

Herausgeberin:
Landeshauptstadt Stuttgart

Themen

10/2009

**Die Stuttgarter Landtagswahlkreise nach der
Wahlkreisreform**

**Das neue Sitzverteilungsverfahren bei Landtagswahlen
in Baden-Württemberg und seine möglichen
Auswirkungen auf Stuttgart**

**Verkehrsdaten für den Flughafen Stuttgart im
Jahr 2008 und erste Ergebnisse für das Jahr 2009**

Entwicklung der Kirchengliederung in Stuttgart

Die Stadt Stuttgart im Reigen deutscher Automobilstädte
und -regionen

Stuttgarter Zahlenspiegel



Aktuelle Grafik:	
Entwicklung der Kirchengliederung in Stuttgart	295
<hr/>	
Kurzbericht:	
Die Stadt Stuttgart im Reigen deutscher Automobilstädte und -regionen	296
<hr/>	
Hauptbeiträge:	
Die Stuttgarter Landtagswahlkreise nach der Wahlkreisreform	298
Das neue Sitzverteilungsverfahren bei Landtagswahlen in Baden-Württemberg und seine möglichen Auswirkungen auf Stuttgart	303
Verkehrsdaten für den Flughafen Stuttgart im Jahr 2008 und erste Ergebnisse für das Jahr 2009	305
<hr/>	
Veröffentlichungen zu den Themen	Rückseite
<hr/>	

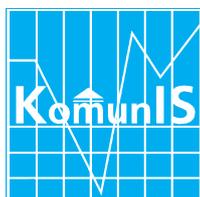
Impressum:

Statistik und Informationsmanagement, Monatsheft 10/2009

Herausgeberin:

Landeshauptstadt Stuttgart
Statistisches Amt, Eberhardstraße 39, 70173 Stuttgart
Telefon (0711) 2 16-3440, Telefax (0711) 2 16-3900
E-Mail: poststelle.12@stuttgart.de
kominis@stuttgart.de
Internet: www.stuttgart.de
Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Thomas Schwarz

Preis pro Monatsheft: 4 €



Entwicklung der Kirchenzugehörigkeit in Stuttgart Auswertungen aus der kommunalen Einwohnerstatistik¹

Joachim Eicken

Im Zeitraum Juli 2008 bis Juni 2009 hat sich der Mitgliederrückgang in den beiden großen christlichen Volkskirchen weiter fortgesetzt. So hat die evangelische Kirche im Zeitraum Juli 2008 bis Juni 2009 um 2212 Mitglieder beziehungsweise 1,24 Prozent abgenommen. Die römisch-katholische Kirche hat im gleichen Zeitraum 1118 Mitglieder beziehungsweise 0,74 Prozent verloren. Aktuell (Stand 30.6.2009) gehören in Stuttgart 176 113 Einwohner der evangelischen Kirche, 150 679 Einwohner der römisch-katholischen Kirche an (jeweils incl. Nebenwohnung).

Stuttgart verliert den Status als evangelisch geprägte Stadt immer mehr, da die Zahl der Einwohner mit einer sonstigen oder keiner Kirchenzugehörigkeit deutlich zunimmt. Bereits seit 1997 ist die Zahl der Einwohner, die einer sonstigen oder keiner Religionsgesellschaft angehören höher als die Zahl der evangelischen Einwohner. Inzwischen liegt deren Anzahl bei 265 006 Einwohnern und

damit um 88 893 Einwohner über der Mitgliederzahl der evangelischen Kirche.

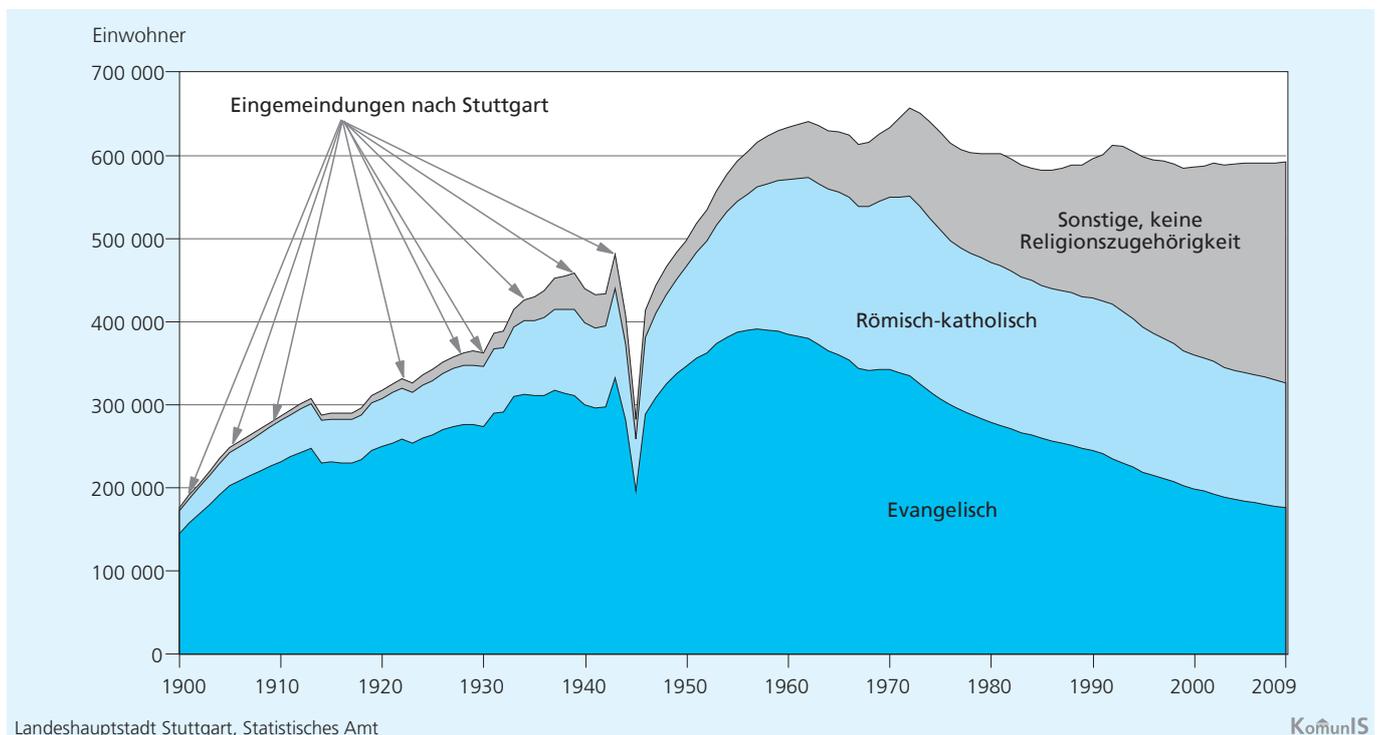
Der Rückgang bei der evangelischen Bevölkerung ist grundsätzlich stärker ausgeprägt als bei der römisch-katholischen Bevölkerung, so dass sich die beiden christlichen Volkskirchen in ihrer jeweiligen Mitgliederstärke immer mehr annähern. Die höchste Mitgliederzahl wies die evangelische Kirche in Stuttgart Ende der 50er-Jahre mit ca. 390 000 Mitgliedern auf. Innerhalb von 52 Jahren hat sich damit die Mitgliederzahl der evangelischen Kirche bei einem durchschnittlichen Rückgang von ca. 1,28 Prozent pro Jahr mehr als halbiert. Die römisch-katholische Kirche wies mit 215 254 Mitgliedern im Jahr 1972 die höchste Mitgliederzahl auf. Die durchschnittliche jährliche Schrumpfung seit diesem Höchststand zu Beginn der 70er-Jahre beträgt damit 0,81 Prozent.

Die Ursachen des Mitgliederrückgangs in der evangelischen wie auch in der römisch-katholischen Kirche liegen – entgegen allgemeiner Meinung – nicht primär in den Austritten bisheriger Mitglieder, sondern in dem Rückgang an Taufen und Kircheneintritten, der hohen Überalterung (Sterbeüberschuss) und der Abwanderung von Einwohnern, die einer der beiden Volkskirchen angehören – bei gleichzeitiger Zuwanderung von Einwohnern ohne Bindung an die evangelische oder an die römisch-katholische Kirche.

Auch bei differenzierter Analyse der Mitgliederstruktur und -entwicklung ist keine Talsohle des Mitgliederrückgangs in beiden Volkskirchen erkennbar. Daher muss damit gerechnet werden, dass sich auch in den kommenden Jahren der Schrumpfungsprozess in den beiden christlichen Volkskirchen in Stuttgart unvermindert fortsetzen wird.

¹ Einwohner mit Haupt- und Nebenwoh-

Abbildung 1: Einwohner in Stuttgart 1900 bis 2009 nach Religionszugehörigkeit (jeweiliger Gebietsstand, ab 1972: 30.6. des jeweiligen Jahres, Einwohner ab 1972 incl. Nebenwohnsitz)



Die Stadt Stuttgart im Reigen deutscher Automobilstädte und -regionen

Werner Münzenmaier¹

Abgrenzung der Automobilproduktion

Der konjunkturelle Abschwung im Jahr 2009, die schärfste Rezession der Nachkriegszeit, hat einige Wirtschaftszweige in Deutschland besonders stark getroffen, nicht zuletzt die Automobilherstellung. Gerade in solchen Krisenzeiten, aber auch in Phasen der wirtschaftlicher Expansion steht die regionale Konzentration des Automobilsektors auf bestimmte Städte und Regionen beziehungsweise seine herausragende Bedeutung für die Wirtschaft dieser Räume immer wieder im Fokus.

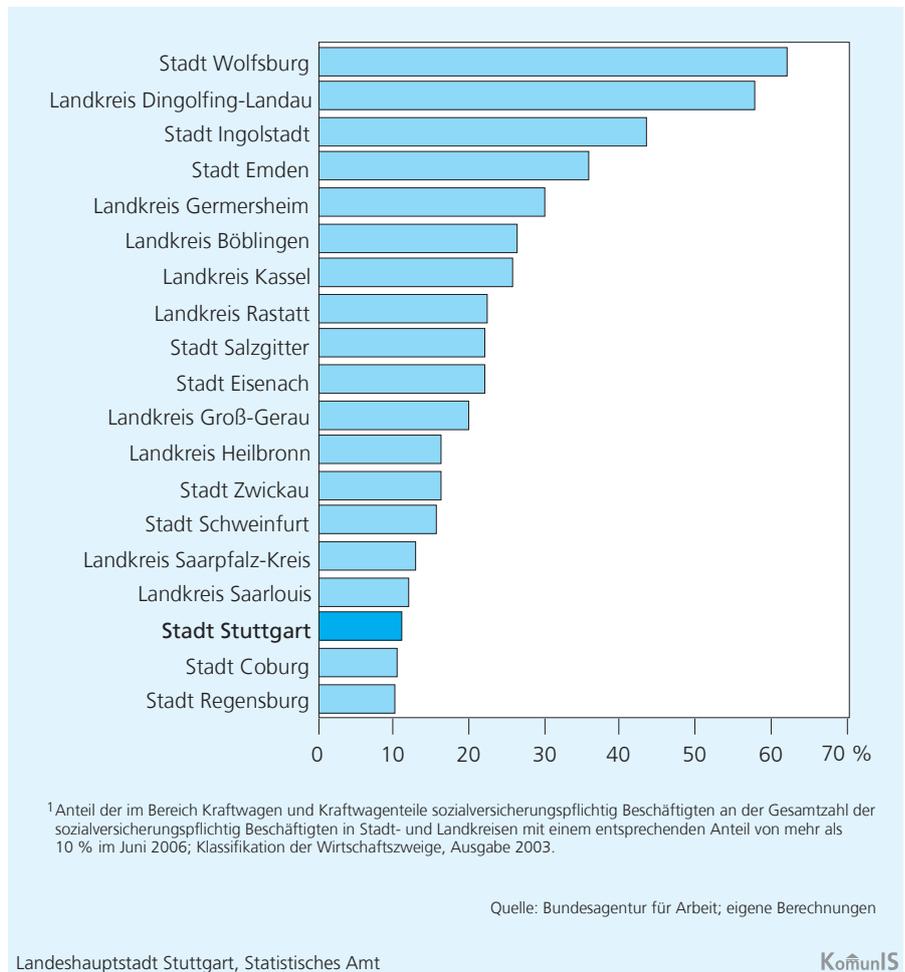
Welches sind die so besonders betroffenen Städte und Regionen? Um dies herauszuarbeiten, wird hier der Anteil der mit der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen beschäftigten Arbeitnehmer in den einzelnen deutschen Stadt- und Landkreisen betrachtet. Zur Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen in der Abgrenzung der amtlichen Statistik (Wirtschaftszweigsystematik 2003) gehören die Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren, die Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern sowie die Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren.²

Stadt- und Landkreise mit hohem Anteil der Automobilherstellung

In Abbildung 1 sind die Stadtkreise und Landkreise aufgelistet, deren Beschäftigte im Automobilbau Mitte 2006 mehr als ein Zehntel an der Gesamtzahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigter erreicht haben. Zum Juni 2006 liegen dem Statistischen Amt der Stadt Stuttgart entsprechende Zahlen aller deutschen Stadt- und Landkreise vor. Alle weiteren hier aufgeführten Informationen sind allgemein zugänglich.

Die am stärksten durch den Automobilbau geprägte Stadt ist **Wolfsburg**.

Abbildung 1: Anteil der in der Automobilproduktion Beschäftigten an der Gesamtzahl der Beschäftigten in ausgewählten Stadt- und Landkreisen¹



Über drei Fünftel aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in dieser, durch die Volkswagen AG bestimmten Stadt, waren 2006 im Automobilsektor tätig.

Immerhin noch mehr als die Hälfte der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten arbeiten im Landkreis **Dingolfing-Landau** in der Automobilproduktion; dieser niederbayerische Landkreis ist vor allem durch Produktionsstätten der BMW AG geprägt.

Besonders stark auf die Herstellung von Kraftfahrzeugen der Marke Audi ist die bayerische Stadt **Ingolstadt** ausgerichtet; über zwei Fünftel aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind dort im Automobilsektor beschäftigt.

Mehr als ein Drittel aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten arbeiten im niedersächsischen Stadtkreis **Emden** in der Herstellung von Kraftfahrzeugen, und zwar überwiegend in der Produktion von Fahrzeugen des Volkswagen-Konzerns.

Etwa drei Zehntel der Beschäftigten des rheinland-pfälzischen Landkreises **Germersheim** sind ebenfalls im Automobilbau tätig, besonders zu nennen ist dabei die Produktion von Nutzfahrzeugen der Firma Daimler in der Stadt Wörth.

Ebenfalls stark auf die Herstellung von Kraftfahrzeugen der Daimler AG ist der Landkreis **Böblingen** und hier vor allem die Stadt Sindelfingen ausgerichtet; gut ein Viertel aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten dieses

baden-württembergischen Landkreises arbeiteten 2006 im Automobilbau.

Auch im hessischen Landkreis **Kassel** war 2006 über ein Viertel der Beschäftigten im Automobilssektor tätig, und zwar überwiegend für Produkte des Volkswagen-Konzerns sowohl von Kraftfahrzeugen als auch von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren.

Zwischen einem Fünftel und einem Viertel aller beschäftigten Arbeitnehmer arbeiteten 2006 im Landkreis Rastatt sowie in den Städten Salzgitter und Eisenach im Automobilssektor:

Im Landkreis **Rastatt** überwiegt die Herstellung von Automobilen der Daimler AG. Außerdem erlangt die Herstellung von Kraftwagenteilen und -zubehör bemerkenswerte Bedeutung.

Wie die beiden bereits erwähnten niedersächsischen Städte Wolfsburg und Emden, so ist auch die Stadt **Salzgitter** stark durch Betriebsstätten der Volkswagen AG geprägt.

Die thüringische Stadt **Eisenach** ist die am stärksten auf die Automobilproduktion ausgerichtete Stadt der neuen Länder. Dabei überwiegt die Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren gegenüber der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren, insbesondere für die Adam Opel GmbH.

Ebenfalls stark durch Opel geprägt ist der Landkreis **Groß-Gerau** mit der Industriestadt Rüsselsheim; knapp ein Fünftel aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten dieses hessischen Landkreises arbeiteten 2006 im Automobilssektor.

15 bis 20 Prozent beträgt der Anteil der Automobilproduktion im Landkreis Heilbronn sowie in den Städten Zwickau und Schweinfurt:

Im baden-württembergischen Landkreis **Heilbronn** wird das hohe Gewicht des Automobilssektors durch Neckarsulm mit der Herstellung von Audi-Fahrzeugen geprägt.

In der sächsischen Stadt **Zwickau** wird

der Automobilbau überwiegend durch die Volkswagen AG bestimmt.

Die bayerische Stadt **Schweinfurt** erlangt ihr hohes Gewicht bei der Beschäftigung im Automobilssektor hauptsächlich durch die Herstellung von Kfz-Zubehör.

Zwischen 10 und 15 Prozent beträgt die Quote der Automobilherstellung im weiteren Sinne in zwei saarländischen Landkreisen sowie in der baden-württembergischen Landeshauptstadt Stuttgart beziehungsweise den bayerischen Städten Coburg und Regensburg:

Der **Saarpfalz-Kreis** erfährt seine Bedeutung für das Automobil ausschließlich durch die Herstellung von Kraftfahrzeugteilen und -zubehör. Demgegenüber ist der Landkreis **Saarlouis** durch die Produktion von Automobilen geprägt, und zwar von Fahrzeugen der Marke Ford.

Über elf Prozent aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der baden-württembergischen Landeshauptstadt **Stuttgart** arbeiteten 2006 im Automobilssektor. Für Produkte aus der Stadt Stuttgart stehen vor allem die Marken Mercedes-Benz und Porsche, aber auch zahlreiche Zulieferer und Teileproduzenten von Weltruf.

Während unter den bayerischen Städten in **Coburg** nahezu ausschließlich die Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren eine Rolle spielt, dominiert in **Regensburg** die Fertigstellung von Kraftfahrzeugen, vor allem der Marke BMW.

Weitere Städte mit beachtlicher Automobilproduktion

Hinter den genannten, insgesamt 19 Stadt- und Landkreisen folgen weitere 24 Stadt- und Landkreise mit 2006 über fünf bis unter zehn Prozent sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Automobilproduktion. Hierzu gehören die Städte Kaiserslautern, Osnabrück, Bremen, Braunschweig, Aschaffenburg, Bochum, Mannheim, München und Landshut, deren Produktionstätigkeit jeweils bestimmten Automobilmarken zugerechnet werden kann, außerdem die baden-würt-

tembergischen Landkreise Ludwigsburg, Esslingen und Ostalbkreis.

Automobilstädte mit den meisten Beschäftigten im Automobilbau

In der Stadt Wolfsburg sind nicht nur anteilmäßig, sondern auch absolut unter allen Stadt- und Landkreisen die meisten Menschen in der Automobilproduktion beschäftigt, nämlich 2006 über 50 000 Arbeitnehmer. Unter den Stadt- und Landkreisen, deren sozialversicherungspflichtig Beschäftigte zu mehr als zehn Prozent im Automobilssektor tätig sind, folgen danach der Landkreis Böblingen sowie die Städte Stuttgart und Ingolstadt mit jeweils deutlich mehr als 30 000 Beschäftigten im Automobilbau. Außerdem sind 2006 in der Stadt München ebenfalls über 30 000 Beschäftigte mit der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen betraut gewesen.

Automobilstädte mit den meisten Einwohnern

Gemessen an der Zahl der Einwohner unter den Städten, bei denen 2006 über ein Zehntel der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Automobilssektor tätig war, können Stuttgart mit 2007 rund 597 200 Einwohnern, Ingolstadt mit 123 100 Einwohnern und Wolfsburg mit 120 000 Einwohnern als besonders große Automobilstädte bezeichnet werden. Nimmt man noch alle Städte hinzu, in der sich die entsprechende Quote 2006 zwischen fünf und zehn Prozent bewegt, dann können noch die Städte München (1 311 600 Einwohner), Bremen (547 800 Einwohner), Bochum (381 500 Einwohner), Mannheim (309 800 Einwohner), Braunschweig (245 800 Einwohner) und Osnabrück (162 900 Einwohner) dazugerechnet werden.

1 Dr. Werner Münzenmaier war Referent im Statistischen Landesamt Baden-Württemberg und dort unter anderem für die Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen zuständig.

2 Bei den Kraftfahrzeugteilen und dem Kfz-Zubehör in dieser Abgrenzung handelt es sich um Teile für Kolbenverbrennungsmotoren wie Kolben, Vergaser und Einspritzsysteme sowie Kfz-Teile wie Räder, Stoßdämpfer, Kühler, Schaltgetriebe und Bremsbeläge. Typische elektrische oder elektronische Fahrzeugteile sind hierin nicht enthalten.

Thomas Schwarz

Die Stuttgarter Landtagswahlkreise nach der Wahlkreisreform

Wahlkreisreform mit zahlreichen Änderungen bei den 70 Landtagswahlkreisen

Mit Beschluss des Landtags von Baden-Württemberg vom 8. Oktober 2009¹ wurde eine Wahlkreisreform verabschiedet, die zahlreiche Änderungen im Zuschnitt der 70 Landtagswahlkreise mit sich bringt. Das vorrangige Ziel der Reform war eine Angleichung der Wahlkreisgrößen, die maximal +/- 10 bis 15 Prozent von der durchschnittlichen Wahlkreisgröße des Landes abweicht.

Ausgangslage

Nach den Wahlberechtigtenzahlen der Landtagswahl 2006 überschritten 21 der 70 Wahlkreise die 15 %-Grenze, elf Wahlkreise hatten eine Abweichung von 20 bis 25 Prozent und ein Wahlkreis überschritt die 25 %-Grenze. Im Zuge der Neuabgrenzung wurden 46 Gemeinden umgesetzt und 37 von 70 Wahlkreise waren berührt. In allen Fällen wird nun die 20 %-Grenze eingehalten und nur in wenigen Fällen die 15 %-Grenze überschritten.

Verfassungsrechtlich höchst zulässige Abweichungsgrenzen +/- 25 % vom Durchschnitt

Die vom Landtag beschlossenen Abweichungsgrenzwerte und -ziele gehen über die Vorgaben der Rechtsprechung hinaus. In seinem Urteil vom 14. Juni 2007 hat der Staatsgerichtshof Baden-Württemberg¹ festgestellt, dass er eine Abweichungsgrenze von +/- 25 Prozent als verfassungsrechtlich höchst zulässige Toleranzgrenze betrachtet. Dieser Wert ist in § 3 Abs. 1 Nr. 3 Bundeswahlgesetz (BWG) für die Einteilung der Bundestagswahlkreise die maximal zulässige Obergrenze. Der hier gleichfalls normierten Abweichungsgrenze von +/- 15 Prozent, die nicht überschritten werden soll, misst der Staatsgerichtshof für den verfassungsgemäßen Zuschnitt der Landtagswahlkreise keine rechtliche Bedeutung zu.

Bezugsgröße ist die Zahl der Wahlberechtigten

Der Bezug auf die Zahl der Wahlberechtigten ist vom Staatsgerichtshof Baden-Württemberg 1990² als verfassungsgemäß erachtet worden. In dem oben bereits zitierten Urteil vom 14. Juni 2007 wurde diese Praxis bestätigt, gleichwohl darauf hingewiesen, dass unterstützend die fortlaufend erhobene, aktuellere Zahl der deutschen Bevölkerung herangezogen werden könnte.

Einteilungsgrundsätze

Bei den Einteilungsgrundsätzen für die Wahlkreise soll der Gesetzgeber, so der Hinweis des Staatsgerichtshofs vom 14. Juni 2007, folgendes beachten³:

- Wahlkreise sollen ein zusammengehöriges und abgerundetes Ganzes bilden,
- an wirtschaftliche und kulturelle Gegebenheiten anknüpfen,
- historisch verwurzelte Verwaltungsgrenzen nach Möglichkeit berücksichtigen und
- eine gewisse Kontinuität der räumlichen Gestalt der Wahlkreise wahren.

Regierungsbezirksgrenzen müssen, Kreisgrenzen sollen bei Wahlkreiseinteilung eingehalten werden

Zwingend einzuhalten sind die Regierungsbezirksgrenzen aufgrund der Unterverteilung die Wahlergebnisse auf die Regierungsbezirke und die Sitzzuteilung innerhalb der Regierungsbezirke. Die Einhaltung der Gemeindegrenzen sowie die Grenzen der Stadt- und Landkreise sind Sollgrundsätze (vergleichbar § 3 Abs. 1 Nr. 4 und 5 BWG). Auch ist anzustreben, dass sich die Grenzen zwischen Landtags- und Bundestagswahlkreise decken.

Der neue Zuschnitt der Stuttgarter Wahlkreise

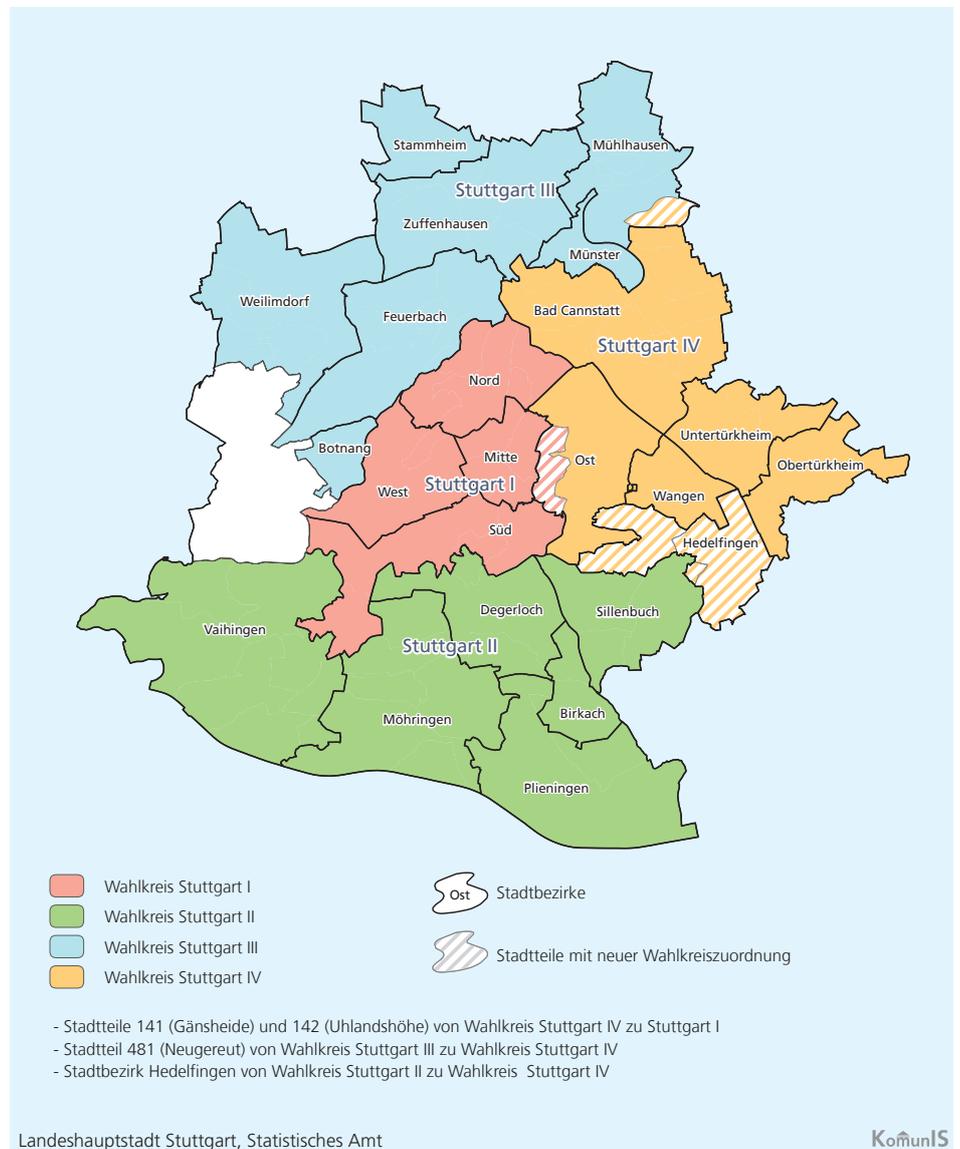
Um die durch Landtagsbeschluss vorgegebene maximale Sollabweichung von +/- 15 Prozent einhalten zu können, wurde ein stadtinterner Ausgleich auf der Ebene der Stadtbezirke und der Stadtteile zwischen den vier Landtagswahlkreisen innerhalb der Grenzen des Stadtkreises Stuttgart vorgenommen.

Alle vier Stuttgarter Wahlkreise betroffen

Im Einzelnen wurden folgende Änderungen vollzogen (vgl. auch Karten 1 und 2).

1. Die Stadtteile Gänsehide und Uhlandshöhe des Stadtbezirks Stuttgart-Ost wurden vom Wahlkreis Stuttgart IV zum Wahlkreis Stuttgart I,
2. der Stadtteil Neugereut des Stadtbezirks Mühlhausen vom Wahlkreis Stuttgart III zum Wahlkreis Stuttgart IV und
3. der Stadtbezirk Hedelfingen vom Wahlkreis Stuttgart II zum Wahlkreis Stuttgart IV umgesetzt.

Karte 1: Die Wahlkreiseinteilung Stuttgarts zur Landtagswahl 2011



Karte 2: Die Wahlkreiseinteilung Stuttgarts zur Landtagswahl 2011



300

<p>Mitte (M)</p> <ul style="list-style-type: none"> 101 Oberer Schlossgarten 102 Rathaus 103 Neue Vorstadt 104 Universität 105 Europaviertel 106 Hauptbahnhof 107 Kernerviertel 108 Diemershalde 109 Dobel 110 Heustegviertel 	<p>nach: Ost (O)</p> <ul style="list-style-type: none"> 145 Ostheim 146 Gaisburg 147 Gablenberg 151 Frauenkopf <p>Süd (S)</p> <ul style="list-style-type: none"> 161 Bopsper 162 Lehen 163 Weinsteige 164 Karlshöhe 165 Heschlach 166 Südheim 171 Kaltental <p>West (W)</p> <ul style="list-style-type: none"> 181 Kräherwald 182 Hölderlinplatz 183 Rosenberg 184 Feuersee 185 Rotebühl 186 Vogelsang 187 Hasenberg 191 Wildpark 192 Solitude 	<p>Bad Cannstatt (Ca)</p> <ul style="list-style-type: none"> 201 Muckensturm 202 Schmidener Vorstadt 203 Espan 204 Kurpark 205 Cannstatt-Mitte 206 Seelberg 207 Winterhalde 208 Wasen 209 Veielbrunnen 210 Im Geiger 211 Neckarvorstadt 212 Pragstraße 213 Altenburg 214 Hallschlag 215 Birkenacker 221 Burgholzhof 231 Sommerrain 241 Steinhaldenfeld <p>Birkach (Bi)</p> <ul style="list-style-type: none"> 261 Birkach-Nord 262 Birkach-Süd 271 Schönberg <p>Botnang (Bo)</p> <ul style="list-style-type: none"> 292 Botnang-Nord 293 Botnang-Ost 294 Botnang-Süd 295 Botnang-West 	<p>Degerloch (De)</p> <ul style="list-style-type: none"> 311 Degerloch 312 Waldau 313 Tränke 314 Haigst 321 Hoffeld <p>Feuerbach (Feu)</p> <ul style="list-style-type: none"> 341 Feuerbach-Ost 342 Siegelberg 343 Bahnhof Feuerbach 344 Feuerbach-Mitte 345 Lemberg/Föhrich 346 Hohe Warte 347 Feuerbacher Tal 348 An der Burg <p>Hedelfingen (Hed)</p> <ul style="list-style-type: none"> 361 Hedelfingen 362 Hafen 371 Lederberg 381 Rohracker <p>Möhringen (Mö)</p> <ul style="list-style-type: none"> 401 Möhringen-Nord 402 Möhringen-Mitte 403 Wallgraben-Ost 404 Möhringen-Süd 405 Möhringen-Ost 	<p>nach: Möhringen (Mo)</p> <ul style="list-style-type: none"> 406 Sternhäule 407 Fasanenhof-Ost 411 Fasanenhof 421 Sonnenberg <p>Mühlhausen (Mühl)</p> <ul style="list-style-type: none"> 441 Mühlhausen 451 Freiberg 461 Mönchfeld 471 Hofen 481 Neugereut <p>Münster (Mün)</p> <ul style="list-style-type: none"> 501 Münster <p>Obertürkheim (Ob)</p> <ul style="list-style-type: none"> 521 Obertürkheim 531 Uhlbach <p>Plieningen (Plie)</p> <ul style="list-style-type: none"> 551 Plieningen 552 Chausseefeld 561 Steckfeld 571 Asemwald 581 Hohenheim 	<p>Sillenbuch (Si)</p> <ul style="list-style-type: none"> 601 Sillenbuch 611 Heumaden 621 Riedenberg <p>Stammheim (Sta)</p> <ul style="list-style-type: none"> 641 Stammheim-Süd 642 Stammheim-Mitte <p>Untertürkheim (Un)</p> <ul style="list-style-type: none"> 661 Untertürkheim 662 Lindenschulviertel 666 Bruckwiesen 671 Luginsland 681 Rotenberg <p>Vaihingen (Vai)</p> <ul style="list-style-type: none"> 711 Vaihingen-Mitte 712 Osterfeld 713 Höhenrand 714 Wallgraben-West 715 Rosental 716 Heerstraße 717 Lauchäcker 718 Dachswald 719 Pfaffenwald 	<p>nach: Vaihingen (Vai)</p> <ul style="list-style-type: none"> 721 Büsnau 731 Rohr 741 Dürlewang <p>Wangen (Wa)</p> <ul style="list-style-type: none"> 761 Wangen <p>Weilmordorf (Weil)</p> <ul style="list-style-type: none"> 801 Weilmordorf 802 Weilmordorf-Nord 811 Bergheim 821 Giebel 831 Hausen 841 Wolfbusch <p>Zuffenhausen (Zu)</p> <ul style="list-style-type: none"> 861 Zuffenhausen-Am Stadtpark 862 Zuffenhausen-Schützenbühl 863 Zuffenhausen-Elbelen 864 Zuffenhausen-Frauensteg 865 Zuffenhausen-Mitte 866 Zuffenhausen-Hohenstein 867 Zuffenhausen-Mönchsberg 868 Zuffenhausen-Im Raiser 871 Neuwirtshaus 881 Rot 891 Zazenhausen
--	---	---	--	--	---	--

Auf der Grundlage der Wahlberechtigtenzahlen der Landtagswahl 2006 ergeben sich daraus folgende Veränderungen in der Größe der vier Stuttgarter Landtagswahlkreise:

Tabelle 1: Anzahl der Wahlberechtigten zur Landtagswahl 2006 vor und nach der Wahlkreisreform in den Stuttgarter Wahlkreisen

Wahlkreis	Wahlberechtigte Landtagswahl 2006 (vor Wahlkreisreform)	Abweichung (%) ¹	Wahlberechtigte Landtagswahl 2006 (nach Wahlkreisreform)	Abweichung (%) ¹	Aktueller Stand ² wahlberechtigte Einwohner (nach Wahlkreisreform)
Stuttgart I	84 562	- 21,3	88 643	- 17,5	92 492
Stuttgart II	94 198	- 12,3	88 460	- 17,6	89 782
Stuttgart III	95 716	- 10,9	90 353	- 15,9	90 742
Stuttgart IV	83 422	- 22,3	90 442	- 15,8	91 868

¹ Vom Durchschnitt aller Wahlkreise: 107 385 Wahlberechtigte.

² Deutsche ab 18 Jahre mit Hauptwohnung, Stand 31.10.2009.

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

KoMunIS

Nach Neuabgrenzung kaum noch Unterschiede in der Größe der Stuttgarter Wahlkreise

Die Sollgrenzen +/- von 15 Prozent werden damit in den vier Wahlkreisen nicht ganz eingehalten, der Abstand zur verfassungsrechtlich gebotenen Toleranzgrenze (Staatsgerichtshof) von +/- 25 Prozent ist aber, auch mit Blick auf die nächsten Landtagswahlen, ausreichend groß. Die aktuelle Entwicklung der Einwohnerzahlen lässt im Übrigen eine Stärkung der Einwohnerbasis gerade der Wahlkreise Stuttgart I und II erwarten (vgl. Tabelle 1).

Die vier Stuttgarter Landtagswahlkreise existieren in ihrem bisherigen Zuschnitt seit über 30 Jahren. Zur Landtagswahl 1976 wurde, als Folge der stark zurückgegangenen Einwohnerzahlen Stuttgarts in der damaligen Zeit, die Zahl der Landtagswahlkreise von fünf auf vier reduziert (vgl. Karte 3).

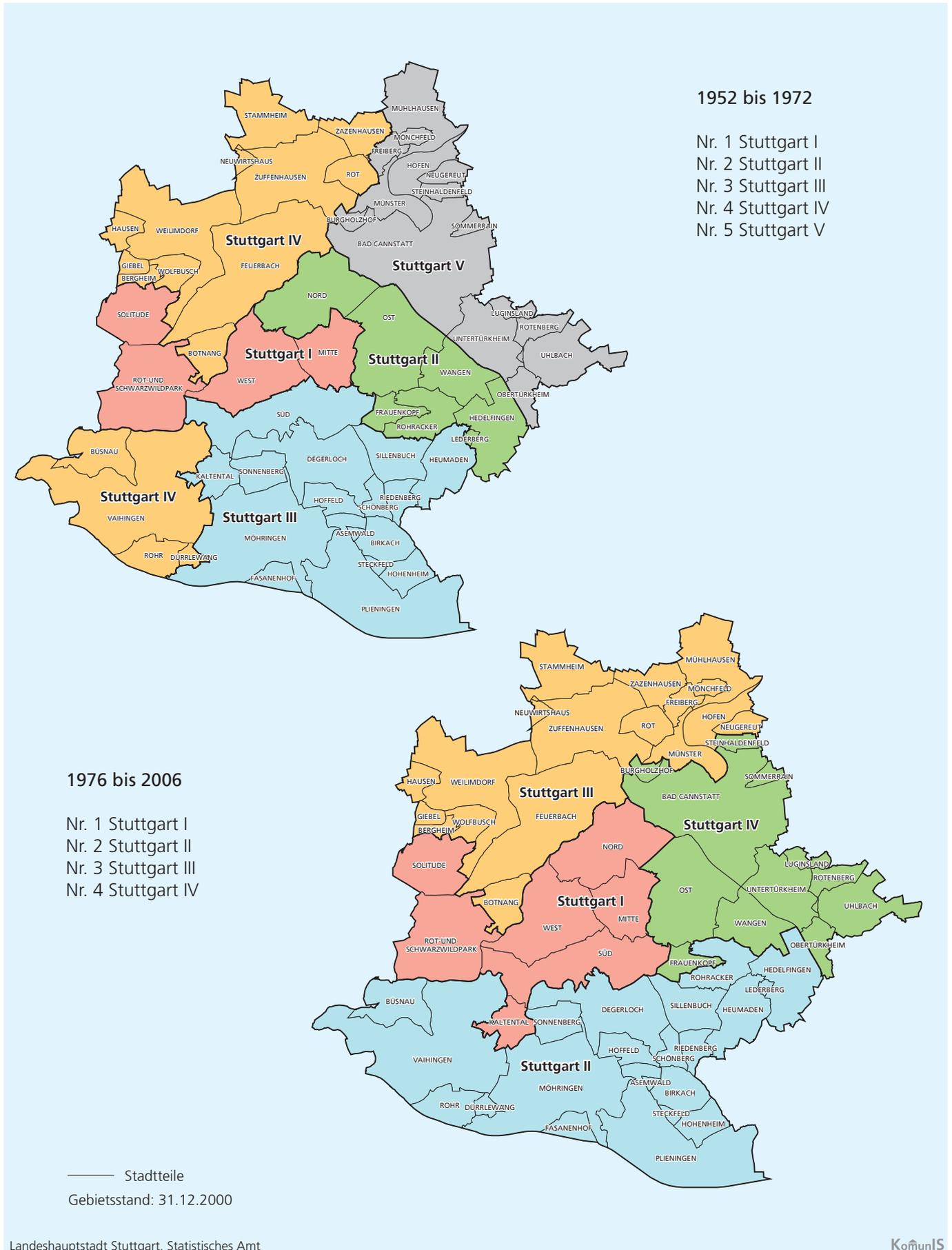
Autor:
Thomas Schwarz
Telefon: (0711) 216-2463
E-Mail: thomas.schwarz@stuttgart.de

1 Gesetz zur Änderung des Landtagswahlgesetzes v. 19. Oktober 2009 (GBl. S. 533).

2 ESVGH 40, 161; im Bundeswahlgesetz wird die Zahl der deutschen Bevölkerung zugrundegelegt.

3 Bericht zu einem Beschluss des Landtags; hier: Wahlkreisreform, Drucksache 14/2675 v. 29.4.2008 des Landtags von Baden-Württemberg.

Karte 3: Die Wahlkreiseinteilung Stuttgarts bei Landtagswahlen seit 1952



Thomas Schwarz

Das neue Sitzverteilungsverfahren bei Landtagswahlen in Baden-Württemberg und seine möglichen Auswirkungen auf Stuttgart

Änderung des Berechnungsverfahrens bei der Mandatszuteilung

D'Hondt wird durch Sainte-Laguë/Schepers erstmals bei der Landtagswahl 2011 ersetzt

Durch Landtagsentscheidung¹ vom 21. Februar 2006 wurde, mit Wirkung vom 16. Juni 2006 (also nach der letzten Landtagswahl am 26. März 2006), beschlossen, das traditionelle Berechnungsverfahren für die Verteilung der Sitze im Land, das d'Hondtsche Höchstzahlverfahren, durch das Höchstzahlverfahren von Sainte-Laguë/Schepers zu ersetzen. Dieses Verfahren ist dem d'Hondtschen Verfahren sehr ähnlich. Es sieht vor, für jeden Wahlvorschlag die Zahl der gültigen Stimmen nacheinander durch ungerade Zahlen (1, 3, 5, 7 usw.) zu dividieren. Diese so gewonnenen Höchstzahlen werden über alle Wahlvorschläge hinweg in absteigender Reihenfolge sortiert und die Sitze in dieser Reihenfolge auf die Wahlvorschläge verteilt. Unverändert bleibt in diesem Zusammenhang die Regelung bestehen, dass Wahlvorschläge bei der Sitzverteilung nicht berücksichtigt werden, wenn sie einen geringeren Stimmenanteil als fünf Prozent erreicht haben (Fünf-Prozent-Hürde).

Beide Verfahren unterscheiden sich nur marginal

Das Höchstzahlverfahren Sainte-Laguë/Schepers führt, auf die Ergebnisse der letzten Landtagswahl 2006 angewandt, sowohl bei der Sitzverteilung auf Landesebene als auch bei der Unterverteilung auf die vier Regierungsbezirke zu absolut identischen Ergebnissen mit dem d'Hondtschen Höchstzahlverfahren.

Bei Bundestagswahlen wird Sainte-Laguë/Schepers in anderer Variante eingesetzt

Auch die Sitzverteilung des Deutschen Bundestags wurde bei dieser Bundestagswahl am 27. September 2009 erstmals nach Sainte-Laguë/Schepers vorgenommen (vorher Verfahren der mathematischen Proportion nach Hare/Niemayer), allerdings nach der Berechnungsmethode des Divisorverfahrens mit Standardrundungen.

Änderung des Zuteilungsverfahrens der Zweitmandate

Zweitmandatszuteilung nicht mehr nach den absoluten Stimmenzahlen, sondern den prozentualen Stimmenanteilen der Bewerber im Wahlkreis

Größere Auswirkungen auf die Mandatsverteilung wird künftig von der Änderung des Verfahrens der Zuteilung der Zweitmandate ausgehen. Die Vergabe der Erstmandate erfolgt bei dieser Einstimmenwahl weiterhin nach dem Mehrheitswahlprinzip (gewählt ist, wer die meisten Stimmen im Wahlkreis auf sich vereinen kann). Mit der aktuellen Änderung des Landtagswahlgesetzes², die im Oktober 2009 auf den Weg gebracht wurde, werden bei der Zuteilung der den jeweiligen Parteien in den vier Regierungsbezirken zustehenden Zweitmandate an die Wahlkreisbewerber (§ 2 LWG) künftig nicht mehr die erzielten gültigen **absoluten Stimmenzahlen**, sondern die **prozentualen Stimmenanteile** der Bewerber an den Stimmenzahlen aller Bewerber (= gültige Stimmen insgesamt im Wahlkreis)³ herangezogen. Dies hat keine Auswirkungen auf die Anzahl der Sitze, die einer Partei im Land beziehungsweise im Regierungsbezirk zustehen, sondern nur auf die jeweilige parteiinterne Konkurrenz.

Keinen Einfluss auf die Zweitmandatszuteilung übt künftig also die Größe des Wahlkreises mehr aus. War es bislang von Vorteil bei der Zweitmandatszuteilung in einem großen Wahlkreis zu kandidieren, weil dies die Chancen auf die Zweitmandatszuteilung vergrößerte, zählt künftig nur noch das persönliche Ergebnis des Wahlkreisbewerbers.

Mögliche Auswirkungen für Stuttgart

Um die Tragweite dieser Wahlrechtsänderung speziell bezogen auf die Verhältnisse in der Landeshauptstadt Stuttgart zu erfassen, wurden die Ergebnisse der Land-

Potenzielle Auswirkungen auf Stuttgart auf der Grundlage der letzten Landtagswahlresultate

SPD und GRÜNE hätten zwei bzw. ein Mandat mehr erhalten

Zweitmandatsausbeute Stuttgarts könnte sich durch neues Zuteilungsverfahren deutlich erhöhen

tagswahl 2006 hypothetisch nach dem neuen Zuteilungsmodus berechnet. Demnach würden sich folgende Unterschiede ergeben:

1. Die SPD Stuttgarts hätte in den Wahlkreisen Stuttgart III und IV das fünfte beziehungsweise sechste Zweitmandat im Regierungsbezirk Stuttgart von insgesamt 13 Zweitmandaten zugeteilt bekommen; nach dem bisherigen Modus entfielen auf Stuttgart 2006 keine Zweitmandate für die SPD.
2. Die Stuttgarter GRÜNEN hätten nach dem geänderten Zuteilungsmodus nicht zwei, sondern drei von sechs Zweitmandaten im Regierungsbezirk Stuttgart erhalten. Die Zweitmandate für Stuttgart I, II und IV wären die ersten drei zu verteilenden Sitze im Regierungsbezirk gewesen. Nach dem bisherigen Verfahren belegten diese Wahlkreise die Plätze 1, 5 und 11 im Regierungsbezirk.
3. Bei der FDP wäre es in Stuttgart bei dem einen Zweitmandat für Stuttgart II geblieben, das aber das erste zu verteilende Zweitmandat von insgesamt sechs im Regierungsbezirk gewesen wäre; nach dem bisherigen Zuteilungsmodus lag Stuttgart II auf Rang 4.

Nach dem alten Zuteilungsmodus der Zweitmandate der Parteien waren die vier Stuttgarter Wahlkreise aufgrund ihrer Größe strukturell benachteiligt. Seit der Neueinteilung der Wahlkreise in Stuttgart zur Landtagswahl 1976 nahm die Zahl der auf Stuttgart entfallenen Zweitmandate kontinuierlich ab.⁴ Dies dürfte sich nun nach dem neuen Zuteilungsmodus nicht nur ändern, die Stuttgarter Parteien könnten sogar von der lokalen Besonderheit der Stuttgarter Parteienlandschaft profitieren. Diese Parteienlandschaft ist bei Landtagswahlen gekennzeichnet durch eine vergleichsweise starke Zersplitterung und Auffächerung: Die CDU ist stärkste Partei, ohne dabei eine im Landesvergleich ähnliche Dominanz zu erreichen, und die SPD, die GRÜNEN sowie die FDP erzielen regelmäßig weit überdurchschnittlich hohe Stimmenanteile in Stuttgart, zum Teil stellen die Stuttgarter Wahlkreise herausragende Hochburgen für diese Parteien dar. Im Ergebnis könnte der neue Zuteilungsmodus der Zweitmandate also nicht nur die Mandatsaussichten für die einzelnen Parteien und ihre Bewerberinnen/Bewerber verbessern, sondern auch eine insgesamt deutlich höhere Repräsentanz der Landeshauptstadt im Landtag von Baden-Württemberg bewirken (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1: Zweitmandatszuteilung in den Stuttgarter Wahlkreisen bei der Landtagswahl 2006 nach den absoluten und den prozentualen Parteiergebnissen

Partei	Nach absoluten Stimmen	Nach prozentualen Stimmenanteilen
SPD	-	2
GRÜNE	2	3
FDP	1	1
Insgesamt	3	6

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt KommunIS

Autor:
Thomas Schwarz
Telefon: (0711) 216-2463
E-Mail: thomas.schwarz@stuttgart.de

1 Gesetz zur Änderung des Landtagswahlgesetzes vom 7. März 2006 (GBl. S. 50).

2 Gesetz zur Änderung des Landtagswahlgesetzes vom 19. Oktober 2009 (GBl. S. 533).

3 Verfassungsrechtliche Bedenken haben den Gesetzgeber bewogen, hier nicht, wie ursprünglich vorgesehen, als Bezugsgröße die Zahl der Wahlberechtigten im Wahlkreis heranzuziehen.

4 Vgl. Analyse der Landtagswahl 2006 in Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement, Themenheft 2/2006, S. 9.

Franz Biekert

Verkehrsdaten für den Flughafen Stuttgart im Jahr 2008 und erste Ergebnisse für das Jahr 2009



Quelle: Flughafen Stuttgart GmbH

305

10 Prozent weniger Passagiere bis zum Oktober 2009

10 % weniger Fluggäste in den ersten 10 Monaten 2009

In den ersten zehn Monaten des Jahres 2009 wurden am Flughafen Stuttgart insgesamt 7 740 822 Passagiere gezählt, ein Minus von 10,4 Prozent gegenüber dem gleichen Zeitraum im Jahr 2008. In keinem Monat konnte das hohe Niveau des Passagieraufkommens des Vorjahres erreicht werden. Von Januar bis Oktober 2009 gab es 107 426 Starts und Landungen, rund 15 000 weniger als im Jahr zuvor.

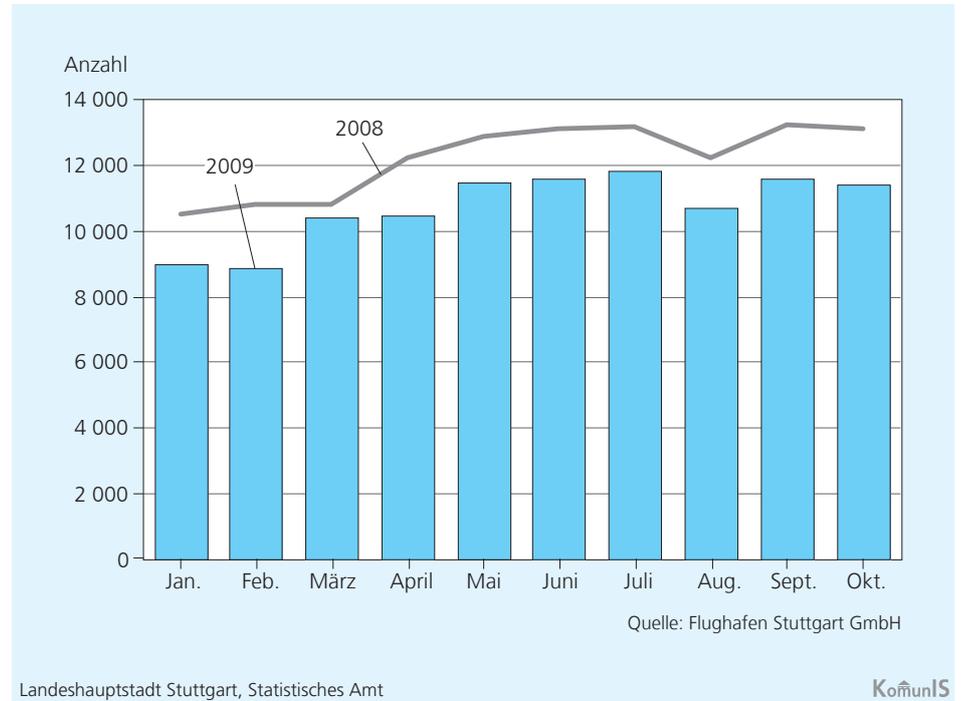
Abbildung 1: Passagieraufkommen am Flughafen Stuttgart 2008 und 2009



12 % weniger Starts und Landungen

Im Ferienmonat August wurden wie immer die höchsten Passagierzahlen gemeldet, bei einer gleichzeitigen Abnahme der Starts und Landungen, was auf eine bessere Auslastung der Urlaubsflüge zurückzuführen ist.

Abbildung 2: Starts und Landungen am Flughafen Stuttgart 2008 und 2009



Im Winterflugplan, der am 25. Oktober 2009 in Kraft trat, bieten 31 Fluggesellschaften regelmäßige Verbindungen zu 79 Zielen in 29 Ländern an. In den Wintermonaten werden saisonbedingt etwa 20 bis 30 Prozent weniger Ziele angeflogen, als zur Hauptreisezeit im Sommer, wenn die Urlaubsflieger abheben. Der Sommerflugplan 2007 bot bis heute mit 129 Flugzielen die größte Anzahl an Destinationen an, als gleich mehrere Günstigflieger den Flughafen Stuttgart als Touristik-Drehkreuz im Programm hatten. 2008 wurden 122 Flugziele angeflogen.

Fluggäste und Flugbewegungen im Jahr 2008

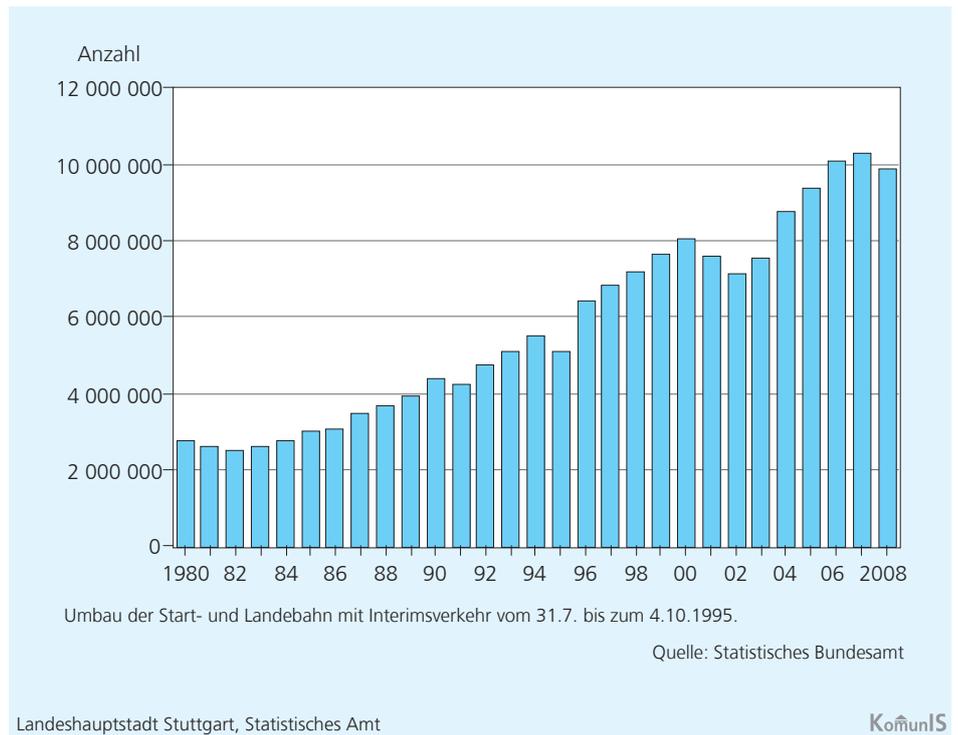
9,9 Millionen Fluggäste im Jahr 2008

Im langjährigen Vergleich erzielte der Flughafen Stuttgart laut dem Statistischen Bundesamt, was die Passagierzahlen betrifft, mit 9,9 Millionen Fluggästen im Jahr 2008 sein drittbestes Ergebnis. Dies sind 3,8 Prozent weniger Fluggäste im Vergleich zum Vorjahr, die 10-Millionen-Marke der beiden Vorjahre konnte also nicht ganz erreicht werden.

Dabei konnte der Inlandsverkehr noch leicht zulegen (+ 0,9 %), während im Auslandsverkehr ein deutliches Minus von 6,0 Prozent verzeichnet wurde.

Der hohe Öl- und Kerosinpreis sowie die darauf folgende Wirtschafts- und Finanzkrise hatte auch die Luftverkehrsbranche fest im Griff. Die Nachfrage nach Flugreisen nahm in der zweiten Jahreshälfte deutlich ab, nicht nur, weil Stuttgart als Winter-Drehkreuz einer Touristik-Airline weggefallen ist.

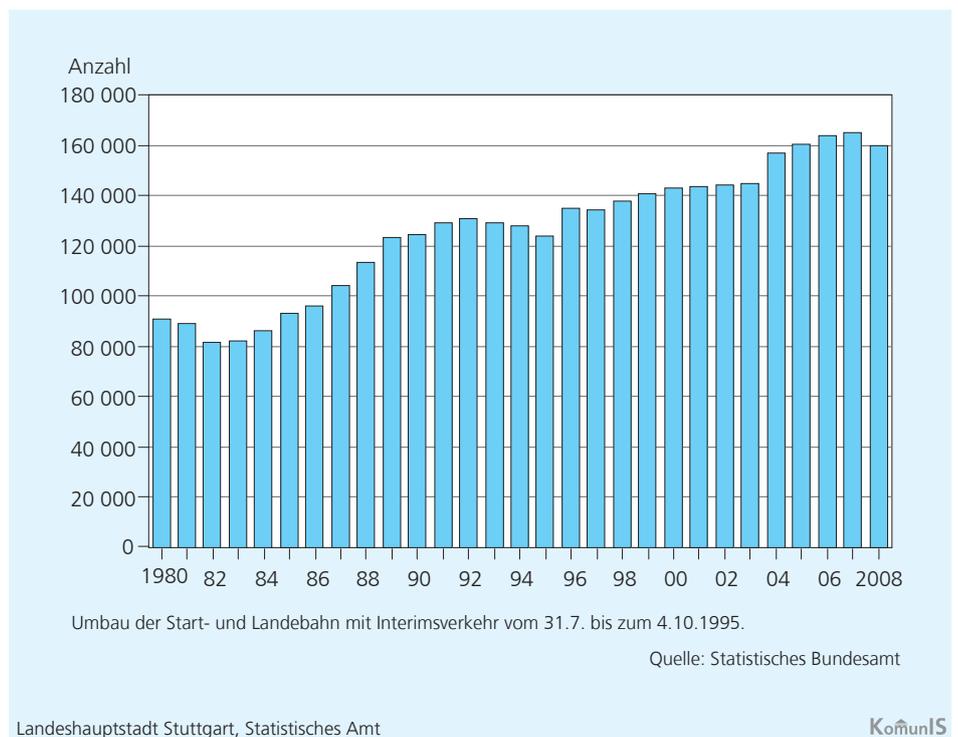
Abbildung 3: Fluggäste am Flughafen Stuttgart seit 1980



160 183 Flugzeugbewegungen im Jahr 2008

Die Zahl der Starts und Landungen am Flughafen Stuttgart war im Jahr 2008 gegenüber dem Vorjahr ebenfalls leicht rückläufig. Zwar wurden 160 183 Flugzeugbewegungen registriert, ein Minus von 3,2 Prozent, der Rückgang war jedoch geringer, als bei den Passagierzahlen.

Abbildung 4: Flugzeugbewegungen am Flughafen Stuttgart seit 1980

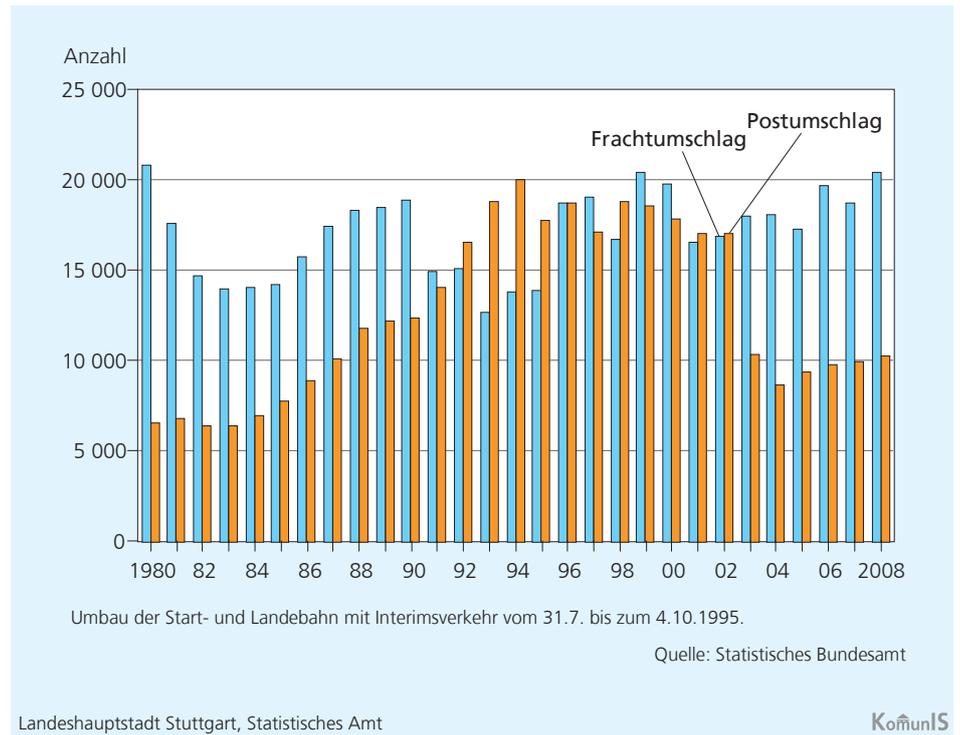


Fracht- und Postverkehr im Jahr 2008

20 423 Tonnen Fracht im Jahr 2008

Am Stuttgarter Flughafen wurde im Jahr 2008 mit 20 423 Tonnen umgeschlagener Fracht fast das Rekordergebnis von 1999 erreicht (20 477 Tonnen), eine Steigerung von 8,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der Versand an Fracht ins Ausland hat sich im letzten Jahr mit knapp 5000 Tonnen zwar fast halbiert, dagegen erlebte der Versand innerhalb Deutschlands und der Transit von Fracht einen immensen Zuwachs. Gegenüber Schiene, Straße und Wasser ist der Gütertransport im Luftverkehr schneller, und daher für besonders eilbedürftige und wertvolle Fracht geeignet.

Abbildung 5: Fracht- und Postumschlag am Flughafen Stuttgart seit 1980



308

Mit 4 Postflügen pro Nacht 10 297 Tonnen Post umgeschlagen

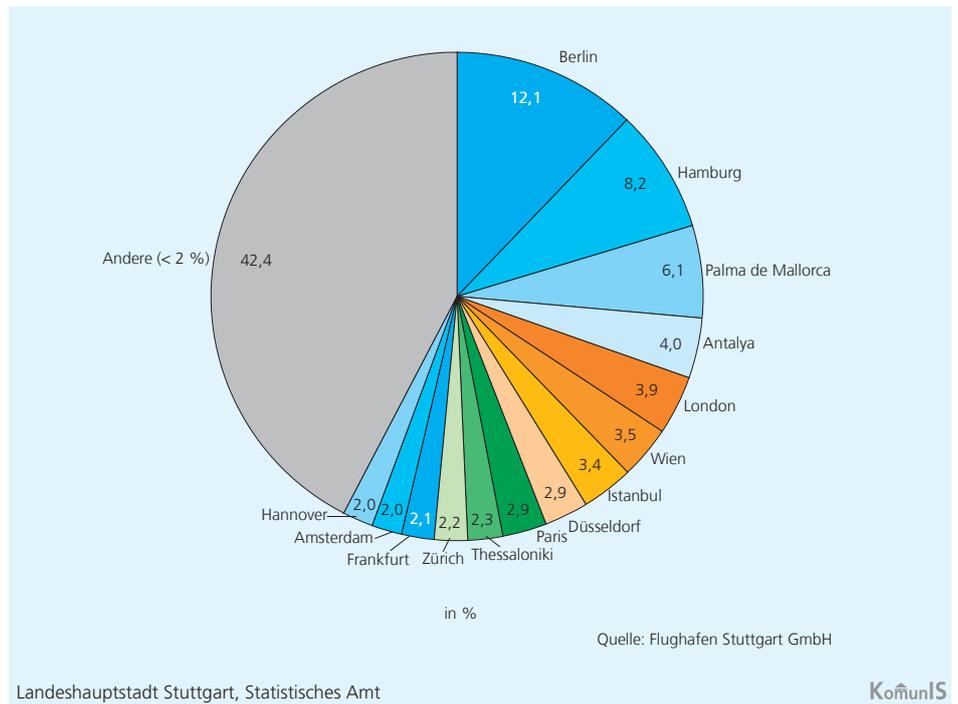
Der gesamte Umschlag von Luftpost lag im Jahr 2008 bei 10 297 Tonnen, einem Plus von 3,5 Prozent gegenüber dem Jahr 2007. In der Mitte und bis zum Ende der 90er-Jahre wurde das Luftpostaufkommen hauptsächlich vom Transit der Briefe und Pakete in Stuttgart bestimmt. Die meisten Postflüge gingen nach Hannover und Berlin-Schönefeld. Bis 1998 gab es noch zwölf Flüge von Postmaschinen pro Nacht, im Jahr 2000 waren es noch acht Bewegungen, seit 2003 finden nur noch vier Postflüge pro Nacht statt.

Fluggäste nach Streckenzielen und Luftverkehrsgesellschaften

Die meisten Fluggäste fliegen von oder nach Berlin

Am häufigsten verkehrten die Stuttgarter mit der Bundeshauptstadt. 12,1 Prozent der 9,9 Millionen Fluggäste auf dem Stuttgarter Flughafen kamen aus, oder flogen nach Berlin, 8,2 Prozent aus oder von Hamburg. Beide Städte sind sowohl für Geschäftsreisende von Bedeutung als auch sehr beliebte Städtereiseziele. Als Urlaubsziel waren für die Fluggäste aus dem Einzugsgebiet des Stuttgarter Flughafens die Balearen-Insel Mallorca (6,1 %) und die türkische Riviera mit Zielflughafen Antalya (4 %) die wichtigsten Destinationen.

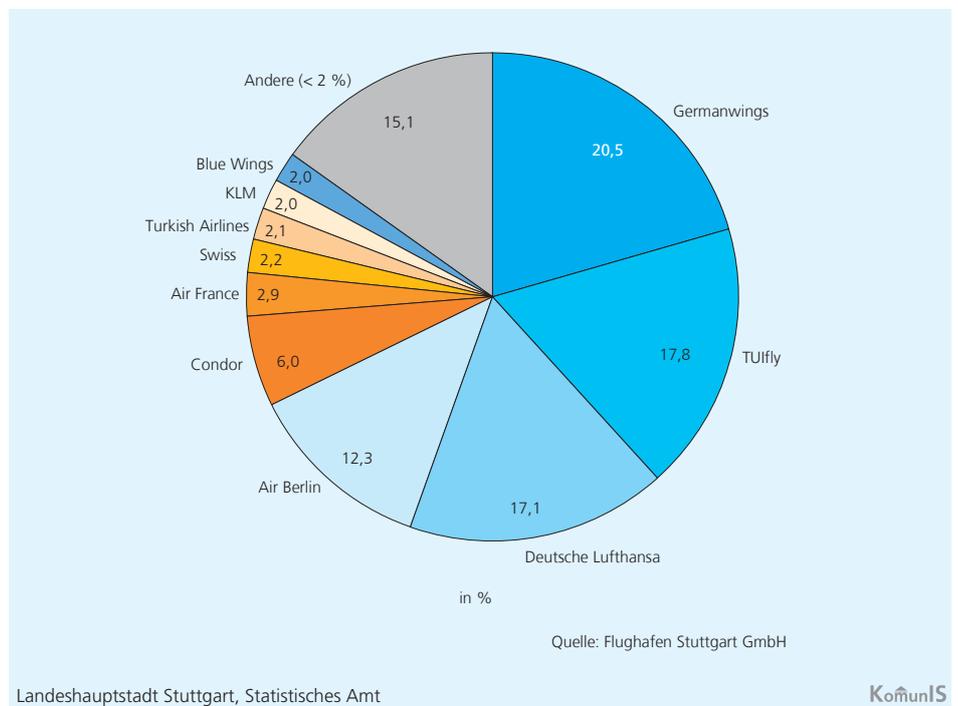
Abbildung 6: Fluggäste am Flughafen Stuttgart nach Streckenzielen 2008



Germanwings befördert die meisten Passagiere

Die meisten Passagiere am Flughafen Stuttgart buchten auf Maschinen der Fluggesellschaft Germanwings, gefolgt von TUIfly und der Deutschen Lufthansa. Im Jahr 2008 beförderte der Low-Cost-Carrier 20,5 Prozent aller Passagiere, TUIfly kam auf 17,8 Prozent und die Deutsche Lufthansa noch auf 17,1 Prozent aller Fluggäste im Linien- beziehungsweise Charterverkehr.

Abbildung 7: Fluggäste am Flughafen Stuttgart nach Luftverkehrsgesellschaften 2008



1046 Mitarbeiter erwirtschaften einen Umsatz von 215 Millionen Euro

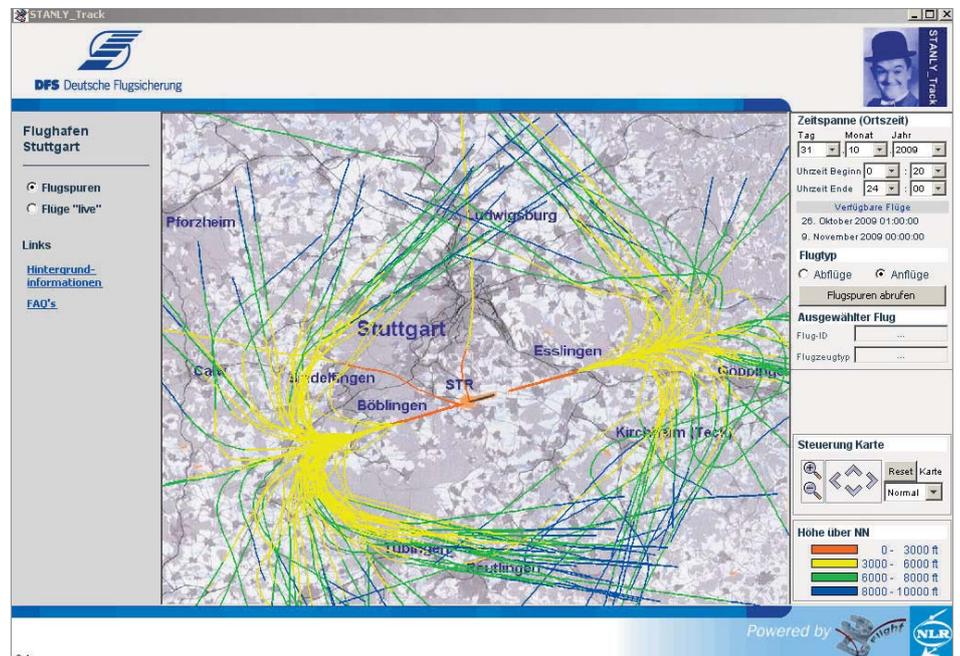
Der Umsatz der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) konnte im abgelaufenen Geschäftsjahr 2008 mit 215,5 Millionen Euro weitestgehend konstant gehalten werden (- 0,2 % gegenüber 2007). 140,9 Millionen Euro konnten im Bereich der Luftfahrt (Aviation) erzielt werden, wie zum Beispiel Start-, Lande-, Passagier- und Abstellentgelte, die restlichen 74,6 Millionen Euro stammen aus dem Bereich der Non-Aviation wie Miet- und Pachterlöse. Erwirtschaftet wurden diese Erlöse von 1046 Mitarbeitern der FSG, knapp 2,4 Prozent weniger als im Jahr 2007.

Flugspuren im Nahverkehrsbereich des Flughafens Stuttgart

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) hat nach § 27c des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) für die sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs zu sorgen. Die mehr als 5000 Mitarbeiter koordinieren täglich bis zu 10 000 Flugbewegungen im deutschen Luftraum, im Jahr über drei Millionen. Somit ist Deutschland das (flug-)verkehrsreichste Land in Europa.

Den Nahbereich großer deutscher Flughäfen kann man sich wie ein engmaschiges Spinnennetz vorstellen. Hier verlaufen viele verschiedene Routen, die Flugzeuge zum Flughafen führen oder von ihm weggleiten. An allen großen Verkehrsflughäfen werden die anfliegenden Maschinen ab einer bestimmten Position und Flughöhe von den Fluglotsen direkt zu den Leitstrahlen des Instrumenten-Landesystems (ILS) geführt. Die LuftverkehrsOrdnung (LuftVO) ermächtigt die Lotsen, den Flugverlauf - insbesondere den Flugweg und die Flughöhe - individuell festzulegen.

Abbildung 8: STANLY_Track zeigt die Flugspuren über Stuttgart



Quelle: DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Im Internet kann man sich mit Hilfe des Systems STANLY_Track die Flugverläufe für die An- und Abflüge im Nahverkehrsbereich der größten deutschen Flughäfen anzeigen lassen. In der Abbildung 8 sind die Flugspuren aller Anflüge am Samstag, den 31. Oktober 2009 dargestellt, dem letzten Ferientag der Herbstferien in Baden-Württemberg, an dem besonders viele Flugzeuge aus den Urlaubsgebieten in Stuttgart landeten. Die Farben geben die unterschiedlichen Flughöhen vom Anflug bis zur Landung wieder. Die Sinkflüge (blaue Linien) beginnen bei etwa 10 000 Fuß (ca. 3300 m) über Ludwigsburg im Norden und Reutlingen im Süden von Stuttgart, und gehen über Herrenberg und Esslingen in den Landeanflug (gelbe Linien) über.

Der Flughafen Stuttgart im nationalen Vergleich

Stuttgart liegt an 7. Stelle der deutschen Flughäfen

In der Rangfolge der größten deutschen Flughäfen lag Stuttgart mit 9,9 Millionen Fluggästen im Jahr 2008 auf Platz 7. Von den 10 größten innerdeutschen Flughäfen hatte Stuttgart mit einem Minus von 3,8 Prozent an Passagieren gegenüber dem Jahr 2007 den stärksten Rückgang zu verzeichnen.

Nicht nur der zu Jahresbeginn enorm hohe Öl- und Kerosinpreis bremste das Wachstum von Angebot und Nachfrage, sondern auch die Finanzkrise mit ihrem wirtschaftlichen Abschwung und dem damit einhergehenden Nachfragerückgang nach Flugreisen zum Jahresende.

Trotz alledem konnten die beiden Berliner Flughäfen Tegel und Schönefeld mit 8,5 beziehungsweise 4,8 Prozent mehr Passagiere befördern als noch ein Jahr zuvor. Auch München (1,7 Prozent) und Düsseldorf (1,8 Prozent) lagen mit ihren Passagierzahlen noch deutlich über dem deutschlandweiten Mittelwert von +1,3 Prozent.

Ganz Feuerbach passiert jeden Tag den Flughäfen

Pro Tag verbrachte im Durchschnitt mehr als eine halbe Million Menschen ihre Zeit auf deutschen Flughäfen, um mit einem der zahlreichen Flieger abzuheben oder anzukommen. In Stuttgart passierten im Schnitt immerhin noch täglich über 27 000 Passagiere den Flughafen, soviel wie der gesamte Stadtbezirk Feuerbach Einwohner besitzt.

Tabelle 1: Verkehrsergebnisse der 10 größten deutschen Flughäfen im Jahr 2008

Flughafen	Fluggäste			Flugzeugbewegungen		Luftfracht (t)		Luftpost (t)	
	Gesamt	Vorjahr %	Passagiere pro Tag	Gesamt	Vorjahr %	Gesamt	Vorjahr %	Gesamt	Vorjahr %
Frankfurt	53 421 911	- 1,3	146 361	478 133	- 1,5	2 036 555	- 2,5	90 015	- 5,1
München	34 456 097	1,7	94 400	412 443	0,3	262 031	7,1	17 705	21,8
Düsseldorf	18 130 914	1,8	49 674	224 816	0,5	70 367	21,5	145	326,5
Berlin-Tegel	14 472 629	8,5	39 651	154 402	6,2	18 045	12,2	5 153	6,7
Hamburg	12 815 118	0,4	35 110	151 032	- 0,8	35 611	- 4,0	1 681	- 75,5
Köln/Bonn	10 333 438	- 1,2	28 311	128 473	- 7,3	583 716	- 18,9	5 438	- 2,9
Stuttgart	9 907 901	- 3,8	27 145	160 183	- 3,0	20 423	8,8	10 297	3,5
Berlin-Schönefeld	6 631 183	4,8	18 168	59 997	3,7	4 197	3,3	4 424	1,1
Hannover	5 609 339	- 0,3	15 368	72 340	- 0,1	7 457	4,9	11 752	7,7
Nürnberg	4 258 371	0,1	11 667	59 774	- 5,7	13 085	- 11,1	2	0,0
Deutschland	191 698 575	1,3	525 202	2 278 456	2,0	3 677 414	9,0	146 718	- 2,9

Quelle: Statistisches Bundesamt

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt KommunIS

*Stuttgart Flughafen:
Rang 7 bei Fluggästen
Rang 4 bei Starts und Landungen
Rang 6 bei Luftfracht
Rang 4 bei Luftpost*

Bei der Zahl der Flugzeugbewegungen liegt der Flughafen Stuttgart mit 160 183 Starts und Landungen auf Platz 4, beim Umschlag von Luftfracht mit 20 420 Tonnen auf Platz 6 der zehn größten Flughäfen in Deutschland. Im Luftpostverkehr liegt Stuttgart mit 10 297 Tonnen beförderter Briefe und Pakete ebenfalls auf Platz 4, hinter Frankfurt, München und Hannover.

Frankfurt ist der größte deutsche Verkehrsflughafen

Der deutsche Verkehrsflughafen mit dem schon immer höchsten Passagieraufkommen ist der Flughafen Frankfurt. In ihm wurden im Jahr 2008 mehr als 50 Millionen Fluggäste abgefertigt.

Seit dem Umzug des Flughafens München von Riem ins Erdinger Moos Mitte der 90er-Jahre hat sich der Flughafen bezüglich der Passagierzahlen ganz deutlich als die Nummer 2 in Deutschland etabliert.

„Wo sich Fuchs und Hase gute Nacht sagen“

Der Flughafen als Biotop

Das gesamte Gebiet des Flughafens in Stuttgart umfasst etwa 400 Hektar, so viel wie etwa 500 Fußballfelder. Fast die Hälfte des Geländes, knapp 200 Hektar davon sind Grünflächen. Damit ist der Flughafen das größte zusammenhängende Biotop auf den Fildern. Insekten, Vögel und kleine Wildtiere fühlen sich dort sehr heimisch. Vor allem die Vogelschwärme stellen eine potenzielle Gefahr für startende und landende Flugzeuge dar. Um die Population der Hasen nicht übermäßig anwachsen zu lassen, wurden extra Füchse angesiedelt, die den Hasen wohl nicht immer eine gute Nacht wünschen werden.



Quelle: Flughafen Stuttgart GmbH

Autor:
Franz Biekert
Telefon: (0711) 216-3498
E-Mail: franz.biekert@stuttgart.de

Quellenverzeichnis:

Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS): Internetauftritt.

Flughafen Stuttgart GmbH: Flugblatt 3/2009.

Flughafen Stuttgart GmbH: Geschäftsbericht 2008.

Flughafen Stuttgart GmbH: Pendelblätter 2009.

Flughafen Stuttgart GmbH: Statistischer Jahresbericht 2008.

Statistisches Bundesamt DESTATIS: Fachserie 8 Reihe 6.1: Luftverkehr auf ausgewählten Flughäfen 2008.

Die Landtagswahl am 26. März 2006 in Stuttgart



Landtagswahl am 26. März 2006

Eine Analyse des Wahlverhaltens
in räumlicher und sozialstruktureller
Differenzierung

2006, 82 Seiten, zahlreiche Tabellen,
Grafiken und Farbkarten
11 € (zuzüglich Versandkosten)

ISSN 1431-0996

**Landeshauptstadt Stuttgart
Statistisches Amt**

Eberhardstraße 39
70173 Stuttgart

Telefon (0711) 2 16 - 34 40
Telefax (0711) 2 16 - 39 00

E-Mail: poststelle.12@stuttgart.de
komunis@stuttgart.de

Internet: www.stuttgart.de

Die Gemeinderatswahl am 7. Juni 2009



Gemeinderatswahl am 7. Juni 2009

Eine Analyse des Wahlverhaltens
in räumlicher und sozialstruktureller
Differenzierung

2009, 86 Seiten, zahlreiche Tabellen,
Grafiken und Farbkarten
11 € (zuzüglich Versandkosten)
ISSN 1431-0996



Landeshauptstadt Stuttgart Statistisches Amt

Eberhardstraße 39
70173 Stuttgart

Telefon (0711) 2 16 - 34 40
Telefax (0711) 2 16 - 39 00

E-Mail: poststelle.12@stuttgart.de
komunis@stuttgart.de

Internet: www.stuttgart.de

Die Bundestagswahl am 27. September 2009 in Stuttgart



Mit Ergebnissen der repräsentativen Wahltag-Befragung und Vergleich zur Vorwahl

Bundestagswahl am 27. September 2009

Eine Analyse des Wahlverhaltens in räumlicher und sozialstruktureller Differenzierung

2009, 71 Seiten, zahlreiche Tabellen, Grafiken und Farbkarten
11 € (zuzüglich Versandkosten)
ISSN 1431-0996

Landeshauptstadt Stuttgart
Statistisches Amt

Eberhardstraße 39
70173 Stuttgart

Telefon (0711) 2 16 - 34 40
Telefax (0711) 2 16 - 39 00

E-Mail: poststelle.12@stuttgart.de
komunis@stuttgart.de

Internet: www.stuttgart.de

Veröffentlichungen zu den Themen:

Die Landtagswahl am 26. März 2006 in Stuttgart,
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,
Themenheft 2/2006

Strukturdatenatlas Wahlen 2009,
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,
Themenheft 3/2008

Thomas Schwarz:
**Das Wahlverhalten bei der Landtagswahl 2006 in geschlechts- und
altersspezifischer Hinsicht,**
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,
Monatsheft 11/2007, S. 321-342

Franz Biekert:
Der Flughafen Stuttgart im Vergleich,
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,
Monatsheft 8/2004, S. 204-209

Joachim Eicken:
Weiterer Rückgang der Kirchenmitglieder in Stuttgart,
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,
Monatsheft 8/2007, S. 231