

# Die Verkehrsleistungen des Flughafens München-Riem 1990 im Vergleich

Zum vorletzten Mal sind die Verkehrsleistungen des Flughafens München-Riem für ein zurückliegendes Jahr in dieser Schriftenreihe zusammenfassend dargestellt. Am 17. Mai 1992 wird dann der neue Münchener Flughafen seiner Bestimmung übergeben. Die Verantwortlichen werden glücklich sein, das ständig wachsende Flugaufkommen in größeren Raum- und Flächenkapazitäten als in München-Riem abwickeln zu können.

Auch für das Jahr 1990 konnte wieder eine Ausweitung des Verkehrsaufkommens in München-Riem

registriert werden. Wie aus Tabelle 1 – in ihr sind die wichtigsten Daten der letzten drei Jahre enthalten – zu ersehen ist, stieg die Anzahl der Flugzeugbewegungen nochmals um 1,0% gegenüber dem Vorjahr. An diesem Zuwachs war vor allem der Linienverkehr beteiligt, der um 2,6% im Vergleich zu 1989 ausgeweitet wurde. Diese Untergruppe des gewerblichen Flugverkehrs umfaßt jede öffentliche, zwischen bestimmten Flugplätzen eingerichtete regelmäßige Flugverbindung mit Beförderungspflicht für Personen, Fracht und Post, für die dem durchführenden Luftfahrtunternehmen eine Genehmigung erteilt wurde. Der Linienverkehr verzeichnete 125 429 Starts und Landungen im Berichtsjahr und somit etwas über 3000 mehr als ein Jahr zuvor.

Der Charterverkehr wuchs nur noch schwach um 0,6% oder um 127 Flugbewegungen innerhalb der Jahresfrist. Bezogen auf die gewerblich bedingten Flugbewegungen hatte der Charterverkehr einen Anteil von 13,8% und der Linienverkehr einen von 76,8%. Zum Charterverkehr zählt der Pauschalreise-, Tramp- und Anforderungsverkehr, der als geschlossene Beförde-

## Flughafenverkehr München-Riem

Tabelle 1

| Bezeichnung                         | 1988      | 1989       | 1990       | Gegenüber<br>1989 Zu-/<br>Abnahme % |
|-------------------------------------|-----------|------------|------------|-------------------------------------|
| Flugzeugbewegungen . . . . .        | 177 817   | 189 964    | 191 856    | 1,0                                 |
| davon                               |           |            |            |                                     |
| gewerblicher Verkehr . . . . .      | 147 841   | 158 303    | 163 282    | 3,1                                 |
| dar. Linie . . . . .                | 113 236   | 122 256    | 125 429    | 2,6                                 |
| Charter . . . . .                   | 22 968    | 22 374     | 22 501     | 0,6                                 |
| nichtgewerblicher Verkehr . . . . . | 29 976    | 31 661     | 28 574     | -9,8                                |
| Fluggäste*)                         |           |            |            |                                     |
| Aussteiger . . . . .                | 4 774 655 | 5 053 969  | 5 605 101  | 10,9                                |
| Einsteiger . . . . .                | 4 769 303 | 5 046 889  | 5 613 018  | 11,2                                |
| Zusammen . . . . .                  | 9 543 958 | 10 100 858 | 11 218 119 | 11,1                                |
| außerdem Transit . . . . .          | 412 435   | 384 324    | 205 719    | -46,5                               |
| Fluggäste insgesamt . . . . .       | 9 956 393 | 10 485 182 | 11 423 838 | 9,0                                 |
| dar. Linie . . . . .                | 7 076 281 | 7 712 955  | 8 506 007  | 10,3                                |
| Charter . . . . .                   | 2 870 832 | 2 763 540  | 2 909 533  | 5,3                                 |
| Luftfracht*) in t                   |           |            |            |                                     |
| Ausladung . . . . .                 | 25 471    | 27 277     | 30 524     | 11,9                                |
| Einladung . . . . .                 | 21 075    | 24 545     | 26 284     | 7,1                                 |
| Zusammen . . . . .                  | 46 546    | 51 822     | 56 808     | 9,6                                 |
| außerdem Transit . . . . .          | 9 333     | 8 505      | 4 413      | -48,1                               |
| Luftpost in t                       |           |            |            |                                     |
| Ausladung . . . . .                 | 10 238    | 10 158     | 10 838     | 6,7                                 |
| Einladung . . . . .                 | 10 298    | 10 126     | 10 425     | 3,0                                 |
| Zusammen . . . . .                  | 20 536    | 20 284     | 21 263     | 4,8                                 |
| außerdem Transit . . . . .          | 888       | 636        | 204        | -67,9                               |

\*) Ohne Beförderungen im nichtgewerblichen Verkehr.

zung von Personen mit Einzel- oder Gruppenbuchung durchgeführt wird.

Eine gewisse Entlastung erfuhr der Flughafen München-Riem 1990 durch die Abnahme der Flugbewegungen im Rahmen des nichtgewerblichen Verkehrs um 9,8%. Innerhalb der letzten fünf Jahre – also seit 1986 mit 42 108 Bewegungen – reduzierte sich dieser Verkehrsbereich um 32,1%. Unter dem Begriff des nichtgewerblichen Verkehrs sind der Werkverkehr, d. h. Flüge von 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, zusammengefaßt.

Wie in Tabelle 1 weiterhin ausgewiesen ist, erhöhte sich von 1989 auf 1990 das Passagieraufkommen – Aussteiger und Einsteiger – um 11,1% auf nunmehr 11,2 Mio. In diesem Ergebnis sind die ankommenden und abfliegenden Personen etwa zu gleichen Teilen vertreten. Das Fluggastaufkommen im Transitverkehr hatte während des gleichen Zeitraums einen Rückgang um 46,5% zu verzeichnen.

Das Gesamtpassagieraufkommen stieg um 9,0% innerhalb der Jahresfrist auf 11,4 Mio. Die im Vergleich zum Passagieraufkommen etwas geringere Zunahme beruht auf dem erheblichen Rückgang im Transitverkehr, der im Gesamtpassagieraufkommen enthalten

ist. An diesem Gesamtvolumen waren die Passagiere, die einen Linienflug benutzten mit 74,5% und die des Charterverkehrs mit 25,5% beteiligt. In die fahrplanmäßigen Linienmaschinen stiegen 1990 etwas über 8,5 Mio. Passagiere ein bzw. kamen mit ihnen an. Der Charterverkehr hatte ein Aufkommen von reichlich 2,9 Mio. Passagieren. Während im Linienverkehr ein Zuwachs um 10,3% gegenüber 1989 ermittelt wurde, erreichte die Steigerungsrate im Charterverkehr 5,3%.

Die auf dem Flughafen gezählten Passagiere beeinflussen direkt auch die Ergebnisse der Beherbergungsbetriebe in München. Wenn auch nicht alle übernachtenden Gäste mit dem Flugzeug hier ankommen besteht eine Wechselbeziehung zwischen Passagieraufkommen am Flughafen und Gästemeldungen in den Hotels, Pensionen usw. Die Münchener Beherbergungsbetriebe hatten 1990 im Vergleich zum Vorjahr einen Anstieg von übernachtenden Gästen um 8,6%. Allein das Gästekontingent aus dem Ausland erfuhr einen Zuwachs um 13,7%. Man erkennt, daß die Werte sowohl auf dem Flughafen als auch in den Beherbergungsbetrieben in ähnlicher Weise anstiegen.

Das Luftfrachtaufkommen erreichte im Berichtsjahr 56 808 Tonnen und lag damit um 9,6% über dem Ergebnis von 1989. An dem Frachtvolumen waren die Ausladungen mit 53,7% und die Zuladungen mit

## Die Entwicklung des Fluggastaufkommens\*) in den vier größten Flughäfen der Bundesrepublik seit 1975

Tabelle 2

| 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 |
| 1987 | 23 288 033        | 9 877 595  | 9 575 061  | 5 396 257 |
| 1988 | 25 221 574        | 10 373 998 | 9 956 393  | 5 974 964 |
| 1989 | 26 709 164        | 10 788 270 | 10 485 182 | 6 324 820 |
| 1990 | 29 619 332        | 11 933 591 | 11 423 838 | 6 861 255 |

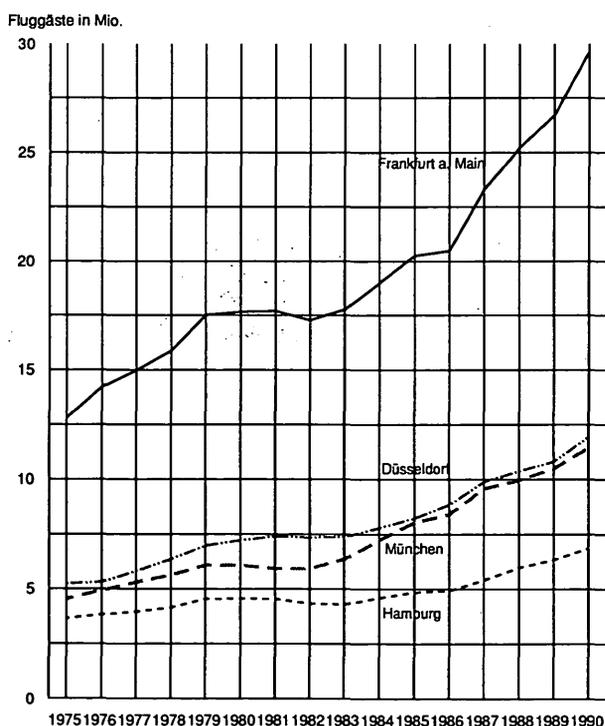
\*) Ohne Beförderungen im nichtgewerblichen Verkehr.

46,3% beteiligt. Der Import (Ausladungen) erhöhte sich mit 11,9% deutlich stärker als der Export mit 7,1% gegenüber dem Vorjahr.

Ein ähnliches Ergebnis ist auch für die beförderte Luftpost festzustellen, allerdings mit geringeren Raten und Volumina. Insgesamt wurden mehr als 21 000 Tonnen Postsendungen mit dem Flugzeug transportiert. Dieses Aufkommen teilt sich zu fast gleichen Teilen auf Ausladungen und Einladungen auf. Auch ist eine ausgeprägtere Zunahme bei der angekommenen Tonnage (6,7%) als bei den Zuladungen (3,0%) im Vergleich zu den Ergebnissen des Vorjahres festzustellen.

Tabelle 2 weist die Ergebnisse der vier größten deutschen Flughäfen – gemessen am Passagieraufkommen – aus. An der langjährigen Rangfolge hat sich nichts geändert; München-Riem liegt nach Frankfurt am Main und Düsseldorf an dritter Stelle. Auf diesen vier Flughäfen kamen während des letzten Jahres 59 838 016 Passagiere an, flogen ab oder machten lediglich einen Zwischenhalt. Von diesem Gesamtpassagieraufkommen wurden 49,5% auf dem Flughafen von Frankfurt am Main abgewickelt. Die langjährigen Verläufe des Gesamtpassagieraufkommens – entsprechen den Ausweisungen in Tabelle 2 – sind in der folgenden Abbildung nochmals graphisch dargestellt.

### Die Entwicklung des Fluggastaufkommens der vier größten Flughäfen in der BRD seit 1975



In Tabelle 3 sind die auf den deutschen Flughäfen wichtigsten Transportarten für die letzten beiden Jahre zusammengefaßt. Bei den Flugzeugbewegungen liegt Frankfurt am Main mit weitem Abstand an der Spitze. Auf dem zweiten Platz erscheint München-Riem und nachfolgend Düsseldorf. Gemessen am Fluggastaufkommen dominierte ebenfalls, wie bereits erwähnt, Frankfurt am Main mit 29,6 Mio. Passagieren. Die stärkste Zunahme zum Vorjahr hatte der Flughafen Köln/Bonn mit 13,4% zu verzeichnen. Beim Anstieg des Passagieraufkommens liegt Nürnberg mit 12,4% und Stuttgart mit 12,3% auf den nächstfolgenden Plätzen. Tabelle 3 zeigt auch, daß die zwei frequentiertesten Flughäfen Frankfurt am Main und Düsseldorf ebenfalls Steigerungsraten gegenüber 1989 von mehr als 10% aufweisen; trotz der sehr hohen Ausgangsbasen. Auf den ausgewiesenen Flugplätzen wurden während des Berichtsjahres über 72,7 Mio. Passagiere abgefertigt. Im Vergleich zum Jahr 1989 erhöhte sich das gesamte Fluggastaufkommen um durchschnittlich 10,3%.

Auch bei der Luftfracht liegt Frankfurt am Main mit mehr als 1,1 Mio. Tonnen an der Spitze. Mit weitem Abstand an zweiter Stelle folgt der Frachtumschlag auf dem Köln/Bonner Flughafen mit rund 163 000 Tonnen. München-Riem folgt auf Platz drei. Die ausgeprägtesten Zuwachsraten bei den Ein- und Ausladungen von 1989 auf 1990 hatte der Flughafen von Bremen mit 12,9% zu verzeichnen. Ihm nachgeordnet sind die Raten in Hamburg (10,1%), Köln/Bonn und München mit jeweils 9,6%. Von den durchwegs nach oben weisenden Frachtraten weicht Hannover ab. Dort wurden 1990 um 8,6% weniger Fracht umgesetzt als ein Jahr zuvor. Auffallend ist, daß in Bremen erheblich mehr Fracht ankommt als ausgeführt wird. Der Import erreicht hier fast das Vierfache des Exports. Im Jahr 1989 lag der Faktor bei 2,9. Für alle aufgeführten deutschen Flughäfen gilt – mit geringeren Differenzen als in Bremen –, daß die Importe stets die Exporte übertreffen. Nur in Frankfurt am Main wurde mehr abfliegende als ankommende Fracht registriert.

Wie aus Tabelle 3 zu entnehmen ist, lag Frankfurt am Main mit seinem Luftpostaufkommen von über 152 000 Tonnen mit Abstand an der Spitze. Mit einem Volumen von knapp 21 500 Tonnen rangierte München-Riem auf dem zweiten Platz; gefolgt von Köln/Bonn und Hamburg. In Hannover konnte der stärkste Anstieg (14,6%) verzeichnet werden. Nur für Bremen und Düsseldorf gab es 1990 Entwicklungen mit negativem Vorzeichen im Gegensatz zu 1989.

Die hier vorgestellten Daten über den Luftverkehr in München-Riem und anderen deutschen Flughäfen,

## Verkehrsleistungen deutscher Flughäfen

Tabelle 3

| Flughafen                   | Flugzeugbewegungen |         |                 |         | Fluggäste*) |            |              |         | Gegenüber<br>1989<br>Zu-/Ab-<br>nahme % |
|-----------------------------|--------------------|---------|-----------------|---------|-------------|------------|--------------|---------|-----------------------------------------|
|                             | insgesamt          |         | dar. gewerblich |         | insgesamt   |            | dar. Transit |         |                                         |
|                             | 1989               | 1990    | 1989            | 1990    | 1989        | 1990       | 1989         | 1990    |                                         |
| Bremen . . . . .            | 57 629             | 53 021  | 41 836          | 38 441  | 1 067 433   | 1 105 022  | 10 669       | 8 255   | 3,5                                     |
| Düsseldorf . . . . .        | 152 065            | 155 029 | 137 760         | 139 145 | 10 788 270  | 11 933 591 | 383 231      | 358 098 | 10,6                                    |
| Frankfurt am Main . . . . . | 311 770            | 324 387 | 303 505         | 317 146 | 26 709 164  | 29 619 332 | 702 264      | 707 187 | 10,9                                    |
| Hamburg . . . . .           | 138 133            | 141 042 | 107 936         | 112 978 | 6 324 820   | 6 861 255  | 188 830      | 168 491 | 8,5                                     |
| Hannover . . . . .          | 93 959             | 95 498  | 67 975          | 70 978  | 2 625 158   | 2 814 244  | 57 553       | 82 313  | 7,2                                     |
| Köln/Bonn . . . . .         | 112 923            | 118 936 | 83 822          | 99 328  | 2 722 486   | 3 086 468  | 74 365       | 51 994  | 13,4                                    |
| München . . . . .           | 189 964            | 191 856 | 158 303         | 163 282 | 10 485 182  | 11 423 838 | 384 324      | 205 719 | 9,0                                     |
| Nürnberg . . . . .          | 70 453             | 71 740  | 35 344          | 40 697  | 1 310 132   | 1 472 226  | 23 415       | 36 665  | 12,4                                    |
| Stuttgart . . . . .         | 125 935            | 124 295 | 87 690          | 88 507  | 3 940 065   | 4 423 229  | 111 717      | 119 876 | 12,3                                    |

| Flughafen                   | Luftfracht in t*) |         |           |         |           |           |                                | Luftpost in t   |        |           |         | Gegen-<br>über 1989<br>Zu-/Ab-<br>nahme % |              |       |
|-----------------------------|-------------------|---------|-----------|---------|-----------|-----------|--------------------------------|-----------------|--------|-----------|---------|-------------------------------------------|--------------|-------|
|                             | Ausladung         |         | Einladung |         | zusammen  |           | Gegenü.<br>1989 Zu-/<br>Abn. % | außerd. Transit |        | insgesamt |         |                                           | dar. Transit |       |
|                             | 1989              | 1990    | 1989      | 1990    | 1989      | 1990      |                                | 1989            | 1990   | 1989      | 1990    |                                           | 1989         | 1990  |
| Bremen . . . . .            | 2 510             | 3 003   | 852       | 792     | 3 362     | 3 795     | 12,9                           | 0               | 7      | 3 620     | 2 695   | 0                                         | 4            | -25,6 |
| Düsseldorf . . . . .        | 23 105            | 25 354  | 21 122    | 20 674  | 44 227    | 46 028    | 4,1                            | 10 254          | 6 773  | 6 220     | 5 715   | 675                                       | 440          | - 8,1 |
| Frankfurt am Main . . . . . | 504 083           | 538 512 | 579 590   | 576 700 | 1 083 673 | 1 115 212 | 2,9                            | 47 394          | 60 803 | 146 997   | 152 247 | 7 480                                     | 8 061        | 3,6   |
| Hamburg . . . . .           | 21 703            | 24 480  | 15 866    | 16 884  | 37 569    | 41 364    | 10,1                           | 4 469           | 3 832  | 16 843    | 16 893  | 709                                       | 291          | 0,3   |
| Hannover . . . . .          | 7 968             | 7 717   | 5 239     | 4 355   | 13 207    | 12 072    | -8,6                           | 561             | 1 103  | 8 725     | 10 001  | 38                                        | 33           | 14,6  |
| Köln/Bonn . . . . .         | 75 090            | 86 653  | 73 433    | 76 159  | 148 523   | 162 812   | 9,6                            | 9 065           | 7 722  | 15 623    | 17 039  | 28                                        | 23           | 9,1   |
| München . . . . .           | 27 277            | 30 524  | 24 545    | 26 284  | 51 822    | 56 808    | 9,6                            | 8 505           | 4 413  | 20 920    | 21 467  | 636                                       | 204          | 2,6   |
| Nürnberg . . . . .          | 5 178             | 5 523   | 3 743     | 3 755   | 8 921     | 9 278     | 4,0                            | 1 239           | 1 440  | 7 646     | 8 225   | 19                                        | 6            | 7,6   |
| Stuttgart . . . . .         | 9 654             | 10 626  | 7 395     | 7 491   | 17 049    | 18 117    | 6,3                            | 1 174           | 944    | 12 200    | 12 364  | 435                                       | 245          | 1,3   |

\*) Ohne Beförderungen im nichtgewerblichen Verkehr.

machen deutlich, daß Flughäfen nicht mehr wegzudenkende Einrichtungen zur Aufrechterhaltung der Wirtschaftskraft einer ganzen Region sind. Sie bilden einen wichtigen Faktor im Kreis aller Verkehrsträger zur Lösung der vielfältigen Transportprobleme von Personen und Gütern. Daneben ist das beachtliche Arbeitsplatzangebot zu sehen. Auf dem Flughafen

München-Riem finden gegenwärtig rund 7000 Frauen und Männer Arbeit. Auf dem neuen Platz im Norden der Landeshauptstadt wird zunächst mit 12 000 Arbeitsplätzen gerechnet, die sich bis zur Jahrtausendwende auf ca. 20 000 ausweiten werden.

*Dipl.-Volkswirt Gundolf Glaser*