

Der Luftverkehr auf dem Flughafen Stuttgart 1967

Vorbemerkungen

Der gesamte zivile Luftverkehr ist nach der Verordnung zur Durchführung einer Luftfahrtstatistik vom 30. Oktober 1964 (Bundesanzeiger Nr. 206 vom 3. 11. 1964) auf den Verkehrsflughäfen und sonstigen Flugplätzen des Bundesgebiets einschließlich West-Berlins laufend zu erfassen.

Die vom Statistischen Bundesamt durchgeführte Luftfahrtstatistik wird auf Grund der *Flugberichte* zur statistischen Erfassung des gewerblichen Luftverkehrs, der statistischen *Anmeldescheine* bzw. *Frachtmanifeste* für Luftgütertransporte und der *Sammelflugberichte* zur statistischen Erfassung des nichtgewerblichen Verkehrs einschließlich des Werkverkehrs erstellt.

Erhoben werden bei Flugzeugen, Drehflüglern und Luftschiffen des gewerblichen Verkehrs auf Flugplätzen, die der Bundesminister für Verkehr unter Berücksichtigung des öffentlichen Interesses an einer statistischen Erfassung durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates bestimmt hat, Angaben über die Luftfahrzeuge und die angebotene Sitzplatz- und Nutzlastkapazität, über den Flugweg, die Art des Fluges, die Anzahl der ein- und ausgestiegenen bzw. durchgereisten Fluggäste sowie über das Bruttogewicht der ein- und ausgeladenen bzw. durchgegangenen Fracht- und Postgüter. Ferner sind Angaben über die Anzahl der Fluggäste und die Art der versandten und empfangenen Frachtgüter nach Herkunfts- und Zielflugplätzen (Ausgangs- und Endpunkt des gesamten Flugweges) zu machen.

Flugstrecke und Gesamtflugreise beziehen sich stets auf den Fluggast bzw. auf die transportierten Güter. Unter Flugstrecke wird dabei der Flugweg ohne Umsteigen vom Einsteige- bis zum Aussteige-Flughafen verstanden. Die *Gesamtflugreise* umfaßt die Beförderung von Menschen bzw. Frachten vom Flughafen, auf dem die Flugreise angetreten, bis zum Endziel der Reise, also dem Flughafen, auf dem der gebuchte Flug beendet wird.

Auf den sonstigen Flugplätzen begnügt sich die Erhebung mit einer geringeren Zahl von Angaben über die Luftfahrzeuge und der Meldung der ein- und ausgestiegenen bzw. durchgereisten Fluggäste sowie des Bruttogewichts der Fracht- und Postgüter.

Schließlich werden noch auf den Flugplätzen bei Flugzeugen, Drehflüglern und Luftschiffen des Werkverkehrs und des sonstigen nichtgewerblichen Verkehrs sowie bei Motorseglern, Segelflugzeugen und bemannten Ballonen die Anzahl der Starts und Landungen der Luftfahrzeuge und die Art des Fluges erhoben.

Anhand des Zahlenmaterials der amtlichen Statistik¹ soll in den nachfolgenden Ausführungen die Bedeutung des Flughafens Stuttgart und seine Entwicklung in den letzten Jahren aufgezeigt werden.

Entwicklung des Stuttgarter Flughafens

Der Luftverkehr als der jüngste unter den Hauptverkehrsträgern hat in den letzten beiden Jahrzehnten eine geradezu stürmische Aufwärtsentwicklung erlebt, die gekennzeichnet war durch den wachsenden Ausbau des Flugnetzes, eine erhebliche Zunahme des Fluggast- und Güteraufkommens sowie durch die Erhöhung der Fluggeschwindigkeit und die Vergrößerung der Sitzplatz- und Nutzlastkapazität. Neben den Luftverkehrsgesellschaften sind die Flughäfen und -plätze die Hauptträger des Luftverkehrs. In Baden-Württemberg stützt sich der Luftverkehr hauptsächlich auf den internationalen Verkehrsflughafen Stuttgart, der seit der Wiederaufnahme des zivilen Flugverkehrs nach dem zweiten Weltkrieg immer mehr in das sich allmählich verdichtende Netz der nationalen und internationalen Flugverbindungen einbezogen wurde. Daneben existieren noch etwa zwanzig weitere Flugplätze in

Baden-Württemberg, die Starts und Landungen insbesondere des Werkverkehrs und des nichtgewerblichen Gelegenheitsverkehrs zu verzeichnen haben. Sie sind jedoch, gemessen am Verkehrsaufkommen Stuttgarts, von nur geringerer Bedeutung.

Um den technischen Erfordernissen gerecht zu werden und das Starten und Landen auch von großen Strahltriebwerken zu ermöglichen, wurde von 1959 bis 1961 die Startbahn des Flughafens Stuttgart-Echterdingen verlängert. Heute verfügt der Flughafen über eine Betonstartbahn von 2550 m Länge und 50 m Breite. Zehn internationale Luftverkehrsgesellschaften, darunter seit 1955 die Deutsche Lufthansa, fliegen Stuttgart im planmäßigen Fluglinienverkehr an. Mit ihrer Hilfe konnten 1967 sieben deutsche und zwölf europäische Flughäfen sowie der nordamerikanische Flughafen New York im planmäßigen Linienverkehr ohne Umsteigen erreicht werden. Im Gelegenheitsverkehr haben noch Flugzeuge von weiteren 54 Luftverkehrsgesellschaften den Flughafen Stuttgart angefliegen.

Tabelle 1 Der gewerbliche Luftverkehr auf dem Flughafen Stuttgart

Jahr	Flugzeugbewegungen ¹⁾	Fluggäste ²⁾	Luftfracht ³⁾	Flugpost ³⁾
	Anzahl		Tonnen	
1957	20 548	149 916	2 228	308
1958	23 758	182 437	2 469	353
1959	26 144	211 191	3 565	513
1960	25 812	248 185	4 440	536
1961	31 598	291 206	6 066	962
1962	29 345	356 417	6 193	1 799
1963	29 894	379 534	6 132	2 089
1964	31 253	516 803	8 492	2 762
1965	35 739	671 003	12 398	3 109
1966	40 088	775 174	14 580	3 512
1967	40 835	918 133	14 818	4 303

¹⁾ Starts und Landungen. — ²⁾ Angekommene und abgeflogene Fluggäste ohne Transit. — ³⁾ Empfang und Versand ohne Transit.

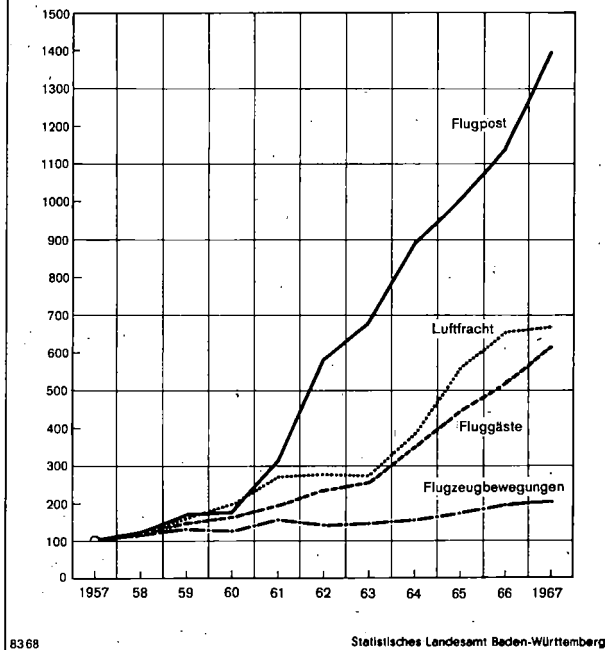
In den letzten Jahren war der Luftverkehr auf dem Stuttgarter Flughafen durch ein kräftiges Anwachsen des Verkehrsaufkommens gekennzeichnet. Noch im Jahr 1957 betrug die Zahl der im gewerblichen Luftverkehr gestarteten und gelandeten Flugzeuge 20 500, zehn Jahre später, im Jahr 1967, wurden 40 800 Flugzeugbewegungen gezählt, also fast das Doppelte. Im gleichen Zeitraum erhöhte sich die Zahl der auf dem Flughafen Stuttgart angekommenen und abgeflogenen Fluggäste von rund 150 000 auf 918 000 oder um mehr als das Sechsfache. Auch der Umfang der angefliegenen und abgeflogenen Luftfrachtgüter stieg von 2200 t im Jahr 1957 auf 14 800 t im Jahr 1967 auf ebenfalls mehr als das Sechsfache. Eine noch wesentlich größere Ausdehnung erfuhr der Postumschlag. Die Beförderung von Flugpost betrug 1957 fast 310 t und im Berichtsjahr 1967 rund 4300 t; sie erfuhr damit sogar eine Steigerung um rund das Vierzehnfache.

Eine Aufgliederung der Zahlen der Flugzeugbewegungen, der Fluggäste, der Luftfracht und der Flugpost auf dem Stuttgarter Flughafen nach Monaten läßt erkennen, daß der Flugverkehr im Laufe eines Jahres starken Schwankungen ausgesetzt ist. So sind die Zahlen der Flugzeugbewegungen und des Fluggastverkehrs in den ersten Monaten des Jahres am niedrigsten, erreichen in der Hauptreisezeit um die Mitte des Jahres ihren höchsten Stand und nehmen dann allmählich wieder ab. Die vergleichsweise geringsten Saisonausschläge verzeichnet naturgemäß der Linienverkehr, der sich zum größten Teil auf den Berufsverkehr stützt. Dagegen spielt sich der Gelegenheitsverkehr, der durch den modernen Tourismus und die damit verbundene stärkere Inanspruchnahme von Flugzeugen für Erholungs- und Urlaubsreisen, teilweise als Pauschalflygreisen, neue Impulse bekommen hat, hauptsächlich in den Sommermonaten ab.

¹ Quelle: Statistisches Bundesamt, *Fachserie H, Verkehr*, Reihe 3, Luftverkehr.

Entwicklung des gewerblichen Luftverkehrs auf dem Flughafen Stuttgart 1957 - 1967

(1957 = 100)



Wesentlich häufigeren Schwankungen im Verlauf eines Jahres als der Fluggastverkehr ist die Menge der ein- und ausgeladenen Luftfracht unterworfen. Das Schwergewicht des Frachtumschlags liegt im allgemeinen in den Monaten Oktober und November, während die beiden ersten Monate des Jahres den geringsten Umschlag aufweisen. Für den Postflugverkehr, vor allem wegen des bevorstehenden Weihnachtsfestes, sind November und Dezember die ausgesprochenen Spitzenmonate.

Flugzeugbewegungen

Einen möglichen Gradmesser für die Größe und die Entwicklung eines Flughafens liefern die Zahlen der Flugzeugbewegungen, der angekommenen und abgeflogenen Fluggäste sowie die Menge der ein- und ausgeladenen Luftfracht und -post.

Auf dem Stuttgarter Flughafen wurden im Jahr 1967 rund 73 000 Flugzeugbewegungen ausgeführt. Mehr als die Hälfte, nämlich 40 800 Starts und Landungen oder 56 % der Flugzeugbewegungen insgesamt entfielen davon auf den gewerblichen Luftverkehr.

Im Durchschnitt betrug somit die Zahl der Flugzeugbewegungen im Jahr 1967 für den Flughafen Stuttgart 200 pro Tag, die sich aus 112 gewerblichen und 88 nichtgewerblichen Starts und Landungen zusammensetzen.

Innerhalb des gewerblichen Flughafenverkehrs unterscheidet die Statistik den Linienverkehr und den Gelegenheitsverkehr. Im Linienverkehr, der mit 28 200 Flugbewegungen rund 70 % aller im gewerblichen Luftverkehr gestarteten und gelandeten Flugzeuge ausmacht und als Hauptträger des Passagierverkehrs angesehen werden darf, konnte die Zahl der Flugbewegungen beträchtlich um 9,4 % gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden. Verglichen mit dem Jahr 1963 hat sich die Zahl der im planmäßigen und außerplanmäßigen Linienverkehr gestarteten und gelandeten Flugzeuge um fast 50 % erhöht.

Beim gewerblichen Gelegenheitsverkehr betrug die Zahl der Flugzeugbewegungen im Berichtsjahr 12 600. Sie war damit um 11,8 % niedriger als im Jahr 1966. Fünf Jahre zuvor wurden für den gewerblichen Gelegenheitsverkehr 11 000 Flugbewegungen gezählt. Der gewerbliche Gelegenheitsverkehr setzt sich zusammen aus dem Pauschalflugreiseverkehr,

dem Tramp- und Anforderungsverkehr, dem Taxi- und Nahluftverkehr, Rundflügen, Gesundheitsflügen, Bild- und Reklameflügen sowie sonstigen Flügen und Überführungsflügen. Seine Struktur hat sich auf dem Flughafen Stuttgart in den vergangenen fünf Jahren teilweise erheblich verändert. So hat der Anteil des Pauschalflugreiseverkehrs, das heißt die geschlossene Beförderung von Pauschalreisenden mit Charterflugzeugen laufend zugenommen und dürfte auch nach dem bisherigen Entwicklungsverlauf ständig weiter an Bedeutung gewinnen. Gegenüber 1963 hat sich die Zahl der Flugzeugbewegungen von 531 um das 3,7fache auf 1958 erhöht. Dagegen waren die Zahlen für den Tramp- und Anforderungsverkehr rückläufig. Im Jahr 1967 wurden hier weniger als die Hälfte der Starts und Landungen von 1963 gezählt. Neben diesem Umschichtungsprozeß konnte der Taxi- und Nahluftverkehr die Zahl seiner Flugbewegungen von 60 im Jahr 1963 auf 1492 im Vorjahr erhöhen, fiel jedoch 1967 auf 805 Starts und Landungen zurück. Auch der Sonstige Verkehr, der 1963 auf 7833 Flugzeugbewegungen kam, konnte die steigende Entwicklung, im Jahr 1966 waren es 9834 Starts und Landungen, nicht fortsetzen. Im Berichtsjahr wurden noch 8640 Flugbewegungen gezählt.

Im Vergleich zur Entwicklung der Fluggastzahlen, des Fracht- oder Postumschlags, ist die Zahl der Flugzeugbewegungen nicht in gleichem Maße gestiegen. Die Ursache dafür liegt einmal in einer besseren Ausnutzung der vorhandenen Sitzplatz- und Laderaumkapazität, zum anderen auch darin,

Der gewerbliche Luftverkehr auf dem Flughafen Stuttgart 1966 und 1967

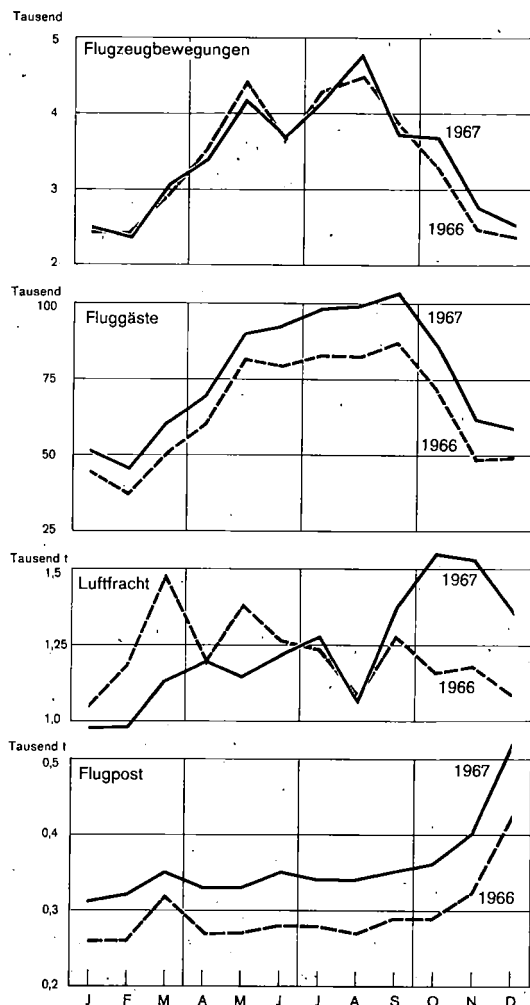


Tabelle 2 Flugzeugbewegungen auf dem Stuttgarter Flughafen

Arten des gewerblichen Flugverkehrs	1963	1965	1966	1967	1963 = 100		
	Anzahl der Starts und Landungen				1965	1966	1967
Linienverkehr	18923	22993	25814	28245	122	136	149
Gelegenheitsverkehr	10971	12746	14274	12590	116	130	115
davon							
Pauschalflugverkehr ..	531	1238	1680	1958	233	316	369
Tramp- und Anfor-							
derungsflugverkehr ...	2547	1611	1268	1187	63	50	47
Taxi- und Nahluft-							
verkehr	60	293	1492	805	488	2 487	1 342
Sonstiger Verkehr	7833	9604	9834	8640	123	126	110
Gewerblicher Flugverkehr insgesamt	29894	35739	40088	40835	120	134	137

daß vor allem leistungsfähigere Verkehrsflugzeuge eingesetzt und kleinere, veraltete Maschinen aus dem Verkehr gezogen wurden. Vor allem im Linienverkehr haben die Luftverkehrsgesellschaften die Flugzeuge mit Propellerturbinenantrieb oder gar Kolbentriebwerken weitgehend außer Dienst gestellt und sie durch Düsenflugzeuge mit erhöhter Sitzplatz- und Laderaumkapazität ersetzt.

Dieser Trend zum größeren und schnelleren Flugzeug findet auch Ausdruck in der Entwicklung der Zahlen der Flugzeugbewegungen auf dem Flughafen Stuttgart nach Startgewichtsklassen. Nur noch rund ein Viertel der im gewerblichen Flugverkehr gestarteten und gelandeten Maschinen hatten im Jahr 1967 ein maximales Startgewicht von 20 t, während es 1963 noch fast die Hälfte waren. Vor allem die Zahl der Flugbewegungen mit Flugzeugen der Startgewichtsklasse 5,7 t bis 14 t war gegenüber 1963 stark rückläufig. Dagegen erhöhte sich die Zahl der in Stuttgart gestarteten und gelandeten Maschinen mit einem Startgewicht von über 20 t von 16 200 im Jahr 1963 auf 29 700 im Berichtsjahr. Von ihnen waren 1967 fast 12 800 oder 43 % mit Strahltriebwerken ausgerüstet. Noch vor fünf Jahren betrug ihr Anteil rund 14 %.

Tabelle 3 Flugzeugbewegungen des gewerblichen Verkehrs auf dem Stuttgarter Flughafen nach Startgewichtsklassen

Startgewichtsklasse	1963	1965	1966	1967	1963 = 100		
	Anzahl				1965	1966	1967
bis unter 2 t	7612	9967	10259	8606	131	135	113
2 bis unter 5,7 t	701	273	1171	992	39	167	142
5,7 bis unter 14 t	4678	1136	659	343	24	14	7
14 bis unter 20 t	650	582	820	1175	90	126	181
über 20 t	16202	23781	27189	29718	147	168	183
darunter							
mit Strahltriebwerken ...	2232	3937	7970	12759	176	357	572
Hubschrauber und Luft-							
schiffe	51	—	—	1	.	.	2
Flugzeugbewegungen insgesamt	29894	35739	40088	40835	120	134	137

Die Entwicklung zu größeren und schnelleren Flugzeugen führte in den letzten Jahren zu einer Strukturänderung des Flugzeugbestandes, die sich auch in den Zahlen der durchschnittlichen Besetzung bzw. Belastung einer Maschine widerspiegelt. So belief sich im Durchschnitt des Jahres 1957 in Stuttgart die Zahl der Fluggäste je gestartete und gelandete Maschine auf 12. Jahre danach beträgt die durchschnittliche Besetzung eines Flugzeuges 26 Passagiere. Oder, im Jahr 1957 wurden im Durchschnitt mit einer Maschine 0,18 t Fracht und 0,03 t Luftpost befördert, während 1967 es bereits 0,6 t Fracht und 0,14 t Luftpost waren.

Fluggastverkehr

Neben der Zahl der Flugzeugbewegungen wird das Fluggastaufkommen als wichtiges Kriterium für die Beurteilung der Größe und Bedeutung eines Verkehrsflughafens herangezogen. Die Zahl der in Stuttgart angekommenen und abgeflogenen Personen belief sich im Jahr 1967 auf 918 000. Gegenüber dem Vorjahr, als 775 000 Passagiere gezählt wurden,

hat sich somit das Fluggastaufkommen des Flughafens um 143 000 oder um 18,5 % erhöht. Der Transit, das heißt die Zahl derjenigen Personen, die mit dem gleichen Flugzeug wieder weiterflogen, ist in dieser Zahl nicht enthalten. In den vergangenen fünf Jahren hat sich die Zahl der Fluggäste von 380 000 im Jahr 1963 um beinahe das Zweieinhalbfache erhöht. Bemerkenswert ist, daß sich dabei der Anteil der Fluggäste von und nach dem Ausland von 32 % im Jahr 1963 auf 37 % ständig erhöhte, während umgekehrt der Anteil der Fluggäste im Binnenverkehr im gleichen Zeitraum von 68 % auf 63 % zurückging.

Der überwiegende Teil der 1967 im gewerblichen Luftverkehr auf dem Flughafen Stuttgart angekommenen und abgeflogenen Personen wurde im Linienverkehr befördert. Lediglich etwa 15 % der Fluggäste verteilten sich auf die verschiedenen Arten des Gelegenheitsverkehrs. Das Verhältnis von angekommenen und abgeflogenen Passagieren war, wie in den Vorjahren, mit jeweils rund 50 % ausgeglichen. Die Zahl der Transitpassagiere belief sich auf rund 78 000 und war damit um 7000 niedriger als im Vorjahr.

In der Luftfahrtstatistik werden die Strecken- und Endziele der abfliegenden Passagiere sowie die Streckenherkünfte der aus dem Ausland ankommenden Fluggäste erfaßt. Dadurch ist es möglich, die von den Flughäfen des Bundesgebietes abfliegenden Fluggäste sowohl nach *Flugstrecken*, das ist die Beförderung vom Einsteige-(Streckenherkunft)- bis zum Aussteigehafen (Streckenziel Flughafen) auf der jeweiligen Fluglinie, als auch nach *Gesamtflügeisen*, das ist die Beförderung vom Herkunfts- bis zum Endziel Flughafen, auszuweisen. Die Gesamtflugreise kann allerdings bei denjenigen Personen nicht festgestellt werden, die aus dem Ausland ankommen und auf einem inländischen Flughafen in das In- oder Ausland umsteigen. Sie werden daher doppelt erfaßt und ausgewiesen, und zwar werden sie bei der Ankunft aus dem Ausland als Aussteiger und beim Weiterflug als Zusteiger nach dem In- oder Ausland gezählt.

Im Jahr 1967 wurden 454 000 Zusteiger auf dem Flughafen Stuttgart gezählt, von denen rund zwei Drittel ihr Streckenziel im Inland hatten. Von ebenfalls zwei Dritteln der 464 000 in Stuttgart angekommenen Passagieren lag die Streckenherkunft im Inland.

Eine Analyse des innerdeutschen Flugverkehrs mit Stuttgart zeigt, daß im Jahr 1967 das Schwergewicht auf den Strecken von und nach Berlin sowie von und nach Frankfurt lag. Auf diese beiden Strecken entfällt ein Anteil von rund 60 % der im innerdeutschen Luftverkehr beförderten Personen. Erst mit großem Abstand folgen die Strecken von und nach Düsseldorf, Hamburg und München. Eingehende Auskunft über die Verflechtung des Stuttgarter Flughafens mit den übrigen Verkehrsflughäfen des Bundesgebietes nach Flugstrecken gibt *Tabelle 4*.

Auch beim Fluggastverkehr nach Gesamtflügeisen ist die Flugverbindung von und nach Berlin anteilmäßig am bedeutendsten was den innerdeutschen Luftverkehr anbelangt. Hier

Tabelle 4 Der gewerbliche Personenverkehr nach Flugstrecken im Inland auf dem Flughafen Stuttgart 1967

Abgangs- bzw. Ankunftsflughafen	Abgänge von Stuttgart		Ankünfte in Stuttgart	
	Anzahl der Fluggäste	%	Anzahl der Fluggäste	%
Berlin	106 223	36,9	105 673	36,8
Bremen	87	0,0	104	0,0
Düsseldorf	33 383	11,6	32 202	11,2
Frankfurt	72 651	25,2	69 152	24,1
Hamburg	22 293	7,7	27 085	9,4
Hannover	12 664	4,4	12 154	4,2
Köln	8 203	2,9	7 699	2,7
München	20 183	7,0	20 951	7,3
Nürnberg	96	0,0	72	0,0
Stuttgart	11 844 ¹⁾	4,1	11 844 ¹⁾	4,1
Übrige	481	0,2	412	0,2
Insgesamt	288 108	100	287 348	100

¹⁾ Rundflüge, Gesundheitsflüge, Bild- und Reklameflüge usw.

werden, wie *Tabelle 5* zeigt, 41 % der in Stuttgart angekommenen Fluggäste mit Herkunft aus Berlin und 48 % der abfliegenden Passagiere mit Endziel in Berlin befördert. Daneben sind noch Frankfurt, Düsseldorf und Hamburg als wichtige Herkunfts- und Endzielflughäfen für Stuttgart zu nennen.

Tabelle 5 Der gewerbliche Personenverkehr nach Gesamtflugreisen im Inland auf dem Flughafen Stuttgart 1967

Abgangs- bzw. Ankunfts- flughafen	Abgänge von Stuttgart		Ankünfte in Stuttgart	
	Anzahl der Fluggäste	%	Anzahl der Fluggäste	%
Berlin	105 662	40,8	107 011	[48,1
Bremen	4 373	1,7	4 002	1,8
Düsseldorf	30 850	11,9	27 752	12,5
Frankfurt	48 199	18,6	17 584	7,9
Hamburg	26 645	10,3	26 551	11,9
Hannover	13 992	5,4	14 511	6,5
Köln	6 095	2,3	6 045	2,7
München	10 967	4,2	6 781	3,1
Nürnberg	171	0,0	219	0,0
Stuttgart	11 844 ¹⁾	4,6	11 844 ¹⁾	5,3
Übrige	481	0,2	412	0,2
Insgesamt	259 279	100	222 712	100

¹⁾ Rundflüge, Gesundheitsflüge, Bild- und Reklameflüge usw.

Die Verkehrsbeziehungen des Stuttgarter Flughafens mit den übrigen deutschen Verkehrsflughäfen nach Gesamtflugreisen lassen ferner erkennen, daß die Flughäfen Frankfurt und München eine Besonderheit aufweisen. Während nämlich bei den anderen Flughäfen der Anteil der von Stuttgart abgeflogenen Passagiere ungefähr dem der in Stuttgart von diesen Flughäfen angekommenen Fluggäste entspricht, haben nur etwa ein Viertel der Fluggäste in Frankfurt ihr Endziel, während drei Vierteln der Fluggäste dieser Strecke Frankfurt als Herkunftshafen dient. Dies liegt in erster Linie an der Bedeutung Frankfurts als Weltflughafen mit seinen weitverzweigten Anschlüssen an das europäische und außereuropäische Flugnetz. Dies gilt auch für München in allerdings eingeschränktem Umfang. Für rund 40 % der Fluggäste ist München Endziel und für 60 % der Passagiere dieser Flugstrecke Herkunftsflyghafen.

Tabelle 6 Der gewerbliche Personenverkehr von Stuttgart nach Kontinenten und den wichtigsten europäischen Ländern 1967

Kontinente Länder	Fluggäste von Stuttgart			
	nach Flugstrecken		nach Gesamtflugreisen	
	Anzahl	%	Anzahl	%
Afrika	3 914	2,3	7 664	3,8
Amerika	17 684	10,6	34 712	17,2
Asien	261	0,2	4 073	2,0
Australien	—	—	472	0,2
Europa	144 825	86,9	155 570	76,8
davon				
Belgien	5 400	3,2	7 249	3,6
Frankreich	14 499	8,7	16 973	8,4
Großbritannien	24 109	14,5	22 207	11,0
Italien	14 286	8,6	14 897	7,3
Niederlande	7 918	4,7	10 067	5,0
Schweiz	30 117	18,1	16 785	8,3
Spanien	34 880	20,9	36 941	18,2
Übriges Europa	13 616	8,2	30 451	15,0
Insgesamt	166 684	100	202 491	100

Einen Überblick über die Verflechtung des Stuttgarter Flughafens mit europäischen Ländern und den fünf Kontinenten gibt *Tabelle 6*, in der die Ergebnisse nach Flugstrecken und Gesamtflugreisen gegliedert sind.

Von den 166 700 Fluggästen, die im Jahr 1967 auf dem Flughafen Stuttgart ins Ausland abgeflogen sind, hatten 144 800 oder 87 % ihr Streckenziel in den relativ nahe gelegenen Ländern Europas. Für fast 17 700 oder 11 % der Fluggäste lag der Streckenzielflughafen auf dem amerikanischen Kontinent. Dieses Bild wird nur geringfügig geändert, wenn man statt der Darstellung nach Flugstrecken, die nach Gesamtflugreisen

nimmt. Sie gibt Aufschluß über die gesamten, gebuchten Flugreisen vom Stuttgarter Flughafen bis zu den Endzielflughäfen, gleichgültig, ob sie auf direktem Wege oder mit Umsteigen erreicht wurden.

Die Zahl der Passagiere, die 1967 ihr Endziel im Ausland hatten, betrug 202 500. Der Anteil der Fluggäste, die dabei ihr Endziel in Europa hatten, war mit 77 % etwas geringer als bei der Flugstreckenstatistik, was daran liegt, daß viele Fluggäste auf dem Weg nach Amerika, Afrika oder Asien nicht selten auf einem europäischen Flughafen ihren Flug unterbrechen oder gezwungen sind, in eine andere Maschine umzusteigen. Mit 17 % des gesamten Auslandsfluggastaufkommens liegt Amerika vor Afrika (4 %) und Asien (2 %) an zweiter Stelle.

Von den ins europäische Ausland fliegenden Personen hatten 1967 rund 62 % ihr Streckenziel in Spanien, der Schweiz oder in Großbritannien. Ihr Endziel dagegen hatten nur 49 % der Fluggäste in diesen drei Ländern. Beachtlich sind daneben auch die Verkehrsbeziehungen des Stuttgarter Flughafens mit Frankreich, Italien, den Niederlanden und Belgien. Für die meisten der 7700 Fluggäste, die 1967 von Stuttgart aus nach Afrika geflogen sind, waren die Kanarischen Inseln, gefolgt von Südafrika und Tunesien bevorzugtes Reiseziel. Auf dem amerikanischen Kontinent hatten 1967 über 34 700 Passagiere ihr Endziel. Der größte Teil davon, nämlich 29 200 Fluggäste, flog in die USA. Über ein nennenswertes Fluggastaufkommen verfügten noch Kanada, Mexiko und Brasilien. Nach Asien wurden 4100 Personen abgefertigt, die in der Hauptsache ihr Endziel in Israel, Libanon, Iran, Indien und Japan hatten. In Australien und Ozeanien schließlich hatten 1967 lediglich 472 in Stuttgart abgefertigte Flugreisende ihr Endziel.

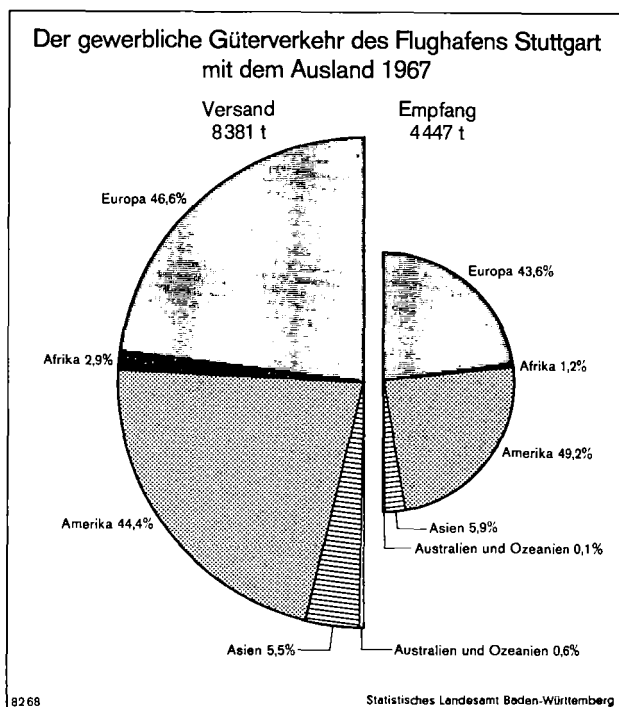
Luftfracht

Das Gesamtgewicht des Frachturnschlags, das heißt der Einladungen und Ausladungen nach Flugstrecken (ohne Durchgangsverkehr) betrug 1967 auf dem Flughafen Stuttgart 14 800 t. Davon entfielen 8600 t oder 58 % auf Einladungen und 6200 t oder 42 % auf Ausladungen. Das Gewicht der Transitfracht belief sich auf 5400 t. Gegenüber dem Vorjahr hat zwar die Menge der insgesamt in Stuttgart umgeschlagenen Güter um 1,6 % zugenommen, konnte aber die hohen Wachstumsquoten der vergangenen Jahre nicht mehr erreichen. Dies ist in erster Linie auf weniger Luftfrachttransporte aus dem Ausland zurückzuführen. Vergleicht man mit dem Frachturnschlag des Jahres 1963, so hat sich die Menge der ein- und ausgeladenen Güter heute weit mehr als verdoppelt.

Zwar hat die Luftfahrt im Vergleich zu den Gütermengen, die von anderen Verkehrsträgern befördert werden, nur eine verhältnismäßig geringe Bedeutung, doch lassen die Zahlen des Frachturnschlags auf den Flughäfen eine wachsende Inanspruchnahme des Flugzeugs als Transportmittel für den Güterverkehr erkennen. Dieser Entwicklung Rechnung tragend, wurde die Ladekapazität in den letzten Jahren durch den Einsatz von kombinierten Passagier-Frachtflugzeugen und Düsenfrachtern vergrößert. Gleichzeitig konnte durch den Übergang auf den Containerverkehr die Luftfrachtabfertigung beschleunigt werden.

Im Jahr 1967 waren von den Einladungen, die zu 97 % im Linienverkehr befördert wurden, 61 % für das Ausland und 39 % für das Inland bestimmt. Von den Ausladungen, die zu 82 % im Linienverkehr befördert wurden, kamen 53 % aus dem Inland und 47 % aus dem Ausland.

Der Frachtverkehr zwischen Stuttgart und den übrigen Flughäfen der Bundesrepublik einschließlich Westberlins war in seinem Umfang recht unterschiedlich. Nach den Ergebnissen von 1967 bedeutete für 82 % der auf dem Stuttgarter Flughafen im Binnenverkehr eingeladenen und für 60 % der ausgeladenen Gütermengen Frankfurt Verlade- bzw. Auslade-flughafen. Die Frachtbeförderung auf der Strecke von und nach Berlin folgte mit großem Abstand. Somit hat die Verkehrsbeziehung Stuttgarts mit dem Flughafen Frankfurt im Güterverkehr eine vergleichsweise viel größere Bedeutung als



im Fluggastverkehr, was im Zusammenhang mit der Bedeutung Frankfurts als einem Zentrum des Weltluftfrachtverkehrs zu sehen ist.

Ein völlig verändertes Bild ergibt sich bei der Betrachtungsweise des innerdeutschen Güterverkehrs nach Versand- und Empfangsflughäfen. Dabei liegt Düsseldorf mit 60 % des Empfangs in Stuttgart an der Spitze der Versandflughäfen, gefolgt von Berlin (16 %) und Frankfurt (14 %). Dagegen werden von der baden-württembergischen Landeshauptstadt 52 % des Versands mit Endziel Berlin abgeflogen. An zweiter Stelle folgt Frankfurt (24 %) und an dritter Hamburg (11 %).

Tabelle 7 Der gewerbliche Güterverkehr nach Flugstrecken im Inland auf dem Flughafen Stuttgart 1967

Verlade- bzw. Auslade- flughafen	Abgänge von Stuttgart		Ankünfte in Stuttgart	
	Luftfracht ¹⁾ in Tonnen	%	Luftfracht ¹⁾ in Tonnen	%
Berlin	342	10,0	241	7,3
Bremen	—	—	—	—
Düsseldorf	80	2,4	860	26,1
Frankfurt	2 807	82,4	1 990	60,4
Hamburg	46	1,4	57	1,7
Hannover	14	0,4	11	0,3
Köln	14	0,4	22	0,7
München	101	3,0	112	3,4
Nürnberg	1	0,0	—	—
Stuttgart	—	—	—	—
Übrige	—	—	4	0,1
Insgesamt	3 405	100	3 297	100

¹⁾ Ohne Transit.

Der Luftgüterverkehr mit dem Ausland nach Flugstrecken betrug 1967 in Stuttgart 8100 t oder 55 % des gesamten Frachturnschlags. Der Anteil der Einladungen nach dem Ausland betrug 61 %, während aus dem Ausland 47 % der Gesamtausladung kamen.

Über die Verflechtung im grenzüberschreitenden Verkehr nach Versand- und Empfangskontinenten bzw. -ländern gibt *Tabelle 9* Auskunft. Hiernach entfallen 47 % des Versands und 44 % des Empfangs auf europäische Länder, von denen Großbritannien, Frankreich, die Niederlande und Italien besonders zu nennen sind. Auf den amerikanischen Kontinent kommen 44 % des gesamten von Stuttgart ins Ausland gehenden Versands und 49 % des Empfangs. Im Gegensatz zum Flug-

Tabelle 8 Der gewerbliche Güterverkehr auf dem Flughafen Stuttgart nach Versand- und Empfangsflughäfen im Inland 1967

Versand- bzw. Empfangs- flughafen	Abgänge von Stuttgart		Ankünfte in Stuttgart	
	Luftfracht ¹⁾ in Tonnen	%	Luftfracht ¹⁾ in Tonnen	%
Berlin	342,0	51,5	219,2	16,4
Bremen	5,0	0,8	1,7	0,1
Düsseldorf	22,9	3,4	805,7	60,1
Frankfurt	162,4	24,4	191,3	14,3
Hamburg	75,9	11,4	72,8	5,4
Hannover	13,0	2,0	6,6	0,5
Köln	6,9	1,0	23,3	1,8
München	34,7	5,2	15,1	1,1
Nürnberg	1,9	0,3	0,4	0,0
Stuttgart	—	—	—	—
Übrige	—	—	4,0	0,3
Insgesamt	664,6	100	1 340,5	100

¹⁾ Ohne Transit.

gastverkehr hat der Luftfrachtverkehr auf dem Stuttgarter Flughafen einen größeren Umfang mit den verkehrsferneren Ländern des amerikanischen Kontinents, und hier insbesondere mit den USA, als mit den europäischen Ländern. Auf Asien entfielen 6 % des Güteraufkommens von und nach Stuttgart und auf Afrika 2 %.

Tabelle 9 Der gewerbliche Güterverkehr mit dem Ausland auf dem Flughafen Stuttgart 1967

Versand- bzw. Empfangs- kontinente und -länder	Luftfracht von Stuttgart		Luftfracht nach Stuttgart	
	Tonnen	%	Tonnen	%
Afrika	246	2,9	53	1,2
Amerika	3 722	44,4	2 188	49,2
Asien	463	5,5	262	5,9
Australien	49	0,6	3	0,1
Europa	3 901	46,6	1 941	43,6
davon				
Belgien	187	2,2	94	2,1
Frankreich	441	5,3	254	5,7
Großbritannien	1 745	20,8	706	15,9
Italien	233	2,8	223	5,0
Niederlande	327	3,9	190	4,3
Schweiz	163	2,0	143	3,2
Spanien	155	1,9	50	1,1
Übriges Europa	650	7,7	281	6,3
Insgesamt	8 381	100	4 447	100

Die noch immer relativ hohen Luftfrachtraten erlauben im allgemeinen den Lufttransport nur für Güter mit hohem Warenwert und großer Eilbedürftigkeit. Vor allem sind es die lohnintensiven und hochwertigen Erzeugnisse der feinmechanischen, elektrotechnischen und optischen Industrie, die auf dem Luftwege befördert werden.

Postflugverkehr

Gemessen am Fluggast- und Luftfrachtverkehr hat der Postflugverkehr auf dem Flughafen Stuttgart in den letzten Jahren verhältnismäßig am stärksten zugenommen. Im Berichtsjahr 1967 wurden Postsendungen im Gesamtgewicht von 4300 t aus- oder eingeladen. Der Durchgangsverkehr betrug 720 t. Somit erhöhte sich der Postumschlag gegenüber dem Vorjahr um 23 %. Seit 1963 hat er sich sogar verdoppelt. Außergewöhnlich hohe Zuwachsraten errechneten sich für die Jahre 1961 mit 80 % und 1962 mit 87 %, nachdem die Deutsche Bundespost 1961 einen zuschlagsfreien Nachluftpostdienst eingerichtet hatte.

Die fast ausschließlich im Linienverkehr beförderte Flugpost wurde zu fast drei Vierteln im Inland eingeladen oder ausgeladen. Noch 1963 belief sich der Anteil des Inlandverkehrs auf 90 % und im Vorjahr auf 80 %. Es läßt sich somit in den vergangenen Jahren eine Entwicklung feststellen, die durch steigende Anteile des Auslandsluftpostverkehrs gekennzeichnet ist.

Die Ergebnisse des Postumschlags auf den Flughäfen beruhen auf den Angaben in den Flugberichten. Sie enthalten Mehrfachzählungen, die durch Umladungen innerhalb des

Tabelle 10

Der Flugverkehr auf den Verkehrsflughäfen des Bundesgebietes einschließlich Berlin (West) 1967

Flughafen	Fluggäste ¹⁾				Luftfracht ²⁾				Flugpost ²⁾			
	Inlandsverkehr		Auslandsverkehr		Inlandsverkehr		Auslandsverkehr		Inlandsverkehr		Auslandsverkehr	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Tonnen	%	Tonnen	%	Tonnen	%	Tonnen	%
Berlin	3 304 805	29,3	236 254	3,2	17 531	18,3	1 982	1,1	7 854	14,9	139	0,5
Bremen	203 575	1,8	61 036	0,8	1 393	1,5	463	0,3	962	1,8	15	0,1
Düsseldorf	901 370	8,0	1 270 674	17,0	6 769	7,1	15 667	9,0	3 392	6,5	1 390	5,2
Frankfurt	2 205 051	19,6	3 537 977	47,3	33 960	35,5	123 549	71,5	22 708	43,2	20 546	77,4
Hamburg	1 349 707	12,0	657 517	8,8	11 159	11,7	7 813	4,5	4 341	8,3	1 375	5,2
Hannover	826 521	7,7	229 221	3,1	5 030	5,2	2 937	1,7	1 964	3,7	187	0,7
Köln	475 922	4,2	228 371	3,1	3 469	3,6	3 079	1,8	2 100	4,0	227	0,9
München	1 006 014	8,9	875 686	11,7	6 698	7,0	8 251	4,8	3 909	7,4	1 551	5,9
Nürnberg	288 216	2,6	30 659	0,4	2 897	3,0	1 005	0,6	2 157	4,1	5	0,0
Stuttgart	575 456	5,1	342 677	4,6	6 702	7,0	8 116	4,7	3 205	6,1	1 098	4,1
Übrige	94 067	0,8	1 022	0,0	102	0,1	—	—	—	—	—	—
Insgesamt	11 266 704	100	7 471 094	100	95 710	100	172 862	100	52 592	100	26 533	100

¹⁾ Angekommene und abgeflogene Fluggäste ohne Transit. — ²⁾ Ausladungen und Einladungen ohne Transit.

Bundesgebiets entstehen. Zusätzlich werden Zahlen des Luftpostversands nach dem In- und Ausland vom Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen aus dem internationalen Abrechnungs- und Versandpapier ermittelt. Wie aus diesen Zahlen des Posttechnischen Zentralamtes, die den reinen Versand enthalten, das heißt ohne die Umladungen des In- und Auslandsverkehrs, zu ersehen ist, sind 1967 fast zwei Drittel des Luftpostversands nach dem Ausland für Europa bestimmt. Noch vor fünf Jahren waren es 45 % des Gesamtgewichts der vom Flughafen Stuttgart ins Ausland versandten Post die Europa und 55 % die das außereuropäische Ausland als Ziel hatten.

Vergleiche mit anderen Verkehrsflughäfen

Insgesamt betrug das Originäraufkommen im Jahr 1967 auf den Verkehrsflughäfen des Bundesgebiets einschließlich Westberlins 18 738 000 Fluggäste, 269 000 t Luftfracht und 79 000 t Flugpost. Gemessen an der Zahl der Fluggäste steht der Flughafen Stuttgart in der Rangfolge der größten Verkehrsflughäfen der Bundesrepublik im Berichtsjahr mit 918 000 Fluggästen an siebenter Stelle. An der Spitze der bundesdeutschen Verkehrsflughäfen steht Frankfurt mit 5,7 Mill. Fluggästen vor Berlin (3,5 Mill.), Düsseldorf (2,2 Mill.) und Hamburg (2,0 Mill.). Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß Berlin

auf Grund seiner politischen Verhältnisse eine besondere Bedeutung zukommt. Das hat zur Folge, daß der innerdeutsche Luftverkehr von und nach Berlin mit 3,3 Mill. Passagieren am stärksten ist, während der Auslandsverkehr Berlins mit 236 000 Fluggästen dagegen eine vergleichsweise wesentlich geringere Bedeutung hat. Gemessen am Auslandsverkehr sind Frankfurt und Düsseldorf die führenden Verkehrsflughäfen. Hier nimmt Stuttgart den fünften Platz ein.

Beim Luftfracht- und Postflugverkehr verfügt Stuttgart unter den Verkehrsflughäfen des Bundesgebiets über eine ähnliche Position wie beim Fluggastverkehr. In der Rangfolge nimmt dabei Stuttgart jeweils den sechsten Platz ein. Frankfurt hat auch hier den ersten Platz inne. Mit 158 000 t Güteraufkommen entfallen 59 % der gesamten Luftfracht, beim Auslandsverkehr sogar 71 %, auf den Frankfurter Verkehrsflughafen. Für den Postflugverkehr gilt ein ähnliches. Mehr als 43 000 t Flugpost oder 55 % der gesamten Flugpost werden in Frankfurt aus- bzw. eingeladen. Der Anteil des Postflugverkehrs mit dem Ausland beträgt sogar 77 %. Gemessen am Auslandsverkehr hat Stuttgart bei der Luftfracht den vierten, bei der Flugpost den fünften Rang inne, was die Bedeutung des Stuttgarter Verkehrsflughafens im internationalen Netz des Flugverkehrs unterstreicht.

Dipl.-Volkswirt Günter Schittenhelm

Staatliche und kommunale Verschuldung am 31. Dezember 1967

Allgemeiner Überblick

Die konjunkturelle Abschwächung des Wirtschaftswachstums, die in der zweiten Hälfte des Jahres 1966 einsetzte und sich im Laufe des Jahres 1967 noch weiter verschärfte, hat auch die öffentlichen Haushalte nachhaltig beeinflusst. Da der Bund, die Länder und die Gemeinden bei der Vorlage ihrer Haushalte für 1967 ihre Ausgaben an die nur noch schwach steigenden Steuereinnahmen anpassen mußten, sah der Entwurf des Bundeshaushaltsplanes 1967 drastische Einsparungen zur Konsolidierung der Bundesfinanzen vor. Auch die Länder nahmen, da sie mit ihrer Forderung nach Reduzierung des Bundesanteils an der Einkommen- und Körperschaftsteuer zum 1. Januar 1967 von 39 % auf 35 % — er wurde nur auf 37 % gesenkt — nicht durchkamen, Kürzungen in ihren Haushalten gegenüber den ursprünglichen Ansätzen vor. Noch schwieriger war zu diesem Zeitpunkt die Finanzlage der Gemeinden, die infolge ihrer schon hohen Verschuldung die Investitionsausgaben stark reduzieren mußten.

Um der Gefahr einer kontraktiven Finanzpolitik entgegenzutreten, beschloß die Bundesregierung im Januar 1967 im Rahmen eines ersten Konjunkturprogrammes zusätzliche Investitionsausgaben in Höhe von 2,5 Mrd. DM. Da diese Aufträge nur zögernd vergeben wurden, stellte es sich bald heraus, daß die daraus resultierende Nachfrage zu schwach war, die rezessive Entwicklung nachhaltig zu bremsen.

Im Herbst 1967 wurde deshalb ein zweites Konjunkturprogramm eingeleitet, an dem alle Gebietskörperschaften beteiligt waren. Dieses Programm mit einem Gesamtvolumen von 5,3 Mrd. DM wurde vom Bund mit 1,3 Mrd. DM getragen; 2 Mrd. DM sollten für Gemeinschaftsinvestitionen vom Bund und den Ländern je zur Hälfte aufgebracht werden. Schließlich waren 2 Mrd. DM für gemeindliche Investitionen vorgesehen, von denen die Länder 1 Mrd. DM sowie der Bund und die Gemeinden je 0,5 Mrd. DM finanzieren sollten. Hinzu kamen auch noch die Zuweisungen aus dem Mineralölsteueraufkommen für den gemeindlichen Straßenbau. Diese Maßnahmen haben zwar einer allzu drastischen Abschwächung der kommunalen Investitionstätigkeit entgegengewirkt, konnten jedoch nicht verhindern, daß der absolute Investitionsaufwand unter dem des Vorjahres blieb (— 2,4 %). Ohne die genannten Sondereinflüsse hätten die Investitionen der Gemeinden vermutlich um 15 % unter dem Vorjahr gelegen.

Alle diese Maßnahmen hatten die Aufgabe, der Konjunkturabschwächung zu begegnen und das Wirtschaftswachstum wieder zu beleben; sie hatten aber auch gleichzeitig zur Folge, daß die Schulden der öffentlichen Haushalte — wenn auch auf den einzelnen Ebenen unterschiedlich — im Jahr 1967 den bisher größten jährlichen Zuwachs verzeichneten. Die von Doppelzählungen bereinigten fundierten Schulden der öffentlichen Haushalte im Bundesgebiet (ohne die Schulden bei