

# /Politikbrief

Der Flughafen München im Dialog –  
Themen, Hintergründe, Positionen

Juli 2018

# M



## Inhalt

### Qualität

München ist wieder bester Flughafen Europas 2

### Wirtschaft

So stark wie nie zuvor 3

### Ökologie

Rekordverdächtiger Artenschutz 4

### Innovation

LabCampus: Startschuss für einzigartigen Innovationsstandort mit globaler Verkehrsanbindung 5

### Fluglärmdebatte

Diskussion nach Evaluierung des Fluglärmgesetzes 6

### Entgeltdebatte

Studie: kein Zusammenhang zwischen Flughafenentgelten und Ticketpreisen 7

### Dialog

Michael Kerkloh erneut zum Präsidenten des Verbandes europäischer Flughäfen gewählt 8

## Editorial

### Liebe Leserinnen und Leser,

kurz vor der Sommerpause nehmen in Berlin und Brüssel zwei fachpolitische Debatten Fahrt auf, die immense Bedeutung für das Wohl des Flughafenstandortes Deutschland haben: Auf nationaler Ebene geht es um eine Evaluierung des 2007 novellierten Fluglärmgesetzes und die daraus zu ziehenden Schlussfolgerungen. Auf der europäi-

schen Ebene gewinnt die Diskussion um die Festsetzung von Flughafenentgelten an Intensität.

Über diese und weitere interessante Themen, Hintergründe und Positionen informiert Sie die Sommerausgabe unseres Politikbriefs. Wir wünschen Ihnen eine anregende Lektüre und freuen uns über Ihre Kommentare und Rückfragen!



Mit freundlichen Grüßen,

*Vanessa Haumberger*

Vanessa Haumberger  
Leiterin Politische Angelegenheiten

*Hans-Joachim Bues*

Hans-Joachim Bues  
Leiter Unternehmenskommunikation

## München ist wieder bester Flughafen Europas

Der Münchner Flughafen wurde auch 2018 wieder mit dem Titel »Bester Flughafen Europas« ausgezeichnet. Fast 14 Millionen Fluggäste aus 100 Ländern hatten sich an der jährlichen Umfrage des renommierten Londoner Luftfahrtinstituts Skytrax beteiligt und 550 Flughäfen weltweit bewertet.

Damit hat der Flughafen München bei den »World Airport Awards« bereits zum elften Mal den ersten Platz erreicht. Im weltweiten Vergleich der Flughäfen mit einer jährlichen Passagierzahl zwischen 40 und 50 Millionen landete der Flughafen München ebenfalls auf dem ersten

Platz, im Ranking sämtlicher internationaler Airports auf Platz sechs. In der Kategorie »Bestes Terminal« schnitt das Terminal 2 des Münchner Flughafens mit dem zweiten Platz erneut hervorragend ab. Auch das Flughafenhotel Hilton Munich Airport bekam mit Platz eins in Europa und Platz drei im weltweiten Ranking Spitzenbewertungen.

Bereits seit 2015 trägt der Münchner Airport zudem als einziger Flughafen Europas den Titel »5-Star-Airport«. Dieser Titel wird durch Luftfahrtexperten von Skytrax im Rahmen eines Audits regelmäßig vergeben.

## /So stark wie nie zuvor

Rekordgewinn, mehr Passagiere als jemals zuvor und einen kräftigen Anstieg der Flugbewegungen verzeichnete der Flughafen München 2017 – trotz des Air Berlin-Aus. Der Aufwärtstrend am Münchner Airport hält auch 2018 an.

Mit rund 155 Millionen Euro erzielte der Flughafen München Konzern 2017 den höchsten Jahresgewinn seiner Geschichte. Die Passagierzahlen stiegen um 2,3 Millionen auf 44,6 Millionen. Bei den Flugbewegungen verbuchte der Airport ein Plus von 2,6 Prozent auf insgesamt 405.000 Starts und Landungen. Die hohe Passagiernachfrage trug maßgeblich dazu bei, dass der Konzernumsatz um mehr als 100 Millionen Euro auf knapp 1,5 Milliarden Euro stieg. Die Nachbargemeinden des Flughafens können mit Gewerbesteuereinnahmen in einer Höhe von 35 Millionen

Euro rechnen. Eine neue Höchstmarke erzielte der Flughafen auch im Frachtgeschäft: Der Cargo-Umschlag stieg um 7,1 Prozent auf 379.000 Tonnen.

### Deutlicher Schub im Interkontinentalverkehr

»Auch im laufenden Geschäftsjahr wird sich die erfreuliche wirtschaftliche Entwicklung aller Voraussicht nach fortsetzen«, sagt Flughafenchef Dr. Michael Kerkloh. Für einen deutlichen Schub im Interkontinentalverkehr sorgen dabei neue Lufthansa- und Eurowings-Verbindungen. Insgesamt werden im aktuellen Sommerflugplan von München aus fast 30 Prozent mehr Langstreckenflüge angeboten als noch vor zehn Jahren.

[www.munich-airport.de/jpk2018](http://www.munich-airport.de/jpk2018)



Die Geschäftsführung des Flughafens München freut sich über ein weiteres Rekordjahr und die inzwischen elfte Auszeichnung als bester Airport Europas. Von links nach rechts: Dr. Michael Kerkloh, Andrea Gebbeken und Thomas Weyer.

Beschäftigte, Flughafen-Gesellschafter, Reisende und Umlandgemeinden profitieren von einem weiteren Rekordjahr am Flughafen München. Ein Jahresrückblick in Zahlen:

## 155 Mio. €

Jahresgewinn erzielte der Flughafen München 2017.

## +2,3 Mio.

Fluggäste kamen im Vergleich zum Vorjahr hinzu. Das entspricht einem Plus von 5,5%. Insgesamt nutzten 44,6 Mio. Passagiere den Flughafen München im Jahr 2017 für Ihre Reisen.

## +2,6%

betrug der Zuwachs bei den Flugbewegungen im vergangenen Jahr – trotz Insolvenz der Air Berlin, die am Flughafen München als zweitgrößte Airline stark vertreten war. Insgesamt konnten 2017 am Flughafen München 405.000 Starts und Landungen bewältigt werden.

## 1,5 Mrd. €

Umsatz erzielte der Flughafen München Konzern im vergangenen Jahr – ebenfalls ein neuer Rekord, von dem nicht zuletzt die Gemeinden in der Nachbarschaft des Flughafens profitieren.

## 35 Mio. €

Gewerbesteuereinnahmen brachte der Erfolg des Flughafens München allein im Jahr 2017 in die öffentlichen Kassen der Umlandgemeinden.

## 30%

mehr Direktverbindungen bietet der Flughafen München heute im Langstreckensegment an – verglichen mit der Situation vor zehn Jahren.

# / Rekordverdächtiger Artenschutz

Die ausgedehnten Magerwiesen zwischen den Startbahnen und Rollwegen am Flughafen München sind das bedeutendste Brutgebiet des Großen Brachvogels in ganz Bayern. Auch Kiebitze, Feldlerchen, Grauammern, Wachteln und Rebhühner profitieren von dem ausgefeilten Biotopmanagement, mit dem der Flughafen optimale Bedingungen für die bedrohten Vogelarten schafft.

Innerhalb des Flughafenzauns finden bodenbrütende Vögel nicht nur Schutz vor Fressfeinden und Störungen durch Spaziergänger und Hunde. In einer von intensiver Landwirtschaft geprägten Region machen vor allem die ökologisch wertvollen Magerwiesen den entscheidenden Unterschied. Pestizide werden hier nicht versprüht, gemäht wird erst,

wenn auch das letzte Küken flügge geworden und ausgeflogen ist. Ab Beginn der Brutsaison behalten die Expertinnen und Experten des Flughafens München auf den Wiesen entlang der Start- und Landebahnen jedes einzelne Gelege im Auge: Vogelkundler mit besonderen Artenkenntnissen begehen von März bis Juni die Flächen innerhalb des Sicherheitsbereichs und halten fest, wie viele Exemplare welcher Vogelart sie wann und wo gesichtet haben. Besondere Aufmerksamkeit gilt dabei den Brutplätzen und deren Schutz.

Die positive Entwicklung der Bestände bestätigt den Erfolg der kostspieligen Anstrengungen für den Artenschutz. Besonders erfreulich hat sich die Population des Großen Brachvogels entwickelt (Rote Liste: Stufe 1 – vom Aussterben bedroht). 2017 wurden

auf den Flughafenwiesen 94 Brutpaare gezählt – so viele wie nie zuvor und deutlich mehr als in jedem anderen bayerischen Habitat. Dem herausragenden Brachvogelbestand war es auch zu verdanken, dass die Flughafenwiesen zusammen mit den im Norden angrenzenden Flächen des Erdinger Mooses 2008 zum Europäischen Vogelschutzgebiet »Nördliches Erdinger Moos« erklärt worden sind. Ein weiterer Schlüssel zur guten Koexistenz von Vögeln und Flugzeugen am Flughafen München: Da die Wiesenbrüter wie der Große Brachvogel am Airport keine Schwärme bilden und darüber hinaus wenig »flugfreudig« sind, zählen sie nicht zu den flugsicherheitsrelevanten Arten.

[www.munich-airport.de/vogelschutzgebiet](http://www.munich-airport.de/vogelschutzgebiet)



So könnte der LabCampus im Endausbau aussehen: In vier Quartieren wird auf einer Fläche von 500.000 Quadratmeter Raum für Innovationen geschaffen. Das erste Quartier wird im Westen des Geländes realisiert und auf ca. 120.000 Quadratmeter Fläche Platz für ca. 5.000 zukunftsträchtige Arbeitsplätze bieten. Erste Gebäude können in etwas mehr als zwei Jahren bezogen werden.

## LabCampus: Startschuss für einzigartigen Innovationsstandort mit globaler Verkehrsanbindung

Der Münchner Airport plant ein visionäres Zukunftsprojekt: Mit dem »LabCampus« entsteht ein unternehmens- und branchenübergreifendes Ideenzentrum auf dem Flughafengelände, bei dem sich alles um Innovationen dreht.

Der LabCampus bringt Firmen und Wissensträger, Start-ups und Global Player, Kreative und Investoren zusammen – und das an einem pulsierenden internationalen Verkehrsknoten, der weltweit mit über 260 Zielen vernetzt ist. Als Blaupause für die »Stadt der Zukunft« bietet der neue Campus den Hightech-Industrien und Schlüsselbranchen, die sich beispielsweise in den Bereichen Luft- und Raumfahrt, Digitalisierung, Energie und Mobilität engagieren, einen einzigartigen Treffpunkt. Mit Unternehmen wie Siemens und Design Offices sowie Forschungseinrichtungen wie dem Fraunhofer Institut, der Friedrich Alexander Universität Erlangen-Nürnberg oder UnternehmerTUM wurden bereits wichtige Partner als potenzielle Nutzer für den LabCampus gewonnen.

### Das Beste von Digitalisierung und Globalisierung zusammenbringen

Der Flughafen München ist jedoch nicht nur Standort der neuen Innovationsplattform, er übernimmt bei diesem Zukunftsprojekt auch die Kuratorrolle. Als »Campus-Manager« sorgt die Flughafen München GmbH für den passenden Mix an Branchen und Unternehmen, bringt die richtigen Partner zusammen und entwickelt die campusweite Infrastruktur sowie die Versorgungseinrichtungen. »Flughäfen bieten schon heute viel mehr als die bloße Infrastruktur zum Abfliegen, Ankommen oder Umsteigen. Sie sind Treffpunkt, sie laden zum Austausch und zum Verweilen ein. Darauf bauen wir bei LabCampus auf, verstärken und ergänzen es«, erklärt Dr. Marc Wagener, der die Geschäftsführung der neu gegründeten LabCampus GmbH übernommen hat. »Wir helfen den Unternehmen auf dem Campus, Herausforderungen aktiv anzunehmen, die im Zeitalter von Globalisierung und Digitalisierung innovative Antworten von uns fordern. Für den Flughafen Mün-

chen bieten sich damit neue, zukunftsweisende Chancen der Standortentwicklung«, fasst Wagener zusammen.

Der Ausbau des einzigartigen Innovationsstandortes im Nordwesten des Airports erfolgt in mehreren Stufen. Im Quartier 1 sollen zunächst Bürogebäude sowie der neue Standort der flughafeneigenen Airport Academy entstehen. Auch der Ende Januar eröffnete Information Security Hub zur Bekämpfung von Cyber-Kriminalität ist Teil des LabCampus. Dabei ist wichtig, dass die geplanten Flächennutzungen nicht in Konkurrenz zu Angeboten im Flughafenumland treten. So war die Stadt Freising, auf deren Gebiet der neue Labcampus entsteht, von Anfang an eng in die Planung eingebunden. Die Finanzierung des Projekts stammt der Airport – wie alle aktuellen Ausbauprojekte – aus eigenen Mitteln.

[www.munich-airport.de/LabCampus](http://www.munich-airport.de/LabCampus)

Welche objektive Bedeutung hat Fluglärm in Deutschland? Allgemein zählt Verkehrslärm zu den bedeutendsten Arten von Lärmbelastung in Deutschland. Das Umweltbundesamt hat die Belastung der Bevölkerung in der Umgebung von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen und in Ballungsräumen erfasst. Dabei wurden die Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie angewandt:

## 2,48 Mio.

Menschen sind Straßenverkehrslärm von mehr als 65 dBA gemäß Tag-Abend-Nacht-Lärmindex ausgesetzt.

## 2,86 Mio.

Menschen sind von Straßenverkehrslärm von mehr als 55 dBA gemäß Nacht-Lärmindex betroffen.

## 0,95 Mio.

Menschen sind Schienenverkehrslärm von mehr als 65 dBA gemäß Tag-Abend-Nacht-Lärmindex ausgesetzt.

## 1,91 Mio.

Menschen sind von Schienenverkehrslärm von mehr als 55 dBA gemäß Nacht-Lärmindex betroffen.

## 0,028 Mio.

Menschen sind Fluglärm von mehr als 65 dBA gemäß Tag-Abend-Nacht-Lärmindex ausgesetzt.

## 0,027 Mio.

Menschen sind von Fluglärm von mehr als 55 dBA gemäß Nacht-Lärmindex betroffen.

Quelle: Umweltbundesamt, 2016

# Diskussion nach Evaluierung des Fluglärmmgesetzes

Das Bundesumweltministerium hat das Fluglärmmgesetz evaluiert und in seinem Bericht 13 Empfehlungen formuliert. Die gesetzliche Grundlage hierfür ist Paragraph 2 Absatz 3 des Fluglärmmgesetzes, wonach die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag spätestens zehn Jahre nach Inkrafttreten des 2007 novellierten Gesetzes Bericht erstatten soll. Dabei geht es um die in Artikel 2 Absatz 2 genannten maßgeblichen Pegelwerte für die Ausweisung von Lärmschutzbereichen beziehungsweise Schutzzonen unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik. Die Expertinnen und Experten des Flughafens München haben den Evaluierungsbericht gesichtet und bewertet:

### Die Evaluierung bestätigt die Schutzwirkung des Fluglärmmgesetzes.

Der vorliegende Bericht kommt zu dem Ergebnis, dass weder die aktuellsten Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung noch die Entwicklung der Luftfahrttechnik eine Änderung der Schutzkriterien des Fluglärmmgesetzes erforderlich machen.

### Die praktische Anwendung des geltenden Fluglärmmgesetzes hat sich bewährt.

Die reichhaltigen Erfahrungen der deutschen Flughäfen belegen, dass beim Vollzug des Fluglärmmgesetzes gemeinsam mit den betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern stets zufriedenstellende Lösungen gefunden werden konnten.

### Die Empfehlungen, die der Bericht entwickelt, veranlassen keine Gesetzesänderung.

Eine Änderung des Fluglärmmgesetzes oder seiner Durchführungsverordnungen ist durch keine einzige der 13 Empfehlungen aus dem Bericht veranlasst. Vielmehr sollte die aktuelle Umsetzung des Fluglärmmgesetzes 2007 abgeschlossen und die dann daraus gewonnenen Erfahrungen im Rahmen der nächsten Evaluation des Gesetzes betrachtet werden.

### Der Evaluierungsbericht sprengt den gesetzlichen Rahmen der durch Artikel 2 des Fluglärmmgesetzes vorgesehenen Evaluierung.

Die Empfehlungen des Berichtes beziehen sich auch auf Sachverhalte, die an anderer Stelle im Fluglärmmgesetz, in der Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen (FlugLSV), im Luftverkehrsgesetz, der Luftverkehrszulassungsordnung (LuftVZO) oder auf europäischer und internationaler Ebene geregelt sind.

### Die Planungssicherheit im laufenden Vollzug des Fluglärmmgesetzes muss erhalten, Ungleichbehandlungen Betroffener sollten unbedingt vermieden werden.

Eine Änderung des Fluglärmmgesetzes während des laufenden Vollzugs würde die Ziele dieses Gesetzes konterkarieren. Alle beteiligten Akteure würden Planungssicherheit einbüßen und die Befriedigungsfunktion des Gesetzes würde demontiert. Eine untragbare Folge wäre die Ungleichbehandlung der Empfänger von Schallschutzmaßnahmen, je nachdem, ob vergleichbare Maßnahmen bereits realisiert wurden oder unter geänderten gesetzlichen Vorgaben noch zur Realisierung anstehen.

# /Studie: kein Zusammenhang zwischen Flughafenentgelten und Ticketpreisen

Flughafenentgelte haben keinen signifikanten Einfluss auf Ticketpreise. Zu diesem Ergebnis kommt die aktuelle Studie »Identifying the Drivers of Air Fares« des renommierten Beratungsunternehmens ICF im Auftrag des europäischen Flughafenverbandes ACI Europe. An den europäischen Flughäfen herrscht daher wenig Verständnis für Forderungen nach einer noch strikteren Regulierung und einer Absenkung von Flughafenentgelten.

Die im Mai 2018 veröffentlichte Studie weist unter anderem nach, dass es gängige Praxis von Airlines ist, Kostensenkungen nicht an ihre Kundinnen und Kunden weiterzugeben. Ein vielsagendes Beispiel sind hier die Treibstoffzuschläge: Als zwischen 2004 und 2008 die Preise für Kerosin extrem stiegen, erhöhten die Airlines ihre Zuschläge teilweise um mehr als das 30-fache, senkten sie jedoch nicht wieder ab, nachdem die Treibstoffpreise wieder auf ein sehr niedriges Niveau gesunken waren. Eine Absenkung der Flughafenentgelte würde also nicht etwa das Fliegen erschwinglicher machen, sondern lediglich dabei helfen, die Profite von Fluggesellschaften zu optimieren und nebenbei die Flughäfen wirtschaftlich ins Mark treffen.

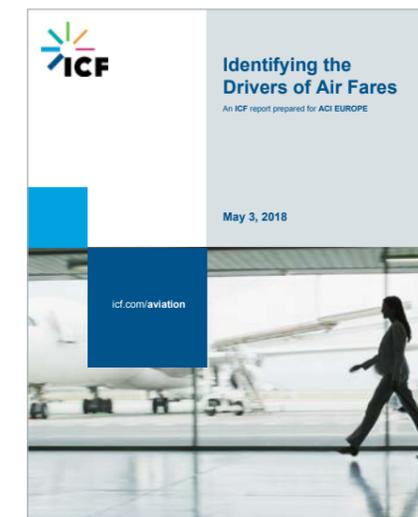
### Airlines geben Kostenvorteile nicht an Passagiere weiter

Selbst wenn die Fluggesellschaften bereit wären, Kosteneinsparungen bei den Flughafenentgelten an ihre Fluggäste weiterzugeben, wäre der Effekt bei den Ticketpreisen nur äußerst gering. Die ACI-Studie weist nach, dass eine Absenkung der Flughafenentgelte um 10 Prozent Flugtickets um nicht mehr als 25 Cent bis 1,40€ billiger machen würde – vorausgesetzt, die Airlines wären bereit, Kostenvorteile weiterzugeben, was ohnehin nicht der Fall ist, wie die Studie

belegt. Hätten die Fluggesellschaften ihre Kostenvorteile beim Kerosin an die Passagiere weitergegeben, wären die Ticketpreise hingegen um bis zu 5€ pro Passagier gefallen.

### Umsteigeverbindungen billiger als Direktflüge – obwohl zweimal Flughafenentgelte anfallen

Dass es in den Kalkulationen der Fluggesellschaften offenbar auch systematisch keinen unmittelbaren Zusammenhang zwischen Flughafenentgelten und Ticketpreisen gibt, erfährt fast jeder Fluggast, der ein und dieselbe Strecke einmal direkt und einmal mit Zwischenstopp fliegt: Obwohl bei der Umsteigeverbindung einmal mehr Flughafenentgelte anfallen, verlangt die Fluggesellschaft für die Direktverbindung in der Regel einen höheren Ticketpreis.



[www.icf.com/resources/reports-and-research/2018/identifying-the-drivers-of-air-fares](http://www.icf.com/resources/reports-and-research/2018/identifying-the-drivers-of-air-fares)

Entlarvende Empirie: Der vermeintliche lineare Zusammenhang zwischen Flughafenentgelten und Ticketpreisen erweist sich als reines Konstrukt. Andere Faktoren sind tatsächlich bestimmend für den Ticketpreis, etwa Flugzeiten, Konkurrenz (oder fehlende Konkurrenz) auf einer Flugstrecke und saisonale Preisschwankungen:

## Bis zu 700%

unterscheidet sich bei Flugtickets der Preis auf derselben Flugstrecke, je nachdem, zu welcher Zeit und mit welcher Airline geflogen wird.

## 70%

mehr zahlen Flugpassagiere im Schnitt für Tickets auf einer Flugstrecke, bei der eine Airline ein Monopol innehat.

## 25 Cent bis 1,40€

weniger hätten Passagiere für ein Flugticket zu bezahlen, wenn die Flughafenentgelte um 10% sinken und Airlines diese Absenkung an ihre Kunden weitergeben würden (was in der Praxis jedoch nicht der Fall ist).

## 80%

aller Fluggäste auf dem europäischen Markt reisen mit Airlines, in deren Kalkulation die Flughafenentgelte weniger oder deutlich weniger als 6% der Kostenbasis ausmachen.

## 200%

beträgt die saisonale Schwankungsbreite bei den Preisen vieler Flugangebote.

## 83 £

weniger kostet im Schnitt ein Flugticket auf der Strecke Edinburgh-London Heathrow-New York JFK als ein Flugticket für die Direktverbindung London Heathrow-New York JFK (mit British Airways). Der Direktflug ist teurer, obwohl die Fluggesellschaft einmal weniger Flughafenentgelte zu zahlen hat.

Quelle: ACI Europe, Identifying the Drivers of Air Fares, 2018

Zahl des Monats

94

Brutpaare des Großen Brachvogels wurden 2017 auf den Flughafengebieten gezählt. Das macht das Flughafengebiet zum größten Brutgebiet des vom Aussterben bedrohten Vogels in ganz Bayern.

## Feedback?

**Schicken Sie uns eine Nachricht:**

### Politikbrief

E-Mail: [politikbrief@munich-airport.de](mailto: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](mailto:vanessa.haumberger@munich-airport.de)

### Hans-Joachim Bues

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

**Sie können den Politikbrief auch downloaden:**



[www.munich-airport.de/publikationen-1799129](http://www.munich-airport.de/publikationen-1799129)

# Michael Kerkloh erneut zum Präsidenten des Verbandes europäischer Flughäfen gewählt

Dr. Michael Kerkloh, Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen München GmbH, ist in Brüssel erneut zum Präsidenten des Airport Council International (ACI), dem europäischen Dachverband der internationalen Verkehrsflughäfen gewählt worden. Kerkloh ist seit vielen Jahren im Board des ACI Europe und bekleidet seit einem Jahr das Amt des Präsidenten. Der ACI Europe vertritt die Interessen von über 500 Flughäfen in 45 europäischen Ländern.

»Dies ist eine interessante und zugleich spannende Zeit für Flughäfen wie für die gesamte Luftverkehrsbranche«, erklärte Kerkloh anlässlich seiner Wiederwahl. Angesichts der aktuellen geopolitischen Rahmenbedingungen und konjunkturellen Schwankungen sieht Kerkloh die europäischen Flughäfen vor großen Herausforderungen. Kerkloh wörtlich: »All dies bedeutet, dass auf ACI Europe weiterhin viel Arbeit zukommen wird.«



Freut sich auf seine zweite Amtszeit als Präsident des europäischen Flughafenverbandes ACI Europe: Dr. Michael Kerkloh, Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen München GmbH

## 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