Der Flughafen München-Riem – von 1948 bis 16. Mai 1992 –

Der Flughafen München-Riem, im Osten der Landeshauptstadt, breitet sich zwischen den Gemeinden Riem und Feldkirchen im Norden und Kirchtrudering und Haar im Süden aus. Er sollte am 1. September 1939 den Flughafen Oberwiesenfeld ablösen. Der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges an diesem Tag, aber auch der Arbeitskräftemangel und die Materialkontingentierungen, die schon 1938 spürbar wurden, verzögerten den Termin der Inbetriebnahme auf den 25. Oktober 1939. Während des Krieges wurden auf dem Gelände Flugzeugmotoren der Lufthansa und der Luftwaffe gewartet und repariert. Der zivile Luftverkehr war nur eingeschränkt möglich. Das Flughafengelände wurde im Krieg zu 70% zerstört.

Kurz vor Kriegsende, im Mai 1945, wurde der Flughafen von amerikanischen Truppen besetzt. Sie errichteten über dem bis dahin üblichen Gras-Rollfeld eine Start- und Landebahn aus Stahlplatten. Rund vier Jahre später, am 22. November 1949, konnte eine knapp 2 km lange und 60 m breite Start- und Landebahn aus Beton eingeweiht werden. Für den weiteren Wiederaufbau und Ausbau des gesamten Flughafens wurde am 12. Oktober 1949 die „Flughafen München-Riem GmbH" – eine Gesellschaft zwischen der Landeshauptstadt München und dem bayerischen Staat – gegründet. Dies geschah allerdings noch unter Aufsicht des amerikanischen Flughafen-Administrators. Zum Jahresende 1953 verließen die US-Truppen und der Flughafen-Administrator den Flughafen München-Riem.

Während der ersten Nachkriegsjahre spielte der Linienverkehr, der nur von ausländischen Fluggesellschaften abgewickelt wurde, eine eher bescheidene Rolle. Nur vereinzelt war es Deutschen möglich, am Flugverkehr teilzunehmen, weil die Flugtickets nur in ausländischer Währung bezahlt werden konnten. Bei den Fluggästen handelte es sich im wesentlichen um „Displaced persons", die nach USA und Südamerika gebracht wurden; um Juden, die nach Palästina auswanderten oder um amerikanische Soldatenbräute. Die Währungsreform vom 21. Juni 1948 schaffte die Voraussetzung, daß künftig auch wieder mehr Einheimische am zivilen Flugverkehr teilnehmen konnten. Wie aus Tabelle 1 zu ersehen ist, zählte man im ersten Volljahr 1949 insgesamt 28 970 Fluggäste, davon waren 55,8% Einsteiger, also Personen, die von München-Riem abflogen. Zur Beförderung dieses Gesamtpotentials waren 2 798 An- und Abflüge notwendig. Schon zwei Jahre später (1950: 69 044) war die Anzahl der Fluggäste von vor dem Krieg (1938: 63 651) übertroffen.

Betrachtet man den Zeitraum von 1949, hierzu liegen die Ergebnisse erstmals für das ganze Jahr vor, bis 1991, so wird einem eine erstaunliche Aufwärtsentwicklung vor Augen geführt (vgl. auch Grafik 1 auf S. 234). Die Flugzeugbewegungen nahmen, mit zwischenzeitlichen Schwankungen, von 2 798 auf 183 932 zu. Innerhalb dieser 43 Jahre stieg die Anzahl der Fluggäste von 28 970 bis auf 10 797 984 (1991) an. Dies ist eine Zunahme um das 373fache. Im Vorjahr (1990) wurden sogar 11,4 Millionen gezählt.

Ein gleichbleibendes Wachstum über den gesamten Berichtszeitraum unterstellt, wäre das jährliche Fluggastaufkommen durchschnittlich um den Faktor 8,7 angestiegen. Die tatsächlichen prozentualen Veränderungsraten von einem Kalenderjahr zum anderen sind in Tabelle 3 zusammengefaßt. Die ersten beiden Jahre weisen sowohl für die Flugzeugbewegungen, als auch für die drei Transportarten, außergewöhnliche Steigerungsraten auf. Bis 1955 wurde der Münchener Flughafen ausschließlich von ausländischen Fluggesellschaften angeflogen. Erst am 1. April 1955 nahm die Deutsche Lufthansa AG den Flugbetrieb wieder auf. Der innerdeutsche Verkehr wurde am 30. März 1955 mit der Linie Hamburg–München und in die Gegenrichtung eröffnet. Die ersten Jahre waren noch nicht vom Tourismus und von Dienst- bzw. Geschäftsreisen geprägt. Es wurden überwiegend amerikanische Soldaten in ihre Heimat, Auswanderer nach den Vereinigten Staaten, Australien und Israel transportiert.

Außerdem gab es die „Insellage" Berlins, wo die politischen Verhältnisse, die Entfaltung der normalen Verkehrsmittel schwer behinderten. Zehntausenden von Ostflüchtlingen stand nur das Flugzeug als Weg in die Freiheit zur Verfügung. Auf Veranlassung der Sowjets, war der Straßen- und Eisenbahnverkehr vom 24. Juni 1948 bis 12. Mai 1949 von Berlin (West) in die Bundesrepublik blockiert. Die Versorgung der Bevölkerung erfolgte durch Flugzeuge der Alliierten. Diese Luftbrücke wurde bis 6. Oktober 1949 aufrechterhalten.

Das Jahr 1952 brachte für München bei den Starts und Landungen einen Rückgang um etwas über 14% und bei den Passagieren eine Stagnation im Vergleich zum Vorjahr. Mit Einführung der Touristenklasse im

europäischen Flugdienst im Jahr 1953 konnte dieser momentane Rückgang mehr als ausgeglichen werden. In diesem Jahr wurde eine wichtige Entscheidung getroffen; trotz vielfältiger Bemühungen der Bayerischen Staatsregierung und der Stadt München ist Hamburg und nicht die Landeshauptstadt zum Sitz der Luftwerft der geplanten Lufthansa bestimmt worden.

Folgt man der Geschichte des Flughafens München-Riem, so beeinträchtigt im Herbst 1956 die Nahostkrise das Flugreiseverhalten. Andererseits wurden im Dezember zahlreiche Ungarnflüchtlinge (23. Oktober 1956 Volksaufstand in Ungarn) über eine Luftbrücke in die USA transportiert.

Auch damals machte man sich schon Gedanken, wie das Luftfahrtgeschäft angekurbelt werden kann. Durch die Einführung der verbilligten Economy-Klasse (3. Klasse) im Jahr 1957 hoffte man auf eine weitere Belebung des Passagieraufkommens. Wie man aus Tabelle 3 (siehe S. 237 und 238) ersehen kann, hat diese Maßnahme für Riem keine zusätzlichen Impulse gebracht; die jährliche Steigerungsrate von 1957 bis 1959 lag zwischen 18,5% und 19,5%. Dies sind zwar stattliche Raten, aber im Vergleich zu den Anfangsjahren doch deutlich gemäßigtere Werte.

Das Jahr 1958 begann schicksalhaft. Am 6. Februar raste ein Flugzeug mit der Fußballmannschaft von Manchester United, die tags zuvor im Europapokal der Landesmeister in Belgrad gespielt hatte, beim Start gegen ein Haus. Unter den 21 tödlich Verunglückten waren zehn Fußballer. Im gleichen Jahr 1958 erfolgte aber auch für Riem ein weiterer Schritt in die Zukunft: Die Start- und Landebahn wurde im August auf 2600 m verlängert, so daß auch die großen Interkontinentalmaschinen und die auf den Mittelstrecken eingesetzten Düsenflugzeuge München anfliegen konnten. Aufgrund der kurzfristigen Schließung und dem Einsatz größerer Maschinen reduzierte sich die Anzahl der Flugzeugbewegungen um 6,8% gegenüber 1957.

Zum Ende des Jahres 1959, kurz vor dem Weihnachtsfest, ereignete sich in der Landeshauptstadt München, in der Nähe der Paulskirche, zum zweitenmal ein schreckliches Flugzeugunglück, als eine Maschine den Turm der Kirche streifte und zwischen Schwanthaler- und Bayerstraße auf eine vollbesetzte Trambahn fiel. Dieses Ereignis löste – etwa 10 Jahre nach Aufnahme des Flugverkehrs in Riem nach dem Weltkrieg – Diskussionen um die Verlegung des Flughafens aus. Die Flugzeughäufigkeiten und die Passagierzahlen auf dem Münchener Flughafen blieben von diesem traurigen Ereignis unberührt. Wie an den Tabellen 1 und 3 abzulesen ist, schnellte sowohl die Anzahl der Flugzeugbewegungen als auch die der Fluggäste 1960 im Vergleich zum Vorjahr steil nach oben. Diese Ausweitung war auf drei Ereignisse zurückzuführen: In der Landeshauptstadt wurde der Eucharistische Weltkongreß veranstaltet, in Oberammergau die Passionsspiele aufgeführt und in Rom fanden die 17. Olympischen Sommerspiele statt. Im nachfolgenden Jahr stiegen die Passagierzahlen nicht mehr in diesem außerordentlichen Ausmaß. Bei den Starts und Landungen war sogar ein Rückgang um 10,5% festzustellen. Diese Entwicklung dürfte zum Teil mit der Einstellung des Schulflugverkehrs im März 1961 zusammenhängen. Im Jahr 1962 konnte die Ein-Millionen-Grenze der Passagiere überschritten werden. In der Münchener Statistik, Nr. 1/2 von 1963 wurde auf Seite 3 bereits erwähnt: „Der Flughafen, für den noch immer kein geeignetes Ersatzgelände gefunden ist, war zeitweise bis zum äußersten beansprucht. Trotz des Einsatzes größerer Maschinen nahmen auch die Landungen zu." Am 15. April 1964 stellte die Deutsche Lufthansa ihre erste Boeing 727 vor. Dieses Mittelstreckenflugzeug beflog das europäische Flugnetz. Das ausgeprägte Wachstum im Luftverkehr – insbesondere was die Reisenden betrifft – setzte sich, wie die Tabellen 1 und 3 sowie die Grafik 1 wiedergeben, bis 1972 fort. Eine Ausnahme bildete das Jahr 1967, in dem „nur" eine einstellige Zuwachsrate (8,5%) im Fluggastaufkommen erzielt wurde. Darin spiegelt sich die weltweite Rezession wider, die in der Bundesrepublik sogar zu einem realen Rückgang des Bruttosozialprodukts führte. Im gleichen Jahr (Juni 1967) fand zudem der Sechs-Tage-Krieg zwischen Israel und Ägypten statt. Trotz dieser Unbill konnte die Zwei-Millionen-Schwelle bei den Passagieren erreicht werden. Für die Ausweitung von einer auf zwei Millionen Passagiere wurden fünf Jahre gebraucht. Im Jahre 1965 wurde eine Prognose zur Entwicklung des Passagierpotentials in München-Riem für das Jahr 1970 erarbeitet (Münchener Statistik, Jhg. 1966, S. 112). Danach erwartete man für dieses Jahr 2,7 Millionen Fluggäste; tatsächlich waren es aber über 3,5 Millionen Passagiere. Das Verkehrsaufkommen in München-Riem hat sich also viel stürmischer entfaltet als mittelfristig (5 Jahre) zu erwarten war.

In einem Kabinettsbeschluß der Bayerischen Staatsregierung vom 5. August 1969 legte man als Standort für einen Ersatzflughafen für München-Riem das Erdinger Moos fest. Der Meinungsstreit zu dieser Auswahl begleitete die gesamte Planungs- und Bauphase des neuen Münchener Flughafens. Immerhin

dauerte es fast 23 Jahre von der Beschlußfassung bis zur Eröffnung.

Obwohl im gleichen Jahr, vom 11. bis 31. August an der Start- und Landebahn Ausbesserungsarbeiten vorgenommen wurden, hat sich der dadurch bedingte Verkehrsausfall nicht zahlenmäßig niedergeschlagen (s. Tabelle 1 und 3). Als Ausweichflughafen wurde Nürnberg angeflogen. Der dreimillionste Fluggast wurde im Jahr 1970 gezählt. Diese quantitative Grenzüberschreitung war so deutlich, daß schon während der nächsten zwölf Monate – 1971 – vier Millionen Passagiere in Riem abgefertigt wurden. Es sei noch angeführt, daß am 22. Januar 1970 erstmals ein Großraumflugzeug vom Typ Boeing 747 in Betrieb genommen wurde, zunächst auf der Atlantikroute New York–London.

Das Jahr 1973 weist erstmals nach Inbetriebnahme des Flughafens einen Rückgang (–4,9%) im Vergleich zum Vorjahr, dem Jahr der 20. Olympischen Sommerspiele in München, aus. Diese Reduzierung des Fluggastaufkommens dürfte z. T. in der recht hohen Anzahl von 1970 gelegen haben, aber zum größeren Teil wohl von der Tatsache, daß der US-Dollar im Februar 1973 auf 2,28 DM absank, geprägt gewesen sein. Das größte Kontingent, das in den Münchener Beherbergungsstätten übernachtet, kommt jeher aus den USA. Zudem lösten die arabischen Staaten am 28. Oktober 1973 mit ihrem Ölboykott den ersten Ölschock in den westlichen Industrieländern aus. Bis zum Jahr 1979 erhöhten sich die Fluggastzahlen von Jahr zu Jahr. 1976 – 12. Olympische Winterspiele in Innsbruck – registrierte man eine Zunahme um 8,4% gegenüber dem Vorjahr, die sich aber 1977 auf 7,6% und 1978 auf 6,2% abschwächte. Die zurückgeschraubte Zuwachsrate von 1977 reichte noch aus, um in diesem Jahr die Fünf-Millionen-Schwelle zu übertreffen. Trotz der damals ausgetragenen Konflikte im Iran und der zunehmenden Verteuerung der Ölpreise stieg das Fluggastaufkommen 1979 um 8,2% auf über sechs Millionen. Die anhaltend hohen Energie- und Rohstoffpreise, steigende Inflationsraten in der Bundesrepublik und in den Ländern der Haupthandelspartner, der Paritätsverlust des US-Dollars, die beständigen Unruheherde im Iran und in Afghanistan führten während der Jahre 1980 und 1981 zu Rückgängen im Fluggastaufkommen. Trotz der nicht günstigen Weltwirtschaftslage konnte Ende April 1981 die erste Linienverbindung im Nonstop-Flug zwischen München und New York eröffnet werden. Das Jahr 1982 brachte wieder leichte Zugänge bei den Passagieren, die sich verstärkt in den folgenden Jahren niederschlugen. So wurde 1984 die Sieben-Millionen- und 1985 die Acht-Millionen-Grenze überschritten. Wie Tabelle 3 zeigt, sackte während der anschließenden zwölf Monate die Gästefrequenz wieder deutlich ab. Diese Einschränkung dürfte in der Reaktorkatastrophe von Tschernobyl am 26. April 1986 zum Teil ihre Ursache gehabt haben. 1987 war nochmals ein starker Anstieg auf um 9,5 Millionen Passagiere zu verzeichnen. Die sehr viel geringere Rate von 1988 gegenüber 1987 wurde sicherlich noch vom Krach am 19. Oktober 1987 an der New Yorker Börse und im Gefolge an allen übrigen Börsen sowie vom Wertverlust des US-Dollars stark beeinflußt. Das Jahr 1990 brachte das Maximum im Fluggastaufkommen des Münchener Flughafens mit über 11,4 Millionen Passagieren. Das letzte volle Jahr in Riem brachte einen deutlichen Rückgang um 5,5%, im Vergleich zum Rekordjahr. Diese Minderung ist mit auf den Golfkrieg und die weltweit angedrohten Terroraktionen – insbesondere im Luftverkehr – zurückzuführen. Zur Abschwächung dürften aber auch die unbefriedigende Konjunkturlage in den USA und anderen westlichen Industrienationen sowie die danach aufbrechenden Konflikte in Jugoslawien beigetragen haben.

Vom 1. Januar bis 16. Mai 1992, den letzten Monaten des Flughafens von München-Riem, wurden etwas über 456000 Personen abgefertigt (Tabelle 1 auf S. 232 und 233). Viele Einsteiger der letzten Tage und Wochen in Riem landeten bei ihrer Rückkunft ab 17. Mai auf dem neuen Flughafen, München II.

Betrachtet man die Fluggastentwicklung über jeweils zehn Jahre hinweg, so stellt man fest, daß in den Jahren 1960 bis 1969 fast sechsmal (468,7%) so viele Passagiere gezählt wurden als zwischen 1950 und 1959. Im folgenden Dezennium (1970 bis 1979) zählte man um 203,3% mehr Ein- und Aussteiger sowie Transitreisende als in der vorangegangenen Zeitphase. Während der letzten zehn Jahre (1980–1989) wuchs die Anzahl der Reisenden um 65,6% gegenüber 1970 bis 1979. Während der letzten Zehnjahresspanne benutzten 77,95 Millionen Passagiere den Flughafen München-Riem. Dies waren mehr Personen als von 1950 bis 1979 (65,34 Mio.), also in einem Zeitraum von dreißig Jahren.

Das Fluggastaufkommen ist in den Tabellen 1 und 3 in Aussteiger (Zielaufkommen), Einsteiger (Quellaufkommen) und Transit (Umsteigeraufkommen) unterteilt. Man kann erkennen, daß während der Anfangsjahre – bis 1953 – deutlich mehr Personen von München abflogen als ankamen. Dies ist auf die erwähnten Auswandererflüge und Rückführungen von US-Soldaten und ihrer deutschen Angehörigen zurückzuführen. Im Jahr 1954 lag dagegen das Quell-

Der Flugverkehr in München-Riem
Flugzeugbewegungen / Fluggäste

Tabelle 1

Jahr	Flugzeugbewegungen					Fluggäste 1)									
		darunter					davon				darunter				
	insgesamt	Linien-verkehr	in %	Charter-verkehr	in %	insgesamt	Aussteiger	in %	Einsteiger	in %	Transit	Linien-verkehr	in %	Charter-verkehr	in %
1948 2)	.	.	.	.	.	11.750	664	5,7	11.086	94,3	-	.	.	.	.
1949	2.798	.	.	.	.	28.970	7.295	25,2	16.151	55,8	5.524	.	.	.	.
1950	5.332	.	.	.	.	69.044	24.726	35,8	28.278	41,0	16.040	.	.	.	.
1951	8.262	.	.	.	.	114.574	41.756	36,4	45.709	39,9	27.109	.	.	.	.
1952	7.098	.	.	.	.	114.578	46.252	40,4	47.862	41,8	20.464	.	.	.	.
1953	9.392	7.442	79,2	408	4,3	140.206	58.473	41,7	58.872	42,0	22.861	.	.	.	.
1954	13.630	9.998	73,4	894	6,6	171.207	71.872	42,0	70.919	41,4	28.416	.	.	.	.
1955	26.048	12.958	49,7	1.174	4,5	270.906	111.648	41,2	113.359	41,8	45.899	.	.	.	.
1956	46.052	13.608	29,5	1.722	3,7	349.571	135.990	38,9	154.404	44,2	59.177	.	.	.	.
1957	49.688	16.452	33,1	2.072	4,2	417.807	168.876	40,4	174.593	41,8	74.338	381.657	91,3	36.150	8,7
1958	46.328	19.036	41,1	2.727	5,9	495.150	206.208	41,6	210.798	42,6	78.144	432.730	87,4	53.935	10,9
1959	46.658	20.656	44,3	3.176	6,8	586.921	249.312	42,5	257.983	44,0	79.626	505.586	86,1	73.353	12,5
1960	50.108	23.362	46,6	4.820	9,6	794.613	335.342	42,2	340.401	42,8	118.870	679.791	85,5	114.822	14,5
1961	44.826	26.450	59,0	3.656	8,2	838.492	359.139	42,8	357.498	42,6	121.855	751.286	89,6	78.065	9,3
1962	47.206	29.280	62,0	3.486	7,4	1.006.056	442.450	44,0	440.524	43,8	123.082	919.321	91,4	74.793	7,4
1963	53.956	33.262	61,6	3.264	6,0	1.184.362	532.418	45,0	532.531	45,0	119.413	1.066.860	90,1	102.107	8,6
1964	56.070	33.558	59,9	3.564	6,4	1.318.935	599.687	45,5	595.853	45,2	123.395	1.164.135	88,3	131.360	10,0
1965	64.412	39.630	61,5	3.744	5,8	1.647.329	753.517	45,7	749.281	45,5	144.531	1.456.562	88,4	190.767	11,6
1966	73.836	43.020	58,3	4.984	6,8	1.852.641	855.620	46,2	854.027	46,1	142.994	1.611.417	87,0	241.224	13,0
1967	78.716	46.286	58,8	5.060	6,4	2.009.951	939.337	46,7	934.782	46,5	135.832	1.741.083	86,6	268.868	13,4
1968	80.576	47.606	59,1	5.488	6,8	2.277.588	1.048.269	46,0	1.071.464	47,0	157.855	1.961.806	86,1	311.357	13,7
1969 3)	83.532	46.752	56,0	5.944	7,1	2.595.412	1.211.650	46,7	1.218.788	47,0	164.974	2.197.661	84,7	396.007	15,3
1970	102.907	52.803	51,3	12.964	12,6	3.550.929	1.688.442	47,5	1.664.344	46,9	198.143	2.705.809	76,2	838.366	23,6
1971	111.616	55.618	49,8	14.718	13,2	4.011.474	1.903.172	47,4	1.891.260	47,1	217.042	3.000.257	74,8	1.002.343	25,0
1972 4)	113.174	60.574	53,5	16.380	14,5	4.467.464	2.142.909	48,0	2.106.185	47,1	218.370	3.271.495	73,2	1.185.803	26,5
1973	109.128	55.196	50,6	15.950	14,6	4.247.764	2.036.437	47,9	1.987.234	46,8	224.093	3.054.877	71,9	1.185.271	27,9

noch Tabelle 1

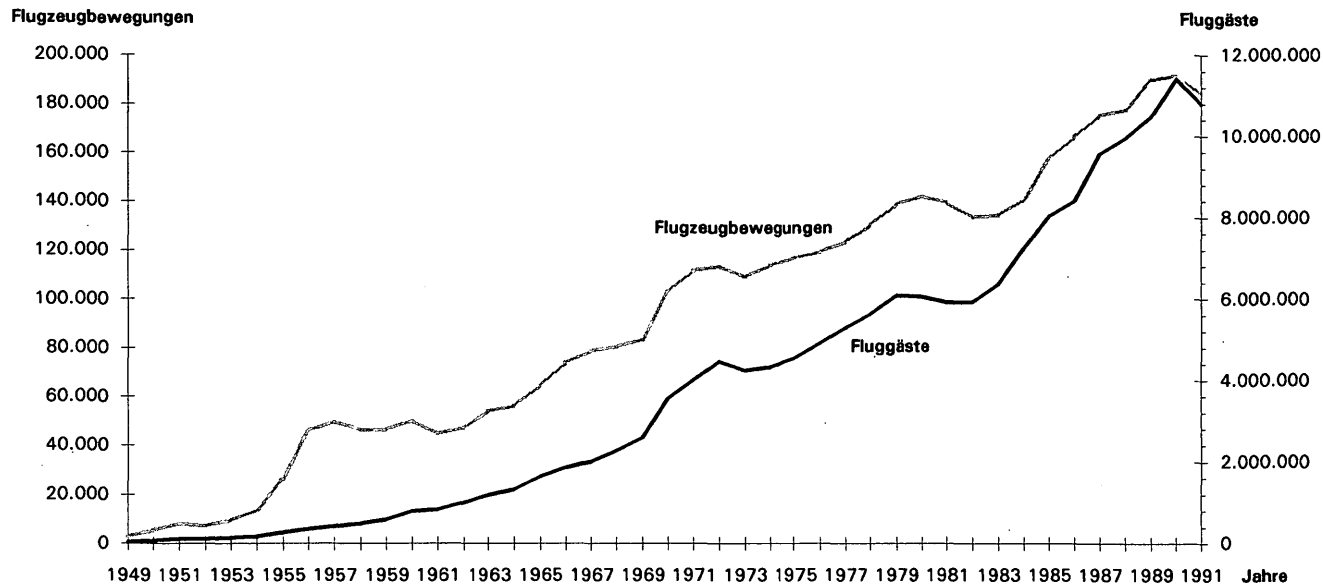
Jahr	Flugzeugbewegungen					Fluggäste 1)									
		darunter					davon				darunter				
	insgesamt	Linien-verkehr	in %	Charter-verkehr	in %	insgesamt	Aussteiger	in %	Einsteiger	in %	Transit	Linien-verkehr	in %	Charter-verkehr	in %
1974	113.788	62.688	55,1	13.858	12,2	4.332.887	2.036.904	47,0	2.029.142	46,8	266.841	3.345.583	77,2	983.821	22,7
1975	116.668	58.446	50,1	14.250	12,2	4.543.138	2.136.373	47,0	2.123.415	46,7	283.350	3.429.678	75,5	1.106.599	24,4
1976	119.332	58.386	48,9	13.699	11,5	4.924.544	2.307.109	46,8	2.301.614	46,7	315.821	3.769.210	76,5	1.143.613	23,2
1977	123.403	61.747	50,0	15.143	12,3	5.299.122	2.493.429	47,1	2.473.506	46,7	332.187	3.989.456	75,3	1.301.654	24,6
1978	130.172	62.323	47,9	16.516	12,7	5.624.780	2.649.461	47,1	2.637.602	46,9	337.717	4.146.862	73,7	1.467.213	26,1
1979	138.859	63.223	45,5	17.720	12,8	6.084.917	2.902.820	47,7	2.873.558	47,2	308.539	4.439.309	73,0	1.629.402	26,8
1980	142.032	63.924	45,0	15.885	11,2	6.057.997	2.888.416	47,7	2.868.401	47,3	301.180	4.526.419	74,7	1.505.627	24,9
1981	139.564	64.905	46,5	14.298	10,2	5.915.167	2.841.644	48,0	2.812.844	47,6	260.679	4.419.639	74,7	1.463.341	24,7
1982	133.366	67.119	50,3	14.403	10,8	5.923.482	2.835.404	47,9	2.823.541	47,7	264.537	4.427.988	74,8	1.472.646	24,9
1983	134.119	68.084	50,8	15.618	11,6	6.356.666	3.045.650	47,9	3.027.579	47,6	283.437	4.640.842	73,0	1.689.396	26,6
1984	140.664	72.266	51,4	18.460	13,1	7.235.118	3.446.488	47,6	3.443.896	47,6	344.734	5.154.586	71,2	2.045.925	28,3
1985	157.347	77.896	49,5	22.335	14,2	8.042.579	3.828.135	47,6	3.821.881	47,5	392.563	5.455.579	67,8	2.542.445	31,6
1986	166.510	84.730	50,9	21.293	12,8	8.405.996	3.984.230	47,4	3.990.310	47,5	431.456	5.755.598	68,5	2.592.495	30,8
1987	175.478	101.893	58,1	22.564	12,9	9.575.061	4.558.958	47,6	4.566.308	47,7	449.795	6.690.116	69,9	2.876.871	30,0
1988	177.817	113.236	63,7	22.968	12,9	9.956.393	4.774.655	48,0	4.769.303	47,9	412.435	7.076.281	71,1	2.870.832	28,8
1989	189.964	122.256	64,4	22.374	11,8	10.485.182	5.053.969	48,2	5.046.889	48,1	384.324	7.712.955	73,6	2.763.540	26,4
1990	191.856	125.429	65,4	22.501	11,7	11.423.838	5.605.101	49,1	5.613.018	49,1	205.719	8.506.007	74,5	2.909.533	25,5
1991	183.932	121.355	66,0	20.903	11,4	10.797.984	5.320.149	49,3	5.326.451	49,3	151.384	8.104.093	75,1	2.684.542	24,9
1992 5)	8.709	5.491	63,0	1.091	12,5	456.080	219.769	48,2	229.250	50,3	7.061	340.766	74,7	114.899	25,2

Quelle: Flughafen München GmbH

1) Ohne Beförderungen im nichtgewerblichen Verkehr. - 2) Ab Juni.- 3) Flughafen vom 11.08. - 31.08.1969 wegen Ausbesserungsarbeiten der Start- und Landebahn gesperrt. - 4) Darunter 1952 Flugzeugbewegungen und 56.446 beförderte Personen im Olympia - Ausweichverkehr in Fürstenfeldbruck und Neubiberg im August und September.-5) Bis 16. Mai 1992.

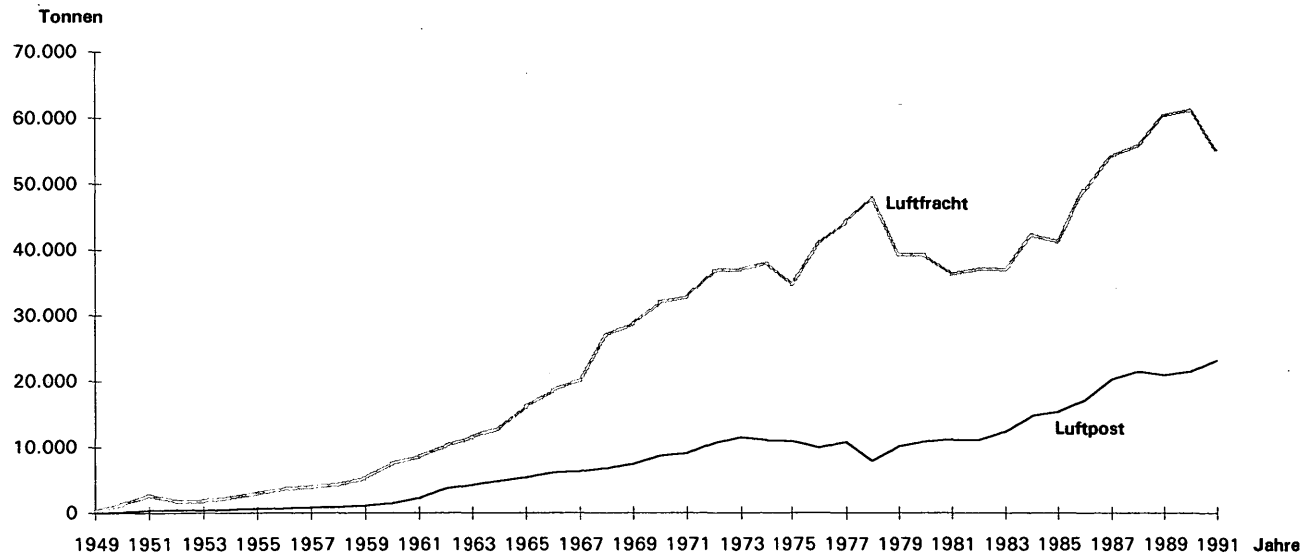
Der Flughafen München-Riem
Flugzeugbewegungen / Fluggäste

Grafik 1



Der Flughafen München-Riem
Luftfracht / Luftpost

Grafik 2



Der Flugverkehr in München-Riem
Luftfracht / Luftpost

Tabelle 2

Jahr	Luftfracht (t) 1)						Luftpost (t)					
		davon						davon				
	insgesamt	Ausladung	in %	Einladung	in %	Transit	insgesamt	Ausladung	in %	Einladung	in %	Transit
1948 2)	14	4	28,6	10	71,4	-	-	-	-	-	-	-
1949	301	113	37,5	63	20,9	125	62	10	16,1	17	27,4	35
1950	1.273	444	34,9	387	30,4	441	160	72	45,0	43	26,9	44
1951	2.697	829	30,7	730	27,1	1.138	395	124	31,4	106	26,8	165
1952	1.761	474	26,9	654	37,1	634	457	140	30,6	137	30,0	179
1953	1.834	423	23,1	757	41,3	653	347	103	29,7	97	28,0	148
1954	2.302	439	19,1	889	38,6	974	520	172	33,1	123	23,7	226
1955	2.915	680	23,3	1.203	41,3	1.031	695	223	32,1	206	29,6	265
1956	3.605	887	24,6	1.338	37,1	1.380	775	207	26,7	221	28,5	347
1957	3.945	1.047	26,5	1.530	38,8	1.368	891	232	26,0	238	26,7	421
1958	4.272	1.208	28,3	1.608	37,6	1.456	953	274	28,8	271	28,4	408
1959	5.288	1.643	31,1	2.013	38,1	1.632	1.176	355	30,2	317	27,0	504
1960	7.506	1.988	26,5	2.557	34,1	2.961	1.475	426	28,9	406	27,5	643
1961	8.450	2.491	29,5	2.844	33,7	3.115	2.289	794	34,7	688	30,1	807
1962	10.140	3.185	31,4	3.165	31,2	3.790	3.734	1.618	43,3	1.378	36,9	738
1963	11.416	3.784	33,1	3.585	31,4	4.047	4.297	1.837	42,8	1.611	37,5	849
1964	12.827	4.765	37,1	4.349	33,9	3.713	4.886	2.121	43,4	1.941	39,7	824
1965	16.046	5.751	35,8	5.304	33,1	4.991	5.390	2.288	42,4	2.228	41,3	874
1966	18.447	7.053	38,2	6.211	33,7	5.183	6.154	2.597	42,2	2.572	41,8	985
1967	20.201	7.964	39,4	7.113	35,2	5.124	6.341	2.719	42,9	2.533	39,9	1.089
1968	26.901	9.333	34,7	10.856	40,4	6.712	6.809	2.871	42,2	2.945	43,3	993
1969 3)	28.597	10.937	38,2	10.526	36,8	7.134	7.483	3.209	42,9	3.163	42,3	1.111
1970	31.939	12.547	39,3	11.180	35,0	8.212	8.693	3.700	42,6	3.543	40,8	1.450
1971	32.680	12.366	37,8	11.900	36,4	8.414	9.087	3.821	42,0	3.839	42,2	1.427
1972 4)	36.638	14.829	40,5	12.717	34,7	9.092	10.611	4.754	44,8	4.545	42,8	1.312
1973	36.847	14.660	39,8	13.459	36,5	8.728	11.446	5.177	45,2	5.278	46,1	991

noch Tabelle 2

Jahr	Luftfracht (t) 1)						Luftpost (t)					
		davon						davon				
	insgesamt	Ausladung	in %	Einladung	in %	Transit	insgesamt	Ausladung	in %	Einladung	in %	Transit
1974	37.883	15.345	40,5	13.169	34,8	9.369	11.002	4.954	45,0	5.258	47,8	790
1975	34.662	13.858	40,0	11.647	33,6	9.157	10.867	5.072	46,7	4.997	46,0	798
1976	40.854	15.994	39,1	12.710	31,1	12.150	9.841	4.665	47,4	4.315	43,8	861
1977	44.122	17.168	38,9	13.174	29,9	13.780	10.702	5.034	47,0	4.616	43,1	1.052
1978	47.857	18.167	38,0	14.497	30,3	15.193	7.860	3.559	45,3	3.338	42,5	963
1979	39.118	15.856	40,5	12.255	31,3	11.007	10.072	4.771	47,4	4.754	47,2	547
1980	39.091	16.668	42,6	13.326	34,1	9.097	10.812	5.236	48,4	5.082	47,0	494
1981	36.198	15.252	42,1	13.644	37,7	7.302	11.152	5.330	47,8	5.465	49,0	357
1982	37.041	15.006	40,5	14.600	39,4	7.435	11.081	5.213	47,0	5.457	49,2	411
1983	36.909	14.777	40,0	15.427	41,8	6.705	12.346	5.854	47,4	6.054	49,0	438
1984	42.141	16.797	39,9	17.963	42,6	7.381	14.725	7.179	48,8	7.099	48,2	447
1985	41.173	16.102	39,1	17.671	42,9	7.400	15.305	7.295	47,7	7.462	48,8	548
1986	49.044	19.449	39,7	18.823	38,4	10.772	17.064	8.111	47,5	8.197	48,0	756
1987	54.065	22.623	41,8	18.991	35,1	12.451	20.295	9.824	48,4	9.551	47,1	920
1988	55.879	25.471	45,6	21.075	37,7	9.333	21.424	10.238	47,8	10.298	48,1	888
1989	60.327	27.277	45,2	24.545	40,7	8.505	20.920	10.158	48,6	10.126	48,4	636
1990	61.221	30.524	49,9	26.284	42,9	4.413	21.467	10.838	50,5	10.425	48,6	204
1991	55.213	29.415	53,3	22.940	41,5	2.858	23.219	11.638	50,1	11.382	49,0	199
1992 5)	2.044	1.059	51,8	910	44,5	75	856	413	48,2	429	50,1	14

Quelle: Flughafen München GmbH

1) Ohne Beförderungen im nichtgewerblichen Verkehr. - 2) Ab Juni.- 3) Flughafen vom 11.08. - 31.08.1969 wegen Ausbesserungsarbeiten der Start- und Landebahn gesperrt. - 4) Darunter 1952 Flugzeugbewegungen und 56.446 beförderte Personen im Olympia - Ausweichverkehr in Fürstenfeldbruck und Neubiberg im August und September.- 5) Bis 16. Mai 1992.

Der Flugverkehr in München-Riem
– Veränderungen zum jeweiligen Vorjahr in % –

Tabelle 3

Jahr	Flugzzeug-bewegungen	Fluggäste			Luftfracht 1)			Luftpost		
			davon			davon			davon	
	insgesamt	insgesamt	Aussteiger	Einsteiger	insgesamt	Ausladung	Einladung	insgesamt	Ausladung	Einladung
1949	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1950	90,6	138,3	238,9	75,1	322,9	292,9	514,3	158,1	620,0	152,9
1951	55,0	65,9	68,9	61,6	111,9	86,7	88,6	146,9	72,2	146,5
1952	-14,1	0,0	10,8	4,7	-34,7	-42,8	-10,4	15,7	12,9	29,2
1953	32,3	22,4	26,4	23,0	4,1	-10,8	15,7	-24,1	-26,4	-29,2
1954	45,1	22,1	22,9	20,5	25,5	3,8	17,4	49,9	67,0	26,8
1955	91,1	58,2	55,3	59,8	26,6	54,9	35,3	33,7	29,7	67,5
1956	76,8	29,0	21,8	36,2	23,7	30,4	11,2	11,5	-7,2	7,3
1957	7,9	19,5	24,2	13,1	9,4	18,0	14,3	15,0	12,1	7,7
1958	-6,8	18,5	22,1	20,7	8,3	15,4	5,1	7,0	18,1	13,9
1959	0,7	18,5	20,9	22,4	23,8	36,0	25,2	23,4	29,6	17,0
1960	7,4	35,4	34,5	31,9	41,9	21,0	27,0	25,4	20,0	28,1
1961	-10,5	5,5	7,1	5,0	12,6	25,3	11,2	55,2	86,4	69,5
1962	5,3	20,0	23,2	23,2	20,0	27,9	11,3	63,1	103,8	100,3
1963	14,3	17,7	20,3	20,9	12,6	18,8	13,3	15,1	13,5	16,9
1964	3,9	11,4	12,6	11,9	12,4	25,9	21,3	13,7	15,5	20,5
1965	14,9	24,9	25,7	25,7	25,1	20,7	22,0	10,3	7,9	14,8
1966	14,6	12,5	13,6	14,0	15,0	22,6	17,1	14,2	13,5	15,4
1967	6,6	8,5	9,8	9,5	9,5	12,9	14,5	3,0	4,7	-1,5
1968	2,4	13,3	11,6	14,6	33,2	17,2	52,6	7,4	5,6	16,3
1969 2)	3,7	14,0	15,6	13,7	6,3	17,2	-3,0	9,9	11,8	7,4
1970	23,2	36,8	39,4	36,6	11,7	14,7	6,2	16,2	15,3	12,0
1971	8,5	13,0	12,7	13,6	2,3	-1,4	6,4	4,5	3,3	8,4
1972 3)	1,4	11,4	12,6	11,4	12,1	19,9	6,9	16,8	24,4	18,4
1973	-3,6	-4,9	-5,0	-5,6	0,6	-1,1	5,8	7,9	8,9	16,1
1974	4,3	2,0	0,0	2,1	2,8	4,7	-2,2	-3,9	-4,3	-0,4

noch Tabelle 3

Jahr	Flugzzeug-bewegungen	Fluggäste			Luftfracht 1)			Luftpost		
			davon			davon			davon	
	insgesamt	insgesamt	Aussteiger	Einsteiger	insgesamt	Ausladung	Einladung	insgesamt	Ausladung	Einladung
1975	2,5	4,9	4,9	4,6	-8,5	-9,7	-11,6	-1,2	2,4	-5,0
1976	2,3	8,4	8,0	8,4	17,9	15,4	9,1	-9,4	-8,0	-13,6
1977	3,4	7,6	8,1	7,5	8,0	7,3	3,7	8,7	7,9	7,0
1978	5,5	6,1	6,3	6,6	8,5	5,8	10,0	-26,6	-29,3	-27,7
1979	6,7	8,2	9,6	8,9	-18,3	-12,7	-15,5	28,1	34,1	42,4
1980	2,3	-0,4	-0,5	-0,2	-0,1	5,1	8,7	7,3	9,7	6,9
1981	-1,7	-2,4	-1,6	-1,9	-7,4	-8,5	2,4	3,1	1,8	7,5
1982	-4,4	0,1	-0,2	0,4	2,3	-1,6	7,0	-0,6	-2,2	-0,1
1983	0,6	7,3	7,4	7,2	-0,4	-1,5	5,7	11,4	12,3	10,9
1984	4,9	13,8	13,2	13,8	14,2	13,7	16,4	19,3	22,6	17,3
1985	11,9	11,2	11,1	11,0	-2,3	-4,1	-1,6	3,9	1,6	5,1
1986	5,8	4,5	4,1	4,4	19,1	20,8	6,5	11,5	11,2	9,8
1987	5,4	13,9	14,4	14,4	10,2	16,3	0,9	18,9	21,1	16,5
1988	1,3	4,0	4,7	4,4	3,4	12,6	11,0	5,6	4,2	7,8
1989	6,8	5,3	5,8	5,8	8,0	7,1	16,5	-2,4	-0,8	-1,7
1990	1,0	9,0	10,9	11,2	1,5	11,9	7,1	2,6	6,7	3,0
1991	-4,1	-5,5	-5,1	-5,1	-9,8	-3,6	-12,7	8,2	7,4	9,2

Quelle: Flughafen München GmbH

1) Ohne Beförderungen im nichtgewerblichen Verkehr. - 2) Flughafen vom 11.08. - 31.08.1969 wegen Ausbesserungsarbeiten der Start- und Landebahn gesperrt. - 3) Darunter 1.952 Flugzeugbewegungen und 56.446 beförderte Personen im Olympia - Ausweichverkehr in Fürstenfeldbruck und Neubiberg im August und September.

Flugzeugbewegungen im gewerblichen[1]) Flugverkehr auf ausgewählten deutschen Flughäfen

Tabelle 4

Jahr	Düsseldorf	Frankfurt am Main	Hamburg	Köln/Bonn	München	Stuttgart
1962 2)	43.825	98.541	38.339	20.375	30.780	29.345
1963 2)	45.635	106.269	41.378	23.008	42.126	29.894
1964 2)	49.505	117.316	46.641	23.650	42.259	31.253
1965 2)	56.599	126.109	49.054	24.269	49.292	35.739
1966	56.266	139.289	52.759	24.381	53.932	40.336
1967	62.252	148.920	55.123	25.786	57.508	40.983
1968	63.274	153.579	55.133	26.957	57.626	40.014
1969	65.529	161.048	57.567	30.347	59.328	39.402
1970	70.594	177.232	64.837	32.292	72.381	46.326
1971	80.144	190.580	70.748	33.499	76.476	50.953
1972	84.706	198.680	72.526	35.228	81.632	50.535
1973	80.038	192.581	61.257	34.818	75.090	46.262
1974	84.169	199.726	65.410	38.446	78.548	52.070
1975	80.685	196.997	62.952	35.286	75.936	49.710
1976	76.582	200.560	61.959	35.330	74.602	48.296
1977	80.420	201.765	63.142	36.433	79.019	43.094
1978	84.034	207.506	63.386	37.121	81.963	49.203
1979	84.689	211.622	64.954	36.341	85.117	51.956
1980	86.900	211.662	66.819	45.209	94.824	57.600
1981	86.027	209.562	65.541	45.818	92.956	54.194
1982	81.182	206.192	63.087	39.644	93.622	49.507
1983	81.822	210.047	61.779	39.884	94.577	48.414
1984	84.928	214.954	68.029	43.442	101.528	52.426
1985	89.827	225.431	73.092	50.393	114.144	60.628
1986	98.986	237.897	77.163	59.056	124.402	63.874
1987	110.239	257.698	82.689	65.395	136.689	71.154
1988	127.615	284.537	91.399	72.600	147.841	79.116
1989	137.760	303.505	107.936	83.822	158.303	87.690
1990	139.145	317.146	112.978	99.328	163.282	88.507
1991	138.724	312.389	108.922	101.070	156.737	91.218

Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV).

1) Umfaßt den planmäßigen und außerplanmäßigen Linienverkehr sowie den gewerblichen Gelegenheitsverkehr.-

2) Nach Angaben des Statistischen Bundesamts von der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) zusammengestellt.

Fluggastaufkommmen (einschl. Transit) auf ausgewählten deutschen Flughäfen

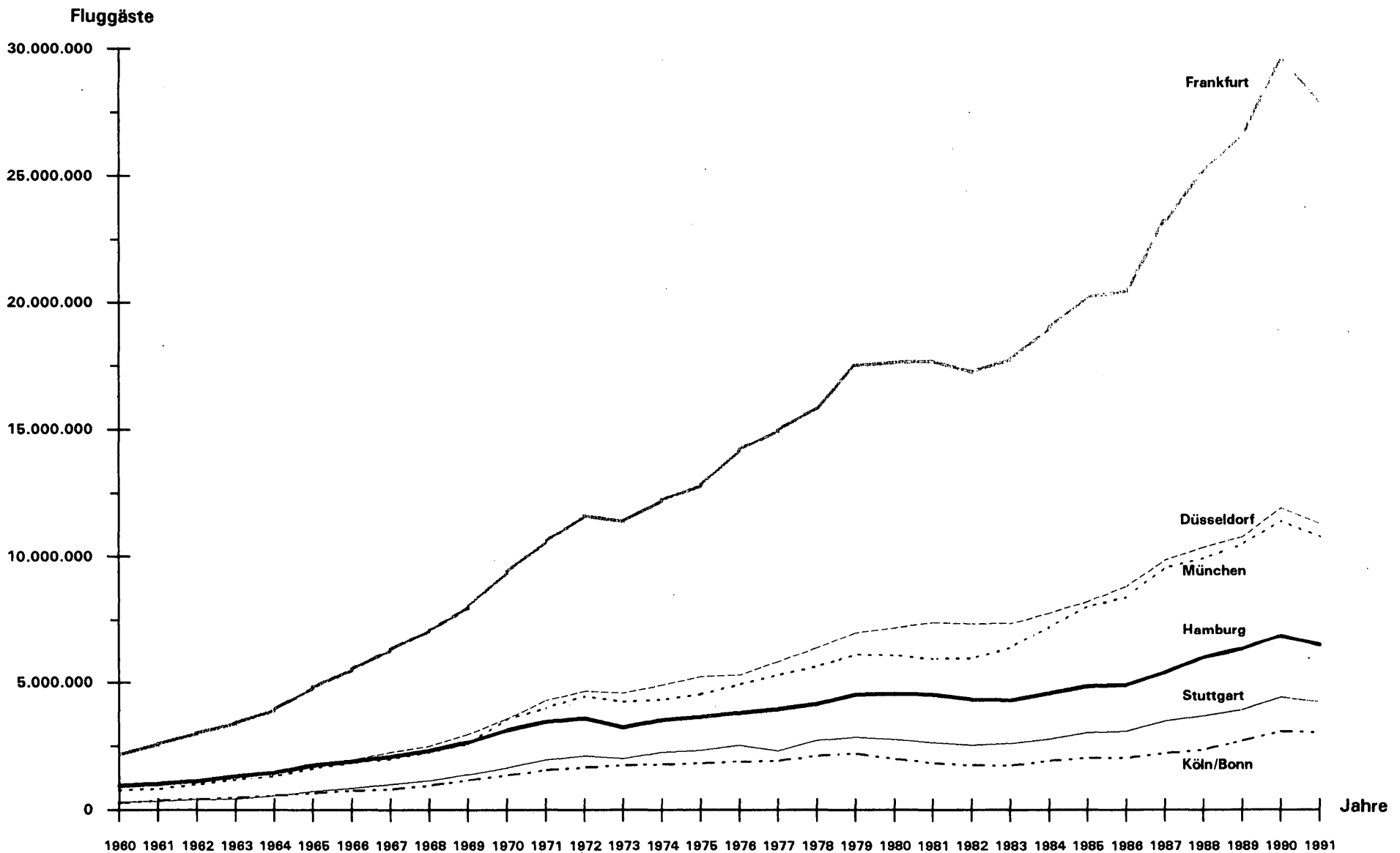
Tabelle 5

Jahr	Düsseldorf	Frankfurt am Main	Hamburg	Köln/Bonn	München	Stuttgart
1960	941.438	2.170.878	946.777	270.161	794.613	315.948
1961	1.004.374	2.573.665	1.029.161	373.575	838.492	331.718
1962	1.076.124	3.002.355	1.120.823	434.988	1.006.056	416.318
1963	1.255.632	3.393.102	1.326.711	496.293	1.184.362	432.030
1964	1.434.645	3.915.062	1.474.762	578.463	1.318.935	574.171
1965	1.790.735	4.796.222	1.748.282	683.864	1.647.329	748.822
1966	1.973.183	5.487.711	1.892.807	762.495	1.852.641	860.020
1967	2.276.533	6.256.045	2.094.687	817.542	2.009.951	998.217
1968	2.504.782	7.050.459	2.330.639	956.348	2.277.588	1.140.125
1969	2.975.775	8.028.702	2.649.949	1.166.314	2.595.412	1.388.943
1970	3.587.263	9.401.842	3.138.467	1.364.536	3.550.929	1.666.815
1971	4.288.556	10.584.667	3.454.947	1.576.111	4.011.474	1.975.905
1972	4.668.752	11.611.375	3.601.390	1.672.620	4.467.464	2.130.156
1973	4.603.691	11.382.250	3.229.975	1.753.525	4.247.764	2.021.359
1974	4.899.620	12.234.298	3.535.338	1.787.547	4.332.887	2.275.868
1975	5.234.108	12.800.131	3.648.347	1.830.150	4.543.138	2.338.057
1976	5.298.194	14.205.188	3.814.541	1.902.149	4.924.544	2.542.435
1977	5.809.218	14.968.377	3.955.055	1.927.363	5.299.122	2.334.265
1978	6.360.320	15.876.717	4.159.255	2.126.964	5.624.780	2.743.171
1979	6.975.101	17.523.838	4.532.578	2.228.379	6.084.917	2.869.502
1980	7.216.384	17.650.353	4.558.939	2.012.241	6.057.997	2.773.980
1981	7.399.646	17.698.993	4.528.202	1.844.111	5.915.167	2.644.108
1982	7.350.811	17.274.314	4.324.198	1.747.299	5.923.482	2.543.728
1983	7.381.675	17.757.266	4.288.462	1.744.815	6.356.666	2.613.947
1984	7.781.094	19.008.339	4.578.169	1.935.832	7.235.118	2.795.576
1985	8.228.173	20.249.783	4.849.216	2.043.724	8.042.579	3.044.940
1986	8.841.706	20.478.707	4.907.202	2.043.528	8.405.996	3.098.065
1987	9.877.595	23.288.033	5.396.257	2.230.343	9.575.061	3.483.862
1988	10.373.998	25.221.574	5.974.964	2.364.360	9.956.393	3.704.884
1989	10.788.270	26.709.164	6.324.820	2.722.486	10.485.182	3.940.065
1990	11.933.591	29.619.332	6.861.255	3.086.468	11.423.838	4.423.229
1991	11.310.364	28.022.018	6.484.492	3.042.993	10.797.984	4.237.728

Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV).

Grafik 3

Fluggastaufkommen (einschl. Transit)
auf ausgewählten deutschen Flughäfen



Das Luftfrachtaufkommen (in Tonnen) auf ausgewählten deutschen Flughäfen (ohne Transit)

Tabelle 6

Jahr	Düsseldorf	Frankfurt am Main	Hamburg	Köln/Bonn	München	Stuttgart
1960	9.301	36.049	9.926	2.056	4.545	4.440
1961	11.885	51.367	11.110	3.110	5.335	6.065
1962	12.052	61.352	10.579	3.013	6.350	6.193
1963	13.645	70.835	11.860	4.170	7.369	6.133
1964	16.785	79.907	12.228	4.813	9.114	8.492
1965	20.318	103.118	13.973	6.417	11.055	12.398
1966	21.731	135.836	17.006	6.585	13.264	14.581
1967	22.703	155.994	19.207	6.718	15.077	15.515
1968	26.060	201.793	23.178	8.625	20.189	20.893
1969	29.326	259.772	25.205	11.344	21.463	23.539
1970	32.031	290.511	30.208	13.541	23.727	26.073
1971	29.654	308.479	27.867	13.200	24.266	26.297
1972	32.233	350.854	28.087	13.004	27.546	28.454
1973	32.586	400.979	23.998	14.816	28.119	25.691
1974	32.883	425.453	25.301	14.887	28.514	22.155
1975	27.198	404.155	24.770	16.526	25.505	17.783
1976	34.951	494.006	28.932	27.759	28.704	21.087
1977	34.711	541.056	26.395	70.093	30.342	19.700
1978	34.792	561.070	24.805	74.292	32.664	20.878
1979	39.299	600.837	26.566	72.250	28.111	19.583
1980	34.584	605.235	29.182	49.154	29.994	19.950
1981	31.483	599.938	28.156	54.472	28.896	16.808
1982	28.943	603.623	24.413	48.389	29.606	14.238
1983	31.081	649.164	26.163	54.538	30.204	13.446
1984	38.271	731.897	27.607	52.251	34.760	13.604
1985	39.068	767.930	29.979	75.509	33.773	14.160
1986	39.403	822.804	29.534	95.896	38.272	15.140
1987	39.756	909.251	30.927	111.136	41.614	16.773
1988	42.335	1.007.106	35.482	107.729	46.546	17.141
1989	44.227	1.083.673	37.569	148.523	51.822	17.049
1990	46.028	1.115.212	41.364	162.812	56.808	18.117
1991	41.778	1.049.020	37.037	183.233	52.355	14.412

Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV).

Das Luftpostaufkommen (in Tonnen) auf ausgewählten deutschen Flughäfen (ohne Transit)

Tabelle 7

Jahr	Düsseldorf	Frankfurt am Main	Hamburg	Köln/Bonn	München	Stuttgart
1960	1.917	10.784	1.839	473	832	136
1961	2.340	15.798	2.348	704	1.482	963
1962	3.494	23.439	3.816	1.123	2.796	1.799
1963	3.788	27.740	4.293	1.460	3.447	2.089
1964	4.147	31.162	4.680	1.995	4.062	2.762
1965	4.558	34.259	4.965	2.114	4.516	3.109
1966	4.851	39.375	5.486	2.301	5.169	3.512
1967	4.811	43.520	5.772	2.348	5.252	4.272
1968	4.866	48.560	6.478	2.466	5.816	4.674
1969	5.300	52.404	6.999	2.438	6.372	5.031
1970	4.274	56.398	7.345	4.210	7.243	5.238
1971	4.013	60.137	7.589	5.231	7.660	5.477
1972	4.326	62.846	8.594	5.537	9.299	5.823
1973	4.222	68.764	8.675	5.924	10.455	6.260
1974	3.879	72.315	8.743	6.300	10.212	5.703
1975	3.885	70.959	8.265	6.142	10.069	4.363
1976	4.000	75.665	8.646	6.831	8.980	4.969
1977	4.453	75.665	9.030	7.261	9.650	4.708
1978	4.806	66.577	7.168	4.711	6.897	3.670
1979	4.916	80.183	9.704	7.468	9.525	5.536
1980	5.191	89.421	10.547	8.757	10.318	6.294
1981	5.316	96.378	11.009	9.253	10.795	6.516
1982	4.738	96.134	10.554	8.377	10.670	6.181
1983	4.663	94.544	11.423	8.329	11.908	6.275
1984	5.067	101.519	12.501	9.018	14.278	6.831
1985	5.349	108.330	13.055	9.835	14.757	8.140
1986	5.364	115.280	13.509	11.009	16.308	8.688
1987	5.670	129.408	14.561	14.084	19.375	9.730
1988	5.611	138.435	16.075	15.779	20.536	11.349
1989	5.545	139.517	16.134	15.595	20.284	11.765
1990	5.275	144.186	16.602	17.016	21.263	12.119
1991	7.317	159.636	18.612	19.267	23.020	13.695

Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV).

aufkommen etwas unter dem Zielaufkommen. Bis 1960 folgte sodann eine Phase, in der in Riem stets mehr Passagiere abflogen als ausstiegen. Während der folgenden Jahre – Ausnahme 1963, 1968, 1969 – wechselte die Mehrheit bis zum Jahr 1985. Bemerkenswert ist, daß der Transitanteil sich stetig verringerte. Er schwankte während der Anfangsjahre zwischen rund 24% (1951) und etwa 12% (1962). Mit der Ausweitung der Direktflüge von Riem ins europäische Ausland, aber insbesondere im Transatlantikverkehr und nach Ostasien, reduzierte sich das Umsteigeaufkommen auf knapp 2% bis 6%.

Es ist üblich, die Fluggäste auch nach der Organisation des jeweiligen Fluges zu unterscheiden; man unterteilt demnach in Linien- und Charterflüge. Fluggastzahlen in dieser Gliederung liegen seit dem Jahr 1957 vor. Bereits von 1953 an unterschied man bei den Flugzeugbewegungen zwischen Linien- und Charterverkehr. Tabelle 1 veranschaulicht, daß die Passagiere, die mit einem Linienflug in Riem ankamen, dort ein Linienflugzeug bestiegen oder umstiegen, immer überwogen. Bis zum Jahr 1969 lag der Anteil zwischen 85% (1969) und 91% (1957 und 1962). Von da an war der Charterverkehr am gesamten Fluggastaufkommen mit etwa 23% bis 30% beteiligt. Bei den Flugzeugbewegungen waren es vom Jahr 1970 an, im Mittel, knapp 13%. In den früheren Jahren lag die Beteiligung unter 10%. An den genannten Zahlen kann die Ausweitung des Charterflugverkehrs infolge zunehmender Freizeit und des Ferntourismus breiter Bevölkerungskreise abgelesen werden.

In einem modernen Wirtschaftssystem sind im Luftverkehr nicht nur die Fluggast-, sondern auch die Luftfracht- und Luftpostzahlen von Bedeutung. Die Jahresergebnisse für den Münchener Flughafen sind in Tabelle 2 (siehe S. 235 und 236) seit 1949 (1948 erst ab Juni) zusammengestellt. Wurden während des ersten vollständig erfaßten Jahres 301 Tonnen Fracht ein- und ausgeladen sowie umgeladen, so waren es 1991 immerhin 55 213 Tonnen. Aus diesen Werten läßt sich mittelbar die Entwicklung der gewerblichen Wirtschaft sowie des Handels in München und im weiten Umland ablesen. Während der Aufbaujahre bis 1961 wurde in Riem mehr Fracht eingeladen als ausgeladen. Ausnahmen bildeten die Jahre 1949, 1950 und 1951; es wurde mehr importiert als exportiert. Diese Passivbilanz dürfte dadurch entstanden sein, daß einerseits nach der Währungsreform die Ernährungslage der Bevölkerung durch Einführen kurzlebiger Nahrungsmittel erheblich verbessert wurde, aber andererseits die Ausfuhren von Industrieprodukten noch nicht in größerem Umfang einsetzten. Da im Kraftfahrzeuggewerbe vorwiegend Reparaturen der alliierten Fahrzeuge durchgeführt wurden, waren die hierfür notwendigen Ersatzteile ebenfalls im Luftfrachtaufkommen enthalten. Zu einem nicht unwesentlichen Teil waren am Transitaufkommen jener Jahre Schweinelieferungen von England nach Jugoslawien eingeschlossen. Für das Jahr 1962 wurde zwischen den Ausladungen und den Einladungen nahezu ein Gleichgewicht bei jeweils rund 31% der Gesamtfracht erreicht. Bis 1982 (Ausnahme: 1968) – also 19 Jahre lang – übertraf die ankommende Fracht die abgehende. Diese Reihe wurde von den Jahren 1983 bis 1985 unterbrochen, in denen der Export überwog. Während der letzten sechs Jahre dominierte wieder der Import. Hatte im „Gleichgewichtsjahr" (1962) der Transit einen Anteil von gut 37%, so verringerte sich diese Rate kontinuierlich auf schließlich fünf Prozent im Jahr 1991.

Das Luftpostaufkommen wuchs in Riem von 62 Tonnen im Jahr 1949 auf 23 219 Tonnen im letzten Jahr. Über den Gesamtzeitraum gesehen unterscheiden sich die angekommenen Mengen nicht stark von den abgegangenen. Auffallend ist die Erhöhung von 1959 auf 1960 um 25,4% (Tabelle 3). Durch die bereits erwähnte bundesweite Einführung der nächtlichen Luftpostbeförderung (ab 1. 9. 1961) zum bzw. vom Luftpostknotenpunkt Frankfurt am Main sind für die beiden folgenden Jahre noch deutlichere Steigerungen zu verzeichnen. Um Frankfurt zu entlasten, wurden 1991 zwei weitere Postlinien eingeführt, und zwar zwischen München-Riem und Köln sowie von München über Berlin nach Hamburg.

Die Entwicklung der Frequenzen auf dem Flughafen Riem, von 1948 bis zu seiner Schließung, wird nun auch im Zusammenhang mit den übrigen Flugplätzen der Bundesrepublik dargestellt. Wie in früheren Aufsätzen zu den Leistungen des Luftverkehrs werden auch in der vorliegenden Untersuchung jene der Berliner Flughäfen nicht berücksichtigt, da sie durch die dort bis zur Wiedervereinigung herrschenden Sonderverhältnisse nicht vergleichbar sind. Diese Einschränkung bezieht sich auch auf die Verkehrsflughäfen in den ostdeutschen Bundesländern (Dresden und Leipzig). In den Tabellen 4 bis 7 (S. 239 bis 243) sind die Jahresergebnisse der einzelnen Flugplätze nach den verschiedenen Transportarten gegliedert zusammengestellt. Die Reihen umfassen den Zeitraum von 1960 bis 1991 – also 32 Jahre. Für die Flugzeugbewegungen (Tabelle 4) waren die Zahlen allerdings erst ab 1962 vollständig verfügbar.

Betrachtet man zunächst die Flugzeugbewegungen in Tabelle 4, so ist festzustellen, daß zu Beginn des

Berichtszeitraums Frankfurt am Main mit 98 541 Starts und Landungen weit an der Spitze lag. Auf den folgenden Plätzen standen Düsseldorf und Hamburg; München-Riem belegte mit knappem Abstand den vierten Platz vor Stuttgart. Im Jahr 1991 hielt zwar die hessische Metropole mit großer Distanz noch immer den Spitzenplatz, aber an zweiter Stelle folgte schon München. Innerhalb der 30 Jahre erlebte München-Riem mit einer Zuwachsrate von 409,2%, vor Köln/Bonn (396,0%) und Frankfurt am Main (217,0%) den steilsten Anstieg. Von 1979 an hatte München das zweithöchste Aufkommen von Starts und Landungen. In diesem Jahr wurde das Ergebnis von Düsseldorf langfristig übertroffen. Vorübergehend stand München schon 1970 an zweiter Stelle. Schon im Jahr 1965 flogen in Riem mehr Flugzeuge ab bzw. landeten dort als in Hamburg, das bis dahin an 3. Stelle lag. Die in München registrierten Flugzeugbewegungen hatten 1991 einen Anteil von 17,2% an der Gesamtmenge; 34,4% wurden in Frankfurt am Main abgewickelt.

Wenden wir uns nun dem Passagieraufkommen auf den ausgewählten Flughäfen zu. Die Ergebnisse sind für die Jahre 1960 bis 1991 in Tabelle 5 (siehe S. 240) aufgeführt. Ergänzend dazu sind in Grafik 3 auf S. 241 – zur besseren Überschaubarkeit – die stadtspezifischen Entwicklungslinien dargestellt. Seit Beginn des Berichtszeitraums steht Frankfurt am Main mit großem Abstand an der Spitze. Ihr folgten 1960 die Flughäfen der Städte Hamburg und Düsseldorf sowie auf Platz vier München. Das Fluggastaufkommen der hessischen Metropole lag damals schon bei über 2 Millionen, das München-Riem erst acht Jahre später – 1968 – übertraf. Die Hansestadt erzielte 1960 ein Passagieraufkommen von 43,6% und Düsseldorf von 43,4% der Frankfurter Jahressumme; München-Riem erreichte 36,6%. Für Frankfurt am Main war von Anfang an die zentrale Lage im Bundesgebiet von ausschlaggebender Bedeutung. Vor allem sind auch die Einflüsse der Stationierungsstreitkräfte der Vereinigten Staaten im Raum Frankfurt zu nennen – insbesondere in der Vergangenheit. Darüber hinaus ist sie Sitz der Deutschen Bundesbank und der Hauptverwaltungen zahlreicher in- und ausländischer Banken, sowie Zentrum eines weitläufigen Industriegebietes entlang von Rhein und Main.

Setzt man die Ergebnisse des Jahres 1991 der einzelnen Flughäfen mit dem von Frankfurt am Main in Beziehung, so stellt man fest, daß München-Riem auf 38,5% wuchs, dagegen Düsseldorf auf 40,4% und Hamburg sogar auf 23,1% sank – jeweils zu den Verhältniszahlen von 1960. Aus den Zahlenreihen von Tabelle 5 ist abzuleiten, daß sich innerhalb der 32 Jahre das Fluggastaufkommen auf dem Münchener Flugplatz am stärksten ausweitete, nämlich um das 13,6fache, gefolgt von Stuttgart mit dem 13,4fachen, Frankfurt am Main mit einem Faktor von 12,9 und Düsseldorf mit einem von 12,0, Köln/Bonn um das 11,3fache und Hamburg um das 6,8fache. Insgesamt lag München-Riem – gemessen am Passagieraufkommen – nach dem letzten Betriebsjahr nach Frankfurt am Main und Düsseldorf an dritter Stelle mit 10 797 984 Einsteigern, Aussteigern und Umsteigern.

In einem modernen Wirtschaftssystem sind für den Flugverkehr nicht nur die Fluggast-, sondern auch die Luftfrachtzahlen von großer Bedeutung. Das Luftfrachtaufkommen der sechs bedeutendsten deutschen Flughäfen ist in Tabelle 6 (siehe S. 242) für die Jahre 1960 bis 1991 wiedergegeben. An der Spitze steht der Zentralflughafen von Frankfurt am Main mit knapp 1,05 Mio. Tonnen im letzten Jahr; an zweiter Stelle rangierte der Flughafen von Köln/Bonn mit über 183 000 Tonnen und auf dem dritten Platz München mit 52 355 Tonnen. Verfolgt man die einzelnen Entwicklungen in Tabelle 6, so erkennt man als besonders augenfällig das Anwachsen des Luftfrachtaufkommens in Köln/Bonn von 1976 auf 1977 um 152,5%. Diese Sonderentwicklung war im wesentlichen auf die Tatsache zurückzuführen, daß 1977 dieser Flugplatz als Stützpunkt einer „Luftbrücke im Charterverkehr" von Israel war. Es handelte sich schwergewichtig um den Umschlag von Obst und Gemüse aus diesem Land*). Dieses relativ hohe Niveau ist bis einschließlich 1979 zu beobachten. Von da an trat bis 1984 wieder eine Reduzierung des Frachtaufkommens ein. Vom Jahr 1985 an sind wieder erhebliche Zuwächse (Ausnahme von 1987 auf 1988) gegenüber dem jeweiligen Vorjahr zu erkennen. Das letzte Berichtsjahr weist bis auf Köln/Bonn für alle ausgewählten Flughäfen geringere Frachtlieferungen auf als 1990. Stark verringert hat sich das Frachtaufkommen in Stuttgart; zuletzt wurden noch 14 412 Tonnen ein- bzw. ausgeladen.

Die schon angesprochene Sonderentwicklung auf dem Flughafen Köln/Bonn wird durch die Gegenüberstellung der Jahre 1960 und 1991 noch unterstrichen. In dieser Spanne erhöhte sich das Frachtaufkommen auf diesem Flughafen um das 89,1fache. In Frankfurt am Main konnte der Frachtumschlag um das 29,1fache und in München-Riem um das 11,5fache ausgeweitet werden. Die drei übrigen Flughäfen erreichten jeweils einen Faktor unter 5. In Ergänzug zur Luftfracht ist in Tabelle 7 (siehe S. 243) das Luftpostaufkommen auf

*) Vgl. Statistischer Informationsdienst, Hrsg. Statistisches Amt der Landeshauptstadt München, Jhg. 1977, Heft 12, S. 319.

den ausgewählten deutschen Flughäfen zusammengefaßt. Auch in dieser Verkehrsart lag Frankfurt am Main während des gesamten Berichtszeitraums mit weitem Abstand an der Spitze (159 636 Tonnen in 1991). An zweiter Stelle folgte 1991 München-Riem mit 23 020 Tonnen und Köln/Bonn mit 19 267 Tonnen. In der Mehrzahl der Sendungen handelt es sich um Briefe und Postkarten. Soweit sie den Gewichtsbestimmungen entsprechen, kommen auch Pakete und Päckchen zum Versand per Luftpost. Die erheblichen Kosten dürften hier aber eine einschränkende Hürde bilden.

Zusammenfassend ist für das Jahr 1991 festzustellen, daß es sowohl bei den Flugzeugbewegungen (Ausnahme Köln/Bonn und Stuttgart) als auch beim Passagieraufkommen, sowie beim Luftfrachtaufkommen (Ausnahme Köln/Bonn) geringere Ergebnisse aufwies als das Jahr 1990. Lediglich das Luftpostaufkommen brachte für alle ausgewählten Flughäfen von 1990 auf 1991 Zuwächse. Es wäre verfrüht aus dieser momentanen Situation heraus auf künftige Entwicklungen im allgemeinen Flugverkehr zu schließen. Die Steigerung des Luftpostaufkommens ist z. B. in Verbindung mit der Wiedervereinigung zu sehen. Die anfangs stark begrenzten Leistungskapazitäten im Telefon- und FAX-Verkehr zwischen den neuen und alten Bundesländern verstärkten notwendigerweise das Luftpostaufkommen als die rascheste anwendbare Kommunikationsart. Eine weitere Verbesserung der im Ausbau befindlichen Fernsprechleitungen kann relativ kurzfristig zu anderen Ergebnissen im Luftpostaufkommen führen.

Dieser Rückblick, vor allem auf die Betriebszeit von München-Riem, zeigt eindrucksvoll – im Rahmen des Luftverkehrsaufkommens – die Dynamik der Verknüpfung unserer Landeshauptstadt mit dem übrigen Bundesgebiet und auch mit den Zentren aller Kontinente. Stellvertretend weisen die langen Ergebnisreihen, seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges, den Aufstieg Münchens als Stadt der Wirtschaft und der Kultur, aber auch den des Umlandes aus.

Dipl. Volkswirt Gundolf Glaser