

## **Die Verkehrsleistungen des Flughafens München-Riem 1979 im Vergleich**

Das Interesse am Münchener Luftverkehr hat auch im Berichtsjahr nicht nachgelassen. Die zunehmende Frequentierung und die damit über Gebühr beanspruchte Kapazität in München-Riem haben immer wieder für Schlagzeilen gesorgt. Die im folgenden gebrachten Daten rechtfertigen erneut den Bedarf Münchens an einem neuen Großflughafen. Dabei spiegeln die Leistungszahlen dieses Beitrages bei den in Riem zwangsläufig gegebenen Beschränkungen noch gar nicht wider, welcher Luftverkehrsbedarf tatsächlich für den Raum München heute besteht.

Wichtige Aspekte über den Entwicklungstrend werden jedoch deutlich, wenn man die Angaben über die Verkehrsleistungen des Flughafens München-Riem mit denjenigen der anderen Flughäfen im Bundesgebiet vergleicht. Daneben wird die Stellung des Münchener Flughafens und seine Bedeutung für den Luftverkehr im Berichtsjahr, aber auch der allgemeine Entwicklungstrend dieser Verkehrsart insgesamt, durch solche statistischen Vergleiche verdeutlicht. Die von manchen schon seit längerem vorhergesagte Stagnation des Luftverkehrs ist auch 1979 nicht eingetreten. Von einem Ende des Wachstums kann keine Rede sein, denn die Leistungsdaten zeigen erneut beträchtliche Zunahmeraten, selbst im Zeichen der Ölkrise und der damit verbundenen Verteuerung der Treibstoffe bzw. Flugpreise. Auch 1979 konnten alle Flughäfen im Bundesgebiet Zunahmeraten im Passagierverkehr erzielen, die zum Teil wieder von einer beachtlichen Größenordnung waren.

Bevor auf die gesamte Entwicklung anhand der Vergleichsdaten über die Verkehrsleistung deutscher Flughäfen näher eingegangen wird, zunächst zu den wichtigsten Zahlen über den Flugverkehr in München-Riem. Tabelle 1 auf Seite 272, mit den Angaben aus den letzten drei Jahren, zeigt deutlich die entscheidenden Wachstumsraten auf. Trotz der eingangs schon erwähnten, beschränkten Möglichkeiten des Flughafens München-Riem stieg die Zahl der Flugzeugbewegungen von 130172 im Jahr 1978 auf 138859 im Berichtsjahr, was einer relativen Zunahme von 6,7% gleichkommt. Noch stärker war das Wachstum in der Hauptverkehrsart, dem Personenverkehr. Bei den Einsteigern betrug die Zahl 8,9%, bei den Aussteigern 9,6%. Lediglich die Zahl der Transitpassagiere ging leicht zurück. Das Gesamtpassagieraufkommen überstieg mit 6084917 Passagieren zum ersten Mal in der Geschichte des Münchener Flughafens die 6-Millionen-Schwelle. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr belief sich dabei auf 8,2%. Bei der Luftfracht hingegen hat sich 1979 eine rückläufige Entwicklung bemerkbar gemacht. Sie wurde zu einem großen Teil verursacht durch die Verlegung von Luftfrachten auf den Straßenverkehr (Trucking-Verkehr). Bei der Luftpost war wieder, und zwar sowohl bei den Ausladungen als auch bei den Einladungen, ein erfreuliches Mehraufkommen zu verzeichnen, so daß insgesamt 9525 t Luftpost (38,1% mehr als im Vorjahr) in München umgeschlagen wurden. Der Transitverkehr bewegte sich allerdings ähnlich wie beim Personen- und Frachtverkehr rückläufig.

Zusammenfassend kann zu den Leistungen des Flughafens München-Riem gesagt werden, daß die größte Bedeutung dem Anstieg der Passagierzahlen zukommt. Wenn dieser Anstieg die Zunahmerate bei den Flugzeugbewegungen – wie Tabelle 1 zeigt – deutlich übertrifft, so ist das aus der Tatsache zu erklären, daß die Kapazität der Flugzeuge größer geworden ist und zunehmend Typen kleinerer und mittlerer Fluggastkapazitäten durch große Fluggeräte ersetzt werden. Dadurch würden selbst bei einer gleichbleibenden Zahl der Flugzeugbewegungen

## Flughafenverkehr München-Riem

Tabelle 1

Bezeichnung	1977	1978	1979	Gegen- über 1978 Zu-/Ab- nahme %
Flugzeugbewegungen. . . . .	123403	130172	138859	6,7
Passagiere				
Aussteiger . . . . .	2493429	2649461	2902820	9,6
Einsteiger . . . . .	2473506	2637602	2873558	8,9
Zusammen . . . . .	4966935	5287063	5776378	9,3
Außerdem Transit . . . . .	332187	337717	308539	- 8,6
Gesamtpassagierzahl . . . . .	5299122	5624780	6084917	8,2
Luftfracht in t				
Ausladung . . . . .	17168	18167	15856	-12,7
Einladung . . . . .	13174	14497	12255	-15,5
Zusammen . . . . .	30342	32664	28111	-13,9
Außerdem Transit . . . . .	13780	15193	11007	-27,6
Luftpost in t				
Ausladung . . . . .	5034	3559	4771	34,1
Einladung . . . . .	4616	3338	4754	42,4
Zusammen . . . . .	9650	6897	9525	38,1
Außerdem Transit . . . . .	1052	963	547	-43,2

mehr Personen befördert werden können als in früheren Jahren. Hinzu kommt noch, daß die laufende Verbesserung bei den elektronischen Buchungssystemen und die damit in Zusammenhang stehenden organisatorischen Maßnahmen noch weiter zu einer optimalen Kapazitätsauslastung beitragen.

Wie in den früheren Berichten dieser Schriftenreihe, die sich mit dem Münchener Flugverkehr befassen, werden in Tabelle 2 wiederum vergleichbar die Verkehrsleistungen aller deutschen Flughäfen zusammengefaßt dargestellt. Dabei wurden die Flughäfen in Berlin-West nicht berücksichtigt, weil bei ihnen infolge der Insellage der Stadt Sonderverhältnisse herrschen.

Die Zahlen der Tabelle lassen sowohl einen Vergleich der Münchener Daten und Leistungen mit denjenigen der anderen Städte im Luftverkehr zu, als sie auch die jüngste Verkehrsentwicklung im Bundesgebiet kennzeichnen. Beginnt man die vergleichende Betrachtung mit der wichtigsten Verkehrsart – dem Passagierverkehr –, so stellt man fest, daß alle Verkehrsflughäfen im Bundesgebiet auch 1979 weiterhin deutliche Steigerungsraten aufweisen. Selbst der Frankfurter Flughafen, der seit vielen Jahren im Bundesgebiet die Spitzenposition hält, hat mit einer Steigerungsrate von 10,4% sein Passagieraufkommen auf über 17,5 Mio. steigern können. Dies war zugleich die höchste Zunahmerate aller deutschen Flughäfen. An zweiter Stelle liegt der Düsseldorfer Flughafen mit einer Steigerungsrate von 9,7% und an dritter Hamburg mit 9,0%. Die entsprechende Münchener Zunahmerate von 8,2% bringt den Münchener Flughafen auf den 4. Rang. Anhand dieser Steigerungsraten zeigt sich erneut, daß sich Jahr für Jahr die vier Schwerpunktflughäfen im Bundesgebiet immer stärker herausheben.

### Verkehrsleistungen deutscher Flughäfen

Tabelle 2

Flughafen	Flugzeugbewegungen				Fluggäste								Gegenüber 1978 Zu-/ Abnahme %
	insgesamt		dar. gewerblich		Aussteiger		Einsteiger		Transit		insgesamt		
	1978	1979	1978	1979	1978	1979	1978	1979	1978	1979	1978	1979	
Bremen . . . . .	41 630	43 617	15 373	15 026	323 902	350 823	323 428	346 067	20 282	21 724	667 612	718 614	7,6
Düsseldorf . . . . .	113 234	113 436	84 034	84 689	3 099 078	3 418 360	3 112 037	3 432 791	149 205	123 950	6 360 320	6 975 101	9,7
Frankfurt am Main . . . . .	216 522	221 560	207 506	211 622	7 512 830	8 351 055	7 448 624	8 276 740	915 263	896 043	15 876 717	17 523 838	10,4
Hamburg . . . . .	94 945	98 199	63 386	64 954	1 988 805	2 166 219	1 978 311	2 152 656	192 139	213 703	4 159 255	4 532 578	9,0
Hannover . . . . .	76 584	75 719	36 579	34 842	987 774	1 082 056	978 554	1 059 419	131 532	109 836	2 097 860	2 251 311	7,3
Köln/Bonn . . . . .	88 181	91 039	37 121	36 341	1 028 235	1 082 060	975 616	1 035 050	123 113	111 269	2 126 964	2 228 379	4,8
München . . . . .	130 172	138 859	81 963	85 117	2 649 461	2 902 820	2 637 602	2 873 558	337 717	308 539	5 624 780	6 084 917	8,2
Nürnberg . . . . .	52 768	53 050	12 677	13 698	389 922	394 406	376 027	388 380	48 679	53 330	814 628	836 116	2,6
Stuttgart . . . . .	90 744	93 280	49 203	51 956	1 335 054	1 388 846	1 300 804	1 349 203	107 313	131 453	2 743 171	2 869 502	4,6

Flughafen	Luftfracht in t								Luftpost in t									
	Ausladung		Einladung		zusammen		Gegenüber 1978 Zu-/ Abnahme %	außerdem Transit		Ausladung		Einladung		zusammen		Gegenüber 1978 Zu-/ Abnahme %	außerdem Transit	
	1978	1979	1978	1979	1978	1979		1978	1979	1978	1979	1978	1979	1978	1979		1978	1979
Bremen . . . . .	1 862	2 857	724	1 316	2 586	4 173	61,4	124	123	444	745	762	1 079	1 206	1 824	51,2	24	20
Düsseldorf . . . . .	20 114	21 053	14 678	18 246	34 792	39 299	13,0	3 297	2 338	1 820	1 917	2 986	2 999	4 806	4 916	2,3	229	183
Frankfurt am Main . . . . .	278 320	296 419	282 750	304 418	561 070	600 837	7,1	44 385	43 157	33 452	41 144	33 125	39 039	66 577	80 183	20,4	2 423	2 419
Hamburg . . . . .	16 285	17 304	8 520	9 262	24 805	26 566	7,1	10 513	16 853	3 273	4 556	3 895	5 148	7 168	9 704	35,4	1 226	1 258
Hannover . . . . .	4 589	4 933	5 102	4 861	9 691	9 794	1,1	943	762	1 374	1 982	1 275	2 084	2 649	4 066	53,5	103	91
Köln/Bonn . . . . .	39 893	36 115	34 399	36 135	74 292	72 250	- 2,7	5 282	2 775	2 071	3 466	2 640	4 002	4 711	7 468	58,5	228	240
München . . . . .	18 167	15 856	14 497	12 255	32 664	28 111	-13,9	15 193	11 007	3 559	4 771	3 338	4 754	6 897	9 525	38,1	963	547
Nürnberg . . . . .	4 170	3 859	2 263	1 730	6 433	5 589	-13,1	183	135	1 204	1 512	1 702	2 237	2 906	3 749	29,0	6	2
Stuttgart . . . . .	11 102	11 168	9 776	8 415	20 878	19 583	- 6,2	1 433	1 572	1 404	2 313	2 266	3 223	3 670	5 536	50,8	171	272

Nach diesen vier großen Flughäfen mit herausragender Verkehrsbedeutung folgt eine Gruppe von drei Flughäfen, die alle eine vergleichbare Verkehrsleistung von 2,2 bis etwa 2,9 Mio. Passagiere hatten, nämlich Hannover, Köln/Bonn und Stuttgart. Bei Hannover war die Verkehrszunahme im Berichtsjahr mit 7,3% ebenfalls noch hoch. Köln/Bonn (4,8%) und Stuttgart (4,6%) liegen mit ihren Zunahmeraten eher im Mittelfeld. Den geringsten Zuwachs (2,6%) hatte im Passagierverkehr der Nürnberger Flughafen zu verzeichnen, dessen Gesamtpassagieraufkommen weiterhin unter der Millionengrenze blieb. Ebenfalls lag der Bremer Flughafen mit seinem Passagieraufkommen noch unter dieser Grenze. Hier wurde unter den deutschen Flughäfen 1979 mit 718 614 Passagieren der niedrigste Wert registriert, wobei die Zunahmerate von 7,6% allerdings deutlich über dem entsprechenden Nürnberger Wert lag. Verkehrsgeografisch zeigen diese Daten, daß die Flughäfen in einer Zwischenlage zu den großen Schwerpunktflughäfen ein deutlich niedrigeres Passagieraufkommen hatten und auch bescheidenere Steigerungsraten, aber dennoch im Rahmen der positiven Gesamtentwicklung ihre Stellung behaupten konnten.

Im Luftfrachtverkehr nimmt der Frankfurter Flughafen ebenfalls wieder die herausragende Stellung unter den Flughäfen im Bundesgebiet ein. Im Jahre 1979 wurde bei einer Steigerungsrate von 7,1% erstmals die 600 000 t-Schwelle überschritten. Die außerdem noch angefallene Transitmenge belief sich immerhin noch auf 43 157 t. Nach der Verkehrsrichtung wurde die größte Luftfrachtmenge – wie im Vorjahr – wieder bei den Einladungen registriert.

Dem Luftfrachtaufkommen nach steht der Flughafen Köln/Bonn mit 72 250 t an zweiter Stelle, allerdings mit deutlichem Abstand. Den dritten Rang nimmt mit knapp 40 000 t der Düsseldorfer Flughafen ein, der unter den Schwerpunktflughäfen mit einer Zunahmerate von 13% die höchste Steigerungsrate für sich verbuchen konnte. Der Münchener Flughafen lag mit einem Luftfrachtaufkommen von 28 111 t an vierter Stelle (noch vor Hamburg), allerdings mit einer Abnahmerate von 13,9%. Abnahmeraten hatten daneben auch noch der nach dem Luftfrachtaufkommen an zweiter Stelle liegenden Flughafen Köln/Bonn (-2,7%). Nürnberg (-13,1%) und Stuttgart (-6,2%). Die Zunahmerate Hamburgs entsprach mit 7,1% exakt derjenigen Frankfurts, die höchste Steigerungsrate im Luftfrachtaufkommen hatte mit 61,4% der Bremer Flughafen bei einer, wie Tabelle 2 zeigt, allerdings sehr geringen Ausgangsmenge. Auch 1979 lag Bremen trotz dieser Zunahmerate bei der Luftfracht mit 4 173 t an letzter Stelle in der Reihe der Flughäfen in der Bundesrepublik.

Wie in der traditionellen Gliederung nach Luftverkehrsarten rangiert ebenso der Größenordnung nach das Luftpostaufkommen an dritter Stelle. Auch hier hatte Frankfurt wieder die herausragende Spitzenposition mit einem Gesamtaufkommen von 80 183 t (20,4% mehr als im Vorjahr) und einem Transitaufkommen von 2 419 t. Die nächsten Ränge besetzen der Höhe des Luftpostaufkommens nach – in anderer Reihenfolge als bei den bisher beschriebenen Verkehrsarten – Hamburg mit knapp 10 000 t und einer Steigerungsrate von 35,4% sowie München mit 9 525 t und einer Steigerungsrate von 38,1%. An vierter Stelle folgt beim Luftpostaufkommen Köln/Bonn, an fünfter Stuttgart und Düsseldorf rangiert bei dieser Verkehrsart erst an sechster Stelle. Trotz einer der höchsten Steigerungsraten (51,2%) hatte Bremen wieder mit einem Gesamtaufkommen von 1 824 t das niedrigste Jahresergebnis.

Die im vorstehenden gebrachten Zahlen und Fakten lassen in der Zusammenfassung den Schluß zu, daß der Luftverkehr, gemessen an der Verkehrsleistung deutscher Flughäfen, im Jahre 1979 abermals einen Aufschwung zu verzeichnen hatte. Von besonderer Bedeutung waren dabei die Zunahmeraten bei der Hauptverkehrsart, dem Passagierverkehr. Gerade bei dieser Verkehrsart wurde die zunehmende Konzentration auf die drei Schwerpunktflughäfen Frankfurt, Düsseldorf und München wiederum sehr deutlich.

*Dr. Dh.*