

Die Verkehrsleistungen des Flughafens München-Riem 1986 im Vergleich

In der Reihe der jährlich in der Münchener Statistik vermittelten Darstellungen über die Luftverkehrsleistungen des Flughafens München-Riem kann wieder ein neuer Spitzenwert registriert werden: Die Gesamtpassagierzahl stieg auf 8 405 996. 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%. Im Jahr 1986 stieg die Zahl der Fluggäste abermals, und zwar um 4,5%.

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	1984	1985	1986	Gegenüber 1985 Zu-/ Abnahme %
Flugzeugbewegungen	140 664	157 347	166 510	5,8
davon				
gewerblicher Verkehr	101 528	114 144	124 402	9,0
dar. Linie	72 266	77 896	84 730	8,8
Charter	18 460	22 335	21 293	- 4,7
nichtgewerblicher Verkehr . .	39 136	43 203	42 108	- 2,5
Passagiere*)				
Aussteiger	3 446 488	3 828 135	3 984 230	4,1
Einsteiger	3 443 896	3 821 881	3 990 310	4,4
Zusammen	6 890 384	7 650 016	7 974 540	4,2
außerdem Transit	344 734	392 563	431 456	9,9
Gesamtpassagierzahl	7 235 118	8 042 579	8 405 996	4,5
dar. Linie	5 154 586	5 455 579	5 755 598	5,5
Charter	2 045 925	2 542 445	2 592 495	2,0
Luftfracht*) in t				
Ausladung	16 797	16 102	19 449	20,8
Einladung	17 963	17 671	18 823	6,5
Zusammen	34 760	33 773	38 272	13,3
außerdem Transit	7 381	7 400	10 772	45,6
Luftpost in t				
Ausladung	7 179	7 295	8 111	11,2
Einladung	7 099	7 462	8 197	9,8
Zusammen	14 278	14 757	16 308	10,5
außerdem Transit	447	548	756	38,0

*) Ohne Beförderungen im nichtgewerblichen Verkehr.

Die Zahl der Flugzeugbewegungen ist in den letzten drei Jahren laufend gestiegen, im Jahr 1986 allein um 5,8%. Den Hauptanteil an dieser Steigerungsrate hatte der gewerbliche Verkehr, darunter diesmal insbesondere der Linienverkehr, der wesentlich zur Verbesserung der Münchener Luftverkehrsleistungen beigetragen hat.

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. Hier zeigen die Zahlen in Tabelle 1, daß die Gesamtpassagierzahl im Berichtsjahr auf 8 405 996 bzw. um 4,5% gestiegen ist. Daß diese Verkehrsmengen bewältigt werden konnten, bedurfte es auf dem Flughafen München-Riem besonderer Anstrengungen. Wie bei den Flugzeugbewegungen zeigt sich auch bei der Passagierzahl, daß der Anteil der Linienpassagiere überproportional gewachsen ist und 1986 auf 5 755 598 anstieg. Die Zahlen der Aussteiger und der Einsteiger weichen, wie Tabelle 1 weiterhin zeigt, nur geringfügig voneinander ab. Der Anteil des Transitverkehrs ist größer geworden, seine Zunahme belief sich im Berichtsjahr auf 9,9%. Auch dies hängt, wie langjährige Beobachtungen zeigten, mit dem wachsenden Verkehrsaufkommen zusammen, denn besonders große Flughäfen zeichnen sich durch einen relativ hohen Transitanteil aus.

Bei der Luftfracht wurde im Berichtsjahr eine deutliche Steigerung beobachtet, nämlich um 13,3% auf 38 272 t. Damit konnte die geringfügige Abnahme des Vorjahres mehr als wettgemacht werden. Wie Tabelle 1 zeigt, nahm die auszuladende Luftfrachtmenge stärker zu als die Einladungen. Wie beim Passagierverkehr stieg die Transitzahl am stärksten.

Auch das Luftpostaufkommen nahm mit 10,5% deutlich zu und stieg auf ein Jahresergebnis von 16 308 t.

Wie in den vorausgegangenen Berichten dieser Schriftenreihe über das Luftverkehrsaufkommen werden in Tabelle 2 auf Seite 5 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.

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. Zum besseren Verständnis der aktuellen Daten soll an dieser Stelle zunächst ein kurzer Rückblick vermittelt werden.

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. Im Jahr 1985 hatte der Münchener Flughafen im Passagierverkehr mit 11,2% wiederum den Spitzenwert bei den Steigerungsraten erreicht.

Welche Erkenntnisse vermitteln nun die aktuellen Daten aus dem Jahr 1986 im Vergleich zu den '85er Werten? München konnte erneut zulegen, und zwar um 4,5% beim Passagierverkehr, der, wie schon eingangs erwähnt, mit 8 405 996 Fluggästen einen neuen Höchststand zu verzeichnen hatte. Die höchsten Steigerungsraten entfielen allerdings auf Nürnberg (9,0%) und Düsseldorf (7,5%). In Nürnberg wuchs damit das Passagieraufkommen im Berichtsjahr erstmals über die Millionen-Grenze hinaus (insgesamt 1 011 050). In Düsseldorf, das unter den deutschen Flughäfen an zweiter Stelle steht, wurde ein Passagieraufkommen von 8 841 706 Fluggästen registriert. Unangefochten an der Spitze liegt nach wie vor Frankfurt am Main mit 20 478 707 Passagieren im Jahr 1986, die Zunahme gegenüber dem Vorjahr flachte sich allerdings auf 1,1% ab. Nach den drei größten Flughäfen in der Bundesrepublik Frankfurt am Main, Düsseldorf und München folgt Hamburg mit insgesamt 4 907 202 Passagieren im deutlichen Abstand. Auf dem fünften Rang liegt Stuttgart mit 3 098 065 Fluggästen.

Wie Tabelle 2 zeigt, überschritten die Passagierleistungen in Hannover und Köln/Bonn nur noch knapp die 2-Millionen-Grenze. Auf beiden Flughäfen waren gegenüber den Verkehrsergebnissen aus dem Jahr 1985 leichte Abnahmen zu verzeichnen.

Bremen blieb mit 784 925 Passagieren als einziger der aufgeführten deutschen Flughäfen weiterhin unter der Millionen-Grenze.

Wie im Passagierverkehr lag auch bei der Luftfracht Frankfurt am Main mit einem Aufkommen von 822 804 t deutlich an der Spitze. Die Zunahmerate belief sich auf 7,1%. An zweiter Stelle lag bei der Luftfracht Köln/Bonn (95 896 t). Die Zunahmerate von 27,0% war im Berichtsjahr zugleich die höchste. Von der prozentualen Zunahme her lag Bremen mit 19,9 an zweiter Stelle, von der Luftfrachtmenge her jedoch mit 4 632 t auf dem letzten Platz. In München konnten bei einer Steigerungsrate von 13,3% 38 272 t Luftfracht registriert werden. Damit rangierte die bayerische Metropole in dieser Verkehrssparte nur noch knapp hinter Düsseldorf (39 403 t). Wie die Angaben in Tabelle 2 außerdem zeigen, lagen im Luftfracht-Transit Frankfurt am Main und Düsseldorf an der Spitze.

Entsprechend der traditionellen Gliederung der Beförderungsarten rangiert das Luftpostaufkommen in der Übersichtstabelle an dritter Stelle, was durch seine Größenordnung bzw. die ein- und ausgeladenen Mengen gerechtfertigt ist. 1986 waren wie im Vorjahr auf allen Flughäfen in der Bundesrepublik in dieser Beförderungsart Zunahmeraten zu verzeichnen, die höchste von 14,3% diesmal in Nürnberg. Von der absoluten Menge her lag wiederum Frankfurt am Main weit an der Spitze (115 280 t), gefolgt von München (16 308 t). An dritter und vierter Stelle lagen bei der Luftpost Hamburg und Köln/Bonn, das niedrigste Aufkommen hatte wiederum Bremen mit 3 426 t Luftpost.

Verkehrsleistungen deutscher Flughäfen

Tabelle 2

Flughafen	Flugzeugbewegungen				Fluggäste*)								Gegenüber 1985 Zu-/ Abnahme%
	insgesamt		dar. gewerblich		Aussteiger		Einsteiger		Transit		insgesamt		
	1985	1986	1985	1986	1985	1986	1985	1986	1985	1986	1985	1986	
Bremen	43 056	50 023	28 128	33 822	365 974	387 847	365 039	385 205	16 429	11 873	747 442	784 925	5,0
Düsseldorf	110 584	120 713	89 827	98 986	3 965 655	4 253 533	3 964 827	4 239 869	297 691	348 304	8 228 173	8 841 706	7,5
Frankfurt am Main	238 071	249 676	225 431	237 897	9 802 499	9 910 036	9 759 544	9 892 193	687 740	676 478	20 249 783	20 478 707	1,1
Hamburg	100 975	106 858	73 092	77 163	2 338 589	2 365 657	2 331 533	2 368 793	179 094	172 752	4 849 216	4 907 202	1,2
Hannover	67 075	72 668	45 580	48 271	979 674	974 080	970 104	964 285	94 697	73 018	2 044 475	2 011 383	-1,6
Köln/Bonn	79 208	90 154	50 393	59 056	995 305	1 001 557	966 786	972 887	81 633	69 084	2 043 724	2 043 528	-0,0
München	157 347	166 510	114 144	124 402	3 828 135	3 984 230	3 821 881	3 990 310	392 563	431 456	8 042 579	8 405 996	4,5
Nürnberg	56 093	59 084	24 038	27 626	447 527	485 671	444 847	486 187	35 111	39 192	927 485	1 011 050	9,0
Stuttgart	95 501	98 838	60 628	63 874	1 491 462	1 518 860	1 460 147	1 489 214	93 331	89 991	3 044 940	3 098 065	1,7

Flughafen	Luftfracht in t*)							Luftpost in t										
	Ausladung		Einladung		zusammen		Gegenüber 1985 Zu-/ Abnahme%	außerd. Transit		Ausladung		Einladung		zusammen		Gegenüber 1985 Zu-/ Abnahme%	außerd. Trans.	
	1985	1986	1985	1986	1985	1986		1985	1986	1985	1986	1985	1986	1985	1986		1985	1986
Bremen	2 126	3 124	1 736	1 508	3 862	4 632	19,9	85	58	1 435	1 672	1 604	1 754	3 039	3 426	12,7	2	1
Düsseldorf	18 282	21 024	20 786	18 379	39 068	39 403	0,9	12 987	12 734	2 313	2 437	3 036	2 927	5 349	5 364	0,3	1 002	1 300
Frankfurt am Main	313 603	369 216	454 327	453 588	767 930	822 804	7,1	37 506	37 001	53 193	56 813	55 137	58 467	108 330	115 280	6,4	5 593	6 313
Hamburg	14 968	16 693	15 011	12 841	29 979	29 534	-1,5	5 598	3 832	6 398	6 744	6 657	6 765	13 055	13 509	3,5	876	706
Hannover	3 340	4 195	6 531	5 067	9 871	9 262	-6,2	313	469	2 773	2 938	2 844	3 326	5 617	6 264	11,5	109	127
Köln/Bonn	35 203	45 406	40 306	50 490	75 509	95 896	27,0	7 087	8 378	4 551	5 136	5 284	5 873	9 835	11 009	11,9	177	140
München	16 102	19 449	17 671	18 823	33 773	38 272	13,3	7 400	10 772	7 295	8 111	7 462	8 197	14 757	16 308	10,5	548	756
Nürnberg	2 357	3 179	3 981	3 029	6 338	6 208	-2,1	293	482	2 153	2 484	3 246	3 686	5 399	6 170	14,3	77	21
Stuttgart	6 870	8 018	7 290	7 122	14 160	15 140	6,9	463	698	3 611	4 021	4 529	4 667	8 140	8 688	6,7	145	122

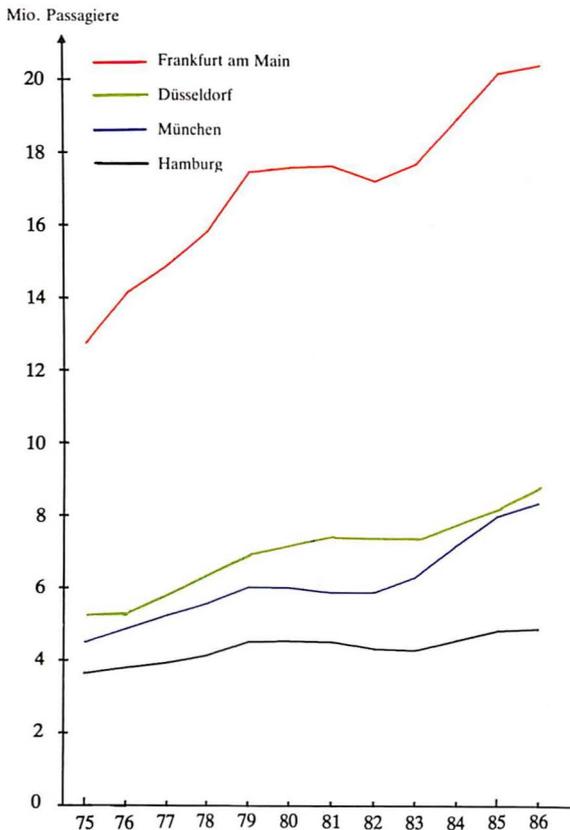
*) Ohne Beförderungen im nichtgewerblichen Verkehr.

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
1986	20 478 707	8 841 706	8 405 996	4 907 202

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



*) Ohne Beförderungen im nichtgewerblichen Verkehr.

Interessant ist es, die Entwicklungskurven der Hauptverkehrsart, also des Passagierverkehrs, einmal anhand der Daten über die vier größten Flughäfen in der Bundesrepublik zu verfolgen. Die Tabelle 3 auf Seite 6 gibt die Zahlenreihen seit 1975 wieder.

Der Kurvenverlauf ist aus der grafischen Darstellung auf Seite 6 zu erkennen. Auch hier wird die herausragende Stellung des Frankfurter Flughafens deutlich. Die drei anderen deutschen Großflughäfen Düsseldorf, München und Hamburg überschritten 1986 zusammengenommen mit 22 154 904 Passagieren den Frankfurter Wert nur um knapp 1,7 Mio.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß sich das Luftverkehrsaufkommen in der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1986 erneut gesteigert hat, jedoch nicht mehr in dem Maße wie im Vorjahr. Die Zunahmeraten flachten sich ab. Der Schwerpunkt lag im Luftverkehr bei den durchweg noch wachsenden Passagierzahlen. Der Flughafen München-Riem konnte aufgrund seiner günstigen verkehrsgeografischen Lage und der wachsenden Bedeutung im internationalen Verkehr seine Stellung bei allen drei Luftverkehrsarten weiter ausbauen.

Prof. Dr. Egon Dheus