

Kommerzielle Luftfahrt in Österreich 2000 bis 2014

Eine Analyse der Zeitreihe unter Einbeziehung spezieller politischer und historischer Ereignisse

SABINE SCHUSTER
THOMAS KARNER

Die Personenbeförderung in der kommerziellen Luftfahrt gewann seit der Jahrtausendwende massiv an Bedeutung. Von 2000 bis 2014 nahm die Anzahl der Passagiere um fast drei Viertel zu, während die Anzahl der Flüge mit rund 8% vergleichsweise schwach stieg. Diese Zunahmen waren dabei hauptsächlich auf den Linienverkehr zurückzuführen, dessen Anteile in den letzten Jahren – im Gegensatz zum Gelegenheitsverkehr – kontinuierlich stiegen. Hinsichtlich der Endziele der Passagiere gab es seit dem Jahr 2000 kaum Veränderungen: Der Großteil der abgefertigten Personen reiste innerhalb Europas. Der mit Abstand wichtigste Flughafen Österreichs ist nach wie vor Wien mit einem Anteil an 79,3% aller Flüge und 83,3% aller abgefertigten Passagiere im Jahr 2014. In diesem Artikel wird neben der Betrachtung der Zeitreihen auch analysiert, welche Auswirkungen bestimmte historische und politische Ereignisse wie z.B. die Terroranschläge am 11. September 2001, der Arabische Frühling oder die Fußball-EM 2008 auf die österreichische Luftfahrt hatten. Um das Bild abzurunden, wurden die Ergebnisse der Luftfahrtstatistik ausgesuchten Wirtschaftskennzahlen der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung sowie jenen der Tourismusstatistik gegenübergestellt.

Einleitung

Die kommerzielle Luftfahrt hat in Österreich in den letzten Jahrzehnten zunehmend an Bedeutung gewonnen. Während im Jahr 1970 auf den sechs größten österreichischen Flughäfen Wien, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz und Salzburg insgesamt nur rund 42.000 Flüge mit ca. 1,7 Mio. Passagieren gezählt wurden, ist seither sowohl die Anzahl der Flüge als auch das Passagieraufkommen kontinuierlich gestiegen (1980: 77.000 Flüge und 3,7 Mio. Passagiere, 1990: 125.000 Flüge und 7,7 Mio. Passagiere, 2000: 270.000 Flüge und 15,6 Mio. Passagiere, 2010: 320.000 Flüge und 24,5 Mio. Passagiere). Innerhalb dieses Zeitraums hat demnach die Anzahl der Flüge auf fast das 8-fache zugenommen bzw. das Passagieraufkommen sogar auf mehr als das 14-fache.

In diesem Artikel wird der Fokus auf die Entwicklung der kommerziellen Luftfahrt seit der Jahrtausendwende gelegt. Es erfolgt eine detaillierte Darstellung der Zeitreihe 2000 bis 2014 bezogen auf die Anzahl der Flüge und das Passagieraufkommen sowie der wichtigsten Destinationen. Zudem wird auf die Auswirkungen spezieller politischer und historischer Ereignisse auf die kommerzielle Luftfahrt, wie z.B. die Anschläge auf das World Trade Center in New York 2001, den Arabischen Frühling ab 2010 oder den Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull 2010 eingegangen. Abschließend werden die Zeitreihen anderer wirtschaftsstatischer Kennzahlen (z.B. Bruttowertschöpfung, Beschäftigungsverhältnisse) bzw. der Tourismusstatistik den Ergebnissen der Luftfahrtstatistik gegenübergestellt. Das Thema Luftfracht wird in diesem Artikel zur Gänze ausgeblendet, da eine Analyse zu diesem Thema zu einem späteren Zeitpunkt geplant ist.

Methodische Hinweise

Die statistische Erfassung der kommerziellen Luftfahrt, welche den Linien- und Gelegenheitsverkehr umfasst, basiert

auf mehreren **Rechtsgrundlagen**; international auf einer EU-Verordnung¹⁾ sowie national auf dem Zivilluftfahrt-Statistikgesetz²⁾ in Verbindung mit der Zivilluftfahrt-Statistikverordnung.³⁾

Die Erhebung wird als monatliche **Vollerhebung** durchgeführt, bei der alle Flüge (Starts und Landungen) in- und ausländischer Verkehrsflugzeuge mit einem höchstzulässigen Abfluggewicht von mindestens 5.700 kg auf den sechs österreichischen öffentlichen Flughäfen Wien, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz und Salzburg zu melden sind. Erfasst werden dabei Flüge mit Personen-, Fracht- und Postbeförderung sowie Leerflüge. Überflüge, die über das österreichische Territorium erfolgen, sind nicht Teil der Zivilluftfahrtstatistik.

Meldepflicht besteht für jene Unternehmen, die gewerbliche Flüge zur öffentlichen Beförderung von Fluggästen und/oder Fracht und Post durchführen. Erfolgen diese Flüge nach einem veröffentlichten Zeitplan oder so regelmäßig, dass leicht eine systematische Folge von Flügen erkennbar ist, so handelt es sich um einen **Linienverkehr**. Gewerbliche Flüge, die nicht diesen Kriterien entsprechen, gelten als **Gelegenheitsverkehr** (z.B. Charterflüge).⁴⁾ Die entsprechenden Daten der Unternehmen werden nicht direkt an Statistik Austria übermittelt, sondern den Flughäfen bzw. den Flughafenbetriebsgesellschaften gemeldet. Diese leiten im Rah-

¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 437/2003 des europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Februar 2003 über die statistische Erfassung der Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post im Luftverkehr idgF.

²⁾ Bundesgesetz vom 2. Februar 1972 betreffend statistische Erhebungen auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt (Zivilluftfahrt-Statistikgesetz), BGBl. Nr. 61/1972.

³⁾ Verordnung des Bundesministers für Verkehr vom 23. September 1976, mit der statistische Erhebungen über Stand und Leistung der Zivilluftfahrt angeordnet werden (Zivilluftfahrt-Statistikverordnung), BGBl. Nr. 538/1976.

⁴⁾ **Illustriertes Glossar für die Verkehrsstistik**, 4. Ausgabe, Wirtschaftskommission für Europa, Eurostat, ITF (International Transport Forum).

men einer Mitwirkungspflicht die gesammelten Datensätze monatlich an Statistik Austria weiter.

Diese Datensätze beinhalten u.a. Informationen über die Art des Fluges, die Luftfahrzeugtype, die Start- oder Landezeit, die angebotene Sitzplatz- und Nutzlastkapazität, die Anzahl der Passagiere (inkl. Transitpassagiere) sowie die Strecken- und Endziele. Nicht enthalten sind Angaben zum Motiv oder Zweck der Reise, die Nationalitäten der Passagiere oder etwaige Informationen, die mit touristischen Leistungen in Zusammenhang stehen. Für jeden Flug, der auf einem der sechs Flughäfen startet oder landet, wird demnach der Start- bzw. Landeflughafen, von welchem das Flugzeug kommt bzw. zu welchem es fliegt, erhoben. Zusätzlich wird für jeden abgefertigten Fluggast noch das Endziel gemeldet, das nicht mit dem Streckenziel ident sein muss, da Passagiere auch auf den Flughäfen umsteigen können.

Nach Durchführung einer Reihe von Plausibilitätskontrollen und gegebenenfalls Datenkorrekturen, die in Absprache mit den Flughäfen vorgenommen werden, publiziert Statistik Austria vorläufige Quartalsergebnisse jeweils vier Monate nach Ende des jeweiligen Quartals bzw. endgültige Jahresergebnisse (inkl. endgültiger Quartalsergebnisse) via Pressemitteilung vier Monate nach Ende des Berichtsjahres.

Die Hauptergebnisse werden dabei im Internet unter www.statistik.at > Statistiken > Verkehr > Luftfahrt > Personenverkehr, in der Statistischen Datenbank STATcube, in zahlreichen Download-Tabellen sowie als pdf-Datei der alljährlichen Publikation „Verkehrsstatistik“ den Interessenten unentgeltlich zur Verfügung gestellt.

Entwicklung des Flug- und Passagieraufkommens seit 2000

In *Grafik 1* ist für alle sechs Flughäfen die Anzahl der Flüge jener des Passagieraufkommens in Form einer Zeitreihe gegenübergestellt. Um eine Vergleichbarkeit der beiden unterschiedlich skalierten Werte zu ermöglichen, wurden die

einzelnen Jahreswerte auf Basis des Mittelwertes und der Standardabweichung standardisiert. Es zeigt sich dabei eine sehr unterschiedliche Entwicklung der beiden Werte. Während es zwischen 2000 und 2008 zu einer stetigen Zunahme sowohl der Anzahl der Flüge als auch der Passagiere kam, sanken beide Kennzahlen aufgrund der Wirtschaftskrise im Jahr 2009. Seither entwickelten sie sich konträr: Während das Passagieraufkommen wieder stark gestiegen ist, sank die Anzahl der Flüge. Anhand der tatsächlichen Zahlen lässt sich diese Entwicklung zusätzlich verdeutlichen.

Betrachtet man die Anzahl der Flüge, so zeigt sich im direkten Vergleich der Jahre 2000 (270.348 Flüge) mit 2014 (290.930 Flüge) ein Anstieg um rund 8%. Das Passagieraufkommen hingegen steigerte sich in diesem Zeitraum um fast 73% von 15.600.618 auf 26.978.068 Passagiere.

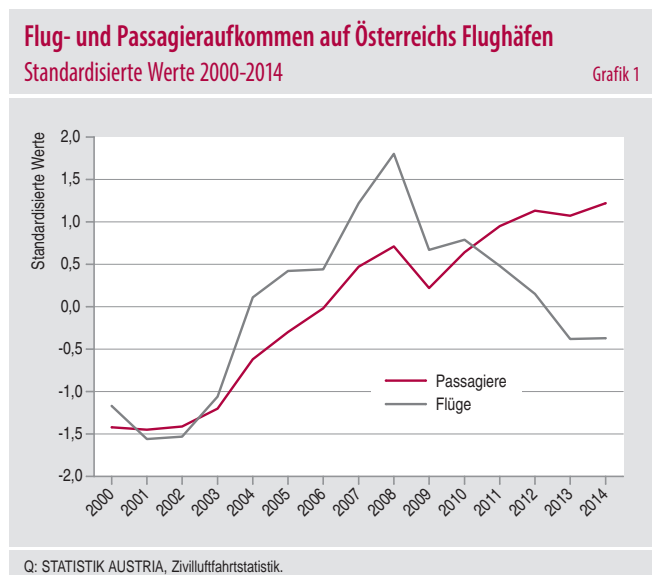
Während zwischen 2000 und 2008 bei beiden Kennzahlen eine fast kontinuierliche Steigerung gemessen wurde (Anzahl der Flüge +28,2%; Passagieraufkommen +58,7%), kam es bedingt durch die Wirtschaftskrise 2009 jeweils zu einem Einbruch von rund 8,5% verglichen mit dem Jahr 2008. Ab 2010 nahm das Passagieraufkommen wieder stetig zu und erreichte 2014 mit einem Plus von 19,1% – bezogen auf 2009 – den bislang höchsten Wert überhaupt. Im Gegensatz dazu kam es bei der Anzahl der Flüge zu einer stetigen Abnahme. 2014 war die Anzahl der Flüge um 8,4% geringer als 2009.

Stellt man die Anzahl der Flüge pro Jahr direkt dem jährlichen Passagieraufkommen gegenüber, so zeigt sich über die gesamte Zeitspanne eine Zunahme der Passagieranzahl pro Flug (*Tabelle 1*). Während im Jahr 2000 durchschnittlich 57,7 Passagiere pro Flug befördert wurden, waren dies 2014 bereits 92,7 Fluggäste. Die Zunahme der Passagieranzahl pro Flug um 60,7% verlief – mit Ausnahme der Jahre 2007 bis 2009, in denen die Werte annähernd gleich blieben – stetig. Es wurden somit mit zunehmend weniger Flügen mehr Passagiere befördert.

Entwicklung an den einzelnen Flughäfen

Der Flughafen **Wien** war mit 22.482.884 Passagieren und 230.781 Flügen im Jahr 2014 der bedeutendste Flughafen in Österreich. Danach folgten mit großem Abstand Salzburg (1.819.520 Passagiere, 19.335 Flüge), Innsbruck (991.356 Passagiere, 11.687 Flüge), Graz (897.171 Passagiere, 14.256 Flüge), Linz (561.295 Passagiere, 10.433 Flüge) und Klagenfurt (225.842 Passagiere, 4.438 Flüge).

Alle bisher beschriebenen Entwicklungen der Zeitreihe sind ursächlich auf das Flug- bzw. Passagieraufkommen des Flughafens Wien zurückzuführen. Hier stieg die Passagieranzahl zwischen 2000 und 2014 um fast 90%. Während es an den Flughäfen Innsbruck (+45,7%), Salzburg (+44,3%) und Graz (+19,2%) in diesem Zeitraum ebenfalls zu einer Steigerung des Passagieraufkommens kam, nahm dieses in Linz (-24,9%) und Klagenfurt (-4,0%) ab.



Verkehrsleistungen der österreichischen Flughäfen 2000-2014

Tabelle 1

Flughäfen	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Wien															
Flüge	186.189	185.140	186.695	196.810	224.559	230.687	237.269	254.667	266.206	243.239	245.992	246.003	244.650	231.177	230.781
Passagiere	11.924.514	11.836.404	11.967.674	12.768.355	14.771.865	15.846.898	16.842.532	18.754.702	19.734.635	18.101.829	19.682.590	21.096.398	22.165.733	21.999.820	22.482.884
Ø Passagierzahl/Flug	64,0	63,9	64,1	64,9	65,8	68,7	71,0	73,6	74,1	74,4	80,0	85,8	90,6	95,2	97,4
Graz															
Flüge	17.452	17.214	16.320	19.204	20.139	18.880	17.367	17.855	19.501	18.065	17.313	15.866	14.500	14.778	14.256
Passagiere	752.496	751.920	794.926	859.949	898.451	893.346	912.830	948.294	1.008.156	948.380	989.959	976.414	930.448	881.565	897.171
Ø Passagierzahl/Flug	43,1	43,7	48,7	44,8	44,6	47,3	52,6	53,1	51,7	52,5	57,2	61,5	64,2	59,7	62,9
Innsbruck															
Flüge	17.154	14.438	13.849	14.624	14.156	13.830	14.633	14.396	15.576	14.792	15.347	13.505	11.877	11.535	11.687
Passagiere	680.620	666.861	652.479	688.358	728.244	738.453	805.582	859.830	969.274	956.972	1.033.512	997.020	930.850	981.118	991.356
Ø Passagierzahl/Flug	39,7	46,2	47,1	47,1	51,4	53,4	55,1	59,7	62,2	64,7	67,3	73,8	78,4	85,1	84,8
Klagenfurt															
Flüge	8.310	7.121	6.909	6.994	8.841	9.063	7.991	8.542	8.173	8.101	7.910	6.911	5.157	4.696	4.438
Passagiere	235.348	226.648	259.677	313.490	486.051	522.716	409.654	470.147	430.635	410.021	426.935	376.198	280.434	259.336	225.842
Ø Passagierzahl/Flug	28,3	31,8	37,6	44,8	55,0	57,7	51,3	55,0	52,7	50,6	54,0	54,4	54,4	55,2	50,9
Linz															
Flüge	19.107	16.108	15.740	15.678	14.923	13.955	12.705	14.282	15.674	13.881	13.688	10.669	10.894	10.227	10.433
Passagiere	746.929	709.706	639.930	633.950	750.245	726.529	762.094	773.114	803.163	682.945	692.039	679.220	623.383	549.961	561.295
Ø Passagierzahl/Flug	39,1	44,1	40,7	40,4	50,3	52,1	60,0	54,1	51,2	49,2	50,6	63,7	57,2	53,8	53,8
Salzburg															
Flüge	22.136	20.235	21.515	19.754	20.407	24.529	21.511	21.918	21.326	19.456	20.159	19.548	17.122	18.068	19.335
Passagiere	1.260.711	1.280.092	1.326.561	1.263.700	1.421.884	1.695.428	1.878.274	1.946.445	1.809.706	1.552.154	1.625.842	1.700.983	1.666.487	1.662.834	1.819.520
Ø Passagierzahl/Flug	57,0	63,3	61,7	64,0	69,7	69,1	87,3	88,8	84,9	79,8	80,7	87,0	97,3	92,0	94,1
Insgesamt															
Flüge	270.348	260.256	261.028	273.064	303.025	310.944	311.476	331.660	346.456	317.534	320.409	312.502	304.200	290.481	290.930
Passagiere	15.600.618	15.471.631	15.644.247	16.527.802	19.056.740	20.423.370	21.610.966	23.752.532	24.755.569	22.652.301	24.450.877	25.826.233	26.597.335	26.334.634	26.978.068
Ø Passagierzahl/Flug	57,7	59,4	59,9	60,5	62,9	65,7	69,4	71,6	71,5	71,3	76,3	82,6	87,4	90,7	92,7

Q: STATISTIK AUSTRIA, Zivilluftfahrtstatistik.

Zudem ist der Flughafen Wien der einzige österreichische Flughafen, auf dem es zwischen 2000 und 2014 zu einer Zunahme der Anzahl der Flüge (+23,9%) kam; auf allen anderen Flughäfen kam es zu Abnahmen: Klagenfurt -46,6%, Linz -45,4%, Innsbruck -31,9%, Graz -18,3% und Salzburg -12,7%.

Die Osterweiterung der Europäischen Union im Jahr 2004 machte sich auf dem Flughafen Wien, der eine zentrale Drehscheibe für diese Regionen darstellt, besonders bemerkbar. In Bezug auf die Anzahl der Flüge kam es von 2003 (196.810) auf 2004 (224.559) zu einem Anstieg um 14,1% bzw. beim Passagieraufkommen um 15,7% (von 12.768.355 auf 14.771.865).

Bei den **Regionalflughäfen**, also den anderen fünf Flughäfen, die 2014 insgesamt 20,7% aller Flüge (2000: 31,1%) und 16,7% aller Passagiere (2000: 23,6%) abfertigten, ist eine eindeutige Tendenz nicht abzulesen bzw. wurde diese von speziellen regionalen Bedingungen überlagert. Für den Flughafen Salzburg zeigt sich z.B. deutlich, dass die Eröffnung des Flughafen-Terminals 2 im Dezember 2003 in den Folgejahren zu einer Zunahme des Passagieraufkommens um mehr als 50% bis 2007 führte.⁵⁾ Am Flughafen Klagenfurt, der 2003 mit einem CAT II/III-Landesystem⁶⁾ nachgerüstet wurde, kam es 2004 mit 486.051 abgefertigten Passagieren

⁵⁾ Quelle (Stand: 12.8.2015): <http://www.salzburg-airport.com/unternehmen-airport/daten-fakten/entwicklung-historie/1996-2006-start-inslow-cost-zeitalter>.

⁶⁾ Klaus Peter Arnold „Tourismusland Kärnten 2: Die großen Tourismusregionen des Landes Kärnten“, Klaus Peter Arnold, epubli 2014.

zu einer deutlichen Steigerung im Vergleich zu 2003 mit 313.490 Passagieren (+55%). Der Flughafen Klagenfurt entwickelte sich in den Folgejahren allerdings sehr wechselhaft, da es seitens des Landes Kärnten Subventionen für bestimmte Fluglinien gab, die aber nach einiger Zeit wieder eingestellt wurden.⁷⁾

Linien- und Gelegenheitsverkehr

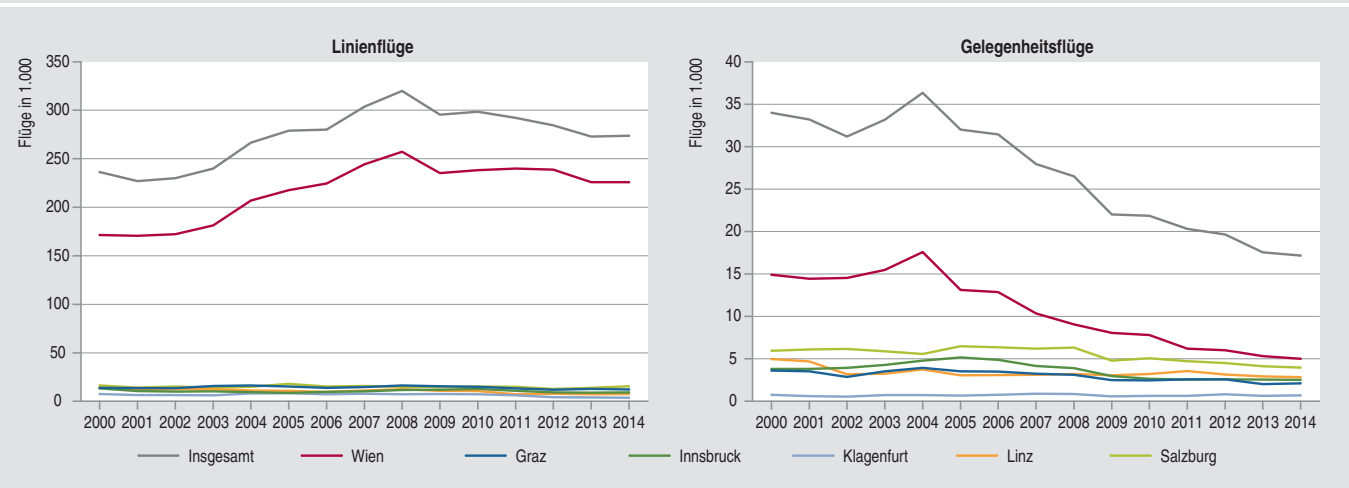
Die Entwicklung des Linien- und des Gelegenheitsverkehrs verlief zwischen 2000 und 2014 unterschiedlich. Im Jahr 2000 wurden im Linienverkehr insgesamt 236.365 Flüge absolviert bzw. 12.370.048 Passagiere befördert. Die durchschnittliche Passagieranzahl pro Flug betrug somit 52,3 Fluggäste. Im Gelegenheitsverkehr waren die Anzahl der Flüge mit 33.983 und das Passagieraufkommen mit 3.230.570 deutlich geringer; die Passagieranzahl pro Flug war mit 95,1 Personen jedoch wesentlich höher.

Im Jahr 2014 wurden im Linienverkehr 273.751 Flüge mit 25.503.007 Passagieren zurückgelegt. Dies entsprach im Vergleich zum Jahr 2000 einem Anstieg um 15,8% bei den Flügen bzw. um 106,2% bei den Passagieren. Die durchschnittliche Anzahl der Passagiere pro Flug stieg auf 93,2 und somit um 78,2%. Beim Gelegenheitsverkehr kam es mit 17.179 Flügen (-49,4%) und 1.475.061 Passagieren (-54,3%) zu starken Abnahmen im Vergleich zu 2000. Auch das durchschnittliche Passagieraufkommen pro Flug ging in diesem Zeitraum leicht (-9,7%) auf 85,9 Fluggäste zurück.

⁷⁾ Quelle (Stand: 12.8.2015): <http://www.airliners.de/subventionen-laufen-aus-ryanair-streicht-fluege-nach-klagenfurt/30359>.

Linien- und Gelegenheitsflüge auf Österreichs Flughäfen 2000-2014

Grafik 2



Q: STATISTIK AUSTRIA, Zivilluftfahrtstatistik.

Beim Linien- und Gelegenheitsverkehr (Grafik 2) zeigt sich ebenfalls deutlich, dass die Entwicklung in der Zeitreihe primär vom Flughafen Wien beeinflusst wurde. Hinsichtlich der fünf kleineren Flughäfen kam es in dem beschriebenen Zeitraum zu keinen vergleichbaren Verschiebungen. Dies könnte darauf zurückzuführen sein, dass diese Flughäfen speziell im Bereich des regionalen Tourismus, wie z.B. in den Schiregionen oder dem Sommertourismus, von Bedeutung sind. Was den Anstieg der Anzahl der Flüge und der Passagiere im Gelegenheitsverkehr am Flughafen Wien im Jahr 2004 betrifft, so war dieser vermutlich ebenfalls auf die damalige Osterweiterung der EU und die damit verbundene Rolle des Flughafens als Drehscheibe für diese Regionen zurückzuführen.

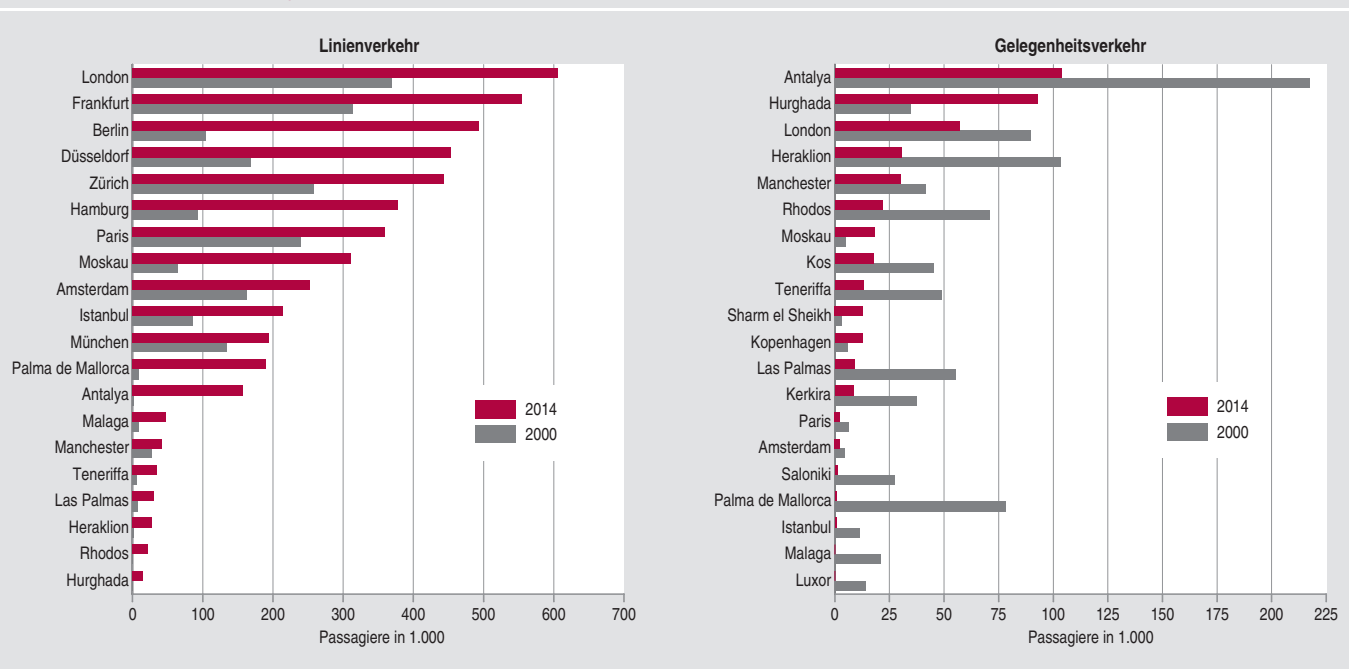
Destinationen

Betrachtet man die Flughäfen, die von Österreich **abgehende Flugzeuge** erreichen, so zeigt sich, dass vor allem Kurzstreckenflüge durchgeführt werden. Seit dem Jahr 2000 lagen im Durchschnitt 94,3% aller angeflogenen Flughäfen in Europa. Danach folgten entferntere Ziele wie Asien (3,3%), Afrika (1,6%) und Amerika (0,8%).

Die Streckenflughäfen, also jene Flughäfen, die in Österreich **abgefertigte Passagiere** direkt anfliegen, lagen im Durchschnitt zu 88,1% in Europa, zu 7,2% in Asien, zu 2,5% in Afrika und zu 2,2% in Amerika. Die Endzielflughäfen der Passagiere, d.h. die eigentlichen Reiseziele, lagen durchschnittlich zu 82,9% in Europa (8,5% in Asien, 5,0% in

Reiseziele im Linien- und Gelegenheitsverkehr 2000 und 2014

Grafik 3



Q: STATISTIK AUSTRIA, Zivilluftfahrtstatistik.

Amerika, 3,1% in Afrika und 0,5% in Australien/Ozeanien). Um ihr Ziel außerhalb Europas zu erreichen, nutzten demnach jährlich etwa 550.000 Passagiere die Umsteigemöglichkeit auf ihren Streckenflughäfen. Die wichtigsten Umsteigeflughäfen für aus Österreich abfliegende Personen waren im Jahr 2000 Frankfurt, Zürich und Amsterdam und 2014 Frankfurt, München und Istanbul. Für die Regionalflughäfen spielt außerdem Wien eine wichtige Rolle als Umsteigeflughafen.

Getrennt nach Linien- und Gelegenheitsverkehr waren die häufigsten Reiseziele im Jahr 2000 im Linienverkehr London, Frankfurt, Zürich, Berlin und Paris, während die wichtigsten Ziele im Gelegenheitsverkehr Antalya, Heraklion, London, Monastir und Palma de Mallorca waren. Auch 2014 war London das Hauptziel im Linienverkehr, gefolgt von den Städten Frankfurt, Berlin und Düsseldorf sowie Zürich. Im Gelegenheitsverkehr zählten 2014 Antalya, Hurghada, London, Heraklion und Manchester zu den fünf am häufigsten angefragten Städten.

Vergleicht man die Destinationen über die Jahre, zeigt sich, dass bestimmte Reiseziele, die 2000 noch hauptsächlich durch Gelegenheitsflüge erreicht wurden, heute vermehrt über einen Linienflug bedient werden. Beispielsweise steigerte sich die Zahl der Fluggäste nach Antalya, welches 2000 nur 2.649 Personen (1,2% aller Passagiere) per Linienflug aus Österreich erreichten, auf 157.925 Fluggäste, was einem Anteil von 60,3% an allen Passagieren auf dieser Strecke im Jahr 2014 entsprach. Gegenteilig verhielt sich die Gelegenheitsverbindung nach Antalya, während 2000 noch 217.128 Personen (98,8% aller Passagiere) per Gelegenheitsflug nach Antalya reisten, waren es 2014 nur 103.831 (39,7% aller Passagiere).

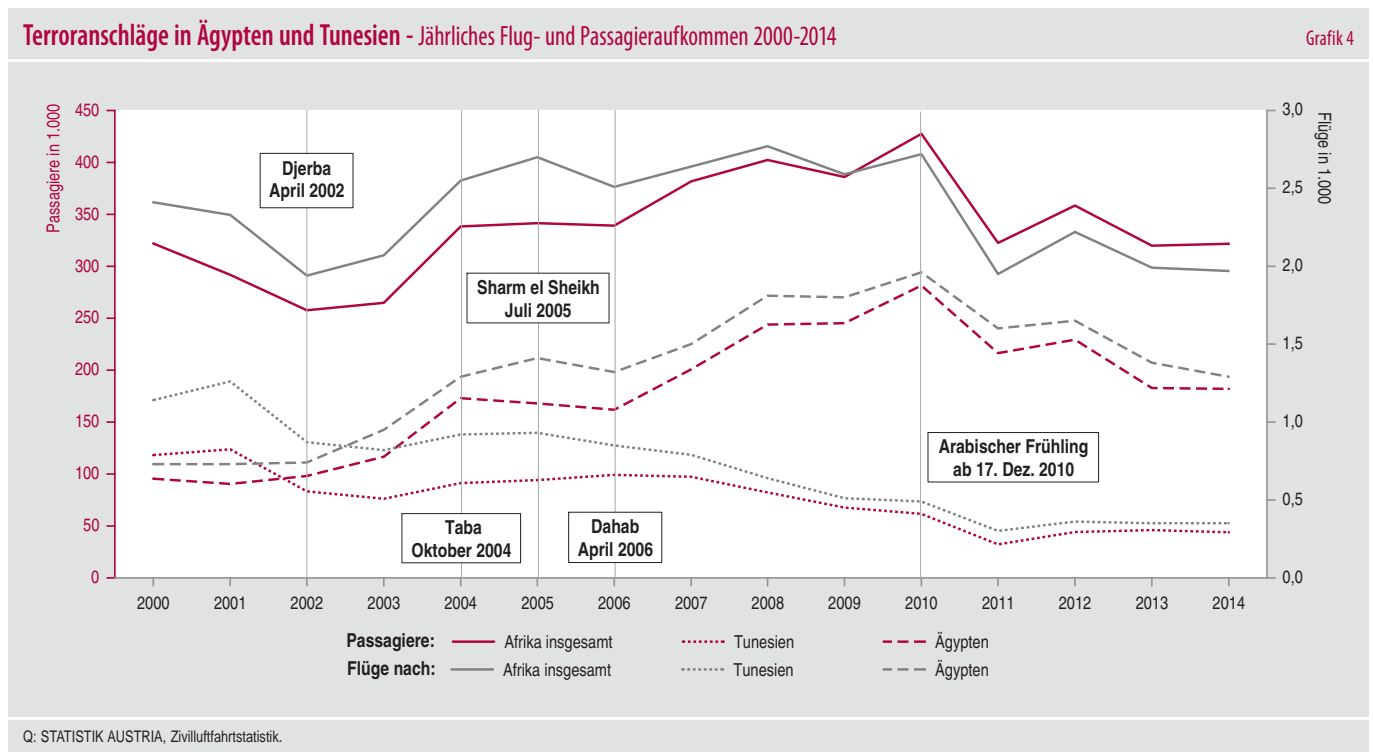
Ein ähnliches Bild ergab sich für Palma de Mallorca. Nahm 2000 noch der Großteil der Passagiere (78.219 Personen bzw. 88,8% aller Passagiere) einen Gelegenheitsflug in Anspruch, um nach Mallorca zu gelangen, so waren es 2014 nur 682 (0,4% aller Passagiere). Die Linienstrecke nach Mallorca wurde ausgebaut, sodass im Unterschied zu 2000 (9.860 Personen bzw. 11,2% aller Passagiere) die Reisenden im Jahr 2014 (189.779 Personen bzw. 99,6% aller Passagiere) ihr Ziel fast ausschließlich per Linienflug erreichten (Grafik 3).

Politische und historische Ereignisse und ihre Auswirkungen auf den Luftverkehr

Im Folgenden werden wichtige politische und historische Ereignisse und deren Auswirkungen auf den österreichischen Luftverkehr beschrieben. Neben diesen gab es seit 2000 noch eine Reihe anderer Ereignisse, wie das Erdbeben und der anschließende Tsunami im Indischen Ozean 2004 oder die Nuklearkatastrophe von Fukushima 2011, die zu Einschränkungen für den Luftverkehr führten. Da aber von Österreich aus nur wenige Langstreckenflüge in diese Gebiete bedient wurden, hatten diese Ereignisse für den österreichischen Luftverkehr nur eine untergeordnete Bedeutung und werden hier nicht näher ausgeführt.

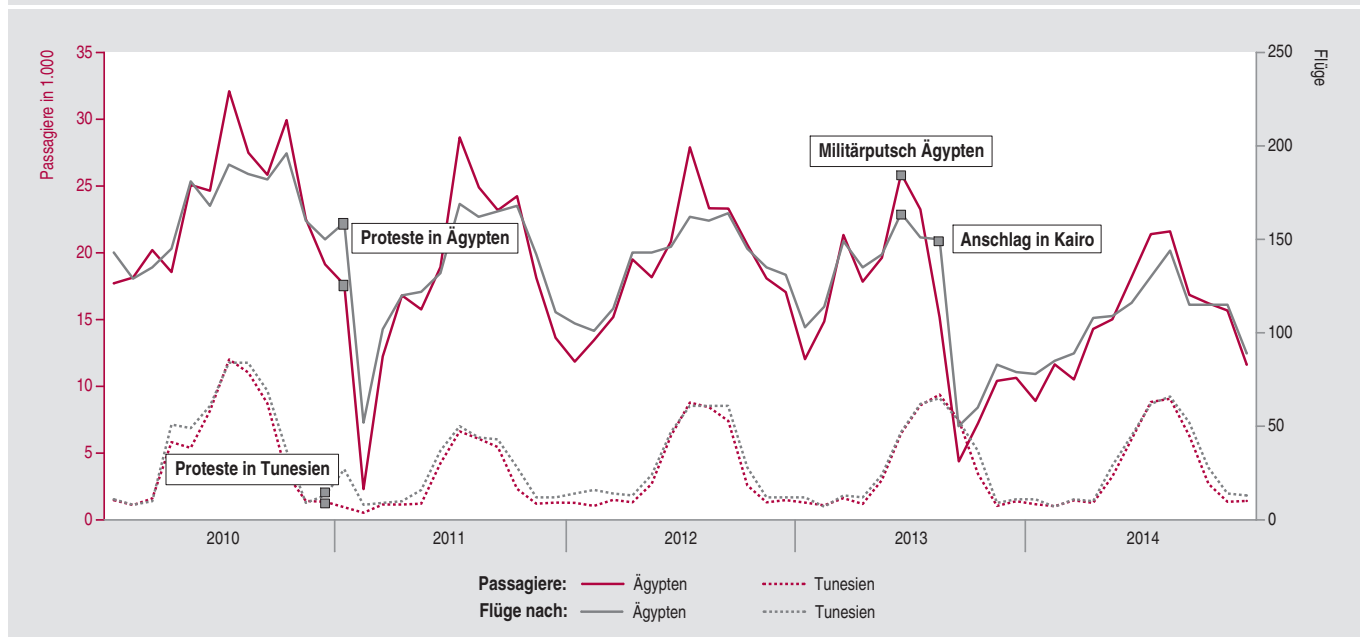
Terroranschläge in Ägypten und Tunesien sowie Arabischer Frühling

Innerhalb Afrikas lagen im Jahr 2000 die am häufigsten im Flugverkehr mit Österreich frequentierten Ziele in Ägypten und Tunesien, wohin zusammen 77,8% aller Flüge und 66,4% aller Passagiere mit dem Ziel Afrika flogen. Deshalb werden im Folgenden die Auswirkungen von Terroranschlägen und des Arabischen Frühlings speziell auf die Entwicklung des Luftverkehrs nach Ägypten und Tunesien beleuchtet.



Arabischer Frühling - Monatliches Flug- und Passagieraufkommen nach Tunesien und Ägypten 2010-2014

Grafik 5



Q: STATISTIK AUSTRIA, Zivilluftfahrtstatistik.

Während Ägypten aufgrund des Klimas ganzjährig ein beliebtes Ziel ist, wird Tunesien vor allem in den Monaten Mai bis Oktober verstärkt angefliegen. Betrachtet man die Zeitreihe seit dem Jahr 2000, dann wird ersichtlich, dass die Anzahl an abgehenden Flügen nach Ägypten seit 2002 bis zum Beginn des Arabischen Frühlings im Jahr 2011 stetig stieg, während sie nach Tunesien ab dem Jahr 2002 abrupt abnahm (Grafik 4).

Ursache dafür war der Terroranschlag auf die Al-Ghriba-Synagoge auf der Insel Djerba in Tunesien im April 2002, wo insgesamt 21 Touristen getötet und weitere 30 Personen verletzt wurden.⁸⁾ Mit nur 64 Flügen nach Tunesien gingen diese im April 2002 um 24,7% gegenüber dem Vorjahresmonat (April 2001: 85) zurück. Während der darauf folgenden Sommermonate wurden fast 40% weniger Flüge nach Tunesien registriert als im Vorjahreszeitraum; das Land, wohin 2001 noch 53,9% aller Flüge mit Ziel Afrika starteten, fiel 2002 auf einen Anteil von 44,7% und schließlich 2003 anteilmäßig auf 39,7%. Dagegen stieg der Anteil an Flügen nach Ägypten am Gesamtanteil von 31,5% im Jahr 2001 auf 45,8% im Jahr 2003.

Nach mehreren großen Anschlägen in Ägypten (Oktober 2004 in Taba, Juli 2005 in Scharm El-Sheikh, April 2006 in Dahab)⁹⁾ stagnierten die Flugbewegungen und Passagierzahlen in den Jahren 2004 bis 2006 in dieses Land; seit 2006 war wieder eine merkliche Zunahme zu erkennen. Nach Tunesien sanken im Gegensatz dazu sowohl das Flug- als auch das Passagieraufkommen.

⁸⁾ Quelle (Stand: 12.8.2015): <http://www.spiegel.de/einestages/terroranschlag-von-djerba-a-947547.html>.

⁹⁾ Quelle (Stand: 12.8.2015): <http://www.faz.net/aktuell/politik/ausland/terror-auf-dem-sinai-die-unheilige-allianz-von-beduinen-und-dschihadisten-1327684.html>.

Der Arabische Frühling beeinflusste den Luftverkehr zwischen Österreich und Afrika weitreichend. Ausgehend von der Selbstverbrennung von Mohamed Bouazizi am 17. Dezember 2010 in Tunesien kam es zu einer Serie von Demonstrationen und Protesten in Nordafrika und dem Mittleren Osten (Grafik 5).¹⁰⁾

Infolge der Unruhen kam es in Tunesien vorerst im Jänner 2011 zu einem Anstieg der Flüge (2,5-mal mehr als im Jänner 2010), während die in Österreich abgefertigten Fluggäste mit Ziel Tunesien um 36,6% weniger als im Jänner des Vorjahres waren. Dies lag einerseits daran, dass der Flughafen Linz als temporäres Frachtdrehkreuz diente, um für europäische Autowerke Bauteile aus Tunesien zu transportieren, außerdem wurden durch extra angeforderte Chartermaschinen Urlaubsgäste aus dem Land geflogen.¹¹⁾ Mit Beginn der Urlaubssaison (April bis Oktober) wurden verglichen mit dem Vorjahreszeitraum durchschnittlich sowohl um 50% weniger Flüge als auch Passagiere gezählt. Insgesamt kam es im Jahr 2011, verglichen mit dem Vorjahr, zu einer Abnahme um 39,1% an Flügen bzw. 47,7% an Passagieren nach Tunesien. 2012 konnte wieder ein Anstieg um 22,6% bei den Flügen bzw. 37,1% bei den beförderten Passagieren gegenüber 2011 gemessen werden. Das Niveau von 2010 konnte jedoch nicht erreicht werden. Seither blieben die Passagierzahlen und Flugbewegungen nahezu unverändert.

Im Jahr 2014 wurden 43.897 Passagiere auf 348 Flügen nach Tunesien befördert. Dies waren um 69,4% weniger Flüge

¹⁰⁾ Quelle (Stand: 12.8.2015): <http://www.bpb.de/internationales/afrika/arabischer-fruehling/52433/chronologie>.

¹¹⁾ Quelle (Stand: 12.8.2015): <http://www.vffl.at/index.php/component/content/article/1-aktuelle-nachrichten/131-temporaeres-frachtdrehkreuz>; <https://www.austrianwings.info/2011/01/tunesien-reiseveranstalter-evakuieren-touristen-aua-sonderflug-gestartet/>.

bzw. 62,8% weniger Personen als 2000 und nach wie vor um 28,4% bzw. 28,7% weniger als im Vergleich zu 2010 und somit vor dem Arabischen Frühling.

In **Ägypten** lassen sich die wichtigsten Vorfälle seit 2010 auf die Unruhen und Massenproteste des Arabischen Frühlings – inspiriert von der Revolution in Tunesien beginnend ab 25. Jänner 2011 – und die Staatskrise 2013/14, als es nach dem Militärputsch im Juli 2013 zu Demonstrationen und Massentötungen kam, zusammenfassen.¹²⁾

Im Februar 2011 nahm die Anzahl an Flugbewegungen nach Ägypten um 59,7% im Vergleich zum Vorjahresmonat schlagartig ab. Da in den Folgemonaten die Flugbewegungen wieder langsam stiegen, kam es im gesamten Jahr 2011 zu 18,3% weniger Flügen als 2010. Vor allem die Passagierzahlen zeigten drastisch die Auswirkungen der Proteste: Während im Februar 2010 noch 18.144 von Österreich abfliegende Personen ihr Endziel in Ägypten hatten, waren es im Februar 2011 nur 2.307, was einen Rückgang um 87,3% gegenüber dem Vorjahresmonat bedeutete. Bereits im März 2011 reisten wieder 12.233 Fluggäste nach Ägypten, sodass das Passagierminus im Jahr 2011 gegenüber dem Vorjahr bei 23,1% und damit im Vergleich zu Tunesien vergleichsweise gering blieb.

Nachdem sich bis Juli 2013 die Anzahl der Flugbewegungen und der Passagiere nach Ägypten weitgehend normalisiert hatten, kam es durch den Militärputsch im Juli bzw. August 2013 erneut zu Abnahmen im Vergleich zu den Vorjahresmonaten (Flüge: -6,8% bzw. -6,3%; Passagiere: -16,6% bzw. -35,0%). Nach dem Massaker in Kairo am 14. August 2013 mit mehreren hundert Toten nahm die Anzahl an Flugbewegungen bzw. Passagieren nach Ägypten im September

2013 um 69,5% bzw. 81,2% gegenüber September 2012 ab. Insgesamt wurden 2013 um 16,3% weniger Flugbewegungen und um 20,3% weniger Fluggäste aus Österreich nach Ägypten gezählt als im Vorjahr (um 29,7% bzw. 35,1% weniger als 2010). Auch für das Gesamtjahr 2014 wurden um 6,3% weniger Flugbewegungen gezählt als 2013. Die Anzahl der Passagiere nach Ägypten betrug 181.965 Personen und blieb somit mit einem Minus von 0,4% fast konstant.

Über die gesamte Zeitreihe gesehen wurden im Jahr 2014 dennoch fast doppelt so viele Flugbewegungen und Passagiere nach Ägypten gezählt wie 2000.

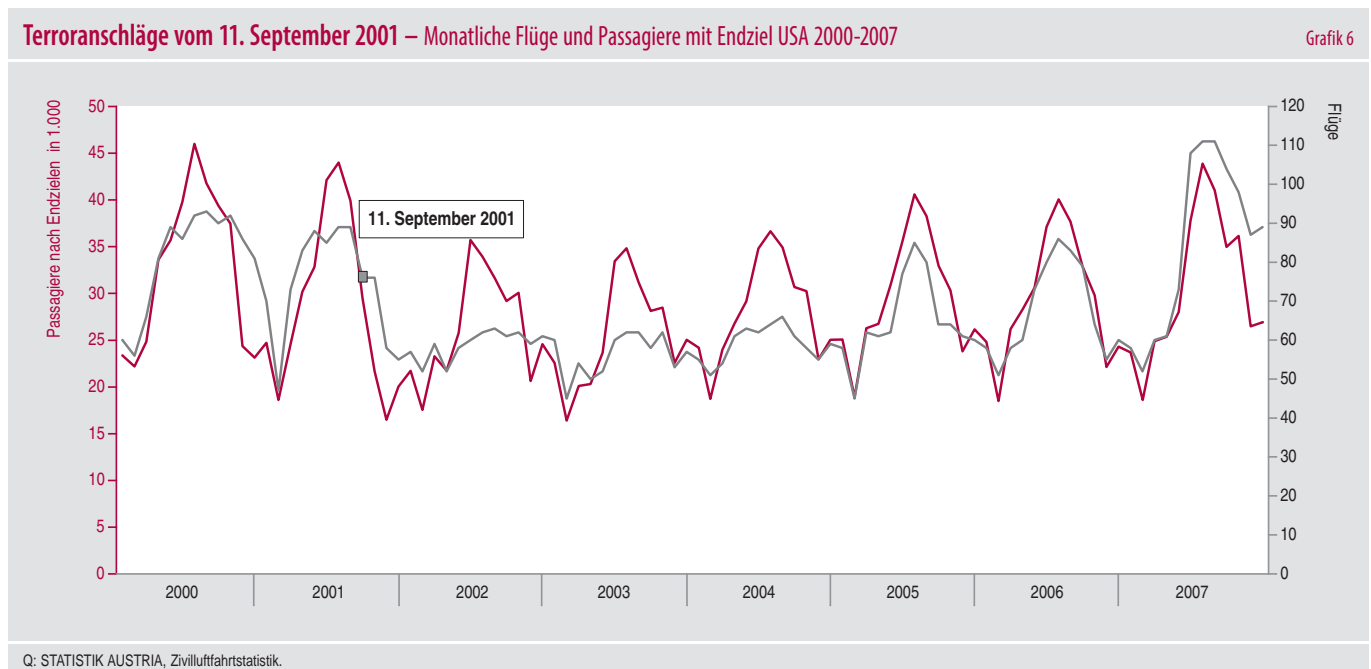
Anschläge des 11. September

Die Anschläge vom 11. September 2001 in den USA hatten für den Luftverkehr nicht nur einen Passagierrückgang zur Folge, sondern bewirkten weitreichende Änderungen für die gesamte Luftfahrtbranche. Wirtschaftliche Probleme ergaben sich für die Fluggesellschaften einerseits durch die geringere Nachfrage und die dadurch folgenden Umsatzrückgänge, aber auch aufgrund der Bewältigung und raschen Umsetzung der verschärften Sicherheitsmaßnahmen.¹³⁾

Wie bereits in *Grafik 1* ersichtlich, nahm die Anzahl an Flugbewegungen und Passagieren in den Jahren 2000 bis 2003 nur mäßig zu. Wuchsen die Flugbewegungen und Passagierzahlen in den 1990er-Jahren noch um durchschnittlich 8% jährlich, so gab es 2001 erstmals einen Einbruch: Die Passagierzahlen fielen von 15.600.618 Personen im Jahr 2000 um 0,8% auf 15.471.631. Noch stärker traf es die Flugbewegungen: Hier wurden 2001 mit einer Anzahl von 260.256 um 3,7% weniger Flüge registriert als im Vorjahr (270.348 Flugbewegungen). Im Folgejahr konnte zwar wie-

¹²⁾ Quelle (Stand: 12.8.2015): <http://www.welt.de/themen/aegypten-krise/>.

¹³⁾ Flughafen Wien AG „Geschäftsbericht 2001“ unter www.viennaairport.com.



der eine positive Wachstumsrate verbucht werden, jedoch war diese mit 0,3% mehr Flugbewegungen bzw. 1,1% mehr Fluggästen wesentlich geringer als vor den Anschlägen. 2003 gab es schließlich eine Steigerung der Flugbewegungen bzw. der Passagiere um 4,6% bzw. 5,7%. 2004 hatte sich die österreichische Luftfahrtbranche wieder erholt und konnte auch – aufgrund der bereits zuvor erwähnten EU-Ostererweiterung und der Bedeutung des Flughafens Wiens als Ost-West-Hub – um 11,0% mehr Flugbewegungen bzw. um 15,3% mehr Passagiere melden.

Von Österreich in die USA konnten unmittelbar nach den Anschlägen die durchschnittlichen drei täglichen Flüge in die Vereinigten Staaten nicht durchgeführt werden, da der Luftraum über dem Land für vier Tage gesperrt wurde.¹⁴⁾ Längerfristig zeigte sich, dass die Anschläge zu einer verringerten Nachfrage und dadurch einer geringeren Anzahl an Direktflügen in die USA führte. Im Jahr 2000 fanden 972 Flüge in die Vereinigten Staaten – also durchschnittlich 81 Flüge im Monat – statt. Im Jahr der Anschläge konnten bis Oktober knapp 78 Flüge monatlich gezählt werden, im November schließlich fiel die Anzahl der Flüge auf 58 und blieb in den Jahren 2002 bis 2004 mit etwa 58 Abflügen pro Monat auf diesem Niveau (-28,4% zu 2000). Ab dem Jahr 2005 wurde wieder eine Zunahme der durchgeführten Flüge in die USA registriert: 2005 waren es monatlich durchschnittlich 65 Flüge, 2006 circa 67, und 2007 konnten schließlich mit monatlich 84 Flügen erstmals wieder mehr verbucht werden als im Jahr vor den Anschlägen (+4,1% zu 2000).

Ein ähnlicher Verlauf zeigte sich bei der Anzahl der aus Österreich abfliegenden Personen mit Endziel USA. Während die Passagierzahl 2000 noch bei 391.571 lag, waren es im Jahr der Anschläge 344.668 (-12,0% zu 2000) und

¹⁴⁾ Quelle (Stand: 12.8.2015): <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/jahrestag-9-11-wirtschaftliche-folgen-fuer-die-luftfahrt/4585116.html>.

schließlich im Folgejahr 315.861 (-8,4% zu 2001). Der Tiefstand wurde 2003 mit 306.815 in Österreich abgefertigten Personen mit Endziel USA gemessen (-2,9% zu 2002 bzw. -21,6% zu 2000). Seit 2007 stieg die Anzahl von Reisenden in die Vereinigten Staaten von Jahr zu Jahr, wobei der Höchststand von 2000 bisher nicht mehr erreicht werden konnte (Grafik 6).

Fußball Europameisterschaft 2008 in Österreich und der Schweiz

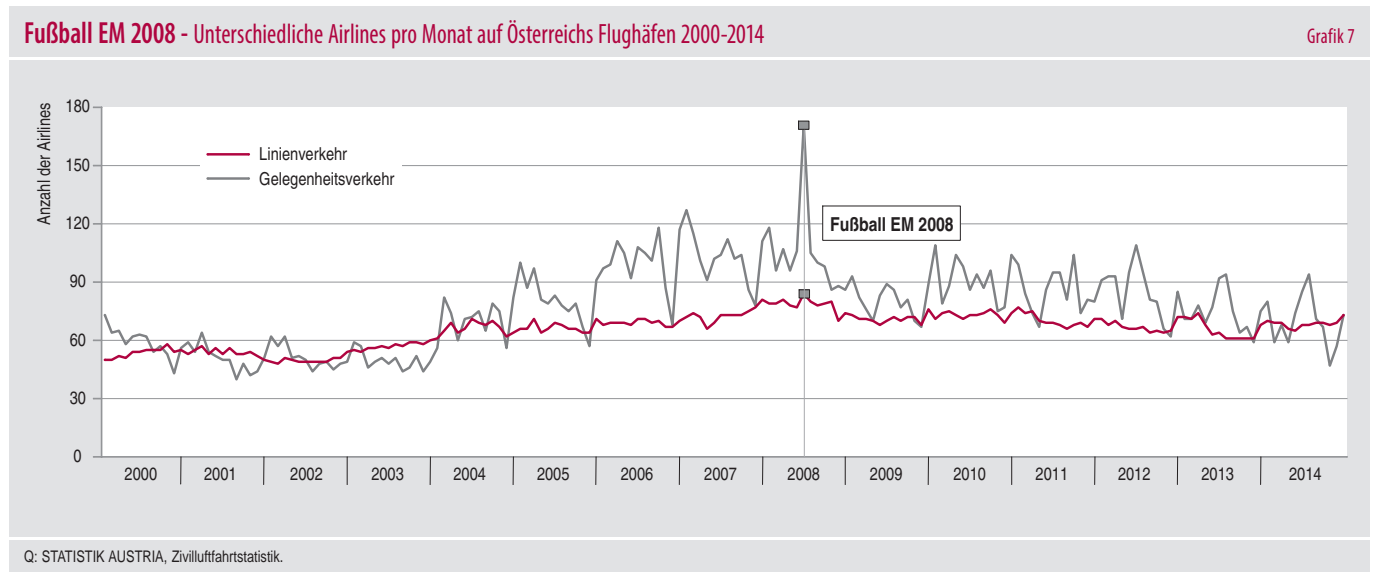
Zwischen 7. und 29. Juni 2008 wurde in Österreich und der Schweiz die Fußball Europameisterschaft ausgetragen. Als einmaliges Großereignis wirkte sich die EM auf den österreichischen Luftverkehr hauptsächlich im Gelegenheitsverkehr aus, da viele Flüge nach Österreich nur zu diesem Anlass stattfanden.

Im Juni 2008 konnten fast 10% mehr Flugbewegungen im Gelegenheitsverkehr verzeichnet werden als im Vergleich zum Vorjahresmonat. Auch wurden die Flüge zwischen der Schweiz und Österreich verstärkt, sodass es zwischen den beiden Ländern 204 nichtplanmäßige Flugbewegungen gab, was etwa dem Zehnfachen der Flugbewegungen im Vergleich zum Juni 2007 (22 Flugbewegungen im Gelegenheitsverkehr) entspricht.

Während der EM 2008 verkehrte in Österreich die bis dato größte Anzahl an verschiedenen Airlines. Bewegte sich die Anzahl über die Jahre 2000 bis 2014 bei monatlich durchschnittlich 66 unterschiedlichen Fluggesellschaften im Linienverkehr bzw. 77 im Gelegenheitsverkehr, wurden im Juni 2008 in Österreich 84 verschiedene Airlines im Linienverkehr und sogar 171 im Gelegenheitsverkehr registriert (Grafik 7).

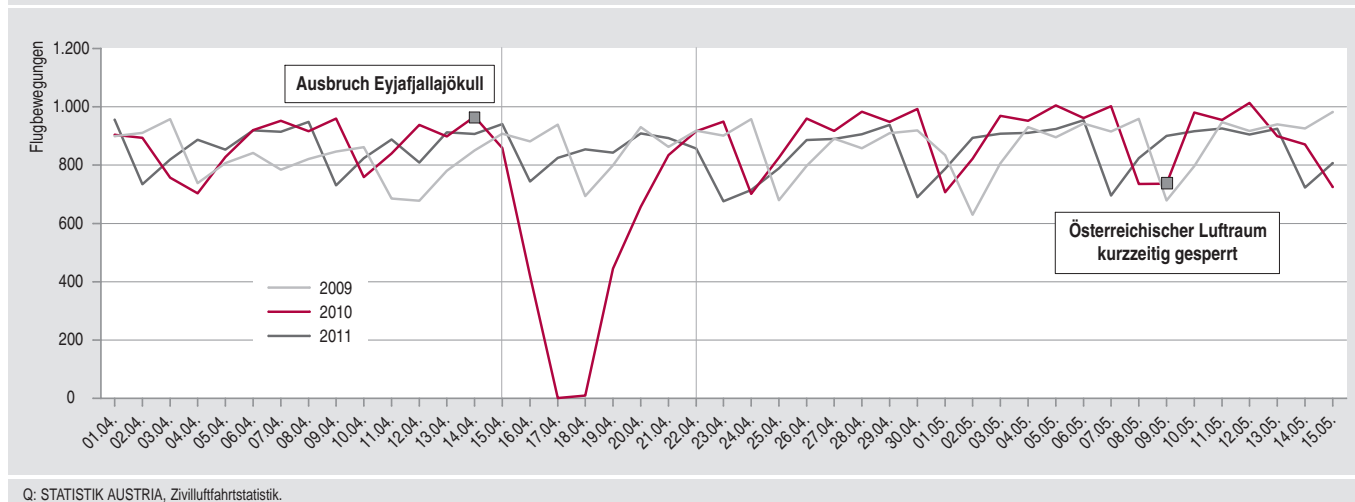
Vulkanausbruch des Eyjafjallajökull in Island 2010

Am 14. April 2010 kam es zum Ausbruch des Vulkans Eyjafjallajökull auf Island, wodurch es vor allem in der Periode zwischen 15. und 22. April zu massiven Einschränkungen



Vulkanausbruch in Island - Flugbewegungen auf Österreichs Flughäfen zwischen 1. April und 15. Mai

Grafik 8



Q: STATISTIK AUSTRIA, Zivilluftfahrtstatistik.

kungen im internationalen Luftverkehr kam.¹⁵⁾ Verglichen mit der Vorwoche wurden auf den österreichischen Flughäfen in dieser Woche insgesamt 48,6% weniger Flugbewegungen verzeichnet.

Die Ausbreitung der Vulkanaschepartikel führte dazu, dass am Tag nach dem Ausbruch vorerst das Vereinigte Königreich, Irland und die nordischen Länder ihren Luftraum sperrten. In den folgenden zwei Tagen folgten die meisten anderen europäischen Länder. Der österreichische Luftraum, der im Laufe des 16. Aprils komplett gesperrt wurde, konnte zwei Tage später um 16:00 Uhr Mitteleuropäischer Zeit wieder für Flüge ab FL200 (Flight Level)¹⁶⁾ freigegeben werden.

Grafik 8 zeigt die Auswirkung des Vulkanausbruchs auf die Gesamtanzahl der Flüge, die im Zeitraum 1. April bis 15. Mai 2010 in Österreich starteten und landeten im Vergleich mit den Jahren 2009 und 2011. Während am Tag des Ausbruchs am 14. April noch keine Änderungen des Flugverhaltens feststellbar waren, betrug die Gesamtanzahl der Flugbewegungen am Folgetag 6,2% weniger als am Vergleichstag der Vorwoche. Am 16. April fanden im Vergleich zur Vorwoche nur 43,8% der Flüge von und nach Österreich statt, und nachdem der österreichische Luftraum komplett geschlossen wurde, konnte am 17. April nur eine Landung vermerkt werden (am Samstag der Vorwoche gab es 759 Starts und Landungen). Dabei handelte es sich um eine Ausweichlandung einer Maschine der Ural Airlines, die eigentlich auf dem Weg nach Rom war.¹⁷⁾ Am 18. April wurden von den österreichischen Flughäfen neun Flüge gemeldet, wobei es sich hier um Leerflüge im Inland zu Testzwecken

handelte. Nachdem der europäische Luftraum ab dem 18. April wieder teilweise freigegeben war, konnten die österreichischen Flughäfen am 19. April 445, am Folgetag 657 und schließlich am 21. bzw. 22. April 834 bzw. 916 Flugbewegungen zählen und somit dieselbe Menge an Flugbewegungen wie am selben Tag zwei Wochen zuvor durchführen.

Am 9. Mai kam es neuerlich zu einer kurzzeitigen Sperre des österreichischen Luftraums nachdem Aschewolken die Alpen erreicht hatten, wodurch 10,9% weniger Flüge als am Vergleichstag zwei Wochen zuvor durchgeführt werden konnten.

Luftfahrt in anderen amtlichen Statistiken
Luftverkehr und relevante Wirtschaftskennzahlen

Um die Entwicklung der kommerziellen Luftfahrt auch in einem größeren Kontext zu betrachten, wird in diesem Abschnitt die beschriebene Zeitreihe anderen wirtschaftlichen Kennzahlen gegenübergestellt.

Zum Bereich der Luftfahrt werden alle jene Unternehmen gezählt, die gemäß der Österreichischen Systematik der Wirtschaftstätigkeiten¹⁸⁾ ÖNACE 2008 der Abteilung H 51 „Luftfahrt“ zugeordnet werden. Vor Inkrafttreten der ÖNACE 2008 entsprach die Abteilung H 51 eins zu eins der Abteilung IA 62 „Flugverkehr“ der ÖNACE 2003 bzw. der ÖNACE 1995. Während in der ÖNACE 2008 eine weitere Unterteilung der Luftfahrt in die Gruppen H 51.1 „Personenbeförderung in der Luftfahrt“ und H 51.2 „Güterbeförderung in der Luftfahrt und Raumtransport“ möglich ist, unterscheiden die davor gültigen ÖNACE 2003 und ÖNACE 1995 nach Linien- und Gelegenheitsflugverkehr. Um einen Zeitreihenbruch zu vermeiden, enthalten die hier dargestellten Wirtschaftskennzahlen auch die Luftfrachtunternehmen. Es ist jedoch anzumerken, dass der weitaus größte Anteil der Wirtschaftsleistungen der Luftfahrt aus der Personenbeförderung stammt.

¹⁵⁾ Quelle (Stand: 12.8.2015): <https://www.eurocontrol.int/articles/volcanic-ash-cloud-timeline-2010-events>.

¹⁶⁾ Siehe https://www.austrocontrol.at/jart/prj3/austro_control/main.jart?rel=de&reserve-mode=active&content-id=1311169872854&lex-full=y#F.

¹⁷⁾ Quelle (Stand: 12.8.2015): <http://www.avherald.com/h?article=42-a3d003&opt=0>.

¹⁸⁾ ÖNACE-Gliederung siehe www.statistik.at > Klassifikationen > Klassifikationsdatenbank > Wirtschaftszweige > ÖNACE.

Wirtschaftskennzahlen der Luftfahrt im Vergleich zu allen Wirtschaftsbereichen 2000-2014

Tabelle 2

Kennzahlen	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Luftfahrt															
Produktionswert in Mio EUR	2.516	2.490	2.906	2.836	2.970	3.084	3.400	3.579	3.541	3.100	3.197	3.265	3.776	3.882	3.726
Vorleistungen in Mio EUR	1.879	1.957	2.205	2.076	2.147	2.427	2.594	2.648	2.784	2.389	2.543	2.707	3.191	3.456	3.253
Anteil am Produktionswert in %	74,7	78,6	75,9	73,2	72,3	78,7	76,3	74,0	78,6	77,1	79,5	82,9	84,5	89,0	87,3
Bruttowertschöpfung in Mio EUR	637	532	701	760	823	658	806	931	756	711	655	558	585	426	473
Beschäftigungsverhältnisse	8.470	8.669	8.212	8.254	8.700	9.301	9.435	9.444	9.428	9.074	8.324	7.958	7.704	7.365	7.429
Alle Wirtschaftsbereiche															
Produktionswert in Mio EUR	361.991	378.908	389.536	401.610	424.071	451.200	484.928	516.584	546.557	520.436	543.978	578.347	595.184	604.654	609.432
Vorleistungen in Mio EUR	171.814	182.298	187.654	195.266	208.861	226.423	247.245	264.658	286.024	265.673	281.666	303.495	313.290	317.110	316.122
Anteil am Produktionswert in %	47,5	48,1	48,2	48,6	49,3	50,2	51,0	51,2	52,3	51,0	51,8	52,5	52,6	52,4	51,9
Bruttowertschöpfung in Mio EUR	190.177	196.610	201.882	206.344	215.211	224.777	237.683	251.926	260.533	254.763	262.311	274.852	281.894	287.543	293.311
Beschäftigungsverhältnisse	3.948.224	3.977.054	3.978.754	3.998.840	4.015.086	4.067.034	4.135.114	4.212.585	4.304.465	4.274.780	4.307.688	4.381.456	4.427.631	4.453.910	4.501.801

Q: STATISTIK AUSTRIA, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen (Stand Juli 2015).

Tabelle 2 zeigt die Entwicklung ausgewählter volkswirtschaftlicher Kennzahlen zwischen 2000 und 2014 und vergleicht die Luftfahrt mit der Gesamtwirtschaft. Es werden die Kenngrößen Produktionswert (Summe der Werte aller produzierten Güter und Dienstleistungen), Vorleistungen (Wert der im Produktionsprozess verbrauchten, verarbeiteten oder umgewandelten Güter und Dienstleistungen) und Bruttowertschöpfung (Gesamtwert der im Produktionsprozess erzeugten Waren und Dienstleistungen abzüglich der Vorleistungen) herangezogen. Um Aussagen über die von Luftfahrtunternehmen geschaffenen Arbeitsplätze machen zu können, wird zusätzlich das Merkmal Beschäftigungsverhältnisse betrachtet.

Sowohl der Produktionswert als auch die Vorleistungen stiegen von 2000 (Produktionswert: 2.516 Mio. €, Vorleistungen 1.879 Mio. €) bis 2014 (Produktionswert: 3.726 Mio. €, Vorleistungen 3.253 Mio. €) insgesamt relativ kontinuierlich an. Aufgrund der Wirtschaftskrise gingen beide Werte 2009 kurzfristig etwas zurück, erholten sich jedoch in den folgenden Jahren wieder bzw. gingen 2014 etwas zurück. Insgesamt gesehen kam es über die Zeitreihe zu einer Steigerung des Produktionswertes um 48,1% bzw. der Vorleistungen um 73,1% (Grafik 9).

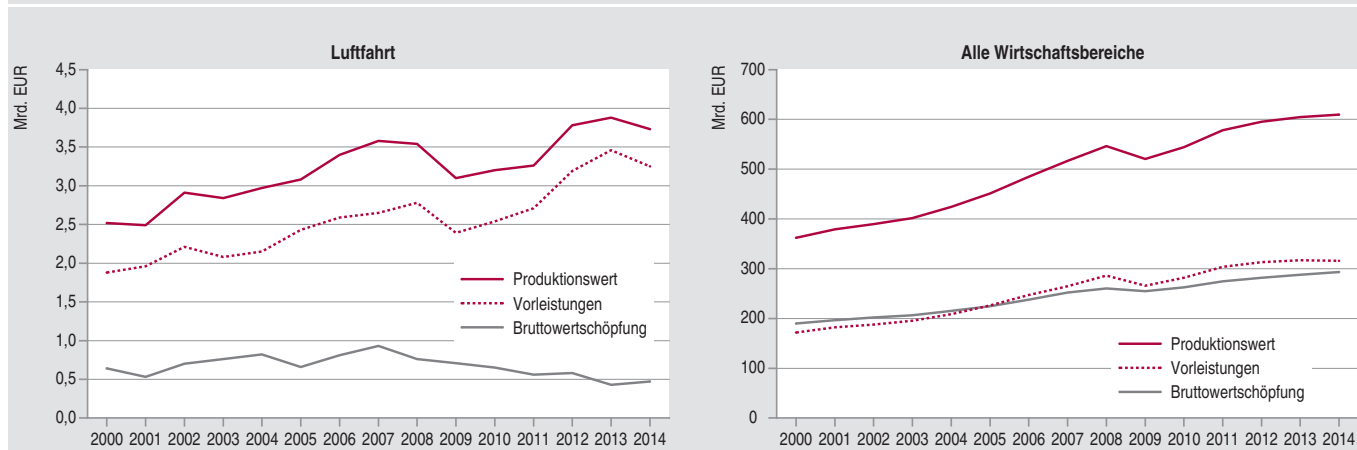
Betrachtet man die Veränderungen dieser Werte für alle Wirtschaftsbereiche, so zeigt sich beim Produktionswert (2000: 361.991 Mio. €, 2014: 609.432 Mio. €) eine Steigerung um 68,4% und bei den Vorleistungen (2000: 171.814 Mio. €, 2014: 316.122 Mio. €) um 84,0%.

Hinsichtlich der Bruttowertschöpfung ist bei den Luftfahrtunternehmen kein vergleichbarer Trend ersichtlich. Während sie 2000 noch 637 Mio. € betrug, war sie 2014 mit 473 Mio. € um rund ein Viertel geringer. Von 2000 bis 2007 (931 Mio. €) war es zu einer Steigerung um mehr als 45% gekommen, danach waren – von einem geringfügigen Anstieg 2014 abgesehen – nur mehr Abnahmen zu verzeichnen gewesen. Bezogen auf alle Wirtschaftsbereiche nahm die Bruttowertschöpfung von 2000 (190.177 Mio. €) bis 2014 (293.311 Mio. €) jedoch um 54,2% zu.

Die unterschiedliche Entwicklung der Bruttowertschöpfung bei Luftfahrtunternehmen lässt sich dadurch erklären, dass der Anteil der Vorleistungen bezogen auf den Produktionswert dieser Unternehmen im Vergleich zu allen Wirtschaftsbereichen relativ hoch ist. Während er 2000 noch 74,7% ausmachte, stieg er bis 2014 – mit einigen Schwankungen – auf 87,3%. Der Anteil der Vorleistungen bezogen auf den

Wirtschaftskennzahlen der Luftfahrt im Vergleich zur Gesamtwirtschaft 2000-2014

Grafik 9

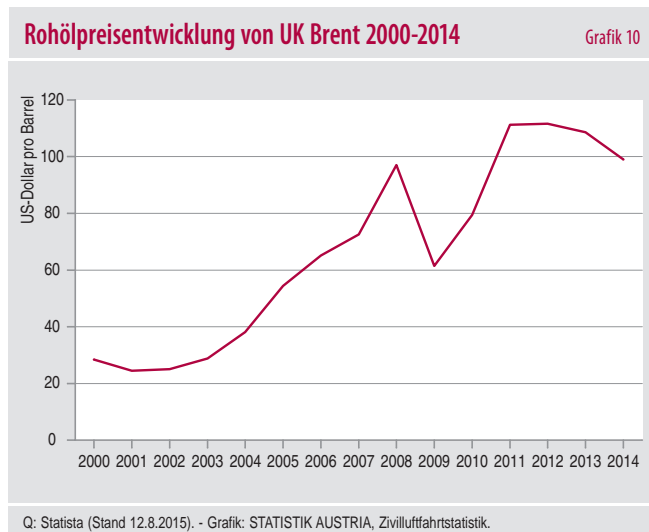


Q: STATISTIK AUSTRIA, Zivilluftfahrtstatistik und Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen (Stand Juli 2015).

Produktionswert aller Wirtschaftsbereiche betrug jedoch über die Zeitreihe nur rund 50%.

Da die Luftfahrt unmittelbar von der Entwicklung der Ölpreise betroffen ist, ist in *Grafik 10* der durchschnittliche Preis je Barrel in US-Dollar der Rohölsorte UK Brent für die Jahre 2000 bis 2014 dargestellt.¹⁹⁾ Während dieser im Jahr 2000 noch bei 28,40 \$ lag, hatte er sich bis 2008 mit 96,99 \$ mehr als verdreifacht. Die Gründe hierfür sind vielfältig: Einerseits war die Nachfrage bedingt durch die starke Wirtschaftsentwicklung der Volksrepublik China massiv gestiegen, andererseits sah sich die Ölindustrie mit politischen Unruhen in förderreichen Ländern (Iran, Irak oder Nigeria) oder Naturkatastrophen wie 2005 dem verheerenden Hurrikan Katrina im Golf von Mexiko konfrontiert.

Die globale Finanzkrise wirkte sich 2009 massiv auf den Ölpreis aus, der mit 61,51 \$ um 36,6% im Vergleich zu 2008 zurückging. Dieser Preisverfall war jedoch nur von kurzer Dauer. Bereits 2011 kostete ein Barrel UK Brent 111,27 \$ und hatte damit den bis dahin höchsten Wert erreicht. Als Ursache dafür werden die Geschehnisse rund um den Arabischen Frühling gesehen. Seit 2013 sank der Ölpreis wieder leicht und betrug im Jahr 2014 durchschnittlich 99,02 \$.

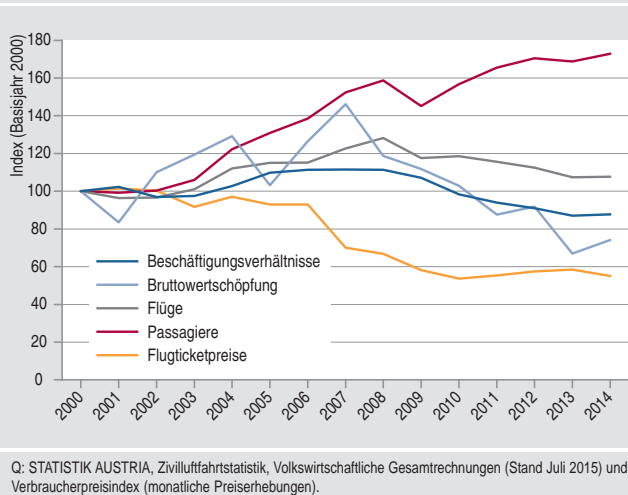


Durch die massive Steigerung der Ölpreise über die Zeitreihe 2000 bis 2014 lässt sich der Anstieg des Anteils der Vorleistungen bei den Luftfahrtunternehmen erklären.

Die in *Tabelle 2* dargestellten **Beschäftigungsverhältnisse** stiegen von 2000 (8.470) bis 2008 (9.428), fielen dann jedoch bis zum Jahr 2014 wieder auf 7.429. Insgesamt kam es über die Zeitreihe zu einer Abnahme der Beschäftigungsverhältnisse in Luftfahrtunternehmen um 12,3%. Betrachtet man wieder alle Wirtschaftsbereiche, so zeigt sich ein anderer Verlauf: Während es im Jahr 2000 insgesamt 3.948.224 Beschäftigungsverhältnisse gab, waren es 2014 bereits 4.501.801. Es kam damit zu einer Steigerung von 14,0%.

¹⁹⁾ Quelle (Stand: 12.8.2015): <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/1123/umfrage/rohloelpreisentwicklung-uk-brent-seit-1976/>.

Normierte Wirtschaftskennzahlen der Luftfahrt 2000-2014 Grafik 11



In *Grafik 11* wird zur Veranschaulichung die Zeitreihe der Anzahl der Flüge und Passagiere von 2000 bis 2014 der Veränderung von Bruttowertschöpfung und Beschäftigungsverhältnissen gegenübergestellt. Zusätzlich enthält die Grafik die Entwicklung der Flugticketpreise österreichischer Fluglinien, die von Statistik Austria im Rahmen der Berechnung des monatlichen Verbraucherpreises erhoben werden.²⁰⁾

Um die direkte Vergleichbarkeit der Merkmale über die gesamte Zeitreihe zu ermöglichen, wurden Indizes gebildet, die jeweils für das Jahr 2000 auf 100 normiert wurden. Aus dieser Grafik lassen sich folgende Entwicklungen für den Zeitraum 2000 bis 2014 ablesen:

- Während es zwischen 2000 und 2014 zu einer deutlichen Zunahme des Passagieraufkommens von 72,9% kam, gingen die Ticketpreise um fast die Hälfte (-45,0%) zurück. Letzteres war auf die Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs zurückzuführen.
- Die Anzahl der Flüge nahm von 2000 bis 2009 fast kontinuierlich um 17,5% zu, sank jedoch nach der Wirtschaftskrise. Insgesamt kam es seit 2000 zu einer Zunahme von 7,6%.
- Bei den Beschäftigungsverhältnissen stellt sich auf den ersten Blick ein ähnlicher Verlauf wie bei der Anzahl der Flüge dar, insgesamt kam es hier jedoch zu einer Abnahme um 12,3%.
- Der Verlauf der Bruttowertschöpfung seit dem Jahr 2000 war durch größere Schwankungen gekennzeichnet als jener des Flugaufkommens bzw. der Beschäftigung. Verglichen mit den anderen Merkmalen war die Abnahme bei der Bruttowertschöpfung mit 25,8% am größten.

²⁰⁾ Via Internet werden Ticketpreise für bestimmte, repräsentative Destinationen (nationale, europäische und andere) gesammelt. Die Erhebung der Preise erfolgt zwischen vier und zwölf Wochen vor dem angenommenen Flugdatum und muss gewissen Kriterien (Hin- und Rückflugticket, Gepäckstück inkludiert, ...) entsprechen.

Gegenüberstellung von Zivilluftfahrt- und Tourismusstatistik 2007-2014

Tabelle 3

Endziele nach Kontinenten und Statistikquelle	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	Anzahl der Reisen bzw. der abgefertigten Endzielpassagiere							
Europa								
Zivilluftfahrtstatistik	9.819.927	10.332.482	9.413.633	10.152.619	10.873.535	11.162.487	11.099.163	11.278.738
Tourismusstatistik	3.108.393	3.182.079	3.183.924	3.054.600	3.254.252	3.320.505	3.445.447	3.359.340
Amerika								
Zivilluftfahrtstatistik	535.763	561.366	494.219	524.418	565.105	597.451	618.839	674.466
Tourismusstatistik	208.102	310.515	294.616	254.365	193.827	280.009	285.957	363.678
Asien								
Zivilluftfahrtstatistik	1.027.951	1.002.871	951.908	1.017.808	1.063.457	1.091.622	1.067.835	1.129.595
Tourismusstatistik	304.133	334.623	310.426	351.651	280.496	326.559	403.825	296.662
Afrika								
Zivilluftfahrtstatistik	381.767	402.477	386.084	427.577	322.393	358.432	319.761	321.585
Tourismusstatistik	321.864	365.229	319.793	377.073	210.391	192.295	201.980	224.644
Australien, Ozeanien								
Zivilluftfahrtstatistik	37.457	23.825	21.127	21.190	24.595	28.665	34.199	36.017
Tourismusstatistik ¹⁾	15.471	12.675	22.210	21.754	24.280	15.577	33.570	16.370
Insgesamt								
Zivilluftfahrtstatistik	11.802.865	12.323.021	11.266.971	12.143.612	12.849.085	13.238.657	13.139.797	13.440.401
Tourismusstatistik ²⁾	3.957.964	4.205.121	4.130.970	4.059.443	3.963.245	4.134.946	4.370.780	4.260.693

Q: STATISTIK AUSTRIA, Zivilluftfahrtstatistik und Ergebnisse aus den quartalsweisen Stichprobenerhebungen zum Urlaubs- und Geschäftsreiseverkehr. - 1) Stichprobenfehler liegt bei mehr als +/-20% bei 95% statistischer Sicherheit. - 2) Inklusive „Andere Reiseziele“ (2007-2012) und „Nicht zuordenbar“ (2007-2013).

Luftverkehr in der Tourismusstatistik

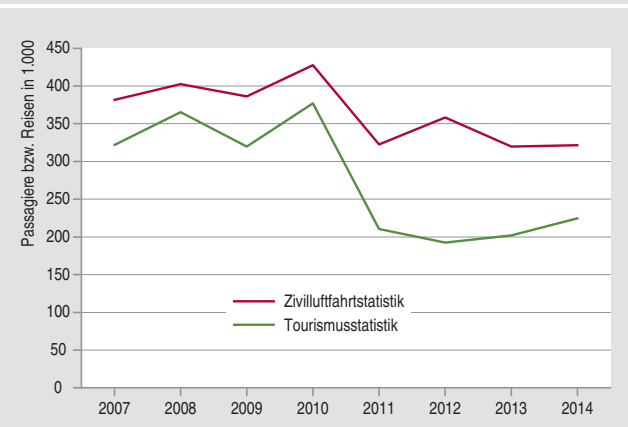
Quartalsweise werden von Statistik Austria die Reisegewohnheiten der österreichischen Bevölkerung im Zuge einer Stichprobenerhebung im In- und Ausland erfragt.²¹⁾ Dabei werden österreichweit vierteljährlich etwa 3.500 im Inland wohnhafte Personen, die älter als 15 Jahre sind, telefonisch über ihre Reisegewohnheiten in den letzten drei Monaten befragt (Reisedestination, Transportmittel, Abreisemonat, ...). Aufgrund von Änderungen der Erhebungsform über die Zeit ist ein Zeitreihenvergleich erst ab 2007 möglich.

Tabelle 3 vergleicht Ergebnisse der Luftfahrtstatistik mit Daten aus der Tourismusstatistik. Während aus der Erhebung über die Reisegewohnheiten der österreichischen Bevölkerung – wie bereits erwähnt – nur die per Flugzeug durchgeführten Reisen der in Österreich wohnhaften Personen abgedeckt werden, enthalten die Daten der Luftfahrtstatistik keinerlei Informationen über die Herkunft der Passagiere; eine Unterscheidung zwischen österreichischen und ausländischen Passagieren ist somit nicht möglich. Zudem enthält die Tourismusstatistik – im Gegensatz zur Luftfahrtstatistik – nur Reisen von Personen, die älter als 15 Jahre sind. Dementsprechend ist die Anzahl der in Österreich abgefertigten Passagiere der Luftfahrtstatistik um durchschnittlich ein Drittel größer als die durch die Tourismusstatistik erhaltenen Flugreisen der österreichischen Bevölkerung. Vor allem bei den Reisezielen **Europa, Asien und Amerika** ist eine große Differenz zu erkennen, was darauf schließen lässt, dass in der Zivilluftfahrtstatistik mehrheitlich ausländische Touristen enthalten sind bzw. Österreich als Ost-West-Hub viele nicht in Österreich lebende Passagiere abfertigt und ins Ausland weiterbefördert. Aus diesen Gründen ist ein Vergleich der beiden Statistiken nur sehr bedingt anhand der Interpretation von Tendenzen möglich.

²¹⁾ Standarddokumentation Reisegewohnheiten der österreichischen Bevölkerung ab 2012.

Jährliche Anzahl der Reisen bzw. abgefertigten Passagiere mit Endziel Afrika 2007-2014

Grafik 12



Q: STATISTIK AUSTRIA, Zivilluftfahrtstatistik und Ergebnisse aus den quartalsweisen Stichprobenerhebungen zum Urlaubs- und Geschäftsreiseverkehr.

Eine Ausnahme bildet der Vergleich der Endzielpassagiere mit den Reisenden laut Tourismusstatistik nach **Afrika**, da hier der Unterschied geringer ausfällt. Dies könnte darauf zurückzuführen sein, dass die Verbindung zwischen Österreich und Afrika eher touristischer Natur ist und somit die Reisen der Österreicher deutlicher hervorgehen. Grafik 12 zeigt, dass die Zeitreihe der Anzahl der Reisenden mit Ziel Afrika sowohl in der Luftfahrtstatistik als auch in der Tourismusstatistik ähnlich verläuft. Da die Statistik der kommerziellen Luftfahrt auch die Passagiere aus dem Ausland inkludiert, ist die Anzahl der Passagiere größer als jene der Tourismusstatistik. Der bereits erwähnte Einbruch aufgrund des Arabischen Frühlings 2010 lässt sich in beiden Zeitreihen feststellen, wobei die Abnahmen in der Tourismusstatistik im Jahr 2011 (mit -44,2% im Vergleich zu 2010) größer waren als in der Luftfahrtstatistik (-24,6% zu 2010).

Summary

Passenger transport in commercial aviation has massively gained in importance since the turn of the millennium. Regarding the time series from 2000 to 2014, the number of passengers has increased by almost three quarters. During the same period, the number of flights augmented comparatively less by around 8%. These increments resulted mainly from scheduled air services, which continuously increased in recent years, whereas non-scheduled flights lost importance.

Regarding the final destinations of passengers, there have hardly been any changes since 2000: The majority of air passengers travelled within Europe. The most important airport in Austria is by far Vienna with a share of 79.3 per cent of all flights and 83.3 per cent of all passengers in 2014.

In addition to the analysis of the time series, this article discusses also the impact of certain historical and political events on Austrian civil aviation such as the terrorist attacks 9/11, the Arab Spring or the European Football Championship 2008. To complete the picture, the results of aviation statistics were compared with selected economic indicators of national accounts and with those of tourism statistics.

TOP-Empfehlung

Verkehrstatistik 2014

Die Verkehrsstatistik stellt Verkehrsströme und Bewegungen von Verkehrsmitteln, Gütern und Personen dar. Sie bildet damit eine wesentliche Grundlage für Entscheidungen in der Politik, der Technik und der Wirtschaft.

In der „Verkehrsstatistik 2014“ wird der Güterverkehr, der auf den Verkehrsträgern Straße, Schiene, Binnenschiffahrt, Luftfahrt und den Rohrleitungen im Jahr 2014 in Österreich erbracht wurde, im Detail erläutert. Darüber hinaus wird der Modal Split, basierend auf dem Transportaufkommen und der Transportleistung im Inland, präsentiert. Für den Straßengüterverkehr gibt es neben der Darstellung der Leistungen österreichischer Unternehmen auch einen Überblick über die Verkehrsleistungen der Unternehmen aus der Europäischen Union.

Die Publikation beinhaltet Informationen zum Personenverkehr in der Luftfahrt und auf der Schiene. Besonders ausführlich wird auf die Passagierströme im Linien- und Gelegenheitsverkehr und deren Entwicklung eingegangen. Daneben finden sich auch Angaben zu Strecken- und Endzielen von Fluggästen sowie Informationen zur Allgemeinen Luftfahrt. Darüber hinaus enthält die „Verkehrsstatistik 2014“ Eckdaten zur Schieneninfrastruktur, Angaben zu Fahrzeugbeständen sowie Unfallzahlen der einzelnen Verkehrsträger.

Neben dem Textteil, der als PDF Dokument im Internet unentgeltlich zur Verfügung steht, gibt es zudem eine erweiterte CD-ROM Version, die eine Vielzahl zusätzlicher Tabellen im Excel-Format enthält: www.statistik.at > Publikationen & Services > Publikationskatalog > Verkehr.

Artikelnummer: 20-3950-14

ISBN: 978-902925-85-5

Erscheinungsfolge: jährlich

Erscheinungsdatum: Dezember 2015

CD-ROM: EUR 50,00



Vorbestellungen werden auch schriftlich entgegengenommen:

STATISTIK AUSTRIA, Allgemeiner Auskunftsdienst

Tel.: +43 (1) 711 28-7070, Fax: +43 (1) 715 68 28, e-mail: info@statistik.gv.at