

der Rechtswirksamkeit der politischen Maßnahme erfolgt. Es besteht hierbei allzuleicht die Gefahr, daß die Diskussion von der sachlichen Ebene abzuleiten droht.

Die Fülle der vorgetragenen Argumente und Gegenargumente ist in diesem Fall einer sachlichen Entscheidung mehr abträglich als förderlich gewesen.

Die sehr unterschiedlichen Beschlüsse zur Neuregelung der Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen in den Ausschüssen des Deutschen Bundestages im Jahre 1955, also vor Erlaß der Verordnung, stimmen schon sehr bedenklich. Für das höchstzulässige Gesamtgewicht eines Lastzuges wurden 32 t, 20 t, 24 t bzw. 28 t vorgeschlagen, zulässige Gesamtlänge von Lastzügen 18 m, 15 m, 14 m bzw. 16 m. Für die höchstzulässige Gesamtlänge von Lastzügen 18 m, 15 m, 14 m bzw. 16 m. Einer gänzlichen Aufgabe sachlicher Begründung scheint es aber gleichzukommen, wenn heute, nachdem eine Änderung der Verordnung vom 21. 3. 1956 mit Sicherheit zu erwarten ist, die Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen mit dem bevorstehenden Straßenbaufinanzierungsgesetz in Beziehung gebracht werden, indem man die Belastungen, die sich für den Kraftverkehr aus beiden Maßnahmen ergeben, aufeinander abzustimmen versucht (z. B. bei einer Erhöhung der Grenzwerte der Abmessungen und Gewichte eine zusätzliche Anhebung der Kraftfahrzeugsteuer für den Lastkraftwagen oder eine progressive Besteuerung bei Lastzügen mit einer Nutzlast von 28 bis 32 Tonnen).

Durch derartige „Manipulationen“ würde eine rationale Verkehrspolitik, in diesem Fall die Motivierung der Verordnung über die Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen seitens der Bundesregierung, tatsächlich ad absurdum geführt. „Die Unsachlichkeit in der verkehrspolitischen Auseinandersetzung bedeutet natürlich eine Erschwernis in der Durchsetzung rational begründeter Ziele. Es ist dabei nicht nur ein Denken in zu kurzen Kausalketten festzustellen, sondern auch das Unvermögen, in volkswirtschaftlichen Kategorien zu rechnen¹³⁾.“

Die Frage des Ausbaues des deutschen Straßennetzes und der Hebung der Verkehrssicherheit gewinnt aber unter dem Aspekt der zukünftigen Entwicklung des gesamten Motorfahrzeugverkehrs eine viel größere Bedeutung, als sie in der Verordnung zum Ausdruck kam.

Während sich der Lastkraftwagenbestand im Bundesgebiet von 1950 bis 1958 von 358 047 auf 602 838, also um 68,4% erhöht hat, stieg die Zahl der Personenkraftwagen im gleichen Zeitraum von 515 608 auf 2 762 850, also um 435,8%¹⁴⁾. Nach Zimmermann¹⁵⁾ muß im Zeitraum 1957–1967 in der Bundesrepublik mit einer weiteren Zunahme des Lastkraftwagenbestandes um 19,4% und des Personenkraftwagenbestandes um 157,7% gerechnet werden, wobei eine jährliche Zuwachsrate beim Lkw. von 1,8% und beim Pkw. von 0,8% zugrundegelegt wurde.

Fordert die Frage des Ausbaues des Straßennetzes und der Verkehrssicherheit bei der Betrachtung dieser Zahlen nicht eine weit größere Beachtung, als sie die Verordnung vom 21. 3. 1956 hervorgerufen hat?

¹³⁾ Seidenfus, H. St., Rationale Verkehrspolitik, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 29. Jahrg. 1958, S. 106.

¹⁴⁾ Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, a.a.O.

¹⁵⁾ Zimmermann, H., Der voraussichtliche Bestand an Kraftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1967, Nr. 14 der Schriftenreihe des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung, Essen 1959.

Möglichkeiten und Aussichten einer Nutzung des saarländischen Luftverkehrspotentials

— Eine marktanalytische Studie —

VON DIPL.-ING. V. PORGER, KÖLN^{*)}

Bereits vor der politischen Rückgliederung des Saarlandes an Deutschland, die mit Jahresbeginn 1957 auf Grund des Saarvertrages (SV) vom Oktober 1956 wirksam wurde, sind von saarländischer Seite aus ernsthafte Anstrengungen unternommen worden, das Land, wie vor dem Kriege, wieder in das Netz des Linienluftverkehrs einzuordnen. Die Bemühungen um die Verwirklichung dieses Planes haben sich in letzter Zeit verstärkt. Es ist interessant und lohnend, die verschiedenen Interessen kennenzulernen und gegeneinander abzuwägen, die bei der Verwirklichung dieses Investitionsvorhabens berührt werden.

I. Voraussetzungen und Gesichtspunkte für einen Wiederanschluß des Saarlandes an das Netz des Linienluftverkehrs

1. Der saarländische Standpunkt

Im Gegensatz zu jener Periode zwischen den beiden letzten Kriegen, in der eine ganze Reihe deutscher Städte auf einen eigenen Verkehrsflugplatz nicht verzichten zu können glaubte, haben Prestigegesichtspunkte bei dem Projekt eines saarländischen Verkehrsflughafens wohl kaum mitgesprochen. Bei der Begründung der Notwendigkeit einer Flughafenanlage liegt der Nachdruck von saarländischer Seite aus vielmehr auf der Behebung der „Verkehrferne“ des Landes. Es wird darauf hingewiesen, daß die Ursprünge dieses Mangels bereits bis in die Zeit des ehemaligen Saargebietes zurückreichen. „Die Beseitigung der Grenzlage wurde sowohl in der alten Saargebieteszeit als auch nach diesem Kriege immer als das Kernstück saarländischer Wirtschaftspolitik angesehen¹⁾.“ Mit dieser Ansicht stehen die saarländischen Stellen nicht allein da²⁾. Ferner wird eine Rechtfertigung für den Bau eines eigenen Verkehrsflughafens darin gesehen, daß es gilt, die „Absatzferne“ des Saarlandes von den beiden Wirtschaftsgebieten umgeben, die entweder Konkurrenten (Lothringen) oder wegen ihrer nicht sehr bedeutenden Bevölkerungsdichte nur begrenzt aufnahmefähige Märkte sind³⁾. Nicht zuletzt spricht die Rolle, die dem Saarland laut SV als wirtschaftlichem Bindeglied zwischen Deutschland und Frankreich in Zukunft zufällt, für eine Verwirklichung der saarländischen Flughafenpläne.

^{*)} An der Durchführung und Auswertung statistischer Erhebungen im Zusammenhang mit der vorliegenden Untersuchung war Herr Dipl.-Kfm. T. Sauer maßgebend beteiligt.

¹⁾ s.: Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer des Saarlandes im „Memorandum der Regierung des Saarlandes an die Bundesregierung vom 23. 11. 1957“, S. 109.

²⁾ s.: W. Bosch, „Die Saarfrage, eine wirtschaftliche Analyse“, 1954, Verlag Quelle & Meyer, Heidelberg, und „Untersuchungen über die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie des Saarlandes unter den Gesichtspunkten der Eingliederung in die Bundesrepublik“, 1957, Gutachten erstattet von Prof. Dr. W. Schwantag.

2. Die Mitwirkung der öffentlichen Hand bei der Verwirklichung eines solchen Investitionsvorhabens

Indessen läßt sich ein solches Vorhaben nicht ohne Investitionen von beträchtlicher Höhe realisieren. Diese hätte überwiegend die öffentliche Hand zu leisten. Erste Voraussetzung für die Hergabe von Mitteln, vor allem, wenn diese mit vom Bund gegeben werden sollten, müßte eine positive Beantwortung der Bedürfnisfrage sein. Es müßte also nicht nur ein öffentliches Interesse, sondern auch ein solches von mehr als nur regionaler Bedeutung nachgewiesen werden. Hinzu käme der Nachweis eines ausreichenden Luftverkehrspotentials im Einzugsraum des geplanten Flughafens.

Diesem Zweck dienen marktanalytische Untersuchungen, wie sie der vorliegenden Studie zu Grunde liegen³⁾.

3. Das Saarland im Luftverkehr der Vorkriegszeit

Wie nicht allgemein bekannt, verfügt das Saarland bereits über eine längere Luftverkehrstradition. Seit dem Jahre 1928 war es über den Flugplatz Saarbrücken—St. Arnual, einen Militärflugplatz aus der Zeit vor dem 1. Weltkriege, zunächst in das französische Luftverkehrsnetz, später in das deutsche Netz einbezogen. Die französische Luftverkehrsgesellschaft LIGNES FARMAN, eine Vorgängerin der heutigen AIR FRANCE, betrieb zeitweise eine Linie Paris—Saarbrücken—Frankfurt/M—Halle/Leipzig—Berlin. Anfang der dreißiger Jahre nahm die „Deutsche Lufthansa AG“ (DLH) eine Linie Saarbrücken—Köln in Betrieb, die zeitweise auch bis Düsseldorf führte, sowie eine Linie Saarbrücken—Mannheim—Stuttgart—München⁴⁾. Im Laufe der Zeit änderte sich die Linienführung mehrfach. Im Sommer 1936 wurde z. B. auch ein Kurs Saarbrücken—Frankfurt/M—Stuttgart—Friedrichshafen geflogen. Der letzte Sommerflugplan der DLH vor dem Kriegsausbruch 1939 enthält die beiden Linien Saarbrücken—Köln—Essen/Mülheim—Bremen—Hamburg sowie Saarbrücken—Frankfurt/M. Beide wurden werktäglich beflogen.

Als der Flugplatz St. Arnual im Laufe der Entwicklung für die größeren und schnelleren Verkehrsflugzeuge in seinen Abmessungen nicht mehr ausreichte, wurde ein neues Gelände bei Ensheim, etwa 10 km östlich Saarbrücken, für den Luftverkehr hergerichtet. Es stand nach Kriegsausbruch der deutschen Luftwaffe zur Verfügung. Ob der Flugplatz Ensheim, der heute dem gewerblichen und nichtgewerblichen Gelegenheitsverkehr dient, zum Verkehrsflughafen ausgebaut werden soll, läßt sich aber nicht geschichtlich rechte fertigen, sondern hängt in erster Linie von den bereits angedeuteten Voraussetzungen ab.

4. Der Bau eines saarländischen Verkehrsflughafens unter dem Blickwinkel westdeutscher Luftverkehrspolitik

Ein etwaiger Wiederanschluß des Saarlandes an den Linienluftverkehr muß aber auch aus der Gesamtsicht westdeutscher Luftverkehrspolitik heraus beurteilt werden.

³⁾ s. V. Porger unter Mitarbeit von T. Sauer, „Die Marktanalyse als Mittel der Investitions- und Subventionsplanung im Luftverkehr“, Verlag Handelsblatt G.m.b.H., Düsseldorf 1958. Erschienen im Rahmen der „Forschungsberichte des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln“.

⁴⁾ s. „Reichsluftverkehrsbuch“, Ausgabe Sommer 1932.

Z. Z. wird die Anzahl von neun westdeutschen Verkehrsflughäfen vorerst als ausreichend angesehen⁵⁾. Zweifellos wird sich diese Einstellung etwaigen Änderungen der Luftverkehrssituation anpassen. Die z. Z. vertretene Ansicht ist aber große Mitwirkung der Verkehrsleistung anpassend. Die z. Z. erwähnte — auf eine mehr oder weniger Flughafenneubausung, wie — wie bereits erwähnt — auf die Höhe einer Beteiligung des Bundes öffentlichen Hand bei Investitionsvorhaben von der Größe eines Flughafens gestellt nicht verzichtet werden kann. Insbesondere ist die Höhe einer Beteiligung in Frage gestellt immer noch so wesentlich, daß ohne sie ein Neubau an den Baukosten muß aber nicht sein würde⁶⁾. Als Voraussetzung für eine Beteiligung an den Baukosten muß auch ein solches nur ein öffentliches Interesse nachgewiesen werden, sondern es muß sich auch um ein solches von mehr als nur regionaler Bedeutung handeln⁷⁾. Das gleiche würde für die Hergabe von Subventionen zum Betrieb eines neuen Flughafens während einer mehr oder weniger begrenzten Anlaufzeit gelten.

In Westdeutschland verfügen nur die beiden Bundesländer Bayern und Nordrhein-Westfalen über je zwei Verkehrsflughäfen. Im stark industrialisierten Nordrhein-Westfalen befindet sich der zweite Hafen, Köln/Bonn, nach seiner Freigabe durch die NATO in kräftiger Aufwärtsentwicklung. Dagegen stagnierte das Aufkommen des Hafens Nürnberg, der erst im Jahre 1956 neu in Betrieb genommen worden war, während der letzten Jahre⁸⁾. Der Stillstand muß um so mehr überraschen, als nach dem Stande heutiger Erkenntnis alle Voraussetzungen für ein mehr als ausreichendes Luftverkehrspotential vorhanden sein müßten. Die Zurückhaltung der öffentlichen Hand in bezug auf den Bau weiterer Verkehrsflughäfen in Westdeutschland hat dadurch neue Nahrung erhalten.

5. Die Bedienung eines weiteren westdeutschen Verkehrsflughafens durch die nationale Luftverkehrsgesellschaft

Ein weiterer Umstand luftverkehrspolitischer Art dürfte in der Einstellung der nationalen Luftverkehrsgesellschaft zu der Frage zu sehen sein, ob sich die Bedienung eines neuen westdeutschen Verkehrsflughafens mit den Grundsätzen ihrer Betriebs- und Wirtschaftsführung vereinbaren läßt.

Die DLH ist als Unternehmen, das vorwiegend nach kommerziellen Grundsätzen arbeiten hat⁹⁾, gehalten, strenge Maßstäbe an die Aufnahme neuer Liniendienste des

⁵⁾ s.: Die Vorträge des Herrn Bundesverkehrsministers auf der Jahresversammlung der Förderergemeinschaft „Institute für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln“ am 8. 5. 1958 und von Ministerialdirektor Korff/Bundesfinanzministerium auf der Vortragsveranstaltung der „Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen“ in Nürnberg am 29. 5. 1958, veröffentlicht in der „Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen. Sammlungen der Vorträge und Ansprachen anlässlich der Jahresversammlungen der ADV“, Jahresversammlung 1958 in Nürnberg.

⁶⁾ Der Bund ist an Aktien- bzw. Gesellschaftskapital folgender fünf Flughafengesellschaften beteiligt:

	: mit 25,0 v.H.
Flughafen Frankfurt AG.	: mit 33,3 v.H.
Flughafen Hannover-Langenhagen G.m.b.H.	: mit 30,0 v.H.
Köln-Bonner Flughafen Wahn G.m.b.H.	: mit 30,0 v.H.
Flughafen Nürnberg G.m.b.H.	: mit 28,0 v.H.
Flughafen Stuttgart G.m.b.H.	

Nur Bauvorhaben dieser Flughäfen sind bisher vom Bund mit finanziert worden.

⁷⁾ s.: Die offiziellen Ansprachen anlässlich der Vortragsabstimmung der DLH für das Geschäftsjahr 1957 darauf hingewiesen, daß die DLH ihre Verkehrspolitik in erster Linie nach kommerziellen und nicht nach gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen auszurichten habe, s. „LUFTHANSA-Nachrichten“ Nr. 126, 15. 8. 1958, S. 1.

legen. Es ist bekannt, daß der Betrieb der innerdeutschen Linien des DLH-Netzes, soweit sie ausschließlich dem Inlandsverkehr dienen, nicht nur keine Überschüsse abwirft, sondern auch noch hohe Zuschüsse erfordert. Vom wirtschaftlichen Standpunkt aus läßt sich die Existenz solcher Linien nur dann rechtfertigen, wenn sie den Kontinentals-, vor allem aber den Überseeelinien, eine genügende Anzahl von Passagen zuführen.

In der kurzen Zeit seit ihrem Wiedererstehen hat die DLH einen bemerkenswert hohen Grad an Eigenwirtschaftlichkeit erreicht. Sie wird in ihrem Bemühen um weitere Steigerung fortfahren, um so mehr, als die Zuschüsse seitens der öffentlichen Hand in Bedienung eines saarländischen Verkehrsflughafens zur Erörterung stehen sollte, die bereits angedeuteten Gesichtspunkte und Maßstäbe anwenden, welche auch andere Luftverkehrsgesellschaften bei der Beurteilung der Kosten- und Ertragsaussichten neuer Dienste anzulegen pflegen.

Die DLH hat bei der Erschließung des saarländischen Luftverkehrsmarktes schon bemerkenswerte Fortschritte erzielt. Ihr Marktanteil dürfte noch stärker und schneller zunehmen, wenn die saarländische Nachfrage nach Luftpassagen, vor allem auch nach Überseepassagen, sich bereits ab Saarbrücken der Luftfahrzeuge der nationalen Gesellschaft bedienen könnte. Ob sich für die DLH eine Linienverbindung, z. B. Saarbrücken-Frankfurt/M., lohnt, wird u. a. wesentlich davon abhängen, in welchem Verhältnis Kosten und Erträge einer solchen Linie auf die Dauer stehen werden.

6. Das Interesse anderer Luftverkehrsgesellschaften an einer Einbeziehung Saarbrückens in ihr Liniennetz

Seit die Pläne für eine Verwirklichung des saarländischen Flughafenprojektes um die Mitte der fünfziger Jahre in ein entscheidenderes Stadium getreten sind, hat sich die eine oder andere ausländische Gesellschaft des Linienluftverkehrs an einer Bedienung belgische SABENA vor einiger Zeit diesermal im Saarland vorstellig geworden.

Die Pläne der SABENA, einen Hubschrauberliniendienst Brüssel-Luxemburg-Saarbrücken einzurichten, waren bereits so weit gediehen, daß diese Linie in den Flugplänen der Gesellschaft, in Werbeanzeigen und in Schriftsätzen als „geplant“ eingezeichnet bzw. angegeben war. Die Verwirklichung dieses Vorhabens scheint in der Zwischenzeit aufgegeben zu sein.

Zweifellos liegt es im Interesse westdeutscher Luftverkehrspolitik, bei der Verwirklichung des saarländischen Flughafenprojektes auch ausländische Gesellschaften des Linienluftverkehrs zur Bedienung dieses Hafens zu ermutigen. Aus der Tatsache, daß Frankreich während der Dauer der Besatzungszeit dem Bauvorhaben eines saarländischen Verkehrsflughafens wohlwollend gegenübergestanden hat, kann nach der Rückschlüsse des Saarlandes zu Deutschland nicht ohne weiteres auf ein Fortbestehen des französischen Interesses an seiner Bedienung geschlossen werden. Die vor wenigen Wochen erfolgte Einbeziehung des französischen Flughafens Straßburg in die Linie der AIR FRANCE Paris-Frankfurt/M.-Berlin könnte darauf hindeuten, daß man den saarländischen Luftverkehrsmarkt über einen französischen Flughafen mit bedienen will. Indessen bleibt es ein Ziel der saarländischen regionalen Wirtschaftspolitik, die z. Z.

bestehende wirtschaftliche Verflechtung mit Frankreich auch nach der bevorstehenden wirtschaftlichen Rückgliederung an Deutschland beizubehalten, um aus der geographischen Randlage herauszukommen. Daraus ergibt sich als Folgerung für einen Anschluß des Saarlandes an das Liniennetz des nationalen und internationalen Luftverkehrs, daß eine vom Saarland ausgehende Fluglinie das Land sowohl mit dem übrigen westdeutschen Wirtschaftsraum als auch mit dem französischen Raum verbinden müßte.

7. Die Bedienung eines saarländischen Flughafens durch den Gelegenheitsluftverkehr

Neben dem Linienluftverkehr wird auch der Gelegenheitsluftverkehr, in erster Linie in Gestalt der Lufttouristik, zur Erschließung des saarländischen Luftverkehrspotentials durch den geplanten Flughafen beitragen. Von Westdeutschland aus ist dieser Teil des saarländischen Luftverkehrsmarktes bereits vor mehr als Jahresfrist in Bearbeitung genommen worden. Zu den bisherigen Reisezielen der Lufttouristik, den Kanarischen Inseln, den Balearen, Nordafrika, Italien, der Insel Rhodos u. a. m. dürfte als näher gelegenes Ziel noch die Schweiz und die französische Riviera treten. An Verbindungen dorthin könnten auch ausländische Lufttouristikunternehmen interessiert sein.

8. Können die dem Saarland unmittelbar benachbarten Verkehrsflughäfen das saarländische Luftverkehrspotential in ausreichendem Maße mit erschließen?

Die Einwand liegt nahe, daß sich die saarländische Nachfrage nach Luftpassagen der Liniendienste doch auch über die in größerer Nähe gelegenen Flughäfen Luxemburg oder Straßburg befriedigen ließe. Der erstere ist von Saarbrücken nur etwa 75 km in der Luftlinie entfernt, also nur etwa halb so weit wie Frankfurt/M. Die Entfernung zwischen Saarbrücken und Straßburg beträgt nur rd. 95 km, ist also etwa 60 km kürzer als diejenige zwischen Saarbrücken und Frankfurt/M. Die Dauer einer Eisenbahnfahrt Saarbrücken-Luxemburg ist allerdings wegen des Umweges über Trier kaum kürzer als diejenige zwischen Saarbrücken und Frankfurt/M. Dagegen bestehen günstigere Verkehrsgelegenheiten zwischen Saarbrücken und Straßburg, das, wie bereits erwähnt, seit dem 1. 4. 1959 von der AIR FRANCE in den Liniendienst Paris-Frankfurt/M.-Berlin einbezogen ist. Die Eisenbahnfahrt zwischen Saarbrücken und Straßburg dauert im besten Falle nur wenig mehr als halb so lang wie diejenige zwischen Saarbrücken und Frankfurt/M.

Allerdings werden sowohl Luxemburg als auch Straßburg nur in verhältnismäßig geringem Umfang im Linienverkehr angefliegen. Dazu kommt, daß die Reismöglichkeiten von Saarbrücken nach Straßburg tageszeitlich bisher so ungünstig lagen, daß in Straßburg übernachtet werden mußte, um Anschluß an das Frühflugzeug nach Paris zu bekommen. Die Luftverkehrsanschlüsse in Straßburg an die Verbindungen nach Basel, Marseille, Rabat und Casablanca, die nur einmal je Woche bedient werden, lassen sich mit dem ersten Frühzug ab Saarbrücken erreichen. Weitere Luftverkehrsgelegenheiten bestehen ab Straßburg nicht.

Luxemburg wird noch weniger im Liniendienst angefliegen. Täglich bedient wird nur die Linie Brüssel-Luxemburg-Stuttgart. Je ein Dienst der britischen Bedarfsgesellschaft EAGLE AIRWAYS und der niederländischen KLM nach London bzw. nach Nizza und Madrid (von Amsterdam aus) wird nur im Sommer bzw. dreimal wöchentlich durch-

geführt. Neuerdings bedient auch die isländische Gesellschaft LOFTLEIDIR den Hafen von Hamburg aus, jedoch nur im Sommer und nur Sonntags. Daraus dürfte hervorgehen, daß keiner der beiden vorgenannten Flughäfen das saarländische Luftverkehrsbedürfnis in ausreichendem Maße befriedigen kann. Für diese Behauptung spricht der sehr geringe Umfang an Luftpassagen, die auf Luxemburg und Straßburg als Abflughäfen lauten, wie Erhebungen des Verfassers gezeigt haben. Entscheidend für einen Wiederanschluß des Saarlandes an das Netz des Linienluftverkehrs bleibt aber in jedem Falle der Nachweis, daß sich die Höhe des Luftverkehrspotentials im Einzugsraum des projektierten Flughafens in einer ausreichenden Nachfrage nach Luftpassagen niederschlägt. Für einen solchen Nachweis ist eine ins Einzelne gehende Untersuchung notwendig. Über deren Voraussetzungen, Durchführung und Ergebnisse wird später kurz berichtet.

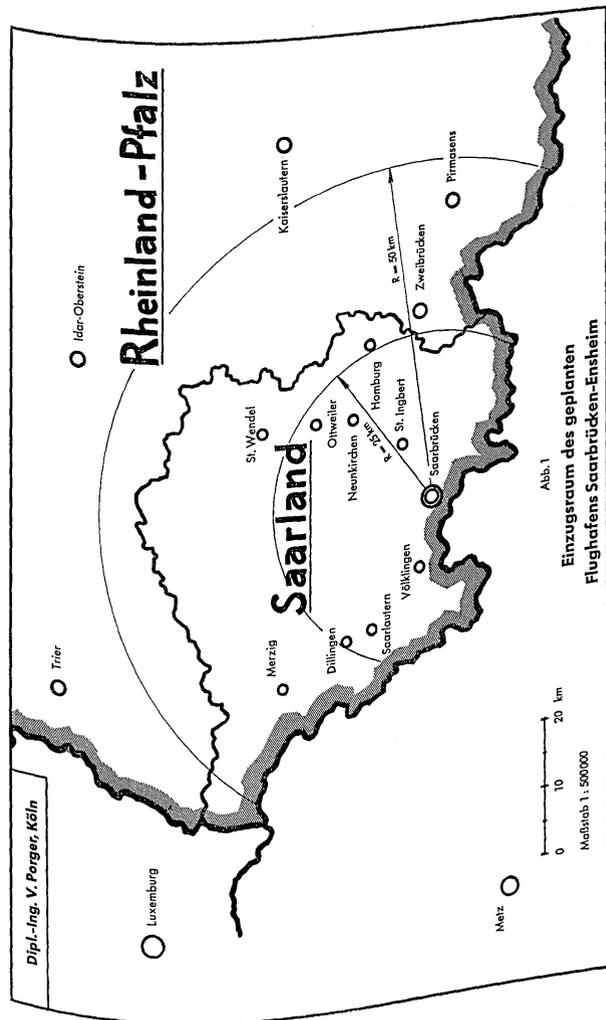
II. Die derzeitige Luftverkehrssituation im saarländischen Raum

Das Luftverkehrsaufkommen eines Raumes tritt in seiner Masse meist auf einem Flughafen, in geringerem Umfange auch noch auf anderen Häfen in Erscheinung. Es wird in erster Linie durch die Anzahl der abfliegenden und ankommenden Luftreisenden gekennzeichnet. Die Aufkommenshöhe hängt von einer Reihe verschiedener Faktoren ab. So muß die wirtschaftliche Struktur des engeren und weiteren Einzugsraumes zugleich auch eine dichte Besiedlung sichern. Ferner muß die Leistungsfähigkeit der zu- und abbringenden Bodenverkehrsmittel so groß sein, daß sich der Einzugsraum bis in größere Tiefen erschließen läßt. Nicht an letzter Stelle müssen die angebotenen Luftverkehrsdienste dem Reisenden einen genügend großen Anreiz dazu bieten, dem Luftweg auf die Datur den Vorzug vor dem Bodenwege zu geben.

1. Der Einzugsraum des geplanten Flughafens

Im näheren Einzugsraum des geplanten saarländischen Verkehrsflughafens (s. Abb. 1), d. h. im Umkreis von rd. 25 km Halbmesser um Saarbrücken, wohnen in Orten von je 10000 Einwohnern und mehr innerhalb des Saarlandes allein fast $1/2$ Mio Menschen. In diesem Raum, der zugleich Sitz des größten und wichtigsten Teils der saarländischen Industrie ist, wohnt die überwiegende Anzahl der in der Wirtschaft Tätigen:

Gemeinde bzw. Stadt:	(Stand: 1. 7. 1958)	Einwohner	Gemeinde bzw. Stadt:	(Stand: 1. 7. 1958)	Einwohner
Dillingen		16 676	Saarbrücken	Übertrag:	178 678
Dudweiler		27 712	Saarlautern		127 848
Friedrichsthal		15 484	St. Ingbert		35 336
Homburg/Stadt		26 452	St. Wendel		27 775
Merzig/Stadt		11 666	Sulzbach		10 459
Neunkirchen/Stadt		45 588	Völklingen		23 845
Püttlingen		14 414	Völklingen		42 055
Quierschied		10 160	Wiebelskirchen		10 482
Riegelsberg		10 526	Gesamt:		456 478
Übertrag:		178 678			



Zum weiteren Einzugsgebiet, d. h. innerhalb eines Umkreises von rd. 50 km Halbmesser um Saarbrücken liegend, würden die rheinland-pfälzischen Städte Idar-Oberstein, Kaiserslautern, Pirmasens, Trier und Zweibrücken gehören (s. Abb. 1). Bei Einbeziehung dieses Raumes würde sich die Anzahl der Einwohner größerer Gemeinden oder Städte, die im Einzugsraum des geplanten saarländischen Flughafens wohnen, um mehr als $\frac{1}{4}$ Mio Personen erhöhen, wie die folgende Übersicht zeigt:

Stadt	Einwohner (Stand: 1957)
Idar-Oberstein	30 230
Kaiserslautern	87 212
Pirmasens	52 362
Trier	85 471
Zweibrücken	32 616
Gesamt:	287 891

Indessen braucht die Einwohnerzahl eines Raumes, für sich allein genommen, noch kein zuverlässiges Kennzeichen für die Höhe des zu erwartenden bzw. des vorhandenen Verkehrsaufkommens zu sein. So hat z. B. Bremen mit mehr als $\frac{1}{2}$ Mio Einwohnern z. Z. das geringste Aufkommen unter den westdeutschen Flughäfen aufzuweisen, nachdem es als Kriegsfolge einen größeren Teil seines Hinterlandes (Mitteldeutschland) verloren hat. Von übergeordneter Bedeutung ist vielmehr die wirtschaftliche Struktur im Einzugsraum der betreffenden Verkehrsanlage.

2. Die Wirtschaftsstruktur im engeren und weiteren Einzugsraum eines saarländischen Verkehrsflughafens

Bisher ist die Nachfrage nach Flugpassagen nur auf Seiten eines Teils der saarländischen Wirtschaft im Einzugsbereich des geplanten Flughafens rege gewesen. Der Unterschied in der Nachfrage ist im wesentlichen strukturbedingt. Die Werke der Grundstoffindustrie im Raum um Saarbrücken stellen kaum ein größeres Kontingent an Benutzern des Linienluftverkehrs. Dafür nimmt die übrige Wirtschaft, insbesondere die weiterverarbeitende Industrie, die Flugliniendienste trotz der weiten Wege bis zu den nächsten Flughäfen stärker in Anspruch, wie noch zu zeigen sein wird. Nach der bevorstehenden wirtschaftlichen Wiederangliederung des Saarlandes an Deutschland sollen Unternehmen der weiterverarbeitenden Industrie in verstärktem Maße angesiedelt werden, eine Maßnahme, die zur Erhöhung des Luftverkehrspotentials nicht unwesentlich beitragen dürfte. Besonders günstige Voraussetzungen für eine Inanspruchnahme von Flugliniendiensten liegen im benachbarten Rheinland-Pfalz bei der dortigen Schuh- und Schuhmaschinenindustrie im Raume Kaiserslautern und Pirmasens vor. Ein gleiches gilt für die Betriebe der Edelsteinverarbeitung und Schmuckerstellung in Idar-Oberstein. Ferner ist auf Grund der Erfahrungen im übrigen Westdeutschland damit zu rechnen, daß ein verhältnismäßig großer Teil der in Industrie und Handel Beschäftigten die Dienste der Lufttouristik in Anspruch nehmen dürfte, wenn der Bau eines Verkehrsflughafens in Saarbrücken die Voraussetzungen für eine Einbeziehung des Saarlandes in diese Art des gewerblichen Gelegenheitsluftverkehrs schaffen sollte. Das hohe saar-

ländische Niveau des Masseneinkommens⁹⁾ und der entsprechende Lebensstandard berechtigen im Verein mit dem hohen Anteil an Industriebeschäftigten¹⁰⁾ zu der Annahme, daß im Saarland künftig mit einer starken Inanspruchnahme von Lufttouristikdiensten zu rechnen sein dürfte. Jedoch würde in jedem Falle erst eine ausreichende Nachfrage nach Flugpassagen der Liniendienste die gesicherte Grundlage für die Existenzberechtigung eines saarländischen Verkehrsflughafens abgeben.

3. Der Wert der saarländischen Ausfuhr

Länder mit hoher Ausfuhr besitzen, wie bekannt, meist auch ein hohes Luftverkehrspotential und weisen infolgedessen eine lebhaftere Nachfrage nach Flugpassagen auf, sofern die Voraussetzungen für deren Befriedigung gegeben sind. Der Wert der Ausfuhr der verarbeitenden saarländischen Industrie (ohne Bergbau, eisenschaffende Industrie und Energiewirtschaft), die insbesondere nach Frankreich, den sonstigen europäischen Ländern und nach Übersee geht, ist besonders hoch. Er hat steigende Tendenz und näherte sich bereits vor einiger Zeit der Zwei-Milliarden-Grenze (in DM), wie folgende Übersicht zeigt:

Absatzgebiet	1955		1956		1. Halbjahr 1957	
	Wert (Mio DM)*	Anteil (v.H.)	Wert (Mio DM)*	Anteil (v.H.)	Wert (Mio DM)*	Anteil (v.H.)
Saarland	979	56,3	1 082	54,6	560	53,0
Übrige Bundesländer	58	3,3	68	3,4	44	4,2
Frankreich und sonst. Ausland	702	40,4	833	43,0	452	42,8
Insgesamt	1 739	100,0	1 983	100,0	1 056	100,0

* umgerechnet nach dem Kurs: ffrcs. 100.— = DM 1.—.
Quelle: „Memorandum der Regierung des Saarlandes an die Bundesregierung vom 13. 11. 1957“, S. 117.

⁹⁾ Zwar lag nach den Feststellungen des Statistischen Amtes des Saarlandes der Arbeitnehmerdienst etwas niedriger als derjenige, der zur gleichen Zeit in Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg gezahlt wurde. Jedoch sind die Angestelltengehälter im Saarland höher als diejenigen in den beiden Vergleichsländern (s. DEUTSCHE ZEITUNG & WIRTSCHAFTSZEITUNG, Nr. 65, 26. 8. 1958, S. 8). Aus den Kreisen der Angestellten kommt aber vorzugsweise die Nachfrage nach Lufttouristikdiensten.

¹⁰⁾ Die folgende Zahlentafel vermittelt anhand amtlicher statistischer Angaben einen Überblick über die Anzahl der Industriebeschäftigten im Saarland, im hochindustrialisierten Nordrhein-Westfalen, in Nordbayern — so weit es zum Einzugsbereich des Flughafens Nürnberg gehört — und in der gesamten Bundesrepublik.

Erfassungsraum	Anzahl der Industriebeschäftigten je 1000 Einwohner	
	1955	1956
Nordrhein-Westfalen	2 734 594	158
Bundesrepublik	6 990 974	128
Nordbayern*)	492 000	193,2
Saarland	193 265	

* Quelle: L. Hoffmann, „Statistische Untersuchung der Wirtschafts- und Luftverkehrsstruktur im Einzugsgebiet des Flughafens Nürnberg“, 1957.

Die Höhe der Ausfuhrerlöse wirkt sich trotz der ungünstigen Vorbedingungen, die einer Befriedigung des saarländischen Luftverkehrsbedürfnisses heute entgegenstehen, in einer nicht geringen Nachfrage nach Flugpassagen der Liniendienste aus.

Die vorgenannten Gesichtspunkte scheinen in der Mehrzahl für den Wiederaufbau des Saarlandes an das Netz des Linienuftverkehrs zu sprechen. Ist es aber notwendig, gerade das Luftfahrzeug als das kostspieligste Beförderungsmittel für eine Verbesserung der Verkehrsverbindungen zwischen dem Saarland sowohl mit dem übrigen Westdeutschland als auch mit den übrigen europäischen Ländern einzusetzen? Ein Eingehen auf dieses Frage bietet Anlaß und Gelegenheit, sich mit den von verschiedenen Seiten erhobenen Klagen über eine „Verkehrsferne“ des Saarlandes auseinanderzusetzen.

4. Das „Zeitvorsprungs“-Maß saarländischer Luftfreisen

a) Begriffserklärung

Der Wettbewerb um die Gunst des Verkehrskunden spielt sich in erster Linie zwischen dem Luftfahrzeug und dem schnellen Schienenfahrzeug, z. T. auch dem (Privat-)Kraftwagen, ab. Wesentliche Vorbedingung dafür, daß der Verkehrsnutzer den Luftkraftwagen, ab. Wesentliche Vorbedingung dafür, ist das Vorhandensein eines genügend weiten Weges dem Schienenwege oder der Straße vorzieht, ist das Vorhandensein eines genügend großen Zeitvorteils bzw. einer lohnenden Reisezeitersparnis. Als kennzeichnendes Gütemerkmal nicht nur von Luftverkehrs-, sondern auch von allen sonstigen Schnellverkehrsdiensten sowie als Maßstab für die Größe des Zeitvorteils wird der Begriff des „Zeitvorsprungs“-Maßes benutzt, das sich bei einer schnelleren Beförderung gegenüber einer langsameren ergibt¹⁾.

Bekanntlich setzt sich die Gesamtdauer einer Luftreise zusammen aus der Flugdauer bzw. der Aufenthaltsdauer im Luftfahrzeug, etwaiger Aufenthaltsdauer auf Zwischenlandeplätzen, der Zeitdauer für das Warten auf Anschlüsse, der An- und Abreisendauer zu bzw. von den Verkehrsflughäfen sowie der Dauer der verkehrsmäßigen Abfertigung der Reisenden bzw. anderen Verkehrsgüter vor Antritt und nach Ende der Luftreise. Die beiden letztgenannten Elemente der Gesamtluftreisedauer, d. h. die Fahrzeitdauer für Zu- und Abbringen sowie die Dauer zweimaligen Abfertigtens werden unter dem Begriff „Bodenzeit“-Dauer zusammengefaßt. Letztere ist eine sogenannte „Totzeit“, da während ihrer Dauer keine Ortsveränderung im Sinne des Beförderungszweckes erfolgt. Sie sollte daher so kurz als irgend möglich sein.

¹⁾ Zahlenwerte des „Zeitvorsprungs“-Maßes ergeben sich durch die Bildung des Quotienten

$$\frac{\text{Reisedauer bei Benutzung des langsameren Verkehrsmittels}}{\text{Reisedauer bei Benutzung des schnelleren Verkehrsmittels}}$$

Bei einem Zeitgewinn oder Zeitvorteil ist dieser Quotient größer als 1. Wird der Wert des Quotienten = 1, so dauern die beiden verglichenen Beförderungsvorgänge gleich lange. Ergibt sich bei der Bildung des Quotienten ein Wert kleiner als 1, so ist die Reisedauer bei Benutzung des schnelleren Verkehrsmittels länger, als wenn das langsamere benutzt worden wäre.

Die Benutzung des Luftweges beginnt in Europa erfahrungsgemäß bei Werten des „Zeitvorsprungs“-Maßes um 2, z. T. auch schon bei etwas niedrigeren Werten, für alle diejenigen Verkehrskunden interessant zu werden, die grundsätzlich zum Fliegen bereit sind. Bei Werten um 2,5 kann angenommen werden, daß sich der Anreiz, das Luftfahrzeug zu benutzen, in voller Stärke auswirkt. — Zu weiteren Einzelheiten s.:

V. Porger, „Vom Zeithaushalt der Luftreise im europäischen Verkehr“, z. VDI, Bd. 53, Nr. 28, 1. 10. 1951.

b) Weitere Gütemerkmale von Schnell-Verkehrsdiensten

„Maßes spielt als weiteres in den Begriff der Zeitersparnis bzw. des „Zeitvorsprungs“-Maßes die Häufigkeit der Beförderungsmöglichkeiten mit hinein. Bei strenger Anwendung des Begriffs des „Zeitvorsprungs“-Maßes muß auch die Wartezeit zwischen zwei aufeinander folgenden Verkehrsgelegenheiten berücksichtigt werden, so vor allem bei kurzen Reiseweiten.

Ersparnisse an Reisezeitdauer werden ferner durch Direktverbindungen bewirkt, die das Reiseziel ohne Fahrzeugwechsel erreichen lassen. Dieser Bequemlichkeitsfaktor wird so hoch bewertet, daß z. B. der Schienenverkehr auf den Einsatz von „Kurswagen“ trotz nicht geringer Kosten und betrieblicher Erschwerungen nicht verzichtet. In der Verkehrluftfahrt ist die Zunahme von solchen Direktverbindungen im Wachsen, bei denen im Gegensatz zum Schienenverkehr jeder Zwischenaufenthalt entfällt.

Neben der Güte der Unterbringung im Verkehrsfahrzeug ist vor allem die tageszeitlich günstige Lage einer Verkehrsgelegenheit ein Merkmal der Reisebequemlichkeit. So sollte es z. B. im allgemeinen nicht notwendig sein, eine Reise vor 7.00 Uhr anzutreten und nach 23.00 Uhr zu beenden. Bei Schlafwagen- bzw. Schlafflugzeugbenutzung sollte die Reise nicht später als 23.00 Uhr angetreten und am Zielort nur in Ausnahmefällen vor 7.00 Uhr beendet zu werden brauchen.

c) Gütemerkmale von Luftverkehrsdiensten

Bei der Begutachtung von Gütemerkmalen der Luftverkehrsdienste muß noch auf folgendes geachtet werden.

Angesichts der Geschwindigkeitssteigerung der Luftfahrzeuge, die der Luftschraubenturbinen- bzw. der reine Strahlantrieb in den letzten Jahren bewirkt hat, spielt auf kürzeren Reiseweiten des europäischen Inlands- und Kontinentalverkehrs heute die Vermehrung kürzer werdende Flugdauer eine vielfach nur noch untergeordnete Rolle. Demgegenüber tritt der Anteil der „Bodenzeit“-Dauer, die kaum kürzer, z. T. sogar länger geworden ist, immer mehr in den Vordergrund. Selbst bei stadtnahe gelegenen Verkehrsflughäfen unterschreitet sie selten einen Betrag von 1–1½ Stunden. Wie sich die absichtliche Lage der hauptsächlichen saarländischen Verkehrsquellen von den benachbarten bzw. bevorzugten Flughäfen auf die Länge der „Bodenzeit“-Dauer und damit auch auf den Zeitvorteil bzw. auf die Größe des „Zeitvorsprungs“-Maßes der Luftreise auswirkt, wird noch zu zeigen sein.

5. Anwendung der Gütemerkmale von Schnellverkehrsdiensten auf die Beurteilung der saarländischen Verhältnisse

Die vorgenannten Gütemerkmale werden im folgenden auf die Verbindungen des Schienenschnellverkehrs ab und nach Saarbrücken angewendet sowie auf die wichtigsten Luftverkehrsverbindungen, denen die saarländische Nachfrage nach Luftpassagen mit Abflug und Ankunft von bzw. auf den benachbarten Flughäfen gilt. Die notwendigen Reisezeitangaben entstammen den öffentlichen Fahrplänen²⁾.

²⁾ s.: „Amtliches Kursbuch der Deutschen Bundesbahn“, Sommer 1. 6. 1956–27. 9. 1956, „Städteverbindungen“, Sommer 1956, „Aushängefahrpläne für Abfahrt ab bzw. Ankunft in Saarbrücken/Hbf, gültig vom 1. Juni 1956 und 1. The ABC World Airways Guide“, August 1956 und z. T. Mat 1959.

a) Der Schienenschnellverkehr

Die Verbindungen des Schienenschnellverkehrs seien vorangestellt, da sie den Anlaß geben, sich mit den bereits erwähnten Klagen über eine „Verkehrserne“ des Saarlandes auseinanderzusetzen. Die saarländischen und sonstigen Beschwerden richten sich teils ausgesprochen, teils unausgesprochen an die Adresse des Schienenverkehrs, der unbenutzt hat.

Das Schwergewicht bei einer Beurteilung der schnellen Schienenverkehrsverbindungen, die aus dem bzw. in das Saarland führen, liegt weniger auf ihrer Schnelligkeit. Letztere werden wie im übrigen Westdeutschland. Der Nachdruck liegt vielmehr auf dem Gütemerkmal „Häufigkeit der Verkehrsgelegenheiten“, die beanstandet wird.

Untersucht wurden die von Saarbrücken ausgehenden täglichen Schnellverkehrsverbindungen in Gestalt der F- und D-Zugverbindungen sowie die E-Zugverbindungen mit halten für die Zeit von 0.23–22.15 Uhr insgesamt 30 Abfahrten von F-, D- und E-Zügen. Diesen stehen in der Zeit von 0.05–23.42 Uhr insgesamt 28 Ankünfte von Schnellverbindungen gegenüber. Kurswagenverbindungen sind den Direktverbindungen zugerechnet, so daß sich z. B. in der Abfahrt ab Saarbrücken nach München insgesamt drei Verbindungen ergeben, darunter eine Kurswagen- und eine Schlafwagenverbindung.

Den Aushängefahrplänen lassen sich demnach kaum Anhaltspunkte für die beanstandete Verkehrsverbindungen mit Norddeutschland fehlen, wenn man von der einen E-Zugverbindung nach Münster (Westf.) absieht.

Ein besseres Bild von der Güte der Verkehrsbedienung Saarbrückens auf dem Schienenwege wurde dadurch zu erhalten versucht, daß die Häufigkeit der Schnellverkehrsstädte bzw. der übrigen Landeshauptstädte verglichen wurde. Zu diesem Zweck wurde für jede der insgesamt zehn fraglichen Städte die Anzahl ihrer täglichen direkten Schnellverkehrsverbindungen mit den anderen Flughafen- bzw. Landeshauptstädten angegeben. einschließlich der Schlafwagenverbindungen sowie der E-Zugverbindungen mit westdeutschen Großstädten in Abhängigkeit von der Reiseentfernung (in Tarif-km) aufgeführt. Die früher erwähnten Richtlinien hinsichtlich des Reisebeginns bzw. -endes ließen sich aus Billigkeitsgründen nicht überall befolgen.

Sämtlichen Verkehrsverbindungen ist gemeinsam, daß die Häufigkeit der täglichen direkten Schnellverkehrsgelegenheiten mit der Länge der Reiseweiten mehr oder weniger abnimmt. In grober Annäherung folgt die Abnahme einer Art hyperbolischen Verlauf derart, daß für nahe gelegene Reiseziele erheblich häufigere Verkehrsgelegenheiten bestehen als für weiter entfernte.

Auf eine Diskussion der bildlichen Darstellung, die für sich selbst spricht, muß aus Raumgründen verzichtet werden. Stattdessen sei auf die Angaben der Zahlentafel 1

¹⁾ Im Sommerfahrplan 1959 haben sich, soweit eine erste Durchsicht ergab, Ankunfts- und Abfahrtszeiten gegenüber dem Vorjahr nur unwesentlich geändert. Auch ist die Anzahl der Schnellverkehrsgelegenheiten nicht erhöht worden.

Dipl.-Ing. V. Porger

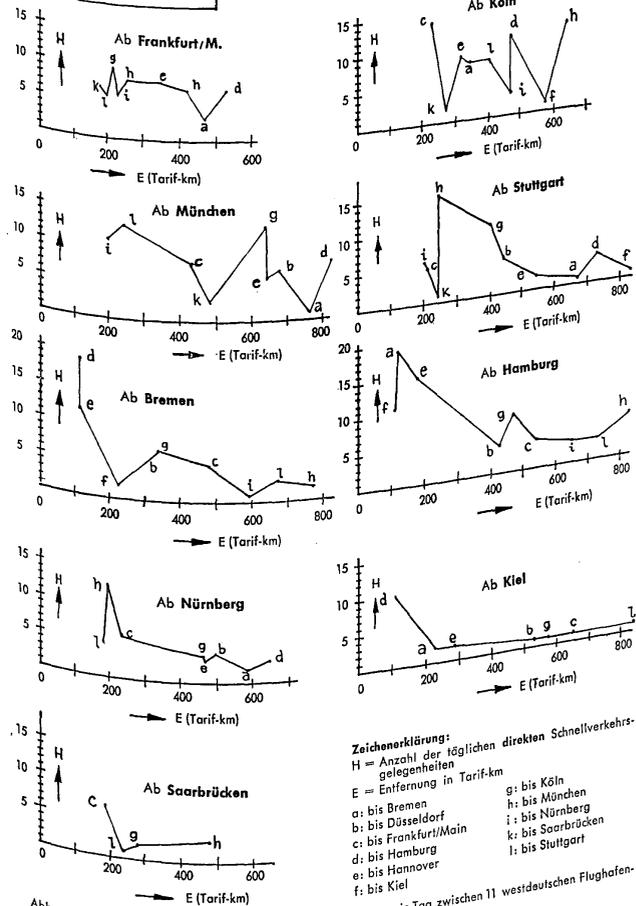


Abb. 2

Häufigkeit der direkten Schnellverkehrsgelegenheiten je Tag zwischen 11 westdeutschen Flughäfen bzw. Landeshauptstädten

verwiesen, welche als zusammenfassendes Ergebnis des Schaubildes eine Übersicht über die Anzahl der täglichen direkten Schnellverkehrsverbindungen zwischen Saarbrücken und den übrigen westdeutschen Flughäfen- bzw. Landeshauptstädten gibt. Aus den Angaben geht hervor, daß Saarbrücken keine direkte Schnellverkehrsverbindung mit den sechs Flughäfen- bzw. Landeshauptstädten Bremen, Düsseldorf¹¹⁾, Hamburg, Hannover, Kiel und Nürnberg besitzt. Auch hier muß auf weitere Einzelheiten aus Raumgründen verzichtet werden.

Wird die Häufigkeit der direkten Schnellverkehrsgelegenheiten je Tag als Gütemerkmal für die angebotenen Verkehrsdienste anerkannt, so muß festgestellt werden, daß für Saarbrücken in dieser Beziehung bisher noch manche Wünsche offen geblieben sind. Der Bezeichnung „Verkehrserferne“ der saarländischen Hauptstadt kann unter diesen Umständen eine gewisse Berechtigung schwerlich abgesprochen werden. Daß für die bisherige Beibehaltung dieses Zustandes auf seiten des Verkehrsträgers gewichtige Gründe vorgelegen haben bzw. noch vorliegen, kann wohl als sicher gelten.

- b) Anwendung der vorerwähnten Güteermale auf die derzeitigen Fluglinienverbindungen, die der Befriedigung des saarländischen Luftverkehrsbedürfnisses dienen

1. Heutige Verhältnisse

Auf die Zeitdauer sämtlicher Luftreisen vom bzw. ins Saarland wirkt sich die Länge der „Bodenzeit“-Dauer, wie bereits früher angedeutet, außerordentlich nachteilig aus. Letztere beträgt für Luftreisen ab bzw. an Frankfurt/M. im günstigsten Fall etwa $5\frac{1}{4}$ Stunden und für solche über Stuttgart mehr als $4\frac{3}{4}$ Stunden (Zahlentafel 2). Dabei ist jeweils die kürzeste Zeitdauer für die Eisenbahnreise ab Saarbrücken bis zum Ort des Abflughafens, für die Fahrt zwischen dem Bahnhof am Abflugort und dem Flughafen sowie für die Abfertigung vor Antritt der Luftreisen zu Grunde gelegt. Für den umgekehrten Reisevorgang gilt das gleiche.

Mit Hilfe dieser Werte wurde die Gesamtdauer der Luftreise für drei Inlandsreiseziele – Bremen, Hamburg und München – sowie für sechs Auslandsreiseziele – Brüssel, Kopenhagen, London, Paris, Wien und Zürich – ermittelt (Zahlentafel 2). Danach bewegt sich die Gesamtdauer der Luftreisen im Inland jeweils zwischen 5–6 Stunden, während sie für die aufgeführten Auslandsreisebeispiele zwischen nahezu $5\frac{1}{2}$ Stunden und beinahe 7 Stunden beträgt, also nur unwesentlich länger ist.

Für einen Vergleich mit der Dauer der entsprechenden Bodenreisen wurde im Hinblick auf die erfreulicherweise wieder zu beobachtende Verkürzung der Eisenbahnfahrzeiten jeweils nur die mittlere kürzeste Fahrplanzeit zu Grunde gelegt. Aus Eisenbahnfahrplan- und Luftreisezeiten wurde die Größe der Zeitersparnis sowie der Wert des „Zeitvorsprungs“-Maßes der schnelleren Reise in bekannter Weise gebildet (Zahlentafel 2).

Der eben erwähnte verhältnismäßig geringe Unterschied in der Dauer der Gesamtluftreisezeiten auf den kürzeren und weiteren Reiseentfernungen hat seine Ursache in der unverhältnismäßig langen „Bodenzeit“-Dauer. Ihr Anteil an der Gesamtluftreisedauer

¹¹⁾ Zwischen Düsseldorf und Saarbrücken besteht während der Geltungsdauer der vorerwähnten Fahrpläne nur eine Wochenendverbindung am Sonnabend und Montag. Sie kann im vorliegenden Zusammenhang nicht gewertet werden.

beträgt bei den Beispielen der Inlandsluftreisen zwischen rd. $\frac{2}{5}$ und nahezu $\frac{3}{4}$. Die frühere Behauptung von der immer unbedeutenderen Rolle der Flugzeit besteht daher auch im vorliegenden Falle zu Recht.

Bei Auslandsluftreisen verlängert zwar die Zoll- und Paßabfertigung normalerweise den absoluten Betrag der „Bodenzeit“-Dauer. Da aber angesichts der meist größeren Reiseentfernungen auch die Dauer der eigentlichen Luftreise, d. h. die Flugzeit, zunimmt, wird der Anteil der „Bodenzeit“-Dauer an der Gesamtluftreisedauer eher kleiner als größer. Das trifft aber weder für Reisen aus dem Saarland ins Ausland noch für solche in umgekehrter Richtung zu. In den Beispielsfällen (Zahlentafel 2) macht der „Bodenzeit“-Anteil zwischen rund $\frac{2}{5}$ und rund $\frac{1}{5}$ der Gesamtluftreisedauer aus.

Werden aus den Quotienten der Eisenbahnfahrplan- und der Gesamtluftreisezeiten die Werte des „Zeitvorsprungs“-Maßes gebildet, so muß bei der Beurteilung ihrer Größenordnung berücksichtigt werden, daß im allgemeinen erst bei Werten oberhalb zwei der Anreiz groß genug ist, um den Reisenden vom Schienenweg auf den Luftweg überzuwechseln zu lassen¹¹⁾. Es zeigt sich, daß diese Bedingung für die drei Beispiele von Inlandsluftreisen in keinem Falle erfüllt wird. Bei den Auslandsluftreisen werden in den Beispielsfällen nur dann ausreichend große Werte des „Zeitvorsprungs“-Maßes erreicht, wenn – wie bei der Reise nach Kopenhagen oder London – das Schienenfahrzeug zeitweise mit dem Schiff vertauscht werden muß. Ein gleiches gilt, wenn die Schnelligkeit der Bahnreise, wie z. B. zwischen Saarbrücken und Wien, z. Z. noch verhältnismäßig gering ist. Zusammenfassend ist festzustellen, daß es durchaus berechtigt ist, heute von einer saarländischen „Luftverkehrserferne“ zu sprechen.

2. Die Verhältnisse bei Vorhandensein eines saarländischen Verkehrsflughafens

Wesentlich andere Beträge der Zeitersparnis bzw. des „Zeitvorsprungs“-Maßes der Luftreise würden erhalten, wenn das Saarland einen eigenen Verkehrsflughafen besitzen würde. Dieser Fall wird hier untersucht. Dabei ist angenommen, daß von Saarbrücken aus Linienverbindungen sowohl mit Frankfurt/M. als auch mit Paris bestehen und gleichen Beispiele wie in Zahlentafel 2 wurden noch um Reisen nach weiteren westdeutschen Flughafenstädten – nach Düsseldorf, Hannover, Köln, Nürnberg und Stuttgart – vermehrt (Zahlentafel 3). Alle Luftreisen sollen von Saarbrücken zunächst über Frankfurt/M. führen, ausgenommen solche nach Paris; dorthin besteht annahmegemäß eine Direktverbindung.

Den Reisezeitermittlungen lagen einheitlich folgende Voraussetzungen zu Grunde:

„Bodenzeit“-Dauer in Saarbrücken	30'
im sonstigen Inland	30'
im Ausland	45'
„Wartezeit“-Dauer in Frankfurt/M.	20'
bei Inlandsreisen	30'
bei Auslandsreisen	30'
Rechnerische Flugplanzeit Saarbrücken-Frankfurt/M. (Flugzeugmuster CONVAIR 440)	50'

Ein Vergleich der neuen Werte (Zahlentafel 3) mit den früher genannten (Zahlentafel 2) führt zu folgendem Ergebnis:

Auf Inlandsluftreisen erreicht der Wert des „Zeitvorsprungs“-Maßes, mit Ausnahme von Reisen nach Disseldorf, Köln und Stuttgart, den Betrag von zwei und mehr. Die Reiseweiten zwischen Saarbrücken und den drei letztgenannten Städten sind zu gering, um den Zeitverlust einer Zwischenlandung in Frankfurt/M. wertzumachen. (Angaben über Luftreisezeiten bei Direktverbindungen unterbleiben im Hinblick auf die geringen Aussichten für deren Realisierbarkeit.)

Bei den im Ausland liegenden Reisezielen lohnt sich der Luftweg, vom Standpunkt des Zeitvorteils aus gesehen, immer. Die Werte des „Zeitvorsprungs“-Maßes erreichen fast sämtlich zur Benutzung des Luftweges bereit sind, die Wahl des Verkehrsmittels kaum gegeben sein sollte.

Eine Ausnahme besteht bei Luftreisen nach Paris. Dort wird sich die Benutzung des Luftweges erst dann wirklich lohnen, wenn die „Bodenzeit“-Dauer am Zielort nach der Inbetriebnahme des bereits im Bau befindlichen Schienenschnellweges zwischen Flughafen und Stadtzentrum sowie einer entsprechenden Autobahn stärker verkürzt wird. Bei tageszeitlich günstiger Lage würde allerdings eine Flugverbindung zwischen Saarbrücken und Paris auch heute schon mit den derzeitigen, allerdings tageszeitlich recht künften¹⁹⁾ Frühverbindungen auf der Schiene in ernsthaften Wettbewerb treten.

Ein in Kürze realisierbarer Wert des „Zeitvorsprungs“-Maßes von fast zwei dürfte dem Luftweg angesichts des starken Verkehrsaufkommens auf dieser Verbindung günstige Aussichten eröffnen. Würden doch in den Jahren zwischen 1955 und 1957 im Raum z. B. nach Frankfurt/M.

III. Das Aufkommen eines saarländischen Flughafens im Personenluftverkehr

Bei dem Versuch, das Verkehrsaufkommen eines geplanten saarländischen Flughafens zu ermitteln, wird die Steigerung des vorhandenen Luftverkehrsaufkommens und die Gewinnung neuen Aufkommens unter der Voraussetzung beziffert, daß die derzeitige „Luftverkehrsferne“ des Landes zum mindesten „normalen“ Verhältnissen weicht. Für den Rechnungsgang war eine Reihe von Annahmen notwendig, ferner eine gesicherte Ausgangsbasis, auf der sich die Ermittlung desjenigen saarländischen Luftverkehrsaufkommens aufbauen kann, das unter „normalen“ Verhältnissen anfallen würde. Als Grundlage der Zahlenrechnung dienten die Ergebnisse einer Erhebung, die der Verfasser bei den saarländischen IATA-Agenten über die Anzahl der bei ihnen in den Jahren 1956, 1957 und z. T. 1958 gebuchten Luftpassagen hatte durchführen lassen¹⁶⁾.

	D 1116*)	D 1118*)
ab Saarbrücken Hbf:	0.23	1.24
an Paris-Ost:	6.35	7.30
*) Schlafwagen		

¹⁶⁾ Die Luftpassagebuchungen bei den IATA-Agenten stellen nur einen Teil des Gesamtaufkommens dar. Nähere Einzelheiten zur Methode der Aufkommensermittlung auf dieser Grundlage s.u.a.: V. Porger, „Bedarf an Flugplätzen für den Gelegenheitsverkehr in Nordrhein-Westfalen“, Bericht des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, veröffentlicht in der Reihe „Technische und volkswirtschaftliche Berichte des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums Nordrhein-Westfalen, Nr. 45, 1958 und 9“.

1. Ausgangspunkt und Annahmen für die Durchführung einer Zahlenrechnung

Als Maßstab für die Größe des Verkehrsaufkommens eines Flughafens dient in der Regel die Anzahl der jährlich von ihm abfliegenden (= neu zusteigenden) und auf ihm ankommenden (= aussteigenden) Fluggäste. Das Aufkommen erhöht sich noch um die Anzahl umsteigender Fluggäste, sofern Umsteigemöglichkeit besteht. Im vorliegenden Falle blieben Umsteigende außer Betracht, da es sich nur um die Ermittlung des Quell- und Zielverkehrs handelte.

Die Aufkommensberechnung ermittelt zunächst diejenige Verkehrsmenge, die anfallen würde, wenn bereits seit dem Jahre 1956 ein Flughafen Saarbrücken in Betrieb gewesen wäre. Sie geht dabei von den beiden Annahmen aus, daß

- zwischen Saarbrücken und den beiden Luftverkehrsknotenpunkten Frankfurt/M. und Paris täglich morgens und abends je ein Kurs in beiden Richtungen verkehrt, laß
- alle Luftreisenden, die während des Jahres 1956 im Saarland eine Flugpassage, laß tend auf Frankfurt/M., Paris und Luxemburg als Abflughäfen, gebucht hatten, ihre Luftreise auf Grund der Möglichkeit zu 1. bereits in Saarbrücken angetreten hätten.

Ferner wurde vorausgesetzt, daß die derzeitige westeuropäische Aufbaukonjunktur während der Dauer des Vorhersagezeitraumes und noch über diesen hinaus im wesentlichen erhalten bleibt, daß der Umfang des Personen- und Güterverkehrs zwischen den Ländern der westlichen Welt im großen und ganzen ohne Einschränkungen weiter besteht, daß sich ferner der im SV festgelegte Warenaustausch zwischen dem Saarland und Frankreich nach dem wirtschaftlichen Wiederanschluß des Landes an Deutschland mindestens auf der vertraglichen Höhe hält, und daß der Anteil der weiterverarbeitenden Industrie an der gesamten industriellen Produktion zunimmt.

Die eben genannten Annahmen gelten in gleicher Weise für die Ermittlung des Aufkommens aus der Lufttouristik. Auf die Gründe, die für eine starke Inanspruchnahme von Diensten dieses Zweiges dieses gewerblichen Gelegenheitsluftverkehrs im Saarland sprechen, wurde bereits hingewiesen¹⁷⁾ und ¹⁸⁾.

Unter diesen Voraussetzungen kann damit gerechnet werden, daß die Zuwachsrate des saarländischen Luftverkehrsaufkommens im Liniendienst während des 5jährigen Vorhersagezeitraumes mit großer Wahrscheinlichkeit über dem bisherigen Weltdurchschnitt von 15% liegt. Daran dürften auch vorübergehende Rezessionen in der Höhe des aus wie sie im Jahre 1958 in den USA und in denjenigen westeuropäischen Ländern der achten waren, deren Luftverkehrsaufkommen besonders stark von der Annahme, der Neuen Welt kommenden Touristenstromes abhängt. Die Auswertungsergebnisse der bereits erwähnten Erhebungen bei den IATA-Agenten berechnen zu der Annahme, daß auch im Hinblick auf den saarländischen Nachholbedarf mit einer um 20% höheren Zuwachsrate während des Vorhersagezeitraumes gerechnet werden könne, als sie bis zum Jahre 1957 im Weltdurchschnitt zu beobachten war.

2. Die Buchungsergebnisse der saarländischen IATA-Agenten als Ausgangsgrundlage für die Ermittlung des Luftverkehrsaufkommens im Saarland

Als Maßstab für die Höhe des gesamten saarländischen Luftverkehrsaufkommens dient die Zahl der Luftpassagen, die bei den im Saarland zugelassenen IATA-Agenten in den Jahren 1956, 1957 und z. T. 1958 gebucht wurden. Bei der Beurteilung der Aufkommens-

höhe muß die derzeitige „Luftverkehrsferne“ des Landes beachtet werden. Das Erhebungsmaterial wurde nach den drei Merkmalen „Benutzer Abflughafen“, „Zielflughafen“ sowie „Einfach- (E-) oder Hin- und Rückpassage (R-)“ aufbereitet. Die Reisezielangaben wurden zunächst nach Zielländern bzw. -erteilen oder größeren Bereichen, z. B. Naher oder Ferner Osten usw., zusammengefaßt. Sie erscheinen in der Zahlentafel 4 nur unter der Gruppierung „Berlin und übriges Westdeutschland“ (d. h. inländ.) und „Übriges Europa“ (d. h. europäisches Ausland) und „Übersee“ (d. h. überseeisches Ausland).

Der Anteil an Passagen, die unmittelbar bei den Luftverkehrsgesellschaften gebucht werden, scheint im Saarland nach den angestellten Ermittlungen erheblich kleiner zu sein als im übrigen Westdeutschland und in anderen westeuropäischen Ländern. Für diese Vermutung spricht, daß z. B. noch keine Luftverkehrsgesellschaft eine eigene Vertretung oder ein Stadtbüro im Saarland unterhält¹⁷⁾. Daraus folgt, daß die Buchungen in den saarländischen IATA-Agenten den weitaus überwiegenden Anteil am gesamten Luftverkehrsaufkommen im Abflug ausmachen müssen.

3. Die Erhebungsergebnisse im einzelnen

a) Gesamtaufkommen und Reiseziele

Insgesamt wurden im Jahre 1956 rd. 1370 und im folgenden Jahre rd. 1850 Flugpassagen bei den saarländischen IATA-Agenten gebucht. Diese Ziffern umfassen sowohl die E- als auch die R-Passagen. Die Zuwachsrate von 1956 auf 1957 ist mit mehr als einem Drittel (rd. 35 v.H.) bemerkenswert hoch. Sie übertrifft die damalige Weltdurchschnittsrate um weit mehr als das Doppelte.

In Zahlentafel 4 gliedert sich dieses Passageaufkommen nach seinen Anteilen an E- und R-Passagen in den Jahren 1956 und 1957 für die Reiseziele „Berlin und übriges Westdeutschland“, „Übriges Europa“ und „Übersee“ auf. Grundsätzlich hat der Anteil der R-Passagen am Gesamtaufkommen teils mehr, teils weniger stark zugenommen, so z. B. der Anteil an Passagen nach „Berlin und übriges Westdeutschland“ um mehr als die Hälfte. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die auf Berlin als Reiseziel lautenden Buchungen diejenigen nach dem übrigen Westdeutschland um mehr als ein Vielfaches übersteigen. Dabei verhielt sich der Anteil der E- und R-Passagen nur um wenig mehr als 1/10 zu Jahren nahezu konstant.

Im Übersee-Verkehr hat die Gesamtzahl der Passagen in der betrachteten Zeit um etwa 1/4 zugenommen. Dabei stieg der Anteil der E-Passagen geringfügig auf mehr als 1/3 an, während derjenige der R-Passagen einen Wert von 2/3 nicht ganz erreichte. Als Reiseziele stehen Nordamerika und Afrika — beide Passageaufkommen etwa gleich groß — weitaus im Vordergrund. Ihnen folgen die Passagen nach dem Nahen und Fernen Osten. Deren Anteil machte jedoch im Jahre 1957 je nur knapp 1/3 der Passagebuchungen nach jedem der beiden erstgenannten bevorzugten Reiseziele aus.

b) Aufgliederung der Passagen nach bevorzugten Abflughäfen

In dem untersuchten Zeitraum lautete die Masse der Luftpassagen, wie zu erwarten, auf Frankfurt/M. als Abflughafen. Dieser liegt zwar weiter vom Saarland entfernt als andere Häfen, bietet aber häufigere Reisegelegenheiten nach einer größeren Anzahl

¹⁷⁾ Im Frühjahr 1959 hat die DLH ein eigenes Stadtbüro in Saarbrücken eröffnet.

von Reisezielen. Etwa 2/5 sämtlicher im Saarland während des Jahres 1956 gebuchten rd. 390 E-Passagen sowie nahezu der gleiche Anteil der rd. 425 E-Passagen des folgenden Jahres weist Frankfurt/M. als Abflughafen auf. Von den rd. 1000 saarländischen R-Passagen des Jahres 1956 entfielen mehr als 70% auf Frankfurt/M., im folgenden Jahre wiederum etwa der gleiche Anteil der mehr als 1400 R-Passagen.

Nächst bevorzugter Abflughafen war Paris. Er zog im Jahre 1956 etwas mehr als 1/4 und im folgenden Jahre etwas weniger als 1/5 des gesamten saarländischen Aufkommens an E-Passagen auf sich. Bei den R-Passagen belief sich dieser Anteil auf etwas mehr als 1/6 im Jahre 1956 und weniger als 1/10 im folgenden Jahre. Der absolute und anteilmäßige Rückgang der Passagen ab Paris fällt mit der gleichen Erscheinung im Eisenbahnverkehr 1. Klasse mit Paris zusammen.

Die Anzahl der saarländischen Passagen, die auf Luxemburg — den nächstgelegenen Flughafen — lauten, fällt demgegenüber stark ab. Ihr Anteil am Gesamtaufkommen betrug im Jahre 1956 nur rd. 4,5 v.H. und im folgenden Jahre nur rd. 5,5 v.H., trotz einer absoluten Zunahme um etwas weniger als 2/3. Für diese geringe Anteilgröße mag zwar die verhältnismäßig lange Fahrzeit von bzw. bis Saarbrücken maßgebend sein, mehr aber wohl noch das geringe Angebot an Verkehrsgelegenheiten.

Die Anzahl der Passagen, die zum Abflug ab „Sonstigen Flughäfen“ gebucht wurden, ist in beiden Jahren annähernd ebenso groß gewesen wie die Summe der Buchungen auf die Abflughäfen Paris und Luxemburg. Im Jahre 1956 wurden ab „Sonstigen Flughäfen“ etwas mehr als halb so viel E-Passagen wie ab Frankfurt/M. gebucht. Dieser Zahl nahm im Jahre 1957 um etwas mehr als die Hälfte zu. Der Anteil der R-Passagen betrug 1956 mehr als 1/6 der ab Frankfurt/M. gebuchten R-Passagen und erhöhte sich im folgenden Jahre auf etwas mehr als 1/5. Wahrscheinlich ist die Zunahme auf eine verstärkte Werbung der ausländischen Luftverkehrsgesellschaften im Saarland zurückzuführen. — Sonstige näher gelegene Abflughäfen, wie z. B. Straßburg und Stuttgart, konnten im Jahre 1957 nur wenig mehr als 1 v.H. bzw. weniger als 1 v.H. des gesamten Buchungsaufkommens aus dem Saarland auf sich vereinigen. Für Abflüge ab Zürich lag dieser Anteil mit fast 2 v.H. des Gesamtaufkommens nahezu doppelt so hoch. Schwerpunkte innerhalb der Gruppe „Sonstige Flughäfen“ ließen sich bisher nicht feststellen.

c) Die Entwicklung des saarländischen Passageaufkommens im ersten Halbjahr 1958

Erhebungen bei zwei saarländischen IATA-Agenten über die Höhe ihrer Buchungen in der ersten Hälfte des Jahres 1958 hatten folgendes Ergebnis:

Reiseziel	Anteil der		Anteil am Gesamtaufkommen (v.H.)
	E-Passagen	R-Passagen	
	am Gesamtaufkommen (v.H.)		
Berlin und übriges Westdeutschland	15,5	84,5	25,3
Übriges Europa	25,0	75,0	10,3
Übersee	48,4	51,6	100,0

Ein Vergleich mit den entsprechenden Angaben der Zahlentafel 4 zeigt, daß im Verkehr mit „Berlin und dem übrigen Westdeutschland“ keine großen Änderungen eingetreten sind. Im Europa-Verkehr haben die R-Passagen zugenommen, während sich im Übersee-Verkehr die Anteile der E- und R-Passagen einander stärker angenähert haben. — Die Aufgliederung des Gesamtaufkommens nach den eben bezeichneten großen Bereichen weist gegenüber dem Jahre 1957 so gut wie keine Verschiebungen auf.

IV. Das Luftverkehrsaufkommen im Saarland bei Vorhandensein eines eigenen Verkehrsflughafens

Die Zahlenrechnung über die Höhe des zu erwartenden Aufkommens in Ab- und Zugang, das ein Flughafen Saarbrücken innerhalb eines 5jährigen Vorhersagezeitraumes an sich zu ziehen vermöchte, kommt zu folgendem Resultat:

Wird von den Buchungsergebnissen des Jahres 1956 für den Linienverkehr ausgegangen, so würden — unter der Voraussetzung, daß zu dieser Zeit der Flughafen bereits voll in Betrieb gewesen wäre — im ersten Jahr auf ihm rd. 6 200 Personen abgeflogen und rd. 6 300 angekommen sein. Diese Ziffern enthalten auch die Beförderungsergebnisse aus der Lufttouristik. Das gesamte Verkehrsaufkommen an Zu- und Aussteigenden würde sich dementsprechend in diesem Jahre auf etwa

12 000 bis 13 000 Personen

belaufen haben.

Unter der Annahme, daß sich die erwähnte jährliche Zuwachsrate während des ganzen Vorhersagezeitraumes nicht ändert, würde sich das Gesamtaufkommen in Abflug und Ankomst am Ende des 5. Jahres auf etwa

27 000 bis 29 000 Personen

erhöht haben. Diese Ziffern sind Mindestwerte, die unter vorsichtigen Annahmen erzielt wurden. Mit ihnen ist das vorhandene Potential noch keineswegs ausgeschöpft, selbst wenn das derzeitige Niveau der Beförderungssätze bis auf weiteres bestehen bleibt. Aus Raumgründen muß eine Wiedergabe von Einzelheiten hier unterbleiben. Ein Potential, aus dem sich unter vorsichtigen Annahmen ein Luftverkehrsaufkommen der vorstehenden Größenordnung errechnen ließ, sollte wert sein, durch den Bau eines Verkehrsflughafens erschlossen zu werden. Eine Erschließung wäre um so mehr gerechtfertigt, als mit der nach einer 5jährigen Anlaufzeit zu erwartenden Ziffer die Aufkommensobergrenze noch nicht erreicht wäre.

V. Einige Überlegungen zum Ergebnis der Aufkommensprognose

Verschiedentlich war im Laufe des letzten Jahrzehnts sowohl in der alten Welt als auch in der neuen die Frage zu entscheiden, ob nicht ein mit großer Wahrscheinlichkeit zu erwartendes Luftverkehrsaufkommen bestimmter Höhe an sich schon den Bau eines vorangegangenen Bau des Hafens ein anfänglich unzureichendes Aufkommen ex post in ausreichender Höhe gleichsam „herbei zu zwingen“ und sich so nachträglich die Richtigkeit des Bauentschlusses bestätigen zu lassen (z. B. bei den amerikanischen Flughäfen Baltimore und Greater Fort Worth). In jedem Falle hat es den Anschein, als ob bei Überschreiten einer Art „Schwelle“ oder unteren Grenzwertes des zu erwartenden Auf-

kommens die Bemühungen um eine Realisierung des betreffenden Bauvorhabens in ein entscheidendes Stadium treten. Dafür einige Beispiele. Das hier zur Erörterung stehende Grenzaufkommen bewegt sich um 30 000 Personen/Jahr, ist also von etwa der gleichen Größenordnung wie im Falle Saarbrücken. Beispiele dieser Art sind zunächst die Flughäfen Köln/Bonn und Nürnberg. Die Aufkommensentwicklung beider Häfen geht aus folgender Übersicht hervor:

Flughafen:	1953	1954	1955	1956	1957
Köln/Bonn	23 677	32 510	46 058	62 580	94 236
Nürnberg	28 255	31 455	40 909	43 603	59 898

Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen. „Leistungen der deutschen Verkehrsflughäfen im Jahre 1957“, Anlage 5, Verkehr 1953–1957 ohne Transit.

Die Pläne, den damaligen sogenannten „Industrieflughafen“ Nürnberg durch die heutige Anlage in Kraftshof zu ersetzen, kamen im Jahre 1953 in ein entscheidendes Stadium. — Für Köln/Bonn haben, wie die obige Zusammenstellung ausweist, ähnliche Aufkommensverhältnisse vorgelegen, als mit der Erweiterung der damaligen Behelfsbauten der Grund zu einer ersten stärkeren Neubelebung des Hafens nach dem Kriege gelegt wurde.

Noch ein Beispiel scheint für die obige Behauptung zu sprechen. Die Überlegungen, den Flughafen Bern-Belp der schweizerischen Bundeshauptstadt neueren Erfordernissen anzupassen, haben sich fast zwei Jahrzehnte hingezogen, wenn die Unterbrechung zwischen 1939 und 1945 außer Betracht bleibt. Bern-Belp kann schon seit Jahren nicht mehr im europäischen Liniendienst angefliegen werden, da seine Start- und Landefläche für neuzeitliches Flugmaterial nicht mehr ausreicht. Immerhin liegt sein jährliches Verkehrsaufkommen z. Z. bei etwa 4 500 Personen. Auch hier kam die Diskussion über einen Neubau des Hafens in Gang, nachdem eine Untersuchung über das zu erwartende Aufkommen für das Jahr 1960 etwas mehr als 30 000 Personen in Abflug und Ankomst für das Jahr 1965 eine Verdoppelung dieser Ziffer erwarten ließ¹⁹⁾. Kurze Zeit nach Vorliegen dieser Prognose sprachen sich zehn europäische Luftverkehrsgesellschaften für einen Neubau aus und sagten zu, den neuen Hafen im Liniendienst anfliegen zu wollen. Eine positive Entscheidung über den Neubau dürfte inzwischen gefallen sein.

Letztes Beispiel der Reihe, der Gemeinschaftsflughafen Basel-Mülhausen, der die zu klein gewordenen Plätze Basel-Birsfelden und Mülhausen/Elsaß ersetzt, wurde aufgrund eines Staatsvertrages vom Sommer 1949 in Blotheim auf französischem Hoheitsgebiet mit exterritorialer Zufahrtsstraße von der Schweiz her gebaut, wiederum nachdem das Aufkommen die mehrfach erwähnte Größenordnung erreicht hatte (im Jahre 1958 wurden bereits rd. 280 000 Personen gezählt, die sich zu etwa gleichen Teilen aus dem Liniendienst und dem Gelegenheitsverkehr rekrutierten).

Wird angenommen, daß ein Luftverkehrsaufkommen der eben genannten Höhe geeignet ist, das Interesse der beteiligten Stellen am Bau eines Flughafens zu wecken und wachzuhalten, so liegt es nahe, den Versuch zu machen, die aus einem solchen Aufkommen resultierenden Passagierlöse einmal abzuschätzen. Zur Vereinfachung der Fragestellung muß eine Verteilung der Passagen nach Reisezeiten zu Grunde gelegt werden, die den

¹⁹⁾ vgl. Prof. Dr. H. R. Meyer, „Volkswirtschaftliche und verkehrspolitische Beurteilung eines Städteflugplatzes Bern“ in SCHWEIZERISCHE BEITRÄGE ZUR VERKEHRSWISSENSCHAFT, Heft 52, Verlag Stämpfli & Cie., Bern 1957.

in Europa zu beobachtenden „Normalverhältnissen“ entspricht. Unter vorsichtigen Annahmen kommt man auf eine Gesamtsumme an jährlichen Passagererlösen, die den Betrag von mehr als 2 1/2 Mio DM überschreitet.

Es soll keineswegs unterstellt werden, daß den Überlegungen, die vor dem Neubau eines Hafens, vor der Erweiterung vorhandener Betriebs- bzw. Verkehrsanlagen oder vor einer erstmaligen Einbeziehung eines Hafens in das Liniennetz einer Gesellschaft angestellt werden, Gedankengänge dieser oder ähnlicher Art voranzugehen pflegen. Im vorliegenden Falle war nur aufzuzeigen, daß das Vorhandensein eines nutzbaren Potentials der obengenannten Größenordnung Kräfte auslöste, die auf die Schaffung einer entsprechenden Verkehrsanlage abzielten.

VI. Zusammenfassung

Die vorliegende markanalytische Studie gipfelte in einer Prognose des Luftverkehrsaufkommens, das für den projektierten saarländischen Verkehrsflughafen Saarbrücken-Ensheim zu erwarten steht. Sie errechnet für den Einzugsraum des geplanten Hafens nach 5jähriger Anlaufzeit ein Aufkommen, dessen Höhe eine wesentlich stärkere Er-

Nach	Entfernung (Tarif-km)	Anzahl der täglichen direkten Schnellverkehrsgelegenheiten ab Saarbrücken:			
		mit F- bzw. D-Zug	mit E-Zug	mit Schlaf- wagen	Gesamt
Frankfurt/Main	187	6	1	keine	7
Stuttgart	239	1	—	—	1
Köln	268	2	—	—	2
Düsseldorf	308	keine	—	—	keine
Nürnberg	439	—	—	—	—
München	479	—	—	—	—
Hannover	553	—	—	1	3
Bremen	665*)	keine	—	keine	keine
Hamburg	735*)	—	—	—	—
Kiel	834*)	—	—	—	—

*) über Frankfurt/Main

Zahlentafel 1

Anzahl der täglichen direkten Schnellverkehrsverbindungen zwischen SAARBRÜCKEN und den übrigen westdeutschen Flughäfen* bzw. Landeshauptstädten

Quelle: „Amtliches Kursbuch der Deutschen Bundesbahn“, Sommer 1. 6. 1958—27. 9. 1958 und „Städteverbindungen“, Sommer 1958.

Reiseziel	Schiene		Luftreise		Gesamt- Luftreisezeit	Zeite- ersparnis	Zeitvor- sprungs-„Maß der Luftreise?)
	Kürzeste Eisenbahn- fahrzeit	Mittlere Flugplanzeit	„Bodenzeit“ bis zum Flugantritt	„Bodenzeit“ am Ort des Zielhafens			
Inland:							
Bremen	9 h 20'	2 h 20 ⁽¹⁾	—	—	6 h 05'	3 h 15'	1,55
Hamburg	9 h 30'	1 h 35 ⁽²⁾	3 h 15 ⁽³⁾	0 h 30'	5 h 20'	4 h 10'	1,78
München	7 h 20'	1 h 25 ⁽²⁾	—	—	5 h 10'	2 h 10'	1,42
Ausland:							
Brüssel	7 h 38'	1 h 20 ⁽²⁾	—	0 h 45'	5 h 20'	rd. 2 1/4 h	1,45
Kopenhagen	19 h 18'	2 h 10 ⁽³⁾	—	0 h 50'	6 h 20'	rd. 13 h	3,04
London	rd. 15 h	2 h 25 ⁽²⁾	3 h 15 ⁽³⁾	1 h 15'	6 h 55'	rd. 8 h	2,17
Paris	4 h 35'	1 h 50 ⁽²⁾	—	0 h 35'	6 h 20'	rd. 8 3/4 h	2,57
Wien	15 h 05'	1 h 55 ⁽⁴⁾	—	0 h 45'	6 h 00'	keine	0,76
Zürich	7 h 12'	1 h 05 ⁽²⁾	4 h 45 ⁽³⁾	0 h 55'	5 h 55'	rd. 9 1/4 h	2,54

¹⁾ mit DC 3; Handflug direkt, Rückflug über Düsseldorf

²⁾ „Zeitvorsprungs“-Maß der Luftreise = Eisenbahnfahrzeit

³⁾ mit Convair 440

⁴⁾ mit DC 6

⁵⁾ mit „Viscount“

⁶⁾ in Frankfurt/Main

⁷⁾ in Stuttgart

Mittlere Flugplanzeiten lt. „The ABC World Airways Guide“, August 1958.

Zahlentafel 2

Reisezeitersparnis und „Zeitvorsprungs“-Maß des Luftweges ab Frankfurt/M. bzw. ab Stuttgart gegenüber dem Seidenweg bei Reisen von SAARBRÜCKEN ins Inland und ins Ausland

Reiseziel	Luftreise				Zeitersparnis	„Zeitvorsparungs“-Maß der Luftreise?
	Schiene	Flugplanzeit Saarbrücken-Frankfurt/M.	Mittlere Flugplanzeit Frankfurt/M. bis Reiseziel	„Bodenzeit“ am Reiseziel		
<u>Inland:</u>						
Bremen	9 h 20'	0 h 50'	2 h 20 ⁽¹⁾	0 h 30'	4 h 30'	4 h 10'
Hamburg	9 h 30'		1 h 55 ⁽²⁾		3 h 45'	5 h 45'
München	7 h 20'		1 h 25 ⁽²⁾		3 h 35'	3 h 45'
Düsseldorf	5 h 05'		1 h 05 ⁽⁴⁾		3 h 45'	1 h 50'
Hannover	7 h 59'		0 h 55 ⁽³⁾		3 h 05'	2 h 00'
Köln	4 h 14'	0 h 50'	1 h 35 ⁽⁴⁾	0 h 30'	3 h 45'	4 h 15'
Nürnberg	6 h 46'		0 h 55 ⁽¹⁾⁽²⁾	0 h 50'	3 h 05'	1 h 10'
Stuttgart	4 h 24'		0 h 55 ⁽³⁾		3 h 05'	3 h 40'
<u>Ausland:</u>			0 h 50 ⁽¹⁻³⁾		3 h 00'	1 h 20'
Brüssel	7 h 38'	1 h 00'	1 h 20 ⁽²⁾	0 h 45'	3 h 55'	rd. 3 ^{3/4} h
Kopenhagen	19 h 18'	0 h 50'	2 h 10 ⁽⁴⁾	0 h 50'	4 h 50'	rd. 4 ^{1/2} h
London	rd. 15 h		1 h 25 ⁽²⁾	1 h 15'	4 h 30'	rd. 9 ^{1/2} h
Paris	4 h 35'	keine	1 h 50 ⁽⁵⁾	0 h 55'	4 h 55'	rd. 10 h
Wien	15 h 05'	0 h 50'	1 h 20 ⁽⁶⁾	0 h 55'	2 h 45'	rd. 1 ^{3/4} h
Zürich	7 h 12'		1 h 55 ⁽⁶⁾	0 h 45'	4 h 30'	rd. 10 ^{1/2} h
			1 h 05 ⁽³⁾	0 h 55'	3 h 50'	rd. 3 ^{1/4} h
						1,05
						4,00
						2,73
						3,05
						1,67
						3,55
						1,88

*) = „Bodenzeit“ in Saarbrücken + Wartezeit in Frankfurt/Main
 1) mit DC 3 2) mit Convaire 40 3) mit Convaire 30 4) mit DC 6 5) mit „Viscont“ 6) rechnerischer Wert für Convaire 40 7) wie in Zahlentafel 2

Zahlentafel 3
 Reisezeitersparnis und „Zeitvorsparungs“-Maß vom Luftreisen ab SAARBRÜCKEN im Inland und ins Ausland gegenüber Reisen auf dem Schienenweg

Reiseziel	Gesamtzahl der E- + R-Passagen		Anteil an der Gesamtzahl der R-Passagen		Gesamtzahl der R-Passagen 1957 (v.H.)
	1956	1957	1956 (v.H.)	1957 (v.H.)	
Berlin und übriges Westdeutschland	785	1173	16,5	83,5	15,85
Übrige Europa	423	475	37,6	63,4	35,4
Übersee	160	197	38,1	61,9	35,5
					84,15
					64,6
					64,5

Zahlentafel 4
 Aufgliederung des saarländischen Gesamtpassageaufkommens nach Anteilen der E- und R-Passagen

*) Damit sei nicht gesagt, daß sich nicht auch die interessierte saarländische Wirtschaft in irgendeiner Form an den Investitionen, im vorliegenden Falle z. B. in Gestalt von Sachleistungen, sowie später an den Subventionen beteiligen sollte. Die Höhe einer solchen Beteiligung könnte geradezu einen Gradmesser für die wirtschaftliche Notwendigkeit des Hafens abgeben.)

schließung des vorhandenen Potentials als bisher rechtfertigen sollte. Dieses Potential ist nicht zuletzt im Hinblick auf die besonderen Aufgaben, die dem Saarland nach dem SV im Warenaustausch mit Frankreich zufallen, weiterer, nicht unbeträchtlicher Steigerung fähig.

Es handelt sich an dieser Stelle nicht darum, den Nachweis zu führen, ob sich der Bau eines saarländischen Verkehrsflughafens, volkswirtschaftlich gesehen, „lohnt“. Dieser Nachweis läßt sich exakt erst nach weiterem Fortschreiten der Projektarbeiten und vor allem nach Vorliegen einer Wirtschaftsrechnung für die geplante Verkehrsanlage führen. Eine marktanalytische Studie der vorliegenden oder ähnlicher Art kann als Grundlage für die Durchführung der fraglichen Rechnung dienen. Letztere wird insbesondere darüber Auskunft zu geben haben, wie hoch die Investitionen für den geplanten Bau und die laufenden Zuschüsse sein müßten, welche die öffentliche Hand für die Durchführung des Hafenbetriebes während einer begrenzten Zeitdauer aufzuwenden hätte¹⁹⁾. Erst nach dem Vorliegen einer Wirtschaftsrechnung dürfte sich ein abschließendes Urteil über das Bauvorhaben fallen lassen.

Über den Bereich der vorliegenden Studie hinaus kann noch eine Reihe weiterer, vor allem staatspolitischer Gesichtspunkte von anderer Art geltend gemacht werden, als sie sich aus dem SV für den Bau eines saarländischen Flughafens und damit für eine Wiedereinbeziehung des saarländischen Grenzlandes in das nationale und internationale Flugliniennetz herleiten ließen. Ihre Erörterung würde aber den gegebenen Rahmen sprengen.