

vbw

Die bayerische Wirtschaft



Position

Dritte Start- und Landebahn – jetzt!

Stand: März 2018
www.vbw-bayern.de

Vorwort

Luftverkehrsdrehkreuz München braucht die dritte Start- und Landebahn.

Die bayerische Wirtschaft ist eng mit den Weltmärkten vernetzt. Bayern konkurriert als Flächenstaat mit hoch verdichteten, leistungsstarken Räumen und ist deshalb auf eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Wesentlicher Bestandteil ist das internationale Luftverkehrsdrehkreuz München. Es sichert rund 70.000 Arbeitsplätze und 4,4 Milliarden Euro Wertschöpfung im gesamten Freistaat.

Das Wettbewerbsumfeld entwickelt sich dynamisch – insbesondere die starke Expansion in den Golfstaaten erzeugt erheblichen Druck auf die europäischen Standorte. Um die Drehkreuzfunktion zu erhalten, müssen in den nachfragestarken Zeiten ausreichend viele Slots für Umsteigeverbindungen zur Verfügung stehen, anderenfalls droht ein Abzug von Airlines und Flugverbindungen an andere Luftverkehrsdrehkreuze.

Während der entscheidenden Hauptverkehrszeiten ist der Flughafen bereits heute überlastet. Weiteres Wachstum bei den Flugbewegungen ist kaum möglich.

Damit sich der Flughafen München strategisch weiterentwickeln und seine Position als internationales Drehkreuz behaupten kann, ist die schnelle Realisierung der dritten Start- und Landebahn notwendig. Sie ist ein Leitprojekt für die Zukunftsfähigkeit Bayerns und liegt im Interesse der Wirtschaft und der gesamten Gesellschaft.

Der Bau muss schnell angegangen werden. Spätestens im Herbst 2018 sind die nächsten Schritte für den Ausbau einzuleiten.

Bertram Brossardt
29. März 2018

Inhalt

Position auf einen Blick	1
1 Kernargumente	3
2 Wirtschaftliche Auswirkungen des Flughafens	5
2.1 Wirtschaftliche Effekte auf gesamtbayerischer Ebene.....	5
2.2 Standorteffekte in der Flughafenregion	6
3 Dritte Start- und Landebahn – der Bedarf	9
3.1 Ausgereizte Kapazitäten	9
3.2 Steigende Nachfrage	9
3.2.1 Prognosen	9
3.2.2 Bedarf Wirtschaft	10
3.2.3 Bedarf Bürger / Privatverkehr und Urlaubsverkehr	10
4 Drehkreuz-Funktion erhalten und ausbauen	11
4.1 Vorteile für Bürger und Wirtschaft	11
4.2 Risiko Hub-Verlust	11
Ansprechpartner / Impressum	13

Hinweis

Zitate aus dieser Publikation sind unter Angabe der Quelle zulässig.

Position auf einen Blick

Dritte Start- und Landebahn ist ein Leitprojekt für die Zukunftsfähigkeit Bayerns.

Der Flughafen München leistet als internationales Luftverkehrsdrehkreuz und zweitgrößter Flughafen Deutschlands einen wesentlichen Beitrag für Wertschöpfung und schafft Arbeitsplätze in Bayern. Am Flughafen hängen 70.000 Arbeitsplätze und 4,4 Milliarden Euro Wertschöpfung im gesamten Freistaat. Ohne Ausbau wird diese Position nicht zu halten sein.

Der Flughafen München hat 2017 das achte Rekordjahr in Folge und mit 44,6 Millionen Fluggästen eine deutliche Steigerung um 5,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr erlebt. Bei der Luftfracht wurden 2017 insgesamt rund 363.000 Tonnen umgeschlagen – 8,5 Prozent mehr als im vergangenen Betriebsjahr. Die dritte Startbahn muss jetzt kommen, um der stetig wachsenden Nachfrage begegnen zu können. Denn über weite Strecken des Tages stehen am Flughafen München keine freien Start- und Landezeitfenster mehr zur Verfügung – weiteres Wachstum bei den Flugbewegungen ist kaum möglich.

Gerade die stark exportorientierten bayerischen Unternehmen brauchen die Stärkung der Drehkreuzfunktion und die damit zusammenhängenden neuen Verbindungen des Flughafens.

Die dritte Startbahn ist ein Leitprojekt für die Zukunftsfähigkeit Bayerns und liegt im Interesse der Wirtschaft und der gesamten Gesellschaft. Die Vorteile liegen auf der Hand: Es gibt mehr Direktverbindungen und häufigere Bedienung mit der positiven Folge kürzerer Reisezeiten. Zwischen den Fluglinien entsteht mehr Wettbewerb. Dies bewirkt tendenziell sinkende Preise und bei Preisrückgängen wiederum steigende Nachfrage. In Engpasszeiten gibt es weniger Warteschleifen.

1 Kernargumente

Hub-Funktion des Münchner Flughafens sichert Arbeitsplätze und Wohlstand.

Die dritte Start- und Landebahn ist aus mehreren Gründen nötig:

Eine vernetzte Wirtschaft braucht Infrastruktur.

Ein starkes Standbein des bayerischen Geschäftsmodells ist der Export. Im Jahr 2017 haben bayerische Unternehmen Waren im Wert von 192 Milliarden Euro exportiert. Dies ist eine Steigerung von 5,4 Prozent gegenüber 2016.

Wertschöpfungsketten und Warenströme haben globale Dimensionen, Bayerns Unternehmen sind global vernetzt: Jedes zweite Unternehmen ist heute schon in internationale Wertschöpfungsketten eingebunden. Um weiter so erfolgreich zu sein, braucht die bayerische Wirtschaft ein wettbewerbsfähiges Luftverkehrsdrehkreuz als Heimatbasis in diesem weltumspannenden System.

Bei der Infrastruktur ist Stillstand Rückschritt.

Wird Infrastruktur nicht laufend modernisiert und bei Bedarf erweitert, dann entspricht sie bald nicht mehr den Anforderungen. Transporte laufen über andere Wege, ein Teil der Wertschöpfung geht mit. Der Bedarf ist da: Münchens Flughafen ist heute schon in den Hauptverkehrszeiten über der Belastungsgrenze.

Die Fluggastzahlen stiegen 2017 um 2,3 Millionen auf den neuen Höchstwert von 44,6 Millionen. Dies ist ein Plus von 5,5 Prozent gegenüber 2016. Bei den Starts und Landungen gab es 2017 einen Anstieg von mehr als 10.000 auf knapp 405.000 Flugbewegungen. Dies entspricht einem Zuwachs von 2,6 Prozent. Ohne die von Air Berlin vollzogene Reduzierung ihres Flugangebotes in der Sommerflugplanperiode und ihrer Insolvenz wäre dieser Anstieg noch stärker gewesen. Ein weiteres Rekordergebnis gab es im Bereich der Luftfracht: Hier wurden 2017 insgesamt rund 363.000 Tonnen umgeschlagen – 8,5 Prozent mehr als im vergangenen Betriebsjahr.

Infrastruktur kann man nicht auf Sicht bauen.

Wenn wir erst dann mit dem Bau beginnen, wenn überdeutlich wird, dass wir einen Kapazitätsengpass haben, dann ist es zu spät. Bekommen Fluggesellschaften regelmäßig nicht die benötigten Slots, suchen sie sich neue Drehkreuze, Direktverbindungen gehen verloren. Neue Verbindungen – etwa zu neuen Märkten – können nicht aufgenommen werden. Rechtskräftiges Baurecht liegt vor. Es wird höchste Zeit, mit dem Ausbau zu beginnen.

Fortschritt bedeutet auch: Schritt halten mit den Wettbewerbern.

Bestehende Flughäfen in der näheren und weiteren Umgebung werden ausgebaut, neuer Wettbewerb entsteht – beispielsweise in den Golfstaaten. Heute ist der Flughafen München ein Hub und der zweitgrößte Flughafen in Deutschland. Ohne Ausbau wird diese Position nicht zu halten sein. Am Flughafen hängen 70.000 Arbeitsplätze und 4,4 Milliarden Euro Wertschöpfung im gesamten Freistaat, die nicht gefährdet werden dürfen. Ein Ausbau wird Wohlstand und Beschäftigung erhalten und erhöhen.

Infrastruktur trägt Innovationen und Investitionen.

So, wie digitale Geschäftsmodelle nur möglich sind, wenn eine hochleistungsfähige Infrastruktur für die Datenübertragung bereitsteht, brauchen alle Geschäftsmodelle eine moderne Verkehrsinfrastruktur für den Transport von Personen und Gütern, denn Innovationen finden nicht nur digital statt. Infrastruktur macht den Standort Bayern attraktiv – für global vernetzte bayerische Unternehmen, ihre weltweiten Kooperationspartner und neu angesiedelte Unternehmen, die alle für Wertschöpfung am Standort sorgen.

2 Wirtschaftliche Auswirkungen des Flughafens

Wertschöpfungsnetzwerk Münchner Flughafen berührt viele Branchen.

Ein internationales Luftverkehrsdrehkreuz sichert und schafft Arbeitsplätze und Wertschöpfung. Wie groß der wirtschaftliche Nutzen des Flughafens München für Bayern ist, zeigt unsere Studie *Wirtschaftliche Auswirkungen des Luftverkehrsdrehkreuzes München auf Bayern* von Oktober 2015, die das Institut der deutschen Wirtschaft Consult GmbH in Zusammenarbeit mit dem Economica Institut und dem Institut der deutschen Wirtschaft Köln im Auftrag der vbw – Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e. V. erstellt hat.

2.1 Wirtschaftliche Effekte auf gesamtbayerischer Ebene

Das Wertschöpfungsnetzwerk Münchner Flughafen berührt über den eigentlichen Flughafenbetrieb und die Luftfahrt hinaus eine Vielzahl von Branchen, darunter zum Beispiel das produzierende Gewerbe und das Gastgewerbe. Die wirtschaftlichen Effekte des Flughafens München strahlen auf den gesamten Freistaat aus.

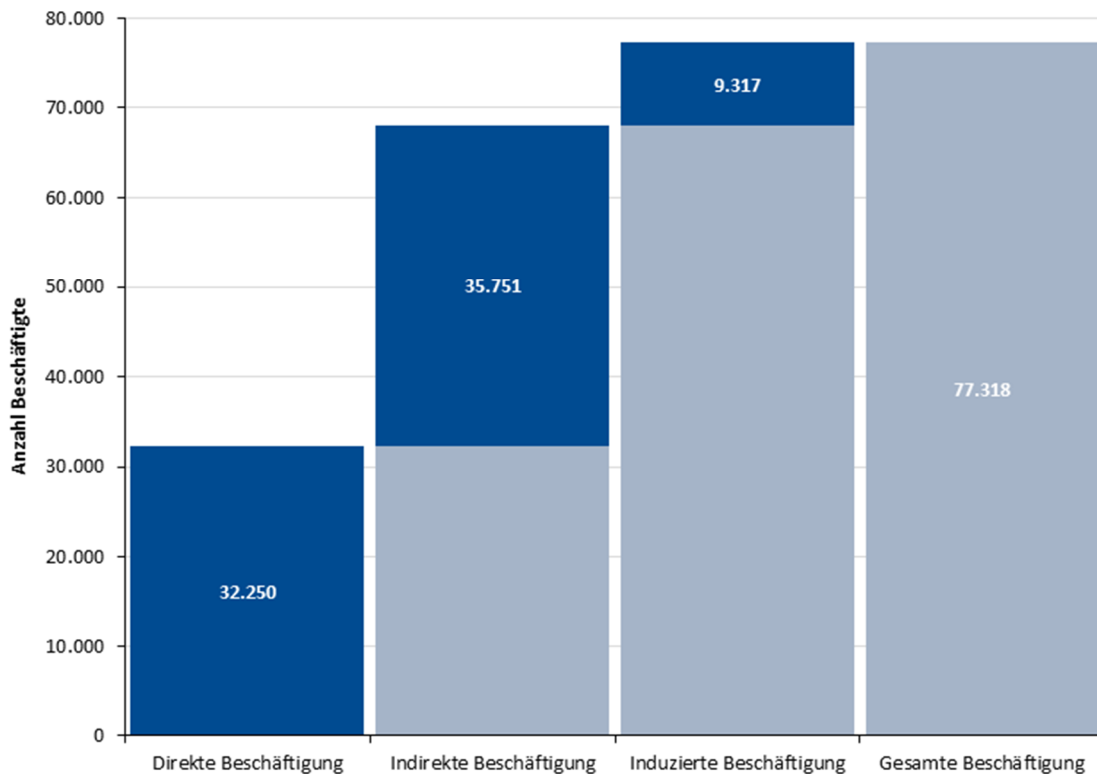
Dabei wurde 2015 zwischen drei quantitativ zu messenden Effekten unterschieden.

- *Direkte Effekte* entstehen dadurch, dass am Flughafen München rund 32.250 Personen beschäftigt sind.
- Die *indirekten Effekte* bestehen aus Beschäftigungs- und Einkommenseffekten bei den Zulieferern des Flughafens, also durch Vorleistungsbeziehungen. Deutschlandweit sind das weitere 35.751 indirekt Beschäftigte.
- *Induzierte Effekte* entstehen dadurch, dass die Flughafenbeschäftigten und die Beschäftigten bei den Zulieferern Konsumausgaben tätigen, die wiederum der bayerischen Wirtschaft zugutekommen. Das entspricht weiteren 9.317 Beschäftigungsverhältnissen.

Insgesamt entspricht das einem totalen Beschäftigungseffekt des Flughafens München von 77.318 Personen für ganz Deutschland, 67.222 davon in Bayern. Damit lässt sich etwa jeder hundertste Arbeitsplatz in Bayern auf den Münchner Flughafen zurückführen.

Zugleich entsteht durch den Flughafen im Freistaat Bayern eine Wertschöpfung von 4,4 Milliarden Euro. Jeder hundertste in Bayern erwirtschaftete Euro ist entweder direkt, indirekt oder induziert auf den Flughafen München zurückzuführen. Der jährliche Wertschöpfungsbeitrag für Deutschland beträgt sogar fünf Milliarden Euro.

Abbildung 1
Beschäftigungseffekte in Bayern, 2012



Quelle: vbw/IW/Economica, 2015

2.2 Standorteffekte in der Flughafenregion

Eine hochwertige und leistungsstarke Luftverkehrsanbindung ist ein gewichtiger Standortvorteil. Aus einer Analyse sozio-ökonomischer Indikatoren lassen sich weitere positive Effekte des Münchner Flughafens für die Flughafenregion nachweisen (sog. *katalytische Effekte*).

Die Gemeinden der Flughafenregion sind in jeder Hinsicht überdurchschnittlich stark gewachsen.

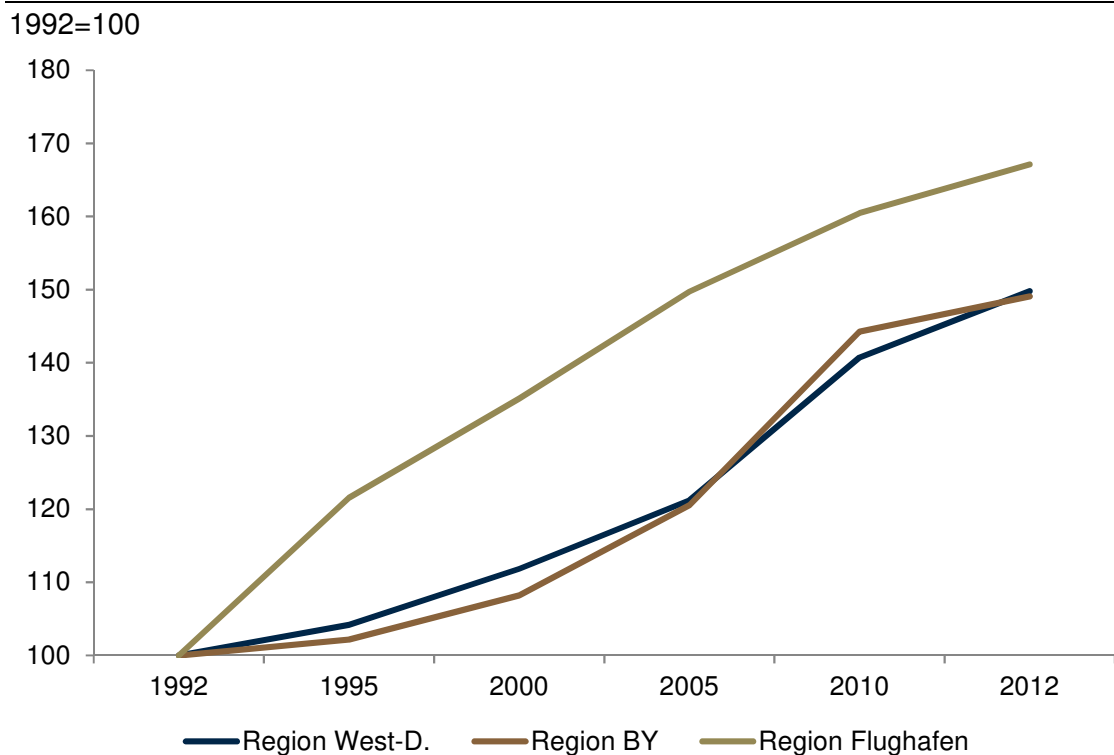
- Die Gemeinde Hallbergmoos im Landkreis Freising beispielsweise war zwischen 1980 und 2012 die wachstumsstärkste Gemeinde Bayerns bezogen auf die Einwohner.
- Zusammengenommen wuchsen die Gewerbe- und Industrieflächen in der gesamten Flughafenregion von 1996 bis 2012 um 56,3 Prozent und die Wohnflächen um 43,9 Prozent – und damit deutlich stärker als in den strukturähnlichen bayerischen und westdeutschen Vergleichsregionen.

- Die Landkreise Erding und Freising gehören zu den Top 5 der westdeutschen Landkreise beim Beschäftigungszuwachs in den Jahren zwischen 1980 und 2013. In diesem Zeitraum lag das durchschnittliche jährliche Beschäftigtenwachstum in der Flughafenregion bei 2,4 Prozent.
- Ähnlich wie die Anzahl der Beschäftigten ist auch die Anzahl der Unternehmen in der Flughafenregion im Betrachtungszeitraum stark gestiegen (um 1,7 Prozent pro Jahr).

Die positiven wirtschaftlichen Effekte zeigen sich besonders deutlich in der Wachstumsrate des BIP je Einwohner: mit einer durchschnittlichen Zuwachsrate von 2,7 Prozent pro Jahr lag die Flughafenregion deutlich vor den Vergleichsregionen Bayerns und Deutschlands (beide 2,1 Prozent).

Abbildung 2

Prozentuale Veränderung des Bruttoinlandsprodukts pro Einwohner



Quelle: vbw/IW/Economica, 2015

Insgesamt ist das Bruttoinlandsprodukt je Einwohner in der Flughafenregion im Zeitraum von Anfang der 1990er Jahre bis 2012 von gut 17.000 Euro auf knapp 30.000 Euro und damit um mehr als drei Viertel gewachsen.

3 Dritte Start- und Landebahn – der Bedarf

Steigende Nachfrage bei ausgereizten Kapazitäten.

3.1 Ausgereizte Kapazitäten

Über weite Strecken des Tages stehen am Flughafen München keine freien Start- und Landezeitfenster (Slots) mehr zur Verfügung – die Kapazität des Zwei-Bahnen-Systems ist fast ausgeschöpft. Die Nachfrage der Fluggesellschaften übersteigt schon heute deutlich das Angebot an Slots für Starts und Landungen – Anfragen müssen abgewiesen werden.

Auch "freie" Lande- bzw. Startslots sind nicht per se nutzbar. Sie müssen in sinnvollem Abstand zueinander liegen, um wirtschaftliche Lande- und Startpaare bilden zu können. Ebenso ist es unabdingbar, einer Fluggesellschaft über die gesamte Saison gleiche oder zumindest ähnliche Slots anzubieten.

Im Ergebnis kann der Flughafen München Fluggesellschaften mit dem heutigen Zwei-Bahnen-System also keine Wachstumsperspektive bieten – bei gleichzeitig stark wachsender weltweiter Luftverkehrsnachfrage.

3.2 Steigende Nachfrage

3.2.1 Prognosen

Im Luftverkehr wird nach der Verkehrsverflechtungsprognose (2014) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur eine deutschlandweite Veränderung des Personenverkehrs von plus 64,8 Prozent (bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Jahr 2010) prognostiziert.

Im langjährigen Mittel lagen die Zuwachsraten in München stets weit über dem deutschen Durchschnitt. So lag das jahresdurchschnittliche Wachstum beim Passagieraufkommen von 1992 bis 2017 am Flughafen München bei 5,4 Prozent, bei den deutschen Flughäfen insgesamt ohne München bei 3,5 Prozent. Bei den Flugbewegungen lag das durchschnittliche Wachstum in München bei 3,0 Prozent, bei den deutschen Flughäfen insgesamt ohne München bei 0,6 Prozent.

Der Prozess einer Umstellung auf größere Flugzeuge ist weitgehend abgeschlossen; eine Kapazitätssteigerung ist nur noch über eine Frequenzerhöhung möglich.

3.2.2 Bedarf Wirtschaft

Der Flughafen München hat mit 42 Prozent einen hohen Anteil an Geschäftsreisenden. Der Bedarf der Unternehmen wird u. a. mit der vbw Studie *Wirtschaftliche Auswirkungen des Luftverkehrsdrehkreuzes München auf Bayern* belegt.

- Fast 40 Prozent der bayerischen Unternehmen nutzen heute das Flugzeug für Geschäftsreisen und gut 20 Prozent für Frachtdienstleistungen.
- Schon heute sind für knapp zwei Drittel aller Unternehmen bei Geschäftsflügen internationale Direktverbindungen wichtig. Der Anteil wird in den nächsten Jahren weiter steigen. Für Unternehmen in Flughafennähe liegen die Anteile noch deutlich höher.

3.2.3 Bedarf Bürger / Privatverkehr und Urlaubsverkehr

58 Prozent der Fluggäste sind heute Privatreisende, und der Bedarf wächst stetig.

- Die Mobilität der Erwerbstätigen nimmt zu: der Reiseverkehr zwischen privatem Wohnort und Wohnsitz in der Nähe des Arbeitsplatzes steigt stetig.
- Bayern hat seit Jahren eine erhebliche Nettozuwanderung (innerdeutsche, innereuropäische Migration) zu verzeichnen, die zugleich zu einer höheren Reisetätigkeit zu weiter entfernten Zielen führt.
- Auch die demografische Entwicklung (längere Lebenszeit) erhöht den Bedarf: Verwandtenbesuche, deutlich zunehmende Reisehäufigkeit gerade auch von älteren Personen.

4 Drehkreuz-Funktion erhalten und ausbauen

Hub-Funktion bringt viele Vorteile.

4.1 Vorteile für Bürger und Wirtschaft

Eine Drehkreuzerweiterung hat mehrere Vorteile:

- Es gibt mehr Direktverbindungen und häufigere Bedienung mit der positiven Folge kürzerer Reisezeiten.
- Zwischen den Fluglinien entsteht mehr Wettbewerb. Dies bewirkt tendenziell sinkende Preise und bei Preisrückgängen wiederum steigende Nachfrage.
- In Engpasszeiten gibt es weniger Warteschleifen.
- In ganz Bayern gibt es zusätzliche Arbeitsplätze (mehr als 15.000) und Wertschöpfung (rund 0,9 Milliarden Euro pro Jahr).

Der Flughafen München wird von den meisten Bewohnern der Flughafenregion positiv bewertet. Das ergab eine repräsentative Befragung der Flughafen München GmbH („Umlandbefragung 2015“). Die Entwicklung zu einem bedeutenden europäischen Luftverkehrsdrehkreuz wird von einer deutlichen Mehrheit der Flughafenanrainer ausdrücklich begrüßt. 64 Prozent der Befragten werteten den Betrieb des Drehkreuzes für sich persönlich als überwiegend oder sehr positiv. Bezogen auf die gesamte Flughafenregion sahen 74 Prozent vorwiegend positive Effekte. Im Hinblick auf die Auswirkungen für die bayerische Wirtschaft schätzten 87 Prozent der Befragten den Drehkreuzbetrieb als sehr positiv oder überwiegend positiv ein.

4.2 Risiko Hub-Verlust

Ein Entfallen der Hub-Funktion bedeutet ein erhebliches Risiko:

- Das Drehkreuz zieht durch die Langstreckenverbindungen, in denen beispielsweise bei Lufthansa rund 72 Prozent Umsteiger sitzen, zahlreiche innereuropäische Zubringerflüge nach sich. Innereuropäische Flüge haben im Durchschnitt einen Umsteigeranteil von 53 Prozent. Ohne den Hub fielen sehr viele Verbindungen weg, von denen Bürger und Wirtschaft heute profitieren.
- Im Falle einer Verschlechterung des Angebots von Flugverbindungen erwarten fast 70 Prozent der Unternehmen eine spürbare Beeinträchtigung ihres Geschäftserfolgs.
- Die vbw Studie *Wirtschaftliche Auswirkungen des Luftverkehrsdrehkreuzes München auf Bayern* weist nach, dass im Falle eines Verlusts der Hub-Funktion bayernweit 0,9 Milliarden Euro Bruttowertschöpfung in Bayern und mehr als 17.300 Arbeitsplätze in Bayern gefährdet wären. Indirekte Nachteile durch den Bedeutungsverlust kämen hinzu.

Das Risiko eines Verlusts der Drehkreuzfunktion besteht ab dem Zeitpunkt, wo klar ist, dass ein Ausbau nicht mehr rechtzeitig erfolgen wird, um den Bedarf zu befriedigen.

Ansprechpartner / Impressum

Christine Völzow

Kommissarische Leiterin Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-251

Telefax 089-551 78-249

christine.voelzow@vbw-bayern.de

Dr. Peter Pfleger

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-253

Telefax 089-551 78-249

peter.pfleger@vbw-bayern.de

Impressum

Alle Angaben dieser Publikation beziehen sich grundsätzlich sowohl auf die weibliche als auch auf die männliche Form. Zur besseren Lesbarkeit wurde meist auf die zusätzliche Bezeichnung in weiblicher Form verzichtet.

Herausgeber

vbw

Vereinigung der Bayerischen
Wirtschaft e. V.

Max-Joseph-Straße 5
80333 München

www.vbw-bayern.de

© vbw März 2018