

Mobilität

Dritte Start- und Landebahn

Position
Stand: Mai 2019

vbw

Die bayerische Wirtschaft



Hinweis

Zitate aus dieser Publikation sind unter Angabe der Quelle zulässig.

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.

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

Das Wettbewerbsumfeld entwickelt sich dynamisch – insbesondere die starke Expansion in den Golfstaaten und in Istanbul 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.

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

Bertram Brossardt
14. Mai 2019

Inhalt

Position auf einen Blick	1
1 Kernargumente	2
2 Wirtschaftliche Auswirkungen des Flughafens	4
2.1 Wirtschaftliche Effekte auf gesamtbayerischer Ebene	4
2.2 Standorteffekte in der Flughafenregion	5
3 Dritte Start- und Landebahn – der Bedarf	8
3.1 Ausgereizte Kapazitäten	8
3.2 Steigende Nachfrage	8
3.2.1 Prognosen	8
3.2.2 Bedarf Wirtschaft	9
3.2.3 Bedarf Bürger / Privatverkehr und Urlaubsverkehr	9
4 Drehkreuz-Funktion erhalten und ausbauen	10
4.1 Vorteile für Bürger und Wirtschaft	10
4.2 Risiko Hub-Verlust	10
Ansprechpartner / Impressum	11

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 hatte 2018 erneut ein Rekordjahr und hat mit 46,3 Millionen Fluggästen eine deutliche Steigerung um 3,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr erlebt. 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. Außerdem wirkt sich die Kapazitätserweiterung positiv auf die betriebliche Stabilität des Flughafens aus. Mit einer dritten Bahn würden die Verspätungen und Annullierungen von Flügen aufgrund schlechten Wetters, wie es sie im Jahr 2018 häufig gegeben hat, stark reduziert, da mehr Bahnen mehr Starts und Landungen gerade bei solchen Witterungslagen erlauben würden.

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. Ein starkes Standbein des bayerischen Geschäftsmodells ist der Export. Im Jahr 2018 haben bayerische Unternehmen – wie bereits im Vorjahr – Waren im Wert von knapp 191 Milliarden Euro exportiert.

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 2018 um 1,7 Millionen auf den neuen Höchstwert von 46,3 Millionen. Dies ist ein Plus von 3,8 Prozent gegenüber 2017. Trotz der Insolvenz der Air Berlin – der ehemals zweitgrößten Fluggesellschaft am Flughafen München – gab es bei den Starts und Landungen 2018 einen Anstieg um 2,2 Prozent auf 413.000 Flugbewegungen.

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 andere 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 mit den Golfstaaten und dem bald schon größten

[Kernargumente](#)

Flughafen der Welt in Istanbul. Heute ist der Flughafen München ein wichtiges europäisches Drehkreuz 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.

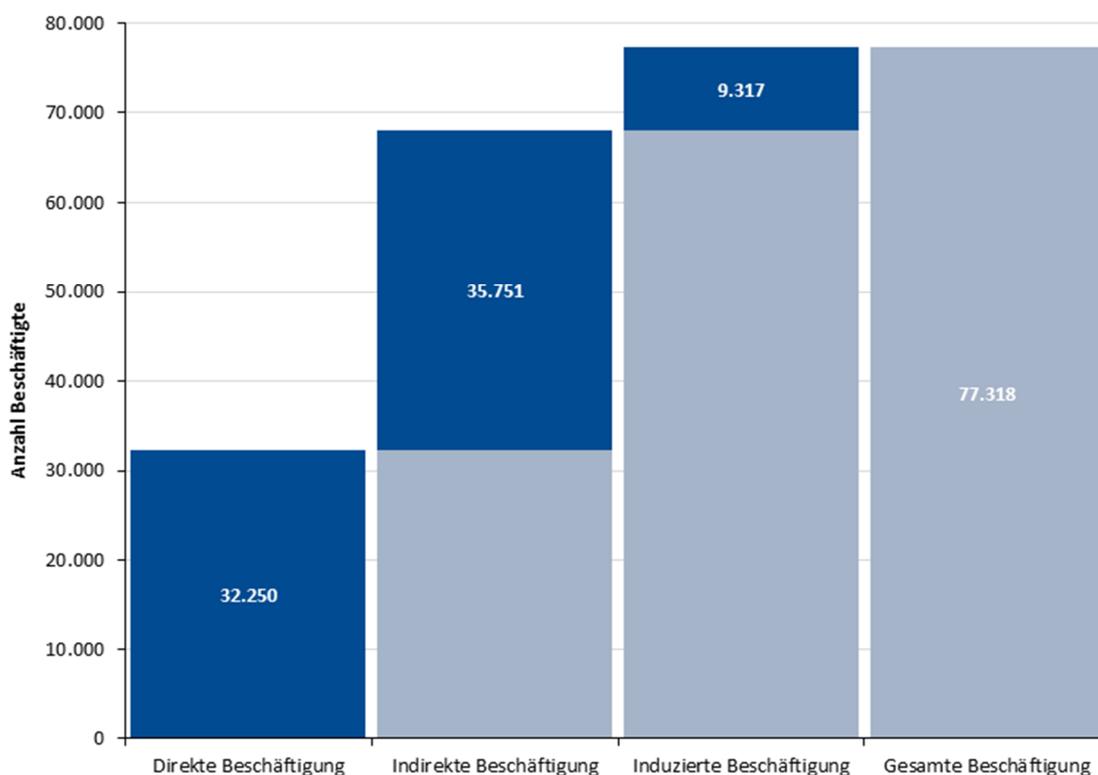
Dabei wurde 2015 zwischen drei quantitativ zu messenden Effekten unterschieden.

- *Direkte Effekte* entstehen dadurch, dass am Flughafen München rund 35.000 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.

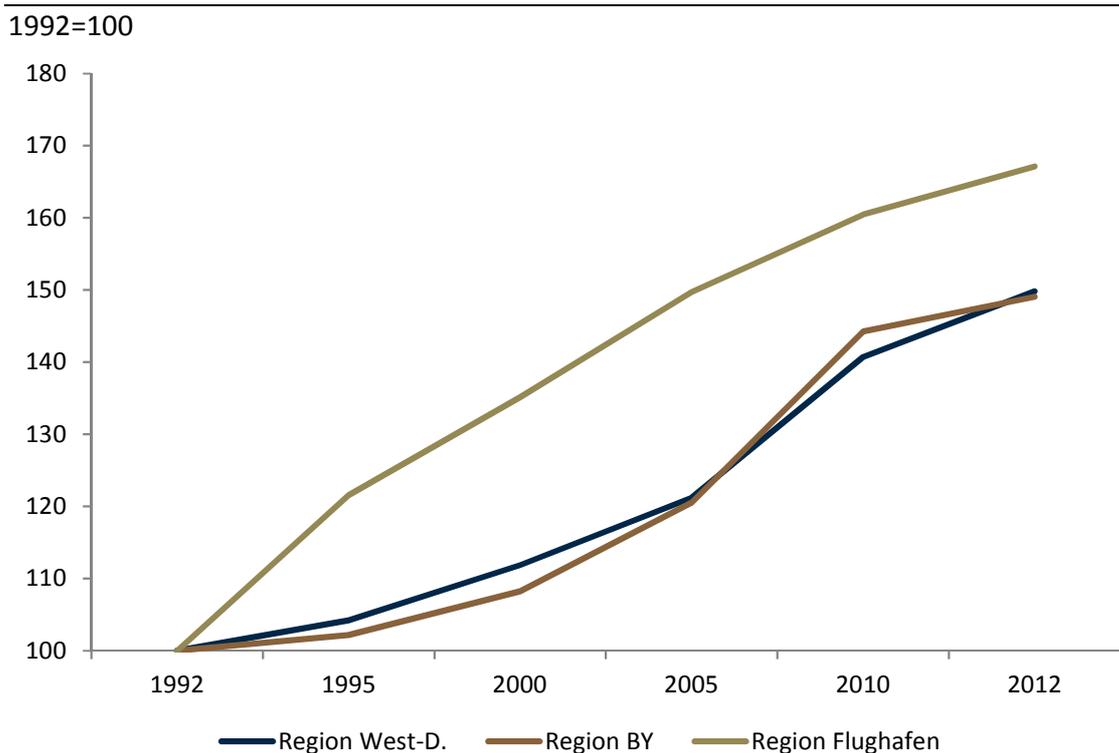
- Die Gemeinde Hallbergmoos im Landkreis Freising beispielsweise war zwischen 1980 und 2012 die wachstumsstärkste Gemeinde Bayerns bezogen auf die Einwohner.

- 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 weit über dem deutschen Durchschnitt. So lag das jahresdurchschnittliche Wachstum beim Passagieraufkommen von 1992 bis 2018 am Flughafen München bei 5,3 Prozent, bei den deutschen Flughäfen insgesamt ohne München bei 3,6 Prozent. Bei den Flugbewegungen lag das durchschnittliche Wachstum in München bei 3,0 Prozent, bei den deutschen Flughäfen insgesamt ohne München bei 0,8 Prozent.

Seit einigen Jahren ist jedoch die Verkehrsentwicklung in München durch den Kapazitätsengpass behindert. 2017 und 2018 etwa lag München beim Wachstum der Flugbewegungen um 2,5 Prozent unter dem deutschen Durchschnitt (2,2 Prozent in München versus 4,1 Prozent in Deutschland).

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.
- Staus in der Luft werden abgebaut
- Verspätungen, die aus ungeplanten, kapazitätsreduzierenden Faktoren wie dem Wetter resultieren, werden deutlich reduziert
- 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 mehr als 70 Prozent Umsteiger sitzen, zahlreiche innereuropäische Zubringerflüge nach sich. Ohne den Hub fielen also 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

Geschäftsführerin, Leiterin der Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-251

Telefax 089-551 78-249

christine.voelzow@vbw-bayern.de

Dr. Peter Pflieger

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-253

Telefax 089-551 78-249

peter.pflieger@vbw-bayern.de

Impressum

Alle Angaben dieser Publikation beziehen sich grundsätzlich auf alle Geschlechter. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit und ohne jede Diskriminierungsabsicht wurde an einigen Stellen auf eine Bezeichnung mit dem Genderstern * verzichtet.

Herausgeber

vbw

Vereinigung der Bayerischen
Wirtschaft e. V.

Max-Joseph-Straße 5
80333 München

www.vbw-bayern.de

© vbw Mai 2019