

Die Verkehrsleistungen des Flughafens München-Riem 1987 im Vergleich

In der Reihe der jährlich in der Münchener Statistik vermittelten Darstellungen über die Luftverkehrsleistungen des Flughafens München-Riem konnten in den letzten Jahren immer wieder neue Spitzenwerte registriert werden. Das ist sehr deutlich auch für 1987 der Fall: Die Gesamtpassagierzahl stieg um fast 14% gegenüber dem Vorjahr auf 9 575 061 Fluggäste. Wie schon in früheren Beiträgen erwähnt, sind solch hohe Zunahmeraten vor allem deshalb erstaunlich, weil immer wieder angenommen wird, daß in München-Riem kaum noch weiterer Verkehr aufgenommen werden könne.

Die bei den Passagierzahlen zu beobachtenden Steigerungen setzen sich bei Luftfracht und Luftpost fort. Wie hoch diese Werte sind, zeigt die nachstehende Aufstellung. Sie weist nach, daß bis auf die Flugzeugbewegungen im nichtgewerblichen Verkehr nur Zunahmen zu verzeichnen sind.

Flughafenverkehr München-Riem

Tabelle 1

Bezeichnung	1985	1986	1987	Gegenüber 1986 Zu-/ Abnahme %
Flugzeugbewegungen	157 347	166 510	175 478	5,4
davon				
gewerblicher Verkehr	114 144	124 402	136 689	9,9
dar. Linie	77 896	84 730	101 893	20,3
Charter	22 335	21 293	22 564	6,0
nichtgewerblicher Verkehr . .	43 203	42 108	38 789	- 7,9
Passagiere*)				
Aussteiger	3 828 135	3 984 230	4 558 958	14,4
Einsteiger	3 821 881	3 990 310	4 566 308	14,4
Zusammen	7 650 016	7 974 540	9 125 266	14,4
außerdem Transit	392 563	431 456	449 795	4,3
Gesamtpassagierzahl	8 042 579	8 405 996	9 575 061	13,9
dar. Linie	5 455 579	5 755 598	6 690 116	16,2
Charter	2 542 445	2 592 495	2 876 871	11,0
Luftfracht*) in t				
Ausladung	16 102	19 449	22 623	16,3
Einladung	17 671	18 823	18 991	0,9
Zusammen	33 773	38 272	41 614	8,7
außerdem Transit	7 400	10 772	12 451	15,6
Luftpost in t				
Ausladung	7 295	8 111	9 824	21,1
Einladung	7 462	8 197	9 551	16,5
Zusammen	14 757	16 308	19 375	18,8
außerdem Transit	548	756	920	21,7

*) Ohne Beförderungen im nichtgewerblichen Verkehr.

Die Gesamtzahl der Flugzeugbewegungen ist in den letzten drei Jahren laufend gestiegen, im Jahr 1987 allein um 5,4%. Den Hauptteil an dieser Steigerungsrate hatte der gewerbliche Verkehr, darunter insbesondere der Linienverkehr, der mit einer Wachstumsrate von 20,3% wesentlich zur Verbesserung der Münchener Luftverkehrsleistungen beigetragen hat.

An dieser Stelle ist eine Bemerkung zu den Flugzeugbewegungen nötig. Dazu gehören nach der Definition für die Flugarten des gewerblichen und nichtgewerblichen Luftverkehrs, die in Übereinstimmung mit dem Statistischen Bundesamt aufgestellt wurde, alle Starts und Landungen von Flugzeugen oder Hubschraubern. Hierzu gehören auch Landungen mit nur kurzer Bodenberührung und unmittelbar anschließendem Start (Durchstart). Der Linienverkehr ist jede öffentliche, zwischen bestimmten Flugplätzen eingerichtete regelmäßige Flugverbindung mit Beförderungspflicht für Personen, Fracht und Post, für die dem durchführenden Luftfahrtunternehmen eine Genehmigung erteilt wurde. Die wichtigste Art des Nichtlinienverkehrs im gewerblichen Verkehr ist der Charterverkehr, auch Pauschalreise-, Tramp- und Anforderungsverkehr genannt, dessen Merkmal die geschlossene Beförderung von Personen mit Einzel- oder Gruppenbuchung ist.

Sowohl bei den Flugzeugbewegungen wie bei der Gesamtpassagierzahl wurden der Linien- und der Charterverkehr gesondert ausgewiesen, bei den Flugzeugbewegungen darüber hinaus auch noch der nichtgewerbliche Verkehr. Dazu gehören z. B. Flüge des Werkverkehrs, also solche mit Flugzeugen im Besitz von Unternehmen, die nicht Luftfahrtunternehmen sind, sowie Flüge von Luftfahrtunternehmen, die der Beförderung von Personen und Gütern im eigenen Geschäftsinteresse dienen und nicht im Auftrag Dritter gegen Bezahlung durchgeführt werden. Ferner gehören die Geschäftsflüge von Industrie- und Handelsunternehmen ebenso zum nichtgewerblichen Verkehr wie auch Sport-, Schul-, Werkstatt-, Trainings- oder Probe- und Werbe Flüge.

Nun zu den einzelnen Werten über den Passagierverkehr. Hier zeigen die Zahlen in Tabelle 1 den schon erwähnten deutlichen Anstieg der Gesamtpassagierzahl. Wie bei den Flugzeugbewegungen zeigt sich auch bei der Passagierzahl, daß der Anteil der Linienpassagiere überproportional gewachsen ist, und zwar im Jahr 1987 um 16,2% auf 6 690 116. Die Zahlen der Ein- und Aussteiger weichen, wie die entsprechenden Werte in Tabelle 1 zeigen, nur geringfügig voneinander ab. Sie haben mit jeweils 14,4% die gleichen Zunahmeraten. Auch der Anteil des Transitverkehrs ist gewachsen, und zwar um 4,3% im Berichtsjahr. Hier bestätigt sich wiederum, was langjährige Beobachtungen nachweisen, daß nämlich mit wachsendem Verkehrsaufkommen auf großen Flughäfen ein steigender Transitanteil zu registrieren ist.

Das Luftfrachtaufkommen stieg im Berichtsjahr in München-Riem um 8,7% auf 41 614 t. Damit wurde ein neuer Spitzenwert erreicht. Wie die Zahlen in Tabelle 1 zeigen, nahm die ausgeladene Luftfrachtmenge erheblich stärker zu als die Einladungen: Bei den Ausladungen gab es eine Zunahme von 16,3% auf 22 623 t, bei den Einladungen hingegen nur ein knappes Wachstum von 0,9% auf 18 991 t. Das Transitaufkommen stieg um 15,6% auf 12 451 t.

Auch bei der Luftpost waren bei allen Verkehrsarten starke Zunahmen zu verzeichnen. Das Gesamtaufkommen stieg um 18,8% auf 19 375 t. Die Zahl der Ausladungen stieg sogar um 21,1%, die höchste Steigerungsrate bei der Luftpost hatten die Transitbewegungen mit 21,7%.

Wie in den vorausgegangenen Berichten dieser Schriftenreihe über das Luftverkehrsaufkommen werden in Tabelle 2 auf Seite 500 wiederum die Verkehrsleistungen aller deutscher Flughäfen im Vergleich dargestellt. Dabei blieben die Flughäfen West-Berlins unberücksichtigt, weil dort infolge der Insellage dieser Stadt Sonderverhältnisse herrschen, die einen korrekten Vergleich mit dem Luftverkehrsaufkommen der übrigen Städte nicht zulassen.

Die Angaben in Tabelle 2 ermöglichen zunächst einmal die Gegenüberstellung der Münchener

Verkehrsleistungen deutscher Flughäfen

Tabelle 2

Flughafen	Flugzeugbewegungen				Fluggäste*)				Gegenüber 1986 Zu-/ Abnahme %
	insgesamt		dar. gewerblich		insgesamt		dar. Transit		
	1986	1987	1986	1987	1986	1987	1986	1987	
Bremen	50 023	56 456	33 822	42 264	784 925	858 549	11 873	4 475	9,4
Düsseldorf	120 713	130 725	98 986	110 239	8 841 706	9 877 595	348 304	421 127	11,7
Frankfurt am Main	249 676	269 313	237 897	257 698	20 478 707	23 288 033	676 478	743 844	13,7
Hamburg	106 858	108 991	77 163	82 689	4 907 202	5 396 257	172 752	207 545	10,0
Hannover	72 668	79 109	48 271	56 177	2 011 383	2 277 748	73 018	66 664	13,2
Köln/Bonn	90 154	97 825	59 056	65 395	2 043 528	2 230 343	69 084	66 546	9,1
München	166 510	175 478	124 402	136 689	8 405 996	9 575 061	431 456	449 795	13,9
Nürnberg	59 084	66 658	27 626	31 667	1 011 050	1 171 825	39 192	43 953	15,9
Stuttgart	98 838	105 586	63 874	71 154	3 098 065	3 483 862	89 991	91 170	12,5

Flughafen	Luftfracht in t*)							Luftpost in t						Gegenüber 1986 Zu-/ Abnahme %
	Ausladung		Einladung		zusammen		Gegenüber 1985 Zu-/ Abnahme%	außerd. Transit		insgesamt		dar. Transit		
	1986	1987	1986	1987	1986	1987		1986	1987	1986	1987	1986	1987	
Bremen	3 124	3 452	1 508	1 496	4 632	4 948	6,8	58	5	3 427	3 903	1	0	13,9
Düsseldorf	21 024	22 480	18 379	17 276	39 403	39 756	0,9	12 734	13 213	6 664	7 113	1 300	1 443	6,7
Frankfurt am Main	369 216	434 029	453 588	475 222	822 804	909 251	10,5	37 001	41 393	121 593	136 539	6 313	7 131	12,3
Hamburg	16 693	18 269	12 841	12 658	29 534	30 927	4,7	3 832	4 106	14 215	15 409	706	848	8,4
Hannover	4 195	5 139	5 067	4 872	9 262	10 011	8,1	469	1 012	6 391	7 352	127	84	15,0
Köln/Bonn	45 406	54 956	50 490	56 180	95 896	111 136	15,9	8 378	7 384	11 149	14 121	140	37	26,7
München	19 449	22 623	18 823	18 991	38 272	41 614	8,7	10 772	12 451	17 064	20 295	756	920	18,9
Nürnberg	3 179	4 845	3 029	3 388	6 208	8 233	32,6	482	1 566	6 191	6 857	21	12	10,8
Stuttgart	8 018	9 657	7 122	7 116	15 140	16 773	10,8	698	808	8 810	9 847	122	117	11,8

*) Ohne Beförderungen im nichtgewerblichen Verkehr.

Verkehrswerte für die Flugzeugbewegungen und für alle drei Beförderungsarten (Fluggäste, Luftfracht, Luftpost) mit den entsprechenden Werten der anderen bundesdeutschen Flughäfen. Darüber hinaus kann den Daten, die die Tabelle 2 vermittelt, auch entnommen werden, welche Luftverkehrsentwicklung im Bundesgebiet zu beobachten ist. Den entscheidenden Überblick hierzu geben vor allem die Tabellenspalten mit den prozentualen Zu- bzw. Abnahmeraten der einzelnen Beförderungsarten. Gegenüber den entsprechenden Tabellen in den vorhergehenden Ausgaben ist eine Änderung eingetreten. Das der Tabelle zugrundeliegende Datenmaterial der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen ADV trennt erstmals 1987 die einzelnen Werte nur mehr bei der Luftfracht nach der Verkehrsrichtung. Bei der Luftpost sind nur noch die Gesamtzahlen und die Transitwerte angegeben, ebenso bei den Fluggästen. Man kann aber davon ausgehen, daß ähnlich wie in München (siehe Tabelle 1) die Unterschiede zwischen Einsteigern und Aussteigern auch anderenorts nicht mehr gravierend sind.

Nun zu den Aussagen der Tabelle 2 im einzelnen. An der Reihenfolge hat sich bei den Großflughäfen keine Änderung ergeben. In allen Verkehrsarten rangiert nach wie vor Frankfurt am Main weit an der Spitze. Insgesamt 269 313 Flugzeugbewegungen wurden registriert. Das waren fast 20 000 mehr als im Jahr zuvor. Bei den Flugzeugbewegungen rangiert München noch vor Düsseldorf an zweiter Stelle. Hamburg folgt auf Rang 4. Anders ist dies bei der Hauptverkehrsart, dem Passagieraufkommen. Auf Frankfurt am Main mit 23 288 033 Passagieren folgt an zweiter Stelle Düsseldorf mit 9 877 595 Passagieren. Bereits dicht dahinter liegt auf dem dritten Rang München mit 9 575 061 Fluggästen. Hamburg – auch hier auf dem vierten Rang – liegt mit 5 396 257 Passagieren schon deutlich dahinter.

Auf allen in der Tabelle aufgeführten Flughäfen in der Bundesrepublik waren im Berichtsjahr Passagierzunahmen zu registrieren. Dabei hatten Köln/Bonn mit 9,1% und Bremen mit 9,4% die niedrigsten Zunahmeraten zu verzeichnen. Die höchsten prozentualen Zunahmen traten ein in Nürnberg (15,9), München (13,9) und Frankfurt am Main (13,7).

Auch beim Luftfrachtaufkommen gab es überall Zunahmen, die höchste mit 32,6% in Nürnberg, gefolgt von Köln/Bonn (15,9%). Aber auch Frankfurt am Main hatte mit 10,5% trotz der hohen Ausgangsbasis noch eine respektable Zunahme. Das Gesamtluftfrachtaufkommen beläuft sich im Rhein-Main-Flughafen auf 909 251 t, an zweiter Stelle liegt Köln/Bonn mit 111 136 t und an dritter München mit 41 614 t. Im Luftfracht-Transitverkehr lagen wie im Vorjahr Frankfurt am Main (41 393 t) und Düsseldorf (13 213 t) an der Spitze, gefolgt von München (12 451 t).

Nach der traditionellen Gliederung der Beförderungsarten rangiert das Luftpostaufkommen in der Übersichtstabelle an dritter Stelle, was durch seine Größenordnung bzw. die ein- und ausgeladenen Mengen gerechtfertigt ist. Wie im Vorjahr waren auch 1987 auf allen Flughäfen in der Bundesrepublik in dieser Beförderungsart Zunahmeraten zu verzeichnen, die höchste – 26,7% – diesmal in Köln/Bonn. Aber auch München hatte mit 18,9% Zunahme eine respektable Leistung erbracht und rangiert mit 20 295 t an zweiter Stelle. Die Spitzenstellung nimmt auch hier mit deutlichem Abstand Frankfurt am Main mit 136 539 t ein. Das niedrigste Aufkommen wurde in Bremen registriert, was nicht weiter verwundert, denn Bremen lag bei allen Verkehrsarten trotz zum Teil guter Zunahmeraten weiterhin an der letzten Stelle. Auch im Passagierverkehr wurde hier die Millionengrenze immer noch nicht erreicht.

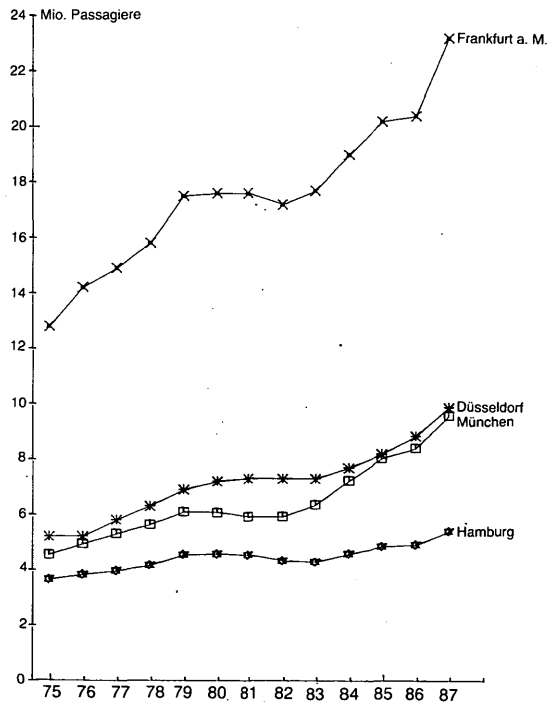
Zusammenfassend ist zu Tabelle 2 zu sagen, daß sich die Konzentration auf die drei Großflughäfen Frankfurt am Main, Düsseldorf und München immer stärker herauskristallisiert. Darüber hinaus konnte sich auch noch Hamburg vor den anderen bundesdeutschen Flughäfen behaupten. Von besonderem Interesse ist es deshalb, den Entwicklungsverlauf bei der Hauptverkehrsart, dem Passagierverkehr anhand der Daten dieser vier Flughäfen zu verfolgen.

Die Entwicklung des Gesamtpassagieraufkommens*) in den vier größten Flughäfen der Bundesrepublik seit 1975

Tabelle 3

Jahr	Frankfurt am Main	Düsseldorf	München	Hamburg
1975	12 800 131	5 234 108	4 543 138	3 648 347
1976	14 205 188	5 298 194	4 924 544	3 814 541
1977	14 968 377	5 809 218	5 299 122	3 955 055
1978	15 876 717	6 360 320	5 624 780	4 159 255
1979	17 523 838	6 975 101	6 084 917	4 532 578
1980	17 650 353	7 216 384	6 057 997	4 558 939
1981	17 698 993	7 399 646	5 915 167	4 528 202
1982	17 274 314	7 350 811	5 923 482	4 324 198
1983	17 757 266	7 381 675	6 356 666	4 288 462
1984	19 008 339	7 781 094	7 235 118	4 578 169
1985	20 249 783	8 228 173	8 042 579	4 849 216
1986	20 478 707	8 841 706	8 405 996	4 907 202
1987	23 288 033	9 877 595	9 575 061	5 396 257

Die Entwicklung des Gesamtpassagieraufkommens*) in den vier größten Flughäfen der Bundesrepublik seit 1975



*) Ohne Beförderungen im nichtgewerblichen Verkehr.

Tabelle 3 auf Seite 502 gibt die Zahlenreihen seit 1975 wieder. Der Kurvenverlauf ist auf der grafischen Darstellung auf Seite 502 zu erkennen. Auch wird die herausragende Stellung des Frankfurter Flughafens deutlich. Die drei anderen großen Flughäfen Düsseldorf, München und Hamburg überstiegen 1987 zusammengekommen mit 24 848 913 Passagieren den Frankfurter Wert nur um knapp 1,6 Mio.!

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß sich das Luftverkehrsaufkommen in der Bundesrepublik mit einem deutlichen Schub erneut gesteigert hat. Gegenüber dem Vorjahr sind die Zunahmeraten wieder gewachsen. Der Schwerpunkt lag im Luftverkehr nach wie vor bei den Passagierzahlen. Der Flughafen München-Riem konnte aufgrund seiner günstigen verkehrsgeografischen Lage und der wachsenden Bedeutung auch im interkontinentalen Verkehr seine Stellung weiter ausbauen.

Prof. Dr. Egon Dheus