

# Zur Bedeutung des innerdeutschen Luftverkehrs

## Fakten und Argumente

Stand: 19. Dezember 2014

**In der Öffentlichkeit wird bisweilen die Notwendigkeit von Flugverbindungen zwischen deutschen Flughäfen hinterfragt und/oder regulative Maßnahmen zu einer Verlagerung auf andere Verkehrsträger gefordert. Das vorliegende Papier fasst zu diesem Thema die wesentlichen Daten und Fakten zusammen.**

### Wie hoch ist die Nachfrage nach innerdeutschen Flügen?

Im Jahr 2013 flogen 22,8 Millionen Passagiere von einem deutschen Flughafen zu einem anderen deutschen Flughafen.<sup>1</sup> Zum Vergleich: Vor allem die Deutsche Bahn beförderte im gleichen Jahr 132,4 Millionen Passagiere im Schienenpersonenfernverkehr.<sup>2</sup> Die relative Größe des innerdeutschen Flugverkehrs – gemessen an der Gesamtzahl aller innerdeutsch mit Zug oder Flugzeug Reisenden – beträgt 14,7%. Die relative Größe des Schienenpersonenfernverkehrs in Deutschland beträgt 85,3%.

Die Zahl der innerdeutsch Fliegenden ist – nach einem Allzeithoch im Jahr 2008 – im Jahr 2013 wieder so hoch wie im Jahr 2006. Die Zahl der im Schienenpersonenfernverkehr beförderten Passagiere ist im gleichen Zeitraum hingegen um 10,3% gestiegen.

Tabelle: Vergleich Passagierentwicklung Luftverkehr (innerdeutsch) und Schienenpersonenfernverkehr (in Millionen Passagieren)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Wachstum 2006 - 2013
<b>Luftverkehr (innerdeutsch)</b>	22,8	24,3	24,8	23,7	24,7	24,7	23,8	22,8	+ 0,0 %
<b>Schienenpersonen- fernverkehr</b>	120,0	119,0	123,7	123,9	126,1	126,7	131,4	132,4	+ 10,3 %

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 Reihen 2 und 6.1.

### Wer und warum fragt innerdeutsche Flüge nach?

Dies sind Geschäftsreisende und privat Reisende insbesondere mit einem interkontinentalen Flugziel.

- Geschäftsreisende schätzen innerdeutsche Flugverbindungen. Eine repräsentative Umfrage des ifo-Instituts München zeigt, dass diese für 40 Prozent der Unternehmen in Deutschland von großer Bedeutung sind.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Vgl. Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 Reihe 6.1.

<sup>2</sup> Vgl. Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 Reihe 2.

<sup>3</sup> Vgl. Report *Luftfahrt und Wirtschaft* 2013.

Dies ist nicht verwunderlich, ermöglicht doch nur das Flugzeug bei vielen Geschäftsreisen mit großen Distanzen Hin- und Rückreise am gleichen Arbeitstag: Die mit einem Flugzeug zurückgelegte Entfernung eines innerdeutschen Passagiers betrug im Jahr 2013 im Durchschnitt rund 435 km (zum Vergleich



Schienerpersonenfernverkehr: 283 km). Dies entspricht etwa der Flugdistanz zwischen Hamburg und Nürnberg (462 km). Mit dem Zug ist ein Passagier gegenwärtig 9 Stunden auf dieser Strecke hin und zurück unterwegs (reine Fahrtzeit). Mit dem Flugzeug ist ein Passagier gegenwärtig nur 2h10 hin und zurück unterwegs (reine Flugzeit). Die Geschäftsreise kann also selbst inkl. An- und Abreisen zum jeweiligen Flughafen problemlos innerhalb eines normalen Arbeitstages absolviert werden. Überstunden oder ggf. eine Übernachtung vor Ort entfallen.

Übrigens: Innerdeutsche Flugreisen sind in der Regel teurer als vergleichbare Zugreisen, wie eine Untersuchung des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) feststellt.<sup>4</sup> Dass die Flugreisen dennoch von Kunden nachgefragt werden belegt, wie hoch ihr Nutzen für diese

Kundengruppe sein muss.

- Privat Reisende wie auch Geschäftsreisende nutzen innerdeutsche Flüge aber auch, um auf einem deutschen Drehkreuzflughafen (Frankfurt, München, Berlin oder Düsseldorf) auf einen Europa- oder Interkontinentalflug umzusteigen. Denn insbesondere auf diesen Flughäfen bündeln deutsche Fluggesellschaften diese Flüge, um eine hohe Auslastung (rund 80%) und somit ein ökologisch wie ökonomisch nachhaltiges Angebot zu diesen Zielen sicherzustellen.

Entscheidend ist: Die deutschen Fluggesellschaften und ihre Flughafendrehkreuze stehen hinsichtlich dieser Flüge in starker Konkurrenz zu anderen europäischen und außereuropäischen Fluggesellschaften und deren jeweiligen Flughafendrehkreuzen. Von diesen sind solche Flugverbindungen ebenfalls möglich. Dies bedeutet, dass jeder regulatorische Eingriff zugunsten einer Verkehrsverlagerung (künstliche Verteuerung oder ein gesetzliches Verbot des innerdeutschen Flugverkehrs) deutsche Fluggesellschaften und deutsche Flughäfen zwangsläufig im Vergleich zu ausländischen Unternehmen benachteiligt. Denn Reisende haben in diesem Fall stets die Möglichkeit, z.B. von Hamburg aus über Amsterdam oder Istanbul nur mit dem Flugzeug in die weite Welt zu fliegen, statt über Frankfurt oder Düsseldorf, wohin mit dem Zug anzureisen sie gezwungen wären. Auch Reisende nach Deutschland, z.B. nach Hamburg, könnten in einem solchen Fall eine Fluganreise etwa aus Asien oder Südamerika über ein ausländisches Drehkreuz mit einer ausländischen Fluggesellschaft bevorzugen – dies deshalb, weil in diesen Ländern Schienenverkehr keinen so komfortablen Ruf genießt wie in Deutschland.

Dann erreicht der Gesetzgeber gar nicht sein Ziel: Es wird zwar weniger von deutschen Fluggesellschaften von hiesigen Flughäfen geflogen. Doch anstatt für Teilstücke ihrer Reise auf andere Verkehrsträger zu wechseln, wechseln die Kunden lieber zu einer ausländischen Fluggesellschaft, mit der sie ihre Reise komplett im Flugzeug verbringen können. Die Flugangebote ausländischer Airlines von hiesigen Flughäfen nehmen gegenüber dem Status quo dann zu. Im Ergebnis wird also nicht weniger geflogen, sondern nur weniger mit deutschen Unternehmen.

<sup>4</sup> Vgl. VCD Bahntest 2012/2013 – Bahn-Flug-Kostencheck.

## Gibt es nicht schon entsprechende Kooperationsabkommen zwischen Fluggesellschaften und der Deutschen Bahn, z.B. für Verbindungen zwischen Köln und dem Frankfurter Flughafen?

Ja, sie sind freiwillig abgeschlossen worden. Diese Kooperationen ermöglichen es, vor Betreten des Zuges am Ausgangsbahnhof, etwa in Köln, Stuttgart, Kassel, Karlsruhe oder Düsseldorf, bereits auch für das Flugzeug einzuchecken und bei Ankunft am Flughafenbahnhof dort Gepäckschalter speziell für Zugreisende zu nutzen.

Dies zeigt, dass die Fluggesellschaften und Flughäfen gemeinsam mit der Deutschen Bahn bereits jetzt über Optimierungen des Gesamtsystems nachdenken. Es ist aber der Kunde, der entscheidet, ob sich ein solches Angebot durchsetzt.

In der Vergangenheit haben Fluggesellschaften in der Tat weitere Optimierungen auf weiteren Strecken zu unternehmen versucht, z.B. Einrichtung eines Busshuttles zwischen Nürnberg-Erlangen und dem Münchner Flughafen als Ersatz für Flugverbindungen. Dieser wurde jedoch von den Kunden nicht angenommen, da hier eine Komplettreise per Flugzeug von Nürnberg über München zu Zielen weltweit gewünscht wurde.

Dies verdeutlicht, dass jegliche regulative Eingriffe in die Verkehrsmittelwahl den Interessen der Mobilitätsnachfrager zuwiderzulaufen drohen.

## Aber warum will man eigentlich innerdeutschen Flugverkehr verbieten?

Kritiker des Luftverkehrs behaupten, er sei besonders umweltschädlich. Doch wie sehen die Fakten aus? Der deutsche Luftverkehr senkt kontinuierlich seine spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen. 2013 erzielten die Fluggesellschaften mit 3,68 Litern Kerosin pro 100 Personenkilometer eine neue Bestmarke. Auf Strecken unterhalb 500 km liegt der Verbrauch etwas höher: Die Flugzeuge der BDL-Mitgliedsunternehmen verbrauchen hier zwischen 5 und 7 Litern pro 100 Passagierkilometern. Der Anteil des innerdeutschen Luftverkehrs an den gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland lag im Jahr 2012 bei 0,23 Prozent. Den Fluggesellschaften ist es gelungen, diesen kleinen Anteil im Vergleich zu 1990 – absolut – um 18 Prozent auf 1,88 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> zu senken, obwohl der innerdeutsche Luftverkehr im selben Zeitraum um 63 Prozent gewachsen ist (nach Personenkilometern).



## Kontakt

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL)

Benedikt Langner, Leiter Wirtschaft & Statistik

Französische Straße 48, 10117 Berlin

E-Mail: [Benedikt.Langner@bdl.aero](mailto:Benedikt.Langner@bdl.aero)

Telefon: 030 / 520 077 130

*Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) wurde 2010 als gemeinsames Sprachrohr der deutschen Luftfahrt gegründet. Er wird geleitet von Klaus-Peter Siegloch als Präsident und Matthias von Randow als Hauptgeschäftsführer. Der BDL setzt sich für eine Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland ein. Als zentraler Ansprechpartner für Politik, Medien und Öffentlichkeit, bündelt und kommuniziert er die Themen, die von Bedeutung für die Branche sind. Mitglieder des Verbandes sind Fluggesellschaften, Flughäfen, die Deutsche Flugsicherung sowie Leistungsanbieter.*