

Die Verkehrsleistung des Flughafens München von 1992 bis 1995

Der Flughafen München-Riem, der alte Münchener Verkehrsflughafen, wurde mit seinem Verkehrsaufkommen nach dem Krieg, von 1948 bis zu seiner Schließung am 16. Mai 1992, in dieser Schriftenreihe, Jahrgang 1992, Heft 8, bereits ausführlich dargestellt. Daran anknüpfend wird in folgendem Beitrag versucht, die Entwicklung des neuen Münchener Verkehrsflughafens in seiner verkehrlichen und wirtschaftlichen Bedeutung anhand markanter Daten aufzuzeigen.

Aufgrund der rasanten Vorwärtsentwicklung des Luftverkehrs in Deutschland und insbesondere auch in München-Riem wurde schon sehr früh die Zukunft dieses Flughafens in Frage gestellt. Ein bereits im Jahre 1954 für die Flughafen München GmbH (FMG) erstellter Generalausbauplan für den Verkehrsflughafen München-Riem kam zu dem Ergebnis, daß dieser Flughafen nicht mehr entsprechend den Anforderungen der langfristigen Entwicklung des Luftverkehrs ausgebaut werden kann.

Die beiden schrecklichen Flugzeugunglücke im Münchener Raum, am 6. Februar 1958 mit der Fußballmannschaft von Manchester United in Riem und am 17. Dezember 1960, kurz vor Weihnachten, als eine Maschine in der Nähe der Paulskirche auf eine vollbesetzte Trambahn fiel, lösten die Diskussion um die Verlegung des Flughafens aus.

Die 1963 vom Freistaat Bayern und der Landeshauptstadt München gebildete „Flughafenkommission“ unter Vorsitz des ehemaligen bayerischen Arbeitsministers Dr. Richard Oechsle prüfte in den Jahren 1963 und 1964 im Raum München 20 Standorte auf ihre Eignung zur Anlegung eines neuen Verkehrsflughafens.

Das 1966 eingeleitete Raumordnungsverfahren für den präferierten Standort Hofoldingen Forst, das 1967 auf den Standort Erding-Nord/Freising ausgedehnt wurde, schloß mit einer positiven Beurteilung des letztgenannten Standortes ab.

Am 17. Mai 1992, 23 Jahre nach dem zugrundeliegenden Kabinettsbeschuß der Bayerischen Staatsregierung vom 5. August 1969 und einer Lawine von Rechtsstreitigkeiten mit Flughafengegnern während

der gesamten Planungs- und Bauphase, nahm der neue Flughafen München ca. 25 km nördlich der Münchner Stadtgrenze südöstlich der Kreisstadt Freising seinen Betrieb auf.

Dem gingen in der Vornacht die Schließung des alten Flughafens München-Riem und als logistische Meisterleistung die reibungslos verlaufene Verlagerung der Betriebsanlagen zum neuen Flughafen voraus.

Der Flughafen München-Riem stand seit dem 25. Oktober 1939 insgesamt 53 Jahre im Dienste der Luftfahrt. Vergleicht man die Verkehrsergebnisse des Jahres 1949 – dem ersten Jahr, für das vollständige Aufzeichnungen vorliegen – mit den Jahresergebnissen von 1991, dem letzten vollständigen Jahr in München-Riem, so wird die rasante Entwicklung in der Luftfahrt deutlich. In diesen 42 Jahren nahm die Anzahl der Flugzeugbewegungen von 2 798 um das 66-fache auf 183 932 zu und die Anzahl der Passagiere sprang von 11 750 um das 919-fache auf 10 797 984 Fluggäste.

Mit dem neuen Flughafen München, in der ersten Baustufe bereits mit zwei parallelen Start- und Landebahnen von je 4 000 m Länge ausgestattet, die aufgrund der versetzten Lage und ihres Abstandes von 2 300 m zueinander parallel betrieben werden können, wurden die Voraussetzungen für die erwartete, weitere positive Entwicklung, insbesondere für den Anschluß Münchens an den interkontinentalen Luftverkehr, vorausschauend geschaffen.

Im Eröffnungsjahr des neuen Flughafens war nach einer zehnjährigen Aufschwungphase in Deutschland deren Ende erstmals deutlich zu erkennen. Die weltweit negative wirtschaftliche Entwicklung machte auch vor Deutschland nicht halt. Steigende Arbeitslosigkeit, eine hohe Teuerungsrate, Rückgänge in der wirtschaftlichen Produktion und die damit verbundenen Sparmaßnahmen bei den Wirtschaftsunternehmen, waren negative Rahmenbedingungen, die die Entwicklung im Luftverkehr hemmten. Darüber hinaus hatte die Luftfahrtindustrie zusätzlich noch mit speziellen Problemen zu kämpfen. Der Kampf um Marktanteile einerseits und aufgebaute Überkapazitäten andererseits führten zu Dumpingpreisen für Flugtickets. Dadurch wurde zwar die Nachfrage angeregt und die Beförderungsleistungen nahmen zu, gleichzeitig sanken aber die Erlöse der Fluggesellschaften.

Allein im Nordatlantik-Verkehr flogen die dort tätigen Gesellschaften 1992 einen Verlust von 3,6 Mrd.

Die Flugzeugbewegungen auf dem Flughafen München

Tabelle 1

Jahr	Flugzeugbewegungen				
	ins-gesamt 1)	darunter			
		Linienverkehr	in %	Charterverkehr	in %
absolut					
1991	183 932	121 355	66,0	20 903	11,4
1992 2)	192 153	140 925	73,3	24 364	12,7
1993	192 180	150 443	78,3	23 550	12,3
1994	199 845	159 988	80,1	21 575	10,8
1995	213 951	173 051	80,9	22 270	10,4
Veränderung zum Vorjahr in %					
1991	- 4,1		- 3,2		- 7,1
1992 2)	4,5		16,1		16,6
1993	0,0		6,8		- 3,3
1994	4,0		6,3		- 8,4
1995	7,1		8,2		3,2

Quelle: Flughafen München GmbH.

1) Gesamtverkehr ohne Militärverkehr. - 2) Schließung des alten Flughafens München-Riem am 16. Mai 1992; Inbetriebnahme des neuen Flughafens München am 17. Mai 1992.

Die Jetbewegungen im gewerblichen Luftverkehr nach ICAO-Lärmklassen auf dem Flughafen München

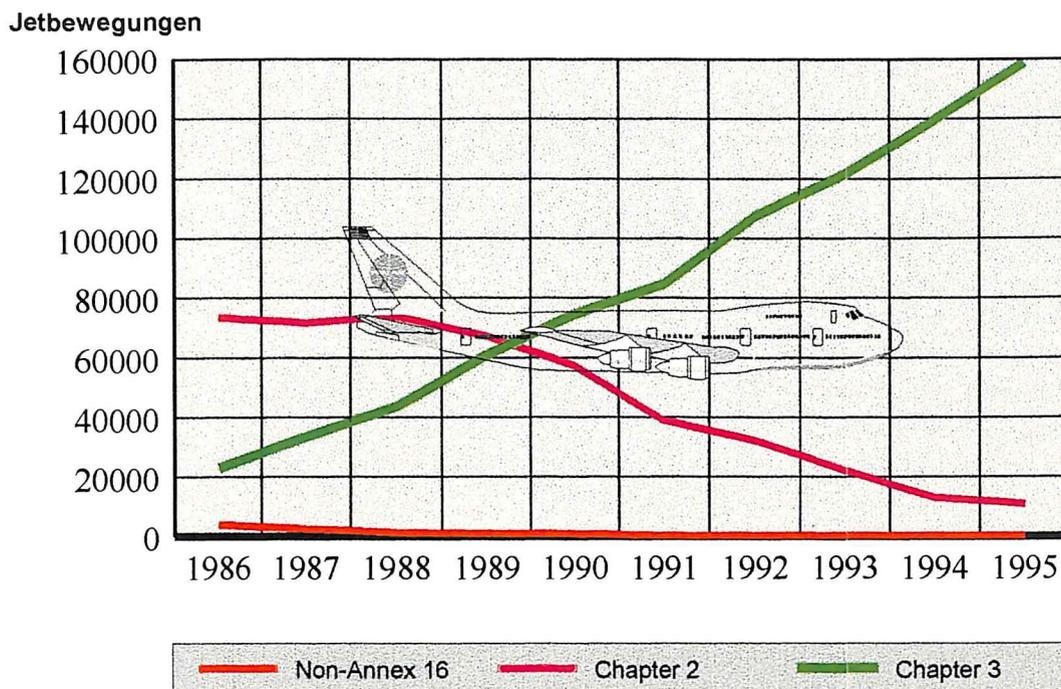
Tabelle 2

Jahr	Jetbewegungen						
	ins-gesamt	davon					
		Non-Annex 16 1)		Annex 16			
				Chapter 2 2)		Chapter 3 3)	
	absolut	%	absolut	%	absolut	%	
1986	100 178	3 943	3,9	73 405	73,3	22 830	22,8
1987	107 452	2 538	2,4	71 609	66,6	33 305	31,0
1988	118 383	1 276	1,1	73 666	62,2	43 441	36,7
1989	128 753	937	0,7	67 133	52,1	60 683	47,1
1990	132 623	917	0,7	57 309	43,2	74 397	56,1
1991	123 524	140	0,1	38 966	31,5	84 418	68,3
1992	139 504	122	0,1	32 155	23,0	107 227	76,9
1993	143 560	100	0,1	22 270	15,5	121 190	84,4
1994	152 503	154	0,1	13 030	8,5	139 319	91,4
1995	169 593	224	0,1	10 853	6,4	158 516	93,5

Quelle: Flughafen München GmbH.

1) Laute Strahltriebwerke. - 2) Leise Strahltriebwerke. - 3) Sehr leise Strahltriebwerke.

Entwicklung der Lärmklassen



Dollar ein (FMG-Jahresbericht 1992).

Trotz dieser schwierigen wirtschaftlichen Gegebenheiten erzielte der Flughafen München im Jahr 1992 einen deutlichen Aufschwung. Die Einbrüche des Vorjahres, ausgelöst durch den Golfkrieg und der weltweit angedrohten Terroraktionen, wurden damit außer im Luftfrachtbereich mehr als wieder wettgemacht.

Mit 4,5 Prozent mehr Flugzeugbewegungen (Tabelle 1) erreichte der neue Flughafen München im Vergleich mit allen deutschen Verkehrsflughäfen nur einen unterdurchschnittlichen Wert. Dies hat vor allem seine Ursache bei der Allgemeinen Luftfahrt (Taxiverkehr, gewerblicher Kleinverkehr, Werkverkehr, sonstiger nichtgewerblicher Verkehr) durch den Ausschluß der Kleinflugzeuge mit einem Höchstabfluggewicht von 2 Tonnen von der Nutzung des neuen Flughafens. Dadurch wurden bei der Allgemeinen Luftfahrt ein Drittel (= 14 810) weniger Flugzeugbewegungen als im Vorjahr gezählt.

Bei gesonderter Betrachtung nur der Flugzeugbewegungen im Linien- und Charterverkehr, den beiden wichtigsten Komponenten im Münchener Luftverkehr mit 86,0 Prozent des gesamten Luftverkehrsaufkommens (die restlichen 14 Prozent entfallen auf die Allgemeine Luftfahrt), erzielte München einen beachtlichen Zuwachs von 16,1 Prozent bzw. 16,6 Prozent gegenüber 1991; zu berücksichtigen ist bei dieser Steigerungsrate jedoch der Überhöhungseffekt aufgrund

der golfskriegsbedingten, relativ niedrigen Vorjahresvergleichsbasis.

Von den 61 Fluggesellschaften im Linienverkehr, die München 1992 mit Zielen im In- und Ausland verbanden, haben 17 Fluggesellschaften den Flughafen München neu in ihr Streckennetz aufgenommen. Von den 17 Newcomern bauten über die Hälfte Interkontinentalverbindungen auf. Die Deutsche Lufthansa etablierte am neuen Flughafen München eine „Europa-Drehscheibe“ mit 48 Nonstop-Zielen. Von den 140 925 Linienbewegungen entfielen 78 573 Bewegungen auf den Auslandsverkehr; dies bedeutet dort eine Zunahme um 23 Prozent gegenüber 1991. Im Interkontinentalverkehr entstand der größte Zuwachs mit 56 Prozent; der Verkehr mit den EG-Ländern wuchs um 14 Prozent. Die Verbindungen zu den europäischen Nicht-EG-Ländern und den Mittelmeerrainern wurden um 37 Prozent vermehrt.

Auch dies unterstreicht die vom neuen Flughafen ausgehenden Entwicklungsimpulse.

Im Jahr 1993, dem ersten vollen Berichtsjahr am neuen Flughafenstandort wurden am Flughafen München 192 180 Starts und Landungen gezählt, nahezu das gleiche Ergebnis wie 1992. Bei näherer Betrachtung hatte die Großluftfahrt mit 150 443 Flugzeugbewegungen im Linien- und 23 550 im Charterverkehr einen Zuwachs um 5,3 Prozent, der aber durch die drastische Abnahme der Flugzeugbewegungen in der Allgemeinen Luftfahrt – hervorgerufen von der be-

stehenden Aussperrung der Kleinflugzeuge – völlig aufgezehrt wurde.

Das Jahr 1994 dagegen brachte durch eine merkliche Zunahme der Flugzeugbewegungen im gewerblichen Verkehr wieder einen Zuwachs im Gesamtverkehr um insgesamt 4,0 Prozent. Bei 199 845 Flugzeugbewegungen wurde die 200 000-Marke nur geringfügig verfehlt. Als Wachstumsmotor erwies sich, wie auch schon 1992, der Linienverkehr mit Zunahmen von 6,8 Prozent im Jahre 1993 und 6,3 Prozent 1994. Diese Steigerungen gehen jedoch teilweise zu Lasten des Charterverkehrs durch Umstellung der Urlaubsflüge auf Liniendienste.

Der Inlandslinienverkehr, so berichtet die FMG in ihren entsprechenden Jahresberichten, mußte 1993 deutliche Einbußen hinnehmen; 1994 trat hier jedoch eine bemerkenswerte Umkehr ein. Die Erweiterung der Inlands-Express-Dienste und die Aufnahme neuer innerdeutscher Verbindungen, einhergehend mit einem harten Preiswettbewerb, machte Fliegen in Deutschland so billig wie nie zuvor. Der Kampf mit Billigtarifen um Marktanteile führte zu einer Verlagerung des Reiseverkehrs von Straße und Schiene hin zum Luftverkehr und erzeugte sicher auch noch zusätzliche Nachfrage.

Im Jahr 1995 nahm nochmals die Anzahl der Flugzeugbewegungen erheblich zu. Der Anteil des Linienverkehrs hat sich erneut deutlich verbessert, während der des Charterverkehrs absolut zwar geringfügig gestiegen, anteilmäßig aber weiter rückläufig war. Dies ist auf die anhaltende Tendenz zur Umstellung von Charter- auf Linienflüge zurückzuführen.

Um die vom Flugverkehr ausgehende Lärmbelastung, insbesondere für das Flughafen-Umland, mit Hilfe aller technischer Möglichkeiten so gering wie möglich zu halten, begünstigt die Flughafen München GmbH mit einer entsprechenden Tarifpolitik seit geraumer Zeit den Einsatz von Flugzeugen mit leisen Triebwerken. So werden auf die Landegebühren lärmabhängige Zuschläge erhoben. Dies führte dazu, daß im letzten Jahr bei 99,9 Prozent der insgesamt 169 593 Flugzeugbewegungen mit Jets Flugzeuge eingesetzt waren, die die strengen Lärmvorschriften der Internationalen Luftfahrtorganisation (ICAO) erfüllt haben. Davon konnten 93,5 Prozent als „sehr leise“ (Annex 16, Chapter 3 – Flüsterjet!), 6,4 Prozent als „leises Fluggerät“ (Annex 16, Chapter 2) klassifiziert werden; nur bei 0,1 Prozent der Flugzeugbewegungen wurde „laute“ Jets (Non Annex) registriert. Der Erfolg dieser Tarifpolitik, dargestellt in Jahrgangsstufen seit 1986, geht aus der Tabelle 2 und der entsprechenden Grafik hervor.

Ein weiterer wichtiger Wertmesser ist das Passagieraufkommen. Nach dem bereits erwähnten Nachfrageeinbruch im Jahr 1991 stiegen 1992 die Fluggastzahlen sprunghaft um 11,3 Prozent (Tabelle 3). Mit 12 018 202 Fluggästen im gewerblichen Flugverkehr lag das Ergebnis aber auch immer noch um 5,2 Prozent über dem Rekordergebnis von 1990 (11 423 838).

Interessant ist hierbei die Zusammensetzung des Passagieraufkommens mit 74,2 Prozent Linienfluggästen, 25,7 Prozent Charterfluggästen sowie 9 822 oder 0,1 Prozent Passagieren in der gewerblichen Allgemeinen Luftfahrt (nicht berücksichtigt sind die 36 249 Passagiere der nichtgewerblichen Allgemeinen Luftfahrt im Jahr 1992).

Obwohl beim Fluggastaufkommen im Linienverkehr insgesamt eine Zunahme von 10,1 Prozent zu verzeichnen war, ist dem FMG-Jahresbericht 1992 zu entnehmen, daß es im Inlandsverkehr auf gewissen Strecken, die von den neu eingeführten ICE-Zugverbindungen gut bedient werden, einen merklichen Nachfragerückgang gab. Die Erklärung hierfür ist sicher zum Teil auch der allgemeine Konjunkturrückgang. Dagegen erwies sich der Verkehr von und nach Berlin und in die neuen Bundesländer als Wachstumsfaktor. Im grenzüberschreitenden Linienverkehr mit 4,5 Mio. Fluggästen und einem Zuwachs um 18 Prozent konnten die Interkontinentalstrecken mit einem Plus von 48 Prozent relativ das höchste Wachstum erzielen, wobei den größten absoluten Zuwachs die USA-Strecken hatten. Der günstige Dollarkurs, die sinkenden Flugtarife aufgrund der Überkapazitäten im transatlantischen Verkehr und die fallenden Hotelpreise – wegen der Rezession in Amerika blieben die Inlandstouristen aus –, sind wohl die Erklärung für fast eine halbe Million Fluggäste im Non-stopverkehr nach und aus USA, was einer Zunahme von 130 000 Passagieren entspricht. Im Charterverkehr wurde mit einem Zuwachs um 15,0 Prozent erstmals die Drei-Millionen-Marke im Passagieraufkommen überschritten. Wie schon im Linienverkehr hatten auch hier die Fernreiseziele die prozentual höchsten Zunahmen. Dies mag einerseits an der günstigen Preisentwicklung in den Fernreisezielen liegen, andererseits – und dies gilt sicher für den gesamten Charterverkehr – gibt es zusätzlich zum Nachholeffekt des Golfkriegsjahres eine Nachfragestimulation durch die günstige Einkommensentwicklung im Jahre 1991 (hohe Tarifabschlüsse, Wegfall des Solidaritätszuschlages, hohe Sparzinsen) und infolge der bestehenden Überkapazitäten auch eine Fülle preiswerter Angebote. Die anhaltende, weltweite Konjunkturschwäche

Die Fluggäste auf dem Flughafen München

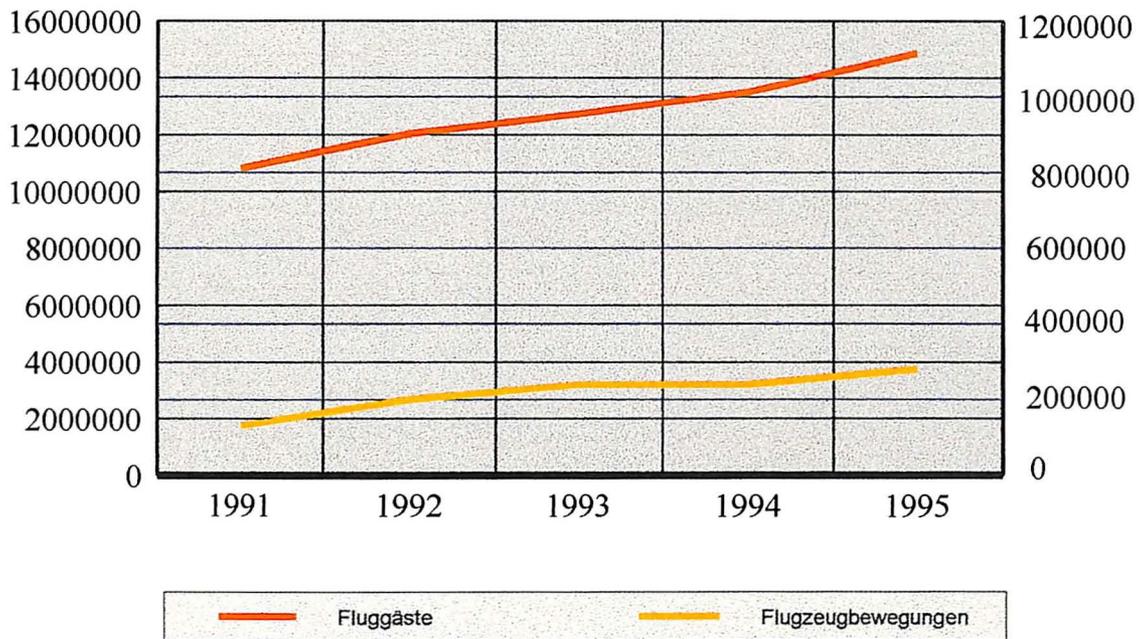
Tabelle 3

Jahr	Fluggäste 1)							
	ins-gesamt	davon			darunter			
		Aussteiger	Einsteiger	Transit	Linie	in %	Charter	in %
absolut								
1991	10 797 984	5 320 149	5 326 451	151 384	8 104 093	75,1	2 684 542	24,9
1992 2)	12 018 202	5 909 465	5 913 244	195 493	8 920 192	74,2	3 088 188	25,7
1993	12 731 917	6 257 511	6 237 674	236 732	9 872 236	77,5	2 847 916	22,4
1994	13 497 041	6 629 861	6 621 978	245 202	10 787 076	79,9	2 697 337	20,0
1995	14 867 922	7 328 332	7 292 691	246 899	12 191 988	82,0	2 661 326	17,9
Veränderung zum Vorjahr in %								
1991	- 5,5	- 5,1	- 5,1	-26,4	- 4,7		- 7,7	
1992 2)	11,3	11,1	11,0	29,1	10,1		15,0	
1993	5,9	5,9	5,5	21,1	10,7		- 7,8	
1994	6,0	6,0	6,2	3,6	9,3		- 5,3	
1995	10,2	10,5	10,1	0,7	13,0		- 1,3	

Quelle: Flughafen München GmbH.

1) Ohne Beförderungen im nichtgewerblichen Verkehr. - 2) Schließung des alten Flughafens München-Riem am 16. Mai 1992; Inbetriebnahme des neuen Flughafens München am 17. Mai 1992.

Der Flughafen München II Fluggastaufkommen/Flugzeugbewegungen seit 1991



Die Einsteiger auf dem Flughafen München nach Endzielländern 1994 und 1995

Tabelle 4

Reisezielländer 1)	1994		1995		Gegen 1994 Zu-/Abnahme %
	absolut	%	absolut	%	
BR Deutschland	2 218 027	33,6	2 527 455	34,8	14,0
Europa ohne Inland	3 152 206	47,8	3 481 779	47,9	10,5
dar. 2) Spanien	570 058	8,6	643 856	8,9	12,9
Großbritannien	410 910	6,2	444 120	6,1	8,1
Griechenland	431 863	6,6	404 368	5,6	-6,4
Italien	306 240	4,6	365 579	5,0	19,4
Türkei	264 348	4,0	334 881	4,6	26,7
Frankreich	276 887	4,2	286 632	3,9	3,5
Schweiz	125 453	1,9	128 249	1,8	2,2
Portugal	102 634	1,6	112 799	1,6	9,9
Nichteuropa	1 222 368	18,5	1 261 088	17,3	3,2
davon Mittelost	109 749	1,7	117 557	1,6	7,1
Nordafrika	221 836	3,4	222 962	3,1	0,5
übriges Afrika	88 951	1,3	102 753	1,4	15,5
Nordamerika	465 318	7,1	438 702	6,0	-5,7
Lateinamerika und Karibik	111 785	1,7	133 161	1,8	19,1
Asien/Pazifik	224 729	3,4	245 953	3,4	9,4
Ausland gesamt	4 374 574	66,4	4 742 867	65,2	8,4
Einsteiger insgesamt	6 592 601	100,0	7 270 322	100,0	10,3

Quelle: Statistisches Bundesamt.

1) Einsteiger (incl. Umsteiger mit Herkunft aus dem Inland). - 2) Reiseendzielländer mit mehr als 100 000 Einsteigern in München.

Das Luftfrachtaufkommen auf dem Flughafen München

Tabelle 5

Jahr	Luftfracht in t 1)					
	ins- gesamt	davon				Transit
		Ausladung	in %	Einladung	in %	
	absolut					
1991	55 213	29 415	53,3	22 940	41,5	2 858
1992 2)	56 847	30 384	53,4	23 964	42,2	2 499
1993	65 276	28 606	43,8	30 423	46,6	6 247
1994	71 807	28 744	40,0	34 866	48,6	8 197
1995	70 519	30 601	43,4	33 950	48,1	5 968
	Veränderung zum Vorjahr in %					
1991	- 9,8	- 3,6		-12,7		- 35,2
1992 2)	3,0	3,3		4,5		- 12,6
1993	14,8	- 5,9		27,0		150,0
1994	10,0	0,5		14,6		31,2
1995	- 1,8	6,5		- 2,6		- 27,2

Quelle: Flughafen München GmbH.

1) Ohne Beförderungen im nichtgewerblichen Verkehr. - 2) Schließung des alten Flughafens München-Riem am 16. Mai 1992; Inbetriebnahme des neuen Flughafens München am 17. Mai 1992.

Das Luftpostaufkommen auf dem Flughafen München

Tabelle 6

Jahr	Luftpost in t					
	ins-gesamt	davon				
		Ausladung	in %	Einladung	in %	Transit
absolut						
1991	23 219	11 638	50,1	11 382	49,0	199
1992 *)	25 557	12 497	48,9	12 730	49,8	330
1993	30 083	13 617	45,3	16 297	54,2	169
1994	30 795	14 217	46,2	16 396	53,2	182
1995	35 787	16 561	46,3	19 134	53,5	92
Veränderung zum Vorjahr in %						
1991	8,2	7,4		9,2		- 2,5
1992 *)	10,1	7,4		11,8		65,8
1993	17,7	9,0		28,0		-48,8
1994	2,4	4,4		0,6		7,7
1995	16,2	16,5		16,7		-49,5

Quelle: Flughafen München GmbH.

*) Schließung des alten Flughafens München-Riem am 16. Mai 1992; Inbetriebnahme des neuen Flughafens München am 17. Mai 1992.

und die Auswirkungen der wirtschaftlichen Rezession in Deutschland mit einem abnehmenden Bruttoinlandsprodukt, einer hohen Arbeitslosenquote und sinkendem Privatverbrauch in Westdeutschland, sind auch in den Folgejahren Hemmnisse für die Entwicklung des Luftverkehrs. Trotzdem konnten die deutschen Verkehrsflughäfen 1993 und 1994, insbesondere aber der Flughafen München, durchwegs Zuwächse verbuchen. Mit einer jährlichen Mehrung um je rund 700 000 Fluggäste wurden 1993 am Flughafen München 12 731 917 (+ 5,9%) und 1994 13 497 041 (+

6,0%) Fluggäste gezählt. Wie schon 1992 nahm auch 1993 die Zahl der Inlandsfluggäste vor allem wegen der Konkurrenz der Schiene ab; die Umkehr dieser Entwicklung im Jahre 1994 aufgrund der erheblichen Preisreduktionen im innerdeutschen Luftverkehr führte dagegen bei den wichtigsten Inlandszielen wie Düsseldorf, Berlin, Hamburg und Köln zu zweistelligen Zuwächsen. Hohe zweistellige Zunahmen sowohl 1993 als auch 1994 waren vor allem im Auslandsverkehr, insbesondere auf den Interkontinentalstrecken zu verzeichnen. Als Renner erwiesen sich wieder die

Die Flugzeugbewegungen im gewerblichen Flugverkehr auf ausgewählten deutschen Flughäfen

Tabelle 7

Jahr	Berlin	Düsseldorf	Frankfurt am Main	Hamburg	Köln/Bonn	München	Stuttgart
absolut							
1991	159 951	138 724	312 389	108 922	101 070	156 737	91 218
1992	172 144	149 767	333 760	111 115	101 267	175 134	97 576
1993	177 958	156 495	344 258	114 277	100 157	180 800	98 620
1994	179 741	165 298	357 565	115 531	102 474	188 371	98 689
1995	184 417	174 007	372 587	121 008	117 610	201 898	98 069
Veränderung zum Vorjahr in %							
1991		-0,3	-1,5	-3,6	1,8	-4,0	3,1
1992	7,6	8,0	6,8	2,0	0,2	11,7	7,0
1993	3,4	4,5	3,1	2,8	-1,1	3,2	1,1
1994	1,0	5,6	3,9	1,1	2,3	4,2	0,1
1995	2,6	5,3	4,2	4,7	14,8	7,2	-0,6

Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV).

Das Fluggastaufkommen (einschl. Transit) im gewerblichen Flugverkehr auf ausgewählten deutschen Flughäfen

Tabelle 8

Jahr	Berlin	Düsseldorf	Frankfurt am Main	Hamburg	Köln/Bonn	München	Stuttgart
absolut							
1991	7 979 642	11 310 364	28 022 018	6 484 492	3 042 993	10 797 984	4 237 728
1992	9 024 322	12 274 464	30 746 463	6 925 273	3 552 708	12 018 202	4 770 186
1993	9 834 281	13 054 959	32 536 457	7 343 427	3 837 925	12 731 917	5 129 640
1994	10 269 966	14 003 388	35 122 382	7 693 436	3 952 884	13 497 041	5 543 730
1995	11 016 467	15 145 638	38 179 543	8 201 463	4 740 144	14 867 922	5 158 514
Veränderung zum Vorjahr in %							
1991	.	-5,2	-5,4	-5,5	-1,4	-5,5	-4,2
1992	13,1	8,5	9,7	6,8	16,8	11,3	12,6
1993	9,0	6,4	5,8	6,0	8,0	5,9	7,5
1994	4,4	7,3	7,9	4,8	3,0	6,0	8,1
1995	7,3	8,2	8,7	6,6	19,9	10,2	-6,9

Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV).

Das Luftfrachtaufkommen (ohne Transit) im gewerblichen Flugverkehr auf ausgewählten deutschen Flughäfen (in Tonnen)

Tabelle 9

Jahr	Berlin	Düsseldorf	Frankfurt am Main	Hamburg	Köln/Bonn	München	Stuttgart
absolut							
1991	20 145	41 778	1 049 020	37 037	183 233	52 355	14 412
1992	21 941	47 484	1 080 754	38 449	180 998	54 348	14 617
1993	20 885	45 419	1 143 128	36 109	189 296	59 029	12 393
1994	23 853	47 886	1 245 733	37 760	235 753	63 610	13 943
1995	28 313	56 028	1 297 164	36 652	276 443	64 551	13 939
Veränderung zum Vorjahr in %							
1991	.	-9,2	-5,9	-10,5	12,5	-7,8	-20,5
1992	8,9	13,7	3,0	3,8	-1,2	3,8	1,4
1993	-4,8	-4,3	5,8	-6,1	4,6	8,6	-15,2
1994	14,2	5,4	9,0	4,6	24,5	7,8	12,5
1995	18,7	17,0	4,1	-2,9	17,3	1,5	-0,0

Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV).

mit Non-Stop-Flügen erreichbaren Reiseziele in den USA und Reisen nach Fernost. Der Verkehrsanteil mit den amerikanischen Flughäfen beträgt nunmehr rund 50 Prozent des gesamten Interkontinentalverkehrs (FMG-Jahresberichte 1993 und 1994). Im Berichtsjahr 1995 wurden im gewerblichen Luftverkehr um 10,2 Prozent mehr Fluggäste als 1994 registriert. Dabei wurde die 15 Mio.-Marke nur knapp verfehlt (Tabelle 3). Zu erwähnen ist noch, daß die FMG bei der anhaltenden Entwicklung, – gegenüber 1991 stieg das Passagieraufkommen um 37,7 Prozent –, im Jahre 2000 am Flughafen München 18 Mio. Fluggäste er-

wartet. Die Übersicht auf Seite 256 (Tabelle 4) gibt Aufschluß über die wichtigsten Reiseziele der am Flughafen München im Berichtsjahr 1995 eingestiegenen Fluggäste und vermittelt zugleich einen Überblick über die bestehenden nationalen und internationalen Verbindungen und ihre Frequentierung. Abweichungen bei der Gesamtanzahl der Einsteiger gegenüber Tabelle 3 ergeben sich durch Passagier-Nachmeldungen der Fluggesellschaften, die dem Statistischen Bundesamt nicht mehr zugegangen sind und deshalb dort nicht mehr berücksichtigt werden konnten.

In einem modernen Wirtschaftssystem sind im Luftverkehr nicht nur das Passagier-, sondern auch das Luftfracht- und das Luftpostaufkommen wichtige Parameter. Das Luftfrachtaufkommen im Jahre der Inbetriebnahme des neuen Flughafens war zwar merklich höher als 1991 (Tabelle 5), der Umfang von 1990 (61 221 t) konnte aber noch nicht erreicht werden. Zu erklären ist dies durch die rezessiven Tendenzen in der Weltwirtschaft, die den Handel lähmten. Ferner führte die Stärke der D-Mark zu massiven Währungsverschiebungen, die die deutschen Exportgüter erheblich verteuerten mit der Folge merklicher Einbrüche im Exportgeschäft. Im Jahr 1992 nahm die eingeladene Frachtmenge absolut und prozentual zwar stärker zu als die ausgeladene. Im Vergleich mit 1990 zeigt sich aber deutlich die anhaltende Exportschwäche. Während die Importe (Ausladung) den Wert von 1990 (30 524 t) nur um -0,5 Prozent verfehlten, lagen die Exporte (Einladung) mit einem Minus von 9 Prozent (2 320 t) unter dem Ergebnis von 1990 (26 284 t).

Der Luftfrachtumschlag konnte 1993 eine Zunahme um 14,8 Prozent verzeichnen. Das ist das bis dahin beste Jahresergebnis seit 1990. Besonders beachtenswert ist die überproportionale Steigerung der Exportquote um 27 Prozent. Die rezessionsbedingte sinkende Binnennachfrage brachte dagegen bei den Importen eine Minderung um 5,9 Prozent.

Dieser Trend hielt im wesentlichen auch 1994 an, wobei sich der Luftfrachtumschlag nicht mehr ganz so rasant, aber immerhin noch knapp zweistellig um 10,0 Prozent verbessern konnte. Der Frachtumschlag von Exportgütern erfuhr nochmals eine Steigerung um 14,6 Prozent und beim Import ist mit dem minimalen Zuwachs von 0,5 Prozent wenigstens noch ein positives Ergebnis erreicht worden. Dabei ist aber das niedrige Vorjahresniveau zu berücksichtigen.

Im Luftfrachtverkehr mußte im Berichtsjahr 1995 erstmals nach dem golfkriegsbedingten Einbruch im Jahre 1991 wieder eine Einbuße von -1,8 Prozent hingenommen werden. Dies resultiert im wesentlichen aus der beachtlichen Abnahme der Frachtmenge im Transitverkehr. Dafür gibt es in erster Linie technische Erklärungen, wie z. B. entfallene Zwischenstops durch längere Reichweiten der Flugzeuge.

Das lokale Luftfrachtaufkommen (Aus- und Einladung) brachte aber mit einem Plus von 1,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr zwar einen nur bescheidenen Zuwachs; dennoch ist dieses das bisher beste Ergebnis. Im Gegensatz zu den drei vorangegangenen Jahren sank, bei einer deutlichen Verbesserung des Importfrachtaufkommens um + 6,5 Prozent, die Export-

quote um -2,6 Prozent, wobei der hohe Vergleichswert durch die überproportionalen Zunahmen in den beiden vorangegangenen Jahren zu berücksichtigen ist. Im Luftfrachtverkehr war die Zunahme in den vergangenen vier Jahren um 27,7 Prozent gegenüber dem Vergleichswert des Jahres 1991 für den Flughafen München beachtlich. Ein Anschluß an die beiden Spitzenreiter beim Luftfrachtaufkommen, das sind Frankfurt mit dem fast 20fachen und Köln mit dem über 3fachen Frachtaufkommen, konnte aber nicht gefunden werden. In erster Linie mag das an der weit aus geringeren Dichte des wirtschaftlichen Einzugsgebietes des Flughafen München und einem entsprechend geringerem Frachtaufkommen im Gegensatz zu den komprimierten Wirtschaftsräumen um Frankfurt und Köln liegen.

Die Luftpost unterscheidet sich von der Luftfracht dadurch, daß alles, was die Deutsche Post AG als Postgut am Flughafen zur Beförderung anliefert, Luftpost darstellt.

Im Jahr 1992 erhöhte sich die Luftpostmenge (Tabelle 6) am Flughafen München um 10,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Täglich wurden am Flughafen durchschnittlich 69 Tonnen Luftpost abgefertigt. Maßgeblichen Einfluß auf das Jahresergebnis, so erläuterte die FMG in ihrem Jahresbericht 1992, hatten die von der Lufthansa im Auftrag der Deutschen Bundespost durchgeführten Nachtpostverbindungen mit einer Postmenge von inzwischen rund drei Viertel des gesamten Luftpostaufkommens. Auch 1993 nahm die Luftpostmenge nochmals zweistellig um 17,7 Prozent zu. Die Erklärung für diese überproportionale Zunahme war, so der FMG-Jahresbericht 1993, das „Briefkonzept 2000“ der damals noch Deutschen Bundespost (Einstufung von Inlandsdrucksachen als Briefpost), da bislang per Bahn beförderte Sendungen nun auf dem Luftweg versandt werden. Weiter wurde München ab Mitte 1993 an den zweiten Nachtpoststern Leipzig angeschlossen. Im Berichtsjahr 1994 standen derartige Neuerungen nicht ins Haus. Dadurch war die Zunahme der Luftpostmenge mit 2,4 Prozent zurückhaltender und erreichte insgesamt eine Menge von 16 561 Tonnen. Davon hat das Nachtpostaufkommen mittlerweile einen Anteil von 78 Prozent erreicht. Ihr bestes Ergebnis in dieser Rückschau erzielte Luftpost im Jahr 1995. Gegenüber dem Vorjahr ergab sich durch die Ausweitung des Nachtpostverkehrs ein Zuwachs auf insgesamt 35 695 Tonnen, das sind 16,6 Prozent mehr als im Vorjahr.

Die Steigerungsrate gegenüber 1991 (23 219 t) betrug 54,1 Prozent.

Das Luftpostaufkommen (ohne Transit) im Flugverkehr auf ausgewählten deutschen Flughäfen

(in Tonnen)

Tabelle 10

Jahr	Berlin	Düsseldorf	Frankfurt am Main	Hamburg	Köln/Bonn	München	Stuttgart
absolut							
1991	16 553	7 317	159 636	18 612	19 267	23 020	13 695
1992	19 726	8 631	159 524	20 302	22 755	25 227	16 570
1993	21 611	7 294	157 944	22 804	27 285	29 914	18 858
1994	20 900	6 530	156 211	22 361	28 539	30 613	20 152
1995	19 550	6 062	164 120	22 972	31 625	35 695	17 343
Veränderung zum Vorjahr in %							
1991		38,7	10,7	12,1	13,2	8,3	13,0
1992	19,2	18,0	-0,1	9,1	18,1	9,6	21,0
1993	9,6	-15,5	-1,0	12,3	19,9	18,6	13,8
1994	-3,3	-10,5	-1,1	-1,9	4,6	2,3	6,9
1995	-6,5	-7,2	5,1	2,7	10,8	16,6	-13,9

Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV).

Im Vergleich zu den Verkehrsergebnissen und den jeweiligen Veränderungsdaten aller deutschen Verkehrsflughäfen erzielte der Flughafen München überdurchschnittlich gute Ergebnisse. In den Tabellen 7 mit 10 sind nach den einzelnen Verkehrsbereichen die entsprechenden Ergebnisse im gewerblichen Verkehr für die jeweils sieben aufkommensstärksten deutschen Verkehrsflughäfen dargestellt. Demnach hat der Flughafen München 1995 unverändert gegenüber den Vorjahren nach Frankfurt die zweithöchste Anzahl an Flugzeugbewegungen und das zweitgrößte Luftpostaufkommen; nach Frankfurt und Düsseldorf hat er das dritthöchste Fluggastaufkommen und nach Frankfurt und Köln die drittgrößte Menge an Luftfracht. Beim Vergleich der Verkehrsleistungen mit allen deutschen Verkehrsflughäfen nimmt der Frankfurter Flughafen als europäischer Luftverkehrsknoten aber eine kaum erreichbare, absolute Spitzenstellung

ein. Er hat fast doppelt soviel Flugzeugbewegung als der in der Reihung folgende Flughafen München und das über 2,5fachen Passagieraufkommen als die Verfolger, Düsseldorf und München. Sein Luftfrachtaufkommen ist 4,7- bzw. 20mal größer als das in Köln oder in München; die Luftpostmenge ist 4,6mal höher als in Flughafen München oder 5,2mal höher als in Köln.

Diese Rückschau auf die Entwicklung des neuen Flughafen München seit seiner Inbetriebnahme läßt erkennen, daß der erwartete Anschluß der Landeshauptstadt München und der Region an den nationalen und internationalen Luftverkehr nicht zuletzt zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes München, soweit die Statistik dies erkennen läßt, sicher gelungen ist.

Karlheinz Wildenrother, Dipl.-Verwaltungswirt