

/Politikbrief

Der Flughafen München im Dialog –
Themen, Hintergründe, Positionen

März 2016

M



Inhalt

Flughafenbau – gut für Bayern

Immer mehr Unterstützer fordern die dritte Bahn 2

Attraktives Drehkreuz für bedrohte Zugvögel 3

Kapazität – Slotmangel ist längst Realität

Wirtschaftlich nutzbare Slots sind in München Mangelware 4

Die Auslastung des Münchner Zwei-Bahn-Systems ist kaum mehr zu steigern 4

DLR erwartet überdurchschnittliches Verkehrswachstum am Flughafen München 5

Der Flughafen – ein willkommener Nachbar

Bewohner der Airportregion bewerten Ansiedlung des Flughafens positiv 6

Warum der Flughafen so wichtig für eine florierende regionale Wirtschaft ist 7

Engagement für Flüchtlingskinder

»Road to Granada«: Spendenprojekt für Flüchtlinge 8

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

vor genau zehn Jahren ist die erste Ausgabe unseres Politikbriefs erschienen. Das Top-Thema schon damals: Die dritte Bahn am Flughafen München. Hinter uns liegt ein Jahrzehnt gewissenhafter Planung, ein Jahrzehnt des Dialogs und der konstruktiven Suche nach individuellen Lösungen für Betroffene. Hinter uns liegt auch ein Gang durch alle Instanzen des Rechtsweges. Wir sind froh, dass wir in aller Ausführlichkeit unter Beweis stellen konnten,

dass der Flughafenbau notwendig ist, dass unsere Planungen alle gesetzlichen Anforderungen an den Schutz von Mensch und Natur erfüllen und an vielen Stellen sogar über das vorgeschriebene Maß hinausgehen. Nach zehn Jahren ist es an der Zeit, endlich eine Entscheidung zu treffen. Über dieses und weitere Themen, Hintergründe und Positionen informiert Sie die Jubiläumsausgabe unseres Politikbriefs.

Mit freundlichen Grüßen,

Vanessa Haumberger

Vanessa Haumberger
Leiterin Politische Angelegenheiten

Hans-Joachim Bues

Hans-Joachim Bues
Leiter Unternehmenskommunikation

Immer mehr Unterstützer fordern die dritte Bahn – Kapazitätsengpässe schaden der Wirtschaft Bayerns

Der Kreis der Unterstützer, die sich auf der Website www.gutfuerbayern.de für eine baldige Entscheidung pro Flughafenbau einsetzen, wird immer größer. Mehr als 100 Unternehmen und Wirtschaftsverbände sowie rund 3.000 Privatpersonen machen sich derzeit für die dritte Bahn stark.

Wie wichtig der Flughafenbau für die exportorientierte bayerische Wirtschaft ist, verdeutlicht unter anderem Knorr-Bremse-Chef Klaus Deller: »Von unserer Zentrale in München aus steuern wir mehr als 100 Produktions- und Vertriebsstandorte in 29 Ländern. Unsere Kunden in der Schienen- und Nutzfahrzeugindustrie operieren in praktisch allen Regionen dieser Welt. Die persönliche Begegnung mit Kunden, Geschäftspartnern und Mitarbeitern ist essentiell

für den wirtschaftlichen Erfolg unseres Unternehmens, das weltweit 25.000 Menschen, davon 2.500 in München, Beschäftigung und Einkommen sichert. Wir brauchen einen leistungsfähigen Flughafen mit exzellenten Verbindungen in alle Welt – heute und auch in Zukunft.« Flughafenchef Michael Kerkloh erwartet, dass sich die Engpässe am Münchner Flughafen in diesem Jahr weiter verschärfen werden. Er betont: »Es wird immer schwieriger, freie Zeitfenster für Starts und Landungen zu finden.«



/ Der Flughafen München ist ein besonders attraktives Drehkreuz für bedrohte Zugvögel

[Großer Brachvogel]
Brüdet auf den Flughafenwiesen von Anfang März bis Anfang Juni. Zieht anschließend an die Atlantikküsten der Iberischen Halbinsel, nach Marokko und Mauretanien, einige Vögel überwintern auch in Sizilien.

[Wachtelkönig]
Bei uns von April bis August. Zieht anschließend ins südöstliche Afrika und überwintert u.a. in Südafrika, Mosambik, Botswana, Zimbabwe, Sambia und Tansania.

[Kiebitz]
Bei uns von Mitte Februar bis Juli. Zieht anschließend an die Mittelmeerküsten Libyens, Tunesiens, Algeriens und Marokkos (inkl. Atlantikküste).

[Steinschmätzer]
Bei uns im Herbst, wenn er auf seinem Langstreckenzug eine Rast einlegt. Insbesondere eine Population aus Alaska fliegt lange Distanzen von ihrem amerikanischen Sommerdomizil über Nordrussland (dann Rast bei uns) bis nach Kenia – dabei legt der kleine Vogel 15.000 Kilometer zurück.

[Feldlerche]
Bei uns von Ende Februar bis Juni. Zieht anschließend nach Vorderasien und an den Nordrand der Sahara.

[Kornweihe]
Bei uns als Überwinterungsgast. Zieht unter anderem von Skandinavien aus zu uns.

Der Münchner Airport tut eine Menge für das Wohlergehen seiner Reisenden – auch wenn es sich dabei um die gefiederten »Flug-Gäste« handelt, die jetzt im Frühling wieder in Scharen eintreffen.

Seltene Zugvögel steuern Jahr für Jahr gezielt den Flughafen München an. Dort finden sie optimale Bedingungen zum Brüten, Überwintern oder Rasten. 658 Hektar umfasst der Teil des Vogelschutzgebietes »Nördliches Erdinger Moos«, der auf die Wiesen innerhalb des Flughafengeländes entfällt. Vögel, die

ihre Nester auf dem Boden bauen, profitieren besonders von diesem Refugium: Es hält ihnen nicht nur Raubtiere und Spaziergänger vom Leib, sondern auch die intensive Landwirtschaft, die das Umland des Flughafens prägt. Besonders gut vermehrt sich etwa der Große Brachvogel. 76 Brutpaare haben im Sommer 2015 ihre Küken auf dem Flughafengelände aufgezogen. Der Airport beherbergt somit den größten Bestand dieses vom Aussterben bedrohten Vogels in ganz Bayern.

Das ausgefeilte Biotopmanagement des Flughafens München leistet einen

entscheidenden Beitrag zum Schutz der Vögel. Dabei wird auf die Bedürfnisse der so genannten Bodenbrüter besondere Rücksicht genommen – die ausgedehnten Wiesen auf dem Flughafengelände werden erst gemäht, wenn auch der letzte Jungvogel ausgeflogen ist. Beim Bau einer dritten Start- und Landebahn würde zudem eine so genannte Ausgleichsfläche zum Vogelparadies umgestaltet, die mit über 500 Hektar deutlich größer ist, als der Englische Garten in München.

Flughafenchef Dr. Michael Kerkloh: »Die Engpässe am Münchner Flughafen sind kein Zukunftsszenario, sondern längst Realität«. Die Aufnahme neuer Flugverbindungen wird dadurch immer schwieriger.

4

Mittelstreckenjets stationiert Transavia ab Sommer neu in München. Das beschert den Reisenden ein zusätzliches Flugangebot zu 18 Zielen in neun Ländern.

120

neue Jobs entstehen in München allein bei Transavia. Hinzu kommen positive Effekte bei Dienstleistungs-, Catering- und weiteren Unternehmen am Standort.

4.048

Starts und Landungen hatte die Fluggesellschaft BMI Regional im vergangenen Jahr angemeldet. Die Slots, die sie vom Flugplankoordinator für die Bundesrepublik Deutschland tatsächlich erhalten hat, reichten jedoch nur für etwas mehr als die Hälfte der nachgefragten Zeitfenster, nämlich für

2.244

Starts und Landungen, die tatsächlich stattfinden konnten.

60-58-90

So genannte Koordinationseckwerte legen fest, wie viele Flugbewegungen geplant werden können. Am Flughafen München können demzufolge in 60 Minuten maximal 58 Starts oder 58 Landungen erfolgen, niemals jedoch mehr als 90 Bewegungen insgesamt [z.B. 58 Starts und 32 Landungen]. Weitere Koordinationseckwerte limitieren das Fluggeschehen in Intervallen von 10 Minuten.

Es wird eng – wirtschaftlich nutzbare Slots sind in München Mangelware

Die Fluggesellschaft Transavia stationiert vier Boeings am Münchner Airport – ein organisatorischer Kraftakt, denn für die Flugplaner ist es extrem schwierig geworden, noch brauchbare Slots zu finden.

Im Sommerflugplan hat die niederländische Airline mehr als 5.800 Flüge von und nach München angemeldet. Die Zeitfenster für Starts und Landungen bereitzustellen, war eine erhebliche Herausforderung, erklärte Flughafenchef Dr. Michael Kerkloh: »Mittlerweile ist die Vergabe von zusätzlichen Slots ein äußerst schwieriges Unterfangen. Die verfügbare Kapazität auf unseren zwei Bahnen ist über die meisten Stunden des Tages weitgehend ausgeschöpft. Das Beispiel Transavia zeigt einmal mehr, dass die Engpässe am Münchner Flughafen kein Zukunftsszenario, sondern längst Realität sind«.

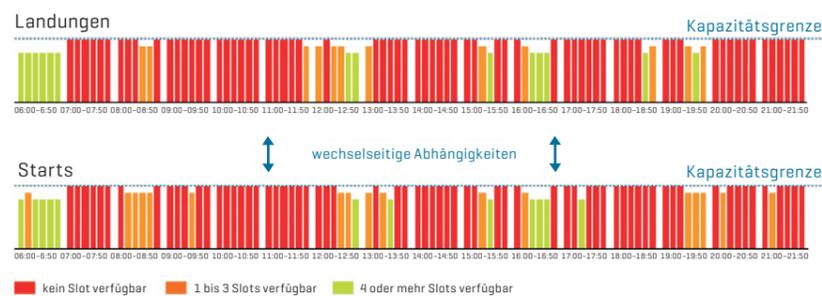
So schwierig Flugzeugstationierungen inzwischen geworden sind, so positiv sind deren Auswirkungen auf Wirt-

schaft und Arbeitsmarkt am Standort, so Kerkloh: »Alleine bei Transavia selber entstehen am Flughafen München 120 neue Jobs. Und natürlich profitieren auch das Dienstleistungsgewerbe sowie Catering- und andere Unternehmen von der Stationierung«.

Der Flughafen München rechnet 2016 mit einem Zuwachs von vier Prozent bei den Flugbewegungen – das entspricht etwa 15.000 Starts und Landungen. »Wir wissen aber auch, dass es danach für die Fluggesellschaften noch schwieriger wird, ihre Wünsche nach zusätzlichen Flügen zu realisieren. Nur mit einer dritten Bahn können wir die bereits heute bestehenden Engpässe überwinden und die Voraussetzungen dafür schaffen, dass das Flugangebot in München auch langfristig mit der stetig steigenden Passagiernachfrage Schritt halten kann«, so Kerkloh. Transavia bereichert das Münchner Angebot um Flüge zu 18 Zielen in neun Ländern.

Die Auslastung des Münchner Zwei-Bahn-Systems ist kaum mehr zu steigern

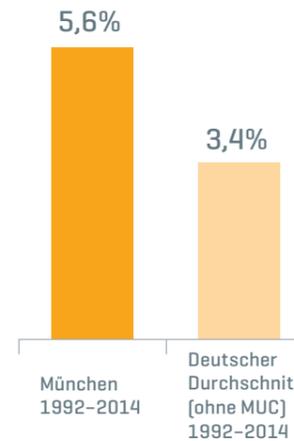
Beispiel Sommerflugplan 2015: Slots für Starts und Landungen



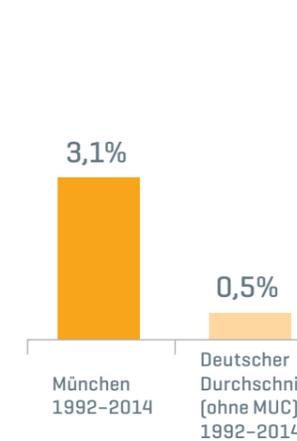
Ein wirtschaftlicher Betrieb und insbesondere die Stationierung von Flugzeugen sind für Airlines nur machbar, wenn mehrere tägliche Start- und Landemöglichkeiten zur Verfügung stehen. Das gilt nicht nur für die Lufthansa, die in München ihr Drehkreuz betreibt. Auch alle anderen Fluggesellschaften sind darauf angewiesen, ihre Maschinen im Tagesverlauf mit geringen Standzeiten durchgehend im Einsatz zu haben. In München gibt es dafür praktisch keine nutzbaren Slots mehr – weiteres Wachstum ist trotz bestehender Nachfrage kaum mehr möglich.

/DLR: überdurchschnittliches Verkehrswachstum am Flughafen München

Passagieraufkommen



Bewegungsaufkommen



Seit seiner Eröffnung im Jahr 1992 liegt der Flughafen München bei Passagieren und Flugbewegungen deutlich über dem durchschnittlichen Wachstum deutscher Airports.

Im November 2015 veröffentlichte das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt [DLR] seinen jüngsten »Luftverkehrsbericht« für den deutschen und weltweiten Luftverkehr. Der Bericht bezieht sich auf das Untersuchungsjahr 2014. Das DLR erteilte nun Gegnern des Münchner Flughafenausbaus, die wiederholt in verzerrender Weise Daten dieser Studie aus dem Kontext gerissen hatten, eine klare Absage.

In der Studie entwickelt das DLR Prognosen zur künftigen Luftverkehrsentwicklung. Demnach wird die Anzahl der Starts und Landungen auf allen deutschen Verkehrsflughäfen im Prognosezeitraum von 2015 bis zum Jahr 2030 jährlich um durchschnittlich 0,81 Prozent wachsen. Gegner der dritten Bahn am Flughafen München hatten diesen deutschlandweiten Durchschnittswert kurzerhand auf den Standort München übertragen, um den Ausbaubedarf in Abrede zu stellen.

Gegen diesen Missbrauch der Prognose setzte sich Professor Dr. Johannes Reichmuth, Leiter des Instituts für Flughafenwesen und Luftverkehr beim DLR, jetzt zur Wehr. In einem Brief an Flughafenchef Dr. Michael Kerkloh verwehrt sich Reichmuth dagegen, dass »die für alle deutschen Verkehrsflughäfen ermittelte Wachstumsrate von Flugbewegungen in unzulässiger Weise auf die zu erwartende Entwicklung am Flughafen München übertragen wird.« Es sei keinesfalls zulässig, aus den prognostizierten Durchschnittswerten Schlüsse auf die Luftverkehrsentwicklung eines einzelnen Flughafens zu ziehen.

Tatsächlich erzielte der Flughafen München seit seiner Eröffnung im Jahr 1992 sowohl bei der Entwicklung der Passagierzahlen als auch bei den Flugbewegungen Wachstumsraten, die deutlich über dem Durchschnitt der deutschen Flughäfen lagen.

Der Wachstumstrend am Flughafen München ist ungebrochen – im langjährigen Mittel lagen die Zuwachsraten in München stets deutlich über dem deutschen Durchschnitt.

76,6%

beträgt die durchschnittliche Auslastung aller kommerziellen Flüge, die am Münchner Airport starten (2015). Das ist ein neuer Allzeitrekord.

+1,3 Mio

Passagiere mehr als im Vorjahr durfte der Flughafen München im Jahr 2015 begrüßen. Das entspricht einem Zuwachs von mehr als 3% gegenüber dem Vorjahr.

41 Mio

Fluggäste nutzten den Münchner Airport im Jahr 2015. Das ist ein neuer Rekord, der zeigt, dass der langfristige Wachstumstrend am Standort München ungebrochen ist.

2.500

Starts und Landungen mussten im vergangenen Jahr am Flughafen München wegen massiver Streiks gestrichen werden. Ohne die Streiks wäre die Trendwende bei der Zahl der Flugbewegungen noch deutlicher ausgefallen.

4%

mehr Starts und Landungen sind am Flughafen München im Jahr 2016 zu erwarten – obwohl die Kapazitätsengpässe im bestehenden Zwei-Bahn-System ein massives Wachstumshemmnis darstellen.

Die repräsentative Umlandbefragung des Flughafens München belegt das gute Verhältnis zwischen dem Flughafen und seiner Nachbarschaft. Einige der wichtigsten Ergebnisse:

Weitere Entwicklung des Flughafens München – persönliche Bewertung

66%

bewerten die Entwicklung ihres Flughafens als positiv für den eigenen Wohnort.

Weitere Entwicklung des Flughafens München – Bedeutung für die bayerische Wirtschaft

89%

der Anwohner erwarten, dass die bayerische Wirtschaft von der weiteren Entwicklung des Flughafens München profitieren wird.

Auswirkungen der Flughafenentwicklung auf das persönliche Umfeld

42%

gehen davon aus, dass sich die künftige Flughafenentwicklung für sie persönlich positiv auswirkt.

Nutzung des Flughafens München durch die Bewohner der Flughafenregion

52%

gaben an, innerhalb der letzten zwölf Monate mindestens eine Flugreise unternommen zu haben. Zum Vergleich: Deutschlandweit sind nur knapp 30% der Bevölkerung innerhalb eines Jahres mindestens einmal mit dem Flugzeug unterwegs. Die Reisenden aus den Umlandgemeinden nutzen den Airport im Durchschnitt für mindestens drei Flugreisen pro Jahr.

Bewohner der Airportregion bewerten Ansiedlung des Flughafens positiv



Knapp 24 Jahre nach der Eröffnung des Münchner Flughafens wird die Ansiedlung des Airports von den weitaus meisten Bewohnern der Flughafenregion positiv bewertet. Das ist eines der Ergebnisse einer repräsentativen Befragung, die das Münchner Institut TNS Infratest im Auftrag der Flughafen München GmbH (FMG) durchgeführt hat. Basis der Studie waren 2.500 Gespräche in insgesamt 43 Gemeinden der Flughafenregion.

80 Prozent der Befragten gaben an, dass die Ansiedlung des Flughafens für sie persönlich sehr positiv oder überwiegend positiv war. Nach Einschätzung einer deutlichen Mehrheit der Befragten wird sich auch die weitere Entwicklung des Münchner Flughafens – inklusive dritter Bahn – positiv für den eigenen Wohnort (66 Prozent) und die gesamte Region (70 Prozent) auswirken. Dass insbesondere die bayerische Wirtschaft von dieser Entwicklung profitieren wird, glauben sogar 89 Prozent der Anwohner. Lediglich im Hinblick auf die Auswirkungen der Flughafenentwicklung auf das persönliche Umfeld ergibt sich ein uneinheitliches Meinungsbild. 42 Prozent der Befragten gehen davon aus, dass sich die künftige Flughafen-

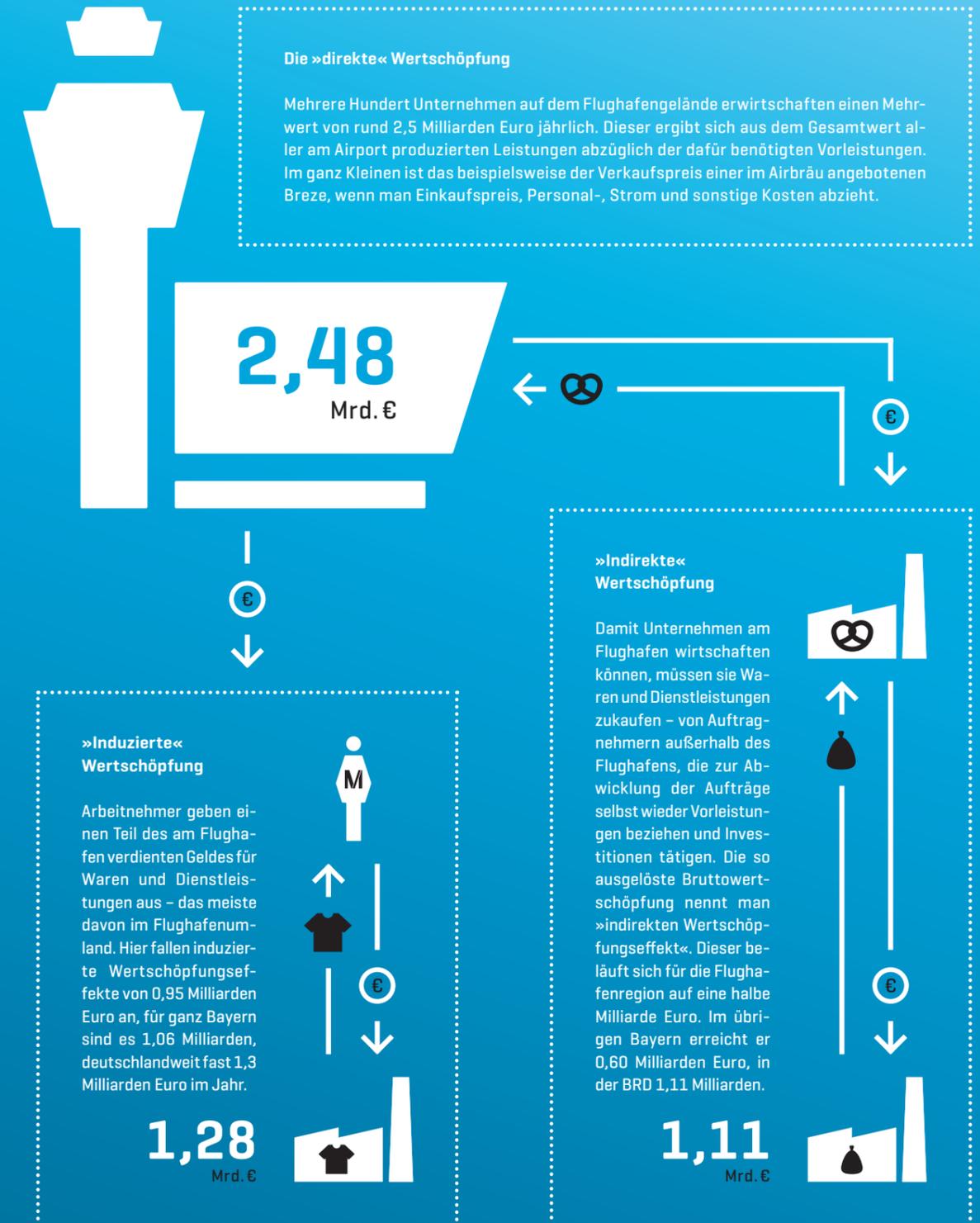
entwicklung für sie persönlich positiv auswirkt, wohingegen 58 Prozent eher negative Auswirkungen erwarten.

Die Bewohner der Flughafenregion nutzen den Münchner Airport überdurchschnittlich häufig als Flugreise. Mehr als die Hälfte der Befragten (52 Prozent) gab an, innerhalb der letzten zwölf Monate mindestens eine Flugreise unternommen zu haben. Zum Vergleich: Deutschlandweit sind nur knapp 30 Prozent der Bevölkerung innerhalb eines Jahres mindestens einmal mit dem Flugzeug unterwegs. Die Reisenden aus den Umlandgemeinden nutzen den Airport im Durchschnitt für mindestens drei Flugreisen pro Jahr.

Nahezu zwei Drittel aller Befragten bewerten die Lärmsituation an ihrem Wohnort als gut oder sehr gut. Unter den Lärmquellen, die als Belästigung empfunden werden, rangieren der Straßenverkehrslärm und der Fluglärm etwa gleichauf. Insgesamt zeigt sich die Bevölkerung mit den Lebensverhältnissen in der Flughafenregion sehr zufrieden.

Der vollständige Ergebnisbericht zur Umlandbefragung ist online erhältlich:
<http://www.munich-airport.de/media/download/bereiche/umw/imageana2015.pdf>

Warum der Flughafen so wichtig für eine florierende regionale Wirtschaft ist.



Zahl des Monats

4

...Kilometer Straße bringen den Reisenden ins nächste Dorf, vier Kilometer Startbahn in die ganze Welt!

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

»Road to Granada«: Spendenprojekt für Flüchtlinge



Eine Fahrt von 2.350 Kilometern Länge, durch sechs europäische Länder und über zwei Hochgebirge, alles mit reiner Muskelkraft – das ist das Ziel einer außergewöhnlichen Radsportmannschaft, die der Flughafen München aus der Taufe gehoben hat. Ende Mai startet das sechsköpfige Team, in dem Airportmitarbeiter sich gemeinsam mit syrischen Kriegsflüchtlings für einen guten Zweck einsetzen.

Seit Februar trainieren eine Mitarbeiterin und zwei Mitarbeiter des Flughafens München gemeinsam mit drei jungen Syrern, die der Krieg in ihrer Heimat in die Flucht getrieben hat. Nach dem Start am Flughafen München will dieses Team in rund zehn Tagen mit dem Rennrad das südspanische Granada erreichen. Die andalusische Metropole mit der maurischen Vergangenheit gilt vielen als ein Symbol für Toleranz und die jahrhundertelange Tradition der Zusammenarbeit von Christen, Juden und Muslimen. »Road to Granada« soll aber nicht nur an eine bemerkenswerte Epoche der europäischen Vergangenheit

erinnern – mit sechs zu durchquerenden Ländern stellt das Projekt auch eine praktische Anwendung der Reisefreiheit dar, von der das Europa der Gegenwart profitiert. Unter www.facebook.com/RoadToGranada teilt das deutsch-syrische Team seine Erlebnisse bereits während der Trainingsphase. Während der Fahrt, die am 30. Mai startet, werden tägliche Etappenberichte mit kurzen Videos mitten aus dem Geschehen berichten.

Mit der Fahrt möchte das Team Spenden für einen guten Zweck sammeln. Alle Einnahmen kommen der Münchner Hilfsorganisation Orienthelfer e.V. zugute und sollen zur Finanzierung von drei provisorischen Schulen eingesetzt werden, die in libanesischen Flüchtlingslagern errichtet wurden. Dort erhalten rund 700 syrische Flüchtlingskinder täglichen Unterricht – ein kleiner Beitrag, der helfen soll, den Menschen in ihrer Heimatregion einen Rest von Zukunftsperspektive zu erhalten. »Road to Granada« steht unter der Schirmherrschaft des Oberbürgermeisters der Landeshauptstadt München, Dieter Reiter.

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