

## Die Verkehrsleistungen des Flughafens München-Riem 1976 im Vergleich

In regelmäßigen Abständen werden vom Statistischen Amt Daten über die Entwicklung des Luftverkehrs veröffentlicht und interpretiert. Die Verkehrsleistungen des Münchener Flughafens werden dabei auch mit den Verkehrsleistungen der anderen Flughäfen in der Bundesrepublik Deutschland verglichen. Erst ein solcher Vergleich, besonders wenn er zum Entwicklungsvergleich ausgebaut wird, läßt die Stellung des eigenen Flughafens und seine Bedeutung für den Luftverkehr eindeutig erkennen.

Trotz anhaltender pessimistischer Prognosen über die Zukunft des Münchener Luftverkehrs zeigten sich im entscheidenden Passagierverkehr weiterhin beachtliche Zunahmeraten, wie in Tabelle 1 deutlich erkennbar wird. Im Jahr 1976 erreichte die Gesamtpassagierzahl fast den Wert von 5 Mio. Personen. Die Zunahmeschritte seit 1974 gehen im einzelnen aus Tabelle 1 hervor, die auch nachweist, daß der Quellverkehr in München von wachsender Bedeutung ist, denn hier stiegen die Zunahmeraten stärker als im Zielverkehr (1976 wurden gegenüber 1975 8,0% mehr Aussteiger, aber 8,4% mehr Einsteiger registriert). Auch die Zahl der Flugzeugbewegungen nahm noch zu, jedoch nur mehr um 2,3%. Diese Erscheinung ist darauf zurückzuführen, daß die Sitzplatzkapazität der Flugzeuge zunehmend größer und ihre Auslastung durch alle Möglichkeiten der neuzeitlichen Buchungsverfahren besser geworden ist.

Auch das Luftfrachtaufkommen hat sich nach der durch die Rezession im Jahre 1975 verursachten Dämpfung wieder erholt. Dabei wurden auch die 74er-Werte durchweg überschritten. Eine Ausnahme machen hier nur die Einladungen, die ebenfalls gegenüber 1975 die geringste Zunahmerate unter den Luftfrachtarten hatten. Die Gründe hierfür lagen zum Teil darin, daß Spediteure im Münchener Raum zur Luftfracht aufgegebene Ladun-

**Flughafenverkehr München-Riem**

Tabelle 1

Bezeichnung	1974	1975	1976	Gegenüber 1975 Zu-/ Abnahme %
Flugzeugbewegungen . . . . .	113 788	116 668	119 332	2,3
Passagiere				
Aussteiger . . . . .	2 036 904	2 136 373	2 307 109	8,0
Einsteiger . . . . .	2 029 142	2 123 415	2 301 614	8,4
Zusammen . . . . .	4 066 046	4 259 788	4 608 723	8,2
außerdem Transit . . . . .	266 841	283 350	315 821	11,5
Gesamtpassagierzahl . . . . .	4 332 887	4 543 138	4 924 544	8,4
Luftfracht in t				
Ausladung . . . . .	15 345	13 858	15 994	15,4
Einladung . . . . .	13 169	11 647	12 710	9,1
Zusammen . . . . .	28 514	25 505	28 704	12,5
außerdem Transit . . . . .	9 369	9 157	12 150	32,7
Luftpost in t				
Ausladung . . . . .	4 954	5 072	4 665	— 8,0
Einladung . . . . .	5 258	4 997	4 315	— 13,6
Zusammen . . . . .	10 212	10 069	8 980	— 10,8
außerdem Transit . . . . .	790	798	861	7,9

gen sammeln und unmittelbar zum zentralen Flughafen der Bundesrepublik, Frankfurt, transportieren.

Bei weiterer Betrachtung der Tabelle 1 fällt auf, daß der Flughafen München erhebliche Rückgänge im Luftpostaufkommen zu verzeichnen hatte. Auch hier liegen Sonderverhältnisse vor, die zu dieser Entwicklung führten: Die Abnahme des Luftpostaufkommens in München-Riem ist wohl eindeutig darauf zurückzuführen, daß der größte Teil der amerikanischen Militärluftpost aus dem nordbayerischen bzw. fränkischen Raum nicht mehr über München, sondern unmittelbar über Frankfurt am Main geleitet wird. Diese nicht unerheblichen Mengen wirken sich deutlich aus.

In Tabelle 2 werden die Verkehrsleistungen aller deutschen Flughäfen (mit Ausnahme der Flughäfen in Berlin-West, bei denen infolge der Insellage der Stadt Sonderverhältnisse herrschen) zusammengefaßt dargestellt und lassen einen Vergleich der Münchener Ergebnisse und Leistungen mit denjenigen der anderen Städte im Luftverkehr zu. Für die Stellung Münchens ist dabei vor allem wichtig, wie sich die hier erbrachten Verkehrsleistungen zu denjenigen der vergleichbaren Flughäfen ähnlicher Größenordnungen verhalten. Dabei ist zunächst zu bemerken, daß die Münchener Leistungsdaten ihren Abstand zu den entsprechenden Verkehrsleistungen des nächstgrößeren Flughafens Düsseldorf verringern konnten, aber andererseits die vergleichbaren Daten des der Größenordnung nach folgenden Flughafens Hamburg von Jahr zu Jahr stärker hinter sich lassen. So betrug die Steigerungsraten in Düsseldorf nur mehr 1,2% im Jahre 1976 und diejenigen Hamburgs 4,6% (gegen 8,4% in München). Die Münchener Steigerungsraten wurden allerdings noch übertroffen von denjenigen Frankfurts (11%), Nürnbergs (10,6%) und Bremens (12,3%). Stuttgart lag mit 8,7% fast gleich mit München, das Gesamtfluggastaufkommen betrug jedoch in Stuttgart nur etwas mehr als die Hälfte des Münchener Wertes. Die Flughäfen Nürnberg und Bremen sind nicht echt vergleichbar, da die absoluten Zahlen mit 778 419 bzw. 622 245 Fluggästen relativ niedrig sind.

Bemerkenswert und die Münchener Entwicklungstendenzen erheblich übersteigend sind die Verhältnisse auf dem Frankfurter Flughafen, der offensichtlich einen immer größeren Anteil des mitteleuropäischen Luftverkehrs auf sich konzentriert und allein im Transit durch die günstigen Verbindungen über eine Million Passagiere registrieren konnte. Die Steigerungsrate von 11% ist vor dem Hintergrund der an sich schon hohen Ausgangszahl zu werten, die zeigt, daß Frankfurt allein im Jahre 1976 fast 1,5 Mio. Fluggäste mehr abzufertigen hatte und auf eine Gesamtfluggastzahl von über 14,2 Mio. Passagieren kam. Die Verkehrsleistungen der Flughäfen Hannover und Köln-Bonn sind mit je 1,9 Mio. Passagieren insgesamt ungefähr gleich. Die Zunahmeraten sind jedoch mit 2,2 bzw. 3,9% relativ schwach, so daß ein Vergleich mit den vier „Großen“ Frankfurt, Düsseldorf, München und Hamburg kaum möglich ist. Trotz aller regierungsseitigen Stützungsmaßnahmen hat sich vor allem der Flughafen Köln-Bonn auch weiterhin gegen Düsseldorf mit seiner verkehrsgünstigeren Lage zum Ballungsraum Rhein-Ruhr nicht durchsetzen können.

Von der absoluten Zahl her überragt das Frankfurter Luftfrachtaufkommen mit insgesamt fast 1/2 Mio. t im Jahre 1976 alle anderen Luftfrachtleistungen auf deutschen Flughäfen erheblich, wie Tabelle 2 in ihrem zweiten Teil eindeutig zeigt. Auch auf der Basis des schon hohen Ausgangswertes von über 400 000 t betrug damit die Zunahmerate noch 22,2%. Die höchste Zunahmerate überhaupt hatte Köln-Bonn mit 68%, wobei das Luftfrachtaufkommen selbst mit 27 759 t allerdings unter den entsprechenden Werten für Düsseldorf (34 951 t, +28,5%), Hamburg (28 932 t, +16,8%) und München (28 709 t, +12,5%) lag. Ein Luftfrachtaufkommen von über 20 000 t hatte außerdem nur noch Stuttgart mit 21 780 t und einer Steigerungsrate von 18,6% zu verzeichnen. Während in

## Verkehrsleistungen deutscher Flughäfen

Tabelle 2

Flughafen	Flugzeugbewegungen				Fluggäste								Gegenüber 1975 Zu-/ Abnahme %
	insgesamt		dar. gewerbl.		an		ab		Transit		insgesamt		
	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	
Bremen . . . . .	44 297	38 768	12 793	14 243	263 774	290 081	263 604	288 912	26 713	43 252	554 091	622 245	12,3
Düsseldorf . . . . .	113 064	108 455	80 685	76 582	2 565 939	2 606 043	2 559 118	2 594 405	109 051	97 746	5 234 108	5 298 194	1,2
Frankfurt . . . . .	209 202	212 208	196 997	200 560	6 013 345	6 619 926	5 963 496	6 550 214	823 290	1 035 048	12 800 131	14 205 188	11,0
Hamburg . . . . .	95 318	94 709	62 952	61 959	1 753 517	1 828 731	1 753 524	1 819 207	141 306	166 603	3 648 347	3 814 541	4,6
Hannover . . . . .	69 684	70 340	33 221	33 608	874 411	882 912	866 901	869 569	120 149	150 127	1 861 461	1 902 608	2,2
Köln/Bonn . . . . .	69 041	69 059	35 286	35 330	871 622	904 058	845 787	869 571	112 741	128 520	1 830 150	1 902 149	3,9
München . . . . .	116 668	119 332	75 936	74 602	2 136 373	2 307 109	2 123 415	2 301 614	283 350	315 821	4 543 138	4 924 544	8,4
Nürnberg . . . . .	55 417	49 520	13 639	13 344	327 490	366 399	324 922	352 312	51 442	59 708	703 854	778 419	10,6
Stuttgart . . . . .	95 312	89 199	49 710	48 296	1 115 403	1 231 568	1 092 368	1 191 403	130 286	119 464	2 338 057	2 542 435	8,7

Flughafen	Luftfracht in t								Luftpost in t									
	an		ab		zusammen		Gegenüber 1975 Zu-/ Abnahme %	außerdem Transit		an		ab		zusammen		Gegenüber 1975 Zu-/ Abnahme %	außerdem Transit	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976		1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976		1975	1976
Bremen . . . . .	2 244	1 617	1 420	846	3 664	2 463	-32,8	189	159	752	795	994	1 054	1 746	1 849	5,9	66	136
Düsseldorf . . . . .	14 098	18 983	13 100	15 968	27 198	34 951	28,5	3 453	3 218	1 457	1 483	2 428	2 517	3 885	4 000	3,0	202	142
Frankfurt . . . . .	203 348	245 237	200 807	248 769	404 155	494 006	22,2	50 221	58 695	35 944	38 364	35 015	37 301	70 959	75 665	6,6	3 936	3 492
Hamburg . . . . .	14 802	17 271	9 968	11 661	24 770	28 932	16,8	5 633	7 931	4 036	4 147	4 229	4 499	8 265	8 646	4,6	781	977
Hannover . . . . .	3 949	5 728	4 878	6 116	8 827	11 844	34,2	2 624	1 595	1 460	1 518	1 646	1 843	3 106	3 361	8,2	132	108
Köln/Bonn . . . . .	8 804	16 226	7 722	11 533	16 526	27 759	68,0	3 012	3 083	2 825	3 137	3 317	3 694	6 142	6 831	11,2	246	246
München . . . . .	13 858	15 994	11 647	12 710	25 505	28 704	12,5	9 157	12 150	5 072	4 665	4 997	4 315	10 069	8 980	-10,8	798	861
Nürnberg . . . . .	3 315	3 744	1 746	2 658	5 061	6 402	26,5	94	180	1 575	1 649	1 832	2 067	3 407	3 716	9,1	1	10
Stuttgart . . . . .	8 922	10 540	8 861	10 547	17 783	21 087	18,6	2 312	1 881	1 876	2 079	2 487	2 890	4 363	4 969	13,9	207	142

Frankfurt aus den eingangs schon erwähnten Gründen offensichtlich 1976 die abgegangene Luftfrachtmenge größer als die angekommene war, ist das bei den anderen großen Flughäfen umgekehrt: In Düsseldorf, Hamburg und München war die angekommene Luftfrachtmenge größer als die abgeflogene. Diese Erscheinung ließ sich auch bei den meisten übrigen deutschen Verkehrsflughäfen beobachten, wobei in Stuttgart allerdings ein fast völliger Ausgleich erreicht wurde.

Sehr unterschiedliche Zahlen sind im Luftfrachttransitverkehr zu beobachten. Frankfurt liegt mit 58 695 t wieder an der Spitze. Hier nimmt jedoch München mit 12 150 t den zweiten Platz ein vor Hamburg mit 7 931 t und Düsseldorf mit 3 218 t. Die Flughäfen Bremen und Nürnberg rangieren im Luftfrachtgeschäft weit hinten und haben beim Luftfrachttransit nur noch ganz geringfügige Mengen zwischen 100 und 200 t zu verzeichnen.

Das Luftpostaufkommen ist, nachdem während der Rezession im Jahre 1975 eine Abschwächung eingetreten war, 1976 wieder angestiegen, und zwar auf allen deutschen Verkehrsflughäfen mit Ausnahme Münchens. Für diesen Sonderfall wurde im Zusammenhang mit der Interpretation der Tabelle 1 bereits die Begründung gegeben. Die höchste Luftpostmenge von 75 665 t wurde wieder in Frankfurt registriert. Die Steigerungsrate gegenüber dem Vorjahr betrug 6,6%, alle anderen deutschen Flughäfen folgten in weitem Abstand. München lag immerhin noch an zweiter Stelle mit 8 980 t, gefolgt von Hamburg mit 8 646 t. Beachtenswert war das Luftpostaufkommen in Stuttgart, das mit 5 000 t sogar noch über dem Düsseldorfer Luftpostaufkommen lag. Mit 13,9% wurde in Stuttgart gleichzeitig auch die höchste Zunahmerate des Jahres 1976 registriert.

Zusammengefaßt wird erkennbar, daß der Luftverkehr über die Jahre hinweg stetig ansteigt, wobei sich die großen Flughäfen immer stärker von den kleineren abheben, immer mehr Verkehr auf sich konzentrieren. Hier trägt sicherlich auch die wachsende Mobilität und Freizeitorientierung der Bevölkerung in den großen Ballungsräumen zu einer weiteren Belebung des Passagierverkehrs bei.

*Dr. Dh.*