

Die Verkehrsleistungen des Flughafens München-Riem 1977 im Vergleich

Seit längerer Zeit veröffentlicht das Statistische Amt die wichtigsten Luftverkehrsdaten, die eine Aussage über die Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf dem Flughafen-München-Riem zulassen. Die Verkehrsleistungen des Münchener Flughafens werden dabei mit den Verkehrsleistungen der anderen Flughäfen der Bundesrepublik Deutschland verglichen, um die Stellung des eigenen Flughafens und seine Bedeutung für den Luftverkehr sowie den allgemeinen Entwicklungstrend dieser Verkehrsart besser erkennbar zu machen. Verfolgt man die Interpretationen, die zum Teil wenig sachkundig sind, die aber immer wieder über den Luftverkehr in Deutschland gemacht werden, dann liest und hört man von Jahr zu Jahr oft, daß nunmehr aber ein Ende des Wachstums erreicht sei und eine weitere Zunahme der Verkehrsleistungen und damit auch der Anstrengungen um den anpassenden Ausbau der Flughäfen nicht mehr gegeben sei.

Trotz solcher pessimistischer Erörterungen und Prognosen über die Zukunft des Luftverkehrs in unserem Raum wird auch anhand der Daten aus dem Jahr 1977 wieder erkennbar, daß – von zwei Ausnahmen abgesehen - alle Flughäfen im Bundesgebiet deutliche Steigerungsraten verbuchen konnten. Die Ausnahmen mit sinkenden Tendenzen im Passagierverkehr waren Nürnberg und sogar bei allen Verkehrsarten Stuttgart. Sehr deutliche Steigerungsraten im Passagierverkehr hatten hingegen die drei Schwerpunkthäfen mit dem größten Verkehrsaufkommen Frankfurt (5,4 %), Düsseldorf (9,6 %) und München (7,6 %). Daraus wird die starke Konzentration auf wenige große Flughäfen mit einem wachsenden Einzugsgebiet erkennbar. Flughäfen in einer Zwischenlage, wie z. B. im Falle Köln/Bonn (zwischen Düsseldorf und Frankfurt), haben dagegen im Passagierverkehr (trotz der Bedeutung Köln/Bonns als Regierungsflughafen) nur noch geringfügige Steigerungsraten oder sogar eine sinkende Tendenz im Verkehrsaufkommen wie Stuttgart, das großräumlich gesehen zwischen den Flughäfen Frankfurt und München liegt.

Flughafenverkehr München-Riem

Tabelle 1

Bezeichnung	1975	1976	1977	Gegenüber 1976 Zu-/ Abnahme %
Flugzeugbewegungen	116 668	119 332	123 403	3,4
Passagiere				
Aussteiger	2 136 373	2 307 109	2 493 429	8,1
Einsteiger	2 123 415	2 301 614	2 473 506	7,5
Zusammen	4 259 788	4 608 723	4 966 935	7,8
außerdem Transit	283 350	315 821	332 187	5,2
Gesamtpassagierzahl	4 543 138	4 924 544	5 299 122	7,6
Luftfracht in t				
Ausladung	13 858	15 994	17 168	7,3
Einladung	11 647	12 710	13 174	3,7
Zusammen	25 505	28 704	30 342	5,7
außerdem Transit	9 157	12 150	13 780	13,4
Luftpost in t				
Ausladung	5 072	4 665	5 034	7,9
Einladung	4 997	4 315	4 616	7,0
Zusammen	10 069	8 980	9 650	7,5
außerdem Transit	798	861	1 052	22,2

Zunächst aber zu den Verkehrsleistungen in München-Riem. Tabelle 1 mit den Angaben über die drei letzten Jahre zeigt deutlich ein gesundes Wachstum bei den Hauptverkehrsarten, nämlich dem Personenverkehr, der allein im letzten Jahr um 7,6 % anstieg und dem Luftfrachtverkehr, der ebenfalls im letzten Jahr um 5,7 % zunahm. Größere Zunahmeraten hatte auch das Vorjahr zu verzeichnen mit Ausnahme der Luftpost, die aber nach einem zeitweisen Rückgang im letzten Jahr ebenfalls wieder Zunahmeraten hatte (7,5 % bei den Ein- und Ausladungen von Luftpost zusammen und sogar 22,2 % im Transitverkehr).

Die vorübergehenden Rückgänge im Luftpostaufkommen mußten aufgrund von Sonderverhältnissen hingenommen werden, sie lagen wohl überwiegend darin, daß seit Beginn dieses Rückgangs der größte Teil der amerikanischen Militärluftpost aus dem nordbayerischen bzw. fränkischen Raum nicht mehr über München, sondern unmittelbar über Frankfurt am Main geleitet wurde. Der Verlust dieser nicht unerheblichen Mengen wirkte sich im Jahr 1976 deutlich aus, konnte aber 1977 zu einem großen Teil bereits wieder aufgefangen werden.

Daß diesen Verkehrssteigerungen nicht eine noch höhere Zunahme der Flugzeugbewegungen gegenübersteht (sie betrug im letzten Jahr 3,4 %) liegt daran, daß die Kapazität der Flugzeuge größer wird, also selbst bei unveränderter Anzahl (wenn man den allgemeinen Luftverkehr ausnimmt) im Linien- und Charterdienst mehr Personen befördert werden konnten als früher. Durch die laufende Verbesserung der elektronischen Buchungssysteme usw. wird noch dazu vieles zur optimalen Kapazitätsauslastung beigetragen.

Wie in den früheren Vergleichsberichten werden in Tabelle 2 die Verkehrsleistungen aller deutschen Flughäfen (mit Ausnahme der Flughäfen in Berlin-West, bei denen infolge der In-sellage der Stadt Sonderverhältnisse herrschen) zusammengefaßt dargestellt. Die entsprechenden Zahlen lassen einen Vergleich der Münchener Verhältnisse und Leistungen mit denjenigen der anderen Städte im Luftverkehr zu und kennzeichnen die jüngste Verkehrsentwicklung. Für die Beurteilung der Position Münchens bei dieser Verkehrsart ist vor allem wichtig, wie sich die hier erbrachten Verkehrsleistungen zu denjenigen der vergleichbaren deutschen Flughäfen ähnlicher Größenordnungen verhalten.

Im Rahmen eines solchen Vergleiches ist zunächst zu bemerken, daß die Münchener Leistungsdaten wieder einen deutlichen Abstand zu den entsprechenden Verkehrsleistungen des nächstgrößeren Flughafens Düsseldorf hatten. Die Steigerungsraten betragen 1977 im Passagierverkehr in Düsseldorf 9,6 % und in München 7,6 %. Der Abstand zu dem in der Größenordnung nachfolgenden Flughafen Hamburg erweiterte sich jedoch; Hamburg konnte auch 1977 die 4-Millionenschwelle im Passagierverkehr noch nicht erreichen, die Zunahmerate betrug nur 3,7 %. Die Spitzenstellung unter den deutschen Flughäfen nahm mit fast 15 Mio. Passagieren im Jahr 1977 Frankfurt am Main ein, die Zunahmerate, die 1976 noch 11 % betragen hatte, flachte sich allerdings auf 5,4 % ab. Während in Frankfurt der Ziel- und Quellverkehr noch deutlich stieg, waren im Transitverkehr Rücknahmen zu verzeichnen, die die gesamte Steigerungsrate drückten.

Betrachtet man die übrigen Daten zum Passagieraufkommen deutscher Flughäfen in Tabelle 2, so sieht man, daß nur noch die Zunahmerate Hannovers mit 7,8 % nennenswert war. Der Flughafen Hannover konnte 1977 die 2-Millionenschwelle beim Jahrespassagieraufkommen überschreiten. Köln/Bonn gelang das hingegen noch nicht durch die außerordentlich geringe Steigerungsrate von 1,3 %, worauf eingangs schon im Zusammenhang mit der verkehrsgeografischen Lage hingewiesen wurde. Auch in Bremen blieb die Zunahmerate mit 2,2 % ge-

Verkehrsleistungen deutscher Flughäfen

Tabelle 2

Flughafen	Flugzeugbewegungen				Fluggäste								Gegenüber 1976 Zu-/ Abnahme %
	insgesamt		dar. gewerblich		Aussteiger		Einsteiger		Transit		insgesamt		
	1976	1977	1976	1977	1976	1977	1976	1977	1976	1977	1976	1977	
Bremen	38 768	41 083	14 243	14 966	290 081	306 941	288 912	304 624	43 252	24 615	622 245	636 180	2,2
Düsseldorf	108 455	111 035	76 582	80 420	2 606 043	2 847 840	2 594 405	2 859 917	97 746	101 461	5 298 194	5 809 218	9,6
Frankfurt am Main ..	212 208	212 101	200 560	201 765	6 619 926	7 055 740	6 550 214	6 966 411	1 035 048	946 226	14 205 188	14 968 377	5,4
Hamburg	94 709	92 534	61 959	63 142	1 828 731	1 889 730	1 819 207	1 890 857	166 603	174 468	3 814 541	3 955 055	3,7
Hannover	70 340	70 042	33 608	35 429	882 912	960 874	869 569	950 251	150 127	139 804	1 902 608	2 050 929	7,8
Köln/Bonn	69 059	76 564	35 330	36 433	904 058	918 677	869 571	888 298	128 520	120 388	1 902 149	1 927 363	1,3
München	119 332	123 403	74 602	79 019	2 307 109	2 493 429	2 301 614	2 473 506	315 821	332 187	4 924 544	5 299 122	7,6
Nürnberg	49 520	47 243	13 344	12 735	366 399	370 913	352 312	362 861	59 708	43 417	778 419	777 191	-0,2
Stuttgart	89 199	76 548	48 296	43 094	1 231 568	1 130 888	1 191 403	1 115 090	119 464	88 287	2 542 435	2 334 265	-8,2

Flughafen	Luftfracht in t							Luftpost in t										
	Ausladung		Einladung		Zusammen		Gegenüber 1976 Zu-/ Abnahme %	außerdem Transit		Ausladung		Einladung		Zusammen		Gegenüber 1976 Zu-/ Abnahme %	außerdem Transit	
	1976	1977	1976	1977	1976	1977		1976	1977	1976	1977	1976	1977	1976	1977		1976	1977
Bremen	1 617	1 478	846	788	2 463	2 266	-8,0	159	126	795	857	1 054	1 125	1 849	1 982	7,2	136	52
Düsseldorf	18 983	18 531	15 968	16 180	34 951	34 711	-0,7	3 218	2 760	1 483	1 595	2 517	2 858	4 000	4 453	11,3	142	173
Frankfurt am Main ..	245 237	262 283	248 769	278 773	494 006	541 056	9,5	58 695	48 771	38 364	38 072	37 301	37 593	75 665	75 665	-	3 492	3 429
Hamburg	17 271	16 535	11 661	9 860	28 932	26 395	-8,8	7 931	9 575	4 147	4 287	4 499	4 743	8 646	9 030	4,4	977	1 011
Hannover	5 728	6 236	6 116	6 889	11 844	13 125	10,8	1 595	915	1 518	1 615	1 843	1 880	3 361	3 495	4,0	108	96
Köln/Bonn	16 226	37 691	11 533	32 402	27 759	70 093	152,5	3 083	4 131	3 137	3 423	3 694	3 838	6 831	7 261	6,3	246	245
München	15 994	17 168	12 710	13 174	28 704	30 342	5,7	12 150	13 780	4 665	5 034	4 315	4 616	8 980	9 650	7,5	861	1 052
Nürnberg	3 744	3 707	2 658	2 728	6 402	6 435	0,5	180	167	1 649	1 662	2 067	2 263	3 716	3 925	5,6	10	6
Stuttgart	10 540	10 209	10 547	9 491	21 087	19 700	-6,6	1 881	1 159	2 079	1 903	2 890	2 805	4 969	4 708	-5,3	142	110

ring, das Passagieraufkommen von 636 180 Passagieren war noch kleiner als dasjenige von Nürnberg mit 777 191 Passagieren, wobei in Nürnberg jedoch gegenüber dem Vorjahr im Unterschied zu Bremen sogar eine rückläufige Entwicklung (um -0,2 %) registriert werden mußte. Unter den Flughäfen mit einem Passagieraufkommen von über 2 Mio. Fluggästen im Jahr muß noch Stuttgart genannt werden als der einzige Flughafen im Bundesgebiet mit einem deutlichen Rückgang in allen Luftverkehrsarten. Im Passagierverkehr, der sich 1976 bereits auf über 2,5 Mio. Fluggäste belaufen hatte, trat 1977 sogar eine Abnahme um 8,2 % ein, wie ebenfalls schon eingangs als besonders auffällig interpretiert wurde.

Im Luftfrachtaufkommen ragt wie im Passagierverkehr der Frankfurter Flughafen weit heraus. Die Gütermengen konnten 1977 das Gewicht von 1/2 Mio. t deutlich überschreiten, die Zunahmerate lag bei einem schon außerordentlich hohen Ausgangswert noch bei 9,5 %. In München konnte demgegenüber bei einer Zunahme von 5,7 % im Berichtsjahr erst die 30 000-Tonnenmarke überstiegen werden (Gesamtfrachtaufkommen ohne Transit = 30 342 t). Wie im Passagierverkehr wurde München auch bei der Luftfracht außer von Frankfurt nur noch von Düsseldorf übertroffen. In der nordrhein-westfälischen Landeshauptstadt wurde ein Luftfrachtaufkommen von 34 711 t registriert. Damit konnte allerdings der Vorjahreswert nicht ganz gehalten werden, die Abnahmerate betrug 0,7 %. Einen deutlichen Rückgang im Frachtaufkommen hatte mit -8,8 % Hamburg hinzunehmen, das trotz seiner großen hansestädtischen Bedeutung im internationalen Frachtverkehr 1977 nur eine Luftfrachtmenge von 26 395 t registrieren konnte. Bei relativ geringen Zahlen im Bereich des Luftfrachtaufkommens hatte Bremen eine Abnahmerate von 8 % und Nürnberg nur eine geringfügige Zunahme von 0,5 %. In Hannover wurde im Zuge einer normalen Entwicklung die höchste Zunahmerate von 10,8 % erreicht, bei einer Verkehrsmenge, die mit 13 125 t allerdings deutlich unter den Werten der drei großen Schwerpunktflughäfen lag. Als besonders auffallend ist die Entwicklung Köln/Bonns zu verzeichnen, wo das Luftfrachtaufkommen gegenüber 1976 um 152,5 % stieg und 1977 eine Luftfrachtmenge von 70 093 t aus- und eingeladen wurde. Diese Sonderentwicklung ist im wesentlichen zurückzuführen auf die Tatsache, daß 1977 der Flughafen Köln/Bonn Stützpunkt einer „Luftbrücke im Charterverkehr“ von Israel war; hierbei ging es überwiegend um den Umschlag von Obst und Gemüse aus Israel. Diese zusätzlichen Verkehrsmengen führten zu der außergewöhnlichen Steigerung der Frachtraten. Daß sie ihren Niederschlag nicht nur bei den Einladungen fanden, liegt einmal an der Weiterleitung des umgeschlagenen Gutes, zum anderen aber auch daran, daß die sonst leer zurückfliegenden Frachtchartermaschinen andere Fracht anzogen.

Wie im Passagierverkehr erlitt Stuttgart wieder eine deutliche Abnahmerate (-6,6 %), mit 19 700 t wurde die schon weit überschrittene 20 000-Tonnengrenze wieder unterschritten. Auch im Transitverkehr war die in Stuttgart registrierte Abnahme im Luftfrachtbereich erheblich, während in München, Hamburg und Köln/Bonn hier noch Zunahmen zu registrieren waren. In Frankfurt am Main jedoch fiel die Luftfrachttransitmenge von 58 695 t im Jahr 1976 auf 48 771 t im Berichtsjahr. Zur Luftfracht ist noch zu bemerken, daß 1977 in Frankfurt wiederum die Zahl der Einladungen die der Ausladungen deutlich überstieg, während in Düsseldorf, München und Hamburg das umgekehrte Verhältnis herrschte (übrigens auch bei den meisten anderen Flughäfen geringeren Verkehrsaufkommens).

Im Luftpostaufkommen war während der Rezession im Jahr 1975 eine merkliche Abschwächung eingetreten, die aber bereits 1976 überwunden werden konnte und 1977 in einen weiteren Anstieg der Luftpostmengen auf den meisten deutschen Flughäfen einmündete. Lediglich Frankfurt hatte in den letzten beiden Jahren mit je 75 665 t insgesamt eine unveränderte Luft-

postmenge (nur im Transit fielen die entsprechenden Werte von 3 492 auf 3 429 t). Die höchste Zunahmerate im Luftpostaufkommen hatte mit 11,3 % der Düsseldorfer Flughafen, gefolgt von München mit einer Zunahmerate von 7,5% und von Köln/Bonn mit einer solchen von 6,3 %. Auffallend auch hier wieder die rückläufige Entwicklung in Stuttgart, wo das Luftpostaufkommen um 5,3 %, nämlich von 4969 t im Jahr 1976 auf 4 708 t im Berichtsjahr fiel. Zusammengefaßt wird erkennbar, daß der Luftverkehr im Jahr 1977 zwar in Stuttgart sowie auf kleineren Flughäfen Einbußen zu erleiden hatte, sich aber, insbesondere bei den Schwerpunktlughäfen, die seit Jahren zu beobachtende stetige Steigerung des Verkehrsaufkommens im Jahr 1977 fortsetzte. Wiederum deutlich wurde dabei die Verkehrskonzentration auf die drei „großen“ Flughäfen Frankfurt, Düsseldorf und München.

Dr. Dh.