

Luft nach oben

Erwartungen der Wirtschaft an den Flughafen Stuttgart

Herausgeber Industrie- und Handelskammer
Region Stuttgart
Jägerstraße 30, 70174 Stuttgart
Postfach 10 24 44, 70020 Stuttgart
Telefon 0711 2005-0
Telefax 0711 2005-354
www.stuttgart.ihk.de
info@stuttgart.ihk.de

Konzeption Abteilung Industrie und Verkehr

Autoren Felix Unseld, Götz Bopp

Stand Mai 2015

© 2015 Industrie- und Handelskammer
Region Stuttgart
Alle Rechte vorbehalten.
Nachdruck oder Vervielfältigung auf Papier
und elektronischen Datenträgern sowie
Einspeisungen in Datennetze nur mit
Genehmigung des Herausgebers.
Alle Angaben wurden mit größter Sorgfalt
erarbeitet und zusammengestellt. Für die
Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhalts
sowie für zwischenzeitliche Änderungen
übernimmt die Industrie- und Handels-
kammer Region Stuttgart keine Gewähr.



*Zertifizierte Qualität bei Service,
Beratung und Interessenvertretung*

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5
1. Das Wichtigste in Kürze	6
2. Die Umfrageergebnisse im Detail	10
2.1 Zielgruppe und Rücklauf	10
2.2 Die Nutzung des Stuttgarter Flughafens durch die Unternehmen in der Region	11
2.3 Das Flugangebot ab Stuttgart	19
2.4 Die zukünftige Entwicklung und die Bedürfnisse der Unternehmen	24
2.5 Luftfracht im Fokus	26
Anhang	29
Anschriften	34

Vorwort

Mobilität ist für die Wirtschaft Baden-Württembergs und ganz besonders der Region Stuttgart von großer Bedeutung. Die Internationalisierung der Beschaffungs- und Absatzmärkte einhergehend mit einer stetig voranschreitenden globalen Vernetzung der Unternehmen fordert von den hier ansässigen Unternehmen ein hohes Maß an Flexibilität und eine hohe Verfügbarkeit schneller und regelmäßiger Verbindungen rund um den Globus. Flughäfen mit attraktiven Flugverbindungen zu nationalen wie auch internationalen Destinationen zählen deshalb auch zur Schlüsselinfrastruktur, deren Qualität im Standortwettbewerb entscheidend sein kann. Bei Ansiedlungsentscheidungen ist es daher verständlich, dass sich national wie auch international tätige Unternehmen von der Frage leiten lassen, wie gut ein möglicher Standort an das internationale Verkehrsnetz angebunden ist. Insbesondere für die exportorientierten Unternehmen, die in der Region Stuttgart klassischerweise besonders stark vertreten sind, spielt eine gute Anbindung an die weltweiten Absatzmärkte eine zentrale Rolle. Daher beobachten die hier ansässigen Unternehmen die Entwicklung des Flugangebots am Flughafen Stuttgart auch mit großem Interesse.

Vor diesem Hintergrund hat die IHK Region Stuttgart nun bereits zum dritten Mal Unternehmen in der Region Stuttgart zu ihrer Zufriedenheit mit dem Manfred Rommel Flughafen Stuttgart befragt. Die daraus entstandene Zeitreihe zeichnet so ein Stimmungsbild der hiesigen Unternehmen und ermöglicht es den Verantwortlichen in Politik, Wirtschaft und Verbänden, an der Attraktivität des Standorts „Region Stuttgart“ zu arbeiten.

Ein besonderer Dank gilt den Unternehmen, die es durch ihre Teilnahme an der Umfrage erst möglich gemacht haben, dieses für Region und Land wichtige Thema aufzubereiten.

Stuttgart, im Mai 2015



Georg Fichtner
Präsident



Andreas Richter
Hauptgeschäftsführer

Es wird viel geflogen: Der prozentuale Anteil der Flugreisen an allen Geschäftsreisen liegt nach wie vor bei gut einem Drittel. Die zunehmende weltweite Verflechtung der Wirtschaft erfordert insbesondere für ein exportstarkes Land wie Baden-Württemberg gute und möglichst direkte Flugverbindungen in alle Teile der Welt.

Akzeptanz des Flughafens weiter auf hohem Niveau: 2007 starteten noch gut 83 Prozent aller Geschäftsflüge aus der Region Stuttgart am Landesflughafen. Im aktuellen Betrachtungszeitraum hat sich dieser Anteil leicht reduziert und liegt nun bei 80 Prozent. Kurze Wege und das gute Angebot an nationalen und auch europaweiten Verbindungen machen den Stuttgarter Flughafen für diese Destinationen zur ersten Wahl der Unternehmen. Müssen hingegen internationale Geschäftsbeziehungen gepflegt werden, finden einige Unternehmen auch weiterhin andernorts bessere Angebote.

Nationale Destinationen gut erreichbar: Ab Sommer 2015 werden ab Stuttgart alle nationalen Metropolen¹ per Flugzeug erreichbar sein. Für Geschäftsreisen innerhalb Deutschlands wie auch ins nahe europäische Ausland ist der Flughafen Stuttgart somit gut bis sehr gut geeignet. Durch Flugverbindungen in den Tagesrandzeiten sind auch Tagesreisen sehr gut möglich. Die relevantesten Absatzmärkte der baden-württembergischen Wirtschaft² sind somit sehr gut zu erreichen.

Internationale Flugverbindungen weiter unbefriedigend: Weniger als zehn Prozent der Nutzer sind mit dem internationalen Flugangebot ab Stuttgart zufrieden. Für Flüge mit außereuropäischen Zielen weichen die Unternehmen vor allem auf den Flughafen Frankfurt aus. Der Mangel an Direktverbindungen in die Geschäftszentren der Welt wirkt sich auch auf die Bewertung der Flugverbindungen aus. Diese hat sich seit Beginn der Befragungen durch die IHK kontinuierlich verschlechtert. Bewerteten 2007 noch circa 47 Prozent der Unternehmen das Angebot an Flugverbindungen insgesamt mit sehr gut oder gut, sind es 2014 nur noch 26 Prozent.

Neue Destinationen - eine Wunschliste: Göteborg, Bukarest, St. Petersburg, New York, Sao Paulo, Dubai, Peking oder Shanghai sind zusätzlich gewünschte Flugziele. Die Nachfrage nach Verbindungen in Richtung Nordamerika, in den Mittleren Osten, nach Osteuropa sowie nach Ostasien wird als steigend eingeschätzt. Der Bedarf für Flüge in die ehemaligen GUS-Staaten und nach Indien scheint dagegen zu sinken.

¹ Strecke Stuttgart – Köln wird ab Sommer 2015 durch Germanwings bedient.

² Vgl. Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg 4/2014, S. 53

Schlussfolgerungen

Internationalität: Aus der Sicht der Unternehmen ist das Hauptdefizit des Flughafens Stuttgart die nicht ausreichende Internationalität beim Flugangebot. Es werden zu wenig Langstreckenverbindungen angeboten. Für hiesige Unternehmen wäre es aber ein enormer Standortvorteil, wenn sie bei internationalen Flügen eine möglichst täglich verfügbare Nonstop- (keine Zwischenlandung zwischen Ausgangs- und Zielpunkt) oder zumindest Direktverbindung (gleiche Flugnummer, aber mit der Möglichkeit von Zwischenlandungen) und nicht nur eine Umsteigeverbindung über die großen Drehkreuze Frankfurt, Amsterdam, Paris oder London im Angebot des Stuttgarter Flughafens vorfinden würden.

So hat Qatar Airways zwischen 2011 und 2012 Flüge zum Drehkreuz Doha angeboten, die Verbindung aber wieder eingestellt. Auch die zeitweilig von United Airlines angebotenen Flüge nach New York wurden wieder vom Markt genommen. Trotzdem besteht weiterhin das Interesse einzelner Fluglinien, Stuttgart stärker in den internationalen Flugverkehr einzubinden. Allerdings wird diesen Airlines das Anfliegen Stuttgarts mit rechtlichen Mitteln stark erschwert oder gar gänzlich untersagt. Lediglich Air Berlin (Codeshare mit Etihad Airways) und Delta Airlines bieten tägliche internationale Direktflüge an. Andere Wettbewerber wie Emirates, die von Stuttgart aus international fliegen würden, sind aufgrund fehlender Start- und Landegenehmigungen (Verkehrsrechte) derzeit nicht in der Lage, ihr Interesse in ein tatsächliches Angebot umzuwandeln. Die bestehenden politischen Rahmenbedingungen (kein tägliches Angebot möglich) dürften zumindest mitursächlich für das Scheitern der zwischenzeitlich angebotenen, aber wieder eingestellten Direktverbindungen von Stuttgart nach Doha und New York sein.

Aus der Perspektive der Nachfrager müssten somit die ordnungspolitischen Hemmnisse zügig abgebaut und den angebotswilligen internationalen Airlines die notwendigen Verkehrsrechte erteilt werden. Sollte die Blockadehaltung des Bundes an dieser Stelle aufrechterhalten werden, wird der Flughafen Stuttgart im internationalen Kontext weiterhin praktisch keine Rolle spielen. Das Fehlen arabischer oder chinesischer Fluggesellschaften hat Folgen für Industrieansiedlungen, für den Tourismus und für medizinische Dienstleistungen.

Kapazität: Nicht nur im privaten Bereich kann für die Zukunft von einer weiteren Zunahme des Flugverkehrs ausgegangen werden. Auch die geschäftliche Nutzung des Flugzeugs wird insbesondere in die Boomregionen Osteuropa, Indien und Ost-Asien

1. Das Wichtigste in Kürze

weiter zunehmen³. Dies bestätigt sich auch durch die Aussagen der Unternehmen in der Region zur zukünftigen Entwicklung ihrer Flugreiseaktivitäten.

Derzeit werden am Flughafen Stuttgart im Mittel 9,5 Millionen Passagiere pro Jahr abgefertigt. Bei einer maximalen Kapazität von circa 15 Millionen Passagieren im Jahr hat der Stuttgarter Flughafen Terminalseitig noch Kapazitäten, die genutzt werden können. Allerdings sind in den Spitzenzeiten, speziell morgens, schon heute keine weiteren Starts und Landungen mehr möglich, was einzelne Fluggesellschaften bereits zu einem Ausweichen auf andere Flughäfen veranlasst hat. Würden die zuständigen Genehmigungsbehörden ihre restriktive Haltung bei der Vergabe von Verkehrsrechten aufgeben, könnte eine bessere Auslastung der noch vorhandenen Kapazitäten erreicht und die Attraktivität des Flugangebots für die hiesigen Unternehmen gesteigert werden.

Mit der Anbindung des Landesflughafens an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn im Zuge des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm hat der Flughafen gute Chancen, sein Einzugsgebiet zu vergrößern und Passagiere vor allem aus dem Raum Ulm und aus Oberschwaben hinzu zu gewinnen. Dem stehen zu erwartende Verluste gegenüber, die aus einer verkürzten Fahrzeit nach München resultieren. Der Flughafen München „Franz Josef Strauß“ dürfte damit auch für Reisende aus der Region Stuttgart an Bedeutung gewinnen.

Verkehrsanbindung: Die Anbindung des Stuttgarter Flughafens ermöglicht den Nutzern des Flughafens im Grundsatz eine unkomplizierte An- und Abreise. Die gilt sowohl für die straßenseitige Anbindung, als auch für die Anbindung des Schienenpersonennahverkehrs (S-Bahn-Station). Für die Zukunft bedeutet die Realisierung des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm mit dem neuen Filderbahnhof eine deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit mit Fern- und Regionalzügen. Das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr wird ab Ende 2017 durch die Verlängerung der Stadtbahnlinie U 6 zum Flughafen optimiert. Hinzu kommen die neuen Expressbusverkehre in der Zuständigkeit des Verbands Region Stuttgart, von denen aktuell drei flughafenrelevante Verbindungen (Leonberg-Flughafen/Messe, Esslingen-Flughafen/Messe, Kirchheim/Teck-Flughafen/Messe) untersucht und gegebenenfalls realisiert werden sollen. Eine Prognose zu Frage, Inwieweit Flugpassagiere das Angebot der Fernbuslinien am Flughafen in Anspruch nehmen werden, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

Getrübt wird das Bild durch Kapazitätsdefizite auf den umgebenden Straßen. Dies gilt insbesondere für die BAB 8 und die B 27. Insbesondere die Stausituation auf der

³ Vgl. Verband Deutsches Reisemanagement e. V. (VDR), Geschäftsreiseanalyse 2014, www.vdr-service.de

1. Das Wichtigste in Kürze

B 27 aus Richtung Süden ist besorgniserregend - nicht nur für Fluggäste, die den Flughafen erreichen wollen. Hier bedarf es eines raschen Gegensteuerns. Dazu gehört insbesondere der sechsspurige Ausbau der B 27 zwischen Aichtal und der Anschlussstelle Stuttgart-Degerloch.

2. Die Umfrageergebnisse im Detail

2.1 Zielgruppe und Rücklauf

Für die Umfrage wurden rund 5.000 Mitgliedsunternehmen in der gesamten Region Stuttgart angeschrieben. Im Rahmen der Selektion wurden vor allem die Unternehmen ausgewählt, bei denen eine geschäftliche Nutzung des Flughafens angenommen werden kann. Zusätzlich wurden Gremien der IHK Region Stuttgart einbezogen.

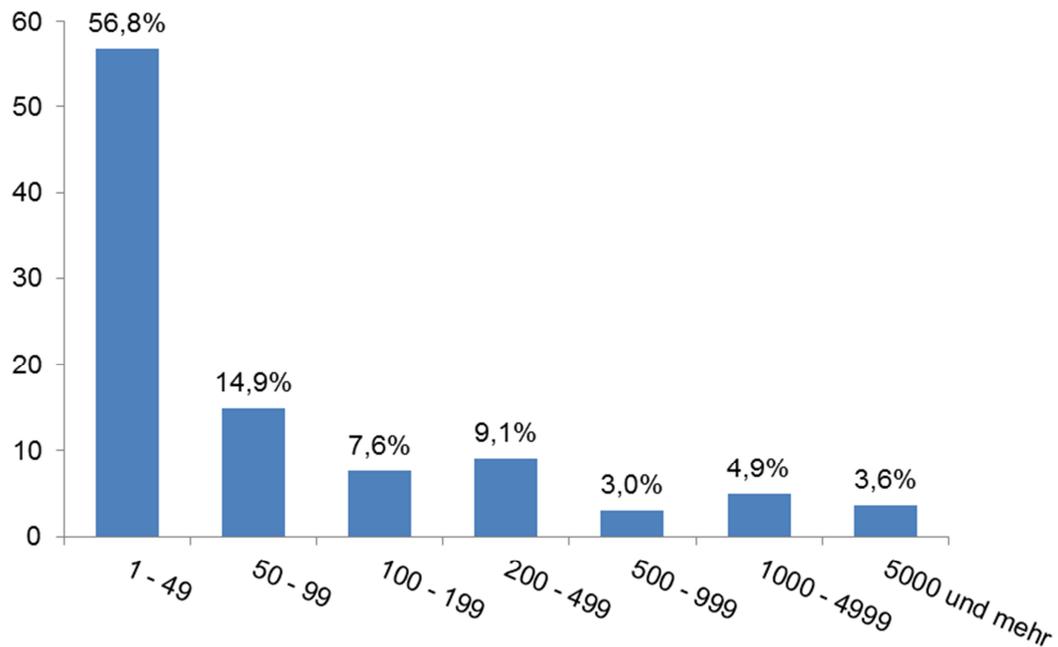
Der Fragebogen wurde von 350 Unternehmen beantwortet, was einem Rücklauf von sieben Prozent entspricht. Die Befragung zeichnet im Kontext der vorangegangenen Untersuchungen ein recht deutliches Bild hinsichtlich der Bewertung des Manfred Rommel Flughafens Stuttgart. Die Ergebnisse erscheinen in der Zeitreihe trotz der geringen Rücklaufquote schlüssig. Im Wesentlichen bestätigen die gewonnenen Zahlen die Erkenntnisse der Vorjahre. Daher sind auch in diesem Jahr belastbare Aussagen zu den Wahrnehmungen und Wünschen der Unternehmen in der Region möglich. Die im Rahmen der Umfrage gewonnen Zahlen und Angaben beziehen sich auf das Jahr 2013.

Der Fragebogen ist im Anhang ab **Seite 31** abgedruckt.

2. Die Umfrageergebnisse im Detail

2.2 Die Nutzung des Stuttgarter Flughafens durch die Unternehmen in der Region

Wieviele Geschäftsreisen wurden 2013 insgesamt unternommen?

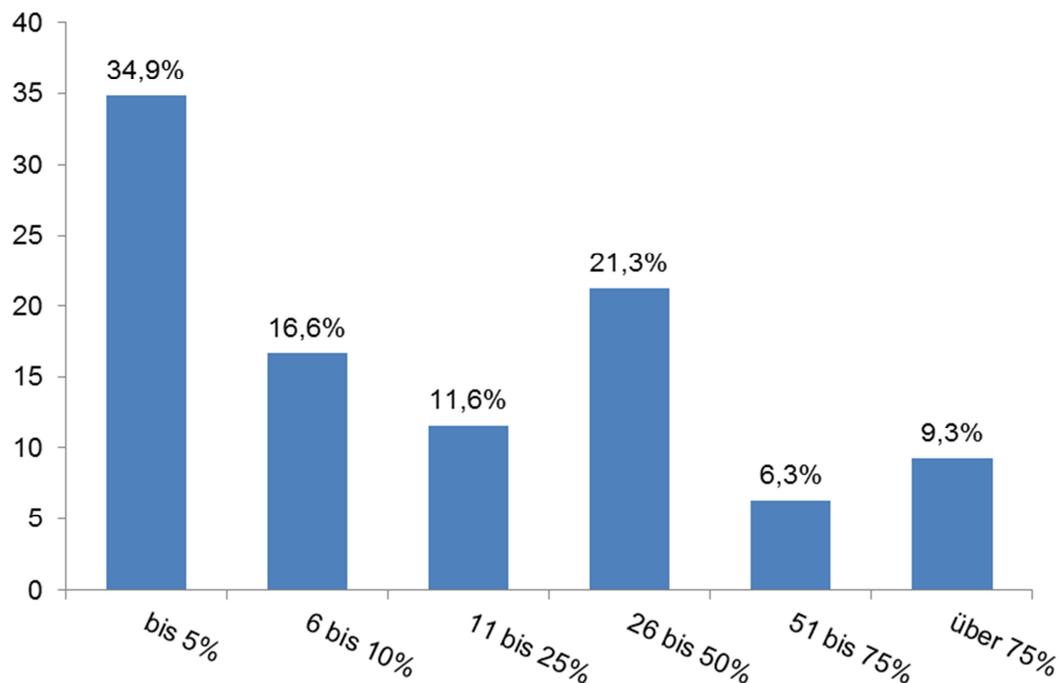


Wie bereits 2007 wurden auch 2013 gut ein Drittel aller Geschäftsreisen mit dem Flugzeug absolviert. Betrachtet man die Anzahl der 2013 von den Unternehmen durchgeführten Geschäftsreisen, so spiegelt sich die Unternehmensstruktur der Region Stuttgart wieder. Knapp 57 Prozent der befragten Unternehmen führten weniger als 50 Geschäftsreisen im Jahr 2013 durch. Viele dieser Unternehmen sind wohl auch eher regional oder landes- bzw. bundesweit tätig, was die Nutzung des Flugzeugs nicht immer notwendig macht und sich hier auch an einem geringen Anteil der Flugreisen an allen Geschäftsreisen manifestiert. Diesen Trend bestätigt so auch die VDR Geschäftsreisen Analyse 2014⁴.

⁴ Vgl. Verband Deutsches Reisemanagement e. V. (VDR), Geschäftsreiseanalyse 2014, www.vdr-service.de

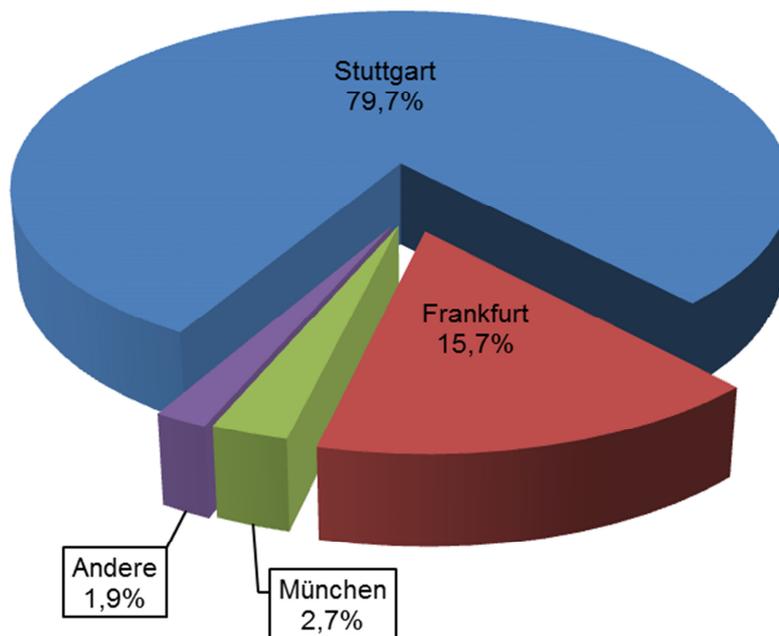
2. Die Umfrageergebnisse im Detail

Anteil der Flugreisen an allen Geschäftsreisen



Der VDR weist für Deutschland ein Geschäftsreisevolumen von knapp 171 Millionen Reisen pro Jahr aus. Bei einem Beschäftigtenanteil von etwa vier Prozent in der Region bezogen auf Gesamtdeutschland bedeutet dies, dass bei den Unternehmen in der Region nahezu sieben Millionen Geschäftsreisen anfallen. Ein Fluganteil von 29 Prozent ergibt somit rund zwei Millionen Flugreisen. Die Anzahl der durchgeführten Geschäftsreisen hat sich somit seit dem letzten Berichtszeitraum nochmals gesteigert und befindet sich nun wieder leicht über bzw. auf Vorkrisenniveau. Die von der IHK Region Stuttgart erhobenen Daten bestätigen aber auch die Annahme des VDR, wonach die Nutzung des Flugverkehrs insgesamt auf hohem Niveau stagniert. In der Region Stuttgart ist dies auch auf die traditionell stark vertretenen kleinst- sowie kleinen und mittleren Unternehmen zurückzuführen, die vornehmlich regional und national tätig sind. Ebenso wird aber auch deutlich, dass in der Region Stuttgart viele international ausgerichtete und exportstarke Unternehmen ihren Sitz haben.

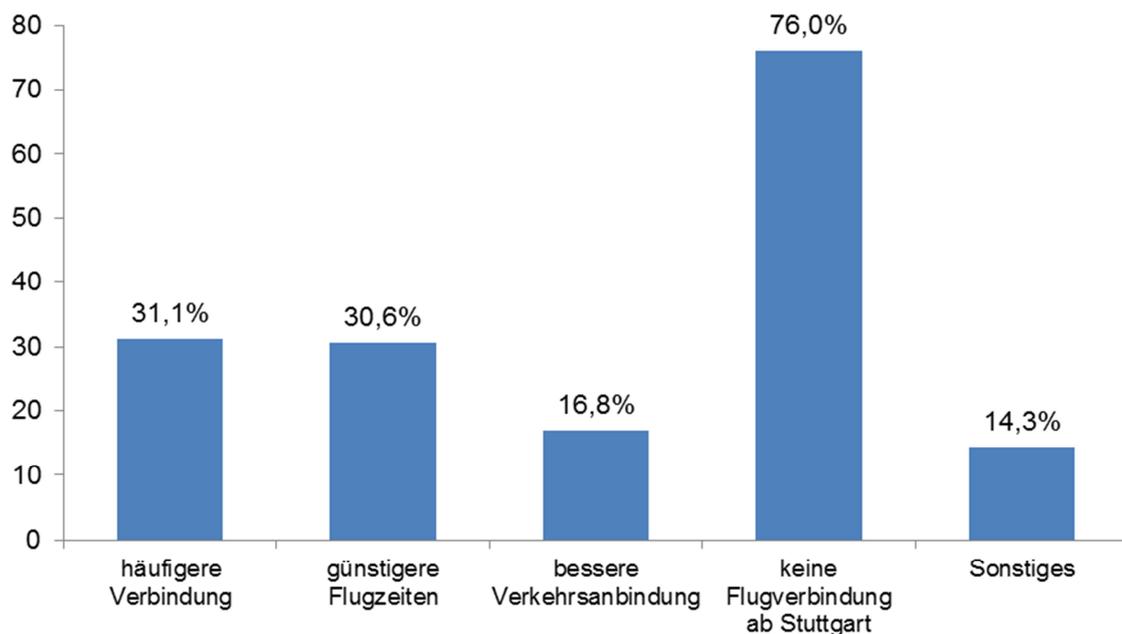
Von welchem Flughafen starten die Geschäftsreisen?



Mehr als drei Viertel der Unternehmen aus der Region nutzen für geschäftliche Aktivitäten den Stuttgarter Flughafen. Im Vergleich zum Vorbericht ging der Anteil der von Stuttgart aus gestarteten Geschäftsreisen von 83,6 Prozent aber um vier Punkte auf 79,7 Prozent zurück. In der Detailbetrachtung konnte vor allem der Flughafen Frankfurt weitere Anteile hinzugewinnen. Die Ergebnisse legen nahe, dass im Wesentlichen die besseren Verbindungen des Frankfurter Flughafens zu internationalen Destinationen diese Entwicklung erklären. Zusätzlich begünstigt die gute Anbindung des Flughafens Frankfurt mittels des Schienenfernverkehrs (circa 75 Minuten ab Stuttgart Hauptbahnhof) die Nutzung durch Passagiere aus der Region Stuttgart. So spielt Frankfurt aus Sicht der Unternehmen im Vergleich der umliegenden Flughäfen die wichtigste Rolle. Auf Platz drei folgt der Flughafen München, der durch die Verkürzung der Fahrtzeit Stuttgart - München auf unter zwei Stunden im Rahmen des Bahnprojektes Stuttgart - Ulm weiter an Attraktivität gewinnen wird. Die dort ebenso angebotenen internationalen Verbindungen dürften dann bei den Unternehmen auf großes Interesse stoßen. Im Vergleich zu 2007 haben neben Stuttgart auch die anderen, eher national bzw. auf Europa ausgerichteten Flughäfen in Söllingen, Straßburg und Friedrichshafen keinen Zuwachs respektive einen geringen Verlust an Anteilen verzeichnen müssen. Frankfurt, München, Basel und Zürich haben hingegen als Abflughäfen für die Unternehmen der Region weiter an Bedeutung gewinnen können. Im Anhang werden ab Seite 28 die Untersuchungsergebnisse aus 2001, 2007 und 2014 gegenübergestellt.

2. Die Umfrageergebnisse im Detail

Warum werden andere Flughäfen als Stuttgart genutzt?



Gut 20 Prozent der Geschäftsreisen, die mit dem Flugzeug durchgeführt werden, starten nicht von Stuttgart, sondern nutzen die umliegenden Flughäfen in Süddeutschland. Etwa drei Viertel der Unternehmen weichen vor allem deshalb auf umliegende Flughäfen aus, weil ab Stuttgart kein entsprechendes Angebot an (vermutlich vor allem internationalen) Flugverbindungen existiert. Jeweils circa 31 Prozent der Unternehmen geben an, dass aufgrund von häufigeren Verbindungen und günstigeren Flugzeiten ausgewichen wurde. Hiervon scheinen vor allem einige Verbindungen ins europäische Ausland betroffen zu sein, die in Stuttgart nur an einigen wenigen Tagen pro Woche angeboten werden. Ferner ist auch hier das Defizit bei den internationalen Flugverbindungen ab Stuttgart relevant. Würde ab Stuttgart geflogen, müssten die Reisenden hier meist zeitraubende Zubringerflüge mit zum Teil beträchtlichen Umsteigezeiten an den Drehkreuzen der jeweiligen Fluggesellschaften in Kauf nehmen. Die entsprechende Erhöhung der Gesamtreisezeit dürfte die Entscheidung, nicht ab Stuttgart zu fliegen, somit ebenfalls beeinflussen.

Der Faktor „günstigere Flugzeit“ spielt im Rahmen der geschäftlichen Nutzung eine bedeutende Rolle. Die Ankunftszeit am Zielort ist insbesondere bei Businessflügen von hoher Bedeutung. Steht nach der Landung und der Gepäckabholung noch eine längere Fahrt vom Flughafen zum Unternehmen oder Hotel an, ist es entscheidend, dass auch noch Zeit für die eigentlichen Aufgaben zur Verfügung steht oder Termine eingehalten werden können. Bei den nationalen Verbindungen, die ab Stuttgart nahezu alle auch in den Tagesrandzeiten verfügbar sind und kurze Flugzeiten aufweisen, scheint dies noch unproblematisch zu sein. Sind jedoch mehrstündige Flüge in

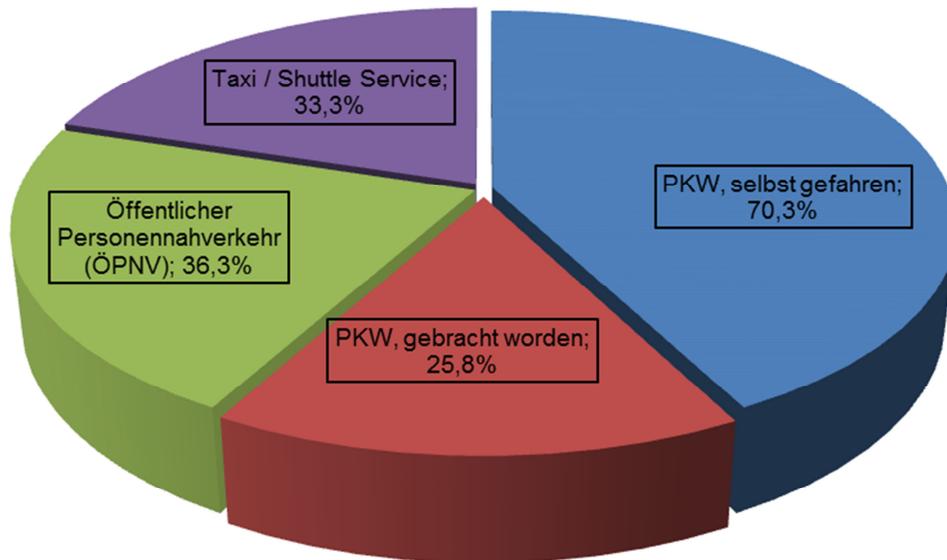
2. Die Umfrageergebnisse im Detail

Europa oder nach Übersee zu absolvieren, sollten diese die angesprochenen Aspekte erfüllen, um von den Geschäftsfliegern genutzt zu werden.

In den Unternehmen führen zudem individuelle Gegebenheiten zu einem Ausweichen auf andere Flughäfen. So sind es hauptsächlich Aspekte wie die geografische Nähe zum Wohnort der Mitarbeiter oder auch das Vorhandensein einer Niederlassung im Einzugsgebiet eines anderen Flughafens, die zu der Entscheidung führen, einen anderen Startflughafen zu nutzen. Zusätzlich spielt die Verfügbarkeit von Direktflügen im Gegensatz zur Notwendigkeit des Umsteigens bei Flügen ab Stuttgart eine weitere gewichtige Rolle bei der Wahl der Unternehmen und somit gegen einen Start vom Stuttgarter Flughafen.

2. Die Umfrageergebnisse im Detail

Welche Verkehrsmittel werden in der Regel zur Anreise zum Stuttgarter Flughafen verwendet?

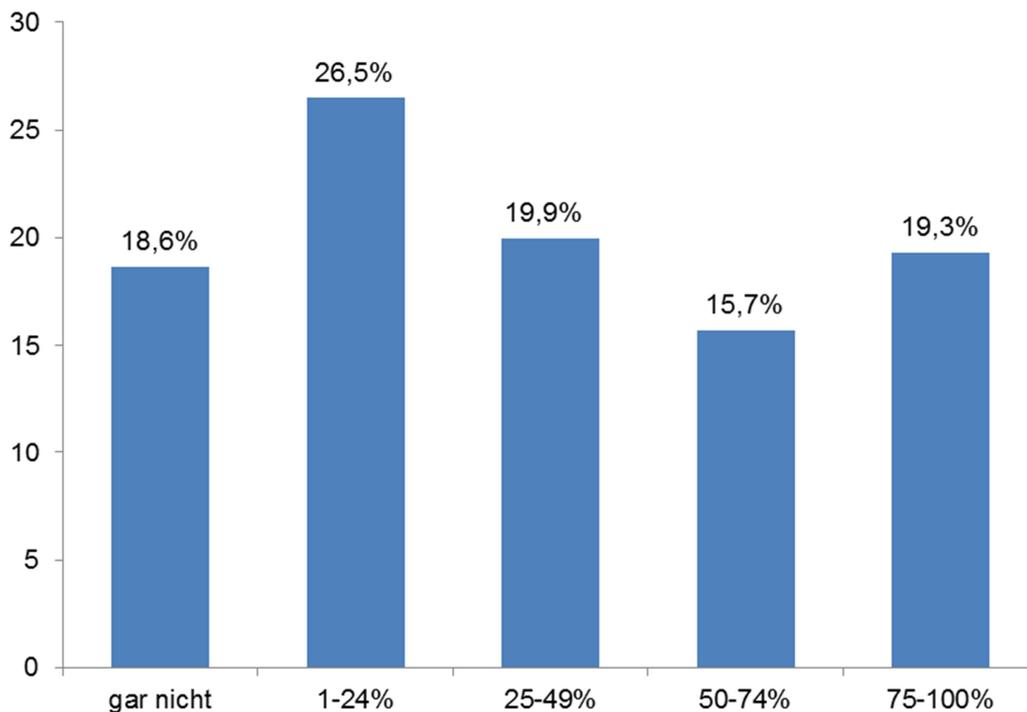


Die Anreise zum Flughafen findet, wie schon in den vorigen Befragungen, überwiegend mit dem Pkw statt. Bei mehr als 70 Prozent der Unternehmen fahren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit dem Firmen- oder Privatfahrzeug direkt zum Flughafen oder sie werden in knapp 26 Prozent der Unternehmen mit einem Pkw zum Flughafen gebracht. Vor allem der höhere Komfort, speziell wenn (größere) Gepäckstücke transportiert werden müssen, dürfte die Beliebtheit des Pkw bei der An- und Abreise begründen.

Im Vergleich zur Befragung 2007 konnten die öffentlichen Verkehrsmittel einen Zuwachs von gut zehn Prozent verzeichnen. Gut 36 Prozent der Geschäftsreisenden nutzen öffentliche Verkehrsmittel, um zum Stuttgarter Flughafen zu gelangen. Da der Flughafen derzeit noch keinen direkten Fernbahnanschluss besitzt und ein solcher erst mit der Fertigstellung des Bahnprojekts Stuttgart - Ulm realisiert werden kann, bleiben die Nutzer der Bahn bis auf Weiteres auf Zubringerverbindungen per Taxi / Mietwagen oder den ÖPNV (insbesondere die S-Bahn, aber auch zunehmend Direktbusse, beispielsweise aus Esslingen, Tübingen oder Pfullingen / Reutlingen) angewiesen.

2. Die Umfrageergebnisse im Detail

In welchem Ausmaß nutzt Ihr Unternehmen „Günstigflieger“?



In Stuttgart gehört die Hälfte aller vertretenen Fluglinien in die Sparte der Low-Cost-Carrier (LCC) und mit über fünf Millionen Fluggästen stemmen sie mehr als die Hälfte des gesamten Passagieraufkommens. Im Ranking der LCC-Flughäfen liegt Stuttgart im europäischen Vergleich auf Rang 22 (gemessen an der Anzahl der Starts pro Woche)⁵. Die Nutzung der LCCs für Geschäftsreisen hat sich bei den meisten Unternehmen etabliert. Der Anteil der Unternehmen, die gänzlich auf die Nutzung von LCCs verzichten, hat nur leicht leicht zugenommen. Rund 19 Prozent der antwortenden Unternehmen meiden „Günstigflieger“, wohingegen fast 35 Prozent der Unternehmen die günstigeren, dafür aber etwas weniger komfortablen und serviceorientierten Angebote für mindestens 50 Prozent ihrer Businessflüge nutzen. Im Vergleich zur vorigen Umfrage ist diese Quote um zwei Prozentpunkte zurückgegangen. 45 Prozent der von LCC angebotenen Flüge sind innerdeutsche Verkehre. Hinzu kommen europaweite Destinationen. Je nach Jahreszeit trifft dies auf Flüge nach Spanien, Großbritannien, Italien, Österreich, Frankreich und die Schweiz zu. Aufgrund dieser Struktur kann von einem relativ hohen Anteil von Businesspassagieren an Bord der „Günstigflieger“ ausgegangen werden. Die Flüge zu einigen angebotenen Destinationen dürften vor allem im Sommer primär touristisch motiviert sein. Mangels eindeutiger statistischer Erfassung lässt sich jedoch im Rahmen dieser Umfrage keine klare Aussage zur Nutzerverteilung in privat und gewerblich treffen.

Durch die zusätzlichen Destinationen, die Easyjet und Ryanair seit 2015 ab Stuttgart im Angebot haben, ist zu erwarten, dass die Attraktivität des LCC-Segments in Stutt-

⁵ Low Cost Monitor 2/2013 (ADV und DLR)

2. Die Umfrageergebnisse im Detail

gart weiter zunimmt. Über 80 Prozent der Flüge, die Easyjet und Ryanair in den ersten beiden Monaten nach Einführung angeboten haben, waren nach Aussage der Stuttgarter Flughafenbetreibergesellschaft FSG vom ersten Tag an voll gebucht. Die FSG geht davon aus, dass der durch die neuen Anbieter verursachte zusätzliche Wettbewerb positiv auswirke. So lasse dies erwarten, dass die etablierten Airlines wie Germanwings und Air Berlin ihre Strecken verdichten und neue Strecken auflegen.

Welche Ziele werden von den Unternehmen am häufigsten angefliegen?

Die Top-Destinationen der Unternehmen aus der Region Stuttgart liegen überwiegend auf deutschem Boden. Wie bereits in den Umfragen von 2001 und 2007 ist Berlin Hauptziel der Unternehmen. Im internationalen Kontext sind die USA und China die mit Abstand beliebtesten Ziele - dies zeigt deutlich, in welchen Staaten exportorientierte Unternehmen aus der Region Stuttgart selbst aktiv sind oder mit Unternehmen Geschäftsbeziehungen pflegen.

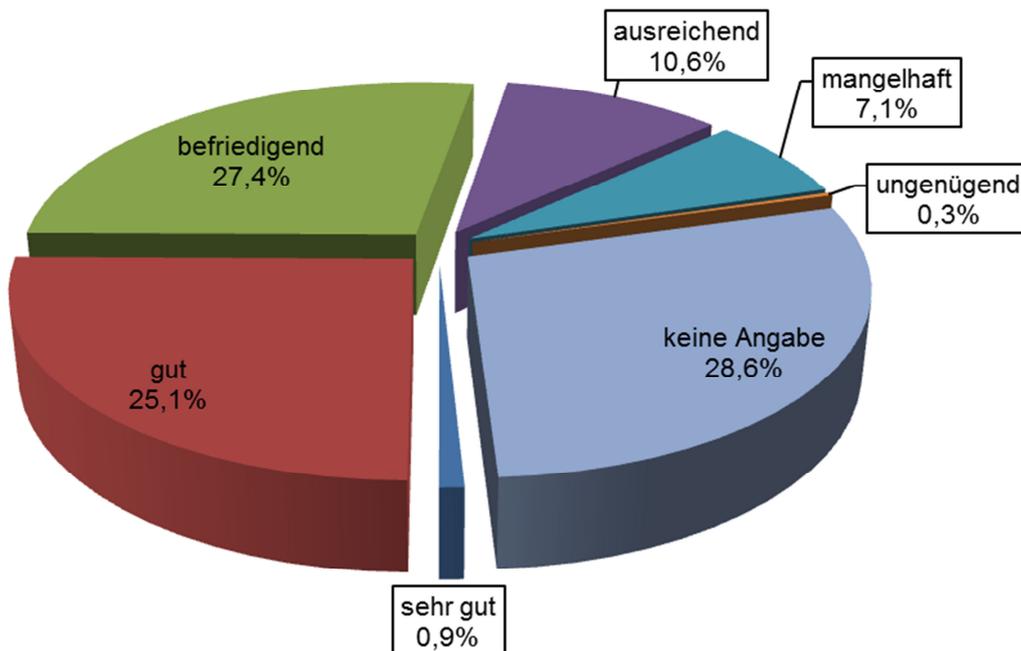
Destination	Nennungen
Deutschland	
... Berlin	116
... Hamburg	93
... Düsseldorf	30
... Hannover	21
... Deutschland	15
... Dresden	15
... Leipzig	11
... München	7
... Frankfurt	4
... Köln	3
Europa	
... Wien	19
... Barcelona	12
... London	15
... Istanbul	10
... Paris	9
International	
... USA	70
... China	65
... Asien	21

Da einige Unternehmen nicht die Zielorte, sondern lediglich Länder oder Kontinente genannt haben, wurden die Nennungen in Bezug auf die internationalen Destination, wenn möglich, auf Staaten abstrahiert und die Nennungen kumuliert.

2. Die Umfrageergebnisse im Detail

2.3 Das Flugangebot ab Stuttgart

Wie bewerten Sie die Flugverbindungen ab Stuttgart insgesamt?



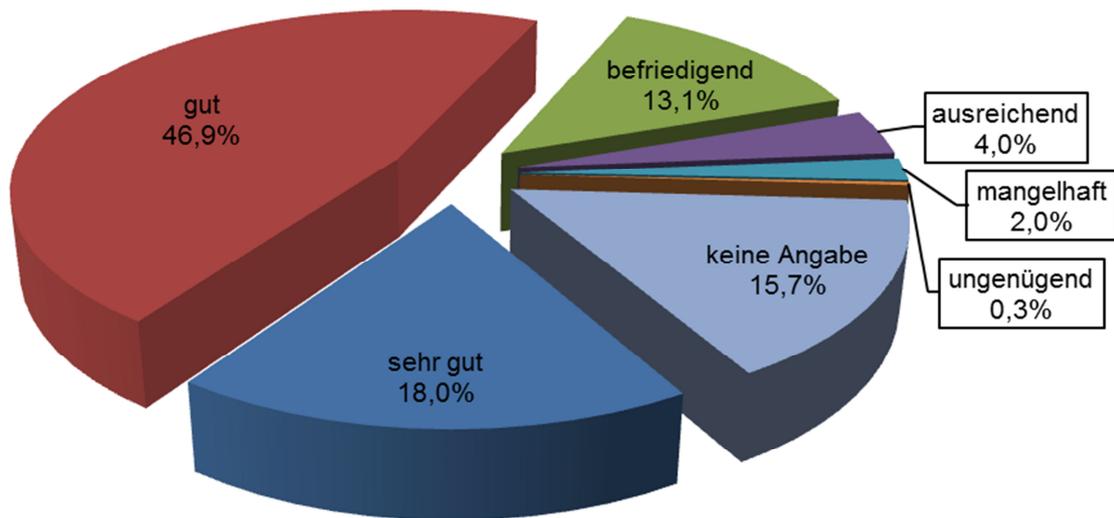
In der Gesamtbetrachtung des Flugangebotes ab Stuttgart hat der Flughafen im Vergleich zur Voruntersuchung weiter an Zustimmung aus den Unternehmen verloren. Lediglich gut 54 Prozent der Unternehmen in der Region sind insgesamt zufrieden und vergeben ein „befriedigend“ oder besser. Dass nur gut ein Prozent der Unternehmen optimale Verbindungen vorfindet, trübt das Stimmungsbild deutlich, insbesondere im Vergleich zur Umfrage 2007, als rund vier Prozent der Unternehmen sein „sehr gut“ vergeben haben.

Auch eine Beurteilung mit „gut“ wurde nur von einem Viertel der Unternehmen vorgenommen. Das bedeutet einen Verlust von nahezu 18 Prozentpunkten im Vergleich zur Umfrage von 2007.

Begründet sein könnte dieser deutliche Einbruch in der weiter zunehmenden internationalen Ausrichtung der Unternehmen, die zur Pflege der Geschäftsbeziehungen verstärkt auf entsprechende Destinationen im (ost-) europäischen und interkontinentalen Raum angewiesen sind. Diese Annahmen decken sich auch mit den von den Unternehmen erwarteten zukünftigen Entwicklungen im Unternehmen. So bewerten vor allem jene die Flugverbindungen als nicht ausreichend, die ein verstärktes oder gleichbleibendes Geschäft mit internationalen Märkten erwarten.

2. Die Umfrageergebnisse im Detail

Wie bewerten Sie die nationalen Flugverbindungen ab Stuttgart?

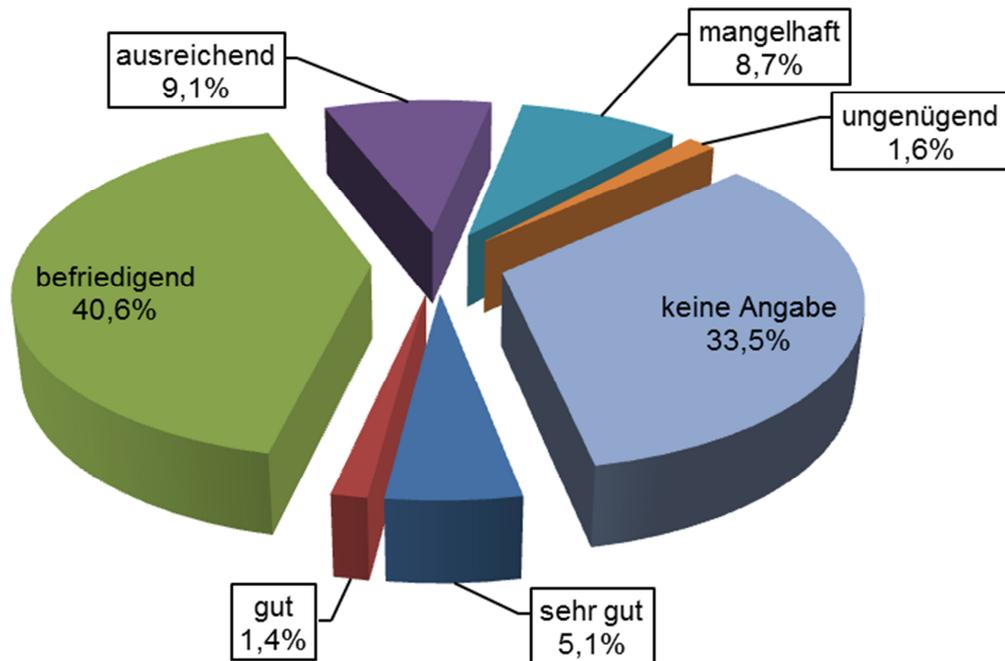


Bei den nationalen Destinationen ist der Stuttgarter Flughafen sehr gut aufgestellt. Die großen deutschen Städte werden durchweg bedient und können fast an jedem Wochentag erreicht werden. Verbindungen in den Tagesrandzeiten am frühen Morgen und späten Abend sind vorhanden. Eine eintägige Reise mit verhältnismäßig langer Aufenthaltsdauer vor Ort ist folglich problemlos möglich.

Dieses Segment kann als eine der wesentlichen Stützen des Flughafens im Wettbewerb gesehen werden. Zusätzliche Attraktivität erhalten die nationalen Verbindungen durch die zahlreichen Low-Cost-Carrier, die ab Stuttgart fliegen.

2. Die Umfrageergebnisse im Detail

Wie bewerten Sie das europaweite Flugangebot ab Stuttgart?



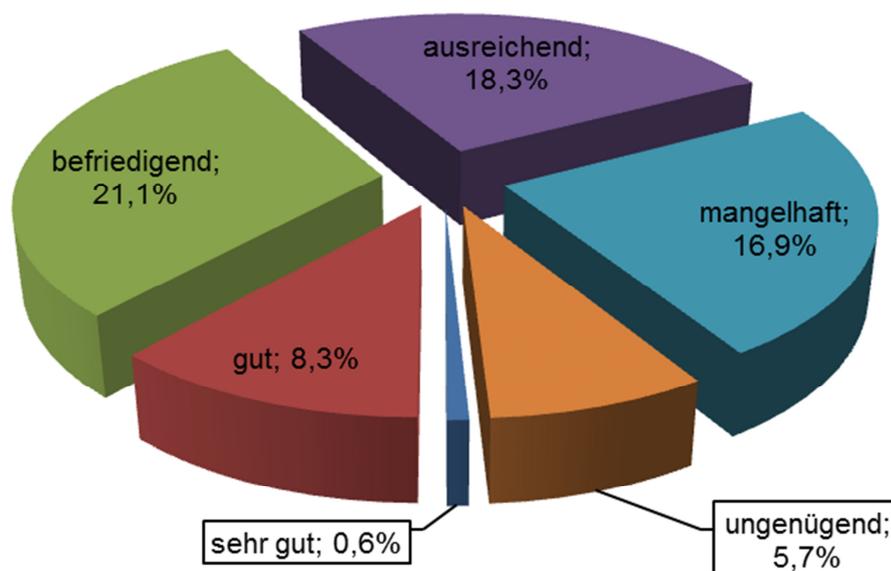
Auch im europaweiten Kontext kann von einem guten Angebot gesprochen werden. Mehr als 47 Prozent der Unternehmen bewerten das Flugangebot mit „befriedigend“ oder besser. Immerhin knapp 20 Prozent der Unternehmen sehen hier deutlichen Verbesserungsbedarf und antworten mit „ausreichend“ oder schlechter. Gut ein Drittel der befragten Unternehmen hat keine Angaben gemacht.

Mehr als 20 europäische Hauptstädte sind von Stuttgart aus erreichbar, mehrheitlich mit Verbindungen in den Tagesrandzeiten. Hinzu kommen viele weitere bedeutende europäische Wirtschafts- und Kulturzentren. Die angebotenen Destinationen werden nahezu ausschließlich mit Nonstop-Flügen bedient. Wer ab Stuttgart nach Großbritannien, Skandinavien oder Osteuropa fliegen will, muss zum Teil jedoch einen Umstieg an einem Drehkreuz einplanen.

Zudem haben viele Unternehmen in den vergangenen Jahren mehr oder weniger umfangreich ihre Produktion nach Osteuropa verlagert und auch die dortigen Märkte erschlossen. Vor diesem Hintergrund gewinnen die Flugverbindungen in diese Teile Europas zunehmend an Bedeutung. Die Nachfrage an dieser Stelle aber nur zum Teil befriedigt.

2. Die Umfrageergebnisse im Detail

Wie bewerten Sie die internationalen Flugverbindungen ab Stuttgart?



Das Angebot an internationalen Verbindungen ab Stuttgart kann die Erwartungen der Unternehmen nach wie vor nicht erfüllen. Weniger als zehn Prozent der befragten Unternehmen finden genau jene internationalen Verbindungen vor, die sie benötigen. In der Erhebung von 2007 waren dies noch gut 20 Prozent. Auch in der Kategorie „befriedigend“ muss im Vergleich zur Voruntersuchung ein Rückgang von 30 Prozent auf 21 Prozent und damit um rund neun Punkte festgestellt werden. 2007 bewerteten noch etwas mehr als die Hälfte der befragten Unternehmen die internationalen Flugverbindungen als „befriedigend“ oder besser, im aktuellen Befragungszeitraum waren es lediglich noch 30 Prozent der Unternehmen. Dieser Trend gibt zu denken und sollte die Entscheidungsträger zu überlegten Gegenmaßnahmen ermutigen.

Nur wer nach Atlanta, Abu Dhabi, Moskau, Tel Aviv und in die einschlägigen Touristenziele im Mittelmeerraum gelangen will, findet im Flugplan des Stuttgarter Flughafens Nonstop-Verbindungen. Alle anderen interkontinentalen Flüge sind mit einem Umstieg verbunden.

Wie bereits thematisiert, spielt das Angebot an internationalen Destinationen eine wichtige Rolle für die Nutzung eines Flughafens für geschäftliche Kontakte. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Anteil des Frankfurter wie auch des Münchner Flughafens an den Abflughäfen der Unternehmen aus der Region nahezu ausschließlich auf internationale Verbindungen zurückzuführen ist.

Die zukünftig besonders gefragten Ziele liegen vornehmlich in Ost-Asien, in Nordamerika und in Osteuropa (siehe Seite 25). Vor allem nach Ost-Asien und Nordamerika dominieren Umsteigeverbindungen über die einschlägigen Drehkreuze.

2. Die Umfrageergebnisse im Detail

Dass der Stuttgarter Flughafen trotz dieses Defizits so stark für Businessflüge genutzt wird, mag vorwiegend daran liegen, dass der Anteil nationaler Flugreisen weit über dem Anteil europaweiter und vor allem interkontinentaler Flüge liegt.

2. Die Umfrageergebnisse im Detail

2.4 Die zukünftige Entwicklung und die Bedürfnisse der Unternehmen

Auch zukünftig wird aufgrund der globalen Arbeitsteilung und einer intensiven Vernetzung aller Wirtschaftsbereiche über die Kontinente hinweg das Flugzeug einer der zentralen Verkehrsträger bleiben. Vor dem Hintergrund der Exportstärke der deutschen und speziell der baden-württembergischen Wirtschaft ist ein Rückgang von Flugreisenden mit geschäftlichem Hintergrund nicht zu erwarten.

Die befragten Unternehmen gehen in der Gesamtbetrachtung von weiteren Zuwächsen aus. Die Länder in Osteuropa und Ost-Asien sind dabei die Boom-Regionen der letzten Jahre wie auch der Zukunft. Dies deckt sich auch mit den seit Jahren stattfindenden Verlagerungen von Unternehmensteilen in eben jene Regionen, die nicht nur als Produktionsstandorte, sondern mittlerweile auch als Absatzmärkte etabliert sind. Hier sehen die Unternehmen für die nächsten fünf Jahre dann auch die größten Zuwächse. Auch die Verbindungen nach Nordamerika werden, nach dem Überwinden der Wirtschaftskrise in den Vereinigten Staaten, wieder verstärkt nachgefragt werden. Dabei spielen natürlich die traditionell engen Verbindungen der baden-württembergischen Wirtschaft - und im Speziellen der Unternehmen aus der Region Stuttgart - eine zentrale Rolle.

Der sich in den vergangenen Jahren abzeichnende Boom in den ehemaligen GUS-Staaten scheint unter dem Eindruck der Krise in der Ukraine und den damit verbundenen Unsicherheiten wieder abzuebben. Hier erwarten 11,5 Prozent der Unternehmen einen relativ starken Rückgang der geschäftlichen Kontakte und Geschäftsreisen.

Die Flugverkehrsströme aus der Region Stuttgart nach Westeuropa, Südamerika sowie in den Nahen bzw. Mittleren Osten werden ebenso weiter zunehmen. Zwar gehen die Unternehmen, was diese Teile der Welt anbelangt, nicht von einem übermäßig starken Wachstum aus, aber für immerhin 17 bis 28 Prozent der Unternehmen wird das Flugreiseaufkommen auch in diese Regionen zukünftig moderat wachsen.

Nur ein eher geringer Teil der Unternehmen gibt jeweils an, dass zukünftig persönliche Besuche bei Geschäftspartnern in aller Welt mit geringerer Häufigkeit stattfinden werden. Vor allem im Falle der GUS-Staaten ist der Rückgang, wie bereits erwähnt, mit den politischen Rahmenbedingungen im Einflussbereich Russlands und den damit verbundenen Unsicherheiten zu erklären.

Nach der Prognose für die innerdeutschen Flugverkehre wurden die Unternehmen nicht explizit befragt. Grundsätzlich kann aber davon ausgegangen werden, dass auch in diesem Bereich in den nächsten Jahren kein Rückgang zu erwarten ist. Sollte der Ausbau der Hochgeschwindigkeitsstrecken der Bahn konsequent fortgesetzt wer-

2. Die Umfrageergebnisse im Detail

den, kann dies auch zu einer Reduktion der Nachfrage vor allem bei Kurzstreckenflügen führen. Im Gegenzug vergrößert sich für den Stuttgarter Flughafen in Zukunft durch die direkte Fern- und Regionalverkehrsanbindung aber auch das Einzugsgebiet und somit das Potenzial für ein weiteres Wachstum des Fluggastaufkommens.

Wie wird sich die Nutzung des Flugzeugs ... in den nächsten fünf Jahren entwickeln?

... nach Westeuropa	
stark steigen	5,7
steigen	23,8
gleich bleiben	67,4
sinken	3,1
zukünftig bedeutende Destinationen: Berlin, Barcelona, Hamburg	

... nach Südamerika	
stark steigen	1,8
steigen	23,0
gleich bleiben	67,9
sinken	7,3
zukünftig bedeutende Destinationen: Sao Paulo, Buenos Aires Mexico City	

... nach Osteuropa	
stark steigen	12,0
steigen	25,4
gleich bleiben	57,4
sinken	5,3
zukünftig bedeutende Destinationen: Bukarest, Bratislava, Sibiu	

... in den Mittleren/Nahen Osten	
stark steigen	5,7
steigen	17,8
gleich bleiben	69,0
sinken	7,5
zukünftig bedeutende Destinationen: Dubai, Doha, Istanbul	

...in die ehemaligen GUS-Staaten	
stark steigen	3,0
steigen	19,4
gleich bleiben	66,1
sinken	11,5
zukünftig bedeutende Destinationen: Moskau	

... auf den Indischen Subkontinent	
stark steigen	3,0
steigen	20,5
gleich bleiben	67,5
sinken	9,0
zukünftig bedeutende Destinationen: Mumbai, Delhi	

... nach Nordamerika	
stark steigen	7,8
steigen	28,0
gleich bleiben	59,6
sinken	4,7
zukünftig bedeutende Destinationen: New York, Chicago, Los Angeles	

... nach Ost-Asien	
stark steigen	13,2
steigen	28,0
gleich bleiben	54,9
sinken	3,8
zukünftig bedeutende Destinationen: Shanghai, Peking, Bangkok, Hong Kong, Singapur	

Alle Angaben in Prozent

2. Die Umfrageergebnisse im Detail

2.5 Luftfracht im Fokus

Durch die sich immer weiter verschärfenden Sicherheitsbestimmungen nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 und weiteren die Luftverkehrssicherheit bedrohenden Vorkommnissen, wurden von der Europäischen Union bzw. auf internationaler Ebene Sicherheitsmaßnahmen getroffen, um die Sicherheit in den Lieferketten zu erhöhen.

Mit den Europäischen Verordnungen (EG) Nr. 300/2008 und (EG) Nr. 185/2010 sind zahlreiche Regelungen geschaffen worden, die den Versand von Gütern per Luftfracht erheblich verkomplizieren. Stichworte sind hierbei die Zertifizierung zum „Bekanntem Versender“ bzw. die Registrierung als „Geschäftlicher Versender“, „Reglementierter Beauftragter“ oder „Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter“. Deshalb wurden in die aktuelle Umfrage einige Fragen rund um das Thema Luftfrachtsicherheit aufgenommen, die einen Einblick in die Wahrnehmung der Regelungen durch die Unternehmen und auch die damit verbundenen Probleme ermöglichen sollen.

Aufgrund des relativ geringen Rücklaufs im zweiten Teil des Fragebogens können in diesem Zusammenhang nur generelle Aussagen getroffen werden. Die so gewonnen Erkenntnisse decken sich so aber auch mit den Erfahrungen des Luftfahrt-Bundesamtes. Der Vollständigkeit halber werden die Umfrageergebnisse auf den folgenden Seiten tabellarisch dargestellt.

Welche(n) Status besitzen Sie?	Ja	Nein	Nein, aber beabsichtigt
Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter (AEO S oder F)	28,6%	67,5%	3,9%
Reglementierter Beauftragter	8,8%	91,2%	-
Bekannter Versender	35,1%	60,8%	4,1%
Geschäftlicher Versender	30,7%	68%	1,3%

Die Befragung hat gezeigt, dass die überwiegende Anzahl der Unternehmen keinen Sonderstatus besitzt oder beabsichtigt, einen solchen zu beantragen. Die Gründe hierfür sind wohl in erster Linie in den mit der Zulassung verbundenen Kosten sowie der Erfüllung der internen Anforderungen zu suchen. Zusätzlich fungiert der anspruchsvolle Genehmigungsprozess, vor allem in Zusammenhang mit dem Status „Bekannter Versender“, als Zugangsbarriere. Dies zeigt sich vor allem daran, dass mehr als die Hälfte (57,9 Prozent) aller Unternehmen bei der Umsetzung des Status externe Unterstützung in Anspruch nehmen oder genommen haben. Zudem scheint die Mehrzahl der an der Befragung teilnehmenden Unternehmen nur in geringem

2. Die Umfrageergebnisse im Detail

Umfang Güter per Flugzeug zu versenden, weshalb die „make or buy“ Entscheidung in vielen Fällen dazu geführt hat, dass das „sicher machen“ der Luftfracht dem Transportdienstleister („Reglementierter Beauftragter“ gegen Entgelt überlassen wird.

Bei Betrachtung der Gründe, die zu einer Zulassung zum „Bekanntem Versender“ geführt haben, scheinen ebenfalls monetäre und organisatorische Gründe zentral gewesen zu sein. So sind die schnellere Reaktions- und Versandzeit (91,2 Prozent) wie auch die längerfristige Kostensenkung durch das Wegfallen von Kontrollmaßnahmen (61,8 Prozent) die wesentlichen Gründe, um sich um den Status zu bemühen.

Luftfracht im Überblick

Versendet Ihr Unternehmen Luftfracht?	
Ja	39,7%
Nein	60,3%

Wie viele Luftfrachtsendungen sind im Durchschnitt angefallen?	
bis zu 5 monatlich	47,8%
bis zu 5 wöchentlich	21,2%
mehr als 5 wöchentlich	31,1%

Wie viele Tonnen Luftfracht sind im Durchschnitt angefallen?	
bis zu 1t	50,0%
2 bis 5t	14,5%
6 bis 10t	10,5%
11 bis 25t	11,8%
26 bis 50t	7,9%
51 bis 100t	2,6%
über 100t	2,6%

Der Anteil an Luftfrachtsendungen lag bei rund...	
bis 5%	47,6%
6 bis 10%	13,4%
11 bis 25%	8,5%
26 bis 50%	19,5%
51 bis 75%	4,9%
über 75%	6,1%

2. Die Umfrageergebnisse im Detail

Warum haben Sie sich für die Zulassung zum „Bekanntem Versender“ entschieden?⁶	
Produktanforderungen/-sensibilität	26,5%
längerfristige Kostensenkung durch das Wegfallen von Kontrollmaßnahmen	61,8%
schnellere Reaktions- und Versandzeit	91,2%
Qualitätsmanagement, Lieferantenbewertung	20,6%
Sonstiges	8,8%

Wie haben Sie den Status zum „Bekanntem Versender“ umgesetzt?	
Vollständig alleine	42,9%
Mit externer Hilfe	57,1%

Wie wurden Sie unterstützt?⁶	
Schulungen	94,4%
Verfassen des Sicherheitsprogramms	72,2%
bauliche Änderungen	38,9%
sonstiges	11,1%

Worin sehen Sie einen Nachteil, dass Sie nicht die Zulassung zum „Bekanntem Versender“ beantragt haben?⁶	
Zusatzkosten durch Kontrollmaßnahmen	71,1%
Zeitverzögerungen durch „sicher machen“	31,1%
Qualitätseinbußen durch Kontrollmaßnahmen	2,2%
Sonstiges	24,4%

⁶ Mehrfachnennungen möglich

Zeitvergleich

Vergleich der Ergebnisse der Umfragen 2001, 2007 und 2014

	2001	2007	2014
Prozentualer Anteil der Flugreisen an allen Geschäftsreisen	27,0%	29,9%	29,0%

Anteil der Reisen mit Ablughafen:			
Stuttgart	73,4%	83,6%	79,7%
Basel	0,5%	0,1%	1,0%
Frankfurt	11,9%	10,4%	15,7%
Friedrichshafen	0,02%	0,1%	0,1%
München	3,6%	2,0%	2,7%
Söllingen	0,0009%	0,3%	0,2%
Straßburg	0,1%	0,2%	0,008%
Zürich	0,6%	0,4%	0,5
andere	9,9%	3,1%	-

Gründe für anderen Flughafen⁷			
häufigere Verbindung	33,5%	23,8%	31,1%
günstigere Flugzeiten	27,5%	23,9%	30,6%
bessere Verkehrsanbindung	16,5%	15,8%	16,8%
keine Flugverbindung ab Stuttgart	31,4%	71,8%	76,0%
Sonstiges	33,8%	18,3%	14,3%

Anreise zum Flughafen per ...⁷			
PKW, selbst gefahren	-	73,2%	70,3%
PKW, gebracht worden	-	31,5%	25,8%
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	-	27,2%	36,3%
Taxi / Shuttle-Service	-	26,9%	33,3%

⁷ Mehrfachnennungen möglich

	2001	2007	2014
Nutzung von „Günstigfliegern“			
gar nicht	-	14,9%	18,6%
1 – 24 %	-	27,6%	26,5%
25 – 49 %	-	20,5%	19,9%
50 – 74 %	-	18,5%	15,7%
75 – 100 %	-	18,5%	19,3%

Bewertung des Angebotes an Flugverbindungen			
sehr gut	8,5%	4,1%	0,9%
gut	52,1%	43,5%	25,1%
befriedigend	27,6%	33,1%	27,4%
ausreichend	7,9%	11,8%	10,6%
mangelhaft	3,5%	2,1%	7,1%
ungenügend	3,5%	0,4%	0,3%
keine Angabe	-	5,0%	28,6%

Änderung zukünftiges Flugreiseaufkommen		1	2
stark steigen	7,0%	11,6%	6,5
steigen	40,7%	39,2%	23,2
gleich bleiben	47,5%	45,4%	63,7
sinken	4,8%	4,0%	6,5
¹ Durchschnitt Frage 9 a			
² Durchschnitt Frage 8 a			

Anhang

In der Umfrage 2014 wurden die folgenden Fragen nicht mehr gestellt. Aus Gründen der Dokumentation und Übersichtlichkeit werden die Ergebnisse aber dennoch dargestellt.

	2001	2007
Nutzung von eigenem Fluggerät	1,0%	1,9%

Nutzung von Business- und Executivecharter	1,0%	3,8%
---	------	------

Bewertung Ausstattung Flughafen		
sehr gut	11,7%	4,1%
gut	58,9%	46,8%
befriedigend	24,0%	25,5%
ausreichend	4,2%	6,5%
mangelhaft	1,2%	1,1%
ungenügend	0,0%	0,1%
keine Angabe	-	16,0%

Bewertung der verkehrlichen Erschließung		
sehr gut	19,7%	29,0%
gut	57,1%	44,8%
befriedigend	15,6%	13,3%
ausreichend	4,2%	5,5%
mangelhaft	2,9%	2,5%
ungenügend	0,5%	0,6%
keine Angabe	-	4,3%

IHK Flughafenumfrage 2014 Bitte zurücksenden bis **10. Dezember 2014**

Bitte senden Sie uns den ausgefüllten Fragebogen bis zum **10. Dezember 2014** zurück – am Besten per Fax an die: **0711 / 2005-601429** oder beantworten Sie die Fragen online unter www.umfragen.ihk.de.
 Kennung **«Kennung»**, Kennwort **«Kennwort»** **Vielen Dank!**
 Für Rückfragen steht Ihnen Herr Götz Bopp (Tel. 0711/2005-1240 oder goetz.bopp@stuttgart.ihk.de) gerne zur Verfügung.

Fragen zu Geschäfts- und Flugreisen in Ihrem Unternehmen:

1. Geschäftsreisen im Jahr 2013
 - a) Wie viele Geschäftsreisen sind insgesamt angefallen?
 - 1 – 49
 - 50 – 99
 - 100 – 199
 - 200 – 499
 - 500 – 999
 - 1000 – 4999
 - 5000 und mehr
 - b) Der Anteil der Flugreisen an allen Geschäftsreisen lag bei rund... _____ %
2. Von welchem Flughafen starten die Geschäftsreisen? (prozentual)

Stuttgart	_____ %
Basel	_____ %
Frankfurt	_____ %
Friedrichshafen	_____ %
München	_____ %
Söllingen (Baden-Airpark)	_____ %
Straßburg	_____ %
Zürich	_____ %
3. Warum werden andere Abflughäfen als Stuttgart genutzt? (Mehrfachnennung)
 - häufigere Verbindung
 - günstigere Flugzeiten
 - bessere Verkehrsanbindung
 - keine Flugverbindung ab Stuttgart
 - Sonstiges: _____
4. Welche Ziele werden am häufigsten angefliegen?
 1. _____
 2. _____
 3. _____
 4. _____
5. Welche Verkehrsmittel werden in der Regel zur Anreise zum Stuttgarter Flughafen verwendet? (Mehrfachnennung)
 - PKW, selbst gefahren
 - PKW, gebracht worden
 - Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
 - Taxi / Shuttle-Service
6. In welchem Ausmaß nutzt Ihr Unternehmen „Günstigflieger“?
 - gar nicht
 - 1 – 24 %
 - 25 – 49 %
 - 50 – 74 %
 - 75 – 100 %

7. Wie bewerten Sie die Flugverbindungen ab Stuttgart?							
	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	keine Angabe
national	<input type="checkbox"/>						
europaweit	<input type="checkbox"/>						
international	<input type="checkbox"/>						
insgesamt	<input type="checkbox"/>						

8. Zukünftige Entwicklungen in Ihrem Unternehmen und fehlende Destinationen								
a) Die Flugzeugnutzung unsererseits nach ...	West-europa	Ost-europa	Ehem. GUS-Staaten	Nord-amerika	Süd-amerika	Mittlerer/ Naher Osten	Indischer Subkontinent	Ost-asien
wird in den nächsten fünf Jahren:								
stark steigen (> 30 %)	<input type="checkbox"/>							
steigen	<input type="checkbox"/>							
gleich bleiben	<input type="checkbox"/>							
sinken	<input type="checkbox"/>							

b) Welche Destination(en) könnte(n) für Ihr Unternehmen zukünftig von Bedeutung sein?
 (Bitte hier eintragen!)

Bitte wenden!



Fragen zu Luftfrachtsendungen in Ihrem Unternehmen:

9. Versendet Ihr Unternehmen Luftfracht?
 ja
 nein (Ende der Umfrage!)
10. Luftfrachtsendungen im Jahr 2013
 a) Wie viele Luftfrachtsendungen sind im Durchschnitt angefallen?
 bis zu 5 monatlich
 bis zu 5 wöchentlich
 mehr als 5 wöchentlich
- b) Wie viele Tonnen Luftfrachtsendungen sind im Durchschnitt pro Monat angefallen? **Rund** _____ Tonnen
- c) Der Anteil an **Luftfrachtsendungen** an allen Frachtsendungen lag bei **rund**... _____%

11. Welche(n) Status besitzen Sie?

	Ja	Nein	Nein, aber beabsichtigt
„Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter“ (AEO S oder F)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
„Reglementierter Beauftragter“	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
„Bekannter Versender“	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
„Geschäftlicher Versender“	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

12. Bei wie vielen „Reglementierten Beauftragten“ sind Sie als „Geschäftlicher Versender“ benannt?
 _____ (bitte Anzahl angeben)

Wenn Sie „Bekannter Versender“ sind, dies waren oder beabsichtigen weiter mit Frage 13 bis 16, sonst weiter mit Frage 17.

13. Warum haben Sie sich **für** die Zulassung zum „Bekanntem Versender“ entschieden? (Mehrfachnennung)
 Produktanforderungen/-sensibilität
 längerfristige Kostensenkung durch das Wegfallen von Kontrollmaßnahmen
 schnellere Reaktions- und Versandzeit
 Qualitätsmanagement, Lieferantenbewertung
 Sonstiges: _____
14. Wie haben Sie den Status zum „Bekanntem Versender“ umgesetzt?
 vollständig alleine
 mit externer Hilfe
 Schulungen
 Verfassen des Sicherheitsprogrammes
 bauliche Änderungen
 Sonstiges
15. Worin sehen Sie als „Bekanntem Versender“ die größten Probleme? (Mehrfachnennung)
 Klarheit der Anforderungen
 Unterstützung durch das Luftfahrt-Bundesamt bis zur Zertifizierung
 lange Dauer der Antragsbearbeitung beim Luftfahrt-Bundesamt
 lange Wartezeiten für Schulungsplätze
 eingeschränkte Flexibilität
 Kosten-Nutzen-Verhältnis unverhältnismäßig
 hohe Aufwendungen zum „Erhalt des Status“
 Sonstiges: _____
16. Bestehen Überlegungen, Ihren Status als „Bekanntem Versender“ wieder zurück zu geben?
 ja
 bereits erfolgt
 nein
17. Warum haben Sie sich **gegen** die Zulassung zum „Bekanntem Versender“ entschieden? (Mehrfachnennung)
 geringe Produktanforderungen/-Sensibilität
 hohe Kosten
 hohe interne Anforderungen
 baulich
 personell
 organisatorisch
 Sonstiges: _____
18. Worin sehen Sie einen Nachteil, dass Sie **nicht** die Zulassung zum „Bekanntem Versender“ beantragt haben? (Mehrfachnennung)
 Zusatzkosten durch Kontrollmaßnahmen
 Zeitverzögerungen durch „sicher machen“
 Qualitätseinbußen durch Kontrollmaßnahmen
 Sonstiges: _____

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

«Kennung»

Anschriften

Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart

Jägerstraße 30, 70174 Stuttgart
Postfach 10 24 44, 70020 Stuttgart
Telefon 0711 2005-0, Telefax -1354
www.stuttgart.ihk.de
info@stuttgart.ihk.de

Bezirkskammer Böblingen

Steinbeisstraße 11, 71034 Böblingen
Telefon 07031 6201-0, Telefax -8260
info.bb@stuttgart.ihk.de

Bezirkskammer Esslingen-Nürtingen

Fabrikstraße 1, 73728 Esslingen
Postfach 10 03 47, 73703 Esslingen
Telefon 0711 39007-0, Telefax -8330
info.esnt@stuttgart.ihk.de

Geschäftsstelle Nürtingen
Bismarckstraße 8-12, 72622 Nürtingen
Postfach 14 20, 72604 Nürtingen
Telefon 07022 3008-0, Telefax -8630

Bezirkskammer Göppingen

Franklinstraße 4, 73033 Göppingen
Postfach 6 23, 73006 Göppingen
Telefon 07161 6715-0, Telefax -8484
info.gp@stuttgart.ihk.de

Bezirkskammer Ludwigsburg

Kurfürstenstraße 4, 71636 Ludwigsburg
Postfach 6 09, 71606 Ludwigsburg
Telefon 07141 122-0, Telefax -1035
info.lb@stuttgart.ihk.de

Bezirkskammer Rems-Murr

Kappelbergstraße 1, 71332 Waiblingen
Telefon 07151 95969-0, Telefax -8726
info.wn@stuttgart.ihk.de

