

# Die Verkehrsleistungen des Flughafens München-Riem im Jahr 1988

Die Presse meldet in immer kürzeren Abständen von einschneidenden Verspätungen im Flugverkehr und damit verbundenen Wartezeiten für die Passagiere. Besonders gravierend werden diese Umstände für den Flughafen München-Riem geschildert, für den schon seit geraumer Zeit angenommen wird, seine Kapazitätsgrenzen erreicht zu haben. Dennoch werden erstaunlicherweise jährlich nicht unerhebliche Zuwachsraten im Flugverkehr registriert. Die Verkehrsleistungen des Flughafens München-Riem für das Jahr 1987 wurden in Heft 12, Jahrgang 1987, dieser Schriftreihe dargestellt.

Für das Jahr 1988 ist festzustellen, daß für den Verkehr auf dem Münchener Flughafen nicht mehr so große Zuwachsraten zu verzeichnen waren wie noch im Jahr zuvor.

## Flughafenverkehr München-Riem

Tabelle 1

Bezeichnung	1986	1987	1988	Gegenüber 1987 Zu-/ Abnahme %
Flugzeugbewegungen . . . . .	166 510	175 478	177 817	1,3
davon				
gewerblicher Verkehr . . . . .	124 402	136 689	147 841	8,2
dar. Linie . . . . .	84 730	101 893	113 236	11,1
Charter . . . . .	21 293	22 564	22 968	1,8
nichtgewerblicher Verkehr . .	42 108	38 789	29 976	-22,7
Passagiere*)				
Aussteiger . . . . .	3 984 230	4 558 958	4 774 655	4,7
Einsteiger . . . . .	3 990 310	4 566 308	4 769 303	4,4
Zusammen . . . . .	7 974 540	9 125 266	9 543 958	4,6
außerdem Transit . . . . .	431 456	449 795	412 435	- 8,3
Gesamtpassagierzahl . . . . .	8 405 996	9 575 061	9 956 393	4,0
dar. Linie . . . . .	5 755 598	6 690 116	7 076 281	5,8
Charter . . . . .	2 592 495	2 876 871	2 870 832	- 0,2
Luftfracht*) in t				
Ausladung . . . . .	19 449	22 623	25 471	12,6
Einladung . . . . .	18 823	18 991	21 075	11,0
Zusammen . . . . .	38 272	41 614	46 546	11,9
außerdem Transit . . . . .	10 772	12 451	9 333	-25,0
Luftpost in t				
Ausladung . . . . .	8 111	9 824	10 238	4,2
Einladung . . . . .	8 197	9 551	10 298	7,8
Zusammen . . . . .	16 308	19 375	20 536	6,0
außerdem Transit . . . . .	756	920	888	-3,5

\*) Ohne Beförderungen im nichtgewerblichen Verkehr.

Die Gesamtzahl der Flugzeugbewegungen hat während der letzten Jahre ständig zugenommen; von 1985 auf 1986 um 5,8%, von 1986 auf 1987 um 5,4%, und von 1987 auf 1988 erhöhten sich die registrierten Flugzeugbewegungen nur noch um 1,3% auf insgesamt knapp 178 000. In Übereinstimmung mit dem Statistischen Bundesamt sind als Flugzeugbewegungen alle Starts und Landungen von Flugzeugen oder Hubschraubern definiert. Hierzu gehören auch

Landungen mit nur kurzer Bodenberührung und unmittelbar anschließendem Start (Durchstart). Hauptsächlich wurde diese Ausweitung durch den gewerblichen Verkehr, der sich um 8,2% gegenüber 1987 erhöht hat, getragen. Ein Jahr zuvor lag der Zuwachs bei 9,9%. Die wichtigste Art des gewerblichen Verkehrs ist der Linienverkehr. Diese Verkehrsart umfaßt jede öffentliche, zwischen bestimmten Flugplätzen eingerichtete regelmäßige Flugverbindung mit Beförderungspflicht für Personen, Fracht und Post, für die dem durchführenden Luftfahrtunternehmen eine Genehmigung erteilt wurde. Im Linienverkehr wurden während des Berichtsjahres reichlich 113 000 Flugbewegungen gezählt. Dies bedeutet gegenüber 1987 eine Steigerung von 11,1%. Im Vergleich hierzu wurde 1987 noch eine Zuwachsrate von 20,3% zum Vorjahr erreicht.

Der Charterverkehr erhöhte sich um 1,8% innerhalb Jahresfrist und bedingte damit knapp 23 000 Flugzeugbewegungen. Auch hier lag die Erhöhung von 1986 auf 1987 mit 6,0% deutlich höher. Unter dem Begriff Charterverkehr wird der Pauschalreise-, Tramp- und Anforderungsverkehr zusammengefaßt. Es handelt sich dabei um eine geschlossene Beförderung von Personen mit Einzel- oder Gruppenbuchungen.

Der nichtgewerbliche Verkehr im Rahmen der Flugzeugbewegungen umfaßt unter anderem den Werkverkehr, d. h. Flüge von 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. Diese Art von Flugzeugbewegungen auf dem Flughafen München-Riem reduzierte sich um 22,7% zum Vorjahr. Bereits von 1986 auf 1987 war hier ein Rückgang von 7,9% zu verzeichnen.

Aus Tabelle 1 ist auch abzulesen, daß für das Passagieraufkommen abnehmende Zuwachsraten – im Vergleich zum Vorjahr – im Jahr 1988 zu registrieren waren. Lagen die Steigerungen 1987 durchweg über 10% – mit Ausnahme des Transitaufkommens – konnten von 1987 auf 1988 nur noch Zunahmen zwischen ca. 4% und knapp 8% erzielt werden. Das Passagieraufkommen im Transit- und Charterverkehr war sogar rückläufig.

Die Gesamtpassagierzahl erhöhte sich im Jahresvergleich 1987/1988 um 4% und erreichte insgesamt fast die 10-Millionen-Grenze. Wäre beim Transitaufkommen nicht ein Rückgang um 8,3%, sondern eine Zuwachsrate – wie 1986 auf 1987 von etwa 4,0% – zu verzeichnen gewesen, wäre diese, vor einigen Jahren als fast utopisch erachtete Grenze schon 1988 überschritten worden. Ob es allerdings als erstrebenswert zu bewerten ist, diese Marke auf dem derzeitigen Flughafengelände zu erreichen, sei dahingestellt. Dennoch ist für 1989 mit hoher Wahrscheinlichkeit ein „Überfliegen“ der 10-Millionen-Marke zu erwarten. Im einzelnen zeigt sich, daß das Aufkommen im Linienverkehr um 5,8% auf über 7 Mio. Passagiere anwuchs. Die Anzahl der Passagiere im Charterverkehr sank dagegen um 0,2% auf 2,9 Mio. Der Anteil des Passagieraufkommens im Linienverkehr lag 1988 bei 71,1%. Die Zahlen der Ein- und Aussteiger weichen, wie die entsprechenden Werte in Tabelle 1 zeigen, nur geringfügig voneinander ab. Sie haben mit Raten von 4,4% und 4,7% etwa die gleichen Zunahmen zu verzeichnen.

Der Rückgang im Charterverkehr, aber auch die reduzierte Zunahme im Linienverkehr – gegenüber den Vorjahren – ist u. a. in Zusammenhang mit dem Rückgang der Gästemeldungen in Münchener Beherbergungsbetrieben während der Monate April mit Oktober 1988 zu sehen. Wie in Heft 11/1988 dieser Schrifreihe dargestellt, lag die Zahl der Gästemeldungen in diesem Zeitraum um 1% unter der von 1987. Vor allem aus den Ländern mit traditionell großen Besucherkontingenten, wie die USA oder Japan, kamen deutlich weniger Gäste in die bayerische Metropole.

Das Luftfrachtaufkommen erreichte mit einer Steigerung von 11,9% insgesamt 46 546 t. Diese Zuwachsrate übertraf jene von 1986 auf 1987 (8,7%) nicht unerheblich. Wie weiter aus Ta-

## Verkehrsleistungen deutscher Flughäfen

Tabelle 2

Flughafen	Flugzeugbewegungen				Fluggäste*)				Gegenüber 1987 Zu-/ Abnahme %
	insgesamt		dar. gewerblich		insgesamt		dar. Transit		
	1987	1988	1987	1988	1987	1988	1987	1988	
Bremen . . . . .	56 456	59 563	42 264	44 184	858 549	953 523	4 475	9 318	11,1
Düsseldorf . . . . .	130 725	141 184	110 239	127 615	9 877 595	10 373 998	421 127	392 068	5,0
Frankfurt am Main . . . . .	269 313	293 948	257 698	284 537	23 288 033	25 221 574	743 844	778 608	8,3
Hamburg . . . . .	108 991	120 043	82 689	91 399	5 396 257	5 974 964	207 545	210 521	10,7
Hannover . . . . .	79 109	95 425	56 177	65 747	2 277 748	2 352 747	66 664	64 165	3,3
Köln/Bonn . . . . .	97 825	102 631	65 395	72 600	2 230 343	2 364 360	66 546	45 604	6,0
München . . . . .	175 478	177 817	136 689	147 841	9 575 061	9 956 393	449 795	412 435	4,0
Nürnberg . . . . .	66 658	69 393	31 667	36 108	1 171 825	1 261 759	43 953	30 246	7,7
Stuttgart . . . . .	105 586	116 075	71 154	79 116	3 483 862	3 704 884	91 170	98 925	6,3

Flughafen	Luftfracht in t*)							Luftpost in t				Gegenüber 1987 Zu-/Ab- nahme %		
	Ausladung		Einladung		zusammen		Gegenüber 1987 Zu-/ Abnahme%	außerd. Transit		insgesamt			dar. Transit	
	1987	1988	1987	1988	1987	1988		1987	1988	1987	1988		1987	1988
Bremen . . . . .	3 452	2 574	1 496	1 077	4 948	3 651	-26,2	5	1	3 903	4 420	0	0	13,2
Düsseldorf . . . . .	22 480	23 727	17 276	18 608	39 756	42 335	6,5	13 213	12 849	7 113	6 602	1 443	991	- 7,2
Frankfurt am Main . . . . .	434 029	484 672	475 222	522 434	909 251	1 007 106	10,8	41 393	41 357	136 539	146 124	7 131	7 689	7,0
Hamburg . . . . .	18 269	21 474	12 658	14 008	30 927	35 482	14,7	4 106	5 519	15 409	16 947	848	872	10,0
Hannover . . . . .	5 139	5 336	4 872	3 868	10 011	9 204	- 8,1	1 012	822	7 352	8 559	84	61	16,4
Köln/Bonn . . . . .	54 956	54 579	56 180	53 150	111 136	107 729	- 3,1	7 384	11 221	14 121	15 798	37	19	11,9
München . . . . .	22 623	25 471	18 991	21 075	41 614	46 546	11,9	12 451	9 334	20 295	21 424	920	888	5,6
Nürnberg . . . . .	4 845	8 347	3 388	6 939	8 233	15 286	85,7	1 566	968	6 857	8 263	12	8	20,5
Stuttgart . . . . .	9 657	9 527	7 116	7 614	16 773	17 141	2,2	808	968	9 847	11 570	117	221	17,5

\*) Ohne Beförderungen im nichtgewerblichen Verkehr.

belle 1 zu ersehen ist, nahm die ausgeladene Luftfrachtmenge mit 12,6% deutlicher zu als die Einladungen mit 11,0% im Vergleich zu 1987. Hier dürfte sich die anhaltend günstige Konjunkturlage widerspiegeln. So erhöhte sich beispielsweise der Auslandsumsatz des Verarbeitenden Gewerbes allein in der Stadt München im Jahr 1988 gegenüber 1987 um 4,7%. An dieser Steigerung war der Elektronikbereich mit einer Zuwachsrate von knapp 9% wesentlich beteiligt. Es sei in diesem Zusammenhang angemerkt, daß München-Riem der zentrale Flughafen für den südbayerischen Raum ist und daß sich im Frachtaufkommen, aber auch im Passagieraufkommen nicht allein die wirtschaftlichen Aktivitäten im Bereich der Landeshauptstadt widerspiegeln, sondern einer größeren Region.

Das Frachtaufkommen im Transitverkehr ging um 25,0% zurück und sank auf unter 10 000 t.

Das Luftpostaufkommen erfuhr 1988 eine Ausweitung um 6,0% im Vergleich zu 1987. Hierbei stieg die Anzahl der eingeladenen Postsendungen mit 7,8% erheblich stärker als die angekommene Post mit 4,2%. Beide Raten lagen deutlich unter jenen von 1986 auf 1987. Im postalischen Durchgangsverkehr war eine Abnahme von 3,5% zu verzeichnen.

Wie in den vorausgegangenen Berichten dieser Schriftreihe über das Luftverkehrsaufkommen werden in Tabelle 2 die Verkehrsleistungen aller deutschen Flughäfen im Vergleich dargestellt. Unberücksichtigt bleibt West-Berlin, weil aufgrund der Insellage in dieser Stadt Sonderverhältnisse herrschen, die einen korrekten Vergleich mit dem Luftverkehrsaufkommen der übrigen Städte nicht zulassen.

Die Ergebnisse für 1988 in Tabelle 2 zeigen auf, daß sich in der Rangfolge der deutschen Großflughäfen keine Änderung ergeben hat. In allen Verkehrsarten rangiert nach wie vor Frankfurt am Main weit an der Spitze. Auf diesem Flughafen wurden im Jahr 1988 annähernd 294 000 Flugzeugbewegungen registriert; das waren rund 25 000 Bewegungen mehr als 1987. München-Riem belegt hier den 2. Platz vor Düsseldorf und Hamburg. Gemessen am Aufkommen der Fluggäste nimmt Frankfurt am Main mit ca. 25 Mio. Fluggästen Rang 1 ein. Auf Platz 2 und 3 stehen Düsseldorf mit reichlich 10 Mio. und München mit knapp 10 Mio. Passagieren. In Düsseldorf stiegen 1988 rund 400 000 Fluggäste mehr als in München ein und aus. Es ist hier auch zu bedenken, daß sich in geringer Entfernung von Düsseldorf auch der Flughafen Köln/Bonn befindet. Beide Flughäfen zusammen haben im Jahr 1988 ein Passagieraufkommen von nahezu 13 Mio. zu bewältigen gehabt. Aus Tabelle 2 geht weiter hervor, daß auf allen aufgeführten Flughäfen im zurückliegenden Jahr wieder erheblich mehr Fluggäste abgefertigt wurden als 1987. Die Zuwachsraten liegen allerdings – mit Ausnahme von Bremen und Hamburg – deutlich unter denen von 1986 auf 1987. Die ausgeprägtesten Steigerungen haben für 1988, im Vergleich zu 1987, die Flughäfen von Bremen (11,1%) und Hamburg (10,7%) aufzuweisen.

Beim Luftfrachtaufkommen liegt auch 1988 Frankfurt am Main mit einem Volumen von über 1 Mio. Tonnen an der Spitze. An zweiter Stelle folgt der Frachturnschlag auf dem Köln/Bonner Flughafen mit über 100 000 Tonnen. Dies sind lediglich 10,6% der Frachten, die auf dem Flughafen Frankfurt am Main befördert wurden. Die höchste Zunahme, 85,7%, meldet der Flughafen von Nürnberg. Um so bemerkenswerter ist dieses Resultat, weil schon von 1986 auf 1987 der zweite bayerische Flughafen mit einer Steigerungsrate von 32,6% an der Spitze der Frachtannahmen lag. Erhebliche Einbußen hat Bremen mit einem Minus von reichlich einem Viertel (26,2%) im Vergleich zum Jahr 1987 hinnehmen müssen. Auch auf den Flughäfen von Hannover und Köln/Bonn wurde 1988 ein geringeres Frachtaufkommen als 1987 abgewickelt.

Wie im Vorjahr waren auch 1988 auf allen Flughäfen in der Bundesrepublik – Ausnahme Düsseldorf mit minus 7,2% – für das Luftpostaufkommen Zunahmeraten zu verzeichnen; die höchste mit 20,5% in Nürnberg. An 2. Stelle der Zuwachsraten steht Stuttgart mit 17,5%.

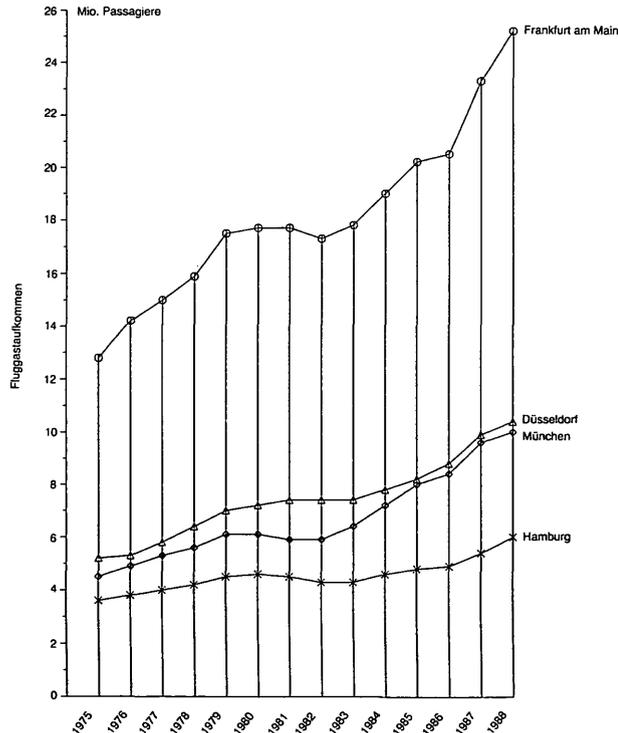
## Die Entwicklung des Gesamtpassieraufkommens\*) in den vier größten Flughäfen der Bundesrepublik seit 1975

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
1988	25 221 574	10 373 998	9 956 393	5 974 964

\*) Ohne Beförderungen im nichtgewerblichen Verkehr.

Grafik zu Tabelle 3



Absolut gesehen führt Frankfurt am Main mit einem Gesamtluftpostaufkommen von 146 000 Tonnen. Auf den nächsten Plätzen folgen München mit 21 000 Tonnen und Hamburg mit rund 17 000 Tonnen.

In Tabelle 3 sind die Zahlenreihen für das Passagieraufkommen auf den vier frequentiertesten Flughäfen in der Bundesrepublik Deutschland seit 1975 zusammengefaßt. Auf den ausgewiesenen Flughäfen wurden 1988 insgesamt 51 526 929 Passagiere gezählt. Dies sind 82,9% aller Fluggäste der in Tabelle 2 aufgeführten neun Flughäfen. München-Riem ist an der bundesweiten Gesamtzahl mit 16,0% beteiligt. Summiert man noch das Passagieraufkommen von Nürnberg, so haben die beiden bayerischen Flughäfen einen Anteil von 18,0% am gesamten Passagieraufkommen.

In dem Schaubild auf Seite 199 sind die Ergebnisse aus Tabelle 3 grafisch dargestellt. Man kann gut erkennen, wie das Fluggastaufkommen auf den ausgewählten Flughäfen einem stetigen Wachstumspfad nach oben folgt. Die Entwicklungslinie für Frankfurt am Main läßt eine ausgeprägtere Steigung erkennen als dies für Düsseldorf, München und Hamburg zutrifft. Abschließend kann festgestellt werden, daß sich das Luftverkehrsaufkommen auf den bedeutendsten Flughäfen der Bundesrepublik – wenn man von wenigen Rückgängen bei einigen Verkehrsarten absieht – auch im Jahr 1988 weiter nach oben entwickelt hat. Die Steigerungsraten waren allerdings in der Regel nicht mehr so ausgeprägt wie in den letzten Jahren.

*Dipl.-Volkswirt Gundolf Glaser*