

# /Politikbrief

Der Flughafen München im Dialog –  
Themen, Hintergründe, Positionen

Juli 2016

# M



Inhalt

Rekordergebnisse 2

Intermodalität

Intermodalität Schiene-Luft: Der große Mehrwert ist messbar 3

Ausbau für Generationen

Bayerns Generationenprojekt – seit einem halben Jahrhundert 4

Meilenstein Satelliteneröffnung

Wir können Großprojekte – pünktlich und im Kostenrahmen 6

Geschafft

Deutsch-syrisches Radl-Team schließt Tour nach Granada pünktlich und erfolgreich ab 8

Editorial

**Liebe Leserinnen und Leser,**  
zwei Gleise auf der Stammstrecke reichen nicht – baut endlich die Münchner S-Bahn aus! Ungefähr so klingt die Antwort vieler Bewohner der Landeshauptstadt und ihres Umlandes, wenn nach dem dringendsten Handlungsbedarf im Nahverkehr gefragt wird. Einen spannenden Perspektivwechsel bietet der Blick auf den Flughafen München: Zwei Start- und Landebahnen müssen jeden Tag nicht zwei massive Verkehrswellen

verkräften, wie die Münchner S-Bahn, sondern drei Mal so viele, nämlich sechs! Und das bei einer durchschnittlichen Sitzplatzauslastung von 75 Prozent – deutlich mehr, als bei jedem anderen Verkehrsträger. Übrigens: Die Ertüchtigung des Flughafens München kostet den Steuerzahler keinen einzigen Euro. Wir wünschen Ihnen einen sonnigen Sommer und stehen für Ihre Fragen und Anregungen immer gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

Vanessa Haumberger  
Leiterin Politische Angelegenheiten

Hans-Joachim Bues  
Leiter Unternehmenskommunikation

# Rekordergebnisse

**Wirtschaftsergebnisse**  
Flughafen München-Konzern (IFRS, vorläufig und gerundet) ■ 2015 ■ 2014

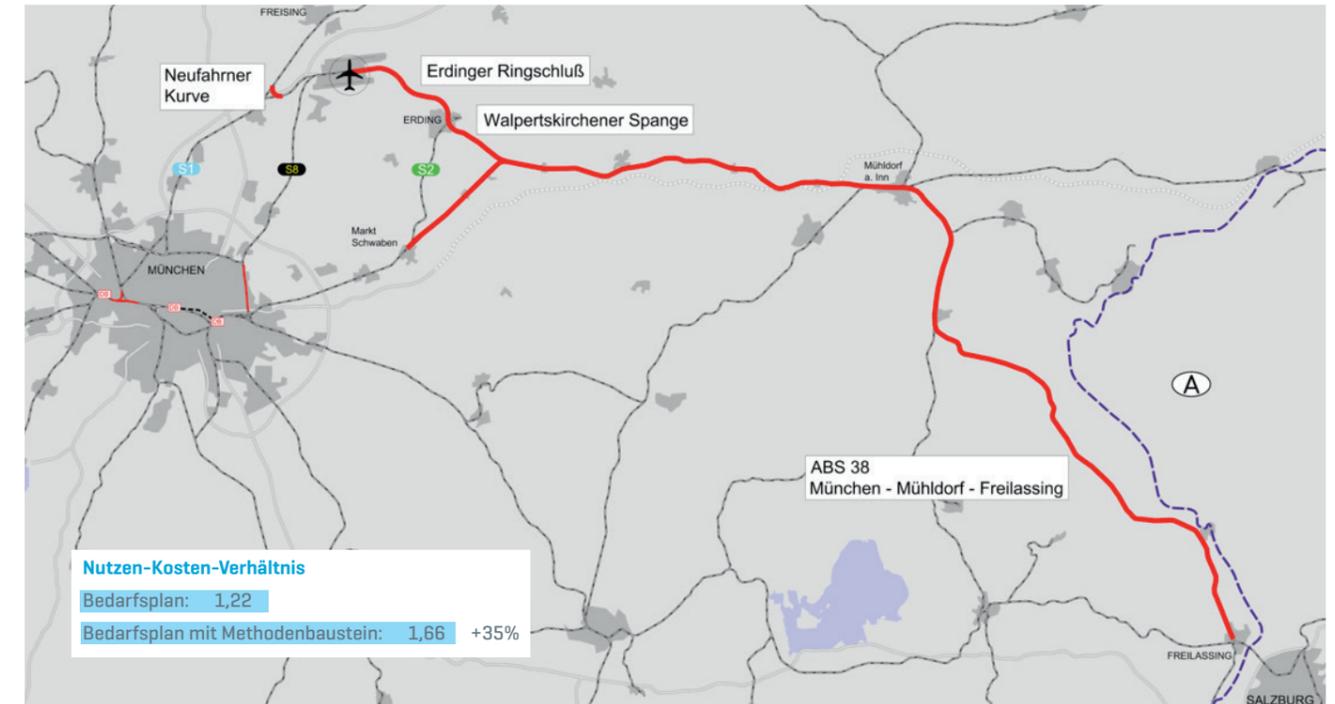
<b>Konzernumsatz</b>	1.250 Mio. EUR	1.200 Mio. EUR
<b>Operatives Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)</b>	490 Mio. EUR	479 Mio. EUR
<b>Abschreibungen</b>	215 Mio. EUR	212 Mio. EUR
<b>Gesamtergebnis nach Steuern (EAT)</b>	135 Mio. EUR	100 Mio. EUR

Der Flughafen München verzeichnete 2015 einen weiteren Passagierrekord und das beste Jahresergebnis seiner Unternehmensgeschichte. Der positive Trend hält auch 2016 an.

Auch 2015 war für den Flughafen München ein Rekordjahr. Rund 41 Millionen Passagiere nutzten den Münchner Airport für ihre Reise – ein Plus von 3,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr und mehr als jemals zuvor. Gespeist wurde das Wachstum vor allem aus dem Ein-

zugsgebiet des Flughafens und durch auswärtige Gäste mit Reiseziel Bayern. Erfreulich ist auch die Entwicklung des Konzernumsatzes: Der stieg 2015 um 50 Millionen auf 1,25 Milliarden Euro. Durch das höhere Verkehrsaufkommen stiegen sowohl die Einnahmen aus dem Luftverkehr als auch die Umsätze aus dem Non-Aviation-Bereich um rund fünf Prozent. Das Gesamtergebnis nach Steuern war mit 135 Millionen Euro das Beste in der 66-jährigen Geschichte der Flughafen München GmbH.

# /Intermodalität Schiene-Luft: Der große Mehrwert ist messbar



Der neue Bundesverkehrswegeplan [BVWP] setzt einen lange erwarteten Meilenstein für die Schienenanbindung Südostbayerns. Der Ausbau der Bahnstrecke München-Mühldorf-Freilassing hat endlich eine reale Chance auf Verwirklichung. Dabei gibt es aber einen großen Schönheitsfehler: Bei der Nutzenbewertung wird eine mögliche Einbindung des Flughafens München ignoriert.

Dabei ginge es ganz einfach, diesen blinden Fleck im neuen BVWP zu

beheben – die Ausbaustrecke und die Walpertskirchener Spange müssten lediglich gemeinsam betrachtet werden. Dann nämlich offenbart sich das große Potenzial der Intermodalität Schiene-Luft und der Nutzen des Ausbaus steigt signifikant. Zum Beispiel würden erstmalig umsteigefreie Verbindungen zum Flughafen München aus Südbayern und dem angrenzenden Österreich möglich. Der Schienenausbau ist Grundlage für die Entwicklung des Flughafens München von einer Verkehrsdrehscheibe im Luftverkehr zu

einem integrierten Mobilitätsknoten im Gesamtverkehrssystem. Wie groß das Potenzial der intelligenten Verknüpfung von Flugzeug und Eisenbahn tatsächlich ist, hat die Intraplan-Studie »Verkehrlicher und volkswirtschaftlicher Nutzen der Intermodalität Schiene-Luft« [2012] gezeigt. Dazu hat Intraplan einen neuen Methodenbaustein entwickelt, der diesen Mehrwert zum ersten Mal objektiv messbar macht.

## Fünf Kriterien für den Mehrwert der Intermodalität Schiene-Luft:

1. Nutzen durch Verlagerung von der Straße auf die Schiene
2. Nutzen durch Vermeidung von CO<sub>2</sub>-Emissionen
3. Reisezeitnutzen im Luftzubringerverkehr
4. Nutzen durch mehr Direktverbindungen im Luftzubringerverkehr
5. Nutzen durch Beschäftigungseffekte

# /Bayerns Generationenprojekt – seit einem halben Jahrhundert

## Der Bauherr zahlt alles selbst – die 3. Bahn kostet den Steuerzahler keinen Cent.

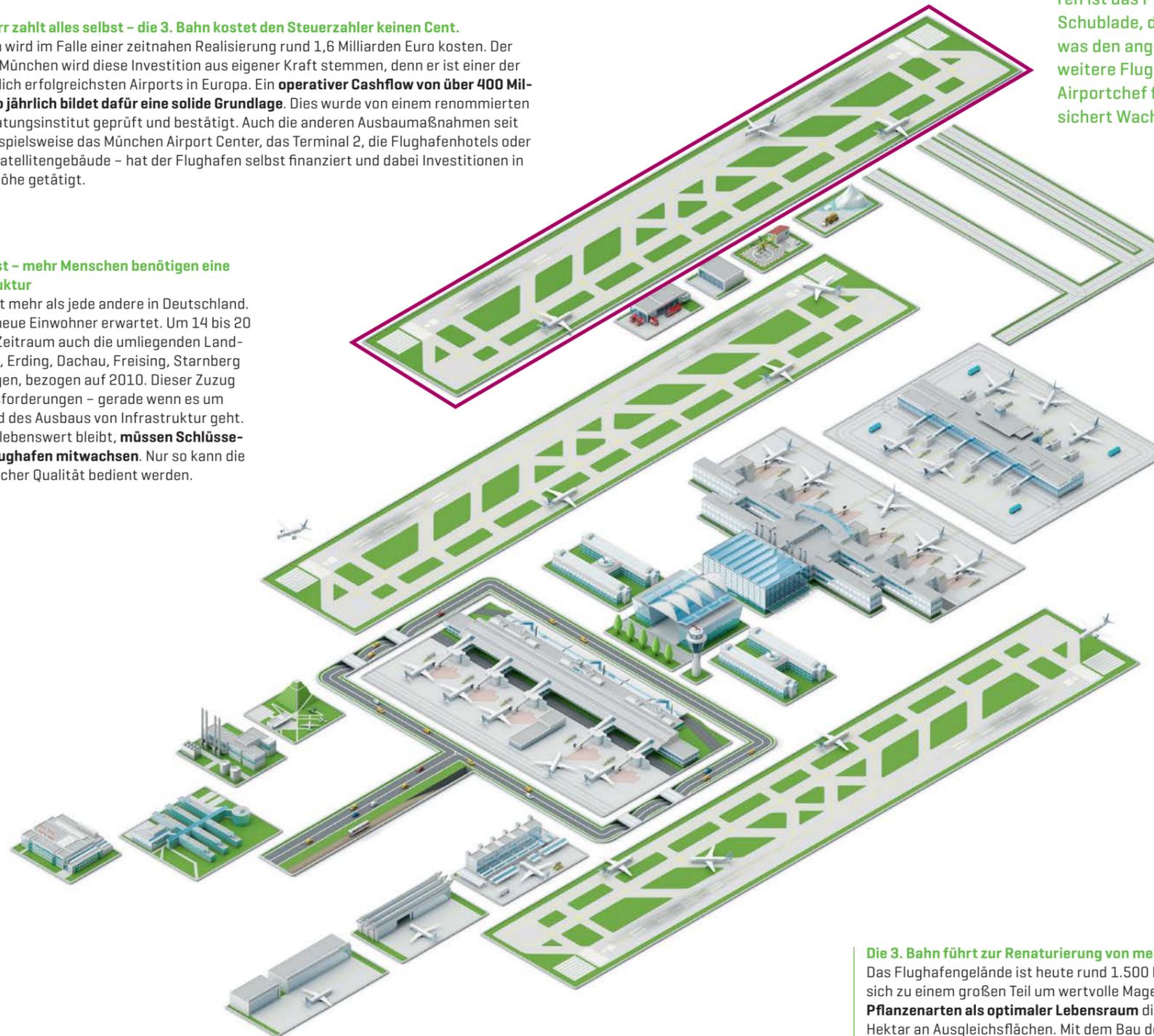
Die 3. Bahn wird im Falle einer zeitnahen Realisierung rund 1,6 Milliarden Euro kosten. Der Flughafen München wird diese Investition aus eigener Kraft stemmen, denn er ist einer der wirtschaftlich erfolgreichsten Airports in Europa. Ein **operativer Cashflow von über 400 Millionen Euro jährlich bildet dafür eine solide Grundlage**. Dies wurde von einem renommierten Finanzberatungsinstitut geprüft und bestätigt. Auch die anderen Ausbaumaßnahmen seit 1992 – beispielsweise das München Airport Center, das Terminal 2, die Flughafenhotels oder das neue Satellitengebäude – hat der Flughafen selbst finanziert und dabei Investitionen in Milliardenhöhe getätigt.

## Die Region München wächst – mehr Menschen benötigen eine stärkere Verkehrsinfrastruktur

Die Region München wächst mehr als jede andere in Deutschland. Bis 2030 werden 230.000 neue Einwohner erwartet. Um 14 bis 20 Prozent werden in diesem Zeitraum auch die umliegenden Landkreise München, Ebersberg, Erding, Dachau, Freising, Starnberg und Fürstenfeldbruck zulegen, bezogen auf 2010. Dieser Zuzug stellt die Region vor Herausforderungen – gerade wenn es um Fragen des Wohnraums und des Ausbaus von Infrastruktur geht. Damit die Region München lebenswert bleibt, **müssen Schlüsselinfrastrukturen wie der Flughafen mitwachsen**. Nur so kann die steigende Nachfrage in gleicher Qualität bedient werden.

## Allianz, Infineon, Wacker und viele weitere: Die bayerische Wirtschaft fordert die 3. Bahn

Der Versicherungskonzern Allianz, Infineon und Lufthansa sind nur drei der DAX-Konzerne, die sich öffentlich zur 3. Bahn am Münchner Airport bekennen. Mit Airbus, MTU Aero Engines, OSRAM, Wacker Chemie, Telefónica, Sixt und weiteren Global Playern gehören nunmehr insgesamt 12 börsennotierte Konzerne zum Kreis der Unterstützer. Gemeinsam mit vielen familiengeführten Mittelständlern und innovativen Hidden Champions ist die gesamte Breite der Wirtschaft Bayerns vertreten. Schon **mehr als 160 bayerische Unternehmen** fordern öffentlich die Realisierung der 3. Bahn. Noch nie gab es eine vergleichbar starke Unterstützung aus der Wirtschaft für ein Infrastrukturprojekt in Deutschland.



Alles begann mit einer weitsichtigen Entscheidung, getroffen von einer Generation bayerischer Politiker, die längst von der öffentlichen Bühne abgetreten ist: Vor genau 50 Jahren wurde die FMG von ihren Gesellschaftern beauftragt, einen neuen Flughafen zu bauen. Außerhalb des beengenden Münchner Stadtgebiets sollten Kapazitäten für die nächsten Jahrzehnte geschaffen werden. Die Entscheidung hatte nachhaltig positive Folgen, denn München und Bayern haben seitdem einen Fuß in der Tür zur globalisierten Welt. Zehn Jahre ist es nun her, dass die Landeshauptstadt München, der Bund und der Freistaat Bayern die FMG beauftragt haben, am Flughafen München eine 3. Bahn zu bauen, um die dringend gebrauchten Kapazitäten für das 21. Jahrhundert zu schaffen. Seit fünf Jahren ist das Projekt genehmigt. Seit einem Jahr liegt das höchstrichterliche Urteil in der Schublade, das den Planern attestiert, mustergültig gearbeitet zu haben, gerade auch, was den angemessenen und großzügigen Ausgleich von Betroffenen angeht. »Der weitere Flughafenbau ist kein Selbstzweck«, sagt Dr. Michael Kerkloh heute, der als Airportchef für eine Fortsetzung der Erfolgsgeschichte kämpft: »Die 3. Bahn schafft und sichert Wachstums- und Beschäftigungsperspektiven für die nächsten Generationen«.

## Umfrage: Mehrheit der bayerischen Wählerinnen und Wähler für die 3. Bahn.

In einer bayernweiten, repräsentativen Telefonumfrage hat das Münchner Marktforschungsinstitut RIM im Frühjahr 2016 ein Stimmungsbild zur 3. Bahn erhoben – mit überraschend positivem Ergebnis: Insgesamt 48 Prozent begrüßen den Bau der 3. Bahn, 36 Prozent lehnen ihn eher ab, 16 Prozent hat keine Meinung zu dem Thema. Unter den **Anhängern der CSU** liegt die Zustimmung zur 3. Bahn mit **62 Prozent** erwartungsgemäß am höchsten, nur 25 Prozent lehnen sie ab. Groß ist aber auch die Zustimmung im Kreise der **SPD-Wähler**: Dort wünschen sich **59 Prozent** einen Flughafenbau und die damit verbundene Stärkung des Beschäftigungsstandortes.

## Der Flughafen München mit nur zwei Bahnen: Viel stärker ausgelastet, als die Münchner S-Bahn.

Der Flughafen München ist am Limit und anders als im öffentlichen Nahverkehr beschränken sich seine Engpässe nicht auf zwei Stoßzeiten im täglichen Berufsverkehr. An Werktagen rollen täglich je **sechs große An- und Abflugwellen** über den Airport hinweg. Ein großer Teil der täglichen Betriebszeit ist damit für die weitere Entwicklung blockiert, denn der Flughafen ist nicht mehr in der Lage, weitere Starts und Landungen zu ermöglichen. Wie bei der S-Bahn ist die Infrastruktur ist also nicht mehr in der Lage, den zusätzlichen Verkehr zu den Zeiten abzuwickeln, in denen die Menschen darauf angewiesen sind. Anfragen der Fluggesellschaften für diese sechs Stoßzeiten werden vom Flughafenkoordinator regelmäßig abgewiesen.

## Die 3. Bahn führt zur Renaturierung von mehr als 800 Hektar ökologisch wertvoller Ausgleichsflächen

Das Flughafengelände ist heute rund 1.500 Hektar groß. Rund zwei Drittel davon sind nicht versiegelt. Dabei handelt es sich zu einem großen Teil um wertvolle Magerwiesen zwischen den Start- und Landebahnen, die **seltene Vogel- und Pflanzenarten als optimaler Lebensraum** dienen. Außerhalb seines Geländes unterhält der Flughafen derzeit rund 370 Hektar an Ausgleichsflächen. Mit dem Bau der 3. Bahn kommen noch einmal 806 Hektar Ausgleichsflächen außerhalb des Flughafengeländes dazu – insgesamt werden sie dann rund dreimal so groß sein wie der Englische Garten in München.

**Der Satellit setzt einen neuen Maßstab beim Thema Effizienz:**

# -40%

weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoß verursacht der Satellit – verglichen mit dem modernen Terminal 2 des Flughafens München!

# 4,5

Meter breit ist der Klimapuffer der imposanten Glasfassade. Nach dem Prinzip einer Thermoskanne sorgt dieser begehbare Zwischenraum für bestmögliche Isolation.

# 27

Flugzeugabstellpositionen sind mit Pre-Conditioned-Air-Anlagen (PCA) ausgestattet. Flugzeuge werden mit ihrer Hilfe mit klimatisierter Luft versorgt, die zentral gekühlt oder vorgewärmt wurde. Das spart Energie und verursacht deutlich weniger Lärm und Abgase.

# 0 €

hat das neue Abfertigungsgebäude den Steuerzahler gekostet – FMG und Lufthansa haben den Bau im Verhältnis 60 zu 40 aus eigener Tasche finanziert.

# Wir können Großprojekte – pünktlich und im Kostenrahmen

Wie geplant konnten am 26. April die ersten Fluggäste vom neuen Satellitenterminal aus in alle Welt starten. Das neue Abfertigungsgebäude wird von FMG und Lufthansa gemeinsam betrieben, bietet Platz für weitere 11 Millionen Passagiere und setzt neue Maßstäbe bei Energieeffizienz, Servicequalität und Reisekomfort. Ein »Infrastruktur-Juwel für Bayern« nannte Finanzminister Dr. Markus Söder den erweiterten Flughafen München im Rahmen der feierlichen Satelliteneröffnung. Die Erfolgsgeschichte des Flughafens München müsse nun durch den Bau der dritten Bahn konsequent fortgesetzt werden, so Söder weiter. Dass daran auch der Bund ein starkes Interesse hat, bestätigte der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Norbert Barthle in seinem Grußwort zur erfolgreichen Eröffnung des Satelliten.



Die Glasfassade des Satelliten verbindet zeitgemäße Ästhetik mit hervorragender Energieeffizienz: Das neu entwickelte Glas sorgt für lichtdurchflutete Räume, verhindert aber wirksam ein ungewolltes Aufheizen des Gebäudes.

## Wärme, Kälte, Licht: Kein Joule Energie wird verschwendet

Das 609 Meter lange Satellitengebäude wird über das flughafeneigene Blockheizkraftwerk klimatisiert, das ebenfalls erst vor kurzem in Betrieb genommen wurde. Dort produziert der Airport 60 Prozent seines Strombedarfs effizient und umweltgerecht. Die dabei entstehende Abwärme wird im Winter zum Heizen und im Sommer – nach Umwandlung in einer Absorptionskältemaschine – zum Kühlen genutzt. Doch auch beim Lichtkonzept spielte die Energieeffizienz eine zentrale Rolle: Die Beleuchtungsstärke der besonders sparsamen LED-Lampen wird laufend nach Bedarf angepasst, je nach Bewölkung oder Sonnenschein.

## Umweltfreundliche Technik auch an den Flugzeugen

Effiziente und emissionsenkende Technologie kommt auch im direkten Umfeld des Satellitengebäudes zum Einsatz. Alle 27 Flugzeugabstellpositionen sind mit Pre-Conditioned-Air-Anlagen (PCA) ausgestattet. Sie versorgen die Flugzeuge mit klimatisierter Frischluft. Im Sommer wird gekühlte, im Winter vorgewärmte Luft ins Flugzeug gepumpt. Die mit Kerosin betriebenen Hilfsturbinen der Jets bleiben ausgeschaltet. Zudem sind sämtliche Flugzeugpositionen über Fluggastbrücken direkt mit dem Gebäude verbunden. Dadurch entfallen die Bustransferfahrten von und zu den Flugzeugen komplett – was den CO<sub>2</sub>-Ausstoß nochmals reduziert.

**Der Satellit eröffnet eine neue Dimension beim Thema Qualität:**

# 16

Einzelhandelsgeschäfte, sieben Bars und Restaurants und drei Duty-Free-Shops wurden mit dem Satelliten neu eröffnet.

# 60

Sekunden dauert die Fahrt mit dem vollautomatischen Personentransportsystem, das bis zu 11.000 Fluggäste pro Stunde nutzen können – bequem und sicher. Nach dem Vorbild einer U-Bahn pendeln die Züge in einem 400 Meter langen Tunnel, der den Satelliten mit dem Terminal 2 verbindet.

# 27

Flugzeugabstellpositionen wurden direkt am Satellitengebäude geschaffen – Busfahrten sind seit der Eröffnung des Satelliten für die Fluggäste eine seltene Ausnahme.

# Alle

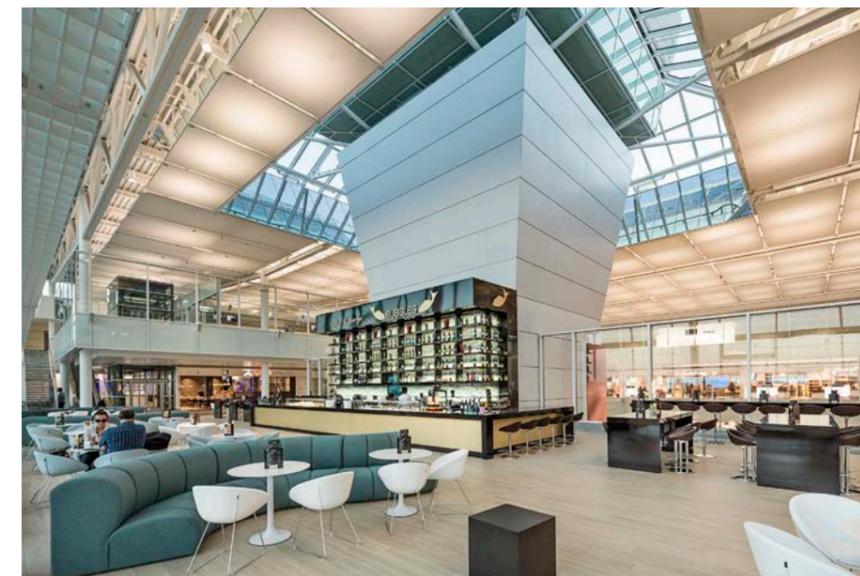
Damen- und Herrentoiletten sind mit Wickeltischen zum Windelwechseln ausgestattet – der Satellit bietet Müttern und Vätern ein zeitgemäßes Reiseerlebnis.

## Gastronomie und Einkaufswelt: Münchner Flair und bayerisches Lebensgefühl

Auf mehr als 7.000 Quadratmetern sind im Satelliten 16 Einzelhandelsflächen, sieben Restaurants und Cafés sowie drei Duty-Free-Bereiche entstanden. Besonders das bayerische Lebensgefühl und die Nähe zu München werden dabei erlebbar – sowohl in der Architektur als auch im Produktangebot. Räumliches Herzstück ist der lichtdurchflutete zentrale Marktplatz rund um den Vorfeldturm. Dort finden sich als Hommage an den Münchner Viktualienmarkt drei Marktstände mit Themenschwerpunkten, die den Originalen in der Innenstadt nachempfunden sind.

## Lounges, Ruhezonen, Duschen – alles barrierefrei

Fünf Lufthansa-Lounges empfangen die Gäste auf einer Gesamtfläche von über 4.000 Quadratmetern. Spezielle Servicecenter gibt es für Passagiere mit eingeschränkter Mobilität. Neben Relax-Liegen in abgetrennten Ruheräumen bieten sie behindertenfreundliche Sanitäranlagen sowie eine Dusche. Wie im Terminal 2 ist der Zugang zu den Flugzeugen barrierefrei. Die Wartebereiche für Familien punkten mit Spielflächen, auf denen sich Kinder vor dem Boarding austoben können. Diese sind nach dem Motto »Berge und Natur in Bayern« aus natürlichen Materialien gestaltet.



Reisende freuen sich über kulinarische Highlights und vielfältige Einkaufsmöglichkeiten im Satelliten, natürlich alles barrierefrei. Lounges, stilvolle Ruhezonen und Spielflächen für Kinder sorgen für einen entspannten Aufenthalt.

Zahl des Monats

75%

So hoch ist die durchschnittliche Sitzplatzauslastung aller kommerziellen Flüge am Münchner Airport. Dieser Wert liegt deutlich höher, als die durchschnittliche Auslastung im Bahn- oder Autoverkehr.

## Feedback?

Schicken Sie uns eine Nachricht:

### Politikbrief

E-Mail: politikbrief@munich-airport.de  
Fax: +49 89 975-4 30 06

### Vanessa Haumberger

Leiterin Politische Angelegenheiten  
Tel.: +49 89 975-4 30 00  
Tel.: Büro Brüssel: +32-2-2 80 22 01  
E-Mail: vanessa.haumberger@munich-airport.de

### Hans-Joachim Bues

Leiter Unternehmenskommunikation  
Tel.: +49 89 975-4 10 00  
E-Mail: achim.bues@munich-airport.de

Sie können den Politikbrief auch downloaden:



[www.munich-airport.de/de/micro/newsroom/mediathek/pub/index.jsp](http://www.munich-airport.de/de/micro/newsroom/mediathek/pub/index.jsp)

# Deutsch-syrisches Radl-Team schließt Tour nach Granada pünktlich und erfolgreich ab



»Road to Granada« – so haben die sechs Mitglieder der Rennradmannschaft, die am 30. Mai vom Münchner Marienplatz aus Richtung Spanien aufbrachen, ihr außergewöhnliches Vorhaben genannt.

Nach elftägiger Fahrt pünktlich und wohlbehalten im andalusischen Granada angekommen. Zu der anspruchsvollen Fahrt über die Alpen und die Pyrenäen hatte sich ein Team formiert, dem neben einer Mitarbeiterin und zwei Mitarbeitern der Flughafen München GmbH (FMG) auch drei junge Männer angehörten, die aus Syrien fliehen mussten. Mit der gemeinsamen Tour über die 2.300 Kilometer lange Strecke sollte ein Zeichen für Weltoffenheit und interkulturelle Partnerschaft gesetzt werden. Deshalb war mit Granada ein Reiseziel ausgewählt

worden, dass aufgrund der jahrhundertlangen Tradition eines konstruktiven Miteinanders von Christen, Juden und Muslimen auch – so Initiator Björn Potulski – als Symbol »für das steht, was ein Miteinander der Kulturen schaffen kann – im Fall des alten Andalusiens immerhin die erste europäische Hochkultur nach dem Ende der Antike.«

Mit »Road to Granada« startete zugleich eine Spendensammlung zugunsten der Münchner Hilfsorganisation Orienthelfer e. V., die mit den Erlösen zur Finanzierung des Schulbetriebs in libanesischen Flüchtlingslagern beitragen will. Der Spendenaufruf stieß auf große Resonanz: Mittlerweile sind bereits rund 40.000 Euro an Spenden eingegangen – damit kann der Unterricht für etwa 130 Kinder ein Jahr lang sichergestellt werden.

## Impressum

**Herausgeber:** Flughafen München GmbH, Unternehmenskommunikation, Politische Angelegenheiten, Postfach 23 17 55, 85326 München  
**Redaktion:** Björn Potulski, Flughafen München GmbH, Politische Angelegenheiten  
**Layout:** Judith Hofstetter, Flughafen München GmbH, Corporate Media