

VERBINDUNG LEBEN

Politikbrief

DER FLUGHAFEN MÜNCHEN IM DIALOG -
THEMEN, HINTERGRÜNDE, POSITIONEN

November 2024



Inhalt

Quartalsbericht

Passagierzahlen am
Airport steigen 3

Standortkosten

Luftverkehr braucht »Luft
zum Atmen« 4-5

Nachhaltigkeit

Flughafen München erhält
erste Lieferung von elek-
trischen Passagierbussen 6

Erste Upcycling-Kollektion
aus Flughafenfahnen 7

Editorial



Liebe Leserinnen und Leser,

die letzten Wochen waren aus politischer Sicht ereignisreich. In den USA wurde ein neuer / alter Präsident gewählt und es ist unklar, wie sich das Ergebnis auf uns auswirken wird. In Deutschland ist die Regierungskoalition auseinandergebrochen und uns stehen vorgezogene Neuwahlen bevor. Ein »Weiter so« kann es – zumindest im Luftverkehr – nicht geben. Deutschland ist als Standort zu teuer. So teuer, dass Airlines beginnen abzuwandern. Damit wird nicht nur der Luftverkehr geschwächt, sondern die gesamte deutsche Volkswirtschaft. Wir haben formuliert, was die deutsche Luftverkehrswirtschaft jetzt braucht, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Über dieses und andere wichtige Themen, Hintergründe und Positionen informiert Sie unser neuer Politikbrief.

Zum Jahresausklang wünsche ich Ihnen eine besinnliche Adventszeit, frohe Festtage und ein erfolgreiches neues Jahr.

Mit herzlichen Grüßen

Ihr



Jost Lammers

Vorsitzender der Geschäftsführung und
Arbeitsdirektor

Passagierzahlen am Airport steigen

2024 STEHEN DIE ZEICHEN IN MÜNCHEN AUF
WACHSTUM.

Von Januar bis September wurden knapp 31,4 Millionen Fluggäste gezählt. Der Zuwachs um 4,5 Millionen Reisende im Vergleich zum Vorjahreszeitraum entspricht einem Plus von 12,5 Prozent. Das Wachstum scheint sich auch im vierten Quartal fortzusetzen.

In den Monaten Oktober und November nutzen rund sieben Millionen Passagiere den Flughafen München. Für den Zeitraum Januar bis November ergibt das ein Passagiervolumen von rund 38,5 Millionen Passagieren. Es wird erwartet, dass 2024 das erste Mal seit Ausbruch der Pandemie die 40 Millionen-Marke überschritten wird.

Auch die Anzahl der Starts und Landungen am Münchner Flughafen steigt weiter an. Von Januar bis September wurden über 247.000 Flugbewegungen registriert, was einem Plus von knapp neun Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum entspricht.

Im Zeitraum Januar bis November wurden 281.000 Flugbewegungen gezählt. Rund 18.000 Tonnen Fracht wurden in den ersten drei Quartalen mehr umgeschlagen als im selben Zeitraum des Vorjahres. Das ist ein Plus von knapp neun Prozent. Das Frachtaufkommen liegt damit bei fast 228.000 Tonnen.



Luftverkehr braucht »Luft zum Atmen«

DIE AKTUELLE POLITISCHE LAGE SORGT FÜR
UNSIHERHEITEN UND UNWÄGBARKEITEN.

National stehen uns vorgezogene Neuwahlen bevor, international befürchten viele einen neuen amerikanischen Protektionismus – doch Umbruch und Neuanfänge können auch Chancen bergen.

Was die Luftverkehrswirtschaft jetzt von der Politik braucht:

- **Staatliche Standortkosten reduzieren**

Die Luftverkehrssteuer muss abgeschafft werden. Kosten für Gefahrenabwehr, etwa die Luftsicherheit an Flughäfen, sind ganz oder zumindest teilweise durch den Staat zu tragen – wie in anderen Sektoren auch.

- **Die »grüne Transformation« im Luftverkehr fördern**

Wir haben zunehmend ein Umsetzungs-, kein Erkenntnisproblem. Statt mehr Steuern und Abgaben braucht die Luftverkehrswirtschaft finanzielle Freiräume und zielgerichtete Förderungen, um notwendige Investitionen stemmen zu können, beispielsweise für den Ersatz des fossilen Kerosins durch die sehr viel teureren nachhaltigen Flugkraftstoffe (SAF) oder auch für neue klimafreundliche Flugverfahren.

- **Europäische Regelungen ohne Verschärfungen umsetzen**

Regelungen, Grenzwerte etc., die mit Beteiligung Deutschlands auf EU-Ebene vereinbart wurden, bedürfen keiner nationalen Verschärfung. Auch »Gold Plating« belastet die Unternehmen der Luftverkehrswirtschaft.

- **Intermodalität der Flughäfen stärken**

Der Flughafen München braucht als internationaler Hub-Flughafen dringend eine adäquate Einbindung in das ICE-Fernverkehrs-schienenetz.

Staatlich induzierte Standortkosten senken

Noch immer liegt der deutschlandweite Erholungswert im Luftverkehr rund 15 Prozent unter den Werten von 2019. Damit liegt Deutschland bei der Erholung des Luftverkehrs nach Corona auf Platz 28 von 31. Grund sind die übermäßig hohen staatlichen Standortkosten in Deutschland. Zwischen 2019 und 2025 gibt es hier eine Steigerung um 110%, ohne dass nennenswerte Mittel zur Förderung der Klimaverträglichkeit in den Luftverkehr zurückfließen. Erst zum 1. Mai 2024 wurde die Luftverkehrssteuer erneut angehoben. Seitdem zahlen Passagiere je nach Endziel zwischen 15,53 Euro und 70,83 Euro und damit teilweise fast ein Fünftel mehr als vor der Erhöhung. In anderen EU-Mitgliedstaaten ist die Luftverkehrsabgabe wesentlich niedriger, jedes zweite EU-Mitglied erhebt überhaupt keine vergleichbare Abgabe. Schweden wird seine Luftverkehrsabgabe zum 1. Juli 2025 sogar abschaffen, da das Land erkannt hat, welchen Stellenwert eine gute Luftverkehrsanbindung für die Wirtschaft hat. In Deutschland hingegen werden die Belastungen auch an anderer Stelle weiter erhöht, denn ab dem Jahr 2025 wird der Höchstsatz für die Luftsicherheitsgebühren von zehn auf 15 Euro je Passagier steigen. Das heißt, wer 2025 ein Ticket kauft, zahlt schon allein aufgrund der Anhebungen der staatlich bedingten Kosten zwischen rund acht und 17 Euro pro Passagier mehr als noch Anfang 2024. Die ebenfalls steigenden Flugsicherungsgebühren sind dabei noch nicht berücksichtigt.

In der Folge verlassen Airlines den deutschen Markt. So reduziert beispielsweise Ryanair sein Angebot in Deutschland aufgrund der hohen Standortkosten um zwölf Prozent – das entspricht acht Millionen Sitzen im Jahr. Das Problem dabei: Das geringere Flugangebot gegenüber der Vor-Corona-Zeit reduziert die Konnektivität für den ohnehin schon angeschlagenen Wirtschaftsstandort Deutschland. Es gibt weniger nonstop erreichbare Ziele und weniger Frequenzen auf den verbleibenden Strecken. Die stark exportorientierten deutschen Unternehmen sind aber auf eine engmaschige Anbindung an ihre globalen Absatzmärkte angewiesen. Auch Privatreisende bekommen die Entwicklung zu spüren: Abseits der beiden großen Drehkreuze Frankfurt und München ist die Zahl der nonstop erreichbaren Städteziele im Vergleich zur Vor-Corona-Zeit um rund ein Drittel geschrumpft. Das reduzierte Luftverkehrsangebot trägt dabei nicht mal zum Klimaschutz bei, denn die Flugzeuge fliegen einfach auf anderen Routen außerhalb Deutschlands.

Investitionen fördern und Dekarbonisierung voranbringen

Als problematisch stellen sich die hohen staatlichen Belastungen für die Luftverkehrswirtschaft auch in einem anderen Bereich dar. Denn der Luftverkehr muss und will seine Emissionen drastisch senken. So will etwa der Flughafen München bis 2035 [Net-Zero](#) erreichen, also seine Emissionen auf Netto-Null reduzieren.

Für Fluggesellschaften stellt die Emissionsreduktion eine größere Herausforderung dar. Es braucht Milliardeninvestitionen für den Wechsel zu Flugzeugen, die deutlich weniger Treibhausgase emittieren. Auch der Ersatz des fossilen Kerosins durch die sehr viel teureren nachhaltigen Flugkraftstoffe (SAF) kostet enorme Summen und bindet absehbar enorme Finanzmittel. Das gleiche gilt für neue klimafreundliche Flugverfahren. Werden dann auch noch Fördermittel reduziert oder gar gestrichen, wird es immer herausfordernder, das Ziel der grünen Transformation zu erreichen. Statt mehr Steuern und Abgaben braucht die Luftverkehrswirtschaft finanzielle Freiräume und zielgerichtete Förderungen, um diese Investitionen stemmen zu können. Zudem braucht es eine schnelle Umsetzung.

Bürokratie abbauen und Doppelregulierung vermeiden

Über europäische Regulierung ist für die nächsten Jahre ein Pfad für den Hochlauf von nachhaltigen Flugkraftstoffen (SAF) festgelegt worden. Dabei wurde auch eine Unterquote für strombasierte Kraftstoffe (Power-to-Liquid, PtL) definiert. In Deutschland soll jedoch ab 2026 eine höhere Unterquote für PtL gelten als in der europäischen Regulierung. Dies ist aus mehreren Gründen problematisch. Aus rechtlicher Sicht hat die Europäische Kommission bereits klargestellt, dass die deutsche Unterquote rechtswidrig ist. Schon allein deshalb sollte die deutsche Unterquote abgeschafft werden. Darüber hinaus sind PtL-Kraftstoffe nicht in dem Maße verfügbar, dass die deutsche Quote erreicht werden könnte. Bereits an diesem Beispiel lässt sich erkennen, dass »Gold Plating« nicht zielführend ist. Im Gegenteil, es schwächt die deutsche Luftverkehrswirtschaft, da es zu Wettbewerbsnachteilen im europäischen und weltweiten Wettbewerb führt. Europäische Regelungen sollten ohne Verschärfung umgesetzt werden.

Flughäfen als intermodale Hubs stärken

Um wettbewerbsfähig zu sein und einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, setzen wir uns am Flughafen München schon lange dafür ein, Intermodalität zu stärken und den Flughafen besser in das Schienennetz einzubinden. Derzeit gibt es hier lediglich einen Anschluss über zwei S-Bahnlinien sowie eine ÜFEX-Linie. Sämtliche ICE-Strecken führen am Flughafen vorbei. Dies ist weder für den Flughafen noch für die Passagiere ein attraktives und wettbewerbsfähiges Angebot.

Es bedarf daher verschiedener Verbesserungen im Schienenangebot. So muss der Flughafen eine direkte Einbindung in das ICE-Fernverkehrsnetz erhalten und die Projekte dazu in die Planungen des Bundes aufgenommen werden. Aber auch die Umsetzung bereits laufender Vorhaben sollte beschleunigt werden, beispielsweise Richtung Südosten [Mühlhof-Freilassing-Salzburg] vorerst mit der Realisierung des Erdinger Ringschlusses, der Walpertskirchener Spange und der ABS 38.

Flughafen München erhält erste Lieferung von elektrischen Passagierbussen

NÄCHSTER SCHRITT ZUM KLIMAFREUNDLICHEN FUHRPARK.



Zehn Elektrobusse hat MAN Truck & Bus Deutschland im September an die Flughafentochter AeroGround ausgeliefert. Weitere 27 Elektrobusse der Modelle MAN Lion's City E 12 und E 18 werden bis Ende des Jahres in Betrieb genommen. Zudem besteht eine Option auf 25 weitere Busse.

»Wir reduzieren Luftschadstoffe, verringern unseren Energieverbrauch und vermeiden klimaschädliche CO₂-Emissionen. Mit der Umstellung ist ein weiterer Schritt in Richtung nachhaltiger Flughafenbetrieb und saubere Zukunft für die Luftfahrtindustrie vollbracht. Für die Passagiere bieten die Busse darüber hinaus mehr Komfort für die Fahrt vom Gate zum Flugzeug.« so Jost Lammers, Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen München GmbH (FMG).

Für den Vorfeldeinsatz mit vielen kurzen Strecken und geringen Geschwindigkeiten gilt der elektrische Antrieb als besonders effizient. Die 18-Meter-Gelenkbusse (MAN Lion's City E 18) bieten als Ergänzung zu den 12-Meter Solobussen (MAN Lion's City E 12) ausreichend Platz für

Passagiere und Airline-Crews. Beide Modelle verfügen über zahlreiche Neuerungen in Sachen Ausstattung und Sicherheit. So zum Beispiel eine effizientere und nachhaltigere Klimaanlage.

Bei den Mitarbeitenden kommen die Busse gut an. Insbesondere das geräuschlose Fahren wird als sehr angenehm empfunden. Darüber hinaus überzeugen die Elektrobusse durch ihren geringen Verbrauch und die große Reichweite sowie das innovative Spiegelsystem und den digitalen Tacho. Auch von den Fahrgästen gab es schon positive Rückmeldung und interessierte Nachfragen zu den neuen Bussen.

Damit gelingt der FMG der nächste Schritt zu ihrem Nachhaltigkeitsziel »Net Zero 2035«. Ziel ist es, dass der Betrieb des Flughafens München spätestens ab 2035 kein CO₂ mehr in der Atmosphäre hinterlässt. Bis 2030 soll der gesamte Fuhrpark auf dem Vorfeld des Münchner Airports schadstofffrei und klimafreundlich fahren. Die Hälfte der Fahrzeuge soll bereits in diesem Jahr elektrisch betrieben werden. AeroGround erbringt einen Großteil der Flugzeug- und Gepäckabfertigung sowie sämtliche dazugehörigen Passagier- und Crewtransporte am Flughafen. Die Ladeinfrastruktur für die eBusse auf dem Vorfeld wird derzeit weiter ausgebaut.

Das Projekt wird im Rahmen der »Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr« mit insgesamt 23,8 Mio. Euro durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gefördert. Fördermittel dieser Maßnahme werden auch im Rahmen des Deutschen Aufbau- und Resilienzplans (DARP) über die europäischen Aufbau- und Resilienzfazilitäten (ARF) im Programm NextGenerationEU bereitgestellt. Die Förderrichtlinie wird von der NOW GmbH koordiniert und durch den Projektträger Jülich (PtJ) umgesetzt.



Erste Upcycling Kollektion aus Flughafenfahnen

AUS ALT MACH NEU.

Gemeinsam mit einem regionalen Designstudio und einem lokalen Nähstudio haucht der Flughafen München seinen alten Fahnen neues Leben ein und bringt seine erste »Upcycling«-Kollektion aus Flughafenfahnen heraus.

Zahlreiche Fahnen in Markenfarben säumen die Zufahrt zum Flughafen München. Je nach Zustand werden sie regelmäßig ausgetauscht. Aus alten Fahnen ansprechende Werbeartikel zu produzieren, ist die Idee eines Upcycling-Pilotprojekts des Flughafens. Mit Anna Diermeier vom ZURÜCK Zero Waste Designstudio konnte eine kreative und kompetente Partnerin aus der Region für die erste Upcycling-Kollektion gewonnen werden, die den gesamten Prozess von der Gestaltung bis zur Produktion begleitete. Die Umsetzung bis zur Serienreife erfolgte in Zusammenarbeit mit dem lokalen Nähstudio Heidi Radl aus Oberding – somit waren kurze Transportwege gesichert.

Aus 34 ausgemusterten Fahnen entstanden im ersten Anlauf Laptoptaschen, Kosmetiktaschen und Schlüsselanhänger aus insgesamt 408 m² Polyesterwirkware. Diese Artikel sind lokal und nachhaltig zugleich. Weil der Zuschnitt aus jeweils einem anderen Bereich der Fahne stammt, handelt es sich bei jedem Stück um ein Unikat. Ein Teil der limitierten Kollektion ist im Airport-Shop am Besucherpark erhältlich.



Zahl des Monats

106

Auszubildende und dual Studierende begannen im September ihre Karriere am Airport. Insgesamt befinden sich mit dem neuen Jahrgang nunmehr 295 Jugendliche in einer Berufsausbildung bzw. einem dualen Studium in über 20 verschiedenen Berufen und Studiengängen im FMG-Konzern.

FEEDBACK?

Schicken Sie uns eine Nachricht:

Politikbrief

E-Mail: politikbrief@munich-airport.de

Fax: +49 89 975-4 30 06

Hans-Joachim Bues

Leiter Kommunikation und Politik

Tel.: +49 89 975-4 10 00

E-Mail: achim.bues@munich-airport.de

Roland Beck

Leiter Politische Angelegenheiten

Tel.: +49 89 975-4 35 20

E-Mail: roland.beck@munich-airport.de

Impressum

Herausgeber:

Flughafen München GmbH
Kommunikation und Politik
Postfach 23 17 55
85326 München-Flughafen

Redaktion und Layout:

Flughafen München GmbH
Kommunikation und Politik
Politische Angelegenheiten
Corporate Media