



FLUGHAFENUMFRAGE 2023

Quo vadis Flugverkehr in Zeiten des Wandels der Arbeitswelt

Herausgeber:
Industrie- und Handelskammer Region
Stuttgart
Jägerstraße 30
70174 Stuttgart
Telefon 0711 2005-0
info@stuttgart.ihk.de
www.stuttgart.ihk.de

Titelbild:
getty images

Diagramme und Tabellen:
IHK Region Stuttgart

INHALT

Vorwort	4
1 Das Wichtigste in Kürze	5
2 Zielgruppe und Rücklauf	7
2.1 Branchenzugehörigkeit und Größe der Unternehmen	8
2.2 Die Nutzung des Stuttgarter Flughafens durch die Unternehmen in der Region	9
Anlage: Fragebogen der IHK-Flughafenumfrage 2023	21

Quo vadis Flugverkehr in Zeiten des Wandels der Arbeitswelt

Bereits zum vierten Mal seit dem Jahr 2000 hat die IHK Mitgliedsunternehmen in der Region Stuttgart über die Entwicklung ihrer geschäftlichen Flugreisen befragt. Bei keiner der vorherigen Befragungen hatte es unmittelbar zuvor jedoch so gravierende Einflüsse auf das Reiseverhalten und das Angebot an Flügen gegeben wie bei der aktuellen Befragung.

Auf die allgemeinen Einschränkungen und die zahlreichen Einreiseverbote während der Corona-Pandemie hatten die Fluggesellschaften mit einem drastisch reduzierten Flugangebot reagiert. Bis heute hat dieses noch nicht wieder den Stand vor den Lockdowns erreicht.

Einschnitte beim Flugangebot gab es ferner aufgrund des Einmarsches russischer Truppen in die Ukraine und des andauernden Krieges. Dadurch wurden auch Handelsbeziehungen unterbrochen und mit dem Anstieg der Inflation und der Verteuerung der Energiepreise - auch für Kerosin, dessen Preis sich zeitweilig gegenüber dem Vorkriegsniveau mehr als verdoppelte - explodierten auch die Preise für Flugtickets.

Covid hatte darüber hinaus nicht nur kurz- und mittelfristig einen Einbruch bei der Nachfrage nach Flügen zur Folge: Vielmehr zeigt sich seitdem eine Umgestaltung der Arbeit insgesamt. Mobilarbeit, Home-Office, Fernführung von Mitarbeitenden und Videokonferenzen sind heute die Regel und nicht mehr die Ausnahme. Zudem sehen sich viele Unternehmen aufgrund der gesellschaftlichen und der gesetzlichen Entwicklungen verstärkt herausgefordert, ihren CO₂-Fußabdruck zu reduzieren.

Prognosen zur weiteren Entwicklung sind in diesen volatilen Zeiten ein schwieriges Unterfangen. Die Rückmeldungen der Unternehmen lassen jedoch den Schluss zu, dass das Flugaufkommen in viele Regionen der Welt in den kommenden Jahren wieder über das Vor-Corona-Niveau hinaus ansteigen dürfte. Es ist aber keineswegs sicher, dass der Stuttgarter Flughafen vollumfänglich an diesem Wachstum teilhaben wird: Dafür ist und bleibt insbesondere das Angebot an direkt erreichbaren interkontinentalen Destinationen hinter den Erwartungen der regionalen Wirtschaft zurück.

Wir danken allen Unternehmen, die an der Umfrage teilgenommen haben.



Claus Paal
Präsident



Dr. Susanne Herre
Hauptgeschäftsführerin

1 Das Wichtigste in Kürze

Es wird weniger geschäftlich geflogen: Während bei den vorigen Umfragen der Anteil der Flugreisen an den Geschäftsreisen bei rund einem Drittel lag, gaben die teilnehmenden Unternehmen bei der aktuellen Erhebung an, dass nurmehr ein Viertel aller Geschäftsreisen per Flugzeug durchgeführt wird.

Nutzung des Flughafens reduziert sich weiter: Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der teilnehmenden Unternehmen beginnen ihr geschäftlichen Flugreisen in gut 71 Prozent der Fälle am Stuttgarter Flughafen. 2006 starteten noch gut 83 Prozent aller Geschäftsflüge aus der Region Stuttgart am Landesflughafen, 2013 lag der Wert bei 80 Prozent.

Nationale Destinationen gut erreichbar: Knapp die Hälfte der teilnehmenden Unternehmen beurteilt die Erreichbarkeit der innerdeutschen Destinationen als sehr gut bzw. gut. Da regelmäßig lediglich Bremen, Hamburg und Berlin angefliegen werden (neben Verbindungen nach München und Frankfurt, die vermutlich primär als Zubringerverbindungen für weiter entfernte Ziele dienen dürften), scheinen für kürzere und mittellange innerdeutsche Geschäftsreisen andere Verkehrsmittel die erste Wahl zu sein.

Gemischtes Bild bei europaweiten Zielen: Auch wenn rund 40 Prozent der teilnehmenden Unternehmen die Erreichbarkeit der Ziele in Europa mit ausreichend oder schlechter bewerten, sehen 30 Prozent ein befriedigendes Angebot und 30 Prozent eine gute bzw. sehr gute Erreichbarkeit.

Interkontinentale Flugverbindungen weiter unbefriedigend: Der Mangel an Direktverbindungen in die Geschäftszentren der Welt wirkt sich auch auf die Bewertung der interkontinentalen Flugverbindungen aus. Gut elf Prozent der Nutzer sind mit dem interkontinentalen Flugangebot ab Stuttgart zufrieden, über 72 Prozent bewerten diese jedoch mit ausreichend oder schlechter.

Neue bzw. wiederaufzunehmende Destinationen - eine Wunschliste: Innerdeutsch werden Flugverbindungen nach Dresden, Leipzig, Hannover und nach Nordrhein-Westfalen vermisst. In Europa wünschen sich die Unternehmen Ziele wie die Hauptstädte der baltischen Staaten und mehr Verbindungen nach Polen und Rumänien. In Richtung Skandinavien fehlen aus Sicht der hiesigen Unternehmen (auch häufigere oder zeitlich günstiger liegende) Verbindungen nach Oslo, Bergen, Kopenhagen, Stockholm oder Helsinki. Ebenso stehen Flüge nach Florenz, Madrid, Bristol, Brüssel oder Prag auf der Wunschliste. Bei den interkontinentalen Destinationen wünschen sich die Unternehmen aus der Region Stuttgart Non-stop-Verbindungen in die USA, vor allem an die Ost- und die Westküste, aber auch in die Mitte des Landes. Richtung Ostasien wurden insbesondere Shanghai, Peking und Singapur genannt. Darüber hinaus vermissen die Unternehmen Ziele in Südafrika (Kapstadt, Johannesburg), Indien (Mumbai, Bangalore) und Lateinamerika (Mexico City, Bogota).

Verändertes Mobilitätsverhalten: Rund 20 Prozent der Unternehmen haben ihre Dienstreise-Richtlinien in den vergangenen drei Jahren angepasst und entscheiden beispielsweise aufgrund der Entfernung zum Reiseziel, welches Verkehrsmittel genutzt wird. Manche Unternehmen erlauben die Flugzeugnutzung lediglich ab einer gewissen Entfernung, aber auch die Bündelung von Terminen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen wird umgesetzt.

Emissions-Kompensation wird als Baustein wahrgenommen: Bereits ein Viertel der teilnehmenden Betriebe unternimmt Anstrengungen zur Kompensation der durch Geschäftsreisen verursachten Treibhausgasemissionen.

Schlussfolgerungen

Internationalität: Aus der Sicht der Unternehmen ist das Hauptdefizit des Stuttgarter Flughafens weiterhin die nicht ausreichende Internationalität beim Flugangebot. Es werden zu wenige bzw. keine relevanten Langstreckenverbindungen angeboten. Für hiesige Unternehmen wäre es aber ein wichtiger Standortvorteil, wenn sie bei interkontinentalen Flügen eine möglichst täglich verfügbare Non-stop- (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, München, Zürich, Amsterdam, Paris oder London im Angebot des Stuttgarter Flughafens vorfinden würden.

Es ist nicht zu erwarten, dass sich diese Situation künftig wesentlich verbessert; schließlich liegt der Manfred-Rommel-Flughafen inmitten des Dreiecks der Flughäfen Frankfurt, München und Zürich, die aufgrund ihrer Größe, der historischen Entwicklungen und der Flugrechte-Situation für Starts und Landungen internationaler Fluggesellschaften jene interkontinentalen Destinationen im Angebot haben, die für die Unternehmen in der Region Stuttgart bedeutsam sind.

Die Hauptausrichtung des Stuttgarter Flughafens auf Touristen, also private Nutzer, die in erster Linie Ziele in Kontinentaleuropa, der Türkei, den kanarischen Inseln und dem Norden Afrikas ansteuern, dürfte sich künftig nicht grundlegend ändern. Die auch für manchen geschäftlichen Nutzer infrage kommende Direktverbindung nach Atlanta wird im Sommerflugplan 2024 erneut an vier Tagen der Woche angeboten; im Gegenzug entfällt die ein bzw. zwei Mal pro Woche angebotene Verbindung nach Dubai, die beispielsweise Anschlussflüge nach Ostasien ermöglicht hat.

Kapazität: Nach den starken Einbrüchen infolge der Coronapandemie haben sich zwischenzeitlich zumindest die größeren Flughäfen in Deutschland einigermaßen erholen können. Dennoch erreicht die Anzahl der die größeren öffentlichen Flughäfen nutzenden Lokalpassagiere (das bedeutet Passagiere, die ihre Flugreise auf dem jeweiligen Flughafen beginnen oder beenden und nicht nur im Transit unterwegs sind) im Jahr 2023 mit gut 197 Millionen gerade einmal das Niveau zu Beginn der 2010er Jahre. Zum bisherigen Spitzenjahr 2019 besteht eine Differenz von mehr als 50 Millionen ankommender oder abfliegender Passagiere. Am Stuttgarter Flughafen verläuft die Entwicklung noch verhaltener. Zwar wurden im Jahr 2023 über acht Millionen Lokalpassagiere und damit im Vergleich zum Vorjahr rund 21 Prozent mehr gezählt. Doch gegenüber dem historisch besten Jahr 2019 bedeutet dies noch immer ein Minus von rund 4,3 Millionen Nutzern. Zumindest luftfrachtseitig hat sich die Tonnage, die in Stuttgart in Frachtmaschinen oder als Beifracht in Passagiermaschinen be- oder entladen wird, positiv entwickelt und das langjährige Mittel bereits im vergangenen Jahr deutlich überschritten (knapp 40.000 Tonnen).

Die weitere Entwicklung der Passagierzahlen am Stuttgarter Flughafen ist schwer zu prognostizieren. Der zunehmende Bewusstseinswandel hinsichtlich der Klimafolgen der Flugzeugnutzung oder die Nutzung von Videokonferenzen im geschäftlichen Kontext sind nur zwei Faktoren von mehreren, die es als unrealistisch erscheinen lassen, dass eine Rückkehr zu den Passagierzahlen der 2010er Jahre in absehbarer Zeit erfolgen wird. Dabei dürften die Entscheidungen der Privatpersonen im touristischen Kontext insgesamt einen stärkeren Einfluss auf die Passagierzahlen haben als jene der Unternehmen. Bei der Anzahl der Starts und Landungen ergibt sich für Stuttgart ein Minus gegenüber der Vor-Corona-Zeit von gut 50.000 ankommenden oder abfliegenden Flugzeugen (rund 140.000 Flugbewegungen im Jahr 2019 gegenüber rund 92.000 im Jahr 2023). Infolge der Zurücknahme der pandemiebedingten Einschränkungen konnte in Stuttgart zunächst ein starker Zuwachs an Flugbewegungen verzeichnet werden, wobei sich diese Entwicklung zuletzt abgeschwächt hat. Mit dem Wechsel zum Sommerflugplan 2024 kamen u. a. folgende Destinationen erstmalig oder erneut auf den Stuttgarter Flugplan: Atlanta, Bordeaux, Bozen, Budapest, Edinburgh, Iași und Manchester. Insgesamt werden 116 Ziele in 35 Ländern angefliegen.

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 Erreichbarkeit auf der Schiene (S- und Stadtbahn-Station). Gegenwärtig wird der Flughafen von zwei Express-Buslinien aus Richtung Leonberg sowie Kirchheim (Teck) angefahren. Auch die Haltestelle am Flughafen für Fernbusse (Stuttgart Airport Busterminal) erleichtert die Anreise zum bzw. Abreise vom Flughafen und von bzw. zur Stuttgarter Messe. Gewissermaßen vollendet wird der Verkehrsknotenpunkt Flughafen/Messe jedoch erst mit der Inbetriebnahme des Fern- und Regionalbahnhofs im Zuge des Projekts Stuttgart 21. Auch wenn die direkte Anbindung der Gäubahn aus Richtung Zürich/Basel noch einige Jahre bis zur Vollendung des Anschlusses durch den Pfaffensteigtunnel auf sich warten lässt, werden Bahnreisende aus östlicher Richtung und vom Stuttgarter Hauptbahnhof her bereits überschaubar von der direkten Anbindung profitieren. Getrübt wird das Bild durch Kapazitätsdefizite auf den umgebenden Straßen. Dies gilt ganz besonders für die hoch belasteten Bundesfernstraßen BAB 8 und B 27. So ist die Stausituation auf der B 27 aus Richtung Süden speziell in der Hauptverkehrszeit besorgniserregend - nicht nur für Fluggäste, die den Flughafen erreichen wollen. Der in der Genehmigungsplanung befindliche sechsspurige Ausbau der B 27 im nördlichen Teil von der Anschlussstelle Leinfelden-Echterdingen Süd bis zum Echterdinger Ei soll hier für eine entlastende Wirkung sorgen.

2 Zielgruppe und Rücklauf

Für die Umfrage wurden 7.260 Mitgliedsunternehmen in der gesamten Region Stuttgart per E-Mail angeschrieben. Im Rahmen der Selektion wurden vor allem jene Unternehmen ausgewählt, bei denen eine geschäftliche Nutzung des Flughafens angenommen werden kann. Zusätzlich wurden Gremien der IHK Region Stuttgart einbezogen.

An der Umfrage haben rund 400 Unternehmen teilgenommen. 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 schlüssig. Der Wandel, der sich insbesondere durch die Coronapandemie und auch durch gesellschaftliche Entwicklungen im Kontext „Klimafolgen durch Verkehr“ ergibt bzw. ergeben hat, wird im Vergleich mit den Ergebnissen der vorherigen Umfragen sichtbar, wobei diese Umfrage nicht den Anspruch erhebt, einen Beitrag zu einer vertieften Ursachenforschung zu leisten. In Summe liefert diese Umfrage belastbare Aussagen zu den Wahrnehmungen und Wünschen der Unternehmen in der Region. Die im Rahmen der Umfrage gewonnenen Zahlen und Angaben beziehen sich auf das Jahr 2023.

Der Fragebogen ist im Anhang ab Seite 21 abgedruckt.

2.1 Branchenzugehörigkeit und Größe der Unternehmen

Da die Umfrage anonymisiert durchgeführt wurde, mussten sich die an der Umfrage teilnehmenden Unternehmen selbst ihrer jeweiligen Branche und einer vorgegebenen Betriebsgrößenklasse zuordnen. Die Verteilung ist in den Abbildungen 1 und 2 dargestellt.

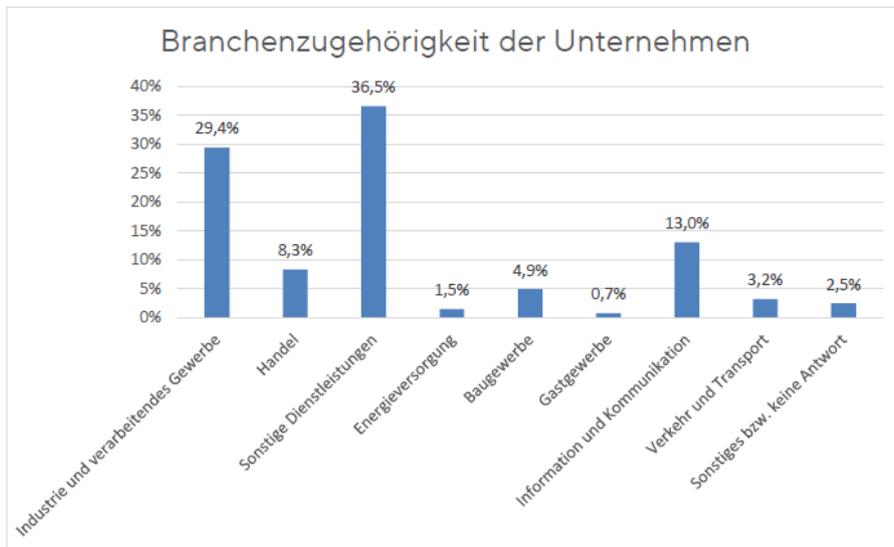


Abbildung 1: Branchenzugehörigkeit der teilnehmenden Unternehmen

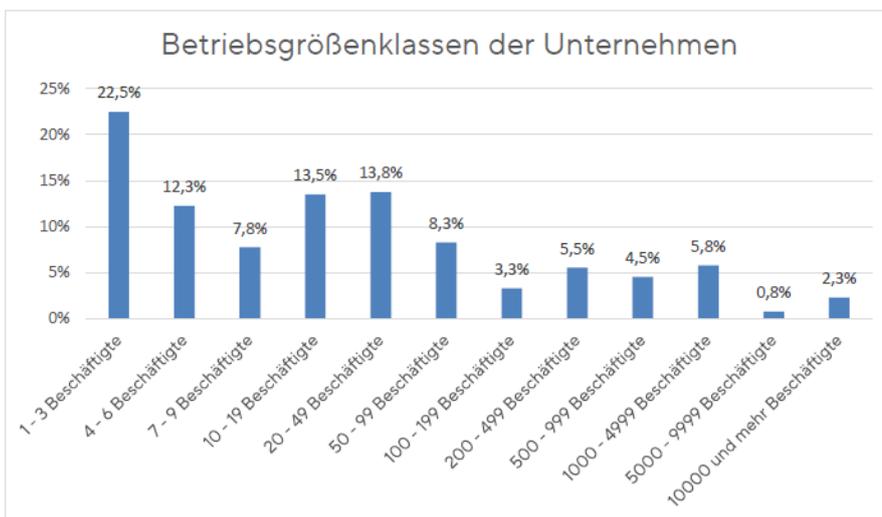


Abbildung 2: Betriebsgrößenklassen der teilnehmenden Unternehmen

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

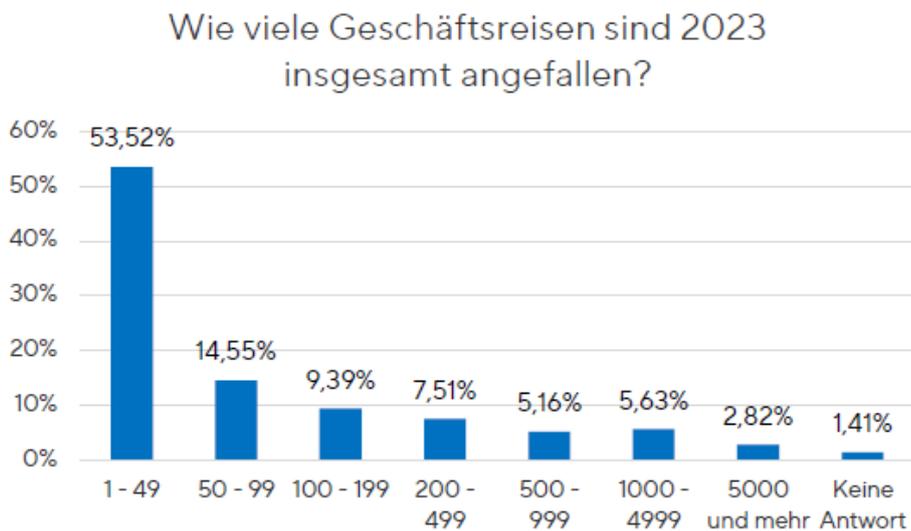


Abbildung 3: Anzahl der Geschäftsreisen insgesamt

Gegenüber den Umfrageergebnissen der Jahre 2006 und 2013 zeigt auch die Erhebung der Daten aus 2023 eine ähnliche Verteilung der reinen Anzahl der Geschäftsreisen. Letztlich wird von den teilnehmenden Unternehmen die grundsätzliche Struktur der Wirtschaft in der Region wiedergegeben, die von einer Vielzahl von kleinen und Kleinstunternehmen dominiert wird, die dementsprechend auch eine geringere Geschäftsreiseaktivität als mittelgroße und große Unternehmen aufweisen. Viele der kleineren Unternehmen sind vermutlich 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.

Knapp zwei Drittel der an der Umfrage teilnehmenden Unternehmen nutzen Flugreisen für geschäftliche Zwecke. Über alle Unternehmen hinweg wurden **rund 25 Prozent aller Geschäftsreisen mit dem Flugzeug bestritten**, was gegenüber den vorigen Umfragen, bei denen jeweils rund ein Drittel aller Geschäftsreisen auf Flugreisen entfiel, eine deutliche Minderung darstellt. Diese Abnahme kann unter anderem darin begründet sein, dass manche innerdeutschen Flugverbindungen ab Stuttgart zwischenzeitlich nicht mehr angeboten werden bzw. bei manchen Unternehmen die Nutzung des Flugzeugs abhängig von der Destination durch andere Verkehrsträger - Schiene und Straße - substituiert wird. Auch die (vor allem infolge der Coronapandemie) wesentlich stärkere Nutzung von Videokonferenzen kann mitursächlich dafür sein, dass im Jahr 2023 anteilig das Flugzeug in geringerem Maße genutzt wurde als noch 2013 bzw. 2006.

Jene Unternehmen, die im Jahr 2023 das Flugzeug überhaupt nicht für Geschäftsreisen nutzten, wurden gefragt, warum keine Reisen per Flugzeug angefallen sind. Die aus Tabelle 1 ersichtlichen Antwortoptionen wurden den Unternehmen vorgegeben, wobei diese mehrere Antworten auswählen konnten.

Die Reiseziele lagen nicht weit genug entfernt für die Nutzung des Flugzeuges	42,5%
Die Reiseziele waren besser mit anderen Verkehrsmitteln erreichbar	36,2%
Für unsere Reiseziele gab es keine Flugverbindung	11,0%
Wir vermeiden Flugreisen aus Klimaschutzgründen	27,6%
Wir vermeiden Flugreisen grundsätzlich	15,0%
Sonstiges	15,0%

Tabelle 1: Gründe für ausgebliebene Flugreisen

Bei den Freitext-Angaben unter „Sonstiges“ wurde überwiegend die nicht gegebene Notwendigkeit von Flugreisen angegeben. In wenigen Fällen wurde angegeben, dass Flugreisen vollständig durch Videokonferenzen kompensiert werden. Auch volatile oder auf Basis von Projekten stattfindende geschäftliche Beziehungen sind Ursache dafür, dass Unternehmen nur unregelmäßig fliegen und somit im Einzelfall im Jahr 2023 keine geschäftlichen Flugreisen angefallen sind.

Bedeutung der Flughäfen für die Unternehmen

Als Ausgangspunkt für geschäftliche Flugreisen stehen den in der Region ansässigen Unternehmen außer dem Stuttgarter Flughafen mehrere Optionen zur Verfügung. Neben den drei großen Flughäfen Zürich, München und Frankfurt, die insbesondere für europaweite und vielmehr noch für interkontinentale Ziele als Ausgangsflughafen attraktiv sind, bestehen seitens der Flughäfen Söllingen (Baden-Airpark), Straßburg, Basel, Nürnberg, Memmingen und Friedrichshafen in relativer Nähe weitere Angebote, um Ziele in Deutschland und Europa zu erreichen.

Die hiesigen Unternehmen nutzen diese Angebote in stark unterschiedlicher Ausprägung. Unter den antwortenden Unternehmen ist der stärkste Bezugspunkt für die Durchführung geschäftlicher Flugreisen weiterhin der Stuttgarter Flughafen. Über 94 Prozent der Unternehmen starten regelmäßig ab Stuttgart, knapp 62 Prozent nutzen den Frankfurter Flughafen und knapp 35 Prozent gaben an, Flugverbindungen ab München zu nutzen. Für Zürich entscheiden sich knapp neun Prozent der Unternehmen. Für die weiteren Airports wurden folgende Angaben gemacht: Söllingen und Memmingen gut zwei Prozent, Nürnberg und Straßburg knapp zwei Prozent, Friedrichshafen und Basel jeweils weniger als ein Prozent.

Neben der Frage nach der generellen Nutzung haben die teilnehmenden Unternehmen auch angegeben, welcher Anteil ihrer geschäftlichen Flugreisen am jeweiligen Flughafen startet. Die Ergebnisse sind in Tabelle 2 enthalten, wobei hier nur die größeren Flughäfen dargestellt sind, da die geringe Anzahl der Rückmeldungen zu den kleineren Flughäfen ein verzerrtes Ergebnis liefern würde.

Flughafen	Durchschnittlicher Anteil der Flugreisen, die ab dem jeweiligen Flughafen starten (in Prozent)
Stuttgart	71,4
Frankfurt am Main	30,7
München	16,9
Zürich	23,3

Tabelle 2: Aufteilung der geschäftlichen Flugreisen nach Abflugflughafen

Für die regionale Wirtschaft bleibt der Stuttgarter Flughafen in der Gesamtbetrachtung somit der bedeutendste Flughafen. Jedoch wird der bereits aus den vorherigen Umfragen ersichtliche Trend bestätigt, dass der Stuttgarter Flughafen beständig Geschäftsreisende an die Wettbewerber in Frankfurt, München und Zürich verliert! Dieses Phänomen kann auch darin begründet sein, dass insgesamt weniger geflogen wird und die verbleibenden Geschäftsreisen zu weiter entfernten Zielen stattfinden, die ab Stuttgart nicht direkt oder Non-stop erreicht werden können.

Warum werden andere Flughäfen als Stuttgart genutzt?

Weiterhin ist das aus Sicht vieler der sich beteiligenden Unternehmen unbefriedigende Angebot an direkt oder Non-stop erreichbaren interkontinentalen Destinationen der häufigste Grund für das Ausweichen auf einen anderen Flughafen. Weitere Treiber sind aus Sicht der Unternehmen die Häufigkeit bzw. Regelmäßigkeit, mit der die Ziele angefliegen werden und die zeitliche Lage der Verbindungen. Laut Freitext-Antworten der Unternehmen werden andere Abflughäfen zudem favorisiert, um dem Risiko, bei Umsteigeverbindungen den Anschlussflug zu verpassen, zu entgehen. Auch die verkehrliche Anbindung spielt bei knapp einem Fünftel der Unternehmen bei der Entscheidung für andere Flughäfen eine Rolle, wobei sich aus den Freitext-Rückmeldungen der Unternehmen in diesem Kontext ergibt, dass insbesondere aufgrund gestiegener Anteile von Mobilarbeit und Home-Office ein gewisser Anteil der Mitarbeitenden nicht mehr in räumlicher Nähe zum Unternehmen wohnt und somit andere Flughäfen für diese schneller oder einfacher zu erreichen sind. Wenn aufgrund der verkehrlichen Verbindung ausgewichen wird, müssen somit nicht zwingend infrastrukturelle Defizite oder ein nicht hinreichendes Angebot an Verbindungen vorliegen. Günstigere Flugticketpreise oder der Umstand, dass die aus Sicht des Unternehmens bevorzugte Airline nicht ab Stuttgart fliegt, sind für einen kleinen Anteil der Unternehmen Beweggründe für die Nutzung der umliegenden Flughäfen. Vereinzelt wurde rückgemeldet, dass die Aufenthaltsqualität während der Wartezeiten an anderen Airports als besser empfunden wird. Weitere Details zu den Rückmeldungen sind in Abbildung 4 wiedergegeben.



Abbildung 5: Verkehrsmittelnutzung für die Anreise zum Stuttgarter Flughafen

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

Um zum Flughafen zu gelangen, wird in der Mehrzahl der Unternehmen auf das Auto bzw. die Straßenanbindung gesetzt. 62 Prozent der Unternehmen geben an, dass die Mitarbeiter selbst mit dem PKW zum Flughafen fahren, was gegenüber den vorigen Umfragen einen Rückgang um 8 Prozentpunkte bedeutet. In gut 28 Prozent der Unternehmen ist es zudem üblich, dass die Mitarbeiter mit dem PKW zum Flughafen gebracht werden. 2013 lag dieser Wert bei knapp 26 Prozent.

Das Taxi oder Mietwagen- bzw. Shuttle-Angebote nutzen etwas mehr als 32 Prozent der Unternehmen für die Anfahrt zum Flughafen. Das ist ein stabiler Wert gegenüber der vorigen Umfrage, bei der der Wert gut 33 Prozent betrug.

Einen starken Zuwachs gibt es bei der Nutzung des ÖPNV. Gegenüber 2013, als die Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 zum Flughafen noch nicht bestand, hat sich der Wert von 36 auf nun gut 46 Prozent weiter erhöht. Die Verbesserung im Angebot des Umweltverbundes zeigen also ihre Wirkung, wobei die Fertigstellung der Schienen- und Bahninfrastruktur am Flughafen im Zuge von Stuttgart 21 und der dann deutlich verbesserten Erreichbarkeit mit dem Regional- und Fernverkehr zukünftig weitere Zuwächse im öffentlichen Verkehr erwarten lässt.

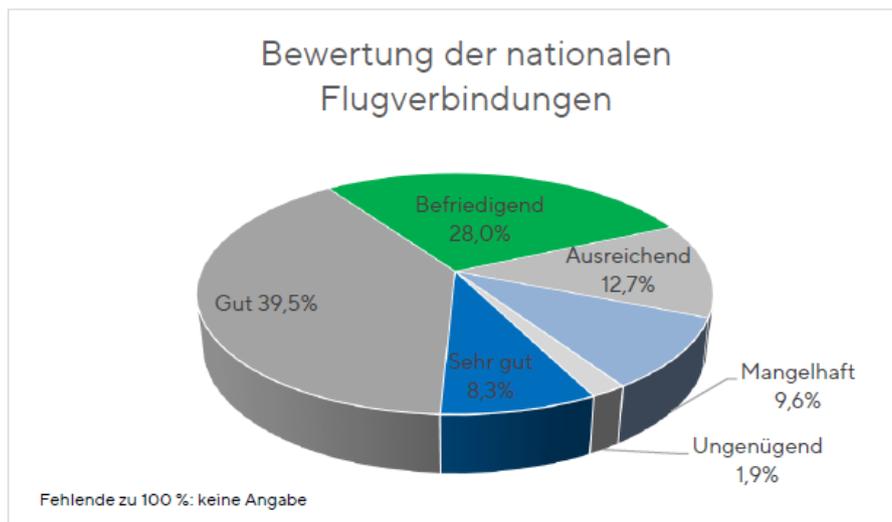


Abbildung 6: Bewertung des nationalen Flugangebotes

Welche Ziele werden von den Unternehmen am häufigsten angeflogen?

Die Top-Destinationen der Unternehmen aus der Region Stuttgart liegen überwiegend auf deutschem Boden. Wie bereits in den vorigen Flughafenumfragen ist Berlin Hauptziel der Unternehmen aus der Region. Auch Hamburg ist ein sehr häufig genanntes Ziel, Bremen folgt mit einigem Abstand. In Europa steht London ganz oben auf der Liste; auch Wien, Istanbul und Barcelona sind häufig angeflogene Destinationen, die regelmäßig und mehrmals pro Woche mit früh startenden Maschinen erreicht werden können. Im internationalen Kontext sind die USA und Kanada sowie Ostasien (darunter China) die mit Abstand wichtigsten Zielregionen. Dies zeigt deutlich, in welchen Staaten exportorientierte Unternehmen aus der Region Stuttgart selbst aktiv sind oder mit Unternehmen Geschäftsbeziehungen pflegen.

Wie bewerten die Unternehmen das Flugangebot ab Stuttgart?

Nationale Verbindungen

78 Prozent der teilnehmenden Unternehmen nutzen nationale Flugverbindungen. Mit dem Angebot nationaler Destinationen sind die meisten Unternehmen zufrieden. Rund 75 Prozent der Unternehmen bewerten dieses mindestens mit „Befriedigend“, knapp die Hälfte vergibt „Gut“ oder „Sehr gut“. Dennoch sind gut elf Prozent der Unternehmen der Meinung, dass das Angebot die Bedürfnisse nicht abbilden kann und bewerten dieses mit „Mangelhaft“ und schlechter.

Europaweite Verbindungen

Knapp 83 Prozent der Unternehmen nutzen das Flugzeug, um Ziele auf dem europäischen Kontinent zu erreichen. Der Zufriedenheitswert mit dem Angebot ab Stuttgart ist etwas schlechter als bei den nationalen Verbindungen. Gut 60 Prozent der Unternehmen bewerten dieses mindestens mit „Befriedigend“, knapp 30 Prozent empfinden es als „Gut“ oder „Sehr gut“. Dass einige aus Sicht der Unternehmen relevante Destinationen nicht erreichbar sind, prägt sich in den negativen Bewertungen aus. Nahezu ein Viertel der Unternehmen vergibt hier „Mangelhaft“ oder „Ungenügend“.

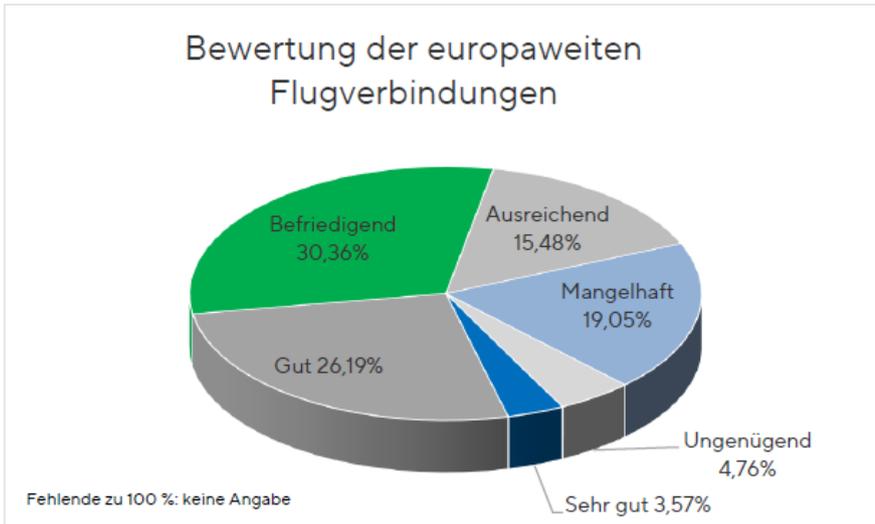


Abbildung 7: Bewertung des europaweiten Flugangebotes

Interkontinentale Verbindungen

Rund 60 Prozent der Unternehmen sind für geschäftliche Termine bzw. die Leistungserbringung auf anderen Kontinenten auf die Nutzung des Flugzeuges angewiesen. Gegenüber den Bewertungen für die nationalen und die europaweiten Verbindungen fällt die Zufriedenheit der Unternehmen hier (traditionell) deutlich zurück. Nahezu drei Viertel der Unternehmen bewerten das Angebot als „Ausreichend“ und schlechter. Lediglich für ein gutes Zehntel der Unternehmen liegen gute oder sehr gute Bedingungen vor. Um Europa zu verlassen, sind die meisten geschäftlichen Nutzer somit auf andere Flughäfen wie Frankfurt, München oder Zürich angewiesen oder sie müssen Umsteigeverbindungen ab Stuttgart über diese oder andere Drehkreuze in Europa in Kauf nehmen.

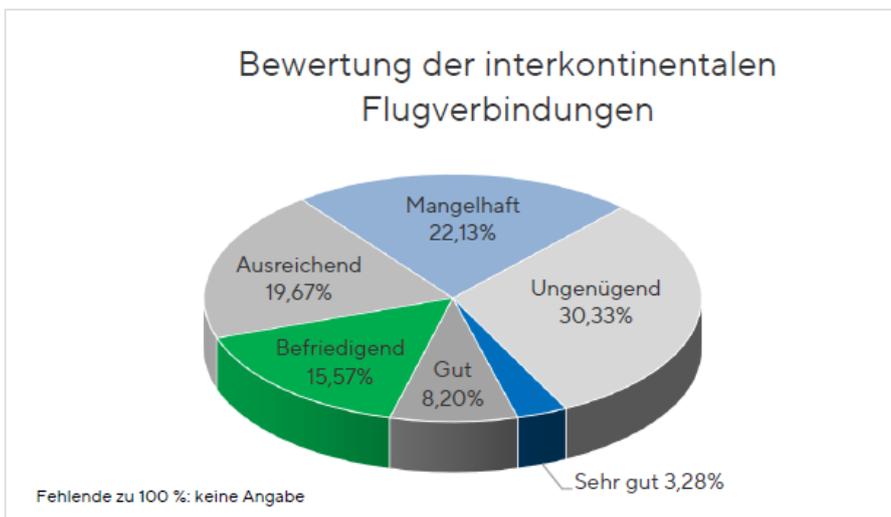


Abbildung 8: Bewertung des interkontinentalen Flugangebotes

Akzeptanz von Umsteigeverbindungen

„Wenn Sie eine Umsteigeverbindung buchen, was ist dabei die maximale Umsteigezeit, die für Sie akzeptabel ist?“ Auf diese Frage antworteten die teilnehmenden Unternehmen sehr individuell. Der Mittelwert der Rückmeldungen liegt bei nahezu exakt zwei Stunden. Als maximale Wartezeit wurde ein Zeitraum von vier Stunden genannt, ein kleiner Teil der Unternehmen vermeidet entsprechende Flüge jedoch gänzlich und steuert direkt einen anderen Flughafen als Startflughafen an.

Welche Ziele werden auf dem Stuttgarter Flugplan vermisst?

Innerhalb Deutschlands sind gegenüber der Umfrage mit Bezug auf das Jahr 2013 zahlreiche Verbindungen weggefallen. Beispielsweise sind Städte wie Leipzig oder Dresden nicht mehr per Flugzeug ab Stuttgart erreichbar, auch die Flughäfen Köln/Bonn oder Düsseldorf werden nicht mehr angeflogen. Mehrfach wurde zudem der Wegfall der Verbindung nach Hannover kritisiert. Angesichts der Bemühungen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen erscheint es nicht realistisch, dass künftig Flugverbindungen speziell in die auch per Bahn in vertretbarer Zeit erreichbaren Städte wieder aufgenommen werden, obwohl manche Unternehmen in der Region diese nachfragen würden.

Bezogen auf Europa werden Verbindungen in alle Himmelsrichtungen vermisst. Genannt wurden die beispielsweise die Hauptstädte der baltischen Staaten, Posen und Breslau in Polen, Cluj und Timisoara in Rumänien. Richtung Skandinavien fehlen aus Sicht der hiesigen Unternehmen (mehr oder zeitlich günstiger liegende) Verbindungen nach Oslo, Bergen, Kopenhagen, Stockholm oder Helsinki. Auch Flüge nach Florenz, Madrid, Bristol, Brüssel oder Prag stehen auf der Wunschliste der Unternehmen. Teilweise wurden auch Städte genannt, die bereits auf dem Stuttgarter Flugplan vertreten sind. Bei genauerer Betrachtung könnte der Hintergrund der Nennung darin liegen, dass diese Städte nur an wenigen Tagen der Woche angesteuert werden oder die jeweiligen Ankunftszeiten für geschäftliche Zwecke ungünstig liegen, z. B. zur Mittagszeit. Grundsätzlich liegt der Fokus bei den gewünschten Destinationen auf dem europäischen Kontinent. Rund 50 Prozent der angegebenen Wunschziele betreffen dieses Gebiet.

Bei den interkontinentalen Destinationen wünschen sich die Unternehmen aus der Region erneut Non-stop-Verbindungen in die USA, vor allem an die Ost- und die Westküste, aber auch in die (östliche) Mitte des Landes. Richtung Ostasien wurden insbesondere Shanghai, Peking und Singapur genannt, aber auch eine Anbindung an eines der großen Drehkreuze im Nahen Osten, von dem aus die ostasiatischen Metropolen erreicht werden könnten, wäre aus Sicht der hiesigen Unternehmen wünschenswert. Darüber hinaus vermissen die Unternehmen Ziele in Südafrika (Kapstadt, Johannesburg), Indien (Mumbai, Bangalore) und Lateinamerika (Mexico City, Bogota).

Zukünftige Entwicklung der Flugzeugnutzung

Die multiplen Krisen allein der vergangenen fünf Jahre haben gezeigt, dass Prognosen für einen mittelfristigen Zeitraum ein schwieriges Unterfangen sind. Trotz dieser Unsicherheit sind Rückmeldungen zur Erwartungshaltung der Unternehmen, in welche Teile der Welt sie künftig aller Voraussicht nach häufiger oder seltener mit dem Flugzeug reisen werden, eine wertvolle Information.

Die Unternehmen wurden befragt, wie sich die Nutzung des Flugzeugs in folgende Weltregionen in den kommenden fünf Jahren aller Voraussicht nach entwickeln wird.

- **Deutschland**
- **Westeuropa und Skandinavien** (Westeuropa sind hier die Staaten Deutschland, Österreich und Italien sowie alle davon westlich in Europa gelegenen Staaten. Skandinavien umfasst hier Dänemark, Norwegen, Schweden, Finnland und Island.)
- **Osteuropa** (Osteuropa umfasst hier die „Linie“ Polen/Tschechien bis Slowenien/Kroatien und alle davon östlich gelegenen EU-Staaten sowie die Westbalkanstaaten und die Türkei.)

- **Ehemalige GUS-Staaten** (hier alle ehemaligen Sowjetrepubliken, die nicht EU-Mitglieder sind, zum Beispiel Belarus, Ukraine, Moldau, Georgien etc.)
- **USA und Kanada**
- **Lateinamerika** (hier alle Staaten südlich der USA inklusive der karibischen Inseln)
- **Naher und Mittlerer Osten** (hier alle Staaten, die südöstlich der Türkei und nicht auf dem afrikanischen Kontinent liegen)
- **Nordafrika** (hier alle Staaten nördlich der gedachten Linie von Kamerun nach Somalia bzw. vom Golf von Guinea bis zum Golf von Aden)
- **Südafrika** (hier alle Staaten Afrikas südlich der zuvor genannten Linie)
- **Indien** (darunter fallen hier alle auf dem indischen Subkontinent gelegenen Staaten.
- **Ostasien** (darunter fallen hier die Mongolei und China sowie alle Staaten südlich und östlich davon inklusive Australien.

Die Befragung war so aufgebaut, dass die Unternehmen zunächst gefragt wurden, ob sie Flugverbindungen in die jeweilige Weltregion nutzen bzw. nutzen werden. Im positiven Fall wurde abgefragt, wie sich die Flugzeugnutzung in die jeweilige Region in den kommenden fünf Jahren voraussichtlich entwickeln wird. Folgende Kategorien der Zu- oder Abnahme wurden zur Auswahl gestellt:

- stark zunehmen = mehr als 30 Prozent Zunahme
- zunehmen = bis zu 30 Prozent Zunahme
- gleich bleiben
- sinken = bis zu 30 Prozent Abnahme
- stark sinken = mehr als 30 Prozent Abnahme

Bei der Auswertung der Rückmeldungen wurden in der Rubrik „Nein oder keine Angaben“ die Angaben „Nein“ (im Sinne von: das Unternehmen wird in die jeweilige Region in den kommenden fünf Jahren keine Flugverbindungen nutzen) sowie „keine Angabe“ (im Sinne von: „weiß nicht“) subsummiert.

Deutschland

Knapp die Hälfte der Unternehmen geht davon aus, dass sie künftig eine gleichbleibende Nachfrage nach Inlandsflügen haben werden. Tendenziell deutet die Prognose der Flugzeugnutzung zu innerdeutschen Zielen jedoch eine Zunahme an, da bei gut 26 Prozent der teilnehmenden Unternehmen eine Nachfragesteigerung gesehen wird, wohingegen gut 17 Prozent der Unternehmen einen mehr oder minder starken Rückgang ihrer Nachfrage sehen. 10 Prozent der Unternehmen fliegen nicht innerdeutsch, können keine Erwartungshaltung zum Ausdruck bringen oder haben die Frage nicht beantwortet.

stark zunehmen	5,4%
zunehmen	20,8%
gleich bleiben	46,5%
sinken	12,9%
stark sinken	4,5%
Nein oder keine Angabe	9,9%

Westeuropa und Skandinavien

Zu Zielen in Westeuropa und Skandinavien könnte sich in der näheren Zukunft eine starke Nachfragesteigerung ergeben. Über 30 Prozent der Unternehmen gehen von einer Intensivierung der geschäftlichen Flugreisen in diese Regionen aus. 42 Prozent prognostizieren ein gleichbleibendes Niveau und lediglich drei Prozent der Unternehmen gehen von einer Reduzierung aus. Knapp ein Viertel der teilnehmenden Unternehmen gibt an, diese Region nicht zu bereisen oder hat aus anderen Gründen keine Angaben gemacht.

stark zunehmen	5,0%
zunehmen	25,7%
gleich bleiben	42,1%
sinken	2,5%
stark sinken	0,5%
Nein oder keine Angabe	24,3%

Osteuropa

Auch Osteuropa stellt sich als ein Wachstumsmarkt für die Nutzung des Flugzeugs für geschäftliche Flugreisen dar. Nahezu 30 Prozent der Unternehmen erwarten eine Zunahme ihrer Nachfrage, darunter gut acht Prozent sogar eine deutliche Zunahme um mehr als 30 Prozent gegenüber dem vergangenen Jahr. Gut 34 Prozent der teilnehmenden Unternehmen werden diese Region (auch) in Zukunft nicht bereisen oder haben aus anderen Gründen keine Angaben gemacht.

stark zunehmen	8,4%
zunehmen	21,3%
gleich bleiben	27,7%
sinken	7,9%
stark sinken	0,5%
Nein oder keine Angabe	34,2%

Ehemalige GUS-Staaten

Die ehemaligen GUS-Staaten sind aus Sicht der hiesigen Unternehmen künftig keine besonders stark nachgefragte Zielregion. Knapp 62 Prozent der Unternehmen werden diese Region der Welt (auch) künftig gar nicht ansteuern oder haben aus anderen Gründen keine Angaben zur künftigen Entwicklung gemacht. 15 Prozent erwarten eine kontinuierliche Nachfrage dorthin, gut 17 Prozent eine (deutliche) Reduzierung. Demgegenüber erwarten lediglich sechs Prozent der teilnehmenden Unternehmen, dass sie in den kommenden fünf Jahren häufiger in diese Region fliegen werden.

stark zunehmen	1,5%
zunehmen	4,5%
gleich bleiben	14,9%
sinken	6,9%
stark sinken	10,4%
Nein oder keine Angabe	61,9%

USA und Kanada

Die USA und Kanada sind traditionell unter den Top 10 der deutschen Handelspartner. Dass diese beiden Staaten für die hiesige Wirtschaft von großer Bedeutung sind, zeigt sich auch im verhältnismäßig geringen Anteil von einem Drittel der teilnehmenden Unternehmen, die keine Flugreisen in diese Weltregion unternehmen bzw. keine Angaben gemacht haben. Noch deutlicher wird die starke Verflechtung mit diesen Wirtschaftsräumen durch die hohen Zuwächse in der näheren Zukunft, die die Unternehmen prognostizieren. Fast 45 Prozent der Unternehmen gehen davon aus, häufiger nach Kanada bzw. in die USA zu fliegen. Ein Fünftel der Unternehmen erwartet ein gleichbleibendes Niveau, lediglich 2,5 Prozent der Unternehmen sehen einen Rückgang ihrer Geschäftsreiseaktivitäten in diese Staaten.

stark zunehmen	9,9%
zunehmen	34,2%
gleich bleiben	20,3%
sinken	2,5%
stark sinken	0,0%
Nein oder keine Angabe	33,2%

Lateinamerika

Die Entwicklung der Geschäftsreisen nach Lateinamerika lassen im Vergleich insbesondere zu den nordamerikanischen Destinationen keine besonders große Nachfrage erwarten. Fast 60 Prozent der Unternehmen fliegen nicht in diese Staaten oder haben keine Angaben gemacht. Insgesamt ist zwar von einer zunehmenden Nachfrage auszugehen. Gut 16 Prozent der Unternehmen gehen davon aus, dass es in den kommenden fünf Jahren notwendig sein wird, häufiger als gegenwärtig in diese Staaten zu fliegen. Allerdings geht die Mehrheit jener Unternehmen, die auf diesen Märkten aktiv sind, davon aus, dass sich in den kommenden fünf Jahren keine Veränderung bei der Häufigkeit der Vor-Ort-Termine bzw. Besuche ergeben wird. Einen (leichten) Rückgang der Flugreisen sehen lediglich knapp fünf Prozent der Unternehmen.

stark zunehmen	3,0%
zunehmen	13,4%
gleich bleiben	20,8%
sinken	4,5%
stark sinken	0,0%
Nein oder keine Angabe	58,4%

Naher und Mittlerer Osten

Von den grundsätzlichen Tendenzen verhalten sich die Erwartungen der Unternehmen in die Region Naher und Mittlerer Osten sehr ähnlich wie in Richtung Lateinamerika. Während ein gutes Fünftel der Unternehmen künftig häufiger lateinamerikanische Staaten besuchen wird, sieht ein knappes Fünftel keine Veränderungen bei der Reisehäufigkeit. Gut die Hälfte der Unternehmen hat keine Anlässe für Flugreisen und rund sieben Prozent gehen von abnehmenden Reiseaktivitäten aus.

stark zunehmen	5,0%
zunehmen	16,3%
gleich bleiben	18,8%
sinken	5,4%
stark sinken	1,5%
Nein oder keine Angabe	53,0%

Nordafrika

Für die nordafrikanischen Staaten ergibt sich in der Gesamtbetrachtung nur eine geringfügige Steigerung der Nachfrage. Zunahme und Reduktion gleichen sich nahezu aus.

stark zunehmen	2,0%
zunehmen	4,5%
gleich bleiben	21,3%
sinken	5,0%
stark sinken	0,0%
Nein oder keine Angabe	67,3%

Südafrika

Die Nachfrage nach Flügen in die hier unter dem Begriff „Südafrika“ subsummierten Staaten wird auf niedrigem absoluten Niveau stärker zunehmen als in die nördlich gelegenen Staaten Afrikas.

stark zunehmen	2,5%
zunehmen	7,9%
gleich bleiben	24,8%
sinken	3,0%
stark sinken	0,0%
Nein oder keine Angabe	61,9%

Indien

Wenn auch nicht in dem hohen Maße wie auf dem europäischen oder nordamerikanischen Kontinent, jedoch ähnlich stark ausgeprägt wie in Richtung Ostasien, gehen die Unternehmen von einem robusten Wachstum bzw. einer zunehmenden Intensität ihrer geschäftlichen Verflechtungen mit dem indischen Subkontinent aus. Die prognostizierten Zuwächse können die angenommenen Rückgänge jedenfalls deutlich überkompensieren.

stark zunehmen	7,9%
zunehmen	17,8%
gleich bleiben	15,3%
sinken	2,5%
stark sinken	0,5%
Nein oder keine Angabe	55,9%

Ostasien

Für ihre Nachfrage nach Verbindungen in Richtung Ostasien erwarten die Unternehmen in der Region Stuttgart eine deutliche Zunahme. Ähnlich wie bei Zielen auf dem indischen Subkontinent sollte die von wenigen Unternehmen geäußerte geringere Nutzung in Zukunft durch die (stark) zunehmende Nachfrage, die immerhin knapp 30 Prozent der Unternehmen vorhersagen, überkompensiert werden.

stark zunehmen	9,4%
zunehmen	19,3%
gleich bleiben	17,8%
sinken	3,5%
stark sinken	1,0%
Nein oder keine Angabe	49,0%

Unternehmensinterne Regelungen zur Flugzeugnutzung

Angesichts der zunehmenden Bemühungen, den Ausstoß von Treibhausgasen nicht weiter anzuwachsen zu lassen oder diesen im Idealfall zu reduzieren, aber auch aufgrund der im Rahmen der Coronapandemie veränderten Arbeits- und Kommunikationsgewohnheiten stellt sich die Frage, ob die Unternehmen in der Region Stuttgart innerhalb der vergangenen drei Jahre Anpassungen an ihren Regularien rund um die Nutzung des Flugzeugs vorgenommen haben. Gut drei Viertel der antwortenden Unternehmen haben in diesem Zusammenhang keine Veränderungen eingeführt. Immerhin bei einem Fünftel der Unternehmen wurden die internen Vorgaben jedoch angepasst. Vier Prozent der Unternehmen haben keine Angabe gemacht.

Welche Änderungen wurden vorgenommen?

Jenen Unternehmen, die Anpassungen vorgenommen haben, wurde der in der Folge dargestellte Mehrfachauswahl-Katalog sowie ein Freitextfeld zur Angabe der konkret vorgenommenen Änderungen vorgelegt (Tabelle 3).

Es wird anhand mehrerer Kriterien individuell abgewogen, welches Verkehrsmittel im Einzelfall zu nutzen ist	48,6%
Bis zu einer bestimmten Entfernung darf nicht mehr geflogen werden	31,4%
Es darf in der Regel nur noch in der Economy-Klasse geflogen werden	28,6%
Es sollen Geschäftsreisen zur Reduzierung von Flügen gebündelt werden	27,1%
Innerdeutsch darf gar nicht mehr oder nur in Ausnahmefälle geflogen werden	20,0%
Bis zu einer bestimmten Reisedauer (Reisezeit bis zum Ziel) darf nicht mehr geflogen werden	15,7%
Es darf nur noch geflogen werden, wenn der Preis des Flugtickets nicht den der Bahn-/Autofahrt übersteigt	10,0%
Sonstiges	10,0%
Es darf grundsätzlich nicht mehr geflogen werden	4,3%
Keine Angabe / Weiß nicht	4,3%

Tabelle 3: Angepasste Regelungen in Reiserichtlinien

Vorab ist an dieser Stelle anzumerken, dass vor allem im interkontinentalen Geschäftsreiseverkehr, aber auch wenn Ziele in Europa erreicht werden müssen, die aus unserer zentraleuropäischen Sicht weniger zentral oder am Rande des Kontinents liegen, allein unter betriebswirtschaftlicher Sicht keine Alternative zur Nutzung des Flugzeugs besteht. Wer aus Süddeutschland für einen oder zwei Tage nach Barcelona oder Stockholm reisen muss, wird dafür nicht auf den Zug zurückgreifen, weil die An- und Rückreise dann im Zweifel weit länger dauert als der Aufenthalt vor Ort. Dass knapp die Hälfte jener Unternehmen, die Anpassungen an den Reise-Richtlinien vorgenommen haben, angibt, dass die jeweilige Destination und manch andere Parameter dafür ausschlaggebend sind, welches Verkehrsmittel genutzt wird, erscheint somit schlüssig. Es ist anzunehmen, dass diese Vorgehensweise das Standardmodell aller Unternehmen darstellt und dabei sehr häufig der (beste) Kompromiss zwischen Ressourcenaufwand, Komfort, Umsetz- und Zumutbarkeit sowie Umweltgesichtspunkten gesucht und gefunden wird.

Generell legen die Rückmeldungen nahe, dass als motivierender Faktor bei der Anpassung der Reise-Richtlinien nicht allein das Argument des Umweltschutzes dominiert hat. Auch Kostenoptimierungen bzw. -reduzierungen scheinen neben Effizienz- und Komfortgesichtspunkten wesentliche Treiber zu sein, die die Entscheidungen rund um die Geschäftsreiseaktivitäten beeinflussen. Aus den Freitextrückmeldungen geht hervor, dass beispielsweise auch häufiger geflogen wird, wenn dadurch die Gesamtreisezeit gegenüber der Nutzung anderer Verkehrsmittel reduziert werden kann. Auch werden bei der Flugzeugnutzung höhere Kosten für „Klassen-Upgrades“ akzeptiert, was in höherer Mitarbeiterzufriedenheit begründet sein kann bzw. Ausdruck des zunehmenden Fachkräftemangels sein könnte.

Dennoch zeigt sich, dass Umweltbelange für viele Unternehmen ein entscheidungsrelevantes Kriterium sind. Auch wenn nur ein kleiner Teil von rund vier Prozent der antwortenden Unternehmen zwischenzeitlich gänzlich auf geschäftliche Flugreisen verzichtet, zeigt der Anteil von einem Fünftel der Unternehmen die keine innerdeutschen Flüge mehr buchen, dass zumindest auf kürzeren Distanzen alternative Verkehrsmittel mit geringeren Emissionen bevorzugt werden. Daneben ist ein gutes Viertel der Unternehmen bestrebt, die Anzahl der geschäftlichen Flugreisen bzw. die zurückgelegte Wegstrecke zu reduzieren, indem möglichst mehrere Termine gebündelt werden oder verschiedene Geschäftspartner hintereinander besucht werden. Auch der Verzicht auf Flüge zu Zielen, die nicht so weit entfernt sind, als dass diese allein per Flugzeug in vertretbarer Zeit erreichbar wären, ist für knapp ein Drittel der Unternehmen ein Instrument zur Reduzierung der eigenen Umweltwirkung. Bei knapp 16 Prozent der Unternehmen ist in diesem Kontext die Gesamtreisedauer ein ausschlaggebendes Kriterium. Wenn andere Verkehrsträger zeitlich konkurrenzfähig sind, entscheiden sich diese Unternehmen gegen das Flugzeug.

Weiterhin eine Rolle spielt auch das Thema Kostensenkung. Knapp 29 Prozent der Unternehmen buchen nurmehr Economy-Klasse. Für ein Zehntel der antwortenden Unternehmen spielen die Kosten der Flugverbindung eine bedeutende Rolle, sodass nur geflogen werden darf, wenn dadurch die Kosten einer Auto- oder Bahnfahrt nicht überstiegen werden.

Kompensation der durch Geschäftsreisen verursachten Treibhausgasemissionen

Insbesondere für die Kompensation von CO₂-Emissionen besteht ein breites Feld an Anbietern, die beispielsweise durch den Aufbau von emissionsfreien bzw. umweltfreundlichen Energiegewinnungsanlagen oder sogenannte Negative Emissionstechnologien, bei denen atmosphärisches CO₂ eingelagert oder in Feststoffe umgewandelt wird, einen Ansatz bieten, um nicht vermeidbare Emissionen wie zum Beispiel bei der Nutzung des Flugzeugs in der Gesamtbilanz gegen Entgelt zu kompensieren.

Ein gutes Fünftel der teilnehmenden Unternehmen unternimmt Anstrengungen, um die durch die geschäftlichen Reiseaktivitäten verursachten Emissionen von Treibhausgasen zu kompensieren. In welchem Umfang Kompensationsmaßnahmen umgesetzt werden, ist im Folgeabschnitt dargestellt. Knapp drei Viertel der Unternehmen haben angegeben, bislang keine Maßnahmen eingeführt zu haben. Gut fünf Prozent der Unternehmen haben die Frage weder positiv noch negativ beantwortet.

Welche Reiseaktivitäten werden kompensiert?

In fast 37 Prozent jener Unternehmen, die Kompensationsmaßnahmen ergreifen, werden sämtliche geschäftlichen Reisen unabhängig vom genutzten Verkehrsmittel kompensiert. Knapp 30 Prozent der kompensierenden Unternehmen fokussieren sich allein auf die durch die Flugzeugnutzung entstehenden Emissionen – unabhängig davon, ob innerdeutsch, europaweit oder interkontinental geflogen wird. Gut fünf Prozent kompensieren lediglich den Ausstoß an Treibhausgasen, die durch interkontinentale Flüge verursacht werden.

Der mit 21 Prozent recht hohe Anteil bei der Antwortoption „keine Angabe / Weiß nicht“ kann darin begründet sein, dass in differenziert strukturierten Unternehmen jene Personen, die den Fragebogen ausgefüllt haben, nicht zwingend jene Personen sind, die einerseits über die Kompensation an sich oder andererseits über die Tragweite der Kompensationsmaßnahmen entscheiden bzw. diese umsetzen. Aus den Freitextrückmeldungen geht im Wesentlichen hervor, dass Kompensationsmaßnahmen nicht pauschal für die Nutzung des einen oder anderen Verkehrsmittels bzw. auf Kurz-, Mittel- oder Langstreckenflügen erfolgen, sondern einzelfallabhängig.

Wir kompensieren den gesamten Treibhausgasausstoß für alle Geschäftsreisen (PKW, Bahn/ÖPNV, Flugzeug etc.)	36,6%
Wir kompensieren den Treibhausgasausstoß für sämtliche Flugreisen	29,6%
Wir kompensieren den Treibhausgasausstoß nur für die interkontinentalen Flugreisen	5,6%
keine Angabe / Weiß nicht	21,1%
Sonstiges	5,6%
Keine Antwort	1,4%

Tabelle 4: Kompensationsmaßnahmen

ANLAGE

Fragebogen der IHK-Flughafenumfrage 2023

Flughafenumfrage 2023

Mit der Flughafenumfrage 2023 wollen wir herausfinden, in welchem Maß der Flughafen Stuttgart die Bedürfnisse der regionalen Wirtschaft für geschäftliche Flugreisen erfüllt.

Die Ergebnisse fließen in die politische Arbeit der IHK zur Weiterentwicklung des Standortes ein.

Wenn bei Ihnen im Unternehmen geschäftliche Flugreisen durchgeführt werden, benötigen Sie rund 15 Minuten zur Beantwortung der Fragen. Sofern keine Geschäftsreisen per Flugzeug stattfinden, füllen Sie den Fragebogen bitte dennoch aus - Sie werden circa 5 Minuten dafür benötigen.

Da das Jahr 2023 noch nicht abgeschlossen ist, bitten wir Sie, bei Fragen mit Bezug zum Jahr 2023 die in den kommenden Wochen bis Jahresende noch anfallenden Geschäfts- und Flugreisen "hochzurechnen".

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an Herrn Götz Bopp unter der Telefonnummer +49 (0)711 2005-1240 oder per E-Mail an verkehr@stuttgart.ihk.de.

In dieser Umfrage sind 24 Fragen enthalten.

Allgemeine Fragen

In welcher Branche ist Ihr Unternehmen tätig?

📌 Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:
Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Industrie und verarbeitendes Gewerbe
- Handel
- Sonstige Dienstleistungen
- Energieversorgung
- Baugewerbe
- Gastgewerbe
- Information und Kommunikation
- Verkehr und Transport
- Sonstiges

Wie viele Mitarbeitende beschäftigt das Unternehmen?

📌 Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:
Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- 1 - 3 Beschäftigte
- 4 - 6 Beschäftigte
- 7 - 9 Beschäftigte
- 10 - 19 Beschäftigte
- 20 - 49 Beschäftigte
- 50 - 99 Beschäftigte
- 100 - 199 Beschäftigte
- 200 - 499 Beschäftigte
- 500 - 999 Beschäftigte
- 1000 - 4999 Beschäftigte
- 5000 - 9999 Beschäftigte
- 10000 und mehr Beschäftigte

Wurden im Jahr 2023 geschäftliche Flugreisen durchgeführt?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Ja
 Nein

Warum wurden 2023 keine Geschäftsreisen per Flugzeug durchgeführt?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'Nein' bei Frage '3 (Wurden im Jahr 2023 geschäftliche Flugreisen durchgeführt?)

📌 Bitte wählen Sie die zutreffenden Antworten aus:

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- Die Reiseziele lagen nicht weit genug entfernt für die Nutzung des Flugzeuges
 Die Reiseziele waren besser mit anderen Verkehrsmittel erreichbar
 Für unsere Reiseziele gab es keine Flugverbindung
 Wir vermeiden Flugreisen aus Klimaschutzgründen
 Wir vermeiden Flugreisen grundsätzlich
 Sonstiges:

Geschäftsreisen im Jahr 2023

Wie viele Geschäftsreisen sind 2023 insgesamt angefallen?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'Ja' bei Frage '3 (Wurden im Jahr 2023 geschäftliche Flugreisen durchgeführt?)

📌 Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- 1 - 49
 50 - 99
 100 - 199
 200 - 499
 500 - 999
 1000 - 4999
 5000 und mehr

Da das Kalenderjahr noch nicht abgeschlossen ist, beurteilen Sie den Gesamtumfang der Geschäftsreisen bitte im Sinne einer Prognose nach "bestem Wissen und Gewissen".

Der Anteil der Flugreisen an allen Geschäftsreisen lag im Jahr 2023 bei rund (in Prozent)

i In diesem Feld darf nur ein ganzzahliger Wert eingetragen werden.

Bitte geben Sie Ihre Antwort hier ein:

Da das Kalenderjahr noch nicht abgeschlossen ist, beurteilen Sie den Gesamtanteil der Flugreisen an den Geschäftsreisen bitte im Sinne einer Prognose nach "bestem Wissen und Gewissen".

Von welchem Flughafen starten die Geschäftsreisen (in Prozent)?

Bitte geben Sie Ihre Antwort(en) hier ein:

Stuttgart

Frankfurt am Main

München

Söllingen (Baden-Airpark)

Straßburg

Zürich

Basel (EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg)

Nürnberg

Memmingen (Allgäu Airport)

Friedrichshafen

Warum werden andere Abflughäfen als Stuttgart genutzt? (Mehrfachauswahl möglich)

❶ Bitte wählen Sie die zutreffenden Antworten aus:

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- häufigere Verbindung
- günstigere Flugzeiten
- bessere Verkehrsanbindung
- keine Flugverbindung ab Stuttgart
- günstigere Tickets
- bevorzugte Airline fliegt nicht ab Stuttgart

Sonstiges:

Was sind die drei Hauptgründe für die Entscheidung für einen Abflughafen? (maximal drei Gründe auswählen; Mehrfachauswahl möglich)

❶ Bitte wählen Sie die zutreffenden Antworten aus:

❷ Bitte wählen Sie maximal 3 Antworten.

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- Kurze/komfortable Anreise
- Angebote oder Services im Terminal- oder Gatebereich (Ausstattung, Gastronomie, etc.)
- Schnelligkeit der Abfertigung im Terminal und am Gate (Check-In, Sicherheitskontrolle, Fußwege, etc.)
- Direktflug vorhanden
- Ticketpreis
- Reisedauer (ggfs. inkl. Umsteigen)
- Abflug-/Ankunftszeit
- Airline (z.B. Image/Ruf, Komfort an Bord)
- Vertragliche Vereinbarungen mit Airlines
- Häufigkeit der Verbindung (Anzahl Flüge pro Tag/Woche)

Sonstiges:

Welche Ziele werden von Ihrem Unternehmen am häufigsten per Flugzeug besucht (bitte Stadt oder Zielflughafen nennen)?

Bitte geben Sie Ihre Antwort(en) hier ein:

1.

2.

3.

4.

Welche Verkehrsmittel werden in der Regel für die Anreise zum Stuttgarter Flughafen verwendet? (Mehrfachauswahl möglich)

❶ Bitte wählen Sie die zutreffenden Antworten aus:

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- PKW, selbst gefahren
- PKW, gebracht worden
- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- Taxi/Shuttle-Services

Bewertung der Flugverbindungen ab Stuttgart

Nutzen Sie nationale Flugverbindungen?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Ja
- Nein

Gemeint ist, dass das Ziel der Geschäftsreise innerhalb Deutschlands liegt.

Wir bewerten die nationalen Flugverbindungen ab Stuttgart als

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'Ja' bei Frage (Nutzen Sie nationale Flugverbindungen?)

📌 Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Sehr gut
- Gut
- Befriedigend
- Ausreichend
- Mangelhaft
- Ungenügend

Gemeint ist, dass das Ziel der Geschäftsreise innerhalb Deutschlands liegt.

Nutzen Sie europaweite Flugverbindungen?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Ja
- Nein

Wir bewerten die europaweiten Flugverbindungen ab Stuttgart als

📌 Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Sehr gut
- Gut
- Befriedigend
- Ausreichend
- Mangelhaft
- Ungenügend

Nutzen Sie interkontinentale Flugverbindungen?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Ja
- Nein

Wir bewerten die interkontinentalen Flugverbindungen ab Stuttgart als

🗳 Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:
Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Sehr gut
- Gut
- Befriedigend
- Ausreichend
- Mangelhaft
- Ungenügend

Für welche Destinationen, die für Ihr Unternehmen wichtig sind, fehlt eine Flugverbindung ab Stuttgart?

Bitte geben Sie Ihre Antwort(en) hier ein:

1.

2.

3.

4.

Bitte jeweils die Stadt oder den Zielflughafen nennen.

Wenn Sie eine Umsteigeverbindung buchen, was ist dabei die maximale Umsteigezeit, die für Sie akzeptabel ist (in Stunden)?

Bitte geben Sie Ihre Antwort hier ein:

Künftige Entwicklung der Zielregionen für geschäftliche Flugreisen in den kommenden fünf Jahren

Unsere Nachfrage nach Flugverbindungen in die folgenden Regionen wird in den kommenden fünf Jahren...

Bitte wählen Sie die zutreffende Antwort für jeden Punkt aus:

	Nein	stark zunehmen	zunehmen	gleich bleiben	sinken	stark sinken	keine Angabe
Deutschland	<input type="radio"/>						
Westeuropa und Skandinavien	<input type="radio"/>						
Osteuropa	<input type="radio"/>						
ex-GUS-Staaten	<input type="radio"/>						
USA und Kanada	<input type="radio"/>						
Lateinamerika	<input type="radio"/>						
Naher und Mittlerer Osten	<input type="radio"/>						
Nordafrika	<input type="radio"/>						
Südafrika	<input type="radio"/>						
Indien	<input type="radio"/>						
Ostasien	<input type="radio"/>						

Nein = in diese Regionen finden in den nächsten fünf Jahren (aller Voraussicht nach) keine geschäftlichen Flugreisen statt.

stark zunehmen = mehr als 30 Prozent Zunahme

zunehmen = bis zu 30 Prozent Zunahme

sinken = bis zu 30 Prozent Abnahme

stark sinken = mehr als 30 Prozent Abnahme

zu Westeuropa und Skandinavien: Westeuropa sind hier die Staaten Deutschland, Österreich und Italien sowie alle davon westlich in Europa gelegenen Staaten. Skandinavien umfasst hier Dänemark, Norwegen, Schweden, Finnland und Island.

zu Osteuropa: Osteuropa umfasst hier die "Linie" Polen/Tschechien bis Slowenien/Kroatien und alle davon östlich gelegenen EU-Staaten sowie die Westbalkanstaaten und die Türkei.

zu ex-GUS-Staaten: hierunter fallen alle ehemaligen Sowjetrepubliken, die nicht EU-Mitglieder sind. Zum Beispiel Belarus, Ukraine, Moldau, Georgien etc.

zu Lateinamerika: Lateinamerika umfasst hier alle Staaten südlich der USA inkl. der karibischen Inseln.

zu Naher und Mittlerer Osten: hier sind das alle Staaten, die südöstlich der Türkei und nicht auf dem afrikanischen Kontinent liegen.

zu Nordafrika: unter Nordafrika fallen hier alle Staaten nördlich der gedachten Linie von Kamerun nach Somalia bzw. vom Golf von Guinea bis zum Golf von Aden.

zu Südafrika: dazu gehören hier alle Staaten Afrikas südlich der zuvor genannten Linie.

zu Indien: darunter fallen alle auf dem indischen Subkontinent gelegenen Staaten.

zu Ostasien: darunter fallen hier die Mongolei und China sowie alle Staaten südlich und östlich davon inkl. Australien.

Abschlussfragen

Wurden in den letzten drei Jahren die Reise-Regelungen in Ihrem Unternehmen geändert, die die Nutzung des Flugzeugs betreffen?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Ja
 Nein

Was hat sich in Bezug auf Flugreisen geändert?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'Ja' bei Frage '21 (Wurden in den letzten drei Jahren die Reise-Regelungen in Ihrem Unternehmen geändert, die die Nutzung des Flugzeugs betreffen?)

📌 Bitte wählen Sie die zutreffenden Antworten aus:

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- Es darf grundsätzlich nicht mehr geflogen werden
- Bis zu einer bestimmten Entfernung darf nicht mehr geflogen werden
- Bis zu einer bestimmten Reisedauer (Reisezeit bis zum Ziel) darf nicht mehr geflogen werden
- Es darf in der Regel nur noch in der Economy-Klasse geflogen werden
- Innerdeutsch darf gar nicht mehr oder nur in Ausnahmefälle geflogen werden
- Es darf nur noch geflogen werden, wenn der Preis des Flugtickets nicht den der Bahn-/Autofahrt übersteigt
- Es sollen Geschäftsreisen zur Reduzierung von Flügen gebündelt werden
- Es wird anhand mehrerer Kriterien individuell abgewogen, welches Verkehrsmittel im Einzelfall zu nutzen ist
- Keine Angabe / Weiß nicht

Sonstiges:

Wird der durch Geschäftsreisen verursachte Ausstoß von Treibhausgasen durch Ihr Unternehmen kompensiert?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Ja
 Nein

In welchem Umfang werden Treibhausgasemissionen kompensiert?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'Ja' bei Frage Wird der durch Geschäftsreisen verursachte Ausstoß von Treibhausgasen durch Ihr Unternehmen kompensiert?

🗳 Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- Wir kompensieren den gesamten Treibhausgasausstoß für alle Geschäftsreisen (PKW, Bahn/ÖPNV, Flugzeug etc.)
- Wir kompensieren den Treibhausgasausstoß für sämtliche Flugreisen
- Wir kompensieren den Treibhausgasausstoß nur für die interkontinentalen Flugreisen
- keine Angabe / Weiß nicht
- Sonstiges

Vielen Dank für Ihre Teilnahme an unserer Flughafenumfrage 2023.

Die Ergebnisse werden im ersten Quartal 2024 veröffentlicht (u.a. auf [ihk.de/stuttgart](https://www.ihk.de/stuttgart)).

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an Herrn Götz Bopp unter der Telefonnummer +49 (0)711 2005-1240 oder per E-Mail an verkehr@stuttgart.ihk.de.

IHK Region Stuttgart

Jägerstraße 30
70174 Stuttgart
Telefon: 0711 2005-0
info@stuttgart.ihk.de

IHK-Bezirkskammer Böblingen

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

IHK-Bezirkskammer Esslingen-Nürtingen

Fabrikstraße 1
73703 Esslingen
Telefon: 0711 39007-0
info.esnt@stuttgart.ihk.de

Geschäftsstelle Nürtingen

Mühlstraße 4
72622 Nürtingen
Telefon 07022 3008-0

IHK-Bezirkskammer Göppingen

Jahnstraße 36
73037 Göppingen
Telefon: 07161 6715-0
info.gp@stuttgart.ihk.de

IHK-Bezirkskammer Ludwigsburg

Kurfürstenstraße 4
71606 Ludwigsburg
Telefon: 07141 122-0
info.lb@stuttgart.ihk.de

IHK-Bezirkskammer Rems-Murr

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

www.ihk.de/stuttgart