



#### **Protokoll der 4. Sitzung des Nachbarschaftsbeirats vom 23. November 2005**

Die Vorsitzende begrüßte die Teilnehmer und wies darauf hin, dass erstmals auch der Bund als Gesellschafter der FMG durch eine Beobachterin vertreten sei.

Der Vorsitzender der Geschäftsführung der FMG, Dr. Michael Kerkloh, und der Konzernbeauftragte und Leiter des Hubmanagements der Deutschen Lufthansa in München, Karl Ulrich Garnadt, trugen entsprechend der Tagesordnung zu Geschäftskonzept und Strategie der beiden Unternehmen vor.

In beiden Vorträgen wurde die Drehkreuzfunktion des Flughafens München und die Bedeutung des Umsteigeverkehrs für den Betrieb von Interkont-Verbindungen hervorgehoben. Der Vertreter der Lufthansa wies darauf hin, dass München ein Schwerpunkt der Investitionen der Firma sei. Der internationale Wettbewerb der Zukunft im Luftverkehr werde sich im Wettbewerb der Drehkreuze entscheiden.

In der Diskussion zu den Vorträgen wurde thematisiert, dass trotz der von Herrn Dr. Kerkloh dargestellten Steuerzahlungen und im Gegensatz zu anderen Kommunen die Steuerkraft Freising zurückgegangen sei. Den Gründen will auch die FMG versuchen nachzugehen.

Ein weiterer Diskussionspunkt bezog sich auf die Gemeinwohlverträglichkeit. Es wurde hinterfragt, inwieweit die Verpflichtung der FMG auf das Gemeinwohl die Kooperation mit einem rein wirtschaftlichen Interessen dienenden Unternehmen wie der Deutschen Lufthansa gestatte. Angesprochen wurden auch die Fragen, ob der Flughafen darauf beschränkt sei, den alten Flughafen Riem zu ersetzen und welcher Einfluss einem künftigen Emissionshandel zukomme.

Im Anschluss an die Diskussion stellte die FMG hinsichtlich der bisher vergebenen und geplanten Gutachten den Umfang der Beauftragung der Gutachten vor und benannte die jeweiligen Gutachter und ihre Referenzen.

Die Geschäftsordnung wurde nach kurzer Diskussion einzelner neuer Vorschläge mit den folgenden Änderungen zu der zuletzt übersandten Entwurfsfassung von den 31 anwesenden stimmberechtigten Mitgliedern bzw. Stellvertretern mit einer Gegenstimme zu § 3.7 der Geschäftsordnung angenommen:

In der Präambel wird im 5. Absatz das letzte Wort „herbeizuführen“ durch „zu treffen“ ersetzt.

Der 7. Absatz der Präambel erhält folgenden Wortlaut:

"Die Mitgliedschaft im Nachbarschaftsbeirat hat keinen Einfluss auf die rechtlichen Möglichkeiten der Beteiligten in den gesetzlich vorgesehenen rechtsförmlichen Verfahren."

§ 1.2 des Entwurfs enthält folgende Fassung:

„Der Nachbarschaftsbeirat begleitet den kompletten Planungsprozess und bringt die Belange des Umlands bereits in die Planungsvorbereitung mit ein. Im Nachbarschaftsbeirat werden Empfehlungen und verbindliche Vereinbarungen mit dem Flughafenbetreiber und dessen Gesellschaftern erarbeitet.“

§ 2.4 wird durch folgenden Satz ergänzt:

„Die stimmberechtigten Mitglieder und ihre Stellvertreter nehmen die Sitzungen des Nachbarschaftsbeirats unentgeltlich war.“

An § 3.1 wird das Wort „sollen“ angefügt.

Nach kurzer Diskussion wurde auch die Zusammensetzung des Arbeitsausschusses nahezu einhellig beschlossen.

Der Arbeitsausschuss gemäß § 5 der Geschäftsordnung setzt sich danach zusammen aus:

- dem Landrat des Landkreises Erding, Martin Bayerstorfer,
- dem Landrat des Landkreises Freising, Manfred Pointner,
- dem Oberbürgermeister der Stadt Freising, Dieter Thalhammer,
- dem 1. Bürgermeister der Gemeinde Berglern, Herbert Knur,
- dem 1. Bürgermeister der Gemeinde Eitting, Mathias Kammerbauer,
- dem 1. Bürgermeister der Gemeinde Hallbergmoos, Klaus Stallmeister,
- dem 1. Vorsitzenden der Schutzgemeinschaft Erding-Nord, Freising und Umgebung e. V., Michael Schwaiger
- dem Vertreter des Aktionsbündnisses aufgemUCKt, Jürgen Steiner,
- dem Vertreter der FMG, Vorsitzender der Geschäftsführung Dr. Michael Kerkloh sowie
- der Vorsitzenden des Nachbarschaftsbeirats, Edda Huther.

Es wurde festgehalten, dass der 1. Bürgermeister Mathias Kammerbauer bei Verhinderung durch den 1. Bürgermeister der Gemeinde Oberding, Helmut Lackner, vertreten wird und das Aktionsbündnis aufgemUCKt bei Verhinderung von Herrn Jürgen Steiner einen anderen Vertreter in den Arbeitsausschuss entsenden können.

Es bestand Einigkeit, dass den beiden Landräten auch die Vertretung der Interessen der im Arbeitsausschuss nicht vertretenen Gemeinden obliegt, und dass bei der Behandlung von Themen, die eine Gemeinde besonders betreffen ihr Vertreter gemäß § 5.2 letzter Satz der Geschäftsordnung dem Arbeitsausschuss hinzugewählt werden kann.

Der Termin für die 5. Sitzung des Nachbarschaftsbeirats wurde bestimmt auf

Mittwoch, den 21.12.2005, 16:00 Uhr  
im Musterhaus.

In diesem Termin soll der Sachverständige Dr. Schubert (Intraplan Consult GmbH) zur Nullprognose sowie bezüglich der durchgeführten Sensibilitätsprüfung angehört werden. Anschließend findet die 1. Sitzung des Arbeitsausschusses statt. Er wird sich mit grundsätzlichen Fragen etwaiger Vereinbarungen befassen, also etwa Gegenstand, Regelungstiefe, Zeitfaktor.

gez. Edda Huther

gez. Johannes Eigelsreiter

Vorsitzende des Nachbarschaftsbeirats

Leiter der Geschäftsstelle

**Nachbarschaftsbeirat**  
**Sitzung am 23. November 2005**

Flughafen München GmbH

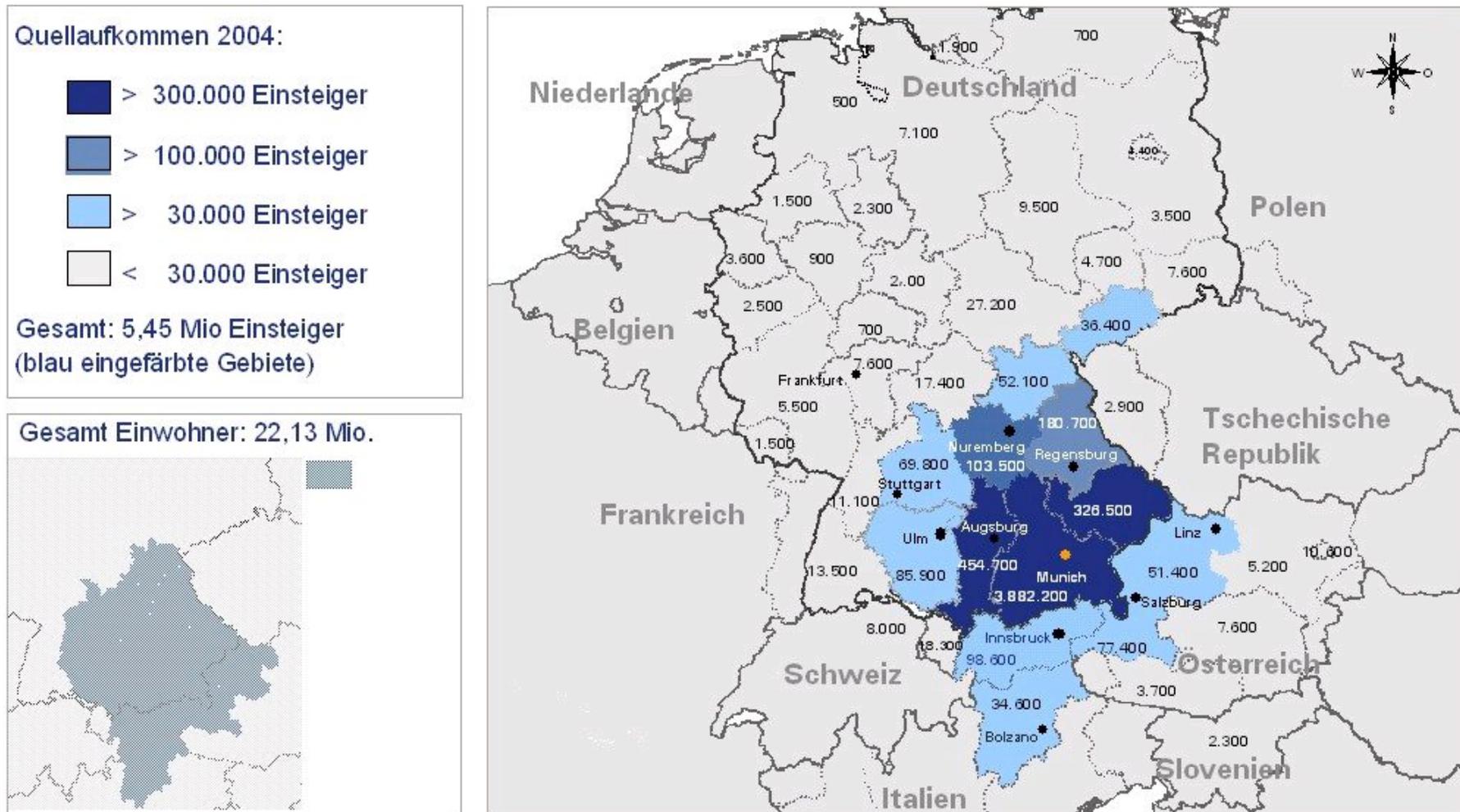
**Auszug aus dem Gesellschaftsvertrag der Flughafen München-Riem Gesellschaft mbH vom Oktober 1949**

**Unternehmenszweck der FMG**

**Die Flughafen München GmbH  
dient den Verkehrsbelangen  
des Landes Bayern und der Stadt München  
im innerdeutschen und internationalen Luftverkehr.**

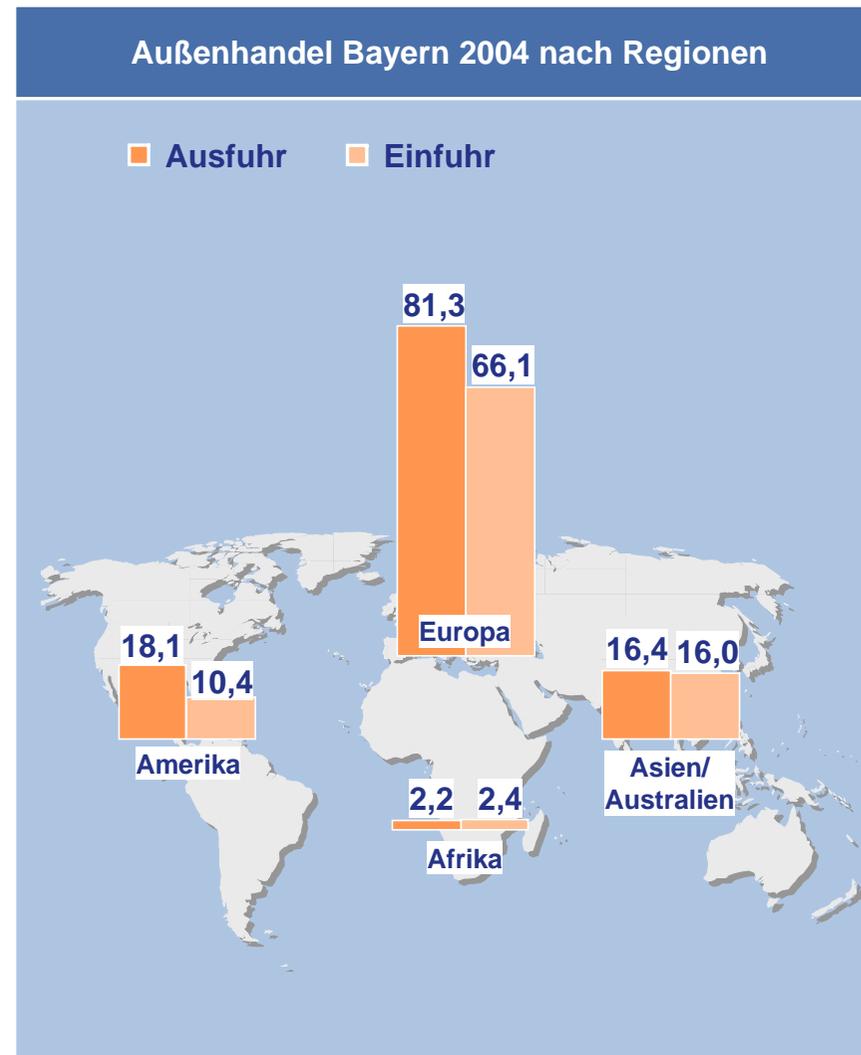
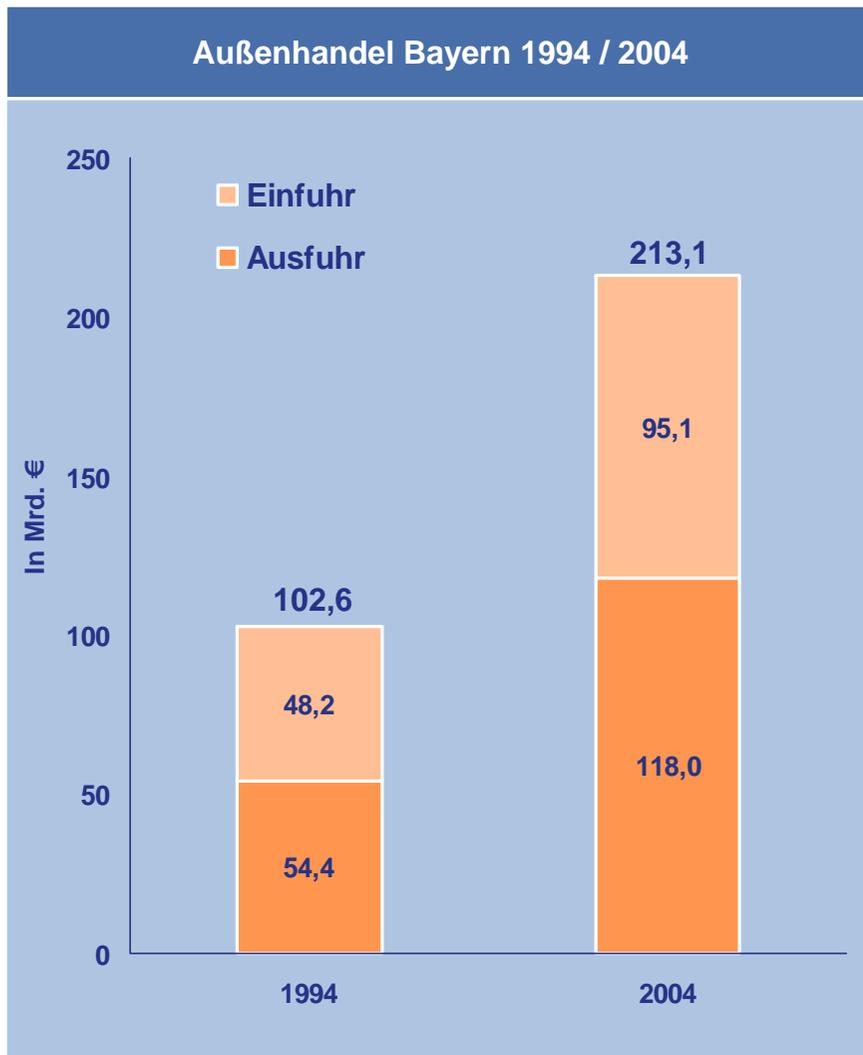
**Sie ist ausschließlich und unmittelbar  
zum Nutzen der Allgemeinheit tätig.**

## Südbayern stellt den Kern des Einzugsgebietes für den Flughafen München dar



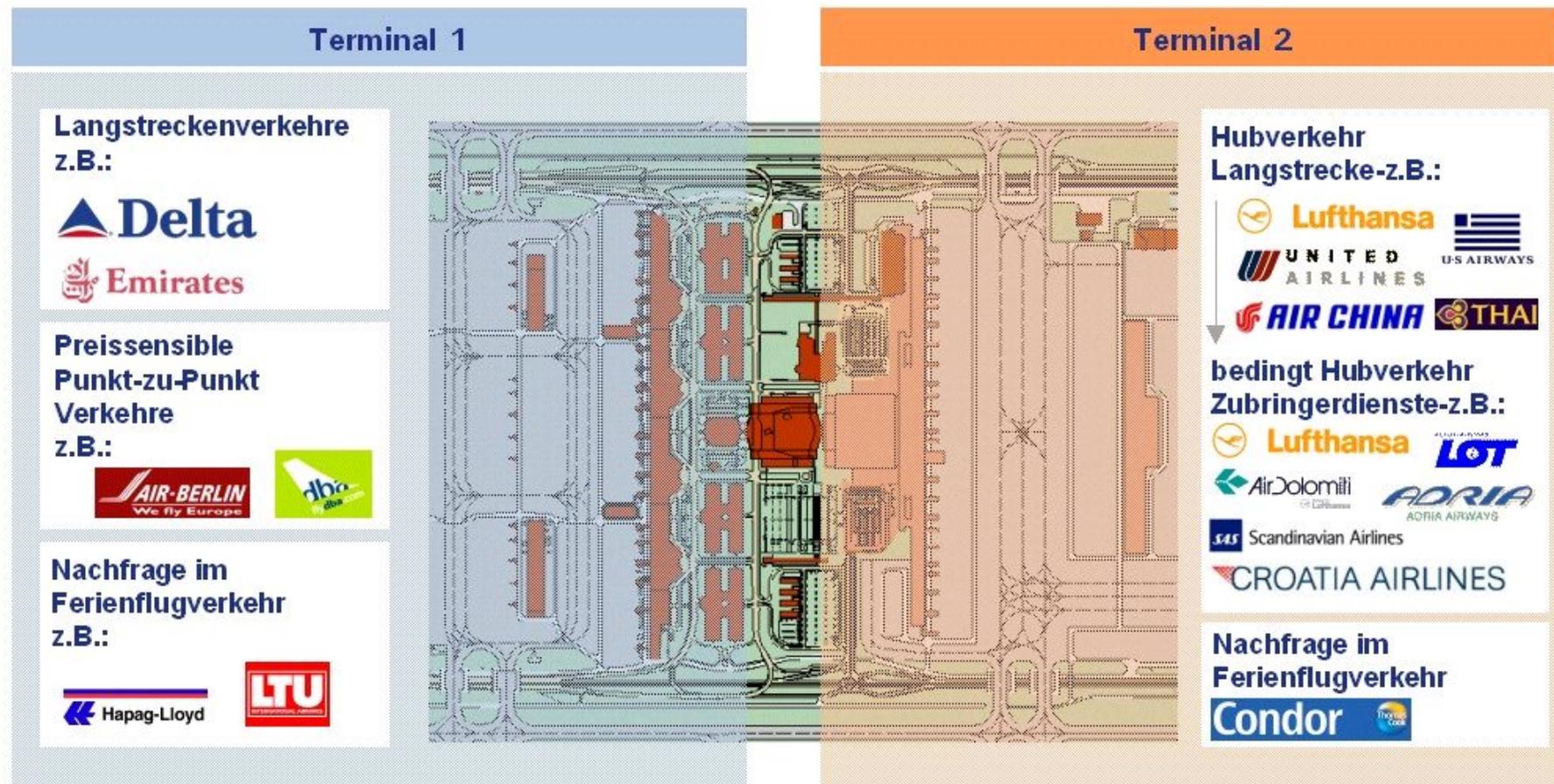


## Der Außenhandel Bayerns hat sich in den letzten 10 Jahren mehr als verdoppelt

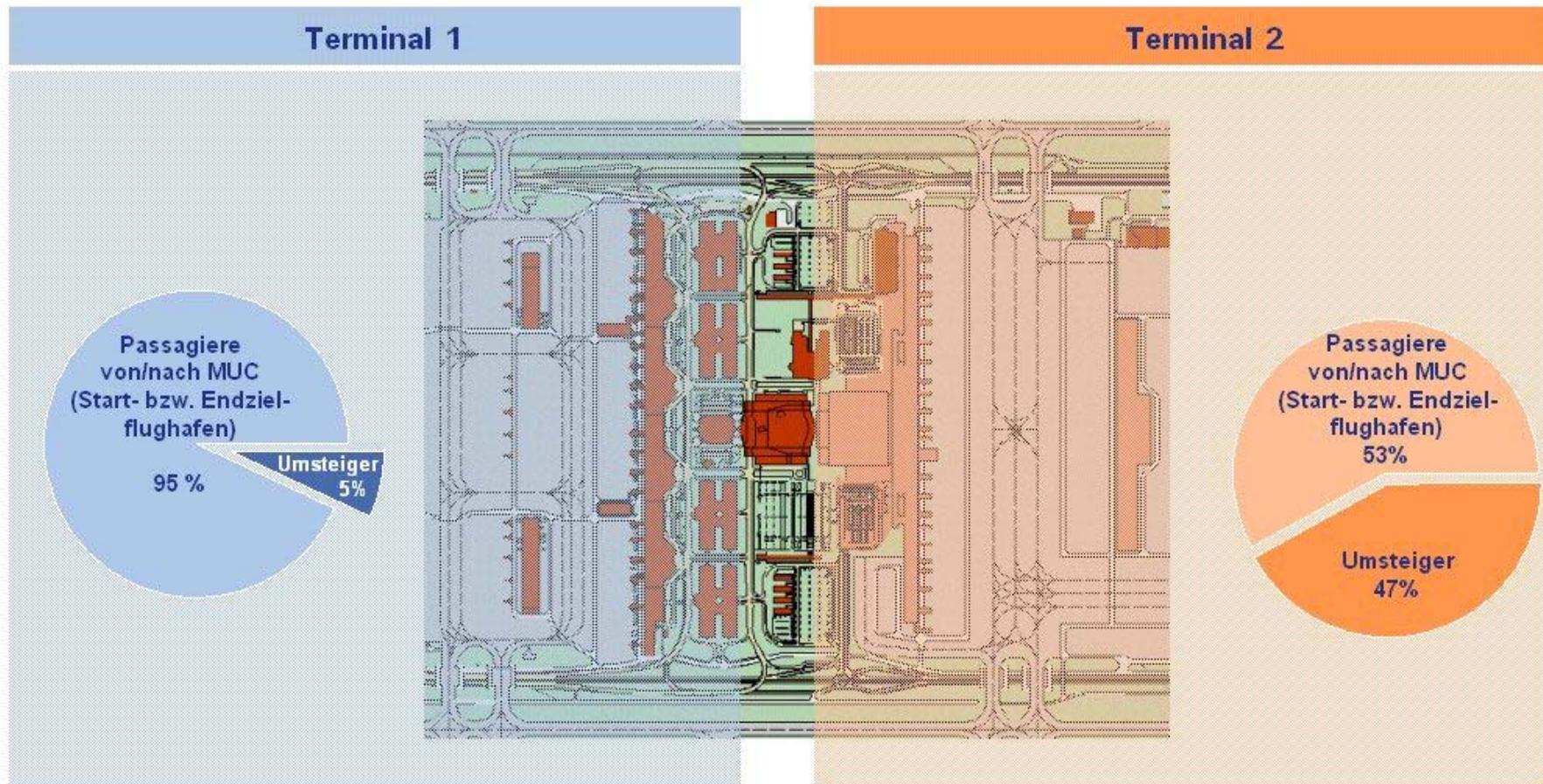


Quelle: Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

## Das duale Verkehrskonzept der Flughafen München GmbH

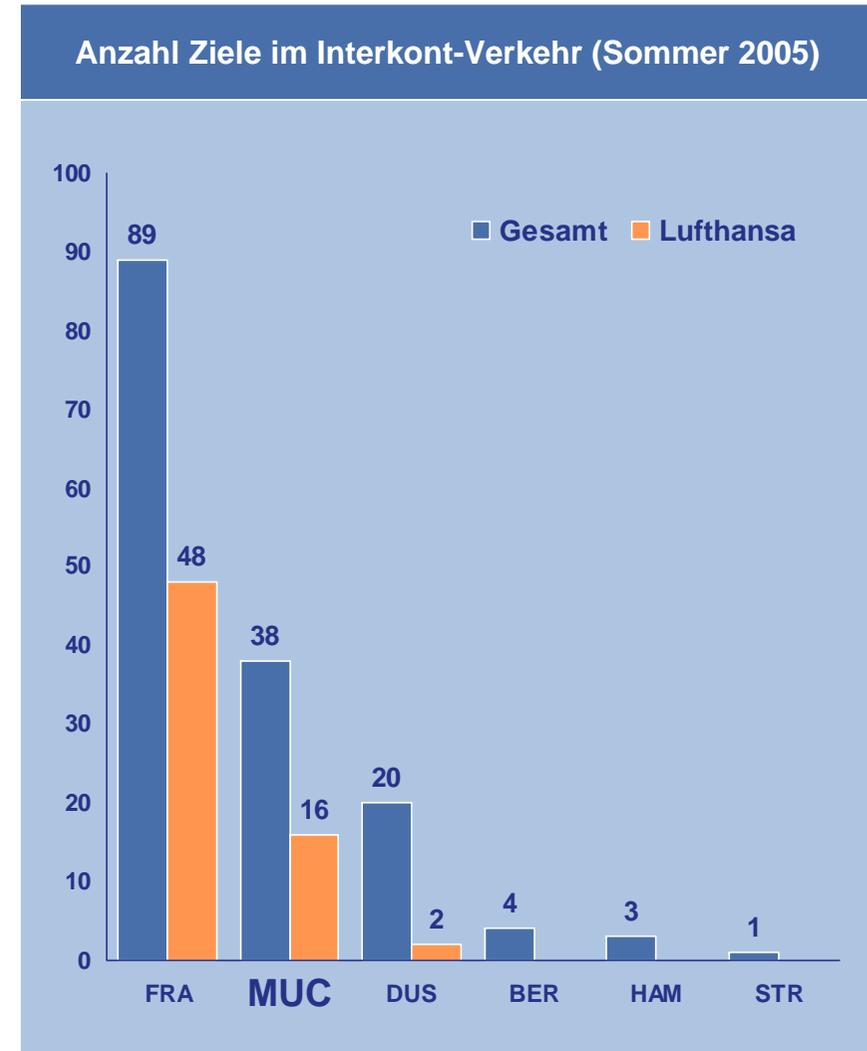
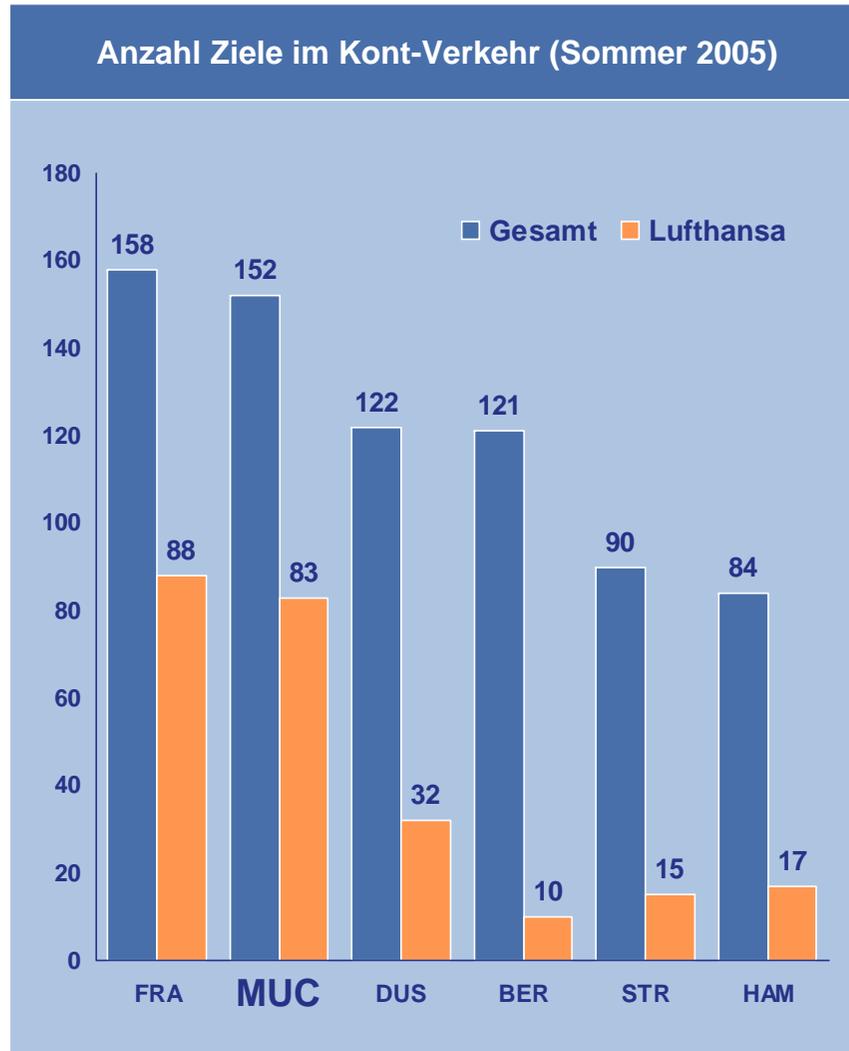


## Unterschiedliche Verkehrsstrukturen im Terminal 1 und Terminal 2

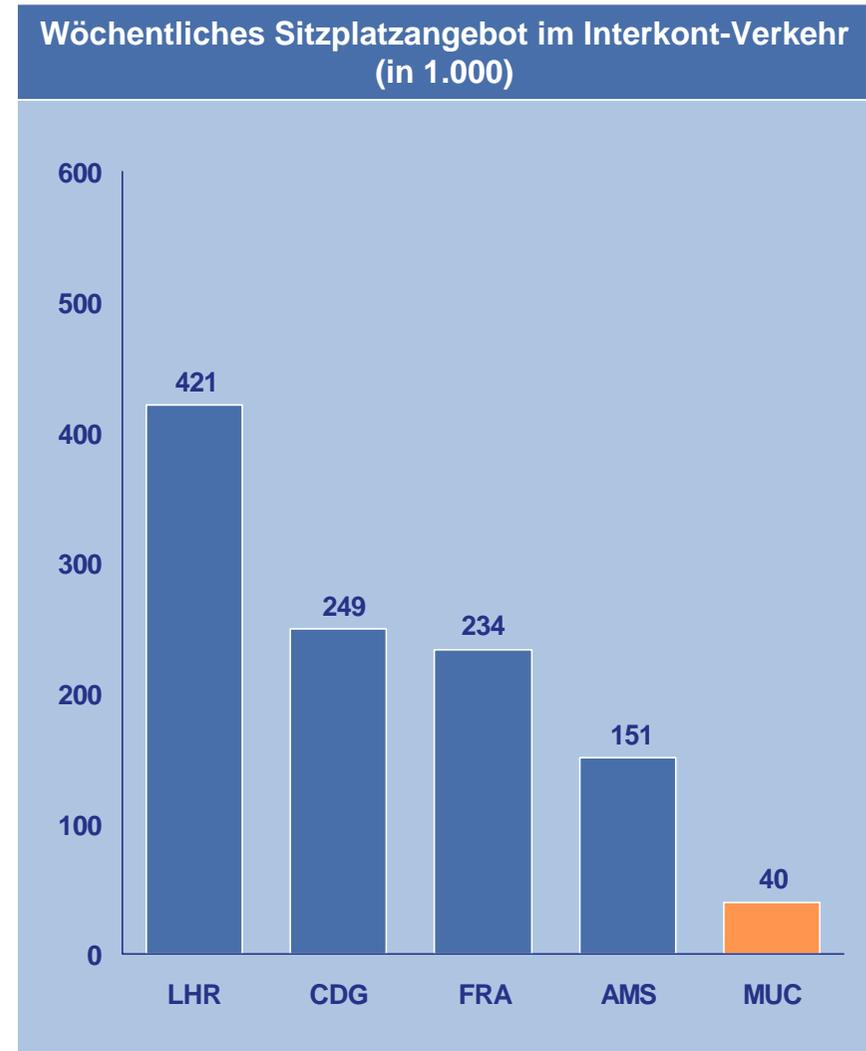
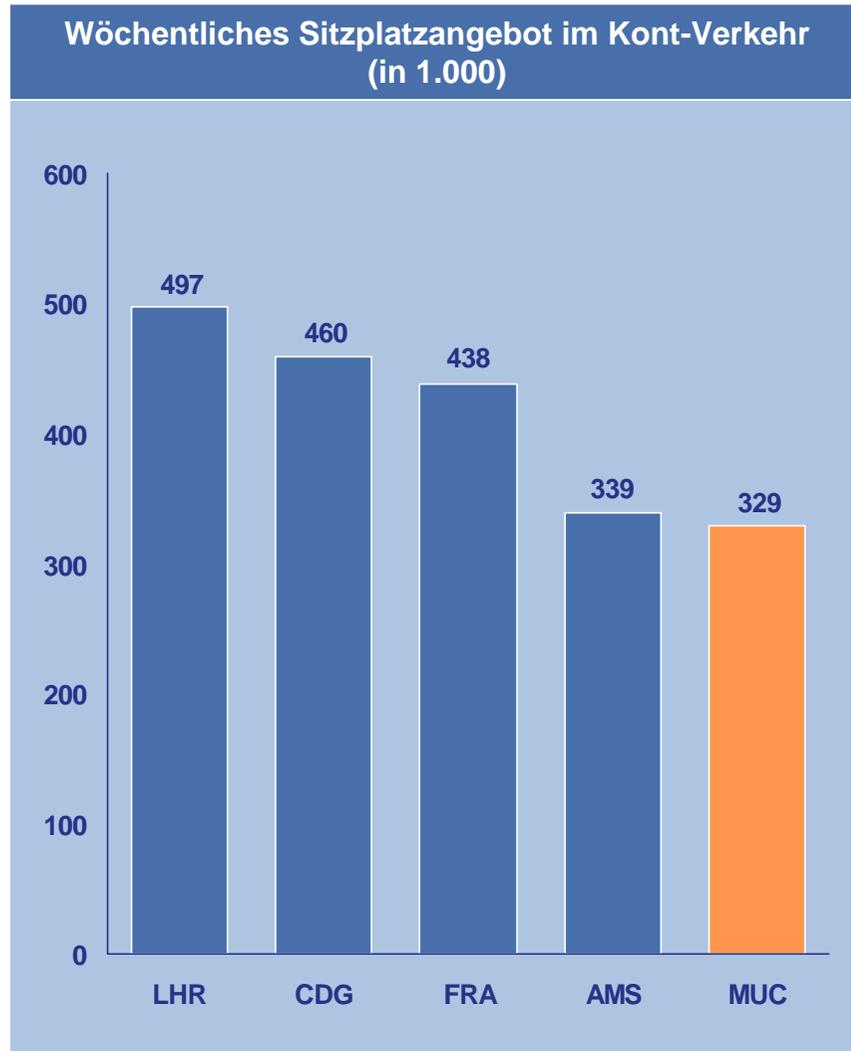


► **Durch zusätzliche Umsteigerverkehre kann das Verkehrsangebot ab MUC signifikant verbessert werden**

## Anzahl der angebotenen Ziele im innerdeutschen Vergleich

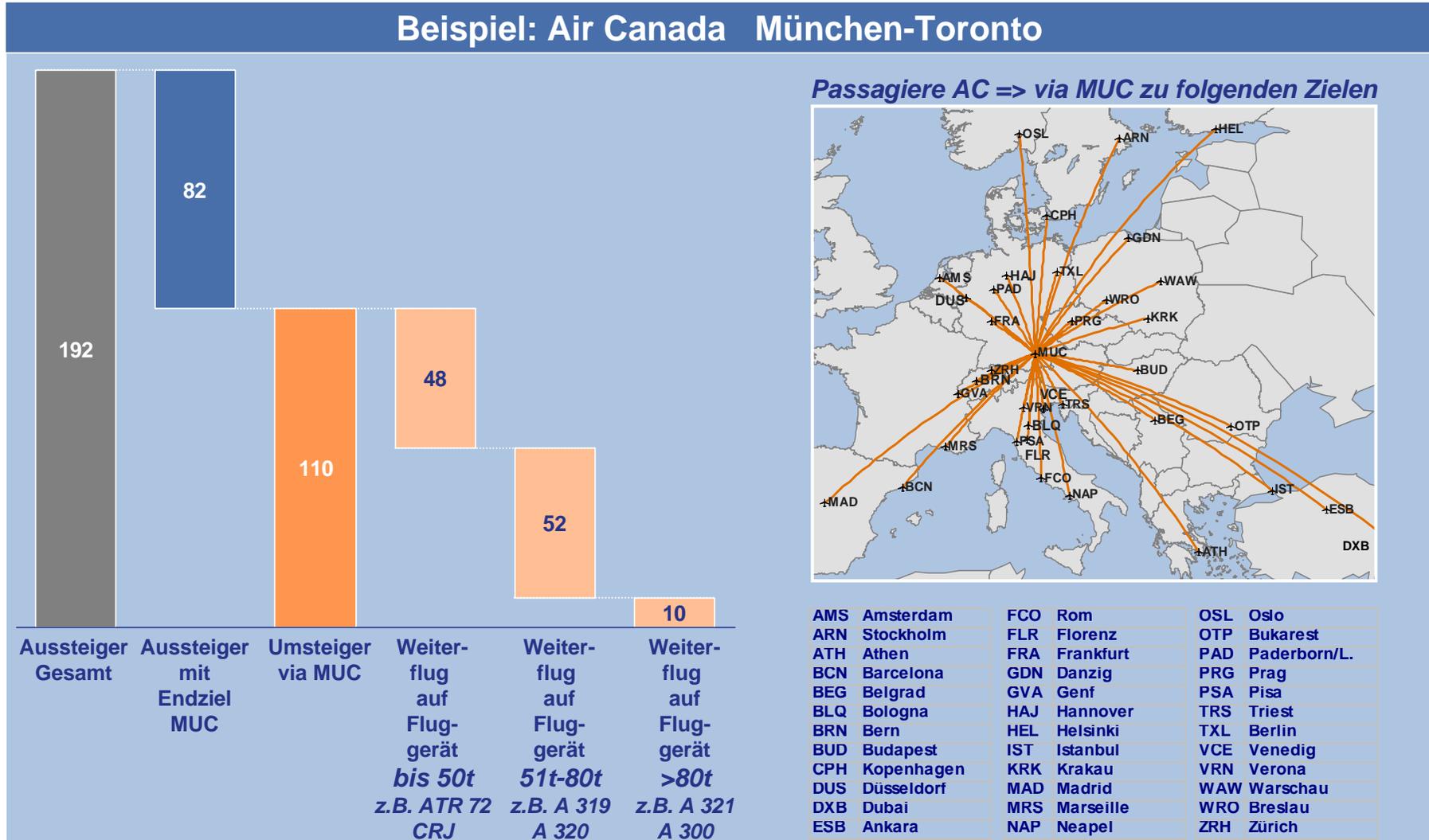


**Im Vergleich zu anderen europäischen Hubflughäfen weist MUC noch eine Angebotslücke im Interkontinentalverkehr auf**



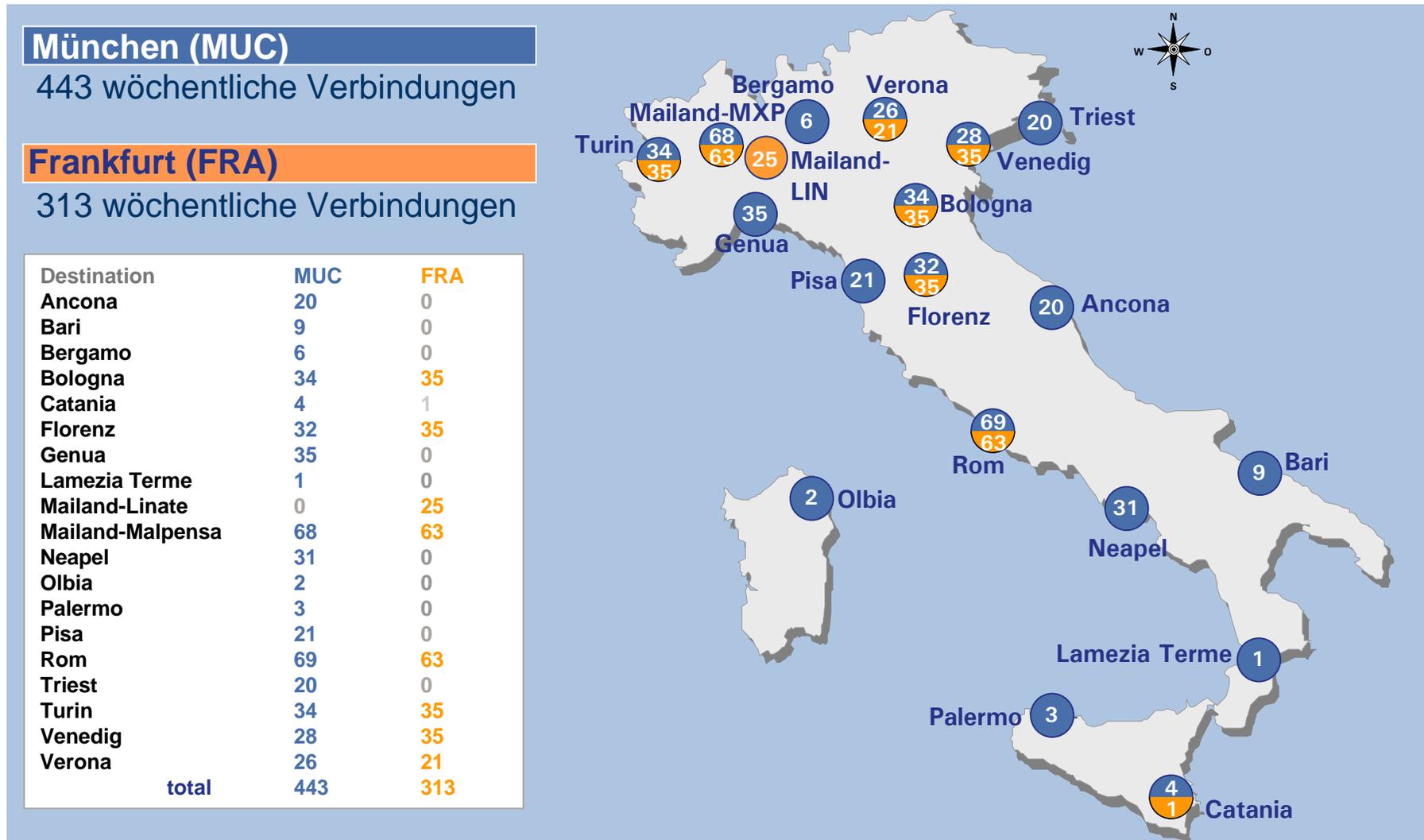
Quelle: APG – Sommer 2004 (JUN)

## Langstrecken-Hubverkehre erfordern am Flughafen München regionale Zubringerverbindungen, auch mit kleinem Fluggerät

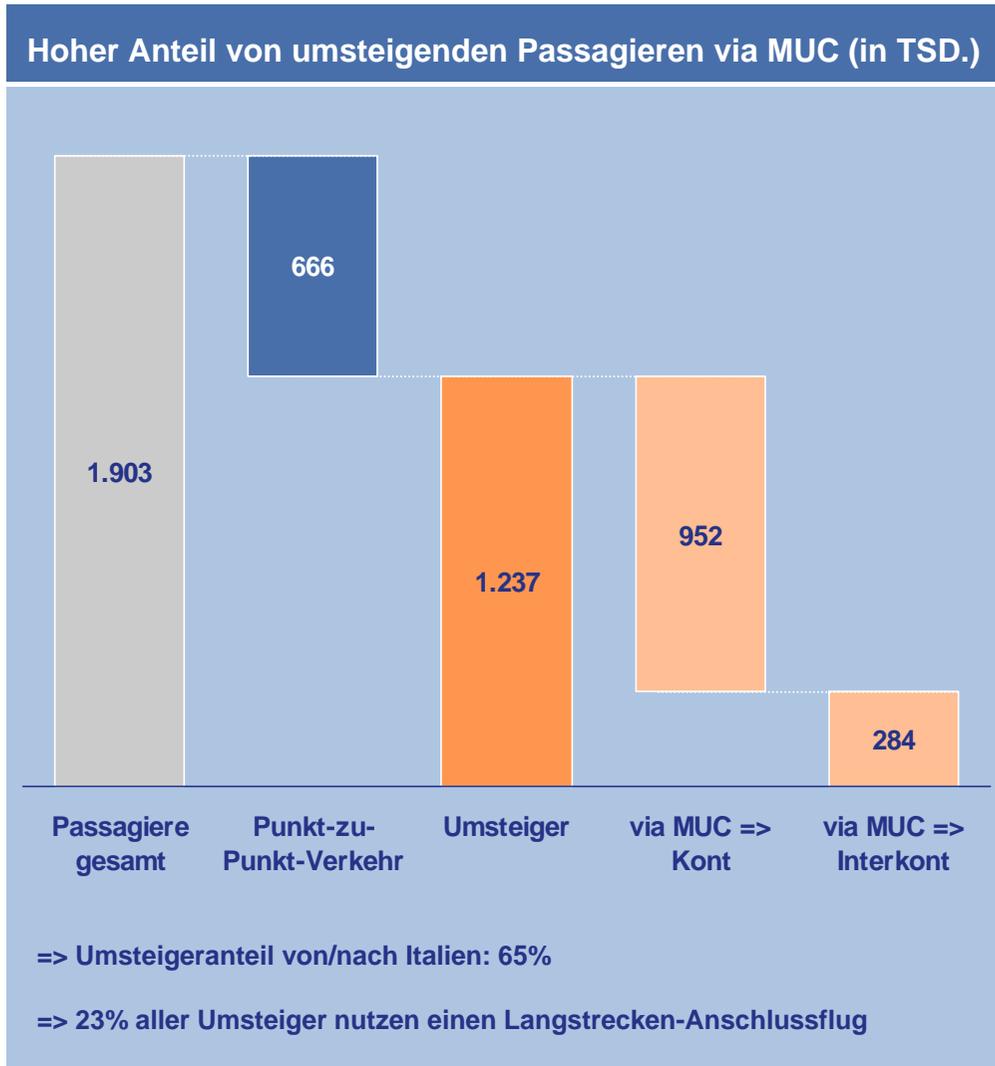


Quelle: Flughafen München GmbH

## Italien stellt einen wichtigen Zubringermarkt des Hubs München dar



## Umsteigerbeziehungen von/nach Italien via MUC - 2004

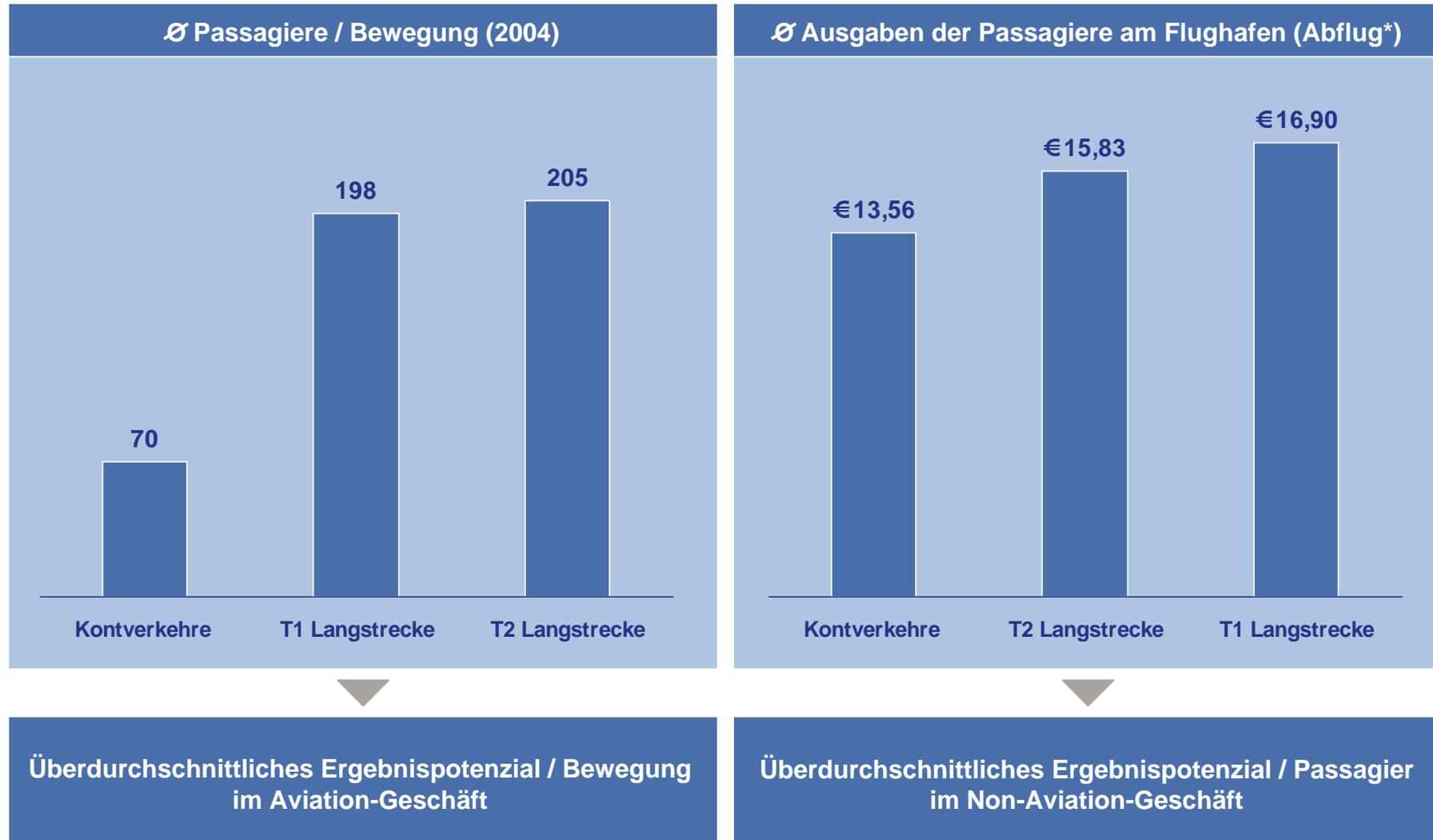


**DLH Schlüsselprodukt: Air Dolomiti**

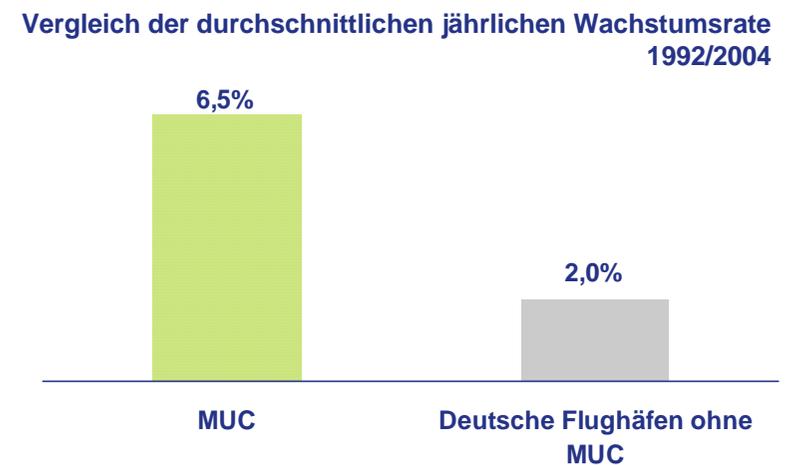
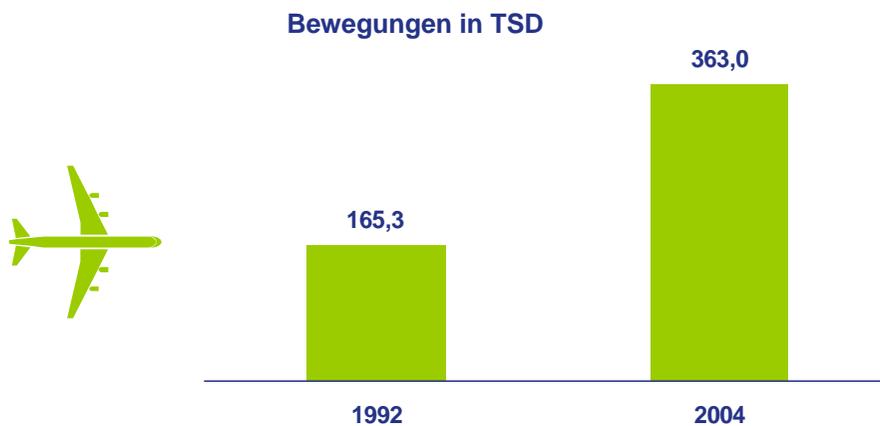
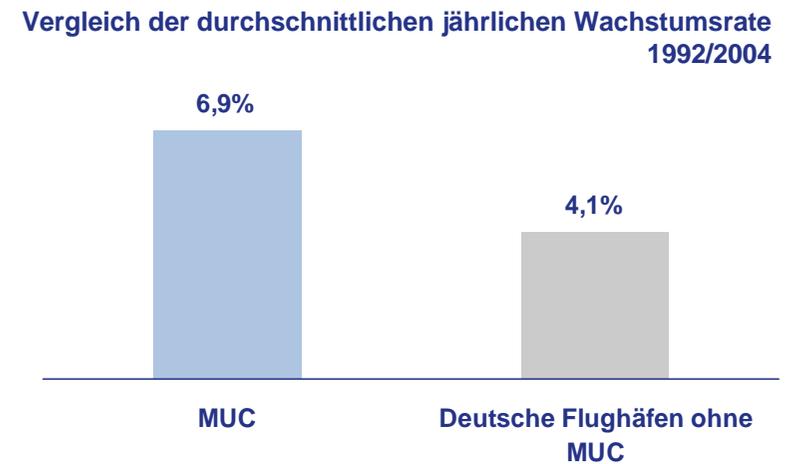
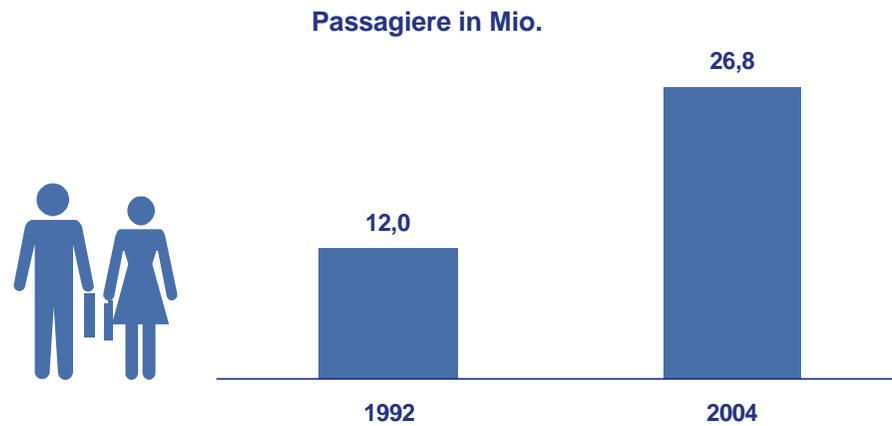
Umsteigeranteil 2004: 75%

**Perspektive für die Zukunft: Steigerung der Flugzeuggröße**

## Überdurchschnittliche Wertschöpfung durch Langstreckenverkehre

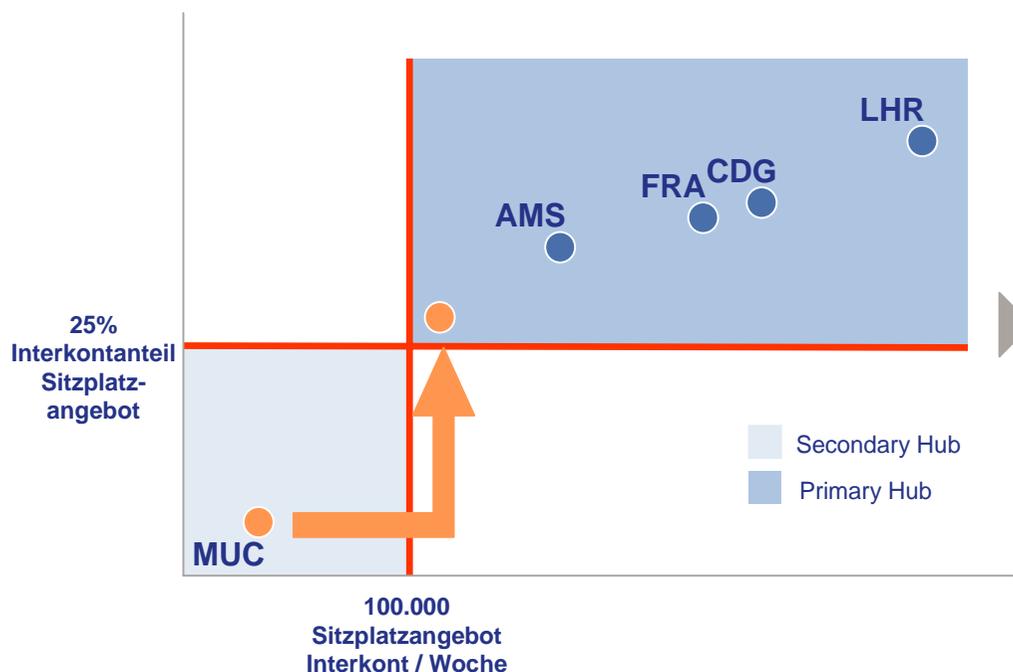


## Überdurchschnittliches Verkehrswachstum durch Hubentwicklung



## Das verkehrstrategische Ziel der Flughafen München GmbH ist die signifikante Steigerung des Interkontverkehrs

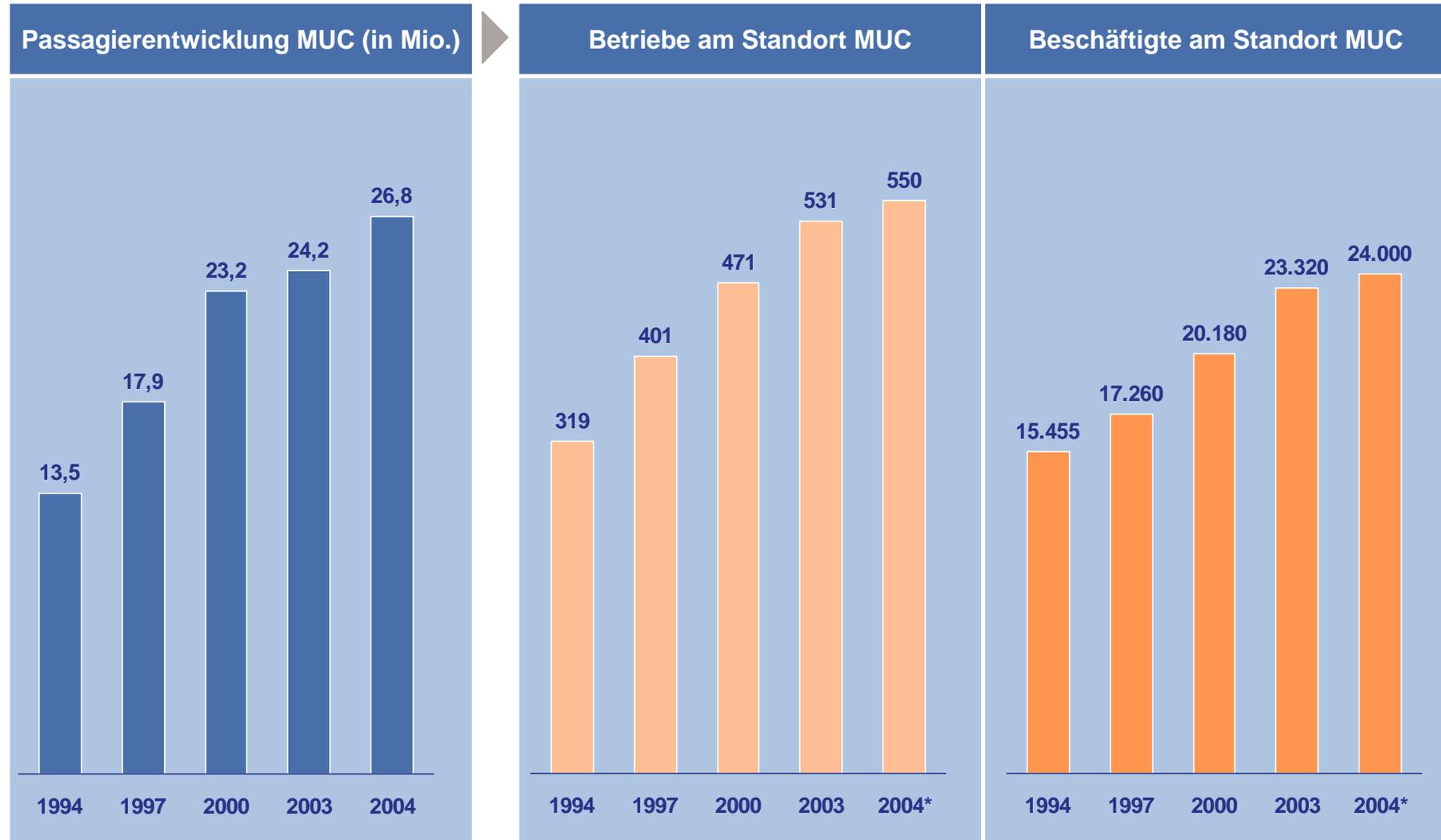
### Strategisches Ziel



### Implikationen für die Verkehrsentwicklung

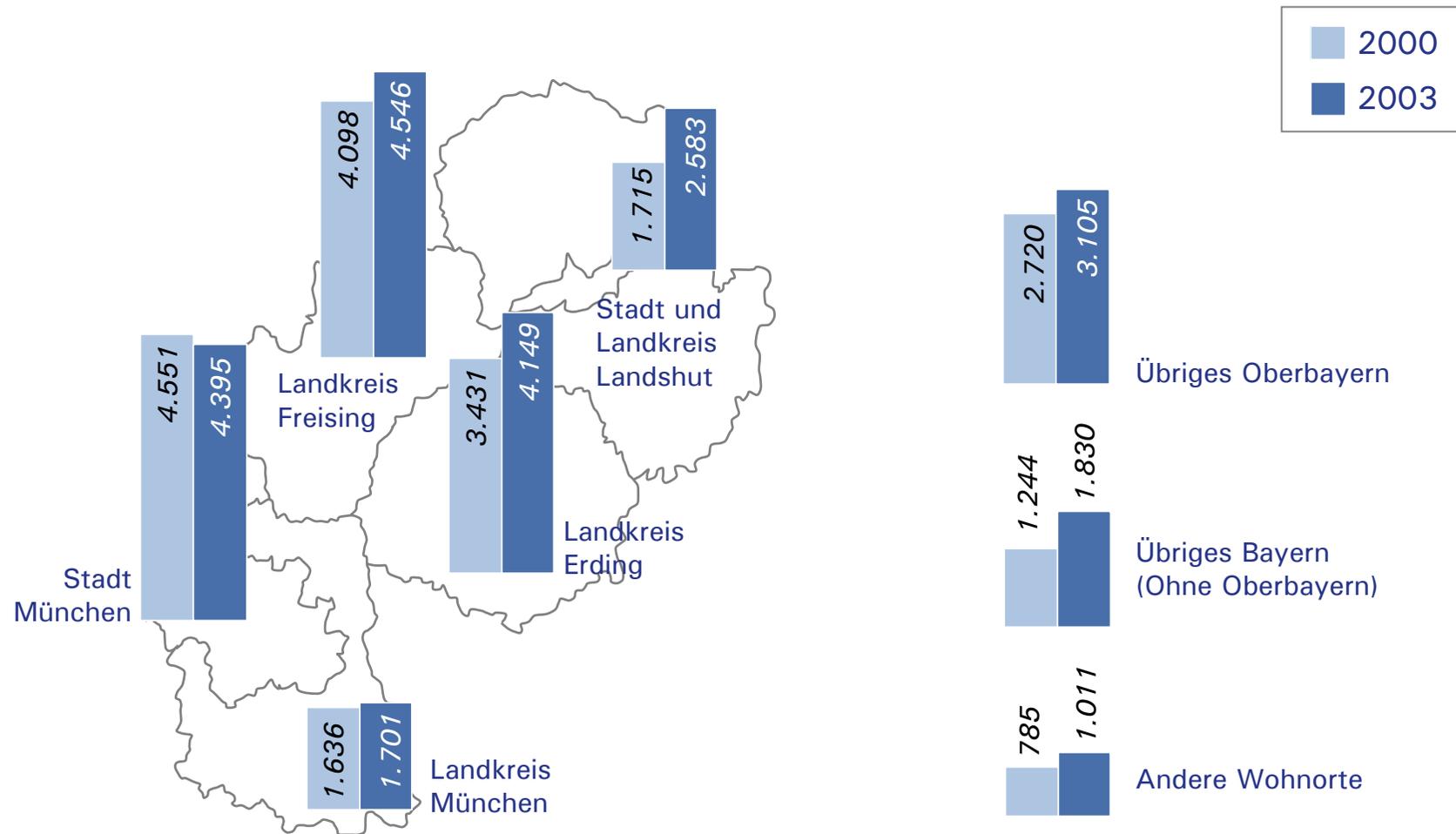
- Wachstum muss sowohl von LH / Star-Alliance als auch von Non-Star-Alliance Airlines erbracht werden
- Aktive Etablierung entsprechender Verkehre
  - Marktforschung / Analyse Marktpotenziale
  - Akquisition entsprechender Airlines
  - System-/Wachstumspartnerschaft mit DLH
  - (Kooperative) Vermarktung entsprechender Strecken
  - Monitoring der Verkehrsentwicklung
- Optimierung Verkehrsanbindung
- Optimierung Flughafen-Infrastruktur

## Positive Effekte des Hubausbaus für den Arbeitsmarkt



\* Quelle: Flughafen München GmbH, Arbeitsstättenenerhebung; Werte für 2004 geschätzt; Erhebung im 3-Jahres-Rhythmus

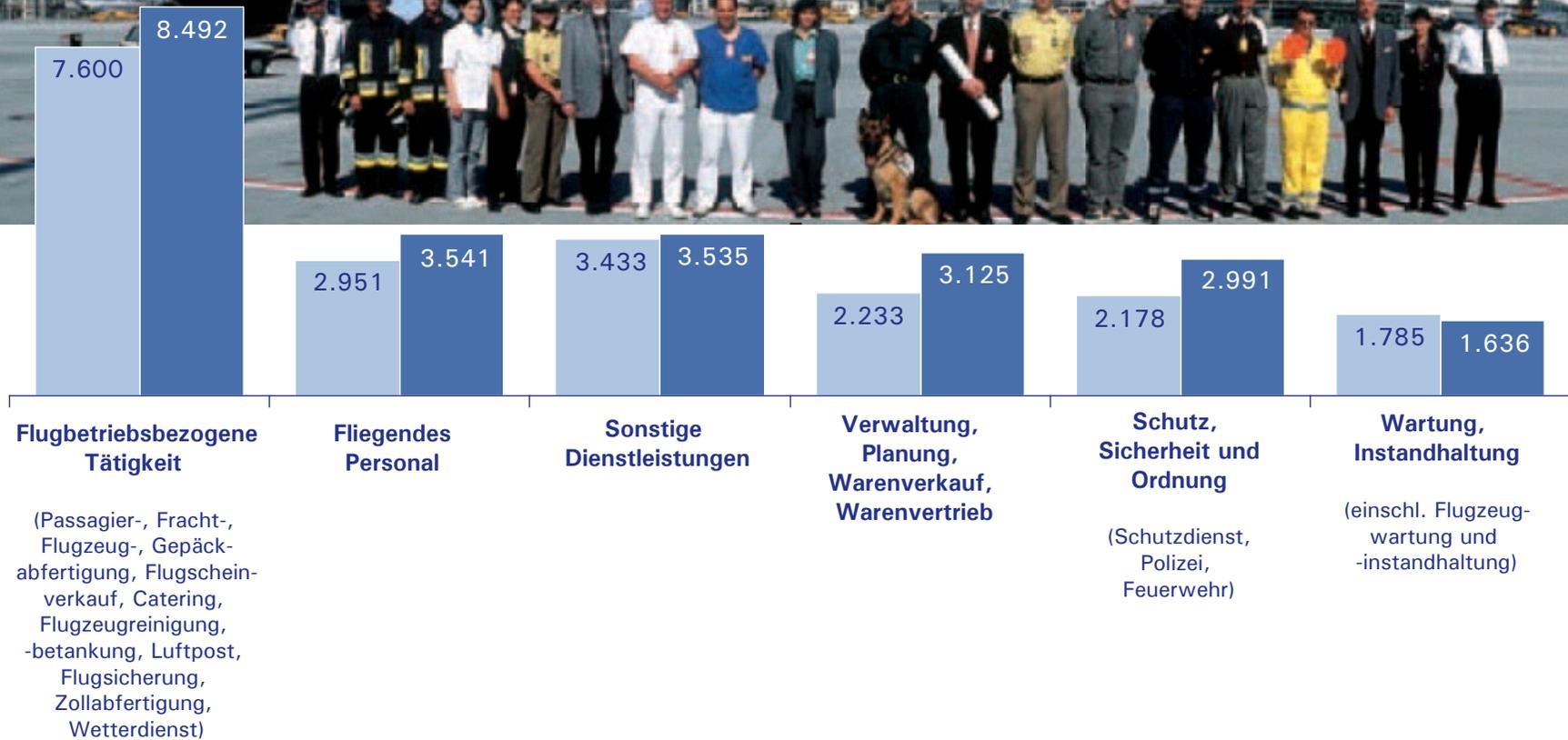
**Die Landkreise Erding, Freising und Landshut partizipieren signifikant am Beschäftigtenvolumen und -zuwachs am Standort MUC**



\* Quelle: Flughafen München GmbH, Arbeitsstättenenerhebung

## Die Arbeitsstätte Flughafen München bietet eine Vielzahl unterschiedlicher beruflicher Tätigkeiten

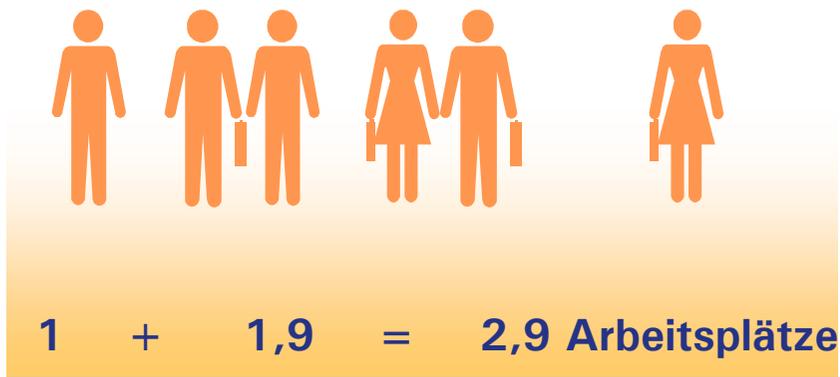
■ 2000 ■ 2003



\* Quelle: Flughafen München GmbH, Arbeitsstättenerhebung

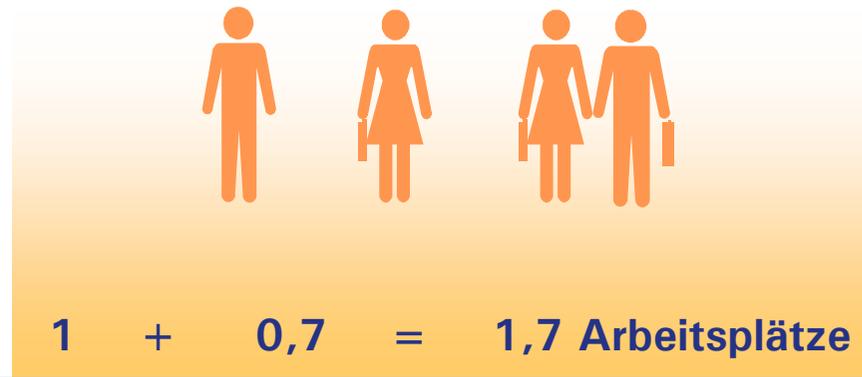
## Beschäftigungseffekt des Flughafens

### Gesamtwirtschaftlicher Wert



Ein Arbeitsplatz am Flughafen schafft  
1,9 zusätzliche Arbeitsplätze **in Deutschland**

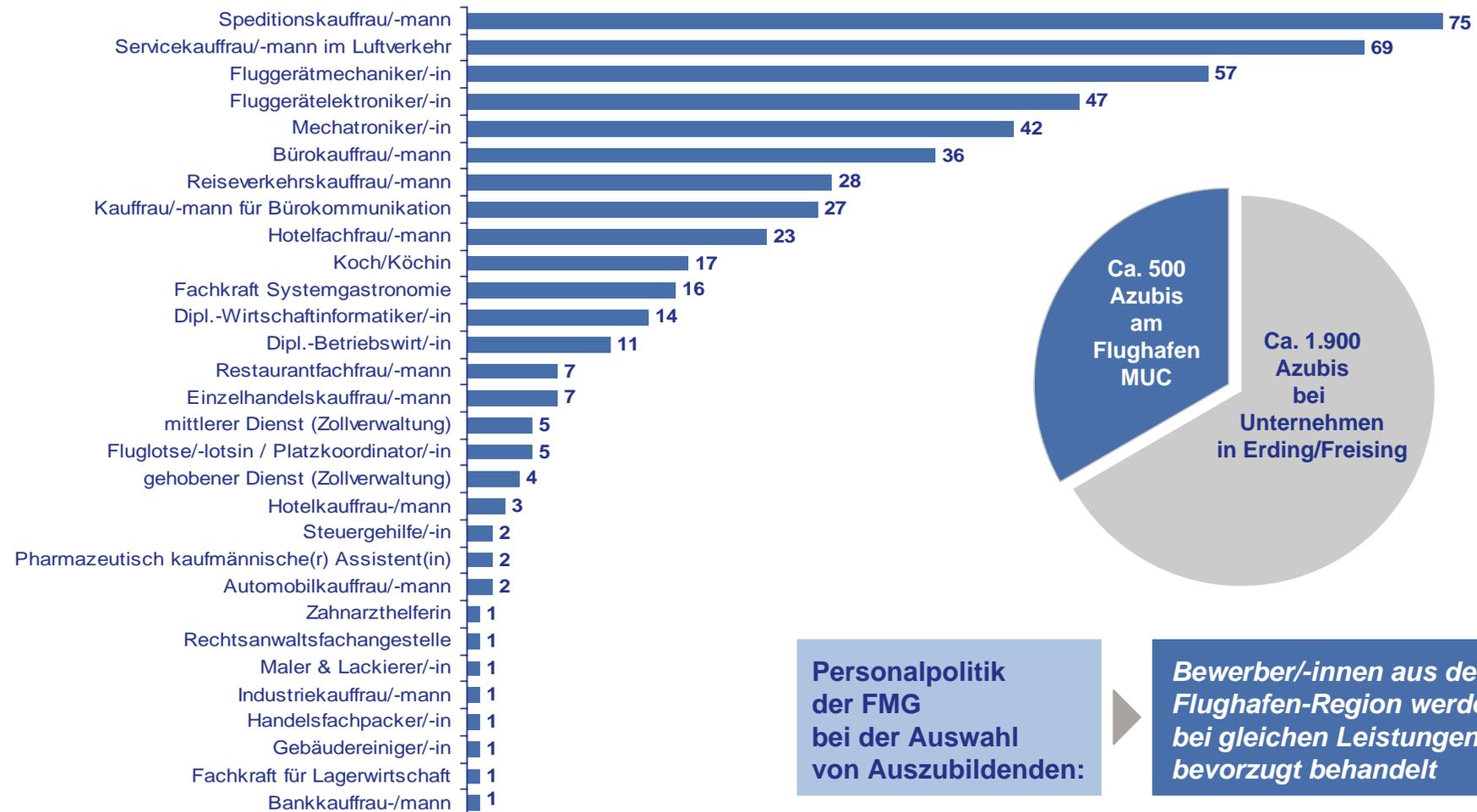
### Regionaler Wert



Ein Arbeitsplatz am Flughafen schafft  
0,7 zusätzliche Arbeitsplätze **in der Region**  
(= 71 Gemeinden im Umfeld des Flughafens,  
ohne die Stadt München)

Quelle:  
Der Flughafen München und sein Umland, Teil 1: Strukturgutachten,  
Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum/ifo Institut für Wirtschaftsforschung,  
Juli 2002; Datengrundlage 2000.

## Mehr als ein Viertel aller Auszubildenden in den Landkreisen Erding/Freising werden am Flughafen München ausgebildet



► **Am Flughafen München werden etwa über 500 Auszubildende in 31 Ausbildungsberufen beschäftigt**

## Zusammenfassung

- Die Weiterentwicklung des Drehkreuzverkehrs dient den Verkehrsbelangen Deutschlands und Bayerns und stärkt die Standortqualität des gesamten Wirtschaftsraums.
- Insbesondere durch den von der Lufthansa betriebenen Hubausbau hat der Flughafen München ein überdurchschnittliches Verkehrswachstum und eine außergewöhnlich hohe Angebotsvielfalt im europäischen Verkehr erreicht.
- Die Flughafen München GmbH sieht in dem weiteren Ausbau des Langstreckenverkehrs eine Schlüsselaufgabe für den Erhalt der Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit des Münchner Flughafens
- Die bisherige signifikante Steigerung des Verkehrsangebotes in MUC hatte auch deutliche Beschäftigungsimpulse am Flughafen München zur Folge.
- Das Flughafenumland partizipiert auch über am Airport ausgeschütteten Löhne und Gehälter, über Steuereinnahmen und die Auftragsvergabe seitens der Flughafenunternehmen am Erfolg des Airports.
- Vor diesem Hintergrund bietet die Kooperation von Flughafenbetreiber und Flughafennachbarn die Chance für eine gemeinsame Zukunftsgestaltung, von der beide Seiten profitieren können.

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**

A STAR ALLIANCE MEMBER 



**Lufthansa**

# **Wachstumsperspektiven der Lufthansa in München und die Bedeutung für die Region**

---

Nachbarschaftsbeirat, Flughafen München

23. November 2005

Karl Ulrich Garnadt

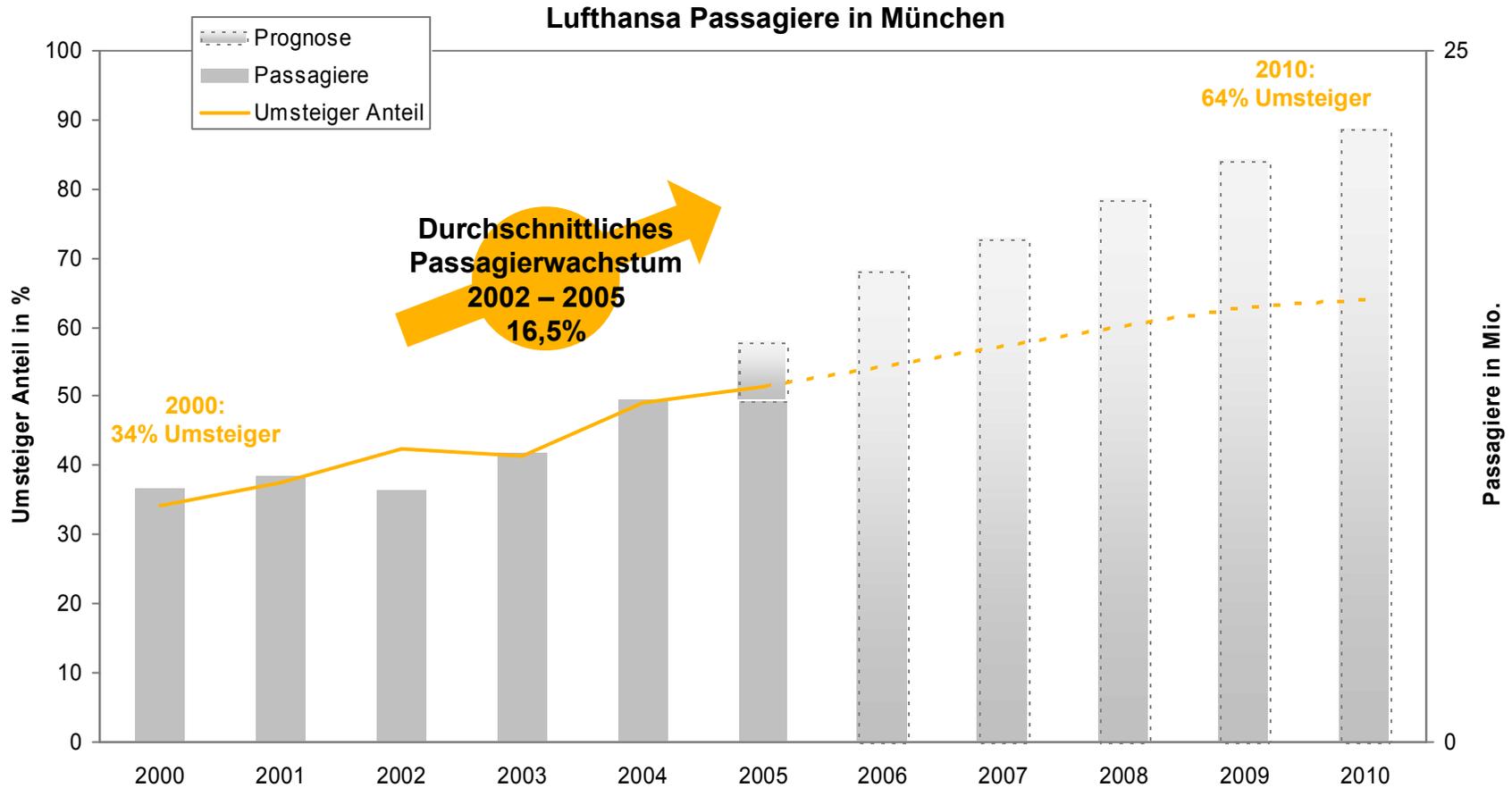
Konzernbeauftragter und Leiter  
Hubmanagement München

# Wachstumsperspektiven der Lufthansa in München und die Bedeutung für die Region

---

- Lufthansa ist in München in den letzten Jahren deutlich schneller als der Markt gewachsen – dies wurde erst durch die Drehkreuzfunktion Münchens ermöglicht
- Aufgrund des vergleichsweise kleinen Aufkommens an Passagieren aus München (Lokalpassagiere), ist ein Drehkreuz für Umsteigeverkehre die Voraussetzung für ein Luftverkehrsangebot in diesem Umfang
- Ohne eine stabile und ausbaufähige Drehkreuzfunktion wären der überwiegende Teil des Lufthansa Langstreckenangebotes in München, aber auch eine große Zahl von Europa Flügen nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben
- Das direkte Umland, Bayern und auch Deutschland profitieren im Hinblick auf Arbeitsplätze, Wirtschaftskraft und Standortattraktivität vom Wachstum der Lufthansa am Münchner Flughafen
- Die Weichen für weiteres Wachstum müssen jetzt gestellt werden – Lufthansa befindet sich in einer Investitionsphase und benötigt klare Perspektiven, um bisherigen Weg fortsetzen zu können

# Lufthansa ist in München nach den Krisenjahren in eine Wachstumsphase eingetreten



Quelle: Deutsche Lufthansa AG; Hubmanagement München, eigene Berechnungen 01.2000 – 10.2005; LH-Prognose 11.2005 – 12.2010; NER;



# ... und mit mehr als 100 Langstrecken-Flügen pro Woche mit 19 Destinationen weltweit (Winter 05/06)



ORD  
YYZ

**LH Destination**  
*LH Partner-Destination*

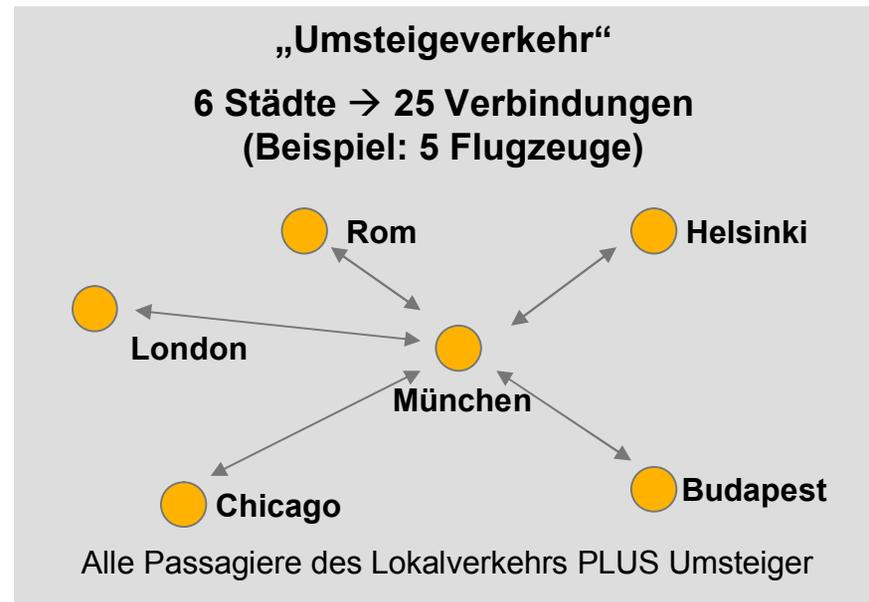
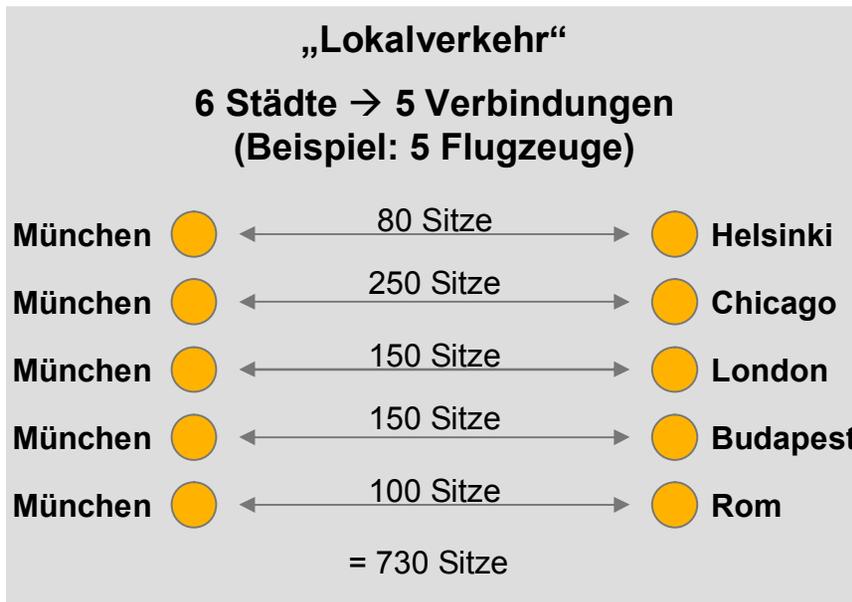
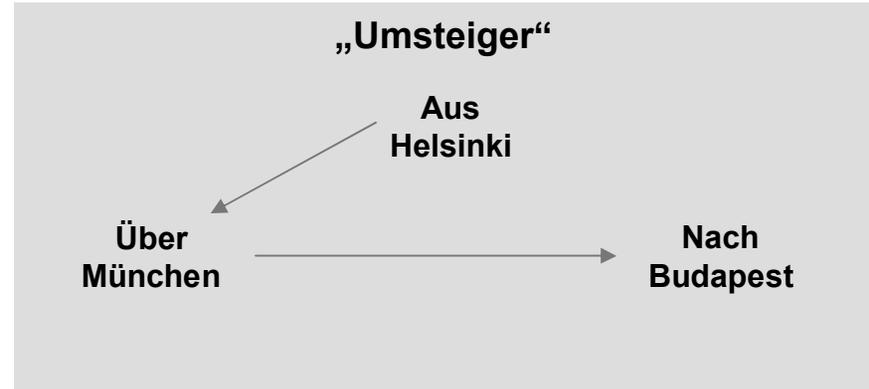
23.11.2005  
Seite 5

Karl Ulrich Garnadt  
Wachstumsperspektiven der Lufthansa in München und  
die Bedeutung für die Region

A STAR ALLIANCE MEMBER 



# Die Verbindung von Zielen über ein Drehkreuz schafft vielfältige Verbindungsmöglichkeiten und generiert Umsteiger

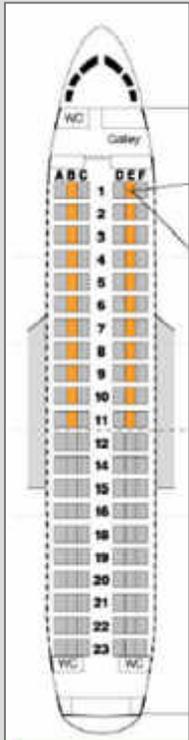


# Vor allem Langstreckenflüge sind ohne Umsteiger nicht wirtschaftlich durchführbar

LH 040 am 21. November 2005  
Hamburg - München

149 Passagiere  
ca. 20% Umsteiger

Umsteiger auf  
21 Flüge &  
21 Destinationen



Zielort	Passagiere
Zagreb	
Belgrad	
Graz	
Chicago	
Athen	
Lissabon	
Toulouse	
Moskau	
<b>San Francisco</b>	
Izmir	
Istanbul	
Philadelphia	
Venedig	
Jamaica	
Triest	
Tokyo	
Genua	
Zürich	
Bangkok	
Barcelona	
Belgrad	

LH458 am 21. November 2005  
München – San Francisco

195 Passagiere  
ca. 80 % Umsteiger

Umsteiger von  
44 Flügen &  
39 Destinationen

Ursprung	Passagiere
Barcelona	
Bordeaux	
Rom	
Athen	
Timisoara	
Sofia	
Genf	
Köln	
Stockholm	
Belgrad	
Frankfurt	
<b>Hamburg</b>	
Genua	
Budapest	
Brüssel	
Verona	
Amsterdam	
Berlin	
Neapel	
Sarajevo	
Düsseldorf	
... & 23 weitere Flüge	

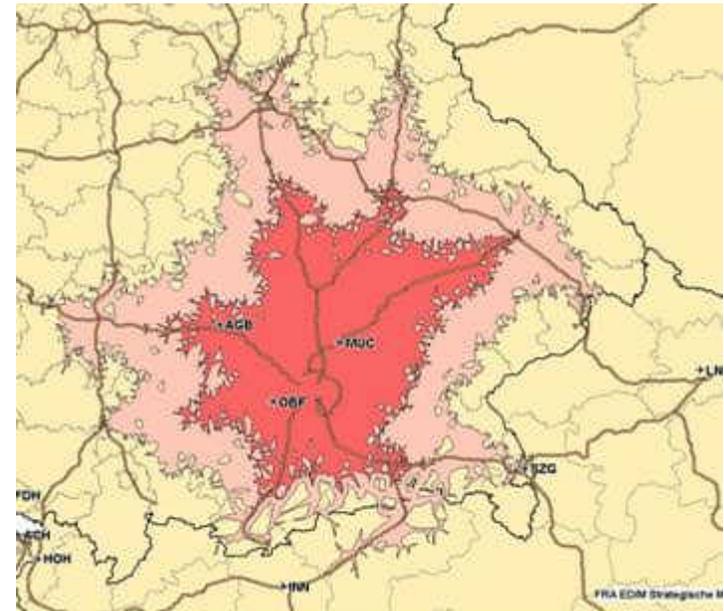
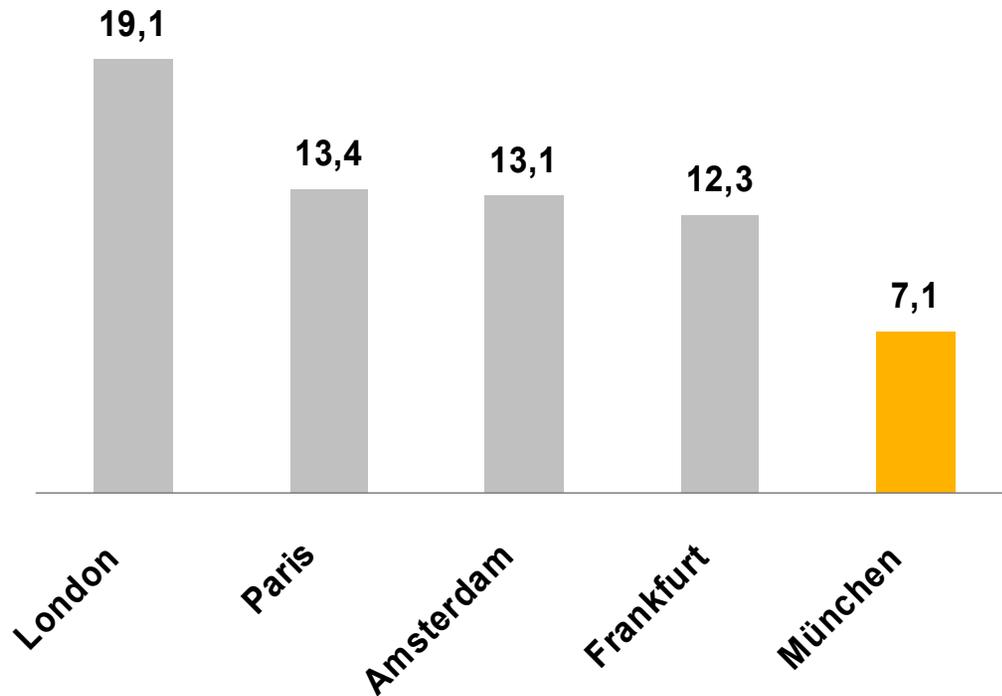


Quelle: Deutsche Lufthansa AG; Hubmanagement München, eigene Auswertung;

# München hat im Europäischen Vergleich deutliche Standortnachteile

Back-Up

**Einzugsgebiet\*)**  
Bevölkerung in Mio.

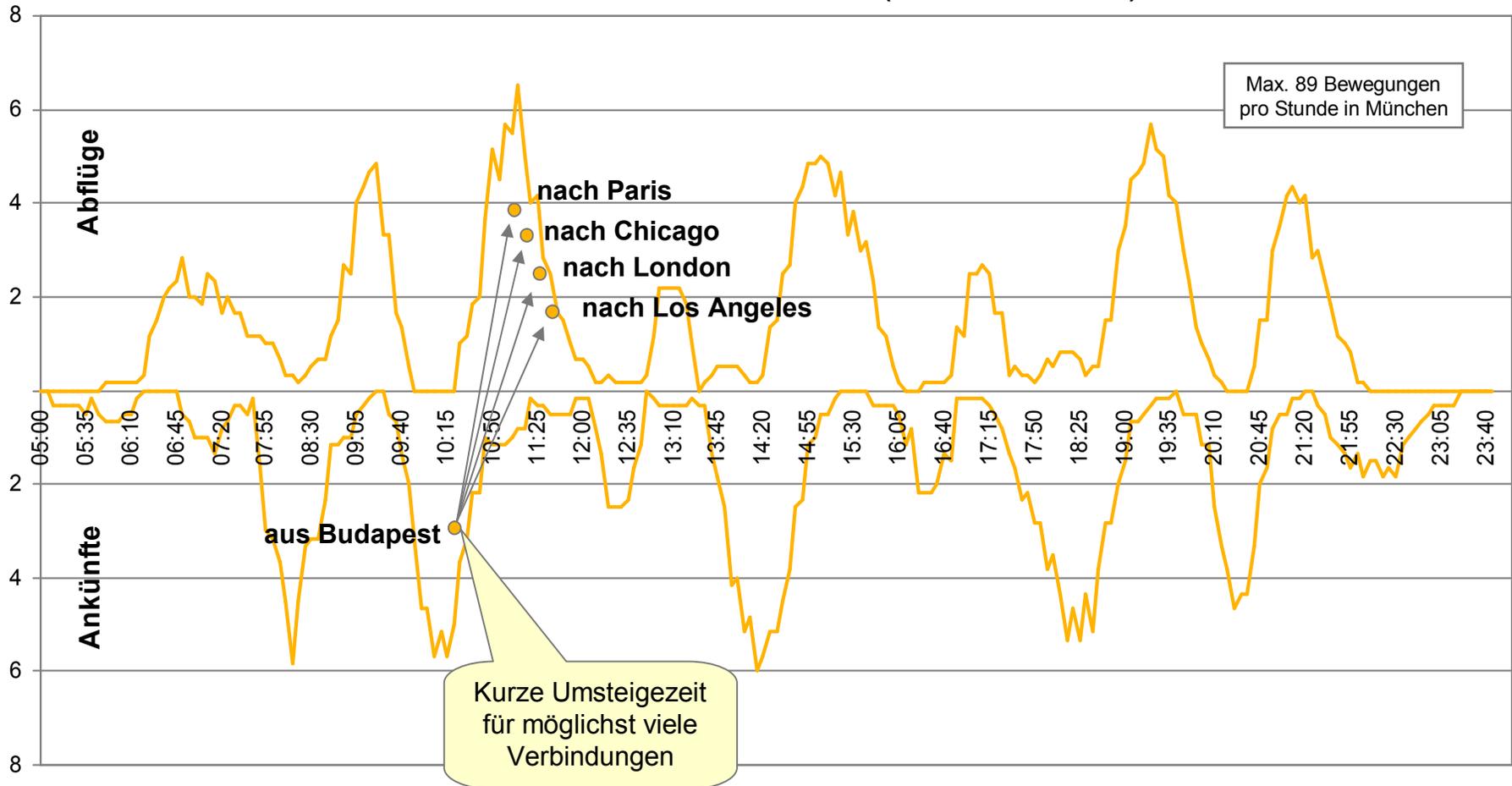


- Im Vergleich kleines Einzugsgebiet für Lokalverkehr
- Geografische Lage im Süden Deutschlands erhöht bei vielen Verbindungen die Gesamt-reisezeit

\*) Bevölkerung im Einzugsgebiet von 90 Minuten

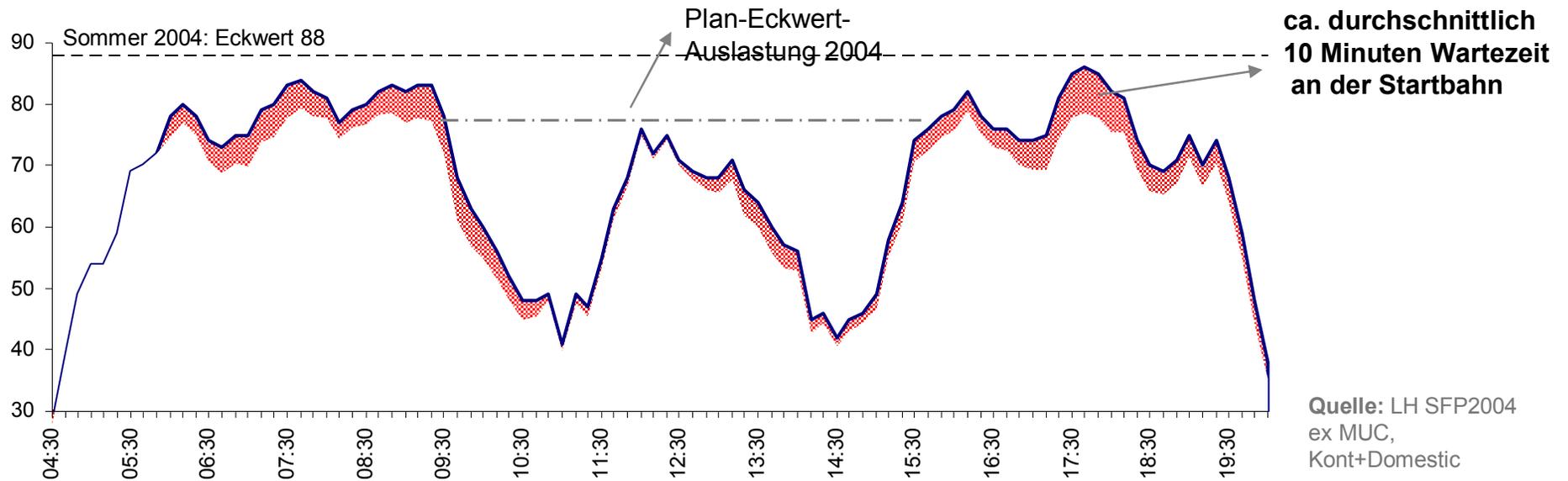
# Um die Gesamtreisezeit zu verkürzen, ist die Verkehrsstruktur in München für schnelles Umsteigen in „Knoten“ organisiert

Knotenstruktur München – Winter 2005 (5 Minuten-Intervall)



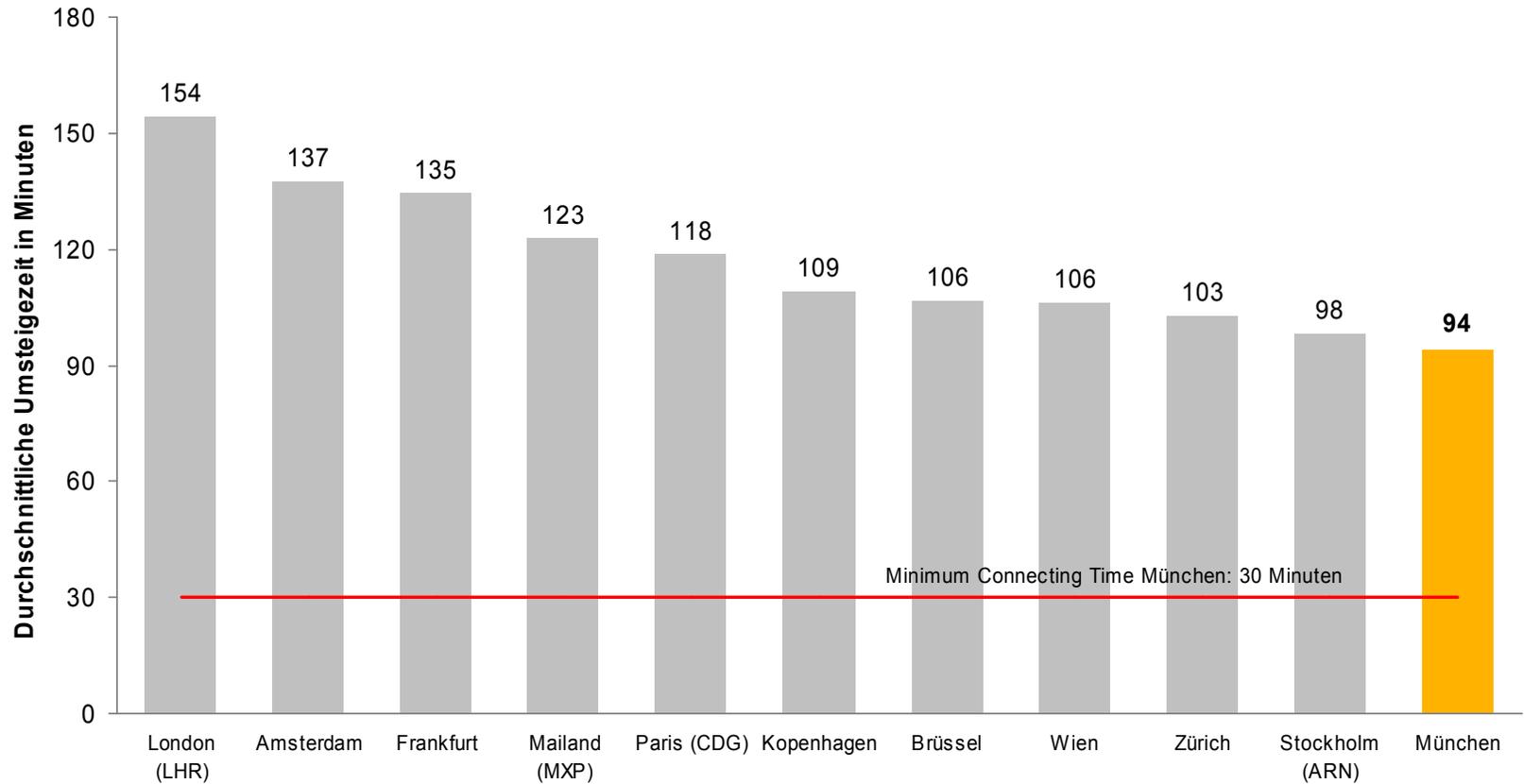
Quelle: LH Flugplananalyse; Winter 05/06 - Woche 7/2006;

# Die Qualität sinkt bei steigender Auslastung drastisch: In Spitzenzeiten werden schon heute extreme Wartezeiten beobachtet



- In Spitzenzeiten entstehen bereits in 2004 Wartezeiten von durchschnittlich ca. 10 Minuten
- Einzelne Flüge warten mehr als 30 Minuten an der Startbahn
- Die Wartezeiten strahlen zeitlich nach hinten – erst in den Tälern werden die im Knoten entstandenen Verzögerungen sukzessive abgebaut
- Bei weiter steigender Auslastung der Eckwerte gehen diese Puffer-Täler verloren – die Wartezeiten werden sich über den Tag hinziehen und kumulieren
- Damit ist der notwendige Qualitätsvorteil einer hohen operationellen Stabilität in MUC bedroht

# Im Vergleich der Europäischen Drehkreuze ist das Umsteigen in München am Schnellsten



Quelle: Deutsche Lufthansa AG, eigene Analyse; Zeitraum: Sommer 2005;

# Das Hub-Konzept der Lufthansa ermöglicht Wachstum, dies hat vielfältige, positive Auswirkungen auf die Flughafenregion



# Ein konkretes Beispiel ist das Engagement von Lufthansa

---

## Das Besondere der Luftfahrtbranche

- Kaum eine andere Industrie bietet Stellen mit so unterschiedlichen Anforderungsprofilen
- Nur wenige Industrien haben einen derart hohen Multiplikatoreffekt am Standort und in der Region

## Lufthansa München in Zahlen

- Mehr als 6.600 Lufthansa-Mitarbeiter am Standort
- 350 neue Arbeitsplätze in diesem Jahr (davon 51 Ausbildungsplätze)
- Stationierung von 230 Langstrecken Piloten im Oktober
- Über 100 Zulieferbetriebe aus der unmittelbaren Region
- Alleine die Lufthansa Station (ohne Technik, LSG, ...) kauft im Wert von mehr als 6 Mio. EUR/Jahr bei Firmen in der unmittelbaren Flughafenregion ein

## Der Einsatz einer A340 am Standort MUC schafft jeweils ca. 450 Arbeitsplätze

---



- Im Sommer 2005 hat Lufthansa 16 Langstrecken Flugzeuge in München stationiert
- Der Einsatz eines Langstrecken-Flugzeugs schafft bis zu 450 Arbeitsplätze
- Bis 2015 kann die LH Langstreckenflotte in München auf bis zu 45 Flugzeuge wachsen

# Das Wachstum am Drehkreuz München ist gleichzeitig Motor für die wirtschaftliche Entwicklung in der Region und in Bayern

## Direkte Effekte

- **Jobmaschine Luftverkehr:**  
1 Langstrecken-Flugzeug entspricht einem mittelständischen Unternehmen: 100 bis 150 Mio. € Kapitalbindung, 150 Crewmit-glieder, 40 Mio. € Erlöse p.a.)
- Pro 1 Mio. Fluggäste ca. 1.000 direkte Arbeitsplätze am Flughafen und ca. 2.000 indirekte Arbeitsplätze\*

## Indirekte Effekte

- Schaffung einer leistungsfähigen **Infrastruktur** für die Wirtschaft im globalen Wettbewerb
- Attraktivität für die Ansiedlung zukunftsfähiger Industrien

**Inter-  
dependenz**

## Arbeitsplätze

**3.850 Lufthansa Passage**

**6.600 Lufthansa Konzern**

**24.000 am Flughafen**

## LH MUC-Geschäftsreiseanteil

**Innerdeutsch: 65%**

**Europäisch: 45%**

**International: 30%**

\* siehe Masterplan aus der Initiative Luftverkehr

\*\* Bruttoinlandsprodukt in jeweiligen Preisen je Einwohner

# Ohne die Möglichkeit zu weiterem Ausbau sind zusätzliche Investitionen nicht gerechtfertigt

- Lufthansa ist als einzige Fluglinie Europas an ihrem Terminal beteiligt
- Investitionsvolumen über 400 Mio. EUR



- Im Winter 14 Langstrecken und ca. 90 Kurzstreckenflugzeuge in München stationiert
- Wiederbeschaffungswert der Flugzeuge: ca. 5 Mrd. EUR



- Seit Oktober 2004: Hubmanagement in München
- Seit Oktober 2005: Stationierung Langstrecken-Piloten in München



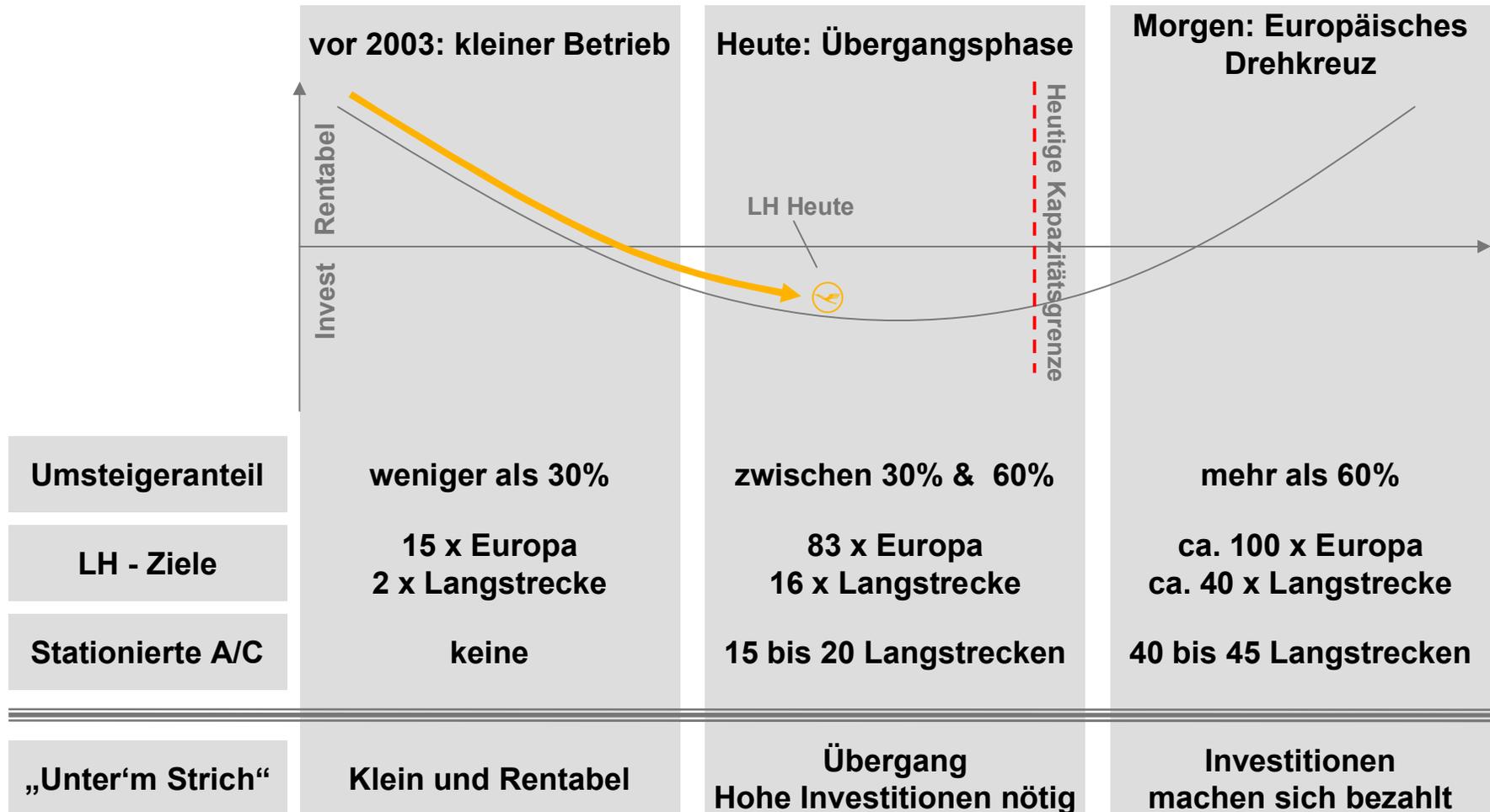
## Ohne einen Kapazitätsausbau wird das Engagement der Lufthansa auf den Stand vor 2003 zurück fallen

- Reduktion der Strecken und Flüge auf ein rentables Niveau für Lufthansa (ca. 30 x Europa, 2 x Langstrecke)
- Aufrechterhaltung der Stationierung von Flugzeugen und Crews in München fragwürdig
- Schrumpfen der Lufthansa und ihrer Konzerntöchter am Standort

## Ein Kapazitätsausbau ermöglicht die weitere Entwicklung der Lufthansa und sichert wirtschaftliches Wachstum für die Region

- Weiteres Wachstum der Lufthansa und ihrer Konzerntöchter in München
- Aufbau weiterer Funktionsbereiche in München
- Aufbau von Ausbildungs- und Schulungseinrichtungen in München

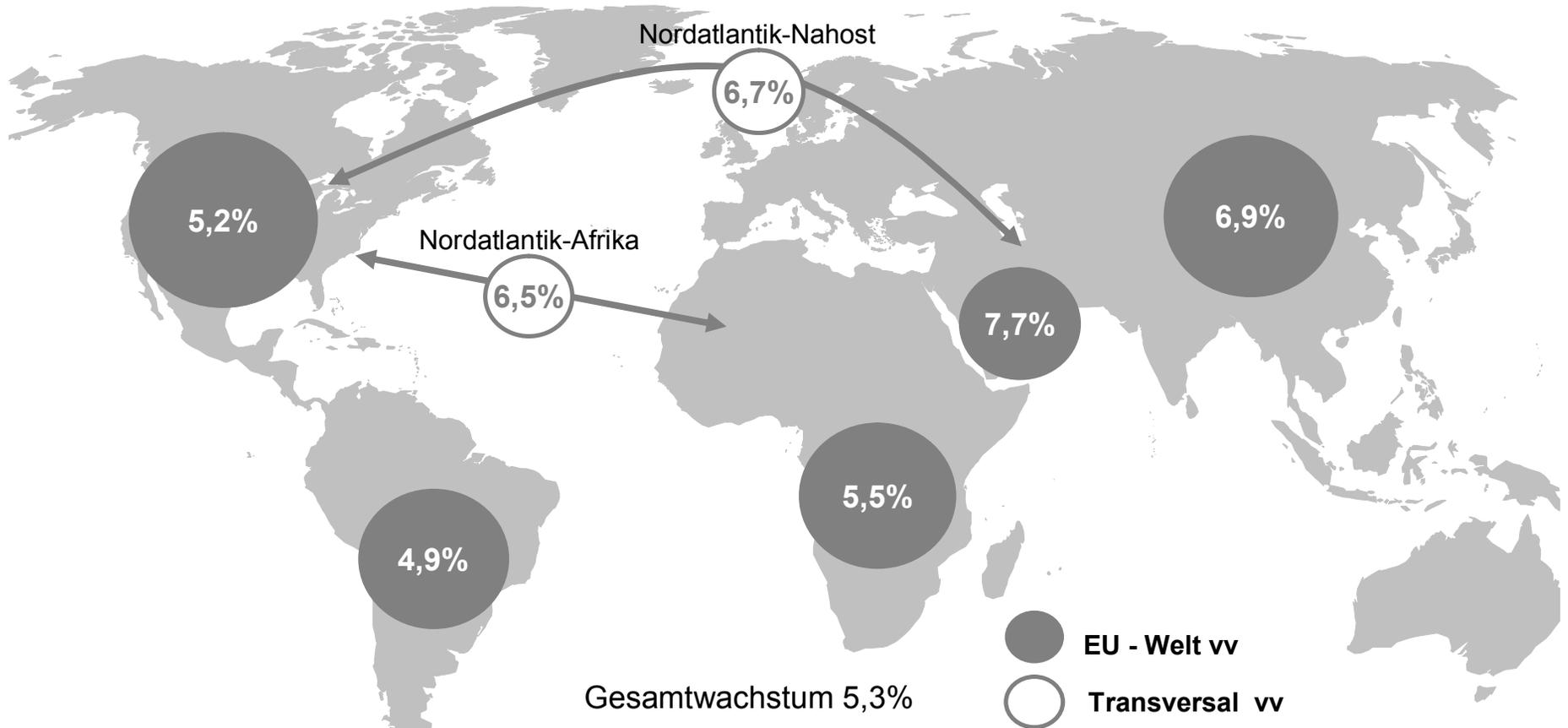
# Lufthansa befindet sich noch am Anfang der Investitionsphase in München



Quelle: Deutsche Lufthansa AG; Darstellung lediglich schematisch;

# Das Marktwachstum im Europäischen Luftverkehr liegt bei 5,3% pro Jahr

Jährliches Marktwachstum 2004-2008  
CAGR in % Bubblegröße = Marktgröße



Quelle: IATA Passenger Forecast 2004

23.11.2005  
Seite 18

Karl Ulrich Garnadt  
Wachstumsperspektiven der Lufthansa in München und  
die Bedeutung für die Region

A STAR ALLIANCE MEMBER



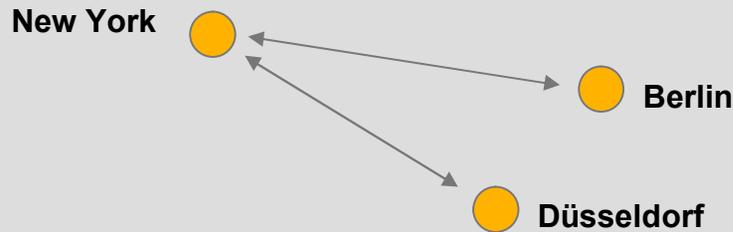
Lufthansa

# Das Marktwachstum im Europäischen Luftverkehr liegt bei 5,3% pro Jahr

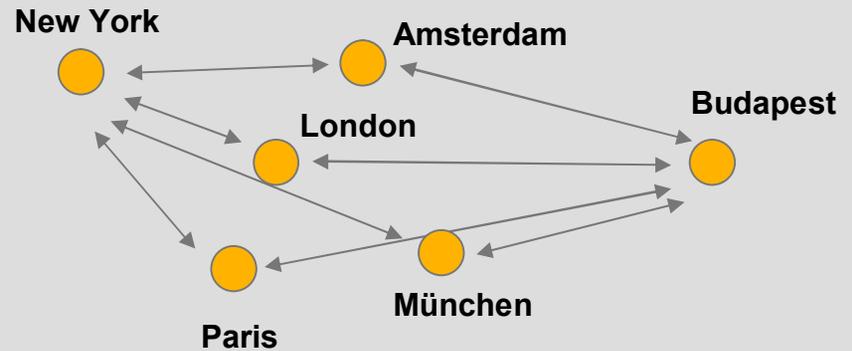
Jährliches Marktwachstum 2004-2008  
CAGR in % Bubblegröße = Marktgröße



**Große Passagierströme werden auch im Langstreckensegment direkt bedient**



**Der Großteil des Wachstums findet aber über Umsteigeverkehre in Hubs statt**



Quelle: IATA Passenger Forecast 2004

# Aus dem Wettbewerb der Airlines wird ein Wettbewerb der Systeme

