

Luftverkehr in Baden-Württemberg 1998

Am 27. Juni 1999 feierte die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) ihr 75jähriges Jubiläum. Vor 75 Jahren wurde die Luftverkehr Württemberg AG unter Mithilfe des Staates Württemberg, der Stadt Stuttgart sowie mehrerer Banken und Industrieunternehmen gegründet. Der Grundstein für die heutige Flughafen Stuttgart GmbH war gelegt. Der damalige Flugplatz war auf dem Wasen in Bad-Cannstatt untergebracht. Schon kurz danach wurde er nach Böblingen verlegt und im Jahr 1939 an seinen heutigen Standort in Echterdingen. Nach Luftangriffen im Jahr 1944 landete erstmals im August 1948 wieder ein ziviles Flugzeug der Swissair auf dem Flughafen Stuttgart. Seither vollzog der Flughafen eine sehr expansive Entwicklung in bezug auf seine Größe und sein Verkehrsaufkommen. Heute weist der Flughafen Stuttgart im gewerblichen Verkehr 112 000 Flugbewegungen mit über 7 Mill. Passagieren auf, und es werden fast 30 000 Tonnen Luftfracht und -post umgeschlagen. Er ist damit innerhalb des Landes der Dreh- und Angelpunkt des Luftverkehrs. Mit rund 7 000 Beschäftigten und 270 Mill. DM Umsatz stellt der Flughafen auch einen wichtigen Wirtschaftsfaktor für die Region dar. Anlässlich des Jubiläums der FSG soll im folgenden der Luftverkehr von Baden-Württemberg und des Flughafens Stuttgart näher untersucht und dargestellt werden.

Flughafen Stuttgart dominiert den Luftverkehr im Land

1998 wurden auf den Flugplätzen des Landes im gewerblichen Verkehr rund 310 074 Flugbewegungen registriert.¹ Dabei wurden 7,5 Mill. Fluggäste befördert (Tabelle 1) sowie 15 300 Tonnen Luftfracht und 13 300 Tonnen Luftpost umgeschlagen. Erwartungsgemäß konzentrierte sich das Fluggeschehen des Landes in sehr starkem Maße auf den Flughafen Stuttgart. Auf ihn entfielen im vergangenen Jahr nahezu die gesamte umgeschlagene Luftfracht und Luftpost, rund 94 % aller Ein- und Aussteiger und immerhin 36 % der Starts und Landungen. Daneben spielten nur noch der Regionalflughafen Friedrichshafen und der erst im September 1996 eröffnete Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden (Söllingen) mit Anteilen von 4,2 bzw. 6,6 % an den Flugbewegungen eine nennenswerte Rolle. Bei den Fluggästen erreichte Friedrichshafen 4,2 % und Karlsruhe/Baden-Baden 1,0 % Anteil am gesamten Land. Die restlichen Flugbewegungen und Flugpassagiere des gewerblichen Flugverkehrs verteilten sich auf weitere 21 Flug- und 9 Hubschrauberlandeplätze im Lande. Insgesamt wurden vom gewerblichen Flugverkehr 33 Flugplätze im Lande angefliegen.

Zur Luftverkehrsinfrastruktur des Landes zählt darüber hinaus noch eine Reihe weiterer Flugplätze. Zu erwähnen sind hier 33 Verkehrs- und 17 Hubschrauberlandeplätze sowie 48 Segelfluggelände, auf denen ausschließlich nichtgewerblicher Flugverkehr (Werks-, Privat- und nichtgewerblicher Schulflygverkehr) abgewickelt wird. Für den gewerblichen und nichtgewerblichen Flugverkehr von Baden-Württemberg stehen demnach 131 Landeplätze für Luftfahrzeuge zur Verfügung.

Im nichtgewerblichen Flugverkehr wurden 1998 rund 418 000 Starts durchgeführt, darunter 284 000 Starts mit motorisierten Luftfahrzeugen. Am häufigsten frequentiert wurden dabei die Flugplätze Aalen-Heidenheim (27 148), Hahnweide (23 870) und Mannheim-Neustadt (17 736).

Obwohl abgesehen von Stuttgart und Friedrichshafen das Passagieraufkommen im gewerblichen Verkehr der regionalen

Flugplätze relativ gering ist, sind sie für die Industrie als Standortfaktor sehr wichtig, weil dadurch bei Fehlen eines Autobahn- bzw. Eisenbahnanschlusses schnelle Verbindungen für den Geschäftsverkehr ermöglicht werden. Ein guter Teil des Geschäftsreiseverkehrs auf den Regionalflughäfen wird nämlich auch über den nichtgewerblichen Werkverkehr abgewickelt. So gingen beispielsweise auf den Flugplätzen Baden-Baden und Karlsruhe/Baden-Baden 1997 neben den 17 000 Fluggästen² im gewerblichen Flugverkehr auch noch weitere 46 000 Personen im nichtgewerblichen Werkverkehr an bzw. von Bord eines Flugzeuges.



Der Autor: Dipl.-Geograph Michael Walker ist Referent im Referat "Handel und Verkehr" des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg.

Flughafen Stuttgart im Steigflug

Der Stuttgarter Flughafen, das wichtigste Luftdrehkreuz des Landes, erlebte in den zurückliegenden Jahren eine geradezu stürmische Entwicklung. So nahm von 1989 bis 1998 die Zahl der ein- und ausgestiegenen Passagiere jährlich um durchschnittlich 7,0 % zu, 1998 um 5,0 % (Schaubild). Die Entwicklung zeigte dabei fast kontinuierlich nach oben. Eine Ausnahme bildeten die Jahre 1991 und 1995, in denen ein deutlicher Rückgang der Zahl der Passagiere zu verzeichnen war. Die Ursachen hierfür waren im Jahr 1991 die Golfkrise und im Jahr 1995 der luftseitige Flughafen-ausbau, wegen dem rund zwei Monate lang auf einer Ausweich-

¹ Grundlage der Auswertungen sind Daten des Statistischen Bundesamtes, die im Rahmen der Luftfahrtstatistik erhoben werden. Rechtsgrundlage ist das Gesetz über die Luftfahrtstatistik vom 30. Oktober 1967 (BGBl. I S. 1053), zuletzt geändert durch Art. 15 des 1. Statistikbereinigungsgesetzes vom 14. März 1980 (BGBl. I S. 294).

² Quelle: Jahresstatistik 1997, Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), Stuttgart.

Tabelle 1
Flugbewegungen und Fluggäste des gewerblichen Flugverkehrs in Baden-Württemberg 1998

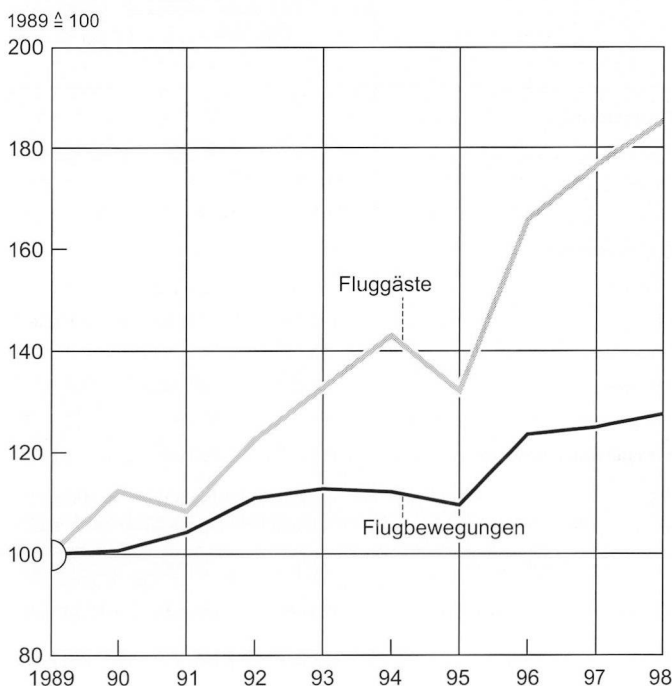
Flugplatz ¹⁾	1998			
	Flugbewegungen	Anteil	Fluggäste	Anteil
	Anzahl	%	Anzahl	%
Stuttgart	112 312	36,2	7 070 399	94,1
Friedrichshafen	13 040	4,2	314 830	4,2
Karlsruhe/Baden-Baden	20 402	6,6	78 678	1,0
Mannheim	26 662	8,6	31 336	0,4
Freiburg	7 930	2,6	5 476	0,1
Karlsruhe	18 300	5,9	3 166	0,0
Lahr	4 548	1,5	1 788	0,0
Mengen	26 470	8,5	1 418	0,0
Sonstige Flugplätze	80 410	25,9	5 248	0,1
Insgesamt	310 074	100	7 512 339	100

1) Fluggäste und Flugbewegungen werden nur für den Flughafen Stuttgart und weitere 16 ausgewählte Großflughäfen Deutschlands erhoben, ansonsten nur die Starts und Einsteiger. Die vom Statistischen Bundesamt in der Fachserie 8, Reihe 6, ausgewiesene Anzahl der Einsteiger und Starts wurde deswegen hier verdoppelt.

Quelle: Statistisches Bundesamt.

piste nur ein eingeschränkter Flugbetrieb möglich war. Die Rückgänge der beiden Jahre wurden aber jeweils schon im darauffolgenden Jahr wieder mehr als ausgeglichen. Deutlich schwächer als die Zahl der Passagiere stieg im betrachteten Zeitraum die der Flugbewegungen. Bei diesen war in der letzten Dekade eine jahresdurchschnittliche Steigerung von 3,5 % zu beobachten,

Schaubild
Flugbewegungen und Fluggäste des Flughafens Stuttgart seit 1989



Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

467 99

im vergangenen Jahr erreichte sie noch 2,0 %. Eine Ursache für die sich öffnende Schere zwischen den beiden Größen *Zahl der Flugbewegungen* und *beförderte Passagiere* ist darin zu suchen, daß am Flughafen Stuttgart immer größere Flugzeuge starten und landen. Dies verdeutlicht auch ein Blick auf die Entwicklung der Starts und Landungen nach dem Startgewicht der Flugzeuge. 1989 starteten und landeten 36 847 Flugzeuge mit einem Startgewicht von weniger als 20 Tonnen und 50 632 mit 20 Tonnen und mehr. Im letzten Jahr betrug dieses Verhältnis 20 109 zu 91 476 Flugbewegungen. Ein Flugzeug mit 20 Tonnen Gewicht kann im Schnitt 50 Passagiere befördern.

Im Gegensatz zu der expansiven Entwicklung der Passagierzahlen nahmen die Ein- und Ausladungen an geflogener Luftfracht und Luftpost zwischen 1989 und 1998 geringfügig ab. Gegenüber 1989 lag die Menge der beiden Frachtarten um 2,8 % niedriger. Dies geht hauptsächlich auf das Jahr 1998 zurück, in dem die mit Flugzeugen beförderte Menge an Fracht (- 14,7 % gegenüber 1997) und Post (- 13,8 %) deutlich zurückging.

Mit diesen Ergebnissen nimmt der Stuttgarter Flughafen unter den 17 Großflughäfen des Bundesgebietes bei den Passagieren den 6. Rang hinter Berlin-Tegel und vor dem Flughafen Köln-Bonn ein. Im Frachtbereich und bei den Flugbewegungen erreicht er dagegen nur den 7. Platz. Damit hat sich gegenüber dem Jahr 1989 für das Passagieraufkommen keine Veränderung der Rangfolge ergeben, bei den Flugbewegungen und im Frachtbereich dagegen entsprach die Entwicklung nicht dem Bundes-trend, folglich rutschte der Stuttgarter Flughafen um eine Position nach hinten.

Zwei Drittel aller Passagiere am Flughafen Stuttgart fliegen ins Ausland

Die Bedeutung eines Flughafens kommt nicht nur in den absoluten Zahlen der Verkehrsleistung zum Ausdruck, sie kann auch an den bestehenden Reisezielen und deren Frequentierung abgelesen werden. Etwas mehr als zwei Drittel der beförderten Passagiere flogen 1998 vom Stuttgarter Flughafen ins Ausland (*Tabelle 2*), überwiegend zu Zielen innerhalb Europas (91 %). Am häufigsten frequentiert wurden in Europa klassische Reise-länder wie Spanien (1 086 923), die Türkei (765 123) oder Griechenland (437 619). Aber auch Großbritannien und Frankreich wiesen größere Anteile am Passagieraufkommen auf. Außerhalb Europas bildeten die USA (179 589) und Tunesien (154 523) bevorzugte Reiseziele. Interessant ist in diesem Zusammenhang, wie sich der Ausbau der Start- und Landebahn im Jahr 1995 auf die Struktur der Reiseziele ausgewirkt hat. Verglichen mit 1994, dem letzten vollständigen Erhebungsjahr vor dem Ausbau, traten nur geringfügige Veränderungen auf. Außereuropäisch gewannen besonders die USA überdurchschnittlich stark an Reisenden hinzu, innerhalb Europas die Türkei, Frankreich und die Schweiz. Die Zahl der Fluggäste nach Tunesien verharrte auf dem gleichen Niveau, und das Reiseaufkommen nach Griechenland war sogar rückläufig. Der Auslandsverkehr insgesamt konnte wegen der Zuwächse im außereuropäischen Bereich gegenüber dem Inlandsverkehr leicht Boden gutmachen. So stieg im betrachteten Zeitraum die Zahl der Flugpassagiere im Inlandsverkehr um 25,0 %, die der Auslandspassagiere aber um 31,8 % an.

Im Interkontinentalverkehr besitzt der Flughafen Stuttgart für viele Reisende die Funktion eines Zubringerflughafens. Dies bedeutet, daß viele Passagiere von Stuttgart zu einem anderen

Tabelle 2

Beförderte Personen am Flughafen Stuttgart 1994 und 1998 nach Ziel- und Herkunftsgebieten

Gebiet	1994	Anteil	1998	Anteil	Veränderung 1998 gegenüber 1994
	Anzahl	%	Anzahl	%	
Deutschland	1 842 386	33,8	2 302 869	32,6	+ 25,0
Spanien	875 762	16,0	1 086 923	15,4	+ 24,1
Türkei	532 360	9,8	765 123	10,8	+ 43,7
Griechenland	461 730	8,5	437 619	6,2	- 5,2
Großbritannien	324 147	5,9	419 414	5,9	+ 29,4
Frankreich	204 508	3,7	309 866	4,4	+ 51,5
Italien	171 393	3,1	211 124	3,0	+ 23,2
Niederlande	144 665	2,7	178 757	2,5	+ 23,6
Schweiz	109 414	2,0	167 725	2,4	+ 53,3
Osteuropäische Ziele	106 525	2,0	138 676	2,0	+ 30,2
Europäisches Ausland	3 333 755	61,6	4 319 080	61,1	+ 29,6
USA	58 000	1,1	179 589	2,5	+ 209,6
Tunesien	151 014	2,8	154 523	2,2	+ 2,3
Dominikanische Republik	21 799	0,4	36 752	0,5	+ 68,6
Ausland zusammen	3 615 974	66,2	4 767 530	67,4	+ 31,8
Insgesamt	5 458 360	100	7 070 399	100	+ 29,5

in- oder ausländischen Flughafen fliegen, dort zwischenlanden oder umsteigen, um dann zu ihrem endgültigen Ziel in Übersee zu gelangen. Anhand eines Vergleichs der unmittelbaren mit den endgültigen Flugzielen der abfliegenden Passagiere läßt sich dies belegen. In der Statistik wird ersteres als Zielflughafen der Einsteiger und letzteres als Zielflughafen der Reisenden ausgewiesen. So werden zum Beispiel die USA von Stuttgart aus häufiger mit einem oder mehreren Zwischenstopps angefliegen als auf direktem Weg. Von insgesamt 200 000 in Stuttgart abgeflogenen Passagieren (Tabelle 3), die 1998 in die USA wollten, flogen nur 90 000 direkt, der größere Teil, nämlich 110 000, machte unterwegs eine oder mehrere Zwischenlandungen oder wechselte das Flugzeug. Dies gilt auch für die Summe der sonstigen außereuropäischen Flugziele. Hier beträgt das Verhältnis von Einsteiger zu Reisenden, also von direkt und indirekt Fliegenden, 137 000 zu 284 000. Die indirekt von Stuttgart nach Übersee fliegenden Passagiere benutzen hauptsächlich andere deutsche und europäische Flughäfen als Zwischenstation. Dies ist daran abzulesen, daß Länder wie die Schweiz, die Niederlande, aber auch Deutschland selbst mehr Einsteiger als Reisende aufweisen. Bezogen auf das Beispiel Schweiz bedeutet dies, daß von den 82 724 Passagieren, die dorthin flogen, nur 27 790 blieben. Der Rest benutzte die Flughäfen der Schweiz nur als Umsteigestation auf dem Weg zu einem anderen Reiseziel.

Baden-Württemberger fliegen häufig von auswärtigen Flugplätzen

Viele Baden-Württemberger beginnen oder beenden ihren Flug allerdings nicht nur auf den Flugplätzen des Landes, sondern benutzen auch andere, außerhalb des Landes liegende Flugplätze als Basis für eine Flugreise. Dies läßt sich anhand eines Vergleichs des Passagieraufkommens zwischen Baden-Württemberg und Deutschland bezogen auf die Einwohner zeigen. Für

diesen Vergleich wurden nur die 17 deutschen Großflughäfen herangezogen, da auf sie schon rund 99 % der Einsteiger entfallen und von den sonstigen Flugplätzen mit gewerblichem Verkehr nur die Einsteiger nachgewiesen werden. Im Jahr 1998 wurden in Deutschland durch den Luftverkehr auf den 17 betrachteten Flughäfen 1 511 Passagiere je 1 000 Einwohner befördert (Tabelle 4). Zu bedenken ist hierbei, daß in fünf Bundesländern keiner der ausgewählten großen Flughäfen liegt und sie deswegen bei diesem Vergleich nur bezüglich ihrer Einwohner berücksichtigt wurden. In Baden-Württemberg dagegen erreichte diese Quote nur einen Wert von 679 Passagieren je 1 000 Einwohner. Geht man davon aus, daß innerhalb des Bundesgebietes die Nachfrage im Flugverkehr in etwa gleich verteilt ist, dann zeigt der große Unterschied zwischen den beiden Quoten, daß die Nachfrage der Baden-Württemberger nach Flügen durch die Flugplätze im Land nicht vollständig gedeckt wird. Auch bei einem Vergleich mit den anderen Bundesländern wird dieser Umstand deutlich. Absolut an der Spitze liegt hier Hessen. Dank des größten deutschen Flughafens Frankfurt erreicht dieses Bundesland

6 973 Ein- und Aussteiger je 1 000 Einwohner. Danach folgen die Stadtstaaten Hamburg, Berlin und Bremen, die alle drei noch

Tabelle 3

Einsteiger am Flughafen Stuttgart 1998 nach unmittelbarem und endgültigem Reiseziel

Gebiet	Abfliegende Passagiere		
	mit unmittelbarem (Einsteiger) ¹⁾	mit endgültigem (Reisende)	Differenz
	Reiseziel		
Anzahl			
Deutschland	1 153 457	934 866	+ 218 591
Spanien	543 565	562 095	- 18 530
Türkei	382 980	388 811	- 5 831
Griechenland	219 584	232 220	- 12 636
Großbritannien	205 778	206 746	- 968
Frankreich	155 660	129 860	+ 25 800
Italien	107 496	123 143	- 15 647
Niederlande	89 230	33 637	+ 55 593
Schweiz	82 724	27 790	+ 54 934
Ausgewählte Länder Osteuropas ...	67 634	100 894	- 33 260
Europäisches Ausland	2 155 477	2 080 909	+ 74 568
USA	90 034	199 932	- 109 898
Tunesien	78 383	78 082	+ 301
Dominikanische Republik	18 710	23 143	- 4 433
Außereuropäisches Ausland	226 795	484 241	- 257 446
Ausland insgesamt	2 382 272	2 565 150	- 182 878

1) Bei den Einsteigern sind ca. 36 000 Personen zusätzlich erfaßt, die ihre Flugreise nicht in Stuttgart begonnen haben, sondern schon vorher.

Tabelle 4

Ein- und Aussteiger im Luftverkehr insgesamt und je 1 000 Einwohner 1998 nach Bundesländern^{*)}

Bundesland	Einwohner ¹⁾	Ein- und Aussteiger zusammen	Ein- und Aussteiger je 1 000 Einwohner
Hessen	6 032 141	42 062 519	6 973
Hamburg	1 700 808	8 943 645	5 258
Berlin	3 417 247	11 561 484	3 383
Bremen	670 675	1 687 605	2 516
Bayern	12 066 631	21 477 699	1 780
Nordrhein-Westfalen	17 968 306	22 106 300	1 230
Sachsen	4 507 272	3 589 183	796
Baden-Württemberg	10 408 379	7 070 399	679
Niedersachsen	7 851 907	4 718 168	601
Saarland	1 077 040	381 862	355
Thüringen	2 470 472	295 156	118
Deutschland zusammen	82 024 193	123 894 020	1 511

*) Grundlage sind die Daten der 17 ausgewählten Großflughäfen Deutschlands. –
1) Stand 30. Juni 1998.

über dem Bundesdurchschnitt liegen. Als weiteres Flächenland erzielt Bayern noch einen Wert über dem Mittelwert. Baden-Württemberg dagegen liegt auf Platz 8.

Demnach ist davon auszugehen, daß ein Teil der Reisenden Baden-Württembergs von einem Flugplatz außerhalb des Landes eine Flugreise beginnt oder beendet. Als mögliche Alternativen, die in der Nähe des Landes liegen, kommen hier vor allem die Flugplätze Frankfurt, München, Zürich, Basel-Mühlhausen, Nürnberg, Straßburg und Augsburg in Betracht. Wie viele Baden-Württemberger einen auswärtigen Flugplatz benützen, ist anhand der Statistiken nicht exakt festzustellen. Unter der Annahme, daß die Nachfrage nach Flügen innerhalb Deutschlands gleich verteilt ist, kann davon ausgegangen werden, daß etwa die Hälfte der Passagiere aus Baden-Württemberg auf landesfremde Flughäfen zurückgreift.

Als Beispiel für eine außerhalb des Landes liegende Alternative der Baden-Württemberger kann der Flughafen Basel-Mühlhausen (EuroAirport) angeführt werden. Dieser Flughafen hat eine binationale Struktur und erhebt den Anspruch, eine trinationale Einrichtung zu sein. Ein Staatsvertrag zwischen Frankreich und der Schweiz bestimmt, daß Frankreich das erforderliche Gebiet zur Verfügung stellt und den Schweizer Zivilluftfahrzeugen dieselben kommerziellen Rechte eingeräumt werden wie auf ei-

nem Schweizer Flughafen. Als Gegenleistung übernimmt die Schweiz die Investitionen für die Infrastrukturen. Um die Anbindung der Region Südbaden an den Flughafen zu gewährleisten, wurde 1987 ein Beirat gegründet, an dem überwiegend Vertreter aus der Politik und Wirtschaft Südbadens beteiligt sind. Mit 3,0 Mill. Ein- und Aussteigern und 69 800 Tonnen umgeschlagener Luftfracht im Jahr 1998 hat der EuroAirport inzwischen eine beachtliche Größe erreicht und ist für den südbadischen Raum eine wichtige Infrastruktureinrichtung des Luftverkehrs geworden. Der Anteil der deutschen Fluggäste beträgt nach Auskunft des Flughafens rund 20 %; das entspricht einer Anzahl von 600 000 Passagieren.

Ausblick

Auch 1999 ist wieder mit einer Fortsetzung des Aufwärtstrends im Flugverkehr zu rechnen. So nahm am Flughafen Stuttgart im ersten Halbjahr 1999 die Anzahl der Flugbewegungen im gewerblichen Verkehr um 5,8 % auf 54 785 zu. Auch bei den ein- und ausgestiegenen Passagieren war ein erneuter Zuwachs von 4,3 % auf knapp 3,5 Mill. zu beobachten. Sehr expansiv entwickelte sich die Menge an umgeschlagener Flugzeugfracht mit einem Plus von 13,7 %. Für die Luftpost dagegen war ein Minus von 3,2 % zu verzeichnen.

Auch der zweitgrößte Flughafen Friedrichshafen konnte sein Wachstum weiter fortsetzen. Bei einer fast unveränderten Anzahl an Flugbewegungen (+ 0,2 %) war hier bei den Fluggästen ein Plus von 3,2 % zu verzeichnen.

Um dem ständig zunehmenden Flugverkehr auch in Zukunft gewachsen zu sein, sind am Flughafen Stuttgart weitere größere Ausbauprojekte in den nächsten Jahren geplant. Schwerpunkte bilden dabei die Erweiterung des Abfertigungsbereiches für Passagiere, die im Jahr 2008 endgültig abgeschlossen sein soll, die Verlagerung des Luftfrachtzentrums vom nördlichen in den südlichen Bereich des Flughafens und der Anschluß an das Eisenbahnfernverkehrsnetz über den geplanten Filderbahnhof. Um sich an dieses Wachstum und außerdem an die geänderten Rahmenbedingungen, wie zum Beispiel die EU-weite Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste seit 1. Januar 1999, besser anpassen zu können, ist der Flughafen Stuttgart zahlreiche Kooperationen mit anderen Flughäfen eingegangen, mit dem Ziel, technischen und wirtschaftlichen Nutzen zu ziehen. Nach Kooperationsvereinbarungen mit dem Flughafen München im Jahr 1997 und mit den Flughäfen Dresden/Halle und Nürnberg im Jahr 1998 folgte erst kürzlich eine Vereinbarung mit den in Baden-Württemberg liegenden Regionalflughäfen Friedrichshafen und Karlsruhe/Baden-Baden.

Michael Walker