

## Die Verkehrsleistungen des Flughafens München-Riem 1978 im Vergleich

Die Inanspruchnahme und damit die Leistungen des Münchener Verkehrsflughafens stehen seit längerer Zeit im Brennpunkt des einschlägigen Interesses, denn diese Daten werden immer wieder bei der Beurteilung des Bedarfs für einen neuen Großflughafen herangezogen. Bei den in Riem zwangsläufig gegebenen Beschränkungen spiegeln die Leistungszahlen zwar keinesfalls wider, welchen Umfang der Luftverkehr auf einem den heutigen Bedürfnissen entsprechenden neuen Flughafen annehmen würde. Wichtige Aspekte über den Entwicklungstrend werden aber doch erkennbar, vor allem, wenn man die Angaben aus München-Riem mit denjenigen der anderen Flughäfen im Bundesgebiet vergleicht. Die Stellung des Riemer Flughafens und seine Bedeutung für den Luftverkehr, aber auch der allgemeine Entwicklungstrend dieser Verkehrsart insgesamt werden durch solche statistische Vergleiche verdeutlicht.

In früheren Vergleichsbeiträgen wurde schon darauf hingewiesen, daß in den zum Teil wenig sachkundigen Interpretationen der Luftverkehrszahlen schon seit Jahren von einem Ende des Wachstums die Rede ist, die Leistungsdaten eines jeden Jahres zeigen jedoch immer wieder, daß erhebliche Steigerungsraten möglich sind. 1978 konnten sogar alle Flughäfen im Bundesgebiet im Passagierverkehr Zunahmeraten erzielen, die zum Teil eine beachtliche Größenordnung angenommen haben.

**Flughafenverkehr München-Riem**

Tabelle 1

Bezeichnung	1976	1977	1978	Gegenüber 1977 Zu-/ Abnahme %
Flugzeugbewegungen . . . . .	119 332	123 403	130 172	5,5
Passagiere				
Aussteiger . . . . .	2 307 109	2 493 429	2 649 461	6,3
Einsteiger . . . . .	2 301 614	2 473 506	2 637 602	6,6
Zusammen . . . . .	4 608 723	4 966 935	5 287 063	6,4
außerdem Transit . . . . .	315 821	332 187	337 717	1,7
Gesamtpassagierzahl . . . . .	4 924 544	5 299 122	5 624 780	6,1
Luftfracht in t				
Ausladung . . . . .	15 994	17 168	18 167	5,8
Einladung . . . . .	12 710	13 174	14 497	10,0
Zusammen . . . . .	28 704	30 342	32 664	7,7
außerdem Transit . . . . .	12 150	13 780	15 193	10,3
Luftpost in t				
Ausladung . . . . .	4 665	5 034	3 559	-29,3
Einladung . . . . .	4 315	4 616	3 338	-27,7
Zusammen . . . . .	8 980	9 650	6 897	-28,5
außerdem Transit . . . . .	861	1 052	963	- 8,5

Bevor auf die Gesamtentwicklung anhand der Vergleichsdaten näher eingegangen wird, zunächst zu den Verkehrsleistungen in München-Riem. Tabelle 1 mit den Angaben aus den letzten drei Jahren zeigt deutlich ein gesundes Wachstum bei der Hauptverkehrsart, dem Personenverkehr, das trotz der eingangs erwähnten begrenzten Möglichkeiten des Riemer Flughafens noch insgesamt 6,1% ausmachte (bei den Einsteigern betrug die Zunahme sogar 6,6%). Auch die Luftfracht hatte, wie die entsprechenden Zahlen in der letzten Spalte der Tabelle 1 zeigen, beachtliche Zunahmeraten, die sich bei den Einladungen auf 10,0% beliefen und zusammen immer noch 7,7% ausmachten. Nur bei der Luftpost gab es Einschränkungen und damit ein rückläufiges Verkehrsaufkommen. Diese Entwicklung machte sich schon seit längerer Zeit bemerkbar. Sie lag einmal in der schon bei einer früheren Analyse erwähnten Tatsache, daß ein großer Teil der amerikanischen Militärluftpost aus dem nordbayerischen bzw. fränkischen Raum nicht mehr über München, sondern unmittelbar über Frankfurt am Main geleitet wurde. Weiterhin führten aber auch die im Luftverkehr erfolgten Sicherheits- und Kontrollbestimmungen im Jahre 1978 zu rückläufigen Luftpostleistungen, die, wie nachfolgend noch aufgezeigt wird, mit Ausnahme von Düsseldorf alle anderen deutschen Flughäfen ebenfalls stark getroffen haben.

Die Verkehrssteigerungen bei den Hauptverkehrsarten, nämlich im Passagier- und im Luftfrachtverkehr, haben auch eine Zunahme der Flugzeugbewegungen um 5,5% auf 130 172 im Berichtsjahr 1978 mit sich gebracht. Daß diese Zunahmerate unter den entsprechenden prozentualen Zuwächsen im Passagier- und Luftfrachtverkehr liegt, ist aus der Tatsache zu erklären, daß die Kapazität der Flugzeuge größer geworden ist und zunehmend Typen kleiner und mittlerer Kapazität durch größere Fluggeräte ersetzt werden. Dadurch würden selbst bei unveränderter Anzahl (wenn man den allgemeinen Luftverkehr ausnimmt) im Linien- und Charterdienst mehr Personen bzw. zum Teil auch mehr Güter befördert werden können als früher. Die laufende Verbesserung bei den elektronischen Buchungssystemen und damit in Zusammenhang stehende organisatorische Maßnahmen tragen zusätzlich noch zu einer optimalen Kapazitätsauslastung bei.

Wie in den früheren Vergleichsberichten werden in Tabelle 2 die Verkehrsleistungen aller deutschen Flughäfen (mit Ausnahme der Flughäfen in Berlin-West, bei denen infolge der Inselflage der Stadt Sonderverhältnisse herrschen) zusammengefaßt dargestellt. Die entsprechenden Zahlen lassen sowohl einen Vergleich der Münchener Verhältnisse und Leistungen mit denjenigen der anderen Städte im Luftverkehr zu, wie sie auch die jüngste Verkehrsentwicklung im Bundesgebiet kennzeichnen. Wenn man die vergleichenden Betrachtungen mit der wichtigsten Verkehrsart – dem Passagierverkehr – aufnimmt, dann sieht man zunächst einmal, daß selbst der Frankfurter Flughafen, der seit langem die Spitzenposition hält, mit einer Verkehrszunahme von 6,1% eine deutliche Steigerungsrate zu verzeichnen hatte. Im Vorjahr errechnete sich die Verkehrszunahme mit 5,4%. Auf dem Frankfurter Flughafen wurden im Jahre 1978 insgesamt 15 876 717 Passagiere abgefertigt. Neben diesem zentralen Flughafen der Bundesrepublik heben sich offensichtlich immer stärker drei weitere Schwerpunktflughäfen heraus, und zwar Düsseldorf, das der Größenordnung nach mit 6 360 320 Passagieren auf Frankfurt folgt und sogar eine Steigerungsrate von 9,5% zu verzeichnen hatte, sodann München mit 5 624 780 Passagieren und der gleichen Steigerungsrate wie Frankfurt (6,1%), sowie Hamburg mit 4 159 255 Passagieren und einer Steigerungsrate von 5,2%.

Nach diesen vier großen Flughäfen mit herausragender Verkehrsbedeutung folgt eine Gruppe von drei Flughäfen, die alle eine vergleichbare Verkehrsleistung von knapp 2,1 bis etwas über 2,7 Mio. Passagieren hatten, nämlich Hannover, Köln/Bonn und Stuttgart. Bei Hannover war die Verkehrszunahme mit 2,3% außerordentlich gering, in Köln/Bonn wurde aller-

## Verkehrsleistungen deutscher Flughäfen

Tabelle 2

Flughafen	Flugzeugbewegungen				Fluggäste								Gegenüb. 1977 Zu-/ Abnahme%
	insgesamt		dar. gewerblich		Aussteiger		Einsteiger		Transit		insgesamt		
	1977	1978	1977	1978	1977	1978	1977	1978	1977	1978	1977	1978	
Bremen . . . . .	41 083	41 630	14 966	15 373	306 941	323 902	304 624	323 428	24 615	20 282	636 180	667 612	4,9
Düsseldorf . . . . .	111 035	113 234	80 420	84 034	2 847 840	3 099 078	2 859 917	3 112 037	101 461	149 205	5 809 218	6 360 320	9,5
Frankfurt am Main . . . . .	212 101	216 522	201 765	207 506	7 055 740	7 512 830	6 966 411	7 448 624	946 226	915 263	14 968 377	15 876 717	6,1
Hamburg . . . . .	92 534	94 945	63 142	63 386	1 889 730	1 988 805	1 890 857	1 978 311	174 468	192 139	3 955 055	4 159 255	5,2
Hannover . . . . .	70 042	76 584	35 429	36 579	960 874	987 774	950 251	978 554	139 804	131 532	2 050 929	2 097 860	2,3
Köln/Bonn . . . . .	76 564	88 181	36 433	37 121	918 677	1 028 235	888 298	975 616	120 388	123 113	1 927 363	2 126 964	10,4
München . . . . .	123 403	130 172	79 019	81 963	2 493 429	2 649 461	2 473 506	2 637 602	332 187	337 717	5 299 122	5 624 780	6,1
Nürnberg . . . . .	47 243	52 768	12 735	12 677	370 913	389 922	362 861	376 027	43 417	48 679	777 191	814 628	4,8
Stuttgart . . . . .	76 548	90 744	43 094	49 203	1 130 888	1 335 054	1 115 090	1 300 804	88 287	107 313	2 334 265	2 743 171	17,5

Flughafen	Luftfracht in t							Luftpost in t										
	Ausladung		Einladung		zusammen		Gegenüber 1977 Zu-/ Abnahme %	außerdem Transit		Ausladung		Einladung		zusammen		Gegenüber 1977 Zu-/ Abnahme %	außerdem Transit	
	1977	1978	1977	1978	1977	1978		1977	1978	1977	1978	1977	1978	1977	1978		1977	1978
Bremen . . . . .	1 478	1 862	788	724	2 266	2 586	14,1	126	124	857	444	1 125	762	1 982	1 206	-39,2	52	24
Düsseldorf . . . . .	18 531	20 114	16 180	14 678	34 711	34 792	0,2	2 760	3 297	1 595	1 820	2 858	2 986	4 453	4 806	7,9	173	229
Frankfurt am Main . . . . .	262 283	278 320	278 773	282 750	541 056	561 070	3,7	48 771	44 385	38 072	33 452	37 593	33 125	75 665	66 577	-12,0	3 429	2 423
Hamburg . . . . .	16 535	16 285	9 860	8 520	26 395	24 805	-6,0	9 575	10 513	4 287	3 273	4 743	3 895	9 030	7 168	-20,6	1 011	1 226
Hannover . . . . .	6 236	4 589	6 889	5 102	13 125	9 691	-26,2	915	943	1 615	1 374	1 880	1 275	3 495	2 649	-24,2	96	103
Köln/Bonn . . . . .	37 691	39 893	32 402	34 399	70 093	74 292	6,0	4 131	5 282	3 423	2 071	3 838	2 640	7 261	4 711	-35,1	245	228
München . . . . .	17 168	18 167	13 174	14 497	30 342	32 664	7,7	13 780	15 193	5 034	3 559	4 616	3 338	9 650	6 897	-28,5	1 052	963
Nürnberg . . . . .	3 707	4 170	2 728	2 263	6 435	6 433	-0,0	167	183	1 662	1 204	2 263	1 702	3 925	2 906	-26,0	6	6
Stuttgart . . . . .	10 209	11 102	9 491	9 776	19 700	20 878	6,0	1 159	1 433	1 903	1 404	2 805	2 266	4 708	3 670	-22,0	110	171

dings die Düsseldorfer Steigerungsrate mit 10,4% noch leicht übertroffen und in Stuttgart war sogar eine solche von 17,5% zu verzeichnen (in der Hauptsache allerdings deshalb, weil der Verkehr im Berichtsjahr wieder normal abgewickelt werden konnte). Verkehrsgeografisch zeigt sich damit, daß die Flughäfen in einer Zwischenlage zu den großen Schwerpunktflughäfen ein deutlich niedrigeres Passagieraufkommen hatten aber dennoch ihre Stellung behaupten konnten.

Die dritte und letzte Gruppe wird schließlich gebildet von den Flughäfen Bremen und Nürnberg, die beide trotz ihrer Anbindung an den internationalen Verkehr Passagierzahlen von unter 1 Mio. hatten, aber immerhin vergleichbare Steigerungsraten von 4,9 bzw. 4,8%. Die Stellung Münchens im Passagierverkehr hat sich wie im vorigen Jahr noch verbessert, jedoch wurde der zahlenmäßige Abstand zum nächstgrößeren Flughafen Düsseldorf abermals höher. Wie bereits im Vorjahr übertrafen die Münchener Zahlen aber erneut diejenigen Hamburgs, die sie auch in der Steigerungsrate wieder überflügelten.

Im Luftfrachtverkehr nimmt der Frankfurter Flughafen ähnlich wie im Passagierverkehr eine weit herausragende Stellung ein. 1978 wurde eine Luftfrachtmenge von insgesamt 561 070 t umgeschlagen, das waren 3,7% mehr als im Jahr zuvor. Die außerdem noch angefallene Transitmenge belief sich 1978 auf 44 385 t. Nach der Verkehrsrichtung wurde die größte Luftfrachtmenge mit 282 750 t bei den Einladungen registriert. Die weiteren Plätze beim Luftfrachtaufkommen haben sich verschoben. An zweiter Stelle, allerdings mit deutlichem Abstand, rangiert der Flughafen Köln/Bonn mit 74 292 t Luftfracht im Jahr 1978, den dritten Platz mit 34 792 t nimmt Düsseldorf und den vierten mit 32 664 t München ein. Die nachfolgenden Flughäfen Hamburg und Stuttgart mit 24 805 t bzw. 20 878 t gehören, was die Luftfracht angeht, ebenfalls in eine Größenklasse. Bei den anderen Flughäfen liegen die Luftfrachtmengen unter 10 000 t und sind wie z. B. bei Bremen mit 2 586 t sogar relativ unerheblich (die Steigerungsrate belief sich in Bremen allerdings auf 14,1%). Unter den übrigen Flughäfen im Bundesgebiet hatte München mit 7,7% die höchste Luftfrachtsteigerungsrate. Eine auffallend hohe Abnahmerate von 26,2% war auf dem Flughafen Hannover zu registrieren, dessen Luftfrachtaufkommen dadurch unter die 10 000 t-Grenze sank.

Nicht nur in der traditionellen Gliederung nach Luftverkehrsarten, sondern auch der Größenordnung nach rangiert die Luftpost an dritter Stelle. Auch hier hatte Frankfurt im Jahr 1978 mit einem Gesamtaufkommen von 66 577 t und 2423 t Luftposttransit die Spitzenposition. Auf den übrigen Rängen ist wieder ein Platzwechseltausch zu beobachten, denn dem Luftpostaufkommen nach folgt auf Frankfurt der Hamburger Flughafen (7168 t), an dritter Stelle steht München (6897 t) und Düsseldorf (4806 t) folgt diesmal erst an vierter Stelle, obgleich Düsseldorf-Lohhausen der einzige Flughafen war, der 1978 keine Abnahme, sondern sogar noch eine Zunahme von 7,9% beim Luftpostaufkommen zu verzeichnen hatte. Alle übrigen Flughäfen mußten zweistellige Abnahmeraten hinnehmen, an der Spitze Bremen mit 39,2% und Köln/Bonn mit 35,1%. Wie eingangs schon erwähnt, sind diese rückläufigen Erscheinungen bei den Luftpostleistungen im wesentlichen durch die verschärften Kontroll- und Sicherheitsbestimmungen hervorgerufen worden.

Verschafft man sich mit Hilfe der im Vorstehenden gebrachten Zahlen und Fakten einen zusammenfassenden Überblick, so wird erkennbar, daß der Luftverkehr im Jahr 1978 bei der Luftpost und in einigen wenigen Fällen ebenso bei der Luftfracht, Einbußen erlitten hat. Bei der Hauptverkehrsart – dem Passagierverkehr – waren jedoch ganz erhebliche Zunahmeraten zu verzeichnen. Gerade dabei wurde auch die zunehmende Verkehrskonzentration auf die drei Schwerpunktflughäfen Frankfurt, Düsseldorf und München deutlich.

*Dr. Dh.*