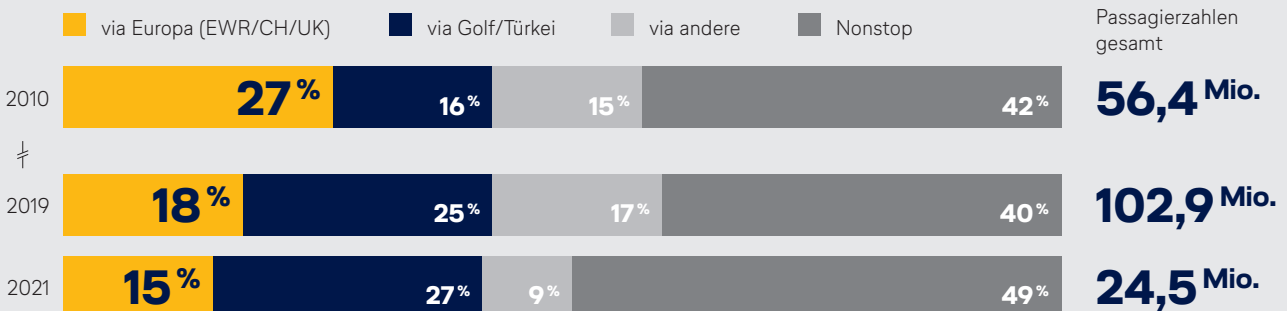


DLR-Gastartikel

EUROPA UND DIE HUBS
VOR DEN TOREN DER EU

Das vergangene Jahrzehnt war von einem rasanten Wachstum im Luftverkehr geprägt, wobei sich weltweit die Anzahl beförderter Passagiere von 2010 bis 2019 beinahe verdoppelte. Mit der Corona-Pandemie kam der radikale Einbruch, nun folgt die Phase der Erholung. Spannend wird sein, ob und wie sich Flugverbindungen und Passagierströme im Vergleich zu den 2010er Jahren verändert haben.

Passagierstrom Europa gen Zentralasien, Nahost, Golfregion, Indien, Südostasien, Fernost, östliches und südliches Afrika nach Umsteigeort


Mit Blick auf Europa im interkontinentalen Luftverkehrsnetz gab es bereits vor der Corona-Pandemie zwei sichtbare Trends. Erstens nahm die Zahl der interkontinentalen Direktflüge stetig zu. Zweitens fand das Wachstum der Umsteigerverbindungen Richtung Asien und Afrika größtenteils an Hubs vor den südöstlichen Toren der EU statt. Das setzte europäische Drehkreuze bereits vor der Pandemie doppelt unter Druck. Der Blick auf die Passagierströme von und nach Europa zeigt: Die Hubs in der EU verlieren Marktanteile. Der internationale Luftverkehr wächst außerhalb Europas stärker.

Analysen des DLR zeigen die Entwicklung im Detail. Auf Flugverbindungen von Deutschland nach Asien und Afrika stieg die Anzahl der Passagiere von 2010 bis 2019 um 73 Prozent, gemeinsam betrachtet mit anderen europäischen Ländern (EWR incl. UK, CH) sogar um 82 Prozent von 56,4 Mio. auf 102,9 Mio. Passagiere. Dabei wuchs die Anzahl umsteigender Passagiere nur leicht, in Deutschland um 15 Prozent und in allen europäischen Ländern zusammen (EWR incl. UK, CH) um 19 Prozent. Trotzdem sank der Marktanteil Europäischer Hubs als Umsteigeort für Verkehre von Europa nach Asien und Afrika von 27 Prozent im Jahr 2010 auf nur noch 18 Prozent im Jahr 2019.

Von der Entwicklung konnten die stark expandierenden Drehkreuze in Dubai, Abu Dhabi, Doha sowie Istanbul überproportional profitieren. Ihr Marktanteil an den Verkehrsströmen von

Europa (EWR incl. UK, CH) nach Asien und Afrika stieg von 16 Prozent im Jahr 2010 auf 25 Prozent im Jahr 2019. Stabiler sind die Verkehre von Nordamerika über Europa Richtung Asien und Afrika, bei denen die Marktanteile europäischer Hubs von 2010 bis 2019 in etwa gleich blieben.

Mit der Pandemie und den resultierenden Turbulenzen für die weltweite Luftfahrt setzten sich diese Trends zunächst fort. Noch ist offen, wie sich der nun einsetzende Hochlauf der Luftfahrt sowie zukünftige europäische Klimaschutzmaßnahmen auf die Entwicklung und Wettbewerbsfähigkeit deutscher und europäischer Drehkreuze auswirken werden. Die Luftverkehrsindustrie muss zweifellos ihren Anteil an der Reduktion der Klimawirkung leisten. Dafür forschen wir auch am DLR an zahlreichen neuen Technologien und Konzepten für das klimaneutrale Fliegen von morgen. Die Verlagerung von

Verkehrsströmen von innereuropäischen Hubs auf außereuropäische Hubs unterstreicht eine wesentliche Herausforderung für weltweit erfolgreiche Klimaschutzmaßnahmen.


Dr. Markus Fischer

DLR-Bereichsvorstand Luftfahrt