschäftsbedingungen der Scandinavian Airlines (SAS, 2008) tragen diesem Gedanken Rechnung: Artikel 3.3.1.1 erlaubt eine Ausnahme von der strikten Nutzung der Flugcoupons in Reihenfolge für den Fall, dass alle Flugcoupons für eine Reiserichtung vollständig

ungenutzt sind. Dies erlaubt weiterhin eine Stornierung bei der Umgehung des „hidden-city-ticketing“, während alle weiteren Umgehungstatbestände möglich sind. Da SAS ein Preissystem mit „oneway“-Tarifen für Flüge innerhalb von Europa betreibt, kann allerdings ein Rückflug-Ticket nie billiger sein als Tarife für Einfachstrecken, so dass Überkreuzbuchungen nicht notwendig ist.

4.5 Auswirkungen der Legalisierung von Umgehungstatbeständen auf die geltenden Tarifregeln

In diesem Kapitel untersuchen wir die Auswirkungen einer Legalisierung der Umgehung von Tarifregeln für Fluggesellschaften und Konsumenten. In diesem Zusammenhang beziehen wir uns auch auf die Ergebnisse einer Untersuchung zu diesem Thema durch den Obersten Rechnungshof der USA (United States General Accounting Office; GAO, 2001). Wir unterscheiden dabei die folgenden beiden Szenarien:

- a) Legalisierung der Nichtnutzung des Hin- oder Rückfluges bei einem Hin- und Rückflugticket und Überkreuzbuchung sowie
- b) Legalisierung der Nichtnutzung eines beliebigen Flugcoupons in einem Flugschein und damit auch Legalisierung des „hidden-city-ticketing“

Wenn Szenario (a) erlaubt würde, könnten Passagiere günstige Hin- und Rückflugtickets erwerben und sie nur für einen Einzelflug nutzen. Dies würde es de facto für die Fluggesellschaften unmöglich machen, die sehr hohen Tarife für Einzelflüge am Markt durchzusetzen und damit die höhere Zahlungsbereitschaft von Geschäftsreisenden abzuschöpfen, da diese Passagiere dann ein entsprechend günstigeres Hin- und Rückflugticket kaufen würden. Zusätzlich würde die Legalisierung von Überkreuzbuchungen die Mindestaufenthaltsregeln obsolet erscheinen lassen, die als Abgrenzung zwischen Geschäfts- und Privatreisenden eingesetzt werden. Basierend auf diesen Überlegungen kommt der GAO zu dem Schluss, dass eine Legalisierung der teilweisen Nutzung von Flugscheinen zu einem Preisanstieg für ermäßigte Flugtarife führen würde und – in einigen Märkten – zu einem Rückgang der Luftverkehrsnachfrage, die bis zu einer Einstellung dieser Verbindungen führen könnte (United States General Accounting Office (2001), S. 8 and 42ff.).

Diese Argumentation ist kritisch zu bewerten, da Fluggesellschaften immer noch in der Lage wären, Preisdifferenzierungsmaßnahmen einzusetzen. Erstens sind sie in der Lage, die Kapazitäten, die zu den niedrigsten Tarifen angeboten werden, zu begrenzen und dieses Angebot an Vorverkaufsfristen zu binden. Auf diesem Wege steigt der Flugpreis bis zum Abflugtag, womit die Zahlungsbereitschaft zumindest von kurzfristig buchenden Geschäftsreisenden abgeschöpft werden könnte. Gillen and Hazledine (2007) haben ein derartiges Verhalten von Fluggesellschaften im kanadischen Markt beschrieben. Zweitens könnte die Mehrzahl der günstigen Tickets auf Flügen verkauft werden, die außerhalb der nachfragestarken Tagesrandzeiten angeboten werden. Flüge in der Tagesmitte und an Wochenenden sind für die meisten Geschäftsreisenden ohnehin nur wenig attraktiv. Der fortschreitende Erfolg der Low-Cost-Carrier, selbst in Märkten mit geringerer Nachfrage, zeigt, dass Gewinne erzielt werden können mit einem Preissystem, das gänzlich auf Mindestaufenthaltsbedingungen verzichtet und nur Einzelfüge verkauft. Ein solcher Schritt

würde auch die Komplexität des Yield-Managements verringern und die administrativen Kosten der Airlines senken helfen. Zusätzlich hätten Fluggesellschaften immer noch die Möglichkeit, günstige Tickets anzubieten, die nicht umbuchbar oder stornierbar sind, sowie flexible Tickets mit Umbuchungs- und Stornierungsmöglichkeit zu einem höheren Preis. Weiterhin können die Nachfrager durch Produktdifferenzierung (verschiedene Beförderungsklassen) segmentiert werden. Im Gegensatz zu den Ergebnissen der GAO-Studie schätzen wir daher die verbliebenen Möglichkeiten der Preisdifferenzierung als ausreichend ein, wenn Überkreuzbuchungen und die Nichtnutzung von einzelnen Flugcoupons legalisiert würden.

Wenn das "Hidden-City-Ticketing" (Szenario b) erlaubt würde, wären die Konsequenzen für Netzwerkfluggesellschaften deutlich schwerwiegender. In diesem Fall hätten die Passagiere ein Anrecht darauf, ihre Flugreise an einem beliebigen (Zwischenlande-) Punkt zu beginnen oder zu beenden, der in ihrer Buchung enthalten ist. Dementsprechend könnten Passagiere Flugscheine für Umsteigeflüge kaufen, die in Niedrigpreisländern (z.B. Griechenland oder Ägypten) beginnen, aber die Reise erst am Hub der jeweiligen Fluggesellschaft (z.B. Frankfurt oder London) antreten. Dies würde es für Fluggesellschaften unmöglich machen, Non-Stop-Flüge teurer anzubieten, obwohl Reisende in der Regel eine höhere Zahlungsbereitschaft für diese Flüge haben. Als Resultat befinden wir uns mit der Einschätzung der GAO-Studie im Einklang, dass eine Quersubventionierung von Transferpassagieren durch die Originärpassagiere nicht mehr möglich wäre und dass Fluggesellschaften die Preise für Umsteigeverbindungen erhöhen müssten, um ihre (Durchschnitts-) Kosten zu decken. Dies hätte wiederum einen Rückgang der Nachfrage für Umsteigeverbindungen zur Folge und eventuell die Einstellung von Zubringerflügen zu kleineren Städten. Daher wären Teile des Hub-and-Spoke-Konzepts gefährdet. Auf Kurzstrecken schätzen wir die Konsequenzen für die Passagiere weniger drastisch ein, da Low-Cost-Carrier eine Vielzahl von Strecken übernommen haben, die von den Netzwerkcarriern aufgegeben wurden. Allerdings könnten Frequenzen und Servicequalität reduziert werden.

Während Gerichte in Deutschland argumentiert haben, dass deren Entscheidungen mit Hinblick auf den Konsumentenschutz getroffen wurden, wäre unserer Einschätzung nach das genaue Gegenteil die Konsequenz einer vollständigen Freigabe der Ticketnutzung: Fluggesellschaften müssten ihre niedrigsten Tarife für Umsteigeverbindungen anheben, um Erlösrückgänge auf Non-Stop-Verbindungen zu kompensieren. Dies würde dazu führen, dass sehr preissensitive Passagiere vom Langstrecken-Luftverkehr ausgeschlossen würden. Der gesamtgesellschaftliche Wohlstand würde zurückgehen.

4.6 Schlussfolgerungen

Im Spannungsfeld zwischen den Preisstrategien der Fluggesellschaften und dem Verbraucherschutzrecht wurde diskutiert, ob es eine Notwendigkeit gibt, die Regel der vollständigen und reihenfolgegemäßen Nutzung von Flugcoupons beizubehalten, die basierend auf der IATA-Empfehlung 1724, Artikel 3.3.1 in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen nahezu aller klassischen Netzwerkfluggesellschaften Anwendung findet. Fluktuierende Nachfrage und Nachfragergruppen mit individuell unterschiedlicher Zahlungsbereitschaft sowie weitgehend fixe Kapazitäten auf der Angebotsseite sind die Gründe, warum Preisdifferenzierungen durch Vorausbuchungsfristen, Hubprämien oder Mindestaufenthaltsdauern von den Fluggesellschaften als unabdingbare Voraussetzung angesehen werden, um Auslastungsgrade

zu maximieren und Gewinne zu erzielen. Auf der anderen Seite haben Passagiere Wege gefunden, um diese Tarifregeln zu umgehen. Die Nichtnutzung von Hin- oder Rückflügen ist eine Strategie zur Vermeidung hoher Preise für Einzelflüge. Überkreuzbuchen, also die Kombination zweier Hin- und Rückflugtickets mit gegenläufigem Reiseverlauf, von denen nur die jeweiligen Flugcoupons der Hinflüge genutzt werden, ist eine Möglichkeit, um Mindestaufenthaltsregeln zu umgehen und wird daher verbreitet von Geschäftsreisenden angewendet. "Hidden-city-ticketing" ist die Buchung eines Tickets dergestalt, dass es für die Fluggesellschaft aussieht, als ob die Reise an einem anderen Ort beginnt oder endet, als in Wirklichkeit vom Reisenden intendiert. Mit dieser Strategie lassen sich niedrigere Tarife in anderen Ländern bzw. die Tatsache ausnutzen, dass in den meisten Fällen Flüge mit Umsteigeverbindungen günstiger sind als Non-Stop-Flüge.

Während sich die Fluggesellschaften mit ihren Allgemeinen Beförderungsbedingungen auf die IATA-Empfehlung 1724 Artikel 3.3.1. beziehen, argumentieren Verbraucherschutzorganisationen zugunsten der Passagiere. In Deutschland vertreten die Gerichte unterschiedliche Rechtsauffassungen, ob Passagiere frei entscheiden dürfen, welche Segmente eines Flugscheins mit mehreren Flügen in Anspruch genommen werden und welche nicht.

In Kapitel 4.5 wurden die ökonomischen Auswirkungen für Fluggesellschaften und Konsumenten erörtert, die auftreten könnten, wenn die oben dargestellten Umgehungsmöglichkeiten legalisiert würden. Es wurde argumentiert, dass nur eine Legalisierung von „hidden-city ticketing“ schwerwiegende Konsequenzen für die traditionellen Hub-and-Spoke-Systeme hätte, die auf die hohe Zahlungsbereitschaft der Originärpassagiere am Hub angewiesen sind und Umsteiger oftmals zu Tarifen nur wenig oberhalb der Grenzkosten befördern. Bei einem Wegfall dieser Preisdifferenzierungsmöglichkeit würde wahrscheinlich eine Vielzahl von Verbindungen nicht aufrecht erhalten werden können. Der Netzwerk Wettbewerb der Fluggesellschaften sowie Allianzen und die Vielfalt des Angebots, das sich nach der Liberalisierung des Luftverkehrsmarktes in Europa entwickelt hat, könnten dadurch zu Ungunsten der Konsumenten zurückgehen.

Daher könnte es eine angemessene Lösung sein, ein rechtliches Rahmenwerk zu schaffen, welches „hidden-city-ticketing“ verbietet, gleichzeitig jedoch die anderen beiden Umgehungsmöglichkeiten erlaubt.

4.7 Auszug aus der IATA-Empfehlung 1724

IATA Recommended Practice 1724 (revised)

(adopted by the IATA Passenger Services Conference September 2000)

General conditions of carriage (passengers & baggage)

(...)

Article 3 – Tickets

(...)

3.3 – Coupon sequence and use

3.3.1

The ticket you have purchased is valid only for the transportation as shown on the Ticket, from the place of departure via any Agreed Stopping Places to the final destination. The fare you have paid is based upon our Tariff and is for the transportation as shown on the Ticket. It forms an essential part of our contract with you. The Ticket will not be honored and will lose its validity if all the Coupons are not used in the sequence provided in the Ticket.

(...)

Literaturverzeichnis

Brons, M.; Pels, E.; Nijkamp, P.; Rietveld, P., 2002. Price elasticities of demand for passenger air travel: a meta analysis. *Journal of Air Transport Management* 8, 165-175.

Chiang, W.-C.; Chen, J.C.H.; Xu, X., 2007, An overview of research on revenue management: current issues and future research. *International Journal of Revenue Management* 1, 97-128.

Gillen, D.G.; Hazledine, T., 2007. The New pricing in Canadian Air Travel Markets: Implications for Competition and Antitrust. Working paper. Vancouver and Auckland.

Gillen, D.G.; Morrison, W.G.; Stewart, C., 2003. Air travel demand elasticities: Concepts, issues and measurement. Government of Canada.

Hanlon, P., 2007. *Global airlines*, Oxford.

Oum, T.H.; Waters II, W.G.; Yong, J.-S., 1992. Concepts of price elasticities of transport demand and recent empirical analysis. *Journal of Transport Economics and Policy* 26, 139-154.

SAS General Conditions of Carriage, 2008. Abrufbar unter:
<http://www.flysas.com/upload/International/SKI/CoC%20wordversion%2012%20september%2008.pdf> (besucht im Oktober 2009).

United States General Accounting Office (2001), *Aviation Competition, Restricting airline ticketing rules unlikely to help consumers*. Abrufbar unter:
<http://www.gao.gov/new.items/d01831.pdf> (besucht im Oktober 2009).

Vasigh, B.; Fleming, K.; Tacker, T., 2008. *Introduction to Air Transport Economics*. Aldershot and Burlington.

5 Anhang

5.1 DLR-Jahresauswertung der deutschen Luftverkehrsstatistik

Basierend auf der amtlichen Luftverkehrsstatistik führt die DLR-Luftverkehrsforschung der Einrichtung Flughafenwesen und Luftverkehr Analysen zu ausgewählten Merkmalen des Luftverkehrs durch. Diese erscheinen monatlich und werden, ohne Gewähr, im Internet unter der Adresse: <http://www.dlr.de/fw/DuA> veröffentlicht.

Abflughäfen	
Flughafensystem Berlin - BER	Deutschland
Flughafen Hamburg - HAM	
Flughafen Bremen - BRE	
Flughafen Hannover - HAJ	
Flughafen Münster/Osnabrück - FMO	
Flughafen Düsseldorf - DUS	
Flughafen Köln/Bonn - CGN	
Flughafen Frankfurt - FRA	
Flughafen Stuttgart - STR	
Flughafen Nürnberg - NUE	
Flughafen München - MUC	
Flughafen Leipzig - LEJ	
Flughafen Dresden - DRS	
Flughafen Lübeck - LBC	
Flughafen Paderborn - PAD	
Flughafen Dortmund - DTM	
Flughafen Niederrhein - NRN	
Flughafen Hahn - HHN	
Flughafen Saarbrücken - SCN	
Flughafen Friedrichshafen - FDH	
Flughafen Karlsruhe/Baden - FKB	
Flughafen Erfurt - ERF	
Flughafen Rostock - RLG	
Flughafen Memmingen - FMM	
Flughafen Zweibrücken - ZQW	

Tabelle 5: Deutsche Abgangsflughäfen

Bei den ausgewählten Merkmalen handelt es sich um die 1) **Passagierflüge** auf 25 ausgewählten Flughäfen in Deutschland. Dabei sind alle Starts im Linien- und Charterverkehr erfasst. Dazu werden 2) alle **Personen an Bord** bei den Abflügen im Linien- und Charterverkehr dieser Passagierflüge ausgewiesen. Ein weiteres Merkmal, welches kontinuierlich analysiert wird ist 3) die **Luftfracht an Bord**. Hierbei werden sämtliche Flüge betrachtet und sowohl die Beiladungsfracht in Passagierflugzeugen als auch die Nur-Frachter berücksichtigt. Ausgewiesen werden diese Mengen in Tonnen. Dabei kann es durch Rundungsungenauigkeiten zu geringfügigen Unterschieden kommen, da die Originaldaten je 100 kg ausgewiesen werden.

Bei den 25 ausgewählten Flughäfen handelt es sich um die Flughäfen, die nach der Luftverkehrsstatistik berichtspflichtig sind und dementsprechend ihre Aufkommenswerte an das Statistische Bundesamt melden müssen. Bis zum Jahre 2002 waren das die Berliner Flughäfen (Tempelhof - THF, Tegel - TXL und Schönefeld), die unter dem Flughafensystem Berlin – BER zusammengefasst sind, Hamburg – HAM, Bremen – BRE, Hannover – HAJ, Münster/Osnabrück – FMO, Düsseldorf – DUS, Köln/Bonn – CGN, Frankfurt – FRA, Stuttgart – STR, München – MUC, Nürnberg – NUE, Saarbrücken – SCN, Leipzig – LEJ, Dresden – DRS und Erfurt – ERF. Im Jahr 2003 wurde der Flughafen Hahn – HHN neu aufgenommen und im Jahr 2004 folgten Friedrichshafen – FDH, Dortmund – DTM, Paderborn – PAD, Lübeck – LBC und Karlsruhe/Baden-Baden – FKB hinzu. Ab dem Jahr 2005 zählt auch der Flughafen Weeze bzw. Niederrhein – NRN zu den berichtspflichtigen Flughäfen und ab dem Jahr 2006 auch der Flughafen Rostock – RLG. Ab dem Jahr 2008 sind die Flughäfen Memmingen und Zweibrücken mit berücksichtigt. So gelten die ausgewiesenen Werte zwar

Endzielregion	
D_01_BER	für den jeweiligen Monat, bei der Betrachtung von Jahresteilwerten, der Gleitenden 12 Monate oder der Veränderungsraten ist aber zu berücksichtigen, das die kumulierten Werte möglicherweise zu niedrig und die Wachstumsraten zu hoch sein können, da noch nicht alle Flughäfen über den gesamten Betrachtungszeitraum berichtspflichtig sind.
D_02_HAM	
D_03_BRE	
D_04_HAJ	
D_05_FMO	
D_06_DUS	
D_07_CGN	
D_08_FRA	
D_09_STR	
D_10_NUE	
D_11_MUC	
D_12_LEJ	
D_13_DRS	
D_14_LBC	
D_15_PAD	
D_16_DTM	
D_17_NRN	
D_18_HHN	
D_19_SCN	
D_20_FDH	
D_21_FKB	
D_22_ERF	
D_23_RLG	
D_24_FMM	
D_25_ZQW	
E_01_Finnland	Neben einer Übersichtsdarstellung, welches die Gesamtwerte der betrachteten Merkmale für den jeweiligen Monat, einen Vergleich zum Wert des Vorjahresmonats, einen Summenwert für das laufende Jahr mit einem Vergleich zum Vorjahreszeitpunktes und einen Summenwert der letzten 12 Monate darstellt, werden jeweils auf einer Seite die Verkehrsströme der einzelnen Merkmale zwischen Abgangsflughafen und Zielgebiet dargestellt. Dabei sind die Abgangsflughäfen die 27 ausgewählten berichtspflichtigen Flughäfen, die innerdeutsch auch die 27 Zielflughäfen darstellen. Bei den Zielgebieten in Europa handelt es sich vorwiegend um einzelne Länder (z.B. Finnland), Ländergruppen mit gemeinsamen Merkmalen (Z.B. Belgien/Luxemburg) oder Teile von Ländern, die einer speziellen Betrachtung bedürfen (z. B. Frankreich_Paris). Das Zielgebiet EU umfasst seit Januar 2007 mit Rumänien und Bulgarien 27 Länder. Bei den Zielgebieten im Interkontbereich handelt es sich teilweise auch um einzelne Länder (z.B. Nordafrika_Marokko), Teile eines Kontinentes (z.B. Asien_Nahost) oder um einen ganzen Kontinent (z.B. Australien/Ozeanien).
E_02_Schweden	
E_03_Norwegen/Island	
E_04_Dänemark	
E_05_Britische_Insel_London	
E_06_Britische_Insel_Rest	
E_07_Niederlande	
E_08_Belgien/Luxemburg	
E_09_Frankreich_Paris	
E_10_Frankreich_Rest	
E_11_Spanien_Kont	
E_12_Spanien_Bale	
E_13_Spanien_Kana	
E_14_Portugal	
E_15_Schweiz	
E_16_Österreich	
E_17_Italien/Malta	
E_18_Griechenland/Zypern	
E_19_Türkei	
E_20_Balt_Lett_Lit_Est	
E_21_GUS_West	
E_22_GUS_Rußland_West	
E_25_Polen	
E_26_Tschech/Slovak/Sloven	
E_27_Ungarn	
E_28_Kroatien	
E_29_Rumänien/Bulgarien	
E_30_Balkan_Rest	
I_01_Nordafrika_Marokko	Neben diesen Merkmalen, die sich auf die einzelne Flugstrecke von A nach B bezieht, werden weitergehende Analysen durchgeführt, die das Endziel der 4) Einsteiger und 5) Reisenden berücksichtigen und so für den Quell-Zielverkehr relevant sind. Diese Statistiken werden jedoch nicht veröffentlicht sondern stehen nur für Spezialauswertungen zur Verfügung.
I_02_Nordafrika_Tunesien	
I_03_Nordafrika_Ägypten	
I_04_Nordafrika_Libyen/Algerien	
I_05_West/Zentralafrika	
I_07_Ostafrika	
I_08_Südafrika	
I_09_Nordamerika_Kana/Alaska	
I_10_Nordamerika_Mitte_Ostküste	
I_11_Nordamerika_Westküste	
I_12_Nordamerika_Mexiko	
I_13_Südamerika_Karibik	
I_14_Südamerika_Festland	
I_15_Asien_Nahost	
I_16_Asien_Ind_Subkontinent	Tabelle 6: Endzielgebiete, differenziert nach Deutschland (D), Europa (E) und Interkont (I)
I_17_Asien_Japan/Korea	
I_18_Asien_China	
I_19_Asien_übr_Fernost	
I_20_Australien/Ozeanien	
I_23_GUS_Rußland_Ost	
I_24_GUS_Ost	



DLR - Jahresauswertung des deutschen Luftverkehrs

Ausgewählte Merkmale, basierend auf den Angaben des Statistischen Bundesamtes

Der deutsche Luftverkehr im Jahr 2008

Aufkommenswerte und Veränderungsraten*

	Gesamt Δ^{**}	Zielgebiet Deutschland Δ^{**}	Zielgebiet EU (27) Δ^{**}	Zielgebiet Europa Δ^{**}	Zielgebiet Interkont Δ^{**}	Zielgebiet Ausland Δ^{**}
Passagierflüge (Starts) auf deutschen Flughäfen (Starts im Linien- und Charterverkehr)	1.036.843	312.444	509.469	633.728	90.671	724.399
Passagiere an Bord (bei Starts im Linien- und Charterverkehr)	95.995.454	24.951.459	42.635.838	54.321.420	16.722.575	71.043.995
Luftfracht an Bord [t] (alle Flüge)*** (bei sämtlichen Starts; in Tonnen)	1.909.442	110.863	482.441	652.938	1.145.641	1.798.579
Einsteiger (Einsteiger zum Endziel) (bei Starts im Linien- und Charterverkehr)	94.903.637	21.374.795	42.300.460	53.863.274	19.665.568	73.528.842
Reisende (Originäreinsteiger zum Endziel) (bei Starts im Linien- und Charterverkehr)	74.058.703	18.072.835	33.877.174	43.347.402	12.638.466	55.985.868

* Nähere Erläuterungen finden sich auf dem Legende-Blatt ** Veränderungsrate gegenüber Vorjahr *** teilweise Rundungsgenauigkeiten gegenüber Monatswerten

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR)

Flughafenwesen und Luftverkehr
51170 Köln

E-mail: peter.berster@dlr.de oder hoger.pabst@dlr.de
Tel.: (02203) 601-4554 oder -2592

Köln-Forz,
18/01/2010

Tabelle 7: Luftverkehr in Deutschland 2008 – Überblick

Quelle: Statistisches Bundesamt

Luftverkehrsstatistik
Passagierflüge auf deutschen Flughäfen (Starts im Linien- und Charterverkehr)

2008

Flughafenwesen und Luftverkehr

Land	Startflughäfen												Nach Angaben des Stat. Bundesamtes												Summe	
	BER	HAM	BRE	HAN	HAJ	FMO	DTM	CGN	DUS	STR	NUE	MUC	LEJ	DRS	LBC	PAO	DTM	MEN	HHN	FSH	FHG	ESF	RLG	PMN	ZOW	
BER	63	110	316	784	6.041	67.241	2.331	8.465	273	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	
HAM	395	292	302	4.931	4.931	4.931	4.931	4.931	4.931	4.931	4.931	4.931	4.931	4.931	4.931	4.931	4.931	4.931	4.931	4.931	4.931	4.931	4.931	4.931	4.931	
HAJ	74	32	32	507	507	507	507	507	507	507	507	507	507	507	507	507	507	507	507	507	507	507	507	507	507	
FMO	5.677	4.679	5	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	
CGN	7.862	3.049	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
FRA	5.971	4.573	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	
STR	5.971	4.573	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	1.939	
MUC	8.566	7.578	2.233	2.233	2.233	2.233	2.233	2.233	2.233	2.233	2.233	2.233	2.233	2.233	2.233	2.233	2.233	2.233	2.233	2.233	2.233	2.233	2.233	2.233	2.233	
LEJ	25	91	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
DRS	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
LBC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
PAO	21	8	1	5	0	2	8	1.134	7	433	1.366	7	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DTM	660	1	3	2	0	1	0	598	196	1.213	7	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
HHN	559	1	2	5	1	0	4	8	13	2	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SCN	799	1	3	2	0	0	0	1.259	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PHG	550	615	2	1	5	0	0	1.037	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ERF	14	169	2	3	3	423	28	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RLG	63	0	1	0	0	2	2	109	590	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ZOW	638	1	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Finland	1.964	960	205	9	3	1.169	6	2.615	444	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Frankreich	1.344	1.165	1.165	1.165	1.165	1.165	1.165	1.165	1.165	1.165	1.165	1.165	1.165	1.165	1.165	1.165	1.165	1.165	1.165	1.165	1.165	1.165	1.165	1.165	1.165	1.165
Grönland	1.361	1.140	273	13	1	827	75	3.965	13	4	7	1.794	1	0	4	64	388	2	51	0	0	0	0	0	0	0
Dänemark	2.400	1.394	460	1.026	14	2.404	234	3.228	1.045	256	3.228	454	4	3	2	78	5	1	2	9	1	192	2	0	0	0
Belgien/London	5.821	3.309	791	1.899	394	5.152	284	2.607	618	6.940	308	293	940	393	892	1080	4	484	547	4	484	547	4	0	0	0
Niederlande	2.193	3.712	1.288	1.419	1.113	3.998	1.984	1.113	3.998	1.984	1.113	3.998	1.984	1.113	3.998	1.984	1.113	3.998	1.984	1.113	3.998	1.984	1.113	3.998	1.984	1.113
Belgien/Luxemburg	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0	190	2	0	0	0
Frankreich	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0	190	2	0	0	0
Frankreich	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0	190	2	0	0	0
Frankreich	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0	190	2	0	0	0
Frankreich	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0	190	2	0	0	0
Frankreich	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0	190	2	0	0	0
Frankreich	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0	190	2	0	0	0
Frankreich	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0	190	2	0	0	0
Frankreich	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0	190	2	0	0	0
Frankreich	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0	190	2	0	0	0
Frankreich	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0	190	2	0	0	0
Frankreich	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0	190	2	0	0	0
Frankreich	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0	190	2	0	0	0
Frankreich	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0	190	2	0	0	0
Frankreich	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0	190	2	0	0	0
Frankreich	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0	190	2	0	0	0
Frankreich	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0	190	2	0	0	0
Frankreich	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0	190	2	0	0	0
Frankreich	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0	190	2	0	0	0
Frankreich	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0	190	2	0	0	0
Frankreich	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0	190	2	0	0	0
Frankreich	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0	190	2	0	0	0
Frankreich	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0	190	2	0	0	0
Frankreich	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0	190	2	0	0	0
Frankreich	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0	190	2	0	0	0
Frankreich	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0	190	2	0	0	0
Frankreich	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0	190	2	0	0	0
Frankreich	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0	190	2	0	0	0
Frankreich	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0	190	2	0	0	0
Frankreich	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0	190	2	0	0	0
Frankreich	3.791	1.621	572	888	6	2.497	3	1.299	4.908	986	495	3.985	986	5	7	16	3	4	1.334	6	0					

[illegible]

Tabelle 9: Luftverkehr in Deutschland 2008 – Passagiere an Bord

Quelle. Statistisches Bundesamt

Tabelle 10: Luftverkehr in Deutschland 2008 – Luftfracht an Bord

Quelle: Statistisches Bundesamt

Endzielregion	Tsd
Gesamt	43.347
Europa (ohne Deutschland)	
darunter:	
EU(27) ohne Deutschland	32.958
Großbritannien/Irland	5.518
darunter:	
London	3.363
Spanien	10.084
darunter:	
Festland	3.762
Balearen	3.798
Kanaren	2.524
Portugal	1.055
Italien/Malta	4.254
Griechenland/Zypern	2.298
Türkei	4.763
Frankreich	2.314
darunter:	
Paris	1.391
Skandinavien	2.648
darunter:	
Finnland	536
Schweden	937
Norwegen/Island	637
Dänemark	538
Schweiz	1.844
Österreich	2.213
Russische Föderation	1.109
Afrika	2.861
darunter:	
Nordafrika	2.137
darunter	
Tunesien	589
Ägypten	1.239
Amerika	5.074
darunter:	
Nordamerika	4.106
darunter:	
USA	3.437
Südamerika	968
Asien	4.422
darunter:	
Nahost	1.220
Indischer Subkontinent	571
Japan/Korea	554
China (ohne Hongkong)	540
Austr. Australien/Ozeanien	281
Alle	55.986

Tabelle 11: Reisende nach
Endzielregionen in 2008

Quelle: Statistisches Bundesamt

Streckenziel	alle Angaben in Tonnen		
	Post	Fracht	Summe
Deutschland	28.715	110.841	139.556
Europa (ohne Deutschland)	21.255	652.919	674.174
darunter:			
Großbritannien/Irland	3.090	98.235	101.325
darunter:			
Großbritannien	2.191	89.918	92.109
Spanien/Portugal	2.520	73.507	76.027
darunter:			
Spanien	1.723	60.249	61.972
Frankreich	1.433	78.495	79.928
Belgien	660	33.906	34.566
Schweden	1.071	40.000	41.071
Türkei	191	71.660	71.851
Italien	1.664	46.360	48.024
Russische Föderation	1.433	79.016	80.449
Afrika	2.683	104.355	107.038
darunter:			
Kenia	201	21.062	21.263
Südafrika	678	15.827	16.505
Senegal	169	34.097	34.266
Ägypten	371	17.018	17.389
Amerika	12.305	373.394	385.699
darunter:			
Nordamerika	10.411	348.154	358.565
darunter:			
USA	8.904	315.407	324.311
Kanada	1.507	32.747	34.254
Südamerika	1.638	21.467	23.105
Asien	8.227	667.895	676.122
darunter:			
Vereinigte Arabische Emira	407	145.607	146.014
Indien	412	75.115	75.527
Usbekistan	16	11.174	11.190
China (ohne HongKong)	235	61.882	62.117
Republik Korea	558	62.587	63.145
HongKong	276	30.628	30.904
Japan	1.254	44.065	45.319
Australien/Ozeanien	0	0	0
Alle	44.470	1.798.563	1.843.033

Tabelle 12: Grenzüberschreitende
Fracht- und Postströme im Linien-
und Charterverkehr aus
Deutschland 2008

Quelle: Statistisches Bundesamt

5.2 Bildverzeichnis

Abbildung 1: Betrachtete Verkehrsflughäfen (im Berichtsjahr 2008)	9
Abbildung 2: Entwicklung des Fluggastaufkommens an den deutschen Verkehrsflughäfen	10
Abbildung 3: Entwicklung des Luftfrachtaufkommens an den deutschen Verkehrsflughäfen	11
Abbildung 4: Entwicklung der Flugbewegungen an den deutschen Verkehrsflughäfen	12
Abbildung 5: Sitzplatzangebot und Flugauslastung im Luftverkehr ab Deutschland zwischen 1991 und 2008	13
Abbildung 6: Flugbewegungsaufkommen und Anteil des nicht-gewerblichen Verkehrs an ausgewählten deutschen Flughäfen im Jahr 2008	14
Abbildung 7: Passagieraufkommen an den deutschen Verkehrsflughäfen im Jahr 2008	15
Abbildung 8: Luftfrachtaufkommen an den deutschen Verkehrsflughäfen im Jahr 2008	16
Abbildung 9: Flugaufkommen an den deutschen Verkehrsflughäfen im Jahr 2008	17
Abbildung 10: Gewerbliche Flugbewegungen und geschätztes Slotangebot im Jahr 2008	31
Abbildung 11:	36
Abbildung 12: Gefährliche Annäherungen im deutschen Luftraum	37
Abbildung 13: Entwicklung des Passagieraufkommens an den ausgewählten deutschen Flughäfen nach Streckenzielgebieten	39
Abbildung 14: Anteile der Relationen von und zu deutschen Flughäfen in 2008	40
Abbildung 15: Endzielregionen der Einsteiger auf deutschen Flughäfen nach Originäreinsteigern und Umsteigern im Jahr 2008	41
Abbildung 16: Passagieraufkommen auf den zehn aufkommensstärksten innerdeutschen Strecken im Jahr 2008	42
Abbildung 17: Grenzüberschreitende Flugreisen im Jahr 2008 (Originäreinsteiger in Tsd.)	43
Abbildung 18: Streckennetz der Low-Cost-Dienste von und nach Deutschland	45
Abbildung 19: Entwicklung des Fracht- und Postaufkommens auf den ausgewählten deutschen Flughäfen nach Streckenzielgebieten	47
Abbildung 20: Luftfrachtaufkommen in Tsd. Tonnen nach Streckenzielgebieten 2008	48
Abbildung 21: Flugbewegungsaufkommen im Linien- und Charterverkehr (Starts und Landungen auf den ausgewählten Flughäfen)	49
Abbildung 22: Starts im Linien- und Charterverkehr (nach Streckenzielgebieten)	50

Abbildung 23: Passagier-, Fracht- und Postflüge in 2008 nach Streckenzielgebieten (Starts im Linien- u. Charterverkehr)	51
Abbildung 24: Entwicklung der Passagierleistung von Flügen mit Startflughafen in Deutschland	53
Abbildung 25: Entwicklung der Luftfahrzeugleistungen von Flügen ab Deutschland	54
Abbildung 26: Nichtnutzung des Hinfluges bei einem Hin- und Rückflugticket	59
Abbildung 27: Nichtnutzung des Rückfluges bei einem Hin- und Rückflugticket	59
Abbildung 28: Überkreuzbuchung	60
Abbildung 29: "Hidden-City-Ticketing"	61

5.3 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Der Luftverkehr 2008/2009 in Deutschland im Überblick	7
Tabelle 2: Ausgewählte Kennzahlen zur Finanzentwicklung deutscher Flughäfen und Fluggesellschaften in den Jahren 2008 und 2007*	33
Tabelle 3: Von der DFS kontrollierte IFR-Flüge in Deutschland	35
Tabelle 4: Erwartungen von Geschäfts- und Privatreisenden	57
Tabelle 5: Deutsche Abgangsflughäfen	68
Tabelle 6: Endzielgebiete, differenziert nach Deutschland (D), Europa (E) und Interkont (I)	69
Tabelle 7: Luftverkehr in Deutschland 2008 – Überblick	70
Tabelle 8: Luftverkehr in Deutschland 2008 – Passagierflüge	71
Tabelle 9: Luftverkehr in Deutschland 2008 – Passagiere an Bord	72
Tabelle 10: Luftverkehr in Deutschland 2008 – Luftfracht an Bord	73
Tabelle 11: Reisende nach Endzielregionen in 2008	74
Tabelle 12: Grenzüberschreitende Fracht- und Postströme im Linien- und Charterverkehr aus Deutschland 2008	75

Herausgeber **Deutsches Zentrum
für Luft- und Raumfahrt e.V.**

Flughafenwesen und Luftverkehr

Anschrift Lilienthalplatz 7
38108 Braunschweig

Redaktion Erik Grunewald

Titelbild Florian Rudolph

Drucklegung Braunschweig, im Dezember 2009

Abdruck (auch von Teilen) oder sonstige
Verwendung nur nach vorheriger
Absprache mit dem DLR gestattet

Das DLR im Überblick

Das DLR ist das nationale Forschungszentrum der Bundesrepublik Deutschland für Luft- und Raumfahrt. Seine umfangreichen Forschungs- und Entwicklungsarbeiten in Luftfahrt, Raumfahrt, Verkehr und Energie sind in nationale und internationale Kooperationen eingebunden. Über die eigene Forschung hinaus ist das DLR als Raumfahrt-Agentur im Auftrag der Bundesregierung für die Planung und Umsetzung der deutschen Raumfahrtaktivitäten sowie für die internationale Interessenswahrnehmung zuständig. Zudem fungiert das DLR als Dachorganisation für den national größten Projektträger.

In den 13 Standorten Köln (Sitz des Vorstands), Berlin, Bonn, Braunschweig, Bremen, Göttingen, Hamburg, Lampoldshausen, Neustrelitz, Oberpfaffenhofen, Stuttgart, Trauen und Weilheim beschäftigt das DLR circa 6.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Das DLR unterhält Büros in Brüssel, Paris und Washington D.C.

Die Mission des DLR umfasst die Erforschung von Erde und Sonnensystem, Forschung für den Erhalt der Umwelt und umweltverträgliche Technologien, zur Steigerung der Mobilität sowie für Kommunikation und Sicherheit. Das Forschungsportfolio des DLR reicht von der Grundlagenforschung zu innovativen Anwendungen und Produkten von morgen. So trägt das im DLR gewonnene wissenschaftliche und technische Know-how zur Stärkung des Industrie- und Technologiestandortes Deutschland bei. Das DLR betreibt Großforschungsanlagen für eigene Projekte sowie als Dienstleistung für Kunden und Partner. Darüber hinaus fördert das DLR den wissenschaftlichen Nachwuchs, betreibt kompetente Politikberatung und ist eine treibende Kraft in den Regionen seiner Standorte.



DLR

**Deutsches Zentrum
für Luft- und Raumfahrt e.V.**
in der Helmholtz-Gemeinschaft

Flughafenwesen und Luftverkehr

Lilienthalplatz 7
38108 Braunschweig
www.dlr.de/fw

www.DLR.de