

Die Verkehrsleistungen des Flughafens München-Riem 1975 im Vergleich

Seit mehr als 10 Jahren wurden in dieser Schriftenreihe in regelmäßigen Abständen Berichte über die Entwicklung des Luftverkehrs veröffentlicht und die Münchener Daten dabei auch mit den Verkehrsleistungen der anderen Flughäfen in der Bundesrepublik verglichen. Da die Zahlen aus dem Jahr 1975 nunmehr von allen in die Vergleichsreihe einbezogenen Flughäfen vorliegen, soll an dieser Stelle ein neuer, aktueller Bericht folgen. Trotz der im Zuge der Rezession vielfach pessimistischen Äußerungen über die Zukunft des Luftverkehrs (wobei häufig Zweifel an der Möglichkeit weiterer Steigerungsraten geäußert wurden) ist im Passagierverkehr weiterhin eine deutliche Steigerung zu registrieren gewesen, von der wegen der besonderen Verhältnisse und Verschiebungen im Berlin-Verkehr lediglich Hannover ausgenommen war. Ebenso wie bei den Kraftfahrzeugzulassungen, die in den letzten Monaten wieder stark zunahmen, ist auch im Luftverkehr dieser den übrigen wirtschaftlichen Erscheinungen nicht synchron verlaufende weitere Aufschwung zu bemerken. Hier spielt sicherlich eine Rolle, daß die Menschen sich vor allem solche technischen Errungenschaften nicht mehr nehmen lassen, die ihnen eine größere Unabhängigkeit von Zeit und Raum bei der Erreichung gewünschter Ziele geben. Die wachsende Mobilität und Freizeitorientierung der Stadtbevölkerung kommt hinzu.

Flughafenverkehr München-Riem

Tabelle 1

Bezeichnung	1973	1974	1975	Gegenüber 1974 Zu-/Ab- nahme %/o
Flugzeugbewegungen	109 128	113 788	116 668	2,5
Passagiere				
Aussteiger	2 036 437	2 036 904	2 136 373	4,9
Einsteiger	1 987 234	2 029 142	2 123 415	4,6
zusammen	4 023 671	4 066 046	4 259 788	4,8
außerdem Transit	224 093	266 841	283 350	6,2
Gesamtpassagierzahl	4 247 764	4 332 887	4 543 138	4,9
Luftfracht in t				
Ausladung	14 660	15 345	13 858	— 9,7
Einladung	13 459	13 169	11 647	—11,6
zusammen	28 119	28 514	25 505	—10,6
außerdem Transit	8 728	9 369	9 157	— 2,3
Luftpost in t				
Ausladung	5 177	4 954	5 072	2,4
Einladung	5 278	5 258	4 997	— 5,0
zusammen	10 455	10 212	10 069	— 1,4
außerdem Transit	991	790	798	1,0

Nun zu den Zahlen über die Leistungen im Luftverkehr selbst. In Tabelle 1 werden zunächst — wie in früheren Jahren — die Ergebnisse der Flughafenverkehrsstatistik für München-Riem, und zwar für 1975 und zwei vorausgehende Vergleichsjahre gebracht. Im

Passagierverkehr, der Leitgröße für die Bemessung der Leistung eines Flughafens, wurde im Jahr 1975 die Gesamtpassagierzahl von 4 543 138 erreicht und damit erstmals in der Geschichte unseres Flughafens die 4,5-Mio.-Grenze überschritten. In der relativ kurzen Zeitspanne nach 1968 ist damit etwa eine Verdoppelung der Zahl der Luftreisenden in München eingetreten! Die jährliche Steigerungsrate, die zwischen 1973 und 1974 noch 2% betrug, ist zwischen 1974 und 1975 auf rund 5% angestiegen. Die Zahl der Flugzeugbewegungen nahm dem gegenüber nur um 2,5% zu. Diese Erscheinung erklärt sich aus der Tatsache, daß die Sitzplatzkapazität der Flugzeuge zunehmend größer geworden ist. Nicht so positiv entwickelten sich das Luftfracht- und das Luftpostaufkommen. Hier machten sich die Auswirkungen der rückläufigen wirtschaftlichen Entwicklung bemerkbar, eine Erscheinung, von der andere Flughäfen im Bundesgebiet noch stärker betroffen waren als München-Riem, wie Tabelle 2 im einzelnen noch zeigen wird. Bei der Luftfracht sank das Aufkommen in Tonnen gerechnet etwa auf den Stand zurück, der 1971/72 erreicht war. Das Luftpostaufkommen lag geringfügig unter dem 1973er Wert, jedoch noch über den entsprechenden Daten aus dem Jahr 1972. Im Passagierverkehr übertraf die Zahl der Aussteiger wieder diejenige der Einsteiger. Beim Luftfracht- und Luftpostaufkommen war ebenfalls die ausgeladene Menge größer als die eingeladene. Bei der Luftpost entwickelte sich die Zahl der Ausladungen sogar zum Positiven hin, während die Einladungen stärker schrumpften. Die Gründe hierfür lagen zum Teil darin, daß Spediteure in unserem Raum für die Luftfracht aufgegebene Ladungen sammeln und unmittelbar zum zentralen Flughafen der Bundesrepublik, Frankfurt, transportierten. Allerdings ging auch in Frankfurt das Luftfrachtaufkommen insgesamt zurück, wie Tabelle 2 zeigt. Die Aussagen dieser zweiten Tabelle auf Seite 340 lassen die Bedeutung der Münchener Luftverkehrsleistungen im Spiegel der entsprechenden Zahlen aus den anderen deutschen Flughäfen erkennen. München hat wie in den vergangenen Jahren nach Frankfurt und Düsseldorf seinen dritten Platz im Passagieraufkommen behalten. Allerdings erreichte Frankfurt bei einer nur wenig unter dem Münchener Wert liegenden Steigerungsrate 1975 ein Gesamtpassagieraufkommen von über 12,8 Mio. In Düsseldorf wurden über 5,2 Mio. Passagiere registriert und mit 6,8% die höchste Steigerungsrate unter den großen Flughäfen der Bundesrepublik. Eine höhere Zunahme des Passagierverkehrs hatte mit 12,7% lediglich Nürnberg zu verzeichnen, bei allerdings kaum noch vergleichbaren Passagierzahlen (knapp 704 000). Lediglich in Bremen mit etwas über 554 000 Passagieren wurden 1975 noch weniger Fluggäste gezählt. Im zweiten großen süddeutschen Verkehrsflughafen, nämlich Stuttgart, wurden bei einer Steigerungsrate von 2,7% rund 2,34 Mio. Passagiere erreicht.

Der Flughafen Hamburg, der vor Jahren einmal mit dem Verkehrsaufkommen in München konkurrierte, ist mit einem Passagieraufkommen von etwas über 3,6 Mio. deutlich hinter München zurückgefallen, die Steigerungsrate betrug in Hamburg 3,2%.

Ein völlig anderes Bild als im Passagierverkehr ergibt sich beim Luftfracht- und Luftpostaufkommen auch im Städtevergleich. Abgesehen von Bremen, das eine geringfügige Steigerungsrate von 0,4% bei sehr niedrigen absoluten Werten zu verzeichnen hatte und von Köln/Bonn mit der einzigen ins Gewicht fallenden Luftfrachtzunahme von 11,0% im Jahr 1975 haben alle anderen Flughäfen in der Bundesrepublik auf diesen Leistungsgebieten eine rückläufige Entwicklung zu verzeichnen gehabt. An der Spitze stehen negativ gesehen Stuttgart mit —19,7% und Düsseldorf mit —17,3%. Beide Flughäfen, insbesondere Düsseldorf hatten, wie im Vorstehenden schon dargestellt, deutliche Steigerungsraten im Passagierverkehr! Die Münchener Abnahmerate von —10,6% ist demgegenüber noch als durchaus tragbar zu bezeichnen, obgleich sich die prozentuale Abnahme in Frankfurt mit —5,0 noch niedriger stellte. Das überrascht bei den außerordentlich hohen Ausgangs-

Verkehrsleistung deutscher Flughäfen

Tabelle 2

Flughafen	Flugzeugbewegungen				Fluggäste								Gegenüber 1974 Zu-/ Abnahme %/o
	insgesamt		dar. gewerbl.		an		ab		Transit		insgesamt		
	1974	1975	1974	1975	1974	1975	1974	1975	1974	1975	1974	1975	
Bremen	51 291	44 297	14 037	12 793	250 692	263 774	248 169	263 604	28 177	26 713	527 038	554 091	5,1
Düsseldorf	115 963	113 064	84 169	80 685	2 412 252	2 565 939	2 380 269	2 559 118	107 099	109 051	4 899 620	5 234 108	6,8
Frankfurt	211 677	209 202	199 726	196 997	5 738 570	6 013 345	5 699 922	5 963 496	795 806	823 290	12 234 298	12 800 131	4,6
Hamburg	94 989	95 318	65 410	62 952	1 700 826	1 753 517	1 700 602	1 753 524	133 910	141 306	3 535 338	3 648 347	3,2
Hannover	75 647	69 684	38 456	33 221	931 234	874 411	919 822	866 901	106 873	120 149	1 957 929	1 861 461	— 4,9
Köln/Bonn	67 689	69 041	38 446	35 286	839 445	871 622	827 730	845 787	120 372	112 741	1 787 547	1 830 150	2,4
München	113 788	116 668	78 548	75 936	2 036 904	2 136 373	2 029 142	2 123 415	266 841	283 350	4 332 887	4 543 138	4,9
Nürnberg	51 154	55 417	12 525	13 639	303 880	327 490	303 644	324 922	17 267	51 442	624 791	703 854	12,7
Stuttgart	92 043	95 312	52 070	49 710	1 073 115	1 115 403	1 052 854	1 092 368	149 899	130 286	2 275 868	2 338 057	2,7

Flughafen	Luftfracht in t								Luftpost in t								Gegenüber 1974 Zu-/ Abnahme %/o	außerdem Transit	
	an		ab		zusammen		Gegenüber 1974 Zu-/ Abnahme %/o	außerdem Transit		an		ab		zusammen					
	1974	1975	1974	1975	1974	1975		1974	1975	1974	1975	1974	1975	1974	1975				
Bremen	2 142	2 244	1 506	1 420	3 648	3 664	0,4	332	189	789	752	978	994	1 767	1 746	— 1,2	37	66	
Düsseldorf	16 534	14 098	16 349	13 100	32 883	27 198	—17,3	3 677	3 453	1 482	1 457	2 397	2 428	3 879	3 885	0,2	227	202	
Frankfurt	209 836	203 348	215 617	200 807	425 453	404 155	— 5,0	46 041	50 221	36 287	35 944	36 028	35 015	72 315	70 959	— 1,9	4 725	3 936	
Hamburg	14 063	14 802	11 238	9 968	25 301	24 770	— 2,1	4 251	5 633	4 076	4 036	4 667	4 229	8 743	8 265	— 5,5	654	781	
Hannover	4 329	3 949	5 660	4 878	9 989	8 827	—11,6	2 884	2 624	1 666	1 460	1 733	1 646	3 399	3 106	— 8,6	76	132	
Köln/Bonn	7 792	8 804	7 095	7 722	14 887	16 526	11,0	3 196	3 012	2 876	2 825	3 424	3 317	6 300	6 142	— 2,5	249	246	
München	15 345	13 858	13 169	11 647	28 514	25 505	—10,6	9 369	9 157	4 954	5 072	5 258	4 997	10 212	10 069	— 1,4	790	798	
Nürnberg	3 157	3 315	2 047	1 746	5 204	5 061	— 2,7	142	94	1 616	1 575	1 811	1 832	3 427	3 407	— 0,6	1	1	
Stuttgart	10 571	8 922	11 584	8 861	22 155	17 783	—19,7	3 079	2 312	2 469	1 876	3 234	2 487	5 703	4 363	—23,5	368	207	

werten, die der Frankfurter Flughafen zu verzeichnen hatte, dessen Luftfrachtaufkommen sich bis 1974 schon langsam der 1/2-Millionen-Tonnengrenze näherte. Im Berichtsjahr wurde in Frankfurt immerhin noch das 16fache an Luftfracht umgeschlagen wie in München. Diese überragende Stellung nimmt das Luftverkehrskreuz Frankfurt auch im Luftpostaufkommen ein. Dieses Aufkommen sank zwar von 72 315 Tonnen im Jahr 1974 auf 70 959 Tonnen im Jahr 1975 und damit um 1,9%, betrug aber immerhin noch mehr als das 7fache des Münchener Wertes, der 1975 nur um 1,4% zurückgegangen war. Mit Ausnahme des Düsseldorfer Flughafens, der mit 0,2% noch eine leichte Zunahme des Luftpostaufkommens registrieren konnte, ging auf allen anderen Flugplätzen in der Bundesrepublik die Luftpostmenge zurück. An der Spitze der rückläufigen Entwicklung stand der Flughafen Stuttgart mit einer Abnahme von 23,5%.

Soweit der Städtevergleich innerhalb der Bundesrepublik. Rechnet man die Verkehrsleistung der deutschen Verkehrsflughäfen im Jahr 1975 zusammen, und zwar einschließlich der Flughäfen Berlin und Saarbrücken, die sonst wegen mangelnder Vergleichbarkeit (Berlin infolge der durch die Insellage bedingten Sonderformen im Luftverkehr, Saarbrücken wegen der niedrigen Werte und die Beschränkung auf bestimmte Verkehrsformen), dann kommt man zu folgendem Ergebnis: Das Fluggastaufkommen stieg im Jahr 1975 um 3,0% auf 37 659 371 Passagiere. Die Zahl der Ein- und Aussteiger war, von einem geringfügig höheren Wert für die Aussteiger abgesehen, fast gleichgroß. Die Transitpassagiere (einfach gezählt) machten rund 1,8 Mio. aus und sind in der Gesamtzahl enthalten.

Das Luftfrachtaufkommen (einschließlich Transit) belief sich 1975 auf insgesamt 624 519 Tonnen und hatte im Durchschnitt aller deutschen Flughäfen eine Abnahme von 5,2% hinzunehmen. An Luftpost wurden im Berichtsjahr 127 460 Tonnen von den deutschen Flughäfen umgeschlagen, das waren 4,6% weniger als im Vorjahr.

Diese Werte bestätigen die eingangs bereits getroffene Aussage, daß die Rezession im Luftfracht- und Luftpostverkehr zwar ihre Auswirkungen zeigte, im primär wichtigen Passagierverkehr jedoch keine Einbrüche zu bemerken waren, sondern im ganzen gesehen noch respektable Steigerungsraten.

Dr. Dh.