

# Die Verkehrsleistungen des Flughafens München- Riem 1989 im Vergleich

Vor einiger Zeit warb eine Fluggesellschaft mit dem Slogan „Nichts ist schöner als fliegen“ für ihre Dienste. Die Entwicklung der Verkehrsleistungen deutscher Flughäfen scheint dem recht zu geben. Allen größeren deutschen Verkehrsflughäfen brachte das Jahr 1989 im Passagierverkehr ansehnliche Zuwachsraten. Auch der Flughafen München-Riem profitierte von dem zunehmenden Interesse am Fliegen.

In Tabelle 1 ist der Flughafenverkehr in München-Riem ausführlich dargestellt. Bei den Flugzeugbewegungen, die 1989 um 6,8% über dem Wert von 1988 lagen, sind vor allem die Linienflüge um 8,0% mehr geworden als 1988. Im Charterverkehr war eine

Abnahme um 2,6% zu verzeichnen, im nichtgewerblichen Verkehr eine Zunahme um 5,6%.

Beim Passagieraufkommen wurde im Jahr 1989 die Marke von 10 Mio. Fluggästen überschritten. Nimmt man die Passagiere, die München-Riem nur auf der Durchreise berühren dazu, ergibt sich ein Passagieraufkommen von rund 10,5 Mio. Entsprechend den Zahlen bei den Flugzeugbewegungen nahmen die Linienpassagiere zu (+ 9,0%), wogegen die Fluggäste, die die Dienste von Chartergesellschaften beanspruchen, um 3,7% weniger wurden. Auch im Transitverkehr wurden 1989 um 6,8% weniger Reisende gezählt als 1988.

Bei der Luftfracht waren durchweg positive Veränderungsraten ermittelt worden, lediglich im Transitverkehr ging die bewegte Tonnage um 8,9% zurück. Insgesamt wurden in München-Riem im Jahr 1989 nicht weniger als 51 822 t Luftfracht ein- oder ausgeladen.

Das Luftpostaufkommen bewegt sich in eine andere Richtung. Sowohl die Ausladungen als auch die Einladungen gingen zurück, nämlich um 1,7% die

## Flughafenverkehr München-Riem

Tabelle 1

Bezeichnung	1987	1988	1989	Gegenüber 1988 Zu-/ Abnahme %
Flugzeugbewegungen . . . . .	175 478	177 817	189 964	6,8
davon				
gewerblicher Verkehr . . . . .	136 689	147 841	158 303	7,1
dar. Linie . . . . .	101 893	113 236	122 256	8,0
Charter . . . . .	22 564	22 968	22 374	- 2,6
nichtgewerblicher Verkehr . . . . .	38 789	29 976	31 661	5,6
Passagiere*)				
Aussteiger . . . . .	4 558 958	4 774 655	5 053 969	5,8
Einsteiger . . . . .	4 566 308	4 769 303	5 046 889	5,8
Zusammen . . . . .	9 125 266	9 543 958	10 100 858	5,8
außerdem Transit . . . . .	449 795	412 435	384 324	- 6,8
Gesamtpassagierzahl . . . . .	9 575 061	9 956 393	10 485 182	5,3
dar. Linie . . . . .	6 690 116	7 076 281	7 712 955	9,0
Charter . . . . .	2 876 871	2 870 832	2 763 540	- 3,7
Luftfracht*) in t				
Ausladung . . . . .	22 623	25 471	27 277	7,1
Einladung . . . . .	18 991	21 075	24 545	16,5
Zusammen . . . . .	41 614	46 546	51 822	11,3
außerdem Transit . . . . .	12 451	9 333	8 505	- 8,9
Luftpost in t				
Ausladung . . . . .	9 824	10 238	10 158	- 0,8
Einladung . . . . .	9 551	10 298	10 126	- 1,7
Zusammen . . . . .	19 375	20 536	20 284	- 1,2
außerdem Transit . . . . .	920	888	636	-28,4

\*) Ohne Beförderungen im nichtgewerblichen Verkehr.

## Die Entwicklung des Gesamtpassagieraufkommens\*) 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

\*) Ohne Beförderungen im nichtgewerblichen Verkehr.

Einladungen und um 0,8% die Ausladungen. Beim Transitverkehr wurde ein Rückgang um 28,4% registriert. Die Abnahmeraten im Transitverkehr sowohl bei den Passagierzahlen als auch im Luftfracht- und Luftpostaufkommen könnten mit der zunehmenden Überlastung des Münchener Verkehrsflughafens zusammenhängen.

In Tabelle 2 ist das Gesamtpassagieraufkommen der vier größten Flughäfen der Bundesrepublik dargestellt. Erfasst sind Ein- und Aussteiger sowie Transitpassagiere im Linien- und Charterverkehr ohne den nichtgewerblichen Verkehr. An der Reihenfolge im Hinblick auf die Größe der einzelnen Flughäfen hat sich auch im Jahr 1989 nichts geändert. Mit einem Gesamtaufkommen von 26,7 Mio. Reisenden liegt der Rhein-Main-Flughafen in Frankfurt am Main weitaus an der Spitze.

An zweiter und dritter Stelle mit nahezu dem gleichen Verkehrsaufkommen folgen vor Hamburg die Verkehrsflughäfen Düsseldorf und München. In Düsseldorf wurden 10,8 Mio. Flugpassagiere gezählt, in München 10,5 Mio. Hamburg fällt dagegen mit 6,3 Mio. merklich ab.

Anders sieht die Situation bei den Veränderungsraten

aus: Frankfurt am Main und Hamburg hatten beim Gesamtpassagieraufkommen 1989 jeweils eine Zuwachsrate von fast 6%. München blieb mit einer Steigerung von 5,3% dahinter etwas zurück und mit einem Plus von 4,0% war in Düsseldorf der Zuwachs noch etwas schwächer als in München-Riem.

In Tabelle 3 sind auch die kleineren Verkehrsflughäfen der Bundesrepublik Deutschland zahlenmäßig dargestellt. Es zeigt sich, daß bei den Fluggästen die kleineren Flughäfen Bremen und Hannover weit größere Zuwachsraten haben als die vorher genannten vier größten Flugplätze der Bundesrepublik. Die Spitze hält allerdings der „Regierungsflughafen“ Köln/Bonn. Für diesen Flugplatz wurde eine Zuwachsrate von 15,1% ermittelt, bei Bremen 11,9% und bei Hannover 11,6%.

Als Ergebnis kann festgehalten werden, daß sich der Flugverkehr in der Bundesrepublik weiterhin im „Steigflug“ befindet, wenn auch Zuwachsraten, wie sie Mitte der 80er Jahre erzielt wurden, 1989 nicht mehr erreicht werden konnten.

*Dipl.-Kfm. Otto Ruchty*

## Verkehrsleistungen deutscher Flughäfen

Tabelle 3

Flughafen	Flugzeugbewegungen				Fluggäste*)				Gegenüber 1988 Zu-/Ab- nahme %
	insgesamt		dar. gewerblich		insgesamt		dar. Transit		
	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	
Bremen . . . . .	59 563	57 629	44 184	41 836	953 523	1 067 433	9 318	10 669	11,9
Düsseldorf . . . . .	141 184	152 065	127 615	137 760	10 373 998	10 788 270	392 068	383 231	4,0
Frankfurt am Main . . . . .	293 948	311 770	284 537	303 505	25 221 574	26 709 164	778 608	702 264	5,9
Hamburg . . . . .	120 043	138 133	91 399	107 936	5 974 964	6 324 820	210 521	188 830	5,9
Hannover . . . . .	95 425	93 959	65 747	67 975	2 352 747	2 625 158	64 165	57 553	11,6
Köln/Bonn . . . . .	102 631	112 923	72 600	83 822	2 364 360	2 722 486	45 604	74 365	15,1
München . . . . .	177 817	189 964	147 841	158 303	9 956 393	10 485 182	412 435	384 324	5,3
Nürnberg . . . . .	69 393	70 453	36 108	35 344	1 261 759	1 310 132	30 246	23 415	3,8
Stuttgart . . . . .	116 075	125 935	79 116	87 690	3 704 884	3 940 065	98 925	111 717	6,3

Flughafen	Luftfracht in t*)							Luftpost in t				Gegen- über 1988 Zu-/Ab- nahme %		
	Ausladung		Einladung		zusammen		Gegenü. 1988 Zu-/ Abn. %	außerd. Transit		insgesamt			dar. Transit	
	1988	1989	1988	1989	1988	1989		1988	1989	1988	1989		1988	1989
Bremen . . . . .	2 574	2 510	1 077	852	3 651	3 362	- 7,9	1	0	4 420	3 620	0	0	-18,1
Düsseldorf . . . . .	23 727	23 105	18 608	21 122	42 335	44 227	4,5	12 849	10 254	6 602	6 220	991	675	- 5,8
Frankfurt am Main . . . . .	484 672	504 083	522 434	579 590	1 007 106	1 083 673	7,6	41 357	47 394	146 124	146 997	7 689	7 480	0,6
Hamburg . . . . .	21 474	21 703	14 008	15 866	35 482	37 569	5,9	5 519	4 469	16 947	16 843	872	709	- 0,6
Hannover . . . . .	5 336	7 968	3 868	5 239	9 204	13 207	43,5	822	561	8 559	8 725	61	38	1,9
Köln/Bonn . . . . .	54 579	75 090	53 150	73 433	107 729	148 523	37,9	11 221	9 065	15 798	15 623	19	28	- 1,1
München . . . . .	25 471	27 277	21 075	24 545	46 546	51 822	11,3	9 334	8 505	21 424	20 920	888	636	- 2,4
Nürnberg . . . . .	8 347	5 178	6 939	3 743	15 286	8 921	-41,6	968	1 239	8 263	7 646	8	19	- 7,5
Stuttgart . . . . .	9 527	9 654	7 614	7 395	17 141	17 049	- 0,5	968	1 174	11 570	12 200	221	435	5,4

\*) Ohne Beförderungen im nichtgewerblichen Verkehr.