

Die Verkehrsleistungen des Flughafens München-Riem 1980 im Vergleich

Im Zusammenhang mit der Planung und dem Baubeginn des Flughafens München II wurde im Berichtsjahr dem Münchener Luftverkehr wieder ein steigendes Interesse entgegengebracht. Aber auch aus anderem Grund ist das Jahr 1980 für diese Verkehrsart von sehr großer Bedeutung gewesen: Zum ersten Mal in der Nachkriegsentwicklung des zivilen Luftverkehrs ist beim Passagieraufkommen der Flughäfen in der Bundesrepublik Deutschland zusammengekommen ein Rückgang zu verzeichnen gewesen! Die drei einzigen Städte, die noch Verkehrszunahmeraten hatten, konnten den Gesamtrückgang nicht aufhalten. Unter diesen drei Städten mit positiven Zahlen ist München leider nicht zu finden. Es waren Hamburg mit einer Zunahmerate von 0,6 %, Frankfurt am Main mit einer solchen von 0,7 % und schließlich Düsseldorf mit der größten Zunahmerate von 3,5 %. Die höchsten Abnahmeraten hatten die Flughäfen Köln/Bonn mit 9,7 %, Hannover mit 7,7 % und Bremen mit 6,1 %. Der Münchener Flughafen ist mit einem Rückgang von 0,4 % des Gesamtpassagieraufkommens noch einigermaßen glimpflich davongekommen. Im Linienverkehr konnte sogar noch eine leichte Wachstumsrate erzielt werden. Der Einbruch ist hier lediglich auf die Entwicklung des Charterverkehrs zurückzuführen.

Bevor jedoch die Gesamtentwicklung anhand der Vergleichsdaten über die Verkehrsleistungen deutscher Flughäfen weiter dargestellt wird und dabei wichtige Aspekte über den allgemeinen Entwicklungstrend im bundesdeutschen Luftverkehr behandelt werden, sind zunächst die wichtigsten Zahlen über den Flugverkehr in München-Riem zu vermitteln. Tabelle 1 auf Seite 282 zeigt anhand der Angaben aus den letzten drei Jahren deutlich, daß zwar die Zahl der Flugzeugbewegungen bis einschließlich 1980 kontinuierlich angestiegen ist (im Berichtsjahr waren es 142 032 bzw. 2,3 % mehr als im Vorjahr 1979). Die Steigerungsrate ist zum Teil aber auf die statistische Einbeziehung der gewerblichen Schulflüge seit dem 1.1.1980 zurückzuführen. Tatsächlich stieg auch die Zahl der Passagiere nicht mehr, wie es bei einer Zunahme der Flugzeugbewegungen zu erwarten gewesen wäre.

Sie ging sogar – wenn auch geringfügig – zurück. Dabei nahm die Zahl der Aussteiger um 0,5 % ab, die Zahl der Einsteiger um 0,2 %. Beim Transitverkehr waren die Einbußen mit 2,4 % noch höher; bei der Gesamtpassagierzahl belief sich, wie vorstehend schon einmal angedeutet, der Rückgang gegenüber dem Jahr 1979 auf 0,4 %. Bei der Luftfracht und der Luftpost konnten hingegen – jeweils mit Ausnahme des Transitverkehrs – noch deutliche Zunahmeraten erzielt werden, die bei den einzelnen Verkehrsarten zwischen 5,1 und 9,7 % lagen. Allerdings ist hierbei zu berücksichtigen, daß das Luftfrachtaufkommen in München im Ganzen gesehen erheblich unter den Frankfurter Werten oder den entsprechenden Zahlen der Flughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf liegt.

Zusammenfassend kann man zu den Verkehrsleistungen des Jahres 1980 auf dem Flughafen München-Riem sagen, daß in der Hauptverkehrsart – also im Passagierverkehr – zum ersten Mal ein leichter Einbruch zu registrieren war, der ein Zeichen für die jüngste Entwicklung des Luftverkehrs ist. Bei der steigenden Zahl von Flugzeugbewegungen bedeutet das eine niedrigere kapazitive Auslastung. Bedauerlich für München ist, daß drei der wichtigsten Verkehrsflughäfen in Deutschland, nämlich Frankfurt a.M., Düsseldorf und Hamburg auch im Passagierverkehr noch Steigerungsraten zu melden hatten, tröstlich hingegen, daß die rückläufige Entwicklung auf anderen Flughäfen in der Bundesrepublik, so zum Beispiel Köln/Bonn (– 9,7 %), Hannover (– 7,7 %) und Bremen (– 6,1 %) im Passagierverkehr noch bedeutend höher ist als in München.

Tabelle 1

Flughafenverkehr München-Riem

Bezeichnung	1978	1979	1980	Gegenüber 1979 Zu-/ Abnahme %
Flugzeugbewegungen	130 172	138 859	142 032	2,3
Passagiere				
Aussteiger	2 649 461	2 902 820	2 888 416	- 0,5
Einsteiger	2 637 602	2 873 558	2 868 401	- 0,2
Zusammen	5 287 063	5 776 378	5 756 817	- 0,3
außerdem Transit	337 717	308 539	301 180	- 2,4
Gesamtpassagierzahl	5 624 780	6 084 917	6 057 997	- 0,4
Luftfracht in t				
Ausladung	18 167	15 856	16 668	5,1
Einladung	14 497	12 255	13 326	8,7
Zusammen	32 664	28 111	29 994	6,7
außerdem Transit	15 193	11 007	9 097	- 17,4
Luftpost in t				
Ausladung	3 559	4 771	5 236	9,7
Einladung	3 338	4 754	5 082	6,9
Zusammen	6 897	9 525	10 318	8,3
außerdem Transit	963	547	494	- 9,7

Wie in den vorausgegangenen Berichten dieser Schriftenreihe, die sich in den vergangenen Jahren mit dem Münchener Luftverkehr befaßt haben, werden in Tabelle 2 auf Seite 283, und zwar wiederum vergleichbar, die Verkehrsleistungen aller deutschen Flughäfen zusammengefaßt dargestellt. Dabei wurden die Flughäfen in Berlin-West nicht berücksichtigt, weil dort infolge der Insellage der Stadt Sonderverhältnisse herrschen.

Die Angaben in Tabelle 2 lassen einmal einen Vergleich der Münchener Verkehrswerte aller drei Verkehrsarten (Passagierverkehr, Luftfracht und Luftpost) zu, zum anderen kennzeichnen sie zugleich die jüngste Verkehrsentwicklung im Bundesgebiet. Wie bereits erwähnt, sind im Gegensatz zu den vorangegangenen Jahren die fast üblich gewordenen Steigerungsraten diesmal beim Gesamtpassagieraufkommen nicht mehr zu registrieren gewesen. Der Frankfurter Flughafen, der seit vielen Jahren die Spitzenposition im Bundesgebiet hält, hat allerdings mit einer Steigerungsrate von 0,7% sein Passagieraufkommen weiter auf 17,65 Mio. hochschrauben können. Der vom Verkehrsaufkommen her zweitgrößte Flughafen Düsseldorf hatte bei 7,22 Mio. Passagieren sogar eine Steigerungsrate von 3,5% zu vermelden, die gleichzeitig die höchste im Passagierverkehr unter den in Tabelle 2 aufgeführten Städten ist. Auch Hamburg hatte noch eine leichte Steigerungsrate (0,6%), die das Passagieraufkommen auf 4,56 Mio. steigen ließ. Von der durch die absoluten Größenordnungen her gegebenen Rangfolge liegt nach der Gesamtzahl allerdings München mit rund 6,06 Mio. Passagieren auf dem 3. Rang hinter Frankfurt a. M. und Düsseldorf.

Einen relativ hohen Rückgang im Passagierverkehr hatte Bremen zu verzeichnen, von den absoluten Zahlen her ohnehin der Flughafen mit den niedrigsten Ergebnissen. Die Gesamtpassagierzahl fiel in Bremen von 718 614 im Jahre 1979 um 6,1% auf 674 635 im Berichtsjahr. Die höchste prozentuale Einbuße bei den Fluggastzahlen hatte unter den Flughäfen im Bundesgebiet Köln/Bonn mit 9,7% hinzunehmen, gefolgt von Hannover mit 7,7%. Auch Nürn-

Verkehrsleistungen deutscher Flughäfen

Tabelle 2

Flughafen	Flugzeugbewegungen				Fluggäste								Gegenüber 1979 Zu-/Abnahme %
	insgesamt		davon gewerblich *)		Aussteiger		Einsteiger		Transit		insgesamt		
	1979	1980	1979	1980	1979	1980	1979	1980	1979	1980	1979	1980	
Bremen.....	43 617	45 526	15 026	26 999	350 823	334 108	346 067	329 972	21 724	10 555	718 614	674 635	-6,1
Düsseldorf.....	113 436	115 662	84 689	86 900	3 418 360	3 531 115	3 432 791	3 517 841	123 950	167 428	6 975 101	7 216 384	3,5
Frankfurt am Main.....	221 560	222 293	211 622	211 662	8 351 055	8 477 204	8 276 740	8 396 294	896 043	776 855	17 523 838	17 650 353	0,7
Hamburg.....	98 199	100 279	64 954	66 819	2 166 219	2 179 078	2 152 656	2 158 556	213 703	221 305	4 532 578	4 558 939	0,6
Hannover.....	75 719	78 801	34 842	49 067	1 082 056	991 812	1 059 419	972 510	109 836	112 922	2 251 311	2 077 244	-7,7
Köln/Bonn.....	91 039	86 127	36 341	45 209	1 082 060	972 662	1 035 050	948 258	111 269	91 321	2 228 379	2 012 241	-9,7
München.....	138 859	142 032	85 117	94 824	2 902 820	2 888 416	2 873 558	2 868 401	308 539	301 180	6 084 917	6 057 997	-0,4
Nürnberg.....	53 050	57 268	13 698	16 844	394 406	390 212	388 380	385 928	53 330	34 686	836 116	810 826	-3,0
Stuttgart.....	93 280	91 112	51 956	57 600	1 388 846	1 332 145	1 349 203	1 294 871	131 453	146 964	2 869 502	2 773 980	-3,3

Flughafen	Luftfracht in t							Luftpost in t							außerdem Transit			
	Ausladung		Einladung		zusammen		Gegenüber 1979 Zu-/ Abnahme %	außerdem Transit		Ausladung		Einladung		zusammen			Gegenüber 1979 Zu-/ Abnahme %	
	1979	1980	1979	1980	1979	1980		1979	1980	1979	1980	1979	1980	1979				1980
Bremen.....	2 857	3 121	1 316	1 477	4 173	4 598	10,2	123	40	745	711	1 079	1 021	1 824	1 732	-5,0	20	1
Düsseldorf.....	21 053	19 478	18 246	15 106	39 299	34 584	-12,0	2 338	3 131	1 917	1 808	2 999	3 383	4 916	5 191	5,6	183	330
Frankfurt a. Main.....	296 419	293 769	304 418	311 466	600 837	605 235	0,7	43 157	37 579	41 144	45 539	39 039	43 882	80 183	89 421	11,5	2 419	2 279
Hamburg.....	17 304	19 190	9 262	9 992	26 566	29 182	9,8	16 853	12 602	4 556	4 996	5 148	5 551	9 704	10 547	8,7	1 258	1 129
Hannover.....	4 933	5 024	4 861	5 232	9 794	10 256	4,7	762	794	1 982	2 560	2 084	2 522	4 066	5 082	25,0	91	163
Köln/Bonn.....	36 115	25 915	36 135	23 239	72 250	49 154	-32,0	2 775	2 683	3 466	4 047	4 002	4 710	7 468	8 757	17,3	240	170
München.....	15 856	16 668	12 255	13 326	28 111	29 994	6,7	11 007	9 097	4 771	5 236	4 754	5 082	9 525	10 318	8,3	547	494
Nürnberg.....	3 859	3 636	1 730	1 583	5 589	5 219	-6,6	135	142	1 512	1 780	2 237	2 559	3 749	4 339	15,7	2	3
Stuttgart.....	11 168	10 898	8 415	9 052	19 583	19 950	1,9	1 572	986	2 313	2 732	3 223	3 562	5 536	6 294	13,7	272	296

*) Ab 1.1.1980 einschließlich gewerbliche Schulfüge.

berg und Stuttgart waren Leidtragende der rückläufigen Entwicklung mit Passagierzahlen, die um 3,0% bzw. 3,3% unter den Ergebnissen des vorhergehenden Jahres lagen. Von der absoluten Zahl her blieb Nürnberg mit 810826 Flugpassagieren wie Bremen noch unter der Millionengrenze.

Im Luftfrachtverkehr nahm der Frankfurter Flughafen 1980 ebenfalls wieder die herausragende Stellung unter den Flughäfen im Bundesgebiet ein. Das Frankfurter Luftfrachtaufkommen hatte bereits im Jahre 1979 die 600000 t-Schwelle überschritten, ein weiteres Wachstum von 0,7% im Jahre 1980 erbrachte eine Luftfrachtmenge von 605235 t. Nach der Verkehrsrichtung dominierten wieder – wie in den Vorjahren – die Einladungen.

An zweiter Stelle im Bereich der Luftfracht steht der Flughafen Köln/Bonn mit fast 50000 t, allerdings ohne die Steigerungstendenzen Frankfurts. Im Gegenteil, das Köln/Bonner Luftfrachtaufkommen ging sogar um 32,0% zurück. Den dritten Rang nimmt mit knapp 35000 t wiederum der Düsseldorfer Flughafen ein. Auch hier mußte jedoch ein Rückgang hingenommen werden, der mit 12,0% aber nicht so groß war wie der in Köln/Bonn. Der dritte Flughafen mit Abnahmeraten im Luftfrachtverkehr war – allerdings bei einer geringen Gesamtmenge – Nürnberg (6,6% Verlust). Bei allen anderen Flughäfen in der Bundesrepublik konnte ein steigendes Luftfrachtaufkommen registriert werden; die höchsten Steigerungsraten erzielten dabei die norddeutschen Flughäfen Bremen (10,2%) und Hamburg (9,8%). Der Münchener Flughafen hatte bei einem Luftfrachtaufkommen von fast 30000 t sogar noch eine Steigerungsrate von 6,7%. Aus diesen Ergebnissen läßt sich erkennen, wie stark die Konzentration des Luftfrachtverkehrs in der Bundesrepublik auf den Frankfurter Flughafen ausgerichtet ist. Wie in der traditionellen Gliederung nach Luftverkehrsarten rangiert ebenso der Größenordnung nach das Luftpostaufkommen an dritter Stelle. Auch hier nahm Frankfurt a. M. wieder die herausragende Spitzenposition ein mit einem Gesamtaufkommen von 89421 t (11,5% mehr als im Vorjahr) und außerdem noch einem Transitaufkommen von 2279 t. Die nächsten Ränge besetzen der Höhe des Luftpostaufkommens nach – in anderer Reihenfolge als bei den bisher beschriebenen Verkehrsarten – Hamburg mit 10547 t und einer Steigerungsrate von 8,7%. An vierter Stelle folgt beim Luftpostaufkommen Köln/Bonn mit 8757 t und einem relativen Wachstum von 17,3%; an fünfter Stelle liegt Stuttgart (6294 t) und Düsseldorf (5191 t) folgt bei dieser Verkehrsart erst an sechster Stelle. Auf Rang sieben liegt mit einem Aufkommen von 5082 t (aber der höchsten Zunahmerate von 25,0%) der Flughafen Hannover. Vom Gesamtaufkommen her nahm Bremen mit 1732 t, wie schon bei den Fluggastzahlen und der Luftfrachtmenge, den letzten Platz ein. Es war im Berichtsjahr gleichzeitig der einzige Flughafen mit einem rückläufigen Luftpostaufkommen (um 5,0%).

Aus den vorstehend gebrachten Zahlen und Fakten kann zusammenfassend der Schluß gezogen werden, daß die Zunahmeraten im Luftverkehr auf den Flughäfen des Bundesgebietes, an die die Verkehrsstatistik seit Jahren gewöhnt war, offensichtlich 1979 ein vorläufiges Ende gefunden haben. Die 80er Werte liegen in der Hauptverkehrsart deutlich unter dem Vorjahresergebnis. An den Abnahmeraten waren die einzelnen Flughäfen im Bundesgebiet in unterschiedlichem Maße beteiligt. Während, wie eingangs schon ausgeführt, Frankfurt a. M., Düsseldorf und Hamburg noch eine steigende Tendenz bei den Passagierzahlen zu verzeichnen hatten, waren bei allen übrigen, so auch bei München, rückläufige Fluggastzahlen ein Kennzeichen der jüngsten Entwicklung. Es ist zu hoffen, daß 1981 keine noch größeren Einbrüche erfolgen. Positive Aspekte können erwartet werden aus der Tatsache heraus, daß zumindest die großen Luftverkehrsunternehmen sowohl ihr Fluggerät wie auch ihre Verbindungen laufend verbessern. München wird insofern davon profitieren, als Ende April 1981 die erste Linien-Langstreckenverbindung im Nonstop-Flug zwischen München und New York eröffnet wird.

Dr. Dh.