

Die Verkehrsleistungen des Flughafens München-Riem 1982 im Vergleich

Über viele Jahre hinweg waren im Luftverkehr erhebliche Zuwachsraten und entsprechende Verkehrsstatistiken mit positiven Werten zur Regel geworden. In der Rezessionsphase und im Zeichen steigender Mineralölpreise zu Beginn der 1980er Jahre ist allerdings eine gewisse Beruhigung eingetreten. Steigende Fluggastaufkommen waren 1981 in der Bundesrepublik nur noch bei den Flughäfen Düsseldorf und Frankfurt am Main zu beobachten gewesen. Der Entwicklungsverlauf im Jahre 1982 zeigt nun, daß auch in diesen beiden Zentren des mitteleuropäischen Luftverkehrs Abnahmeraten zu verzeichnen waren und nur München sein Luftverkehrsaufkommen, das sich auf knapp 6 Mio. Passagiere in etwa eingependelt hat, halten konnte.

Bevor die gesamte Entwicklung anhand der Vergleichsdaten über die Verkehrsleistungen deutscher Flughäfen dargestellt wird, sollen zunächst die Zahlen des Flughafenverkehrs in München-Riem einer näheren Betrachtung unterzogen werden. Tabelle 1 (auf Seite 373) zeigt anhand der Angaben aus den letzten drei Jahren, welche Entwicklung der Luftverkehr in München seit 1980 genommen hat. Eine globale Betrachtung ergibt hierbei für das letzte Berichtsjahr 1982 einen Rückgang der gesamten Flugzeugbewegungen von 139 564 auf 133 366, also 4,4 %. Eine Analyse der einzelnen Verkehrsarten zeigt aber eine bemerkenswerte Entwicklung: So haben zwar 1982 die Flugzeugbewegungen im nichtgewerblichen Verkehr um 14,7% abgenommen; dem stehen jedoch Zuwächse beim Charter- und Linienverkehr gegenüber. Während der Charterverkehr um 0,7% anstieg, haben die Flugbewegungen im für die Beurteilung der Verkehrsbedeutung besonders wichtigen Linienverkehr um 3,4% auf nunmehr 67 119 zugenommen. Damit ist im Linienverkehr ein Stand erreicht, der erheblich über den Zahlen des Jahres 1980 liegt und einen neuen Höhepunkt markiert.

Die Gesamtpassagierzahl erreichte mit über 6 Mio. im Jahre 1980 ihren Höchststand. 1981 erfolgte, wie die Zahlen im einzelnen zeigen, ein Einbruch, der aber 1982 durch eine Steigerungsrate von 0,1% wieder etwas aufgefangen werden konnte. Wie eingangs schon erwähnt, hatte aus diesem Grunde München im Jahre 1982 – entgegen der Tendenz in allen anderen Flughäfen in der Bundesrepublik – keine Abnahmerate zu verzeichnen. Die leichte Zunahme ergibt sich aus Zuwächsen bei den Einsteigern und dem Transitverkehr; die Zahl der Aussteiger ist auch in München zurückgegangen.

Bei der Luftfracht gab es in München-Riem im Berichtsjahr 1982 insgesamt gesehen eine kleine Steigerungsrate, die durch eine nennenswerte Zunahme der Einladungen erzeugt wurde. Die Zahl der Ausladungen entwickelte sich rückläufig (ähnlich wie die Zahl der Aussteiger im Passagierverkehr). Allerdings wurde im Luftfrachtaufkommen das Ergebnis des Spitzenjahres 1980 nicht ganz erreicht. Beim Luftpostaufkommen gingen sowohl die Einladungen wie die Ausladungen zurück, die Ausladungen allerdings stärker. Im Transitverkehr, der insgesamt gesehen in München keine sehr große Rolle spielt, gab es 1982 wieder eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr.

Zusammengefaßt kann man auf Grund der Daten in Tabelle 1 zu der Entwicklung der Verkehrsleistungen des Flughafens München-Riem sagen, daß ein Einpendeln unter günstigen Vorzeichen stattgefunden hat, wenngleich die Werte der „Rekordjahre“ noch nicht erreicht wurden. Eine umfassende Bewertung ist jedoch nur möglich, wenn man die gesamte Entwicklung des Luftverkehrs in der Bundesrepublik einer eingehenden Betrachtung unterzieht. Wie in vorausgegangenen Berichten dieser Schriftenreihe über das Luftverkehrsaufkommen werden in Tabelle 2 (auf Seite 374) die Verkehrsleistungen aller

Flughafenverkehr München-Riem

Tabelle 1

Bezeichnung	1980	1981	1982	Gegenüber 1981 Zu-/ Abnahme %
Flugzeugbewegungen	142 032	139 564	133 366	- 4,4
davon				
gewerblicher Verkehr	94 824	92 956	93 622	0,7
dar. Linie	63 924	64 905	67 119	3,4
Charter	15 885	14 298	14 403	0,7
nichtgewerblicher Verkehr	47 208	46 608	39 744	-14,7
Passagiere				
Aussteiger	2 888 416	2 841 644	2 835 404	- 0,2
Einsteiger	2 868 401	2 812 844	2 823 541	0,4
Zusammen	5 756 817	5 654 488	5 658 945	0,1
außerdem Transit	301 180	260 679	264 537	1,5
Gesamtpassagierzahl	6 057 997	5 915 167	5 923 482	0,1
Luftfracht in t				
Ausladung	16 668	15 252	15 006	- 1,6
Einladung	13 326	13 644	14 600	7,0
Zusammen	29 994	28 896	29 606	2,5
außerdem Transit	9 097	7 302	7 435	1,8
Luftpost in t				
Ausladung	5 236	5 330	5 213	- 2,2
Einladung	5 082	5 465	5 457	- 0,1
Zusammen	10 318	10 795	10 670	- 1,2
außerdem Transit	494	357	411	15,1

deutschen Flughäfen dargestellt. Dabei wurden die Flughäfen in Berlin/West nicht berücksichtigt, weil dort infolge der Insellage dieser Stadt Sonderverhältnisse herrschen, die einen Vergleich mit dem Luftverkehrsaufkommen der übrigen Städte nicht zulassen.

Die Angaben in Tabelle 2 ermöglichen zunächst einmal die Gegenüberstellung der Münchener Verkehrswerte aller drei Luftverkehrsarten (Passagier, Fracht, Post) mit den entsprechenden Werten der anderen bundesdeutschen Flughäfen. Darüber hinaus kann den Daten aus der Tabelle 2 die jüngste Luftverkehrsentwicklung im Bundesgebiet entnommen werden. Diesem Zweck dienen vor allem wieder die Spalten mit den prozentualen Zu- bzw. Abnahmeraten der einzelnen Verkehrsarten. Die Hauptaussage kann darauf konzentriert werden, daß mit Ausnahme von München (hier konnte das Vorjahresergebnis sogar leicht überschritten werden) alle anderen Flughäfen Abnahmeraten im Passagierverkehr zu verzeichnen hatten. Dabei entfiel die niedrigste Abnahmerate von 0,7% auf den Düsseldorf-Lohausener Flughafen, der damit ebenfalls sein Verkehrsaufkommen mit über 7,3 Mio. Passagieren in etwa halten konnte. Die höchste Abnahmerate von 10,7% hatte Hannover zu verzeichnen. Frankfurt am Main, dessen Luftverkehrsleistungen ebenso wie diejenigen Düsseldorfs 1981 noch gestiegen waren, mußte 1982 einen Rückgang der Passagierzahlen um 2,4% hinnehmen. Trotzdem lag das Gesamtpassagieraufkommen in Frankfurt immer noch bei fast 17,3 Mio., die Spitzenstellung der zentralen mitteleuropäischen Luftverkehrs-Drehzscheibe Rhein-Main blieb damit unangefochten.

Verkehrsleistungen deutscher Flughäfen

Tabelle 2

Flughafen	Flugzeugbewegungen				Fluggäste								Gegenüber 1981 Zu-/ Abnahme %
	insgesamt		dar. gewerblich*)		Aussteiger		Einsteiger		Transit		insgesamt		
	1981	1982	1981	1982	1981	1982	1981	1982	1981	1982	1981	1982	
Bremen	46 786	40 375	27 629	22 952	331 901	320 737	330 770	318 625	2 778	3 111	665 449	642 473	- 3,5
Düsseldorf	112 758	103 813	86 027	81 182	3 617 690	3 579 967	3 600 499	3 575 089	181 457	195 755	7 399 646	7 350 811	- 0,7
Frankfurt am Main	221 037	216 474	209 562	206 192	8 505 308	8 276 275	8 447 737	8 243 731	745 948	754 308	17 698 993	17 274 314	- 2,4
Hamburg	98 841	93 837	65 541	63 087	2 158 919	2 063 975	2 152 346	2 060 626	216 937	199 597	4 528 202	4 324 198	- 4,5
Hannover	37 488	61 691	48 282	38 618	972 379	867 713	955 798	854 087	83 169	74 761	2 011 346	1 796 561	-10,7
Köln/Bonn	76 101	67 967	45 818	39 644	894 672	842 858	875 867	821 558	73 572	82 883	1 844 111	1 747 299	- 5,2
München	139 564	133 366	92 956	93 622	2 841 644	2 835 404	2 812 844	2 823 541	260 679	264 537	5 915 167	5 923 482	0,1
Nürnberg	54 449	50 484	18 442	16 515	387 542	365 542	383 180	361 166	36 459	21 601	807 181	748 309	- 7,3
Stuttgart	88 724	81 467	54 194	49 507	1 274 692	1 227 399	1 242 433	1 202 989	126 983	113 340	2 644 108	2 543 728	- 3,8

Flughafen	Luftfracht in t								Luftpost in t									
	Ausladung		Einladung		zusammen		Gegenüber 1981 Zu-/ Abnahme %	außerdem Transit		Ausladung		Einladung		zusammen		Gegenüber 1981 Zu-/ Abnahme %	außerdem Transit	
	1981	1982	1981	1982	1981	1982		1981	1982	1981	1982	1981	1982	1981	1982		1981	1982
Bremen	2 624	2 126	1 326	1 345	3 950	3 471	-12,1	7	2	1 097	1 096	1 557	1 510	2 654	2 606	- 1,8	-	-
Düsseldorf	17 020	15 375	14 463	13 568	31 483	28 943	- 8,1	4 727	6 253	1 651	1 676	3 665	3 062	5 316	4 738	-10,9	400	458
Frankfurt am Main	273 934	266 579	326 004	337 044	599 938	603 623	0,6	34 524	33 232	48 602	48 616	47 776	47 518	96 378	96 134	- 0,3	1 965	1 758
Hamburg	16 783	14 157	11 373	10 256	28 156	24 413	-13,3	12 591	9 707	4 949	4 959	6 060	5 595	11 009	10 554	- 4,1	1 220	1 183
Hannover	4 264	4 209	5 613	4 282	9 877	8 491	-14,0	841	267	2 036	2 062	2 159	2 013	4 195	4 075	- 2,9	236	192
Köln/Bonn	25 069	24 221	29 403	24 168	54 472	48 389	-11,2	1 680	1 904	4 312	3 765	4 941	4 612	9 253	8 377	- 9,5	157	170
München	15 252	15 006	13 644	14 600	28 896	29 606	2,5	7 302	7 435	5 330	5 213	5 465	5 457	10 795	10 670	- 1,2	357	411
Nürnberg	2 654	2 252	1 071	849	3 725	3 101	-16,8	190	220	1 897	1 745	2 889	2 772	4 786	4 517	- 5,6	25	12
Stuttgart	8 545	7 073	8 263	7 165	16 808	14 238	-15,3	903	586	2 706	2 609	3 810	3 572	6 516	6 181	- 5,1	277	148

*) Einschl. gewerbliche Schulfüge.

Der zweite bayerische Verkehrsflughafen Nürnberg konnte nur mehr 748 309 Passagiere registrieren, was einem Rückgang um 7,3% entsprach. Nur vier Flughäfen in der Bundesrepublik hatten 1982 ein Jahresfluggastaufkommen von über 4 Mio. Passagieren, es sind zugleich die wichtigsten in der Bundesrepublik, die vom Passagieraufkommen her 1982 nachstehende Rangfolge hatten:

1. Frankfurt am Main	17 274 314 Fluggäste
2. Düsseldorf	7 350 811 Fluggäste
3. München	5 923 482 Fluggäste
4. Hamburg	4 324 198 Fluggäste

Wie Tabelle 2 im einzelnen zeigt, war auf den anderen Flughäfen das Passagieraufkommen weniger als halb so groß wie in München bzw. noch wesentlich niedriger. Wie in den vergangenen Jahren war Bremen der Flughafen mit der geringsten Passagierzahl (642 473), gefolgt von Nürnberg (748 309).

Betrachtet man nur das Verkehrsaufkommen im Liniendienst ergibt sich für München eine noch günstigere Position. Der Flughafen der bayerischen Landeshauptstadt rückt dann nämlich auf den zweiten Rang im Fluggastverkehr (durch Platztausch mit Düsseldorf). 1982 war nicht nur die Zahl der Flugzeugbewegungen im Linienverkehr in München deutlich höher als in Düsseldorf, sondern auch die Zahl der Fluggäste. München zählte im Linienverkehr 4 427 988 Passagiere, Düsseldorf hingegen nur 3 735 791. Daß die Gesamtzahl der Fluggäste in Düsseldorf soviel höher ist, liegt an der zentralen Stellung des Flughafens Düsseldorf-Lohausen im nordwestdeutschen Charterverkehr.

Im Luftfrachtverkehr gab es zwar auch Rückgänge, die jedoch anders als beim Passagierverkehr durch zwei Ausnahmen einen anderen Akzent bekamen: In Frankfurt am Main und in München wurden auch 1982 noch steigende Luftfrachtmengen registriert (in Frankfurt um 0,6% und in München sogar um 2,5%). Der Frankfurter Wert ist insofern beachtlich, da er auf der Basis bereits sehr hoher Zahlen noch eine Steigerung erfuhr. Gleichzeitig wurde mit einem Gesamtaufkommen von 603 623 t die 600 000 t-Grenze überstiegen. München erreichte durch seine Steigerungsrate fast 30 000 t und lag damit vor Düsseldorf ebenfalls an 3. Stelle unter den Flughäfen der Bundesrepublik, was das Luftfrachtaufkommen angeht. Platz 2 nahm hier der Flughafen Köln/Bonn mit einem Aufkommen von 48 389 t ein (allerdings mit rückläufiger Entwicklung). Die höchste Abnahmerate von 16,8% mußte Nürnberg hinnehmen, die zweithöchste (15,3%) erstaunlicherweise Stuttgart.

Entsprechend der traditionellen Gliederung nach Luftverkehrsarten rangiert das Luftpostaufkommen an 3. Stelle, was auch durch die Größenordnung bzw. die Mengen gerechtfertigt ist. Bei dieser Verkehrsart meldeten alle Flughäfen in der Bundesrepublik rückläufige Werte. Die herausragende Spitzenposition kam wiederum Frankfurt am Main zu mit einem Gesamtaufkommen von 36 134 t (0,3% weniger als im Vorjahr). Bereits an zweiter Stelle folgt München mit 10 670 t, allerdings ebenfalls mit einer Abnahmerate, und zwar von 1,2%. Im Luftpostaufkommen liegt Hamburg mit 10 554 t an dritter Stelle, die Abnahmerate betrug hier allerdings schon 4,1%. Das geringste Luftpostaufkommen wurde mit 2 606 t in Bremen registriert.

Insgesamt weisen die Zahlen in Tabelle 2 nach, daß 1982 das Verkehrsaufkommen auf fast allen Flughäfen in der Bundesrepublik stagniert oder rückläufig ist und nur in einigen wenigen Fällen noch davon gesprochen werden kann, daß sich die Zahlen gehalten oder sogar leicht verbessert haben. Damit zeigt sich, daß auch der Luftverkehr von der allgemeinen

wirtschaftlichen Entwicklung nicht unberührt blieb. Es zeigt sich aber auch, daß insbesondere im Passagierverkehr München seine Stellung behaupten konnte und aufgrund seiner verkehrsgeographischen Lage nach wie vor der Brennpunkt des Fernverkehrs im gesamten süddeutschen Raum ist.

Dr. Egon Dheus