

## **Antrag**

**der Abg. Dietmar Bachmann u. a. FDP/DVP**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Innenministeriums**

### **Situation des Flugverkehrs in Baden-Württemberg**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. wie sich die Fluggastzahlen der Flughäfen und Luftlandeplätze in Baden-Württemberg und der benachbarten Flughäfen, insbesondere in Frankfurt, Zürich, München, Basel und Straßburg, seit dem Jahr 2000 entwickelt haben;
2. welche Wechselwirkungen zwischen der Entwicklung der Fluggastzahlen an benachbarten Flughäfen, insbesondere in Frankfurt, Zürich, München, Basel und Straßburg, und der Entwicklung der Fluggastzahlen in Baden-Württemberg bestehen;
3. welche Prognosen für die Zahl der Fluggäste in Baden-Württemberg, insbesondere beim Flughafen in Stuttgart und dem Baden-Airpark, angestellt werden;
4. wie sie den Bedarf an weiteren Kapazitäten im Flugverkehr vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Entwicklung einerseits und dem Ausbau der Hochgeschwindigkeitsnetze der Deutschen Bahn sowie der Entwicklung der übrigen Verkehrsträger andererseits einschätzt;
5. wie sich die Anzahl und Vielfalt der Direktverbindungen in andere europäische und außereuropäische Länder entwickelt hat und welche zusätzlichen Direktverbindungen für Geschäftskunden und tourismusorientierten Kunden aus Baden-Württemberg im Sinne einer internationalen Vernetzung einerseits sinnvoll und wünschenswert und andererseits auch realistischerweise umsetzbar sind;

6. wie sich die Entwicklung der Fluglärmbelastung der Bevölkerung durch die rückläufigen Fluggastzahlen und durch die Ankündigung der Deutschen Post AG, den nächtlichen Transport auf dem Luftweg einzustellen, innerhalb der letzten drei Jahre und prognostisch für die nächsten drei Jahre darstellt;
7. in welchem Umfang eine neue Triebwerkstechnik zur Reduzierung des Fluglärms beitragen kann;
8. wie sie die Entwicklungen in dem Bereich des Flugverkehrs in den fortzuschreibenden Generalverkehrsplan zu integrieren gedenkt.

07.07.2009

Bachmann, Kluck, Dr. Noll,  
Dr. Rülke, Dr. Bullinger FDP/DVP

#### Begründung

Bedingt durch den Rückgang der Wirtschaftskraft der letzten Monate sind auch die Fluggastzahlen rückläufig. Der Umfang dieser Entwicklung und die Frage, ob der Rückgang allein auf die wirtschaftliche Entwicklung oder auch auf andere Faktoren zurückzuführen ist, sind maßgeblich für die Prognose der weiteren Entwicklung der Fluggastzahlen. Diese wiederum sollte die Grundlage für die Planung der Flughafenkapazität im Land Baden-Württemberg sein. Der künftige Generalverkehrsplan soll und wird den Bereich Flugverkehr im Lichte der Gesamtentwicklung der Mobilität berücksichtigen und fortschreiben müssen.

#### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 29. Juli 2009 Nr. 7-3840.0/113 nimmt das Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1. *wie sich die Fluggastzahlen der Flughäfen und Luftlandeplätze in Baden-Württemberg und der benachbarten Flughäfen, insbesondere in Frankfurt, Zürich, München, Basel und Straßburg, seit dem Jahr 2000 entwickelt haben;*

Zu 1.:

Die Entwicklung der Fluggastzahlen an den baden-württembergischen Flughäfen Stuttgart, Karlsruhe/Baden-Baden, Friedrichshafen und dem Verkehrslandeplatz Mannheim, den benachbarten Flughäfen in anderen Bundesländern (Frankfurt, München und Memmingen) sowie den benachbarten Flughäfen im Ausland (Zürich und EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg) in den Jahren 2000 bis 2008 ist in der Anlage dargestellt.

Bezüglich der Entwicklung der Fluggastzahlen an den anderen Verkehrslandeplätzen in Baden-Württemberg in den Jahren 2000 bis 2005 wird auf die Landtags-Drucksache 14/42 verwiesen. Auf eine Fortschreibung wurde wegen des damit verbundenen Verwaltungsaufwands verzichtet. Im Vergleich zu den aufgeführten Flughäfen sind die Passagierzahlen an diesen Verkehrslandeplätzen sehr gering.

*2. welche Wechselwirkungen zwischen der Entwicklung der Fluggastzahlen an benachbarten Flughäfen, insbesondere in Frankfurt, Zürich, München, Basel und Straßburg, und der Entwicklung der Fluggastzahlen in Baden-Württemberg bestehen;*

Zu 2.:

Die Flughäfen außerhalb des Landes tragen dazu bei, die luftverkehrliche Anbindung aller Regionen in Baden-Württemberg zu sichern. Aufgrund der grenznahen Lage, der Erreichbarkeit und der konkreten Flugverbindungen können diese Flughäfen für Passagiere aus Baden-Württemberg attraktiv sein. So kamen 2008 etwa 25 Prozent der rund 4,3 Mio. Passagiere des EuroAirports Basel-Mulhouse-Freiburg aus Baden-Württemberg.

Der Landesregierung liegen keine gesicherten Erkenntnisse über die Wechselwirkungen zwischen der Entwicklung der Fluggastzahlen benachbarter Flughäfen vor. Solche Wechselwirkungen lassen sich auch aus der in der Antwort zu Frage 1 vorgelegten Verkehrsstatistik nicht ableiten. Die konkrete und ggf. unterschiedliche Entwicklung der Passagierzahlen an den einzelnen Flughäfen kann viele verschiedene Gründe haben (z. B. Ausbauzustand, genehmigte Betriebszeiten, Kapazitätsreserven oder -engpässe).

*3. welche Prognosen für die Zahl der Fluggäste in Baden-Württemberg, insbesondere beim Flughafen in Stuttgart und dem Baden-Airpark, angestellt werden;*

Zu 3.:

Die Bundesregierung geht in ihrem im Mai 2009 beschlossenen Flughafenkonzept davon aus, dass sich die Zahl der Passagiere auf den deutschen Flughäfen im Linien- und Charterverkehr bis zum Jahr 2020 auf 307 Mio. erhöhen wird. Bezogen auf das Jahr 2005 (169 Mio. Passagiere) wäre das eine Steigerung von jährlich durchschnittlich 4,2 Prozent. Die Bundesregierung stützt ihre Prognose auf eine Untersuchung der Firma Intraplan. Die Einbrüche der Passagierzahlen in Folge der jüngsten Wirtschaftskrise sind in dieser Prognose nicht berücksichtigt. Die Luftfahrtbranche ist jedoch zuversichtlich, dass nach Überwindung der derzeitigen Wirtschaftskrise der langfristige Wachstumspfad bei den Passagierzahlen wieder erreicht werden kann; möglicherweise allerdings mit einer gewissen Verschiebung auf der Zeitachse. Die Erfahrungen mit den wieder aufgeholten Nachfrageeinbrüchen in Folge der Terrorangriffe vom 11. September 2001 und der schweren Infektionskrankheit SARS in den Jahren 2002/2003 stützen diese Erwartung.

Für das Gebiet des Landes Baden-Württemberg erwartet die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Jahr 2007 veröffentlichte Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen ein Wachstum des Fluggastaufkommens (Zahl der Abflüge) von 6 Mio. Personen im Jahr 2004 auf 14 Mio. Personen im Jahr 2025. Die Prognose beruht dabei auf dem Wohnortprinzip, d. h. es wird nicht danach differenziert, ob von einem Flughafen im Land oder jenseits der Landesgrenze geflogen wird.

Der Flughafen Stuttgart erwartet für das Jahr 2009 einen Rückgang der Passagierzahlen um ca. 10 Prozent auf ca. 9 Mio. Personen, danach aber wieder deutliche Steigerungen. Für das Jahr 2020 werden in einer vom Flughafen Stuttgart in Auftrag gegebenen Untersuchung vom November 2007 zwischen 14,1 und 17,3 Mio. Passagiere pro Jahr prognostiziert.

Der Flughafen Karlsruhe Baden-Baden erwartet im Jahr 2009 ebenfalls einen Rückgang der Passagierzahlen um ca. 10 Prozent auf ca. 1,05 Mio., im Jahr 2010 eine Stabilisierung auf diesem Niveau und ab 2011 wieder Zuwächse bis zu ca. 1,5 Mio. Passagiere im Jahr 2015.

4. wie sie den Bedarf an weiteren Kapazitäten im Flugverkehr vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Entwicklung einerseits und dem Ausbau der Hochgeschwindigkeitsnetze der Deutschen Bahn sowie der Entwicklung der übrigen Verkehrsträger andererseits einschätzt;

Zu 4.:

Unbeschadet der momentanen Wirtschaftskrise bleibt der Luftverkehr eine Wachstumsbranche. Mit der Erholung der Wirtschaft wird auch die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen wieder zunehmen.

Im Entfernungssegment bis etwa 400 km könnten Hochgeschwindigkeitszüge zukünftig einen Teil des Luftverkehrs ersetzen. Für Baden-Württemberg sind in diesem Zusammenhang insbesondere Fahrzeitverkürzungen im Schienenfernverkehr nach Inbetriebnahme der Neubaustrecken Stuttgart–Ulm(–München), Mannheim–Frankfurt sowie (Paris–)Metz–Straßburg relevant.

Anderenorts in vergleichbaren Situationen gemachte Erfahrungen zeigen, dass spürbare Verkürzungen der Fahrzeiten auf der Schiene einerseits zum Ersatz von Kurzstreckenflügen durch Bahnverbindungen führen können. Andererseits ermöglicht ein verbesserter Anschluss an den Schienenfernverkehr den Flughäfen aber auch die Erschließung neuer Fluggastpotenziale im Mittel- und Langstreckenbereich.

Der Landesregierung liegen keine Anhaltspunkte vor, dass der grundsätzliche Wachstumstrend im Luftverkehr durch den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes der Bahn in Frage gestellt würde.

Von der weiteren Entwicklung des Straßenverkehrs im Land wird voraussichtlich kein wesentlicher Impuls auf die Entwicklung des Luftverkehrs ausgehen, da die mittleren Reiseweiten auf der Straße deutlich unter denen des Luftverkehrs liegen.

5. wie sich die Anzahl und Vielfalt der Direktverbindungen in andere europäische und außereuropäische Länder entwickelt hat und welche zusätzlichen Direktverbindungen für Geschäftskunden und tourismusorientierten Kunden aus Baden-Württemberg im Sinne einer internationalen Vernetzung einerseits sinnvoll und wünschenswert und andererseits auch realistischerweise umsetzbar sind;

Zu 5.:

Im Zuge der Liberalisierung des Luftverkehrs ab Mitte der 80er Jahre ist das Flugangebot im Europaverkehr erheblich ausgebaut worden. Verdichtet wurden die Flugnetze ferner mit der Expansion der Fluggesellschaften mit Niedrigpreis-Konzepten (sog. Low Cost Carrier). Mit zunehmender Liberalisierung auch im interkontinentalen Luftverkehr und (wieder) wachsender Nachfrage werden mittelfristig vermehrt auch neue Direktverbindungen aus der Fläche zu anderen Kontinenten angeboten werden.

Die Direktverbindungen vom Flughafen Stuttgart haben sich wie folgt entwickelt:

|                 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Länder          | 34   | 33   | 34   | 33   | 33   | 33   | 32   | 31   | 32   |
| Airlines        | 73   | 66   | 64   | 69   | 68   | 65   | 62   | 60   | 54   |
| Destinationen   | 122  | 119  | 116  | 118  | 127  | 125  | 125  | 124  | 128  |
| davon:          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Deutschland     | 16   | 17   | 18   | 17   | 17   | 16   | 19   | 13   | 14   |
| Europa          | 92   | 89   | 86   | 89   | 99   | 98   | 96   | 101  | 105  |
| Außereuropäisch | 14   | 13   | 12   | 12   | 11   | 11   | 10   | 10   | 9    |

Quelle: Flughafen Stuttgart

Die Ziele der Direktverbindungen vom Flughafen Stuttgart liegen in Europa und Nordafrika. Dazu kommt eine USA- und eine Israel-Verbindung.

Vom Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden aus wurden im Jahr 2000 acht und im Jahr 2008 29 Destinationen im Ausland direkt angefliegen.

Am Flughafen Friedrichshafen gab es im Jahr 2000 17 Direktverbindungen in europäische und außereuropäische Länder. 2008 wurden 31 Destinationen außerhalb Deutschlands direkt angefliegen.

Ob und in welchem Umfang von baden-württembergischen Flughäfen Direktverbindungen in europäische und außereuropäische Länder angeboten werden, entscheiden in erster Linie die Fluggesellschaften vor dem Hintergrund der Bedürfnisse des Marktes im Rahmen der bestehenden internationalen Luftverkehrsabkommen.

*6. wie sich die Entwicklung der Fluglärmbelastung der Bevölkerung durch die rückläufigen Fluggastzahlen und durch die Ankündigung der Deutschen Post AG, den nächtlichen Transport auf dem Luftweg einzustellen, innerhalb der letzten drei Jahre und prognostisch für die nächsten drei Jahre darstellt;*

Zu 6.:

Die Fluglärmbelastung der Bevölkerung ist unmittelbar nicht von der Entwicklung der Zahl der Fluggastzahlen, sondern in erster Linie von der Zahl der Flugbewegungen (Starts und Landungen) abhängig. Aufgrund der rückläufigen Passagierzahlen ging im ersten Halbjahr 2009 allerdings auch die Zahl der Flugbewegungen zurück. Am Flughafen Stuttgart betrug der Rückgang in diesem Zeitraum nach Flughafenangaben 12,8 Prozent.

Die Fluggesellschaften setzen zunehmend lärmärmere Flugzeuge ein. Dieser Trend wird sich in den nächsten Jahren weiter fortsetzen. Die Fluglärmbelastung der Bevölkerung wird dadurch gemindert.

Exakte Prognosen, in welchem Umfang sich die Fluglärmbelastung der Bevölkerung in den nächsten drei Jahren verändern wird, sind der Landesregierung nicht bekannt.

Am Flughafen Stuttgart werden Ende August 2009 die für die Deutsche Post AG mit Strahlflugzeugen durchgeführten vier Nachtluftpostflüge eingestellt. Dadurch wird der Fluglärm im Zeitraum zwischen 00:00 Uhr und 06:00 Uhr zurückgehen.

*7. in welchem Umfang eine neue Triebwerkstechnik zur Reduzierung des Fluglärms beitragen kann;*

Zu 7.:

Im Zuge des Forschungsprojekts „Leiser Luftverkehr“ des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) sind die Möglichkeiten zur Reduzierung der durch Flugverkehr verursachten Lärmbelastung umfassend untersucht worden. Nach dem Ergebnis dieser Untersuchungen können die vom Luftverkehr ausgehenden Schallimmissionen durch eine Kombination von lärmärmeren Antrieben, aerodynamischen Verbesserungen an der Flugzeugzelle und durch lärmärmere An- und Abflugverfahren innerhalb der nächsten 20 Jahre um 10 dB(A) gegenüber heute reduziert werden. Dies entspricht einer Halbierung des Fluglärms.

Die Flugzeugindustrie berücksichtigt bei Neuentwicklungen die jeweiligen Forschungserkenntnisse. So ist beispielsweise der neue Airbus A 380, dessen maximale Startmasse von 560 t die der Boeing 747-400 (Jumbojet) um mehr als 40 Prozent überschreitet, beim Start und bei der Landung mehr als 50 Prozent leiser als der Jumbojet.

Nach Presseberichten entwickeln die Triebwerkshersteller derzeit mit hohem Einsatz noch modernere Flugzeugantriebe. Dabei geht es nicht nur um die Lärminderung, sondern auch um die Reduzierung des Treibstoffverbrauchs und damit des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes. Derzeit wird im Wesentlichen an zwei grundlegend neuen Antriebskonzepten gearbeitet; zum einen an einem neuartigen Propellerantrieb (sog. Open Rotor), zum anderen an einer deutlichen Weiterentwicklung der Düsen-Triebwerkstechnologie (sog. Geared Turbofan). Ob und ggf. wann diese Konzepte die Marktreife erreichen und in welchem Umfang sie letztlich zur Reduzierung des Fluglärms beitragen können, ist der Landesregierung nicht bekannt.

*8. wie sie die Entwicklungen in dem Bereich des Flugverkehrs in den fortzuschreibenden Generalverkehrsplan zu integrieren gedenkt.*

Zu 8.:

Der Generalverkehrsplan aus dem Jahr 1995 wird derzeit fortgeschrieben. Die Entwicklung im Luftverkehr soll im Rahmen der Fortschreibung in einem eigenen Fachkonzept behandelt werden. Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern sollen jeweils an geeigneter Stelle thematisiert werden.

In Vertretung

Köberle

Staatssekretär

## Anlage zu Ziff. 1 Entwicklung der Fluggastzahlen

|   | 2000       |       | 2001       |       | 2002       |        | 2003       |        | 2004       |        | 2005       |        | 2006       |         | 2007           |           | 2008         |           | kumuliert  |       |        |
|---|------------|-------|------------|-------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|---------|----------------|-----------|--------------|-----------|------------|-------|--------|
|   | Passagiere | +/-   | Passagiere | +/-   | Passagiere | +/-    | Passagiere | +/-    | Passagiere | +/-    | Passagiere | +/-    | Passagiere | +/-     | Passagiere     | +/-       | Passagiere   | +/-       | Passagiere | +/-   |        |
| <b>I. Flughäfen in Baden-Württemberg</b>        |            |       |            |       |            |        |            |        |            |        |            |        |            |         |                |           |              |           |            |       |        |
| Stuttgart                                       | 8.038.616  | 5,9%  | 7.556.319  | -6,0% | 7.140.840  | -5,5%  | 7.464.903  | 4,5%   | 8.699.732  | 16,5%  | 9.281.266  | 6,8%   | 10.045.694 | 8,1%    | 10.292.674     | 2,5%      | 9.893.992    | -3,9%     |            |       | 23,1%  |
| Karlsruhe/Baden                                 | 185.604    | 54,1% | 188.835    | 1,7%  | 204.898    | 8,5%   | 292.456    | 42,7%  | 623.052    | 113,4% | 711.898    | 14,3%  | 836.609    | 17,4%   | 978.910        | 17,1%     | 1.151.593    | 17,6%     |            |       | 520,5% |
| Friedrichshafen                                 | 398.475    | 18,8% | 423.385    | 6,3%  | 466.709    | 17,3%  | 499.026    | 0,5%   | 534.388    | 7,1%   | 586.089    | 11,5%  | 657.749    | 10,3%   | 855.689        | -0,3%     | 649.646      | -0,9%     |            |       | 63,0%  |
| Mannheim  | 91.836     |       | 109.355    | 19,7% | 119.324    | 9,1%   | 118.310    | -2,5%  | 127.674    | 9,8%   | 113.343    | -11,2% | 118.296    | 4,3%    | 119.570        | 1,1%      | 123.840      | 3,6%      |            |       |        |
| <b>II. benachbarte Flughäfen in Deutschland</b> |            |       |            |       |            |        |            |        |            |        |            |        |            |         |                |           |              |           |            |       |        |
| Frankfurt/Main                                  | 49.047.216 | 8,0%  | 48.292.879 | -1,5% | 48.165.068 | -0,3%  | 48.107.669 | -0,1%  | 50.767.568 | 5,5%   | 51.850.279 | 2,1%   | 52.467.866 | 1,2%    | 53.892.993     | 2,7%      | 53.293.899   | -1,2%     |            |       | 6,5%   |
| München   | 22.936.681 | 9,0%  | 23.483.409 | 2,4%  | 22.958.825 | -2,2%  | 24.013.458 | 4,6%   | 26.666.272 | 11,0%  | 28.503.824 | 6,9%   | 30.679.810 | 7,6%    | 33.893.160     | 10,5%     | 34.475.921   | 1,7%      |            |       | 50,3%  |
| Memmingen                                       |            |       |            |       |            |        |            |        |            |        |            |        |            | 167.386 | <sup>1,2</sup> | 482.155   | <sup>2</sup> |           |            |       |        |
| <b>III. benachbarte Flughäfen im Ausland</b>    |            |       |            |       |            |        |            |        |            |        |            |        |            |         |                |           |              |           |            |       |        |
| Zürich  |            |       |            |       | 17.902.073 |        | 16.976.860 | -5,2%  | 17.206.742 | 1,4%   | 17.855.291 | 3,7%   | 19.165.665 | 7,6%    | 20.682.094     | 7,8%      | 22.043.768   | 6,6%      |            |       | 23,1%  |
| Basel   | 3.763.627  |       | 3.650.696  | -3,2% | 3.056.416  | -13,9% | 2.489.686  | -18,6% | 2.549.127  | 2,4%   | 3.315.606  | 30,1%  | 4.020.322  | 21,3%   | 4.272.904      | 6,3%      | 4.261.992    | -0,3%     |            |       | 12,6%  |
| Strasbourg                                      |            |       |            |       |            |        |            |        |            |        |            |        |            |         |                | 1.700.903 |              | 1.282.988 |            | 24,0% | -24,0% |

Datenbasis: Arbeitsgemeinschaft der Verkehrsflughäfen Deutschlands (ADV)

Anmerkungen:

<sup>1</sup> ab 28.06.2007<sup>2</sup> Quelle: Pressemitteilung der Flughafengesellschaft