

Die Verkehrsleistungen des Flughafens München-Riem 1990 im Vergleich

Zum vorletzten Mal sind die Verkehrsleistungen des Flughafens München-Riem für ein zurückliegendes Jahr in dieser Schriftenreihe zusammenfassend dargestellt. Am 17. Mai 1992 wird dann der neue Münchener Flughafen seiner Bestimmung übergeben. Die Verantwortlichen werden glücklich sein, das ständig wachsende Flugaufkommen in größeren Raum- und Flächenkapazitäten als in München-Riem abwickeln zu können.

Auch für das Jahr 1990 konnte wieder eine Ausweitung des Verkehrsaufkommens in München-Riem

registriert werden. Wie aus Tabelle 1 – in ihr sind die wichtigsten Daten der letzten drei Jahre enthalten – zu ersehen ist, stieg die Anzahl der Flugzeugbewegungen nochmals um 1,0% gegenüber dem Vorjahr. An diesem Zuwachs war vor allem der Linienverkehr beteiligt, der um 2,6% im Vergleich zu 1989 ausgeweitet wurde. Diese Untergruppe des gewerblichen Flugverkehrs 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. Der Linienverkehr verzeichnete 125 429 Starts und Landungen im Berichtsjahr und somit etwas über 3000 mehr als ein Jahr zuvor.

Der Charterverkehr wuchs nur noch schwach um 0,6% oder um 127 Flugbewegungen innerhalb der Jahresfrist. Bezogen auf die gewerblich bedingten Flugbewegungen hatte der Charterverkehr einen Anteil von 13,8% und der Linienverkehr einen von 76,8%. Zum Charterverkehr zählt der Pauschalreise-, Tramp- und Anforderungsverkehr, der als geschlossene Beförde-

Flughafenverkehr München-Riem

Tabelle 1

Bezeichnung	1988	1989	1990	Gegenüber 1989 Zu-/ Abnahme %
Flugzeugbewegungen	177 817	189 964	191 856	1,0
davon				
gewerblicher Verkehr	147 841	158 303	163 282	3,1
dar. Linie	113 236	122 256	125 429	2,6
Charter	22 968	22 374	22 501	0,6
nichtgewerblicher Verkehr	29 976	31 661	28 574	-9,8
Fluggäste*)				
Aussteiger	4 774 655	5 053 969	5 605 101	10,9
Einsteiger	4 769 303	5 046 889	5 613 018	11,2
Zusammen	9 543 958	10 100 858	11 218 119	11,1
außerdem Transit	412 435	384 324	205 719	-46,5
Fluggäste insgesamt	9 956 393	10 485 182	11 423 838	9,0
dar. Linie	7 076 281	7 712 955	8 506 007	10,3
Charter	2 870 832	2 763 540	2 909 533	5,3
Luftfracht*) in t				
Ausladung	25 471	27 277	30 524	11,9
Einladung	21 075	24 545	26 284	7,1
Zusammen	46 546	51 822	56 808	9,6
außerdem Transit	9 333	8 505	4 413	-48,1
Luftpost in t				
Ausladung	10 238	10 158	10 838	6,7
Einladung	10 298	10 126	10 425	3,0
Zusammen	20 536	20 284	21 263	4,8
außerdem Transit	888	636	204	-67,9

*) Ohne Beförderungen im nichtgewerblichen Verkehr.

zung von Personen mit Einzel- oder Gruppenbuchung durchgeführt wird.

Eine gewisse Entlastung erfuhr der Flughafen München-Riem 1990 durch die Abnahme der Flugbewegungen im Rahmen des nichtgewerblichen Verkehrs um 9,8%. Innerhalb der letzten fünf Jahre – also seit 1986 mit 42 108 Bewegungen – reduzierte sich dieser Verkehrsbereich um 32,1%. Unter dem Begriff des nichtgewerblichen Verkehrs sind der 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, zusammengefaßt.

Wie in Tabelle 1 weiterhin ausgewiesen ist, erhöhte sich von 1989 auf 1990 das Passagieraufkommen – Aussteiger und Einsteiger – um 11,1% auf nunmehr 11,2 Mio. In diesem Ergebnis sind die ankommenden und abfliegenden Personen etwa zu gleichen Teilen vertreten. Das Fluggastaufkommen im Transitverkehr hatte während des gleichen Zeitraums einen Rückgang um 46,5% zu verzeichnen.

Das Gesamtpassagieraufkommen stieg um 9,0% innerhalb der Jahresfrist auf 11,4 Mio. Die im Vergleich zum Passagieraufkommen etwas geringere Zunahme beruht auf dem erheblichen Rückgang im Transitverkehr, der im Gesamtpassagieraufkommen enthalten

ist. An diesem Gesamtvolumen waren die Passagiere, die einen Linienflug benutzten mit 74,5% und die des Charterverkehrs mit 25,5% beteiligt. In die fahrplanmäßigen Linienmaschinen stiegen 1990 etwas über 8,5 Mio. Passagiere ein bzw. kamen mit ihnen an. Der Charterverkehr hatte ein Aufkommen von reichlich 2,9 Mio. Passagieren. Während im Linienverkehr ein Zuwachs um 10,3% gegenüber 1989 ermittelt wurde, erreichte die Steigerungsrate im Charterverkehr 5,3%.

Die auf dem Flughafen gezählten Passagiere beeinflussen direkt auch die Ergebnisse der Beherbergungsbetriebe in München. Wenn auch nicht alle übernachtenden Gäste mit dem Flugzeug hier ankommen besteht eine Wechselbeziehung zwischen Passagieraufkommen am Flughafen und Gästemeldungen in den Hotels, Pensionen usw. Die Münchener Beherbergungsbetriebe hatten 1990 im Vergleich zum Vorjahr einen Anstieg von übernachtenden Gästen um 8,6%. Allein das Gästekontingent aus dem Ausland erfuhr einen Zuwachs um 13,7%. Man erkennt, daß die Werte sowohl auf dem Flughafen als auch in den Beherbergungsbetrieben in ähnlicher Weise anstiegen.

Das Luftfrachtaufkommen erreichte im Berichtsjahr 56 808 Tonnen und lag damit um 9,6% über dem Ergebnis von 1989. An dem Frachtvolumen waren die Ausladungen mit 53,7% und die Zuladungen mit

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

Tabelle 2

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
1989	26 709 164	10 788 270	10 485 182	6 324 820
1990	29 619 332	11 933 591	11 423 838	6 861 255

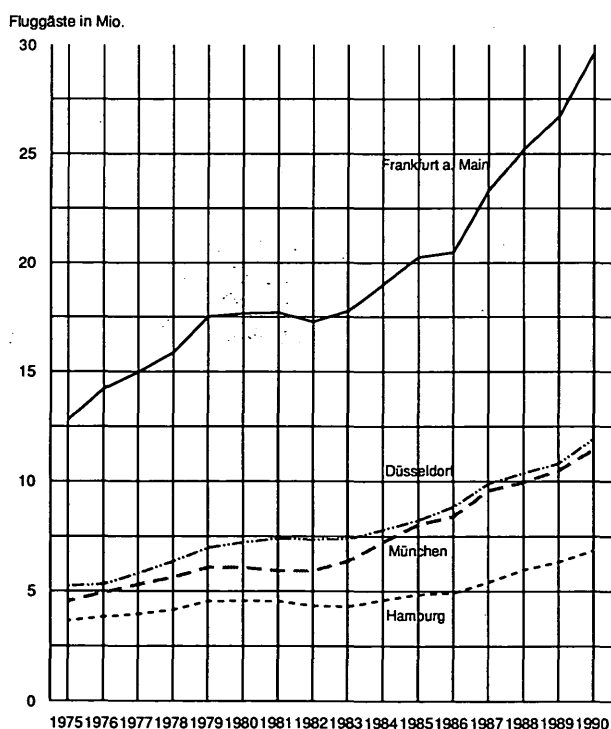
*) Ohne Beförderungen im nichtgewerblichen Verkehr.

46,3% beteiligt. Der Import (Ausladungen) erhöhte sich mit 11,9% deutlich stärker als der Export mit 7,1% gegenüber dem Vorjahr.

Ein ähnliches Ergebnis ist auch für die beförderte Luftpost festzustellen, allerdings mit geringeren Raten und Volumina. Insgesamt wurden mehr als 21 000 Tonnen Postsendungen mit dem Flugzeug transportiert. Dieses Aufkommen teilt sich zu fast gleichen Teilen auf Ausladungen und Einladungen auf. Auch ist eine ausgeprägtere Zunahme bei der angekommenen Tonnage (6,7%) als bei den Zuladungen (3,0%) im Vergleich zu den Ergebnissen des Vorjahres festzustellen.

Tabelle 2 weist die Ergebnisse der vier größten deutschen Flughäfen – gemessen am Passagieraufkommen – aus. An der langjährigen Rangfolge hat sich nichts geändert; München-Riem liegt nach Frankfurt am Main und Düsseldorf an dritter Stelle. Auf diesen vier Flughäfen kamen während des letzten Jahres 59 838 016 Passagiere an, flogen ab oder machten lediglich einen Zwischenhalt. Von diesem Gesamtpassagieraufkommen wurden 49,5% auf dem Flughafen von Frankfurt am Main abgewickelt. Die langjährigen Verläufe des Gesamtpassagieraufkommens – entsprechen den Ausweisungen in Tabelle 2 – sind in der folgenden Abbildung nochmals graphisch dargestellt.

Die Entwicklung des Fluggastaufkommens der vier größten Flughäfen in der BRD seit 1975



In Tabelle 3 sind die auf den deutschen Flughäfen wichtigsten Transportarten für die letzten beiden Jahre zusammengefaßt. Bei den Flugzeugbewegungen liegt Frankfurt am Main mit weitem Abstand an der Spitze. Auf dem zweiten Platz erscheint München-Riem und nachfolgend Düsseldorf. Gemessen am Fluggastaufkommen dominierte ebenfalls, wie bereits erwähnt, Frankfurt am Main mit 29,6 Mio. Passagieren. Die stärkste Zunahme zum Vorjahr hatte der Flughafen Köln/Bonn mit 13,4% zu verzeichnen. Beim Anstieg des Passagieraufkommens liegt Nürnberg mit 12,4% und Stuttgart mit 12,3% auf den nächstfolgenden Plätzen. Tabelle 3 zeigt auch, daß die zwei frequentiertesten Flughäfen Frankfurt am Main und Düsseldorf ebenfalls Steigerungsraten gegenüber 1989 von mehr als 10% aufweisen; trotz der sehr hohen Ausgangsbasen. Auf den ausgewiesenen Flugplätzen wurden während des Berichtsjahres über 72,7 Mio. Passagiere abgefertigt. Im Vergleich zum Jahr 1989 erhöhte sich das gesamte Fluggastaufkommen um durchschnittlich 10,3%.

Auch bei der Luftfracht liegt Frankfurt am Main mit mehr als 1,1 Mio. Tonnen an der Spitze. Mit weitem Abstand an zweiter Stelle folgt der Frachtumschlag auf dem Köln/Bonner Flughafen mit rund 163 000 Tonnen. München-Riem folgt auf Platz drei. Die ausgeprägtesten Zuwachsraten bei den Ein- und Ausladungen von 1989 auf 1990 hatte der Flughafen von Bremen mit 12,9% zu verzeichnen. Ihm nachgeordnet sind die Raten in Hamburg (10,1%), Köln/Bonn und München mit jeweils 9,6%. Von den durchwegs nach oben weisenden Frachtraten weicht Hannover ab. Dort wurden 1990 um 8,6% weniger Fracht umgesetzt als ein Jahr zuvor. Auffallend ist, daß in Bremen erheblich mehr Fracht ankommt als ausgeführt wird. Der Import erreicht hier fast das Vierfache des Exports. Im Jahr 1989 lag der Faktor bei 2,9. Für alle aufgeführten deutschen Flughäfen gilt – mit geringeren Differenzen als in Bremen –, daß die Importe stets die Exporte übertreffen. Nur in Frankfurt am Main wurde mehr abfliegende als ankommende Fracht registriert.

Wie aus Tabelle 3 zu entnehmen ist, lag Frankfurt am Main mit seinem Luftpostaufkommen von über 152 000 Tonnen mit Abstand an der Spitze. Mit einem Volumen von knapp 21 500 Tonnen rangierte München-Riem auf dem zweiten Platz; gefolgt von Köln/Bonn und Hamburg. In Hannover konnte der stärkste Anstieg (14,6%) verzeichnet werden. Nur für Bremen und Düsseldorf gab es 1990 Entwicklungen mit negativem Vorzeichen im Gegensatz zu 1989.

Die hier vorgestellten Daten über den Luftverkehr in München-Riem und anderen deutschen Flughäfen,

Verkehrsleistungen deutscher Flughäfen

Tabelle 3

Flughafen	Flugzeugbewegungen				Fluggäste*)				Gegenüber 1989 Zu-/Ab- nahme %
	insgesamt		dar. gewerblich		insgesamt		dar. Transit		
	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	
Bremen	57 629	53 021	41 836	38 441	1 067 433	1 105 022	10 669	8 255	3,5
Düsseldorf	152 065	155 029	137 760	139 145	10 788 270	11 933 591	383 231	358 098	10,6
Frankfurt am Main	311 770	324 387	303 505	317 146	26 709 164	29 619 332	702 264	707 187	10,9
Hamburg	138 133	141 042	107 936	112 978	6 324 820	6 861 255	188 830	168 491	8,5
Hannover	93 959	95 498	67 975	70 978	2 625 158	2 814 244	57 553	82 313	7,2
Köln/Bonn	112 923	118 936	83 822	99 328	2 722 486	3 086 468	74 365	51 994	13,4
München	189 964	191 856	158 303	163 282	10 485 182	11 423 838	384 324	205 719	9,0
Nürnberg	70 453	71 740	35 344	40 697	1 310 132	1 472 226	23 415	36 665	12,4
Stuttgart	125 935	124 295	87 690	88 507	3 940 065	4 423 229	111 717	119 876	12,3

Flughafen	Luftfracht in t*)							Luftpost in t				Gegen- über 1989 Zu-/Ab- nahme %		
	Ausladung		Einladung		zusammen		Gegenü. 1989 Zu-/ Abn. %	außerd. Transit		insgesamt			dar. Transit	
	1989	1990	1989	1990	1989	1990		1989	1990	1989	1990		1989	1990
Bremen	2 510	3 003	852	792	3 362	3 795	12,9	0	7	3 620	2 695	0	4	-25,6
Düsseldorf	23 105	25 354	21 122	20 674	44 227	46 028	4,1	10 254	6 773	6 220	5 715	675	440	- 8,1
Frankfurt am Main	504 083	538 512	579 590	576 700	1 083 673	1 115 212	2,9	47 394	60 803	146 997	152 247	7 480	8 061	3,6
Hamburg	21 703	24 480	15 866	16 884	37 569	41 364	10,1	4 469	3 832	16 843	16 893	709	291	0,3
Hannover	7 968	7 717	5 239	4 355	13 207	12 072	-8,6	561	1 103	8 725	10 001	38	33	14,6
Köln/Bonn	75 090	86 653	73 433	76 159	148 523	162 812	9,6	9 065	7 722	15 623	17 039	28	23	9,1
München	27 277	30 524	24 545	26 284	51 822	56 808	9,6	8 505	4 413	20 920	21 467	636	204	2,6
Nürnberg	5 178	5 523	3 743	3 755	8 921	9 278	4,0	1 239	1 440	7 646	8 225	19	6	7,6
Stuttgart	9 654	10 626	7 395	7 491	17 049	18 117	6,3	1 174	944	12 200	12 364	435	245	1,3

*) Ohne Beförderungen im nichtgewerblichen Verkehr.

machen deutlich, daß Flughäfen nicht mehr wegzudenkende Einrichtungen zur Aufrechterhaltung der Wirtschaftskraft einer ganzen Region sind. Sie bilden einen wichtigen Faktor im Kreis aller Verkehrsträger zur Lösung der vielfältigen Transportprobleme von Personen und Gütern. Daneben ist das beachtliche Arbeitsplatzangebot zu sehen. Auf dem Flughafen

München-Riem finden gegenwärtig rund 7000 Frauen und Männer Arbeit. Auf dem neuen Platz im Norden der Landeshauptstadt wird zunächst mit 12 000 Arbeitsplätzen gerechnet, die sich bis zur Jahrtausendwende auf ca. 20 000 ausweiten werden.

Dipl.-Volkswirt Gundolf Glaser