



MÜNCHENER STATISTIK

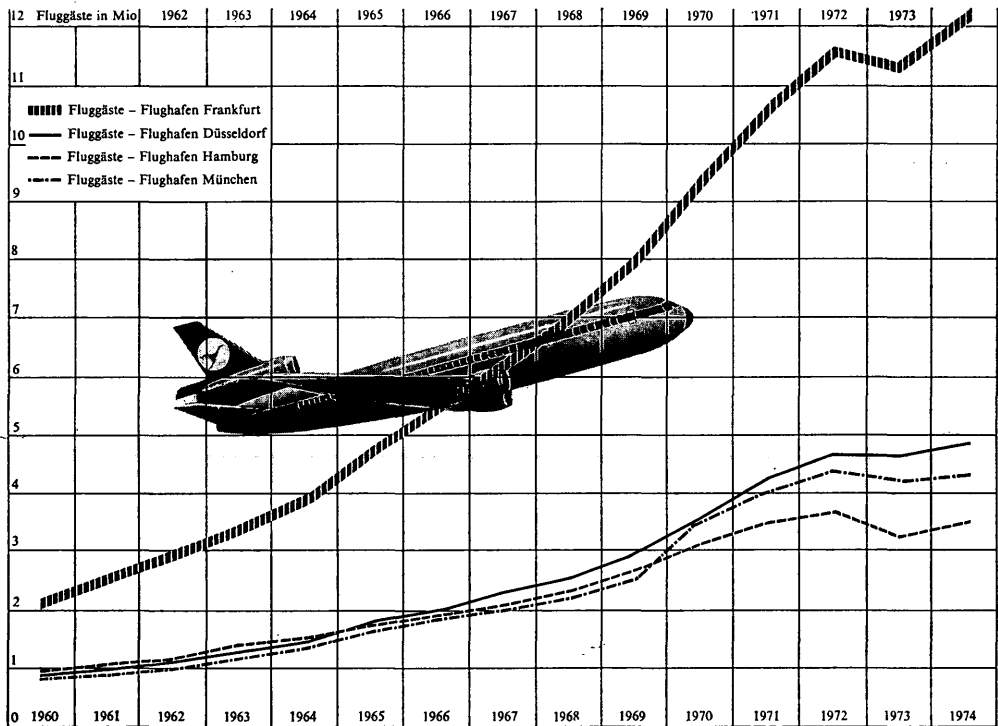
HERAUSGEGEBEN VOM AMT FÜR STATISTIK UND DATENANALYSE
DER LANDESHAUPTSTADT

JAHRGANG 1974

HEFT 6

Inhalt: Die Entwicklung des Luftverkehrs in München — Weiterer Rückgang der Viehbestände in München (Ergebnisse der neuesten Viehzählung vom 3. 12. 1974) — München im Zahlenspiegel (Monatszahlen Oktober und November 1974 mit Vergleichswerten aus 1973).

Entwicklung der Fluggastzahlen auf deutschen Schwerpunkthäfen



Die Entwicklung des Luftverkehrs in München

In dieser Schriftenreihe wurden seit dem Jahrgang 1965 von Zeit zu Zeit wichtige Zahlen über die Entwicklung des Luftverkehrs gebracht und interpretiert. In den letzten Jahren geschah das zum Teil innerhalb der jährlichen statistischen Rückblicke. Da die Zahlen aus dem Jahr 1974 nunmehr vollständig vorliegen, soll eine Veröffentlichung der wichtigsten statistischen Ergebnisse des Münchener Luftverkehrs schon an dieser Stelle im letzten Heft dieses Jahrgangs erfolgen, zumal in den immer noch anhaltenden Auseinandersetzungen über den neuen Schwerpunktflughafen München II noch keine Beruhigung eingetreten ist. In diesem Zusammenhang drängt sich die Frage auf, ob die positive Entwicklung, die der Luftverkehr vor allem in den letzten zwei Jahrzehnten nahm, auch weiterhin anhält. Sorgfältig fundierte Prognosen und die weltweite Entwicklung zeigen, daß man auch hier mit weiteren Steigerungsraten zu rechnen hat. Die an dieser Stelle gebrachten Zahlen weisen nach, daß im Passagierverkehr selbst im Jahre 1974 mit seinem, was die Wirtschaft angeht, krisenhaften Verlauf wider manche Erwartungen noch deutliche Steigerungen eintraten.

Flughafenverkehr München-Riem

Tabelle 1

Bezeichnung	1972	1973	1974	Gegenüber 1973 Zu-/Abnahme %
Flugzeugbewegungen*)	113 174	109 128	113 788	4,3
Passagiere*)				
Aussteiger	2 142 909	2 036 437	2 036 904	0,0
Einsteiger	2 106 185	1 987 234	2 029 142	2,1
Zusammen	4 249 094	4 023 671	4 066 046	1,1
außerdem Transit	218 370	224 093	266 841	19,1
Gesamtpassagierzahl	4 467 464	4 247 764	4 332 887	2,0
Luftfracht in t				
Ausladung	14 829	14 660	15 345	4,7
Einladung	12 717	13 459	13 169	— 2,2
Zusammen	27 546	28 119	28 514	1,4
außerdem Transit	9 092	8 728	9 369	7,3
Luftpost in t				
Ausladung	4 754	5 177	4 954	— 4,3
Einladung	4 545	5 278	5 258	— 0,4
Zusammen	9 299	10 455	10 212	— 2,3
außerdem Transit	1 312	991	790	—20,3

*) Darunter 1952 Flugzeugbewegungen und 56 446 beförderte Personen im Olympia-Ausweichverkehr Fürstenfeldbruck und Neubiberg im August/September 1972.

Tabelle 1 zeigt zunächst die Ergebnisse der Flughafenverkehrsstatistik für München-Riem, und zwar für 1972, 1973 und 1974. Zunächst war 1973 gegenüber dem Jahr 1972 mit den hohen Ver-

kehrleistungen, die anlässlich der Olympischen Sommerspiele in München erbracht werden mußten, ein leichter Rückgang zu verzeichnen, der jedoch 1974 weitgehend wieder aufgeholt wurde. Die Zahl der Flugzeugbewegungen, die 1972 ihr bisheriges Maximum erreicht hatten, wurde 1974 sogar überschritten. Auch die Passagierzahlen des Vorjahres sind deutlich übertroffen worden, so daß bei dieser Verkehrsart das „Ausnahmeergebnis“ 1972 fast wieder erreicht wurde. In der Luftfracht ist durch die Steigerungsraten — insbesondere bei den Ausladungen — ein Gesamtergebnis erzielt worden, das sowohl über den Werten von 1972 wie von 1973 liegt. Bei der Luftpost waren im ganzen gesehen Rückgänge zu verzeichnen, von denen aber, wie Tabelle 2 im einzelnen noch zeigen wird, auch die Flughäfen Düsseldorf und Stuttgart betroffen waren. Diese Erscheinung ist auch darauf zurückzuführen, daß in der heutigen Zeit weitreichender Telefonkommunikation im Selbstwählerdienst die Briefaufgabe insgesamt rückläufig geworden ist. Faßt man die wichtigsten Gesamtergebnisse des Flughafenverkehrs in München-Riem für das Jahr 1974 zusammen, muß man feststellen, daß gegenüber dem Vorjahr die Zahl der Flugzeugbewegungen um 4,3% wuchs, sich die Gesamtpassagierzahl um 2,0% und das Luftfrachtaufkommen um 4,1% erhöhten (der Transitverkehr bei der Luftfracht sogar um 7,3%) und lediglich beim Luftpostaufkommen niedrigere Zahlen registriert werden mußten, die aber immerhin noch über den Werten von 1972 lagen.

An besonderen Akzenten, die im Vergleich zum Vorjahr gegeben sind, fällt auf, daß im Passagierverkehr die Zahl der Einsteiger wesentlich stärker wuchs als die der ankommenden Fluggäste — in Tabelle 1 mit Aussteiger bezeichnet —, bei der Luftfracht aber umgekehrt die Ausladungen deutlich anstiegen, was bei den Einladungen nicht der Fall war. Das zeigt auch Tabelle 2, in der die Verkehrsleistungen der übrigen deutschen Flughäfen in den letzten beiden Jahren mit denjenigen des Flughafens München-Riem verglichen werden. Die Übersicht zeigt, daß in dem zentral wichtigen Personenverkehr deutliche Steigerungen von 1973 zu 1974 zu verzeichnen waren. Keiner der aufgeführten Flughäfen mußte hier Negativwerte registrieren. Die höchste Steigerungsrate mit 12,6% hatte der Flughafen Stuttgart. Ebenfalls noch beachtliche Steigerungsraten hatten im vergangenen Jahr die Schwerpunkthäfen Hamburg mit 9,5%, Frankfurt mit 7,5% und Düsseldorf mit 6,4%. Die prozentualen Steigerungsraten bei den zuletzt genannten Flughäfen sind vor allem auch deshalb besonders beachtenswert, weil die Größenordnungen der absoluten Zahlen ganz andere sind als zum Beispiel bei Stuttgart oder Bremen, das mit 8,8% Steigerungsrate auch recht gut abschnitt. In Frankfurt belief sich die Gesamtpassagierzahl im Jahr 1974 immerhin auf über 12,2 Mio. Fluggäste, in Düsseldorf wurde der Wert von 5 Mio. Fluggästen fast erreicht. Die niedrigste Steigerungsrate in der Reihe der westdeutschen Flughäfen hatte der Flughafen Köln/Bonn mit 1,9%. Hier zeigt sich wieder einmal, wie schwierig es ist, trotz aller Stützungsmaßnahmen, die Köln/Bonn als „Regierungsflughafen“ verbuchen kann, zu besseren Ergebnissen zu kommen, wenn die verkehrsgeographische Lage im Schnittpunkt zweier Schwerpunkthäfen liegt, wie in diesem Falle zwischen Düsseldorf und Frankfurt. Interessant ist, daß die Wachstumsraten auf den großen deutschen Verkehrsflughäfen einen kontinuierlichen Anstieg hatten, der zeitlich synchron verlief. Bei den Flughäfen Frankfurt, Düsseldorf und München ist nämlich die Verdoppelung des Passagieraufkommens seit 1967 eingetreten, in Hamburg seit 1965.

Im Luftfrachtaufkommen hatten alle obengenannten Schwerpunkthäfen wie München im letzten Jahr noch Steigerungsraten zu verzeichnen, lediglich bei den Flughäfen mit geringerem Verkehrsaufkommen (Bremen, Hannover, Nürnberg und Stuttgart) war eine rückläufige Tendenz zu beobachten. Die größte Steigerungsrate beim Luftfrachtaufkommen hatte mit 6,1% Frankfurt zu verzeichnen, gefolgt von Hamburg mit 5,4%. Allerdings ragt von der Größenordnung her mit einem Gesamtaufkommen von 425 453 t Frankfurt erheblich aus dem Kreis der übrigen deutschen Flughäfen heraus, die — selbst wenn man ihr Aufkommen zusammennimmt —

Verkehrsleistung deutscher Flughäfen

Tabelle 2

Flughafen	Flugzeugbewegungen				Fluggäste								Gegenüber 1973 Zu-/Abnahme %
	insgesamt		dar. gewerbl.		an		ab		Transit		insgesamt		
	1973	1974	1973	1974	1973	1974	1973	1974	1973	1974	1973	1974	
Bremen	42 750	51 291	13 158	14 037	218 014	250 692	217 275	248 169	48 930	28 177	484 219	527 038	8,8
Düsseldorf	111 919	115 963	80 038	84 169	2 260 669	2 412 252	2 217 130	2 380 269	125 892	107 099	4 603 691	4 899 620	6,4
Frankfurt	202 502	211 677	192 581	199 726	5 330 358	5 738 570	5 317 967	5 699 922	733 925	795 806	11 382 250	12 234 298	7,5
Hamburg	89 919	94 989	61 257	65 410	1 556 182	1 700 826	1 550 257	1 700 602	123 536	133 910	3 229 975	3 535 338	9,5
Hannover	76 513	75 647	36 435	38 456	923 584	931 234	918 537	919 822	72 073	106 873	1 914 194	1 957 929	2,3
Köln/Bonn	64 282	67 689	34 818	38 446	823 117	839 445	794 232	827 730	136 176	120 372	1 753 525	1 787 547	1,9
München	109 128	113 788	75 090	78 548	2 036 437	2 036 904	1 987 234	2 029 142	224 093	266 841	4 247 764	4 332 887	2,0
Nürnberg	55 895	51 154	11 371	12 525	275 352	303 880	276 612	303 644	18 099	17 267	570 063	624 791	9,6
Stuttgart	83 108	92 043	46 262	52 070	954 002	1 073 115	939 630	1 052 854	127 727	149 899	2 021 359	2 275 868	12,6

Flughafen	Luftfracht in t							Luftpost in t										
	an		ab		zusammen		Gegenüber 1973 Zu-/Ab- nahme %	außerdem Transit		an		ab		zusammen		Gegenüber 1973 Zu-/Ab- nahme %	außerdem Transit	
	1973	1974	1973	1974	1973	1974		1973	1974	1973	1974	1973	1974	1973	1974		1973	1974
Bremen	2154	2142	1897	1506	4051	3648	— 9,9	577	332	598	789	692	978	1290	1767	37,0	38	37
Düsseldorf	16406	16534	16180	16349	32586	32883	0,9	3856	3677	1519	1482	2703	2397	4222	3879	— 8,1	227	227
Frankfurt	195306	209836	205673	215617	400979	425453	6,1	43480	46041	34932	36287	33832	36028	68764	72315	5,2	5308	4725
Hamburg	13532	14063	10466	11238	23998	25301	5,4	3509	4251	4120	4076	4555	4667	8675	8743	0,8	705	654
Hannover	5174	4329	5817	5660	10991	9989	— 9,1	2885	2884	1748	1666	1601	1733	3349	3399	1,5	377	76
Köln/Bonn	8045	7792	6771	7095	14816	14887	0,5	4397	3196	2547	2876	3377	3424	5924	6300	6,3	333	249
München	14660	15345	13459	13169	28119	28514	1,4	8728	9369	5177	4954	5278	5258	10455	10212	— 2,3	991	790
Nürnberg	3093	3157	2330	2047	5423	5204	— 4,0	165	142	1637	1616	1704	1811	3341	3427	2,6	2	1
Stuttgart	10714	10571	14977	11584	25691	22155	—13,8	5606	3079	3021	2469	3239	3234	6260	5703	— 8,9	758	368

bei der Luftfracht den Frankfurter Wert bei weitem nicht erreichen. Ähnlich wie im Passagierverkehr hat Frankfurt Dimensionen erreicht, wie sie sonst nur bei amerikanischen Großflughäfen oder den herausragenden Flughäfen wichtiger europäischer Hauptstädte (z. B. Paris oder London) angetroffen werden. Die Gründe liegen nicht alleine in der zentralen und damit verkehrsgeographisch außerordentlich günstigen Lage Frankfurts am Schnittpunkt vieler Zubringerwege auf Schiene und Straße, sondern auch in der Tatsache, daß infolge der großzügigen Ausbaumaßnahmen und einer entsprechend hohen Luftverkehrsdichte von den Speditionsfirmen vielfach Luftfracht aus anderen Gebieten der Bundesrepublik in Frankfurt aufgegeben oder dort abgeholt wird.

Im Luftpostaufkommen haben sich die Gewichte etwas verschoben. Flughäfen, die hinsichtlich des Fluggast- und Luftfrachtaufkommens noch deutlich wachsende Entwicklungstendenzen zeigten, wie z. B. Düsseldorf und München, hatten hier im letzten Jahr Rücknahmen zu verzeichnen. Der vom Gesamtverkehrsaufkommen her kleinste Flughafen, Bremen, hat jedoch eine Steigerungsrate von 37,0% bei der Luftpost zu verzeichnen gehabt, was allerdings zum Teil auf die niedrigen Ausgangswerte zurückzuführen war. Frankfurt, auch hier wieder durch seine zentrale Lage begünstigt, konnte noch eine Steigerung um 5,2% registrieren, was 1974 eine Luftpostmenge von 72315 t repräsentierte. Auch hier wird die verkehrsgeographisch besonders fundierte Spitzenstellung deutlich: Keiner der übrigen in Tabelle 2 genannten Flughäfen kam selbst einschließlich des Luftfrachtaufkommens an dieses Volumen heran.

Insgesamt gesehen lassen die Zahlen, die die Verkehrsleistungen deutscher Flughäfen im Jahr 1974 repräsentieren, erkennen, daß bei den Hauptverkehrsarten, nämlich dem Personen- und dem Frachtverkehr, auf den großen Flughäfen im Bundesgebiet noch deutliche Steigerungsraten registriert wurden. Die bei anderen Wirtschafts- und Verkehrsdaten (insbesondere im Individualverkehr) merklichen Einschränkungen, die das Jahr 1974 brachte, haben im Luftverkehr nicht den Niederschlag gefunden, der vielerorts befürchtet wurde. Im Passagierverkehr sind die Steigerungsraten nicht zuletzt auch darauf zurückzuführen, daß in immer noch wachsender Zahl Ferienreisen über mittlere und lange Strecken gebucht werden und entsprechend auch der Charterverkehr zugenommen hat.

Dr. Dh.