

# Der WirtschaftsReport

Eine Verlagsbeilage in Zusammenarbeit mit der Flughafen München GmbH

Juni 2012

4. Jahrgang

## EIN GUT FUNKTIONIERENDER LUFTVERKEHR stärkt die deutsche Wirtschaft: Luftverkehr als wichtiger Wirtschafts- und Beschäftigungsfaktor



Der Luftverkehr spielt mit seinen Frachtmaschinen (Bild) für eine Just-in-time-Produktion in deutschen Automobilfabriken eine wichtige Rolle.

© FMG

### > Günter Spahn

Man erinnert sich ungern an die von Island ausgehende Aschewolke im April 2010, die nicht nur den Flugverkehr weitgehend lahmlegte, sondern „Wirtschaftsabläufe in erheblichem Ausmaß“ – so der damalige Bundeswirtschaftsminister Rainer Brüderle – beeinträchtigte. Wenn, so Brüderle weiter, „in der globalisierten Wirtschaft Wertschöpfungsketten über einen längeren Zeitraum unterbrochen werden, kommen wir in eine ernste Lage, denn viele unserer Industriezweige hängen vom Transport mit Flugzeugen ab“. Diese Aussage war keine Übertreibung, wie die Abläufe bei der BMW AG in ihrem riesigen Werk im niederbayerischen Dingolfing zeigten.

### Stillstehende Produktionsbänder durch Aschewolke

Am 20. April 2010 wurden dort die Produktionsbänder infolge von Engpässen bei der Belieferung mit Elektronik angehalten. Diese Bauteile kommen per Luftfracht an. Übrigens zeigt dieses Beispiel exemplarisch, wie wichtig Flughäfen auch und gerade für die großen Firmen sind. Das BMW-Werk Dingolfing, direkt an der Autobahn, liegt gerade einmal 30 Autominuten vom Münchner Airport entfernt.

Die Mobilität auch per Flugzeug ist international längst selbstverständlich geworden. Und keineswegs lässt sich der Flugverkehr „nur“ auf den Tourismus – übrigens auch eine Säule der Wirtschaft – eingrenzen. In einer globalisierten

Welt, in der Menschen und Unternehmen sich immer stärker vernetzen, entscheidet der Zugang zum Luftverkehrsnetz über die Standortqualität ganzer Volkswirtschaften.

### Luftverkehr braucht Infrastruktur

Deshalb braucht der Luftverkehr auch hierzulande eine zukunftsfähige Infrastruktur. Die deutsche Exportindustrie ist weltweit aktiv. Auf der anderen Seite erfolgen auch in Deutschland die meisten großen Investitionen im nahen und mittleren Umfeld von Airports. Bereits heute hängen in Deutschland ca. 850.000 Arbeitsplätze direkt und indirekt vom Luftverkehr ab. Allein 30.000 Menschen beschäftigt der 1992 eröffnete Münchner Flughafen – bereits 18.000 mehr als in seinem Eröffnungsjahr. Und auch im Umfeld des Münchner Flughafens hat der Jobmotor Airport erhebliche Beschäftigungsimpulse entfaltet. Das lässt sich beispielhaft an dem rasanten Aufstieg der Logistikunternehmen aufzeigen, die sich in den unmittelbaren an den Airport angrenzenden Gemeinden Hallbergmoos und Schwaig niedergelassen haben. Hier entstanden zahlreiche neue, moderne und zukunftsfähige Arbeitsplätze.

Von der Luftfahrt profitieren die Beschäftigten und die Unternehmen gleichermaßen. Alle wichtigen deutschen Finanz- und Wirtschaftszentren (Frankfurt, München, Düsseldorf, Hamburg, Köln, Hannover und Stuttgart) verdanken ihre Attraktivität nicht zuletzt den nahe gelegenen Flughäfen. Insbesondere internationale tätige Unternehmen sehen in

einer optimalen Luftverkehrsanbindung durch leistungsstarke Flughäfen einen der wichtigsten Standortfaktoren. Dies wurde durch viele volks- und regionalwirtschaftliche Analysen bestätigt. Aufgrund ihrer enormen Beschäftigungswirkungen sind die Flughäfen darüber hinaus aber auch verlässliche Aktivposten für die regionalen Arbeitsmärkte. Dass etwa der Arbeitsagenturbezirk Freising/Erding über viele Jahre mit der bundesweit niedrigsten Arbeitslosenquote aufwarten konnte, geht in erster Linie auf den hier angesiedelten Münchner Flughafen zurück.

Auch eine aktuelle Untersuchung des unabhängigen und renommierten Institutes „Oxford Economics“, das zu den führenden wissenschaftlichen und weltweit tätigen Unternehmen für Prognosen, Analysen und Consulting gehört, unterstreicht die Bedeutung des Luftverkehrs.

### Drehkreuze haben eine zentrale Funktion

Wie in der Studie herausgestellt wird, kommt dabei insbesondere den großen Drehkreuzen entscheidende Bedeutung zu. Auf diesen großen Flughäfen werden Zubringerflüge von kleineren Airports gebündelt und die Passagiere dann mit einem größeren Flugzeug weiterbefördert. Drehkreuze haben deshalb auch ökonomisch eine Multiplikatorfunktion. Die Luftfahrt habe selbst im Krisenjahr mit allgemeinen Konjunkturreinbrüchen (neben der Finanzwirtschaft auch in der produzierenden Realwirtschaft) 816.000 Arbeitsplätze allein in Deutschland gesichert. Wichtig sei aber auch die wirtschaftliche Bedeutung der mit dem

Flugzeug in Deutschland ankommenden ausländischen Touristen, die mit ihren Ausgaben in den verschiedensten Bereichen noch einmal zusätzlich 330.000 Arbeitsplätze sichern – Tendenz steigend! Insgesamt, so die Experten von Oxford Economics, tragen der Luftverkehrssektor und seine Beschäftigten zu einer Generierung von 20,2 Milliarden Euro pro Jahr an Steuern und Sozialabgaben bei – ebenfalls mit einer weiter ansteigenden Tendenz.

Der Wirtschaftsfaktor Luftverkehr ist in Deutschland mit seinen Flughäfen und seiner großen internationalen Luftverkehrsgesellschaft Lufthansa für riesige Investitionen verantwortlich. Am Bau neuer Terminals partizipieren die Bauwirtschaft, die Material- (Stahl) und Baustoffhersteller, die Produzenten von z.B. Aufzügen, Fahrtreppen, Laufbänder und Andockeinrichtungen (wie ThyssenKrupp) und unzählige Firmen aus den Bereichen Energieversorgung, Klimatisierung und Haustechnik.

### Lufthansa als bedeutender Großinvestor

Die Lufthansa induziert andererseits durch die Bestellung neuer Flugzeuge Wertschöpfung auch in der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie, wie das Beispiel EADS mit seinen großen Werken (z.B. in Hamburg mit der Airbus-Fertigung) zeigt. So ist der deutsche Triebwerkshersteller MTU Engines an den Programmen der drei führenden Konzerne für Großtriebwerke (Rolls-Royce, GE und Pratt & Whitney) beteiligt. Der Luftverkehr ist eine wichtige Säule der deutschen Volkswirtschaft.

### Vom höheren Gut

Was hat Vorrang? Individuelle persönliche Interessen mit Egoismen oder aber die Allgemeinheit? In der deutschen Gesellschaft können kritische Bürger, die ja ausdrücklich durchaus gewollt sind, aber nur dann seriöse Gesprächspartner sein, wenn sie zu einer fairen Güterabwägung von Vor- und Nachteilen für die Gesamtheit bereit sind und demokratisch zustande gekommene Entscheidungen anerkennen. Um was geht es?

Allgemein geht es um die Fragestellung der Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes, wenn etwa Vorhaben der Infrastruktur wie Mobilität und Energieversorgung in der deutschen Gesellschaft nur noch schwer die notwendige Akzeptanz erhalten. Was ist also das höhere Gut? Die Menschen wollen – völlig unabhängig von der erwähnten Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands – einen gesicherten Lebensstandard, sie wollen daher unbedrohte und gut bezahlte Arbeitsplätze. Die Deutschen wollen aber auch Lebensqualität und Freiheiten durch die Mobilität in ihrem persönlichen Umfeld, etwa beim Urlaub nach dem Motto „gegen den Flugverkehr kann man etwas haben, aber bitteschön nicht, wenn es um meinen Karibik-Urlaub geht“. Das Sankt-Florians-Prinzip lässt grüßen!

Zu einem Symbol für die zunehmende Verweigerungshaltung wurde Stuttgart 21. Aber auch Autobahnen, Schnellbahn-Trassen der Bahn, Brücken, Kraftwerke (und seien es regenerative Anlagen), Wasserstraßen, Windräder und vor allem natürlich auch Flughäfen und Start- und Landebahnen werden leidenschaftlich bekämpft, sobald eigene persönliche Interessen tangiert werden. Oft kann auch der Widerspruch nicht aufgelöst werden. Die Eisenbahn, so wird gefordert, soll den zunehmenden Güterverkehr von der Straße nehmen – aber wenn dann neue Eisenbahntrassen persönliche Interessen berühren, finden dies die betroffenen Hausbesitzer dann gar nicht mehr so lustig. Wie aber soll bei diesen Differenzen eine gute Infrastruktur organisiert werden?

Wenn heute alle guten Argumente für einen Ausbau der Infrastruktur nichts nützen, wird gerne der „Kult des hemmungslosen Wachstums“ postuliert. Wachstum, so die Meinung vieler Kritiker, bräuchte man nicht mehr. Wachstum sei die Anbetung der Finanz- und Kapitalmärkte. Prof. Dr. Alexander Eisenkopf, Inhaber des Lehrstuhls für Allgemeine Betriebswirtschaftslehre & Mobility Management an der Zepelin Universität Friedrichshafen, hat darauf eine drastische Antwort. Natürlich könne man Wachstum ablehnen, aber er habe noch nie gehört, dass es künftig keine Lohnerhöhungen mehr geben solle und die Menschen auf Urlaub, Mobiltelefone oder auf einen neuen Flachbildschirm verzichten wollten.

Eine gute Infrastruktur – und dazu gehört auch ganz besonders die Luftfahrt mit Personenverkehr und Luftfracht – ist die Basis für eine funktionierende Wirtschaft, die wiederum Arbeitsplätze schaffen und sichern soll. Aber wie soll dies funktionieren, wenn Deutschland im Wettbewerb mit neuen Volkswirtschaften wie China immer mehr Produktion verlieren wird, weil in China die notwendigen Einrichtungen einfach viel schneller realisiert werden können?

Sp

**NEGATIVE AUSWIRKUNGEN** der Luftfahrt werden zurückgehen:

# Für das „Ja“ zur 3. Start- und Landebahn gibt es gute und überzeugende Gründe

## Argumente 3. Start- und Landebahn

1. Die 3. Start- und Landebahn sichert die Funktion als „Jobmaschine“; Entwicklung 1992 bis 2012 von 12.000 auf 30.000 Arbeitsplätze. Prognose 2025 bei Realisierung 3. Start- und Landebahn; Zuwachs von 11.000 Arbeitsplätze auf insgesamt 41.000
2. Die 3. Start- und Landebahn erhöht Attraktivität der Wirtschaftsräume Stadt und Region München für Investoren: weitere indirekte Arbeitsplätze, Erhöhung des Steueraufkommens
3. Die 3. Start- und Landebahn erhöht Attraktivität der Drehkreuzfunktion und somit für Investitionen in die Stationierung von Flugzeugen am Flughafen München
4. Die 3. Start- und Landebahn ermöglicht zusammen mit dem Ausbau des Terminals 2 (Satelliten) eine reibungslose und effiziente Abwicklung des steigenden Verkehrsaufkommens
5. Die 3. Start- und Landebahn trägt zur weltweiten Mobilität der Geschäftsreisenden – aber auch der privaten Flugreisenden – bei. Mit der 3. Startbahn kommen die Bürger(innen) aus München und der Region ohne Umwege zu immer mehr Zielen in aller Welt
6. Die 3. Start- und Landebahn ist ein wesentlicher Bestandteil der Qualitätsverbesserung des Flughafens, der als Bayerns Tor zur Welt eine wichtige Visitenkarte unseres Landes darstellt
7. Die 3. Start- und Landebahn beseitigt die bereits bestehenden Engpässe in den Hauptverkehrszeiten und somit Staus und Warteschleifen sowie die damit verbundenen Emissionen
8. Die 3. Start- und Landebahn sichert kurz-, mittel- und langfristig die Attraktivität und Ansehen der Landeshauptstadt München, sie verbessert die Erreichbarkeit der international so geschätzten Weltstadt und erleichtert den Zugang zum facettenreichen Angebot dieser offenen Kulturmetropole
9. Die 3. Start- und Landebahn ist ein kurzfristig greifendes Konjunktur- und Beschäftigungs-Programm mit einem Volumen von 1,2 Milliarden Euro
10. Die 3. Start- und Landebahn trägt keineswegs zur dauerhaften Erhöhung von Lärm bei, weil die Technik die Herausforderungen zur Entwicklung geräuscharmer Triebwerke mit Hochdruck voranbringt. Neue Triebwerke werden derzeit entwickelt, die sowohl den CO<sub>2</sub>-Ausstoß um die Hälfte verringern, als auch den Geräuschpegel entschieden weiter reduzieren



Emirates, eine der besten Airlines und größter Kunde für den A380, setzt voll auf München und will diesen Stützpunkt weiterhin ausbauen. © FMG

### > Günter Spahn

In verschiedenen Beiträgen auf diesen Sonderseiten steht das Thema Mobilität durch den Luftverkehr und ganz konkret der Ausbau des Drehkreuzes Flughafen München durch die vorgesehene 3. Start- und Landebahn im Mittelpunkt. Die wirtschaftlichen Vorteile, die mit diesem Ausbau für die bayerische Landeshauptstadt und den gesamten Großraum München verbunden sind, liegen auf der Hand. Wir haben in München Weltkonzerne, die im harten Wettbewerb stehen und global tätig sind. Diese Unternehmen brauchen für ihre Kaufleute und Ingenieure schnelle Verbindungen in alle Teile der Welt. Aber auch für die Münchner Bevölkerung ist der schnelle Zugang zu einem leistungsstarken Flughafen von großer Bedeutung. Dank der erfolgreichen Weiterentwicklung des Münchner Flughafens zu einem internationalen Luftverkehrsdrehkreuz stehen den Münchnern heute 240 Ziele in aller Welt zur Auswahl.

Wenn dies aber alles für richtig anerkannt wird, wenn ein Flughafen wie München wiederum unbestreitbar ein „Jobmotor“ erster Güte ist, dann darf doch die Frage erlaubt sein, weshalb der

notwendige Ausbau des Flughafens durch eine 3. Start- und Landebahn trotzdem so kontrovers diskutiert wird. An vergleichbaren Flughäfen ist die in München geplante Kapazitätserweiterung längst vollzogen worden, wie die Tabelle auf der Seite 4 dieses Specials zeigt. Interessanterweise sagen die Gegner der 3. Start- und Landebahn, dass sie nichts gegen den bestehenden Flughafen hätten.

### Ausgleich der Interessen durch fairen Kompromiss

Die Startbahngegner sollten die Realität sehen. Sie kritisieren den Flächenverbrauch und den Lärmpegel durch Flugzeuge sowie deren Emissionen. Eine leistungsstarke Exportnation muss solche Belastungen in zumutbaren Grenzen jedoch aushalten, wenn sie sich im Wettbewerb behaupten will. Dass es dabei einen Ausgleich der Interessen geben muss und dass die Betroffenen angemessen zu entschädigen sind, versteht sich von selbst. Beim Flächenverbrauch muss darauf hingewiesen werden, dass zum Beispiel die gewollte Energiewende mit einem unglaublichen Landschaftsverbrauch durch Windräder verbunden ist. Niemand will Stromtrassen haben. Aber wie soll eine Energiewende funktionieren, wenn es

keine Trassen geben darf, wenn interessanterweise die vor noch nicht allzu langer Zeit hochgelobten Windräder inzwischen auch kritisch gesehen werden – eben wegen dem Flächenverbrauch. Natürlich braucht eine Start- und Landebahn Flächen. Vergleicht man den Mobilitätsgewinn mit den Auswirkungen neuer Autobahn- oder Bahntrassen, nimmt sich der Flächenverbrauch am Flughafen eher bedeutungslos aus. Auch der Lärmpegel und die Emissionen sind unangenehm. Wer will es bestreiten? Aber auch bei diesen Themen sollte jedoch das Gesamtbild betrachtet werden. Der Autor dieses Beitrages denkt mit Grausen an die „alten“ extrem lautstarken Tupolew-Maschinen zurück, die heute zumindest in Deutschland nicht mehr verkehren. Die heutige Generation der Verkehrsflugzeuge erreicht nur noch ein Zehntel der Lautstärke und der Emissionen früherer Modelle und die Entwicklung noch leiserer und noch sauberer Maschinen ist bereits in vollem Gange. Bis spätestens 2020, dies sind nur noch acht Jahre, sollen die Triebwerke nochmals deutlich im Hinblick auf Lärm und Emissionen verbessert werden. Weltweit arbeiten Ingenieure gegenwärtig an diesem Thema. Es ist durchaus denkbar, dass die Antriebe auch in der Luft künftig etwa auf der

Brennstoffzelle oder anderen alternativen Energiequellen basieren. Auch angesichts der absehbaren Reduzierungen der Belastungen, die vom Luftverkehr ausgehen, wäre es äußerst kurz-sichtig, den notwendigen Ausbau des Münchner Flughafens abzulehnen.

### Chance Flughafenregion nicht verspielen

Es ist verständlich, dass viele junge Menschen aus ganz Deutschland im Großraum München ihre Chancen suchen. Denn München prosperiert und die Landkreise Freising und Erding stehen gut da. Dies hat viel mit der Leistungsfähigkeit des Münchner Flughafens zu tun. Was würde aus Niederbayerns größter Fabrik, dem BMW-Werk in Dingolfing, wenn die Versorgung mit Elektronik per Luftfracht nicht mehr gesichert wäre? Und was würde aus dem Münchner Oktoberfest, wenn die Besucher aus Amerika und Asien wegblieben? Die Lärmauswirkungen und die Emissionen der Luftfahrt werden in den kommenden Jahren durch technische Lösungen entscheidend reduziert. Für die Probleme, die ein Verzicht auf den Münchner Flughafen ausbauen aufwerfen würde, gäbe es dagegen so schnell keine Lösung.

**TRIEBWERKE DER NEUESTEN GENERATION** werden extrem leise und sauber:

# Fluglärm ist bald Vergangenheit

### > James R. Finney

Der Fluglärm ist der Feind der Luftfahrtindustrie. Dies wissen die Flugzeughersteller und die Produzenten der Triebwerke. Wenn es gelingt, Triebwerke in puncto Geräuschpegel so zu verbessern, dass sie keine Belästigung mehr darstellen, wird die gesellschaftliche Akzeptanz des Luftverkehrs erheblich zunehmen. Bereits in der Vergangenheit wurden bei der Verbesserung der Verbrauchs- und Lärmwerte der Triebwerke massive Erfolge erzielt. Dies zeigen die modernen Triebwerke der Trent-Reihe von Rolls-Royce. Diese Kraftpakete, die die modernen Flugzeuge A380 oder die 747-8 antreiben, verbrauchen auf 100 Kilometer pro Passagier nur noch drei Liter Treibstoff. Für die Anwohner der Flughäfen ist

Lärm älterer Triebwerke beim Start unangenehm. Doch es wurde bereits viel erreicht, wenn nur an die Geräuschentwicklung der Triebwerke noch vor 20 Jahren erinnert werden darf. Aber die Entwicklung geht weiter. Auch das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) beschäftigt sich mit neuen Antriebssystemen. Selbst über den Elektroantrieb wird nachgedacht, doch dies wird noch lange Theorie bleiben, weil das Gewicht der Batterien die Entwickler vor Probleme stellt. Realistischer ist die weitere Entwicklung Turbostrahl-Triebwerke. Wenn sich z.B. der sogenannte Fan langsamer dreht, reduziert sich automatisch auch der Lärm. Auch das Pfeifen und Rauschen lässt sich weiter reduzieren, wenn die Anzahl und die Form der einzelnen Schaufeln des Triebwerks verändert werden. Ein solcher Fan wird schon bald einsatzbereit

sein. Auch am Ersatz für Kerosin wird gearbeitet. Bei diesen alternativen Treibstoffen wird z.B. Erdgas, Sauerstoff und Wasserdampf verwendet. Die Antriebstechnik hat sich seit dem

Erstflug vor gut 100 Jahren extrem verändert. Diese technische Entwicklung wird weitergehen und davon profitieren die Flughäfen und ihre Anwohner. Und dies ist keine Utopie.



Damit große Staus und somit Lärm bald der Vergangenheit angehören, liegt die 3. Start- und Landebahn auch im Interesse der Anwohner. © FMG

### Impressum:

Zielgruppen-Medien Verlag „Der WirtschaftsReport“  
Postfach 11 42, 85421 Erding b. München  
E-Mail: info@zielgruppen-medien.de  
Herausgeber & Chefredakteur: Günter Spahn  
Koordination & Layout: Christian Spahn  
Copyright: Zielgruppen-Medien Verlag  
www.zielgruppen-medien.de  
Technische Herstellung/Druck:  
Frankfurter Societäts-Druckerei GmbH  
Frankenallee 71-81, 60327 Frankfurt/Main

**DARUM GEHT ES** bei der 3. Start- und Landebahn:

# Mobilität und wirtschaftliche Stärke oder Rückschritt durch Stillstand

Am 17. Juni 2012 können 1.038.000 stimmberechtigte Münchnerinnen und Münchner in zwei Bürgerentscheidungen zum Thema 3. Start- und Landebahn am Flughafen München abstimmen. Dabei geht es um fundamentale Fragen, nicht nur zur weiteren Entwicklung des Airports. Es geht auch um die Frage, inwieweit die Bürgerinnen und Bürger bereit sind, die Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit von Stadt und Region München für die Zukunft abzusichern. So wird auch darüber entschieden, ob die Qualität des Lebensstandards weiterhin einen hohen Stellenwert haben soll oder ob ein wirtschaftliches Abdriften – verbunden mit der Gefahr des Verlustes von Arbeitsplätzen – billigend in Kauf genommen wird. In einer Zeit, in der bereits wieder von einer Rezession infolge der Euro- und Verschuldungskrise gesprochen wird, müssen wir uns auch darüber im

Klaren sein, dass eine Verhinderung dieser Infrastrukturmaßnahme auch negative Auswirkungen für andere Branchen nach sich zieht. So würde ein Verzicht auf die dritte Bahn auch bedeuten, dass dafür geplante Investitionen in Höhe von 1,2 Mrd. Euro eben nicht der Konjunktur zugute kommt. Das würde zuerst die Bauwirtschaft treffen, mittelfristig aber die gesamte exportorientierte Industrie und natürlich auch die bayerische Tourismuswirtschaft. Und dies hätte Auswirkungen auf Arbeitsplätze. So sind nun einmal die wirtschaftlichen Kreisläufe. In unserem Gespräch mit Dr. Michael Kerkloh (Vorsitzender der Geschäftsführung FMG) stehen die Gründe im Mittelpunkt, weshalb Drehkreuze wie beim Flughafen München so eine wichtige Bedeutung für die Bevölkerung und für die Wirtschaft haben. G. Spahn

**WirtschaftsReport: Von den Gegnern der 3. Start- und Landebahn wird darauf hingewiesen, dass die Entwicklung auch der Starts und Landungen am Flughafen München, gemessen an den Boomjahren vor der Finanzkrise, d.h. in den Jahren 2007 und 2008, rückläufig sei. Auch wird auf die nachlassende Entwicklung des Luftverkehrs an anderen Flughäfen hingewiesen. Wie ist der Stand der Dinge im Erdinger Moos?**

**Dr. Michael Kerkloh:** Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2011 stieg die Anzahl der Starts und Landungen am Flughafen München gegenüber dem Vorjahr um rund 20.000 bzw. 5% auf 410.000 und liegt damit nur noch 5% unter den absoluten Rekordwerten von 2007 und 2008. Im laufenden Jahr liegen wir beim Passagieraufkommen auf einem neuen Rekordniveau und 4% über den Vorjahreswerten. Weil die Airlines die steigende Nachfrage momentan noch durch den Einsatz größerer Maschinen auffangen können, schlägt sich das Passagierwachstum noch nicht in steigenden Bewegungszahlen nieder, aber das dürfte sich bald ändern.

## Wachstumsgeschichte durch Drehkreuzfunktion

Im Ranking der passagierstärksten Flughäfen Europas kletterte München seit 1992 vom 14. Rang auf Platz 6. Motor dieser Erfolgsgeschichte war die Weiterentwicklung des Münchner Airports zu einem leistungsstarken Luftverkehrsdrehkreuz. Erst durch diesen Qualitätssprung vom Zielflughafen zum Drehkreuz konnte der Münchner Flughafen in die Liga der großen europäischen Airports aufsteigen. Die Nutznießer dieser Entwicklung waren vor allem die bayerische Bevölkerung und die Wirtschaftsunternehmen hier im Freistaat.

**WirtschaftsReport: Ein Drehkreuz vernetzt ja vor allem den Europaverkehr mit Langstreckenflügen, also den Interkontinentalverkehr. Ist im Interkontinentalverkehr München schon wettbewerbsfähig?**

**Dr. Kerkloh:** Wir haben bereits ein eng geknüpft Netz im Europaverkehr – mit mehr europäischen Destinationen als an jedem anderen Airport. Aber den Kunden steht in München auch ein attraktives Angebot im Langstreckenverkehr zur Verfügung. Die Anzahl der wöchentlichen Starts zu Zielen im Interkontinentalverkehr hat sich in München zwischen 2001 und 2011 von 138 auf 278 mehr als verdoppelt. Der Großteil dieser für Bayern und seine Landeshauptstadt München so wichtigen Nonstop-Verbindungen wäre ohne die Drehkreuzqualität unseres Flughafens nie zustande gekommen.

München und Frankfurt bündeln in Deutschland die Verkehre nach Asien, Amerika und Afrika. Rund 90% des gesamten Interkontinentalverkehrs von und nach Deutschland wird heute über diese beiden Verteilernoten geführt. Bis auf London und Paris gibt es in Europa keine Flughafenstandorte, die über ein so großes Einzugsgebiet verfügen, dass

sie schon aufgrund der lokalen Nachfrage Langstreckenverkehre in größerem Umfang anbieten können. Deshalb ist das Drehkreuzkonzept das Erfolgsmodell für den Langstreckenverkehr. Ich möchte es ganz offen sagen: In Deutschland gäbe es ohne die beiden Luftverkehrsdrehkreise München und Frankfurt keine Möglichkeit, ein nachfragege-

doppelter Hinsicht von diesen Passagieren. Erstens sichern die Umsteiger – wie eben schon erwähnt – durch ihre Reisen einen erheblichen Teil des Flugangebotes ab München und damit zugleich die Wertschöpfung und Beschäftigungseffekte, die mit den Flügen verbunden sind. Der Freistaat Bayern und der Großraum München gewinnen durch die erst-

aussichtlich auch ohne Mittelzuflüsse vom Kapitalmarkt bestreiten. Lassen Sie daher noch einmal in aller Deutlichkeit festhalten: Wie wir gegenüber unseren Gesellschaftern in den Gremiensitzungen anhand belastbarer Zahlen dargelegt haben, kann und wird die FMG die dritte Bahn ohne jedwede Inanspruchnahme von Steuergeldern finanzieren.

Befürworter der 3. Startbahn sehen, tatsächlich auch zur Wahl geht und mit ihrer Stimme den Weg für die dritte Bahn frei macht. Denn eins ist auch klar: Wenn die Befürworter zuhause bleiben und die Wahl für uns verloren geht, wird dieser so dringend benötigte Ausbau für viele Jahre und vielleicht sogar für immer vom Tisch sein. Das hätte dann für die Münchner Bevölkerung ganz erhebliche Nachteile. Die Münchner würden ja nicht nur an Mobilität verlieren. Es würden auch tausende von Arbeitsplätzen, die mit dem Ausbau geschaffen werden, wegfallen. Hinzu kommen die enormen Umsatzeinbußen, die etwa auf Hotels, Transportunternehmen und Geschäften zukommen, wenn das durch eine dritte Bahn mögliche Aufkommen ausländischer Gäste nicht erreicht wird.

**WirtschaftsReport: Was sagen Sie den Münchnern, die das Wahlverfahren mit den insgesamt drei abzugebenden Stimmen für zu kompliziert halten und schon deshalb den Gang ins Wahllokal scheuen?**

**Dr. Kerkloh:** Es klingt zwar kompliziert, aber so schlimm ist es nicht. Auf dem Stimmzettel wird der Wähler zunächst gefragt, ob er das Ratsbegehren für die 3. Startbahn unterstützt, da sollten unsere Unterstützer mit „Ja“ stimmen. Bei der zweiten Frage geht es um das Bürgerbegehren der Flughafengegner, da wäre dann „Nein“ anzukreuzen. Dann gibt es noch eine Stichfrage, in der noch mal gefragt wird, ob die dritte Bahn realisiert werden soll oder nicht – und da wäre dann wieder ein „Ja“ anzukreuzen. Wenn man also die drei Fragen mit Ja, Nein, Ja beantwortet, kann man eigentlich nichts falsch machen. Mein Appell an die Münchner ist deshalb: Gehen Sie am Sonntag wählen, unterstützen Sie ihren Airport. Ein starkes München braucht



Die vorgesehene 3. Start- und Landebahn ist auf unserem Bild als Computeranimation oben dargestellt.

© FMG

rechtes Langstreckenangebot für die Bevölkerung und die hier ansässigen Firmen vorzuhalten.

**WirtschaftsReport: Und wie wirkt sich ein Luftverkehrsdrehkreuz mit dem damit verbundenen Flottenaufbau auf den örtlichen bzw. regionalen Arbeitsmarkt aus?**

**Dr. Kerkloh:** Nur an den Drehkreuzen München und Frankfurt ist für eine Airline die Stationierung von Langstreckenflugzeugen in nennenswerter Anzahl sinnvoll und nur an diesen beiden Standorten kommen die positiven wirtschaftlichen Effekte einer solchen Stationierung in vollem Umfang zum Tragen. In München hat die Lufthansa mittlerweile 24 Langstreckenjets stationiert. Sie will diese Flotte in den kommenden Jahren sukzessive vergrößern. Mit jedem neu stationierten Airbus A340-600 entstehen allein bei der Lufthansa weit über 200 neue Arbeitsplätze – und noch einmal etwa ebenso viele in der Region. Von diesen Arbeitsplätzen profitieren wiederum die Landeshauptstadt München und die Nachbargemeinden des Flughafens, denn die Flughafenbeschäftigten stärken durch ihre Steuerleistungen die kommunalen Haushalte und kurbeln mit ihrer Kaufkraft die regionale Wirtschaft an.

**WirtschaftsReport: Aber die Startbahngegner verbreiten doch die These, dass die Umsteiger dem Standort nichts bringen würden.**

**Dr. Kerkloh:** Das genaue Gegenteil ist der Fall. Der Freistaat Bayern und die Flughafenregion profitieren nämlich in

klassige Luftverkehrsanbindung erheblich an Attraktivität – und zwar sowohl für Investoren als auch für Touristen.

Zweitens tragen die Umsteiger darüber hinaus aber auch ganz direkt zur Wertschöpfung bei, indem sie während ihres Zwischenstopps in den Flughafengeschäften einkaufen und in den Restaurants des Airports essen und trinken. Was für Beschäftigungsimpulse damit verbunden sind, zeigt eine Zahl: Unsere Tochtergesellschaft Eurotrade, die einen Großteil der Läden am Münchner Flughafen betreibt, hat die Anzahl ihrer Mitarbeiter seit dem Jahr 2000 von 440 auf über 1000 mehr als verdoppelt. Das wäre ohne die Umsteiger definitiv nicht möglich gewesen.

**WirtschaftsReport: Kommen wir zu einer anderen Kritik der Gegner der 3. Start- und Landebahn. Es wird behauptet, dass angesichts der klammen Haushaltslage derzeit ein Ausbau auch aus fiskalischen Gründen nicht verantwortbar sei. Letztendlich müsste der Steuerzahler für den Bau aufkommen.**

**Dr. Kerkloh:** Zunächst ist die FMG ein leistungsfähiges und wirtschaftlich gesundes Unternehmen, das in der Lage ist, sich im Wettbewerb zu behaupten und die Herausforderungen des Marktes zu meistern. Das gilt auch und gerade für die von uns geplante Erweiterung des Start- und Landebahnsystems. Aufgrund der positiven wirtschaftlichen Entwicklung der vergangenen Jahre können wir den Bau einer 3. Start- und Landebahn nicht nur aus eigener Kraft, sondern vor-

**WirtschaftsReport: Die Finanzierung ist also ohne Beanspruchung des Steuerzahlers gesichert, die Entwicklung und Perspektiven durch die Drehkreuzfunktion am Flughafen München sind gut.**



Dr. Michael Kerkloh, Vorsitzender der Geschäftsführung der FMG, betonte die Wichtigkeit des Airports München für die Wirtschaft und die Bevölkerung.

© FMG

Jetzt kommt es auf die Münchnerinnen und Münchner an. 17. Juni 2012 an. Was für ein Gefühl haben Sie?

**Dr. Kerkloh:** Ich glaube, dass es eine sehr enge Entscheidung wird. Jetzt kommt es darauf an, dass am Sonntag die schweigende Mehrheit, die wir auf Seiten der

einen starken Flughafen und wir brauchen dafür am Sonntag die starke Unterstützung der Münchner.

(Die Fragen an den Vorsitzenden der Geschäftsführung der Flughafen München GmbH (FMG) stellte WirtschaftsReport-Chefredakteur Günter Spahn)

**GLAUBWÜRDIGKEIT GEHT UNTER** – Gegner der 3. Start- und Landebahn entlarven sich selbst:

# Nur „Aufmucken“ führt ins Leere

> Sven Skoglund

Am 17. Juni 2012 entscheiden die Bürgerinnen und Bürger der Landeshauptstadt München über eine Start- und Landebahn für den Ausbau des Flughafens München. Diese 4.000 Meter dienen keineswegs einem blindem Wachstumsfetischismus; die Realisierung ist schlicht notwendig, wenn München – aber auch die ganze Region – den Stellenwert eines führenden Wirtschaftsstandortes auch künftig erhalten will. Das prosperierende München ist kein Selbstläufer, sondern steht im harten Standortwettbewerb mit anderen Wirtschaftszentren. Es ist solange noch nicht her, als gemunkelt wurde, dass ein großer in München beheimateter Konzern seine Konzernzentrale nach Wien verlagern wollte. Auch aktuelle Ereignisse unterstreichen, dass auch München mit seiner Region ständig im Wettbewerb steht.

**Alt-OB Hans-Jochen Vogel für 3. Start- und Landebahn**

Es ist ja unbestritten und überhaupt keine Frage, dass ein entscheidendes Kriterium für Standortentscheidungen international erfolgreicher Gesellschaften eben das Vorhandensein eines leistungsstarken Luftverkehrsdrehkreuzes darstellt. Der in allen politischen Lagern anerkannte und weltweit als „Elder Statesman“ hoch angesehene Dr. Hans-Jochen Vogel – Münchens unvergessener Altbürgermeister –, wies völlig zu recht darauf hin, dass München die 3. Start- und Landebahn benötigt, weil einerseits das bisherige Start- und Landebahnssystem die Kapazitätsgrenze erreicht hat und andererseits nur eine optimale Verbindung mit der Welt München seinen guten Rang absichert. Es ist verständlich und legitim, dass An-



Die Deutsche Lufthansa AG trägt wesentlich zur Erfolgsstory der Flughafen München GmbH bei. Sie hat bereits bisher 24 Langstreckenjets in München stationiert und damit erhebliche Arbeitsplätze geschaffen.

wohner des Münchner Flughafens ihre Bedenken gegen die geplante 3. Start- und Landebahn äußern. Aber bei der Entscheidung über dieses Infrastrukturvorhaben müssen diese Bedenken gegenüber den Gesamtinteressen der Allgemeinheit abgewogen werden. Als in den Jahren 1954 – 1959 der Sylvensteinspeicher gebaut wurde, musste das Dorf Fall geopfert werden. Dies war ganz gewiss für die Bewohner sehr bitter und doch war es im Interesse der Gesamtheit, wie man weiß, notwendig. Ansonsten wären wiederholt Bad Tölz und die Landeshauptstadt München, ganz konkret bei den extremen Hochwassern der Jahre 1999 und 2005, im wahrsten Sinne des Wortes „abgesoffen“. In den vergangenen 100 Jahren entwickelte sich das Flugzeug zu einem heute

unentbehrlichen Verkehrs- und Wirtschaftsträger. Von Albrecht Ludwig Berblinger, über Otto Lilienthal, die Gebrüder Wright mit dem erstmaligen Motorflug am 17. Dezember 1903 bis hin zu Charles Lindbergh, dem 1927 erstmals ein Nonstop-Alleinflug zwischen New York und Paris gelang und schließlich bis zum Beginn des Durchbruches des Düsenjetzeitalters durch die Boeing 707: immer war es der Wunsch der Menschen, das Flugzeug zu perfektionieren, um die Mobilität zu verbessern. Mit den Flugzeugen haben sich auch die Flughäfen verändert. Aus den beschaulichen Haltestellen der Lüfte vergangener Tage entwickelten sich moderne und multifunktionale Dienstleistungszentren, die heute Konjunktur und Beschäftigung in ihrem Einzugsgebiet auf vielfache Weise

stimulieren. Wenn nun die Landtagsfraktion der bayerischen Grünen die These vertritt, dass Flughäfen keine Beschäftigungseffekte hätten, unterstreicht sie damit fehlende Beurteilungskompetenz. Auch wenn es um die Klimawirkung des Luftverkehrs geht, setzen die Startbahngegner gezielt auf Unwahrheiten, indem sie den Luftverkehr wider besseres Wissen zum Klimakiller Nummer 1 erklären oder behaupten, dass der Flughafen München für 10% der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Bayern verantwortlich sei. Tatsächlich gehen auf den Luftverkehr weltweit nur 2% der klimawirksamen Emissionen zurück und die CO<sub>2</sub>-Emissionen am Münchner Flughafen haben an den bayernweiten Emissionen nicht mal einen Anteil von einem Prozent. Weil die Gegner der 3. Start- und Lan-

debahn wissen, dass in der Bevölkerung insgesamt der Nutzen und die Bedeutung des Luftverkehrs und der Flughäfen unbestritten ist, haben sie in der Präambel auf ihrer Homepage „AufgeMUCkt“ erwähnt, dass sie nicht gegen den Flughafen und die Menschen, die von dort in ihren Urlaub fliegen wollen, sind. Man sei auch nicht gegen die Arbeitsplätze am Flughafen – im Gegenteil: man wolle sichere Arbeitsplätze am Airport und einen wirtschaftlich gesunden Flughafen. Man sei lediglich gegen den massiven Ausbau des Airports.

**Halbe Sachen funktionieren nicht richtig**

Und genau hier wird es unglaubwürdig. Es gibt nun einmal keine halben Sachen, die richtig funktionieren. Der Flughafen München ist wirtschaftlich gesund und das Arbeitsplatzangebot am Flughafen kann nur gesichert bzw. ausgebaut werden, wenn der Airport die steigende Nachfrage der Passagiere und Fluggesellschaften auch künftig befriedigen kann. Da sich Münchens Flughafen – bei seiner ursprünglichen Planung waren sogar vier Start- und Landebahnen vorgesehen – inzwischen längst an der Kapazitätsgrenze befindet, kann die Wettbewerbsfähigkeit nur aufrechterhalten bleiben, wenn der notwendige Ausbau erfolgt. So sehen dies vor allem die Unternehmen und Wirtschaftsverbände in Bayern (siehe Kasten). Es bleibt ein Geheimnis, weshalb „selbsternannte Fachleute“ auf Seiten der Ausbaueegner, mehr Beurteilungskompetenz beanspruchen als die Experten, die sich im Rahmen der Ausbauplanung detailliert mit allen Aspekten des Infrastrukturvorhabens befasst haben. So legitim es ist, sich kritisch mit Projekten der Verkehrsinfrastruktur auseinanderzusetzen, so fragwürdig sind oft die Argumente vieler Gegner.

**EIN VERGLEICH** mit anderen Drehkreuzen zeigt:

## Es geht nicht um übertriebenen Ehrgeiz oder Größenwahn

> Günter Spahn

Der Ausbau des Münchner Flughafens dient nicht, wie gelegentlich behauptet wird, einem Selbstzweck. Deutschland hat als größte Volkswirtschaft Europas lediglich zwei internationale Luftverkehrsdrehkreuze von Rang: Frankfurt und München. Mit 38 Millionen Fluggästen rangiert München hinter

London Heathrow, Paris Charles de Gaulle, Frankfurt, Amsterdam Schiphol und Madrid Barajas auf dem 6. Platz aller europäischen Flughäfen. In Deutschland ist München nach Frankfurt mit deutlichem Abstand vor Düsseldorf, Berlin, Hamburg, Köln, Stuttgart, Hannover und Nürnberg auf Platz zwei. Alle europäischen Drehkreuze – mit Ausnahme von London Heathrow – haben mindestens drei Start- und Landebahnen.

Da die britische Hauptstadt London über insgesamt fünf Flughäfen verfügt, ist hier – anders als in München – eine Verteilung nach unterschiedlichen Verkehrsegmenten möglich. In London-Heathrow verkehren infolgedessen vor allem Großraumflugzeuge im Interkontinentalverkehr, die entsprechend viele Fluggäste befördern können. Selbst das München nächstliegende Luftverkehrsdrehkreuz Zürich, das mit

24,3 Millionen Passagieren deutlich hinter München liegt, hat drei Start- und Landesysteme. In Wien ist ebenfalls eine 3. Start- und Landebahn vorgesehen. Dort wurde in diesen Tagen ein neues Terminal in Betrieb genommen. Die „Konkurrenz“ ist hellwach. Ohne die 3. Start- und Landebahn in München besteht die Gefahr, dass München wichtige Flugverbindungen an andere europäische Drehkreuze verliert.

### Bayerische Wirtschaft begrüßt 3. Startbahn

**Bertram Brossardt**, Hauptgeschäftsführer des Verbandes der Bayerischen Wirtschaft (vbw) zum Ausbau des Flughafens München (3. Start- und Landebahn). „Der Bau einer 3. Start- und Landebahn am Münchner Flughafen ist dringend erforderlich. Sie ist für die weitere positive Entwicklung der bayerischen Wirtschaft von essenzieller Bedeutung. Der Flughafen München ist eine einmalige Erfolgsstory, die durch den Bau einer 3. Startbahn fortgeschrieben werden muss. Der Airport leistet einen großen Beitrag zur Attraktivität und zum Erfolg des Wirtschaftsstandorts Bayern. Er ist das Schmiermittel der bayerischen Wirtschaft und ein wichtiger Grund, warum sich so viele in- und ausländische Firmen in den letzten Jahren gerade in Bayern angesiedelt haben. Damit das so bleibt, ist es dringend geboten, dass die Kapazitäten an die stark steigende Nachfrage angepasst werden. Andererseits bestünde die Gefahr, dass der Freistaat leichtfertig riesige Wachstums- und Wohlstandspotenziale verschenkt.“ Brossardt verweist nun zu Recht darauf hin, dass sich seit Eröffnung im Jahr 1992 das Fluggastaufkommen etwa verdreifacht und die Zahl der Flugbewegungen nahezu verdoppelt hat. Damit habe sich der Flughafen München zum zweiten deutschen Drehkreuz entwickelt. Diese Erfolgsgeschichte könne durch den Ausbau fortgesetzt werden.

### Europäische Luftverkehrs-Drehkreuze

Flughafen	Passagiere Mio. (2011)	Start- und Landebahnen
1. London-Heathrow	69,4	3 (zwei in Betrieb)
2. Paris-Charles de Gaulle	61,0	4
3. Frankfurt Airport	56,4	4
4. Amsterdam Schiphol	49,8	6
5. Madrid-Barajas	49,6	4
6. Flughafen München	38,0	2 (dritte geplant)
<b>Zum Vergleich:</b>		
Zürich	24,3	3
Wien	21,1	2 (dritte geplant)



Münchens Flughafen steht in der Gunst der Passagiere ganz oben. Der entstehende Satellit (Bild) am Terminal 2 trägt zur Komfortverbesserung bei.