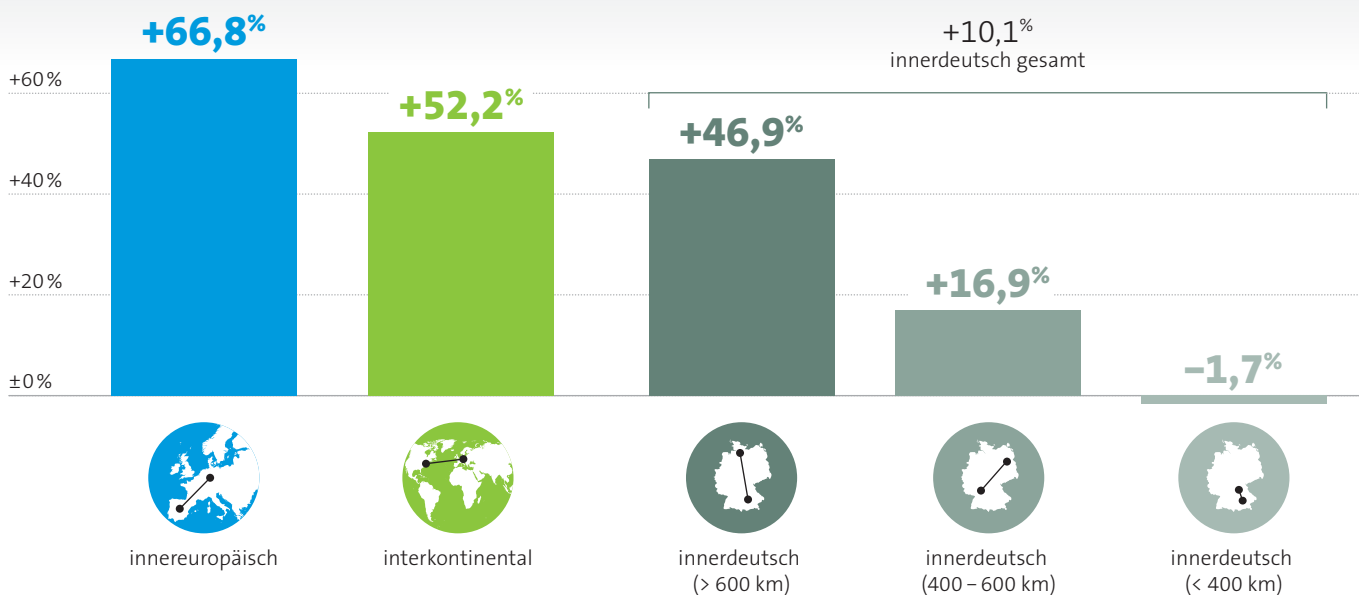


Wofür braucht es innerdeutschen Luftverkehr?

Flugverbindungen innerhalb Deutschlands werden von Teilen der Öffentlichkeit kontrovers diskutiert. Dabei machen Inlandsflüge nur einen kleinen Anteil des Luftverkehrs in Deutschland aus, spielen aber eine große Rolle für Geschäftsreisende und für den Umsteigeverkehr. Wie hat sich der innerdeutsche Luftverkehr in den vergangenen Jahren entwickelt? Und warum sind Inlandsflüge wichtig für das Funktionieren des gesamten Luftverkehrsnetzes?

Innerdeutscher Luftverkehr wächst nur unterdurchschnittlich und nur auf längeren Strecken

Entwicklung des Sitzplatzangebots ab deutschen Flughäfen von 2004-2017 (in Prozent)



Quelle: Flugplandaten aus dem SRS Analyser 2018

Im Jahr 2017 traten rund 24 Millionen Passagiere einen innerdeutschen Flug an. Das entspricht etwa 20 Prozent aller Flugpassagiere, die von einem deutschen Flughafen abgeflogen sind.

Das Flugangebot auf innerdeutschen Verbindungen wächst seit vielen Jahren nur moderat: Während das Sitzplatzangebot zu europäischen Zielen seit 2004 um rund 67 Prozent und zu interkontinentalen Zielen um 52 Prozent ausgebaut wurde, gab es im innerdeutschen Verkehr lediglich ein minimales Wachstum von insgesamt 10 Prozent.

Innerhalb des innerdeutschen Luftverkehrs legten Strecken über 600 Kilometern um rund 47 Prozent zu, Strecken zwischen 400 und 600 Kilometern um etwa 17 Prozent. Das Flugangebot auf Strecken von bis zu 400 Kilometern ging sogar leicht zurück (- 1,7 Prozent).

Doch obwohl der innerdeutsche Luftverkehr insgesamt nur marginal wächst und das auch nur auf langen Strecken, auf denen viele Passagiere keine Alternative zum Flugzeug sehen, stellen Teile der Öffentlichkeit in Frage, warum es überhaupt noch Inlandsflüge gibt.

Dabei sind innerdeutsche Flugverbindungen nicht nur für den Geschäftsreiseverkehr wichtig, sondern auch für das Funktionieren des gesamten deutschen Luftverkehrssystems: Ein Teil der innerdeutschen Passagiere fliegt zu einem deutschen Drehkreuzflughafen und will von dort aus ein internationales Langstreckenziel erreichen (vgl. Folgeseite).

Wofür braucht es überhaupt innerdeutsche Flüge auf Strecken, die auch von Bahnen und Fernbussen bedient werden? Der Inlandsverkehr macht nur rund 5 Prozent der gesamten Verkehrsleistung* im deutschen Luftverkehr aus, ist aber wichtig für den Geschäftsreiseverkehr und für das Funktionieren des gesamten Luftverkehrsnetzes.

Bedeutung für den Geschäftsreiseverkehr

65 Prozent der innerdeutschen Passagiere sind geschäftlich unterwegs. Bei vielen Geschäftsreisen ermöglicht nur das Flugzeug die Hin- und Rückreise innerhalb eines normalen Arbeitstages.

Die Distanz zwischen Hamburg und Nürnberg beträgt Luftlinie etwa 460 Kilometer. Mit der Bahn ist ein Fahrgast hin und zurück gegenwärtig rund 8:40 Stunden auf dieser Strecke unterwegs, mit dem Flugzeug nur 2:20 Stunden (reine Fahr- bzw. Flugzeit). Die Geschäftsreise kann also inklusive An- und Abreise zum jeweiligen Flughafen problemlos absolviert werden, ohne dass viele Überstunden anfallen oder eine Hotelübernachtung nötig wird.

*Die angebotene Verkehrsleistung sagt aus, wie viele Sitze über wie viele Kilometer transportiert werden.

Eine repräsentative Umfrage des ifo-Instituts München unter etwa 7.000 deutschen Unternehmen belegt die Bedeutung innerdeutscher Flugverbindungen: 40 Prozent der deutschen Unternehmen gaben an, dass innerdeutsche Flugreisen für sie von großer Bedeutung sind.

Bedeutung für den Umsteigeverkehr

Ein großer Teil des internationalen Luftverkehrs wird über Drehkreuze abgewickelt: Fluggesellschaften bündeln an großen Flughäfen wie zum Beispiel Frankfurt und München Passagierströme für die Langstrecke und für den Europaverkehr. Dies ist sowohl ökologisch als auch ökonomisch sinnvoll, denn so werden Flugzeuge optimal ausgelastet und auch periphere Regionen an das internationale Verkehrsnetz angebunden.

In diesem System spielen innerdeutsche Flugverbindungen eine wichtige Rolle als Zubringer. Viele Passagiere auf innerdeutschen Flügen sind also gar keine innerdeutschen Passagiere im eigentlichen Sinne, sondern treten ihren innerdeutschen Flug als Teil eines internationalen Fluges an und steigen dann am Drehkreuzflughafen um.

Ein Beispiel: Im Jahr 2017 flogen 66.500 Passagiere von Nürnberg nach München. Davon hatten lediglich rund 1.700 Passagiere in München ihr Endziel erreicht, mehr als 97 Prozent stiegen zu Zielen weltweit um. Das gilt auch für viele andere Flughäfen und Flugverbindungen (vgl. Grafik).

Verlagerung auf die Schiene?

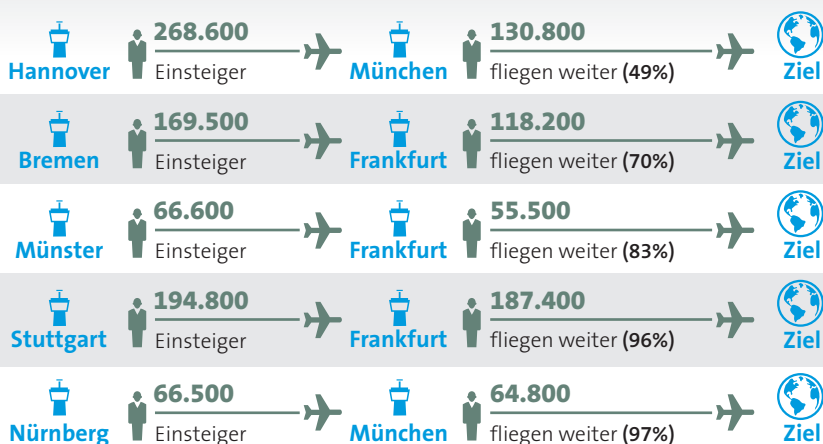
Auf manchen Strecken kann die Rolle von Inlandsflügen als Zubringer für den Langstreckenverkehr auch von Bahnen oder Fernbussen übernommen werden. So existieren heute beispielsweise keine Linienflüge mehr zwischen Köln und Frankfurt, da es hinreichende Bahn- und Busverbindungen auf dieser Strecke gibt. Eine Voraussetzung dafür ist aber eine gute Anbindung der Flughäfen an das Fernverkehrsnetz der Bahn.

Eine stärkere Kooperation zwischen Luftverkehr und Bahnverkehr kann jedoch nur funktionieren, wenn die Angebote von den Kunden angenommen werden. Eine Verlagerung auf die Schiene per Dekret oder per künstlicher Verteuerung kann nicht funktionieren, denn Eingriffe in die Verkehrsmittelwahl führen in der Regel nicht dazu, dass weniger geflogen wird, sondern lediglich dazu, dass die Menschen auf Anbieter aus dem Ausland ausweichen.

Passagiere, die den kompletten Reiseweg mit dem Flugzeug zurücklegen wollen, können immer auch im Ausland umsteigen: Statt etwa mit der Bahn von Hannover nach Frankfurt zu fahren, um dann mit einer deutschen Fluggesellschaft nach Peking zu fliegen, können sie auch von Hannover aus mit ausländischen Fluggesellschaften über deren Drehkreuze im Ausland reisen, zum Beispiel über Paris, Amsterdam, London oder Istanbul. Profitieren würden dann nicht Bahn- oder Busunternehmen, sondern ausländische Fluggesellschaften und deren Heimatflughäfen.

Bedeutung von Inlandsflügen für den Umsteigeverkehr

Anteil der Umsteiger auf ausgewählten innerdeutschen Strecken im Jahr 2017



Quelle: Eigene Berechnung auf Basis von Statistisches Bundesamt

Über den BDL:

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft wurde 2010 als gemeinsame Interessenvertretung der deutschen Luftverkehrswirtschaft gegründet. Mitglieder des Verbandes sind Fluggesellschaften, Flughäfen, die Deutsche Versicherung und weitere Leistungsanbieter im deutschen Luftverkehr. Die Mitgliedsunternehmen beschäftigen mehr als 180.000 Mitarbeiter. Die deutsche Luftverkehrswirtschaft ermöglicht Mobilität für jährlich über 200 Millionen Fluggäste und trägt mit dem Transport von Außenhandelswaren im Wert von über 200 Milliarden Euro zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland bei.

Herausgeber:

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V.
Haus der Luftfahrt, Friedrichstraße 79, 10117 Berlin
Telefon: 030 520077-100, Telefax: 030 520077-111

Verantwortlich:

Matthias von Randow, Hauptgeschäftsführer

Mitarbeit an dieser Ausgabe:

Ivo Rzegotta, Leiter Strategie und Kommunikation
Martin Kuras, Leiter Wirtschaft und Statistik

Stand:

Juni 2018

Luftfahrt aktuell:

Auf unserer [Webseite](#) können Sie sich für den Infodienst an- und abmelden. Anmerkungen und Anregungen richten Sie bitte an luftfahrt-aktuell@bdl.aero.

