

Die Verkehrsleistungen des Flughafens München-Riem 1981 im Vergleich

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung und vor allem die gestiegenen Mineralölpreise hatten auch Auswirkungen auf den Luftverkehr. Auf zahlreichen Flughäfen machte sich eine rückläufige Entwicklung bei den Flugzeugbewegungen und den Passagierzahlen bemerkbar. Ein steigendes Fluggastaufkommen hatten in der Bundesrepublik 1981 nur noch die Flughäfen Düsseldorf und Frankfurt am Main. In beiden Städten war das Luftverkehrsaufkommen auch 1980 im Vergleich zu 1979 noch deutlich gestiegen, während seinerzeit München leider schon nicht mehr unter den Städten mit positiver Luftverkehrsentwicklung zu finden war.

Bevor jedoch die Gesamtentwicklung anhand der Vergleichsdaten über die Verkehrsleistungen deutscher Flughäfen eingehender dargestellt wird, sind zunächst die wichtigsten Zahlen über den Flughafenverkehr in München-Riem zu vermitteln. Tabelle 1 (auf Seite 340) zeigt anhand der Angaben aus den letzten drei Jahren deutlich, welche Entwicklung der Luftverkehr in München genommen hat. Die Zahl der Flugzeugbewegungen stieg, auch als sich der Passagierverkehr schon rückläufig zu entwickeln begann, bis 1980 kontinuierlich an. In diesem „Höhepunktjahr“ war München-Riem mit 142 032 Flugzeugbewegungen mehr als ausgelastet. Die Steigerungsrate gegenüber 1979 hatte noch 2,3 % betragen. Wenn auch zum Teil die statistische Einbeziehung der gewerblichen Schulflüge seit dem 1. 1. 1980 diese positive Entwicklung unterstützte, war doch eine starke betriebliche Auslastung gegeben. 1981 sank zum ersten Mal die Zahl der Flugzeugbewegungen, und zwar um 1,7 % auf 139 564. Die Gesamtpassagierzahl ging 1981 gegenüber dem Vorjahr um 2,4 % wieder unter die 6-Millionengrenze, nämlich auf 5 915 167 Passagieren, zurück. Wie die Zahlen in der Tabelle im einzelnen zeigen, gab es bei den Einsteigern stärkere Einbußen als bei den Aussteigern, ein Zeichen dafür, daß das in unserer Region erzeugte Verkehrsaufkommen geringer wurde. Auch der Transitverkehr entwickelte sich stark rückläufig mit einer Abnahmerate vom 13,4 %. Während die Gesamtpassagierzahl 1980 um 0,4 % abgenommen hatte, war der Einbruch 1981 mit einer Abnahme von 2,4 % schon deutlicher. Diese Zahlen führten offensichtlich dazu, daß das Projekt Flughafen München II nicht mehr so energisch verfolgt wurde wie in den vorhergehenden Planungsjahren.

Das Luftfrachtaufkommen entwickelte sich im ganzen gesehen rückläufig. Zwar nahmen die Einladungen noch etwas zu, die ausgeladenen Mengen nahmen, wie Tabelle 1 zeigt, stärker ab; ebenso der Frachttransit. Leichte Zunahmeraten gab es nur noch im auf München bezogenen Luftpostverkehr. Der Luftposttransit sank dagegen sogar um 27,7 %.

Wie in den vorausgegangenen Berichten dieser Schriftenreihe, die sich mit dem Luftverkehrsaufkommen in den früheren Jahren befaßt haben, werden in Tabelle 2 (auf Seite 341) – wiederum vergleichbar – die Verkehrsleistungen aller deutschen Flughäfen zusammengefaßt dargestellt. Dabei wurden die Flughäfen in Berlin/West nicht berücksichtigt, weil dort infolge der Insellage der Stadt Sonderverhältnisse herrschen, die einen Vergleich mit dem Verkehrsaufkommen der übrigen Flughäfen nicht zulassen.

Die Angaben in Tabelle 2 vermitteln zunächst einmal den Vergleich der Münchener Verkehrswerte aller drei Luftverkehrsarten (Passagier, Fracht, Post), zum anderen kennzeichnen sie zugleich die jüngste Verkehrsentwicklung im Bundesgebiet. Schon eingangs wurde erwähnt, daß im Gegensatz zu früheren Jahren die allgemein beim Luftverkehr erwarteten Steigerungsraten auf einigen Flughäfen schon 1980 nicht mehr eintraten,

Flughafenverkehr München-Riem

Tabelle 1

Bezeichnung	1979	1980	1981	Gegenüber 1980 Zu-/ Abnahme %
Flugzeugbewegungen	138 859	142 032	139 564	- 1,7
Passagiere				
Aussteiger	2 902 820	2 888 416	2 841 644	- 1,6
Einsteiger	2 873 558	2 868 401	2 812 844	- 1,9
Zusammen	5 776 378	5 756 817	5 654 488	- 1,8
außerdem Transit	308 539	301 180	260 679	-13,4
Gesamtpassagierzahl	6 084 917	6 057 997	5 915 167	- 2,4
Luftfracht in t				
Ausladung	15 856	16 668	15 252	- 8,5
Einladung	12 255	13 326	13 644	2,4
Zusammen	28 111	29 994	28 896	- 3,7
außerdem Transit	11 007	9 097	7 302	-19,7
Luftpost in t				
Ausladung	4 771	5 236	5 330	1,8
Einladung	4 754	5 082	5 465	7,5
Zusammen	9 525	10 318	10 795	4,6
außerdem Transit	547	494	357	-27,7

sondern eine gegenteilige Entwicklung eingeleitet wurde, die sich 1981 leider fortgesetzt hat. Nun zu den Angaben im einzelnen: Der Frankfurter Flughafen, der seit vielen Jahren die Spitzenposition im Bundesgebiet hält, hat mit einer Steigerungsrate von 0,3 % sein Passagieraufkommen noch einmal auf fast 17,7 Mio. hochschrauben können. Der vom Verkehrsaufkommen her zweitgrößte Flughafen in der Bundesrepublik, Düsseldorf-Lohhausen, hatte bei fast 7,4 Mio. Passagieren sogar eine Steigerungsrate von 2,5 % zu vermelden, die gleichzeitig die höchste im Passagierverkehr in Tabelle 2 ist. Alle anderen Städte einschließlich Hamburg – hier hatte 1980 noch keine rückläufige Entwicklung eingesetzt – mußten mehr oder weniger große Einbußen hinnehmen. Die geringsten Verluste waren mit 0,4 % bzw. 0,7 % in Nürnberg und Hamburg zu registrieren. München liegt mit einer Abnahme um 2,4 % etwa im Mittelfeld der Städte mit abnehmender Tendenz; die höchste Abnahmerate war auf dem Flughafen Köln/Bonn zu verzeichnen, die Abnahme der Passagierzahlen betrug 8,4 %. Die wichtigsten Flughäfen der Bundesrepublik hatten vom Passagieraufkommen her 1981 nachstehende Rangfolge:

1. Frankfurt am Main	17 698 993	Fluggäste
2. Düsseldorf	7 399 646	„
3. München	5 915 167	„
4. Hamburg	4 528 202	„
5. Stuttgart	2 644 108	„
6. Hannover	2 011 346	„

Alle anderen Flughäfen hatten 1981 ein Verkehrsaufkommen unter 2 Mio. Passagieren. Der Flughafen mit der geringsten Passagierzahl war wie in den vergangenen Jahren Bremen (665 449), gefolgt von Nürnberg (807 181).

Verkehrsleistungen deutscher Flughäfen

Tabelle 2

Flughafen	Flugzeugbewegungen				Fluggäste								Gegenüber 1980 Zu-/ Abnahme %
	insgesamt		dar. gewerblich *)		Aussteiger		Einsteiger		Transit		insgesamt		
	1980	1981	1980	1981	1980	1981	1980	1981	1980	1981	1980	1981	
Bremen	45 526	46 786	26 999	27 629	334 108	331 901	329 972	330 770	10 555	2 778	674 635	665 449	-1,4
Düsseldorf	115 662	112 758	86 900	86 027	3 531 115	3 617 690	3 517 841	3 600 499	167 428	181 457	7 216 384	7 399 646	2,5
Frankfurt am Main	222 293	221 037	211 662	209 562	8 477 204	8 505 308	8 396 294	8 447 737	776 855	745 948	17 650 353	17 698 993	0,3
Hamburg	100 279	98 841	66 819	65 541	2 179 078	2 158 919	2 158 556	2 152 346	221 305	216 937	4 558 939	4 528 202	-0,7
Hannover	78 801	73 488	49 067	48 282	991 812	972 379	972 510	955 798	112 922	83 169	2 077 244	2 011 346	-3,2
Köln/Bonn	86 127	76 101	45 209	45 818	972 662	894 672	948 258	875 867	91 321	73 572	2 012 241	1 844 111	-8,4
München	142 032	139 564	94 824	92 956	2 888 416	2 841 644	2 868 401	2 812 844	301 180	260 679	6 057 997	5 915 167	-2,4
Nürnberg	57 268	54 449	16 844	18 442	390 212	387 542	385 928	383 180	34 686	36 459	810 826	807 181	-0,4
Stuttgart	91 112	88 724	57 600	54 194	1 332 145	1 274 692	1 294 871	1 242 433	146 964	126 983	2 773 980	2 644 108	-4,7

Flughafen	Luftfracht in t								Luftpost in t									
	Ausladung		Einladung		zusammen		Gegenüber 1980 Zu-/ Abnahme %	außerdem Transit		Ausladung		Einladung		zusammen		Gegenüber 1980 Zu-/ Abnahme %	außerdem Transit	
	1980	1981	1980	1981	1980	1981		1980	1981	1980	1981	1980	1981	1980	1981		1980	1981
Bremen	3 121	2 624	1 477	1 326	4 598	3 950	-14,1	40	7	711	1 097	1 021	1 557	1 732	2 654	53,2	1	—
Düsseldorf	19 478	17 020	15 106	14 463	34 584	31 483	- 9,0	3 131	4 727	1 808	1 651	3 383	3 665	5 191	5 316	2,4	330	400
Frankfurt am Main	293 769	273 934	311 466	326 004	605 235	599 938	- 0,9	37 579	34 524	45 539	48 602	43 882	47 776	89 421	96 378	7,8	2 279	1 965
Hamburg	19 190	16 783	9 992	11 373	29 182	28 156	- 3,5	12 602	12 591	4 996	4 949	5 551	6 060	10 547	11 009	4,4	1 129	1 220
Hannover	5 024	4 264	5 232	5 613	10 256	9 877	- 3,7	794	841	2 560	2 036	2 522	2 159	5 082	4 195	-17,5	163	236
Köln/Bonn	25 915	25 069	23 239	29 403	49 154	54 472	10,8	2 683	1 680	4 047	4 312	4 710	4 941	8 757	9 253	5,7	170	157
München	16 668	15 252	13 326	13 644	29 994	28 896	- 3,7	9 097	7 302	5 236	5 330	5 082	5 465	10 318	10 795	4,6	494	357
Nürnberg	3 636	2 654	1 583	1 071	5 219	3 725	-28,6	142	190	1 780	1 897	2 559	2 889	4 339	4 786	10,3	3	25
Stuttgart	10 898	8 545	9 052	8 263	19 950	16 808	-15,7	986	903	2 732	2 706	3 562	3 810	6 294	6 516	3,5	296	277

*) Einschl. gewerbliche Schulflüge.

Im Luftfrachtverkehr nahm der Frankfurter Flughafen auch 1981 wieder die herausragende Stellung unter den Flughäfen im Bundesgebiet ein. Knapp 600000 t Luftfracht wurden auf dem Frankfurter Flughafen ein- und ausgeladen. 1979 war allerdings die 600000 t-Schwelle schon überschritten worden und 1980 wurde ein Aufkommen von 605235 t ermittelt. Der Rückgang um 0,9 % war jedoch die geringste Abnahmerate, die höchste hatte im Luftfrachtaufkommen mit 28,6 % Nürnberg zu verzeichnen. Eine positive Entwicklung im Luftfrachtgeschäft war nur auf dem Flughafen Köln/Bonn zu beobachten, dessen Aufkommen um 10,8 % auf 54472 t stieg. Die relativ hohe Abnahme im Passagierverkehr fand auf diesem Flughafen damit einen gewissen Ausgleich.

Wie in der traditionellen Gliederung nach Luftverkehrsarten rangiert ebenso der Größenordnung nach das Luftpostaufkommen an dritter Stelle. Die herausragende Spitzenposition nimmt Frankfurt am Main mit einem Gesamtaufkommen von 96378 t ein, das war eine Zunahme von 7,8 % gegenüber dem Vorjahr. Den nächsten Rang besetzte der Höhe des Luftpostaufkommens nach – in anderer Reihenfolge als bei den bisher beschriebenen Verkehrsarten – Hamburg mit 11009 t und einer Steigerungsrate von 4,4 %. Die höchste Steigerungsrate hatte mit 53,2 % Bremen, das gesamte Luftpostaufkommen lag hier bei 2654 t; Nürnberg konnte sein Ergebnis um 10,3 % auf 4786 t verbessern. Bei allen anderen Flughäfen mit Luftpostzunahmeraten lagen diese unter 10 %. Eine abnehmende Luftpostmenge war nur in Hannover zu registrieren; sie fiel um 17,5 % auf 4195 t.

Aus den vorstehend gebrachten Daten und den Entwicklungstendenzen, die sich im Vergleich zu früheren Untersuchungen aufzeigen, kann zusammenfassend der Schluß gezogen werden, daß die großen Zunahmeraten im Luftverkehr insbesondere in der Hauptverkehrsart – im Passagierverkehr – am Ende der 70er Jahre ebenfalls zu Ende gegangen sind. Schon die 80er Werte lagen bei der Hauptverkehrsart deutlich unter den bisher gewohnten Ergebnissen. 1981 hat sich diese negative Entwicklung deutlich fortgesetzt. Ausgenommen davon waren lediglich die Flughäfen Frankfurt am Main und Düsseldorf mit ihren immer noch steigenden Tendenzen bei den Passagierzahlen. Offensichtlich macht sich hier die Gunst der geographischen Lage bemerkbar: Frankfurt am Main ist verkehrsgeographisch gesehen eine der europäischen Drehscheiben des Luftverkehrs; der Düsseldorfer Flughafen Lohhausen liegt sehr zentral im bevölkerungsmäßig und industriell größten Ballungsgebiet Westeuropas. Die Anziehungskraft, die München auf Touristen aus aller Welt ausübt und die unter anderem auch dadurch zum Ausdruck kommt, daß die Zahl der Aussteiger höher ist als die der Einsteiger, konnte das Verkehrspotential der beiden größten bundesdeutschen Flughäfen nicht erreichen. Immerhin ist jedoch die Abnahmerate hier noch nicht so stark ausgeprägt wie in anderen Luftverkehrszentren der Bundesrepublik.

Dr. Egon Dheus