

Die Verkehrsleistungen des Flughafens München-Riem 1985 im Vergleich

Auch diesmal kann in der Reihe der jährlich in der Münchener Statistik vermittelten Darstellungen über die Luftverkehrsleistungen des Flughafens München-Riem wieder ein neuer Spitzenwert registriert werden: Zum ersten Mal in der Geschichte des Münchener Luftverkehrs konnte die Zahl von 8 Mio. Passagieren überschritten werden. Ein Jahr zuvor war erst die Zahl von 7 Mio. Passagieren erreicht und übertroffen worden! Was diese Werte bedeuten, zeigt im Verlauf dieses Beitrages noch eingehend der Vergleich mit den Verkehrsverhältnissen der anderen Flughäfen in der Bundesrepublik Deutschland.

Nach der Anfang der 80er Jahre zu beobachtenden Stagnationsphase im Luftverkehr konnte schon 1983 wieder eine positive Entwicklung vermerkt werden. Die Zunahme der Gesamtpassagierzahl in München belief sich 1983 auf 7,3 %. 1984 war mit 13,8 % eine besonders hohe Zunahmerate zu verzeichnen und man glaubte, daß München-Riem kaum noch mehr Verkehr aufnehmen könnte. Trotzdem brachte das Jahr 1985 nochmals eine kräftige Steigerung der Gesamtpassagierzahl mit einer Zunahme von 11,2 %.

Bevor die Gesamtentwicklung anhand der Vergleichsdaten über die Verkehrsleistungen deutscher Flughäfen dargestellt wird, sollen zunächst die Zahlen des Flughafenverkehrs in München-Riem in Tabelle 1 vermittelt werden. Sie zeigen anhand der Angaben aus den letzten drei Jahren, welche Entwicklung der Luftverkehr in München nach Überwindung der Stagnationsphase genommen hat.

Flughafenverkehr München-Riem

Tabelle 1

Bezeichnung	1983	1984	1985	Gegenüber 1984 Zu-/ Abnahme %
Flugzeugbewegungen	134 119	140 664	157 347	11,9
davon				
gewerblicher Verkehr	94 577	101 528	114 144	12,4
dar. Linie	68 084	72 266	77 896	7,8
Charter	15 618	18 460	22 335	21,0
nichtgewerblicher Verkehr	39 542	39 136	43 203	10,4
Passagiere*)				
Aussteiger	3 045 650	3 446 488	3 828 135	11,1
Einsteiger	3 027 579	3 443 896	3 821 881	11,0
Zusammen	6 073 229	6 890 384	7 650 016	11,0
außerdem Transit	283 437	344 734	392 563	13,9
Gesamtpassagierzahl	6 356 666	7 235 118	8 042 579	11,2
dar. Linie	4 640 842	5 154 586	5 455 579	5,8
Charter	1 689 396	2 045 925	2 542 445	24,3
Luftfracht*) in t				
Ausladung	14 777	16 797	16 102	- 4,1
Einladung	15 427	17 963	17 671	- 1,6
Zusammen	30 204	34 760	33 773	- 2,8
außerdem Transit	6 705	7 381	7 400	0,3
Luftpost in t				
Ausladung	5 854	7 179	7 295	1,6
Einladung	6 054	7 099	7 462	5,1
Zusammen	11 908	14 278	14 757	3,4
außerdem Transit	438	447	548	22,6

*) Ohne Beförderungen im nichtgewerblichen Verkehr.

Die Zahl der Flugzeugbewegungen ist in den drei letzten Jahren laufend gestiegen, im Jahr 1985 allein um 11,9 %. Der Hauptanteil dieser Steigerungsrate fiel auf den gewerblichen Verkehr und darunter insbesondere auf den Charterverkehr, der sogar gegenüber dem Vorjahr um 21 % zunahm.

An dieser Stelle ist eine Bemerkung zu den Flugzeugbewegungen nötig. Dazu gehören nach der Definition für die Flugarten des gewerblichen und nichtgewerblichen Luftverkehrs, die in Übereinstimmung mit dem Statistischen Bundesamt aufgestellt wurde, alle Starts und Landungen von Flugzeugen oder Hubschraubern. Hierzu gehören auch Landungen mit nur kurzer Bodenberührung und unmittelbar anschließendem Start (Durchstart). Der Linienverkehr ist jede öffentliche, zwischen bestimmten Flugplätzen eingerichtete regelmäßige Flugverbindung mit Beförderungspflicht für Personen, Fracht und Post, für die dem durchführenden Luftfahrtunternehmen eine Genehmigung erteilt wurde. Die wichtigste Art des Nichtlinienverkehrs im gewerblichen Verkehr ist der Charterverkehr, auch Pauschalreise-, Tramp- und Anforderungsverkehr genannt, dessen Merkmal die geschlossene Beförderung von Personen mit Einzel- oder Gruppenbuchung ist.

Sowohl bei den Flugzeugbewegungen wie bei der Gesamtpassagierzahl wurden der Linien- und der Charterverkehr gesondert ausgewiesen, bei den Flugzeugbewegungen darüber hinaus auch noch der nichtgewerbliche Verkehr. Dazu gehören z.B. Flüge des Werkverkehrs, also solche mit Flugzeugen im Besitz von Unternehmen, die nicht Luftfahrtunternehmen sind, sowie Flüge von Luftfahrtunternehmen, die der Beförderung von Personen und Gütern im eigenen Geschäftsinteresse dienen und nicht im Auftrag Dritter gegen Bezahlung durchgeführt werden. Ferner gehören die Geschäftsflüge von Industrie- und Handelsunternehmen ebenso zum nichtgewerblichen Verkehr wie auch Sport-, Schul-, Werkstatt-, Trainings- oder Probe- und Werbeflüge.

Nun zum Passagierverkehr. Wie eingangs schon ausgeführt, wurde im Jahr 1985 die 8-Millionengrenze bei der Gesamtpassagierzahl deutlich überschritten. Von den insgesamt 8 042 579 Passagieren entfiel der Hauptanteil von 5 455 579 auf den Linienverkehr (mit einer Steigerungsrate von 5,8 %), bereits über 2,5 Mio. aber schon auf den Charterverkehr (Steigerungsrate von 24,3 %). In allen drei Berichtsjahren, die der Tabelle 1 zugrunde liegen, war die Zahl der Aussteiger in München größer als die der Einsteiger. Im Passagierverkehr hatte der Transit mit 13,9 % die höchste Steigerungsrate. Das hängt sicherlich mit dem wachsenden Verkehrsaufkommen zusammen, denn besonders große Flughäfen zeichnen sich durch einen relativ hohen Transitanteil aus.

Bei der Luftfracht hatte der Flughafen München-Riem 1985 gegenüber dem Vorjahr eine leichte Rücknahme zu verzeichnen: Während 1984 mit 34 760 t ein Spitzenwert erreicht wurde, wurden im Jahr 1985 insgesamt 33 773 t Luftfracht umgeschlagen, das waren 2,8 % weniger als im Vorjahr. Die ausgeladene Frachtmenge ging mit 4,1 % stärker zurück als die Einladungen, die nur eine Einbuße von 1,6 % hinnehmen mußten (1984 war bei den Einladungen noch eine Steigerung um 15,1 % zu beobachten). Die Tatsache, daß die Einladungen in München durchweg vor den Ausladungen rangieren, ist ein Zeichen dafür, daß die Münchener Industrie viele ihrer wertvollen Produkte per Luftfracht in alle Welt verschickt. Im Frachttransit wurde 1985 mit einem Plus von 0,3 % wieder eine Steigerung festgestellt.

Auch das Luftpostaufkommen, das bereits 1984 auf einen beachtlichen Wert gestiegen war, tat dies 1985 erneut, und zwar um 3,4 % auf 14 757 t. Auch hier übertrifft inzwischen die Menge der Einladungen diejenige der Ausladungen.

Wie in den vorausgegangenen Berichten dieser Schriftenreihe über das Luftverkehrsaufkommen werden in Tabelle 2 auf Seite 4 wiederum die Verkehrsleistungen aller deutscher Flughäfen im Vergleich dargestellt. Dabei blieben die Flughäfen West-Berlins unberücksichtigt, weil dort infolge der Insellage dieser Stadt Sonderverhältnisse herrschen, die einen korrekten Vergleich mit dem Luftverkehrsaufkommen der übrigen Städte nicht zulassen.

Verkehrsleistungen deutscher Flughäfen

Tabelle 2

Flughafen	Flugzeugbewegungen				Fluggäste*)								Gegenüber 1984 Zu-/ Abnahme%
	insgesamt		dar. gewerblich		Aussteiger		Einsteiger		Transit		insgesamt		
	1984	1985	1984	1985	1984	1985	1984	1985	1984	1985	1984	1985	
Bremen	37 721	43 056	21 999	28 128	338 779	365 974	338 266	365 039	14 978	16 429	692 023	747 442	8,0
Düsseldorf	105 397	110 584	84 928	89 827	3 752 488	3 965 655	3 783 218	3 964 827	245 388	297 691	7 781 094	8 228 173	5,7
Frankfurt am M.	227 056	238 071	214 954	225 431	9 172 689	9 802 499	9 146 616	9 759 544	689 034	687 740	19 008 339	20 249 783	6,5
Hamburg	96 011	100 975	68 029	73 092	2 187 459	2 338 589	2 191 612	2 331 533	199 098	179 094	4 578 169	4 849 216	5,9
Hannover	64 760	67 075	40 724	45 580	891 157	979 674	890 726	970 104	87 063	94 697	1 868 946	2 044 475	9,4
Köln/Bonn	72 766	79 208	43 442	50 393	942 175	995 305	914 064	966 786	79 593	81 633	1 935 832	2 043 724	5,6
München	140 664	157 347	101 528	114 144	3 446 488	3 828 135	3 443 896	3 821 881	344 734	392 563	7 235 118	8 042 579	11,2
Nürnberg	46 315	56 093	18 925	24 038	408 315	447 527	407 273	444 847	18 262	35 111	833 850	927 485	11,2
Stuttgart	87 860	95 501	52 426	60 628	1 349 875	1 491 462	1 336 602	1 460 147	109 099	93 331	2 795 576	3 044 940	8,9

Flughafen	Luftfracht in t*)							Luftpost in t										
	Ausladung		Einladung		zusammen		Gegenüber 1984 Zu-/ Abnahme%	außerd. Transit		Ausladung		Einladung		zusammen		Gegenüber 1984 Zu-/ Abnahme%	außerd. Trans.	
	1984	1985	1984	1985	1984	1985		1984	1985	1984	1985	1984	1985	1984	1985		1984	1985
Bremen	2 225	2 126	1 596	1 736	3 821	3 862	1,1	95	85	1 325	1 435	1 550	1 604	2 875	3 039	5,7	1	2
Düsseldorf	17 898	18 282	20 373	20 786	38 271	39 068	2,1	11 324	12 987	2 047	2 313	3 020	3 036	5 067	5 349	5,6	710	1 002
Frankfurt am M.	299 976	313 603	431 921	454 327	731 897	767 930	4,9	40 826	37 506	50 215	53 193	51 304	55 137	101 519	108 330	6,7	5 602	5 593
Hamburg	14 775	14 968	12 832	15 011	27 607	29 979	8,6	6 752	5 598	6 182	6 398	6 319	6 657	12 501	13 055	4,4	1 092	876
Hannover	3 611	3 340	6 246	6 531	9 857	9 871	0,1	375	313	2 579	2 773	2 532	2 844	5 111	5 617	9,9	130	109
Köln/Bonn	27 206	35 203	25 045	40 306	52 251	75 509	44,5	2 590	7 087	4 034	4 551	4 984	5 284	9 018	9 835	9,1	154	177
München	16 797	16 102	17 963	17 671	34 760	33 773	2,8	7 381	7 400	7 179	7 295	7 099	7 462	14 278	14 757	3,4	447	548
Nürnberg	2 312	2 357	2 349	3 981	4 661	6 338	36,0	120	293	2 044	2 153	2 900	3 246	4 944	5 399	9,2	9	77
Stuttgart	7 023	6 870	6 581	7 290	13 604	14 160	4,1	489	463	3 097	3 611	3 734	4 529	6 831	8 140	19,2	122	145

*) Ohne Beförderungen im nichtgewerblichen Verkehr.

Die Angaben in Tabelle 2 ermöglichen zunächst einmal die Gegenüberstellung der Münchener Verkehrswerte für die Flugzeugbewegungen und für alle drei Beförderungsarten (Fluggäste, Luftfracht, Luftpost) mit den entsprechenden Werten der anderen bundesdeutschen Flughäfen. Darüber hinaus kann den Daten, die die Tabelle 2 vermittelt, auch entnommen werden, welche Luftverkehrsentwicklung im Bundesgebiet zu beobachten ist. Den entscheidenden Überblick hierzu geben vor allem die Tabellenspalten mit den prozentualen Zu- bzw. Abnahmeraten der einzelnen Beförderungsarten.

Während im Jahre 1982, wie der seinerzeitige Bericht in Heft 12/1982 dieser Veröffentlichungsreihe ab Seite 372 nachwies, der Verkehr in fast allen Sparten und auf fast allen Flughäfen stagnierte oder sogar rückläufig war, zeigten bereits die Ergebnisse für das Jahr 1983 eine positive Entwicklung auf. Die Zahl der Fluggäste nahm auf fast allen Flughäfen im Bundesgebiet wieder zu, München lag im Jahr 1983 mit einer Zunahmerate von 7,3 % deutlich an der Spitze (siehe auch Heft 12/1983 der Münchener Statistik, Seite 467 ff). Wie im Bericht über den Luftverkehr des Jahres 1984 nachgewiesen werden konnte, hatte München in diesem Jahr mit 13,8 % sogar die höchste Steigerungsrate.

Wie die Angaben in Tabelle 2 anhand der Zahlen für 1984 und 1985 nachweisen, hatte München im Passagierverkehr mit 11,2 % auch diesmal wieder den Spitzenwert bei den Steigerungsraten, ein Wert, der auch in Nürnberg anfiel, allerdings bei wesentlich geringeren Passagierzahlen, die noch unter der Millionen-Grenze blieben. Alle übrigen Zunahmeraten blieben, wie Tabelle 2 zeigt, unter der 10 % -Grenze.

Vom Gesamtpassagieraufkommen her behauptete Frankfurt am Main mit nunmehr über 20,2 Mio. Fluggästen unangefochten die Spitzenstellung. Trotz der hohen Ausgangswerte belief sich die Steigerungsrate in Frankfurt am Main noch auf 6,5 %. An zweiter Stelle behauptete sich mit über 8,2 Mio. Passagieren der Flughafen Düsseldorf, bereits dicht gefolgt von München. An vierter Stelle unter den Flughäfen in der Bundesrepublik Deutschland folgt vom Passagieraufkommen her mit über 4,8 Mio. Hamburg mit deutlichem Abstand. An fünfter Stelle rangiert Stuttgart, hier konnte 1985 die 3-Millionen-Schwelle überschritten werden. Der niedrigste Wert wurde, wie in den Vorjahren, wieder in Bremen registriert (747 442 Passagiere). Auch der Flughafen Nürnberg blieb mit 927 485 Passagieren noch unter der Millionen-Grenze.

Im Luftfrachtverkehr hatten alle Flughäfen im Bundesgebiet mit Ausnahme von München-Riem Zunahmen zu verzeichnen. Auf den leichten Rückgang in München wurde bereits hingewiesen. An der Spitze stand 1985 mit 767 930 t Luftfracht der Flughafen Frankfurt am Main. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr belief sich auf fast 5 %. Wie in den Vorjahren liegen – aber mit deutlich niedrigeren Zahlen – Köln/Bonn (75 509 t) und Düsseldorf (39 068 t) auf dem zweiten und dritten Platz. München und Hamburg folgen dann auf den Rängen vier und fünf. Das niedrigste Luftfrachtaufkommen hatte wiederum Bremen mit 3 862 t im Berichtsjahr.

Entsprechend der traditionellen Gliederung der Beförderungsarten rangiert das Luftpostaufkommen an dritter Stelle, was durch seine Größenordnung bzw. die ein- und ausgeladenen Mengen gerechtfertigt ist. 1985 waren auf allen Flughäfen in dieser Beförderungsart Zunahmeraten zu verzeichnen, die höchste von 19,2 % in Stuttgart. Von der absoluten Menge her lag wiederum Frankfurt am Main weit an der Spitze (108 330 t), gefolgt von München (14 757 t). An dritter Stelle lag im Luftpostaufkommen Hamburg (13 055 t), alle anderen Flughäfen in der Bundesrepublik registrierten Werte, die unter 10 000 t lagen. Das niedrigste Aufkommen hatte Bremen mit 3 039 t Luftpost.

Interessant ist es, die Entwicklungskurven der Hauptverkehrsart, also des Passagierverkehrs, einmal anhand der Daten über die vier größten Flughäfen in der Bundesrepublik zu verfolgen. Nachstehende Tabelle 3 gibt die Zahlenreihen seit 1975 wieder.

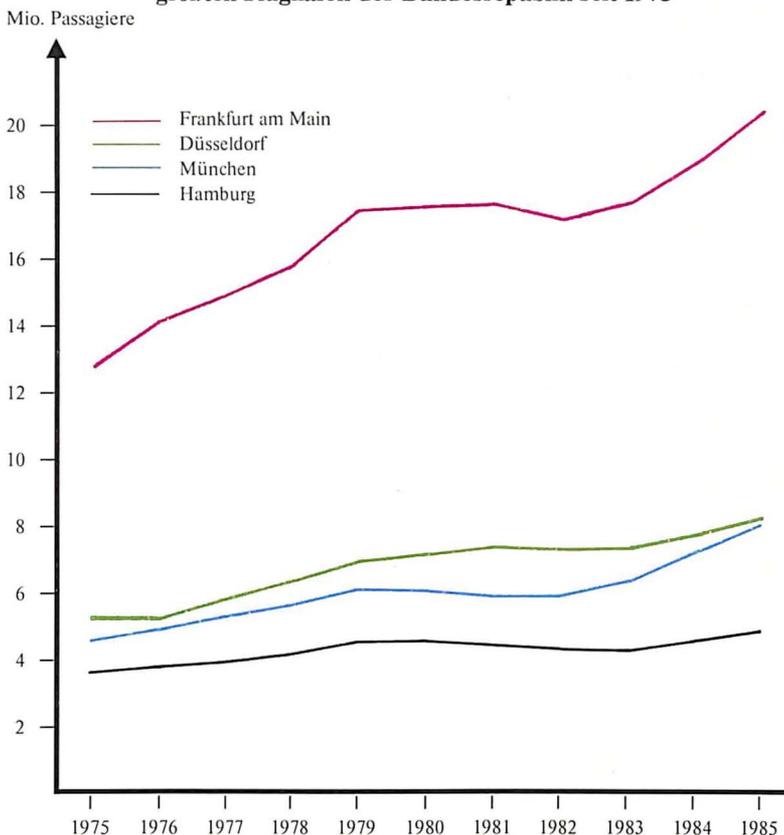
Die Entwicklung des Gesamtpassagieraufkommens*) in den vier größten Flughäfen der Bundesrepublik seit 1975

Tabelle 3

Jahr	Frankfurt am Main	Düsseldorf	München	Hamburg
1975	12 800 131	5 234 108	4 543 138	3 648 347
1976	14 205 188	5 298 194	4 924 544	3 814 541
1977	14 968 377	5 809 218	5 299 122	3 955 055
1978	15 876 717	6 360 320	5 624 780	4 159 255
1979	17 523 838	6 975 101	6 084 917	4 532 578
1980	17 650 353	7 216 384	6 057 997	4 558 939
1981	17 698 993	7 399 646	5 915 167	4 528 202
1982	17 274 314	7 350 811	5 923 482	4 324 198
1983	17 757 266	7 381 675	6 356 666	4 288 462
1984	19 008 339	7 781 094	7 235 118	4 578 169
1985	20 249 783	8 228 173	8 042 579	4 849 216

*) Ohne Beförderungen im nichtgewerblichen Verkehr.

Die Entwicklung des Gesamtpassagieraufkommens*) in den vier größten Flughäfen der Bundesrepublik seit 1975



*) Ohne Beförderungen im nichtgewerblichen Verkehr.

Was vor rund einem halben Jahrhundert über den Münchener Luftverkehr zu berichten war

(Auszug aus dem Statistischen Handbuch München 1938)

Luftverkehr im Flughafen München-Oberwiesenfeld

(Mitteilungen des Luftamtes München)

Jahr	Fluglinienverkehr mit deutschen und ausländischen Flugzeugen										
	Flugzeuge			Fluggäste				Ladung (kg)			
	ins- gesamt	davon		ins- gesamt	davon			ins- gesamt (Post u. Fracht)	davon		
		Lan- dungen	Ab- flüge		Zugang	Abgang	Durch- gang		Zugang	Abgang	Durch- gang
1927	3 779	1 887	1 892	15 626	6 854	6 996	1 776	253 403	104 731	101 249	47 417
1928	4 886	2 419	2 467	17 779	8 006	8 692	1 081	371 645	171 336	152 931	47 378
1929	5 129	2 559	2 570	16 793	7 466	7 777	1 550	348 510	148 207	146 359	53 944
1930	4 993	2 475	2 518	18 664	8 427	8 380	1 857	423 213	176 109	177 452	69 652
1931	4 872	2 420	2 452	.	7 450	7 857	.	.	153 559	158 185	.
1932	4 169	2 079	2 090	.	8 044	8 505	.	.	166 958	153 154	.
1933	5 249	2 628	2 621	.	11 608	11 683	.	.	222 052	202 309	.
1934	6 124	3 061	3 063	35 905	16 130	16 060	3 715	628 878	262 675	261 820	104 383
1935	5 967	2 981	2 986	41 532	18 353	18 711	4 468	830 169	382 322	319 635	128 212
1936	7 121	3 562	3 559	55 220	23 809	24 186	7 225	1 277 020	603 184	496 875	176 961
1937	6 890	3 465	3 425	57 657	25 766	25 629	6 262	1 492 990	790 240	558 467	144 283

Der Kurvenverlauf ist aus der grafischen Darstellung auf Seite 6 zu erkennen. Auch hier wird wieder die herausragende Größenordnung des Frankfurter Flughafens deutlich. Die drei anderen deutschen Großflughäfen Düsseldorf, München und Hamburg überschritten 1985 zusammen genommen mit 21 119 968 Passagieren gerade den Frankfurter Wert. In Frankfurt, Düsseldorf und München verlief dabei die Steigerung des Gesamtpassagieraufkommens steiler als in Hamburg.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß sich das Luftverkehrsaufkommen in der Bundesrepublik im Jahre 1985 erneut gesteigert hat. Die zunehmende Zahl der Flugzeugbewegungen weist eine immer höhere Verkehrsdichte nach. Der Schwerpunkt lag im Luftverkehr wieder bei den immer noch wachsenden Passagierzahlen. Die Steigerungsraten im Luftfracht- und Luftpostaufkommen zeigen, daß sich vor allem die Wirtschaft immer stärker der Möglichkeiten des Lufttransportes bedient. Der Flughafen München-Riem konnte aufgrund seiner günstigen verkehrsgeografischen Lage und der wachsenden Bedeutung Münchens im internationalen Verkehr seine Stellung unter den deutschen Flughäfen weiter ausbauen.

Prof. Dr. Egon Dheus