

# /Politikbrief

Der Flughafen München im Dialog –  
Themen, Hintergründe, Positionen

November 2020

# M



## Inhalt

**Editorial** 2

**Wege aus der Krise** 2  
Testen statt Quarantäne

**Führungswechsel** 3  
Führungswechsel in schweren Zeiten

**Folgen der Corona-Maßnahmen** 4-5  
Chronologie der Krise

Auswirkung der Covid-19-Maßnahmen auf den Luftverkehr

**Debatte** 6-7  
Innerdeutsch fliegen: Die Debatte muss zurück aufs Gleis

Integrierte Standort- und Verkehrsentwicklung

**Zukunft** 8  
Zahl des Monats

42 neue Auszubildende in sechs Berufsgruppen gehen am Flughafen München an den Start

**Sie können den Politikbrief auch downloaden:**



## Editorial



stand schlimmste Krise ihrer gesamten Geschichte. Doch es gibt Hoffnung: Differenzierte Lösungen können den Gesundheitsschutz mit der Freiheit, zu reisen, in Einklang bringen. Das wäre das beste Förderprogramm für einen unserer wichtigsten Wirtschaftszweige.

Mit herzlichen Grüßen,

*Vanessa Haumberger*

Vanessa Haumberger  
Leiterin Politische Angelegenheiten

*Hans-Joachim Bues*

Hans-Joachim Bues  
Leiter Unternehmenskommunikation

**Liebe Leserinnen und Leser,**

keine Branche ist so international ausgerichtet wie der Luftverkehr. Es ist unsere Mission, Menschen über Grenzen hinweg zueinander zu bringen – schnell, bequem und sicher. Als im Zuge der Covid-19-Krise europa- und weltweit Reiserestriktionen verhängt wurden, hat das den Luftverkehr ins Mark getroffen. Die Branche erlebt derzeit die mit Ab-

# Testen statt Quarantäne

**Durch die geplante Änderung der Quarantänebestimmungen für Einreisende aus Risikogebieten droht dem Luftverkehr ein weiterer Einbruch der Verkehrszahlen.**

Direkt betroffen sind mehr als 2,9 Millionen Arbeitsplätze in der Reisebranche, allein in Deutschland. EU-weit sind es 27,3 Millionen Beschäftigte. Der Flughafen München unterstützt die Forderung des Bundesverbands der Deutschen

Luftverkehrswirtschaft (BDL) nach einer risikobasierten Teststrategie, die Gesundheit und Reisefreiheit gleichermaßen schützt. Kernforderungen sind eine regional differenzierte Ausweisung von Risikogebieten und deren Unterscheidung nach dem Einschlepprisiko. Der Vorteil dieses Ampelmodells ist seine Ausgewogenheit und Verhältnismäßigkeit, da es den Gesundheitsschutz mit der Reisefreiheit in Einklang bringt.



**RKI-Risikogebiet und hohe Rate von positiv getesteten Einreisenden (>2%):** Quarantänepflicht mit der Möglichkeit zum quarantänebefreienden Test (zum Beispiel nach fünf Tagen, nach Maßgabe der wissenschaftlichen Erkenntnisse)

**RKI-Risikogebiet und geringe Rate von positiv getesteten Einreisenden (≤2%):** Quarantänepflicht wird durch eine quarantänebefreiende Testpflicht unmittelbar nach Einreise ersetzt (wie bisher)

**Kein RKI-Risikogebiet:** Keine Quarantäne, keine Tests

# /Führungswechsel in schweren Zeiten

Zum Jahresanfang hat Jost Lammers den Vorsitz der Geschäftsführung und die Position des Arbeitsdirektors bei der Flughafen München GmbH übernommen. Ein Gespräch über Krisenmanagement, Klimaschutz und gute Nachbarschaft.

## Herr Lammers, woher kommt Ihre Leidenschaft für die Luftfahrt?

Wer die vielfältige Arbeit an einem Flughafen einmal kennen- und lieben gelernt hat, der bleibt häufig ein Leben lang dabei. So geht es mir auch: Kurz nach meinem Berufseinstieg habe ich für längere Zeit in einem Projekt am Flughafen Athen gearbeitet, war dort an der Inbetriebnahme und Eröffnung beteiligt. Später war ich am Flughafen Düsseldorf in verschiedenen Funktionen aktiv, zuletzt als Geschäftsführer des Bodenverkehrsdiensts. In den vergangenen zwölf Jahren war ich CEO am Flughafen Budapest. Und jetzt freue ich mich riesig, in München zu sein, auch wenn ich den Job in sehr schwierigen Zeiten beginnen musste.

## Krisenerfahrung bringen Sie ja mit...

Das stimmt. Während meiner Zeit in Budapest verschwand der ungarische Home-Carrier Malev vom Markt, damals der größte Kunde des Flughafens. Über Nacht brach ein Großteil des Flugaufkommens weg. Es folgten schwere Zeiten für die Belegschaft und das Management, doch gemeinsam haben wir es geschafft, die Krise zu überwinden. Zum Ende meiner Amtszeit stand der Flughafen stärker da als zuvor und hatte seine Passagierzahlen verdoppelt.

## Und das soll jetzt auch in München gelingen...

Die Covid-19-Krise hat eine beispiellose Größenordnung. Deshalb haben wir schon im Frühjahr mit gezielten Gegenmaßnahmen reagiert. Durch Kurzarbeit, die vorübergehende Stilllegung von Terminalkapazitäten, eine strikte Begrenzung sämtlicher Ausgaben und die Verschiebung von Investitionen konnten

wir die wirtschaftlichen Verluste für das laufende Jahr begrenzen. Jetzt geht es darum, den Airport in Zeiten eines drastisch verringerten Verkehrsvolumens auf stabilem Kurs zu halten und seine Zukunftsfähigkeit zu sichern.

## Wie wollen Sie Europas einzigen 5-Star-Airport durch die Krise führen?

Wir rechnen mit einer relativ langen Durststrecke. Daher ist über die nächsten Jahre auch eine Anpassung der Personalsituation in allen Funktionen und Ebenen bei der FMG und ihrer für die Bodenabfertigung zuständigen Tochtergesellschaft AeroGround notwendig. Neben der natürlichen Fluktuation und einem konsequenten Einstellungsstopp setzen wir auf Vorruhestandsregelungen und Freiwilligenprogramme zu Teilzeitmodellen oder Abfindungen, zudem auf eine Fortsetzung der Kurzarbeit. Um auf dieser Grundlage höchst sozialverträglich zu agieren, werden wir gute und attraktive Angebote für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entwickeln. Außerdem wird die strategische Ausrichtung des Konzerns intensiv untersucht. Es sollen dabei die bestehenden

Geschäftsfelder, Organisationsstrukturen und Ressourcen des Airports und seiner Tochterunternehmen im Hinblick auf ihre Wirtschaftlichkeit und langfristige Wettbewerbsfähigkeit überprüft und in enger Abstimmung mit den Gesellschaftern und Arbeitnehmervertretern an die veränderten Rahmenbedingungen angepasst werden. Mein Ziel ist es, dass der Flughafen München die Krise als einer der ersten großen Airports hinter sich lässt und gestärkt daraus hervorgeht.

## Sie sind seit Juni 2019 auch Präsident des europäischen Flughafenverbands ACI Europe. Mit welchen Themen beschäftigen Sie sich in dieser Rolle?

Die Covid-19-Krise ist natürlich das bestimmende Thema, im Moment geht es schlicht um die Existenz der ganzen Branche. Zu unserer Zukunftsfähigkeit gehören aber auch der Klimaschutz und die gute Nachbarschaft an unseren Standorten. Damit beschäftigen wir uns weiterhin intensiv. Nachhaltigkeit ist in unserer Gesellschaft ein zentrales Thema. Das ist und bleibt eine Herausforderung, der sich unsere Branche stellen muss, auch in der Krise.



Fakten und Folgen der weitgehend unabgestimmten staatlichen Corona-Maßnahmen für den Luftverkehr und seine Beschäftigten in Deutschland und Europa:

## 27 Mio.

Arbeitsplätze sind EU-weit in der Reise- und Tourismuswirtschaft angesiedelt.

## Rund 11%

der Wirtschaftsleistung der EU werden in der Reise- und Tourismuswirtschaft generiert.

## -90%

Einnahmeausfälle müssen die europäischen Luftverkehrsgesellschaften 2020 verkraften.

## 330.000

Arbeitsplätze sind allein in Deutschland direkt in der Luftverkehrswirtschaft angesiedelt. 354.000 weitere Arbeitsplätze sind vom wirtschaftlichen Erfolg des deutschen Luftverkehrs abhängig.

## Rund 80%

der Beschäftigten an deutschen Flughäfen befinden sich in Kurzarbeit.

## -95%

Einnahmeausfälle mussten die deutschen Flughäfen während des Lockdowns hinnehmen.

## 170 Mio. €

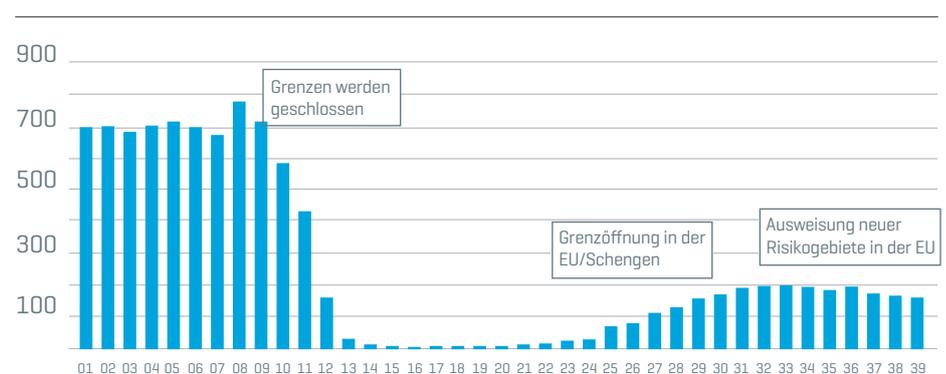
kostet das Offenhalten der deutschen Verkehrsflughäfen als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge – pro Monat.

# Chronologie der Krise

11. März: Die Weltgesundheitsorganisation WHO ruft die Pandemie aus
13. März: **Lufthansa stellt ab München alle Transatlantikverbindungen ein**
16. März: Erste Grenzkontrollen und Einreisebeschränkungen an den deutschen Grenzen – der europäische Flugverkehr bricht ein
22. März: Beginn des Lockdowns mit deutschlandweiten Ausgangs- und Kontaktbeschränkungen
25. März: Einreisebeschränkungen für alle Non-Schengen-Staaten  
**Schließung des Terminal 2-Satelliten am Flughafen München**
1. April: **Einführung der Kurzarbeit im Flughafen München Konzern**
20. April: Erste Lockerungen der deutschlandweiten Kontaktbeschränkungen
29. April: **Schließung des Terminals 1 am Flughafen München – alle verbleibenden Flüge werden im Terminal 2 abgefertigt**  
**»Luftbrücke« für im Ausland gestrandete Reisende; auch zahlreiche Transportflüge mit medizinischen Gütern landen in München**
- April/Mai: **»Luftbrücke« für im Ausland gestrandete Reisende; auch zahlreiche Transportflüge mit medizinischen Gütern landen in München**
15. Juni: Aufhebung der pauschalen Reisewarnungen für die EU- und die schengenassoziierten Länder
16. Juni: **Einige Shops und Restaurants am Flughafen München öffnen wieder**
26. Juni: **Eröffnung eines Zentrums für freiwillige Covid-19-Tests im öffentlichen Bereich des Flughafens München**
8. Juli: **Wiedereröffnung von Teilen des Terminals 1 am Flughafen München**
- Verpflichtende Tests für Reiserückkehrer aus Risikogebieten
- Aug./Sep.: Ausweisung neuer Risikogebiete in der EU
- Oktober: Vorbereitung neuer Quarantäneregeln durch Bund und Länder

## Wöchentliche Passagierentwicklung am Flughafen München

Passagiere in Tausend



Den wichtigsten Einfluss auf die Entwicklung der Passagierzahlen während der Covid-19-Krise haben Reiserestriktionen – einem dramatischen Einbruch im Frühjahr infolge von Lockdown und Grenzschließungen folgte eine zaghafte Erholung im Sommer und – im Zuge neuer Einschränkungen – ein weiterer Abwärtstrend.

# /Auswirkung der Covid-19-Maßnahmen auf den Luftverkehr

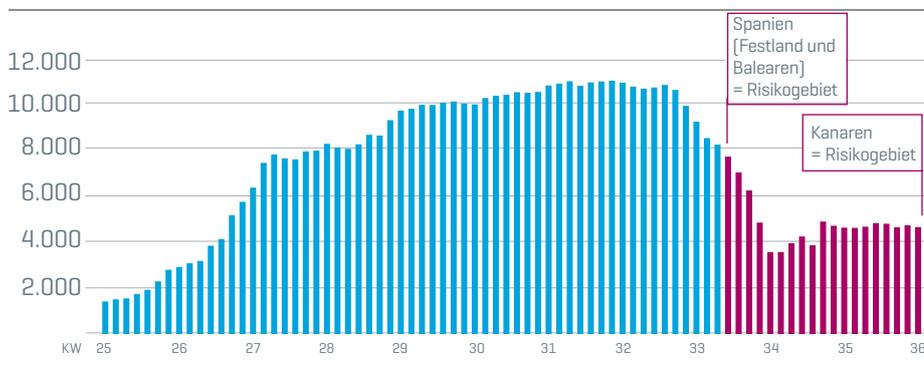
Die Ausweisung von Risikogebieten und die Quarantäne-Anordnungen haben die unternehmerischen Chancen von Flughäfen und Luftfahrtgesellschaften massiv eingeschränkt. Die Entwicklung der Passagierzahlen am Flughafen

München zeigt die Auswirkungen von Maßnahmen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie auf die Konjunktur des Luftverkehrs. Demnach führt bereits die Erwartung, dass eine Region zum Risikogebiet erklärt werden könnte, zum

Einbruch der Reisetätigkeit. Umgekehrt kann der Reiseverkehr sich auch sehr rasch erholen, wenn staatliche Restriktionen aufgehoben werden.

## Negativbeispiel Spanien

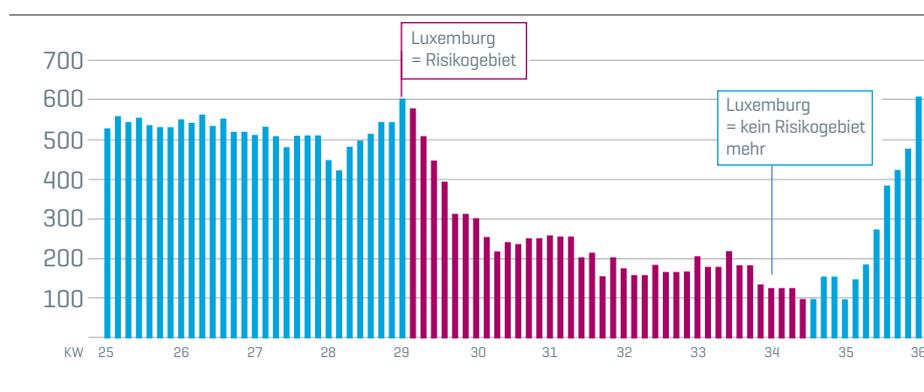
Passagiere pro Woche (Einsteiger)



Schon die Erwartung einer baldigen Ausweisung als Risikogebiet hat die Passagierzahlen ab München einbrechen lassen.

## Positivbeispiel Luxemburg

Passagiere pro Woche (Ein- und Aussteiger)



Schnelle Erholung der Passagierzahlen (ab München) nach Wegfall der deutschen Reisewarnung (gefolgt von einem weiteren Einbruch nach erneuter Ausweisung als Risikogebiet Ende September)

Der innerdeutsche Flugverkehr ist ganz anders als sein Ruf. Die Zahlen aus dem Jahr 2019 bieten einen objektiven Blick auf den Normalbetrieb einer viel kritisierten Verkehrsart:

# 0,3%

des deutschen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes wurden vom innerdeutschen Flugverkehr verursacht.

# ≤1

ist die Klimawirkung bei Kurzstreckenflügen bis zu 500 Kilometern, ausgedrückt in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten [Umweltbundesamt, Integration of Non-CO<sub>2</sub> Effects of Aviation in the EU ETS and under CORSIA, 2020].

# 32%

der Passagiere im innerdeutschen Luftverkehr waren laut Bundesverkehrsministerium international unterwegs und stiegen an einem der deutschen Drehkreuze um.

# 96%

der innerdeutsch reisenden Flugpassagiere legten eine Distanz zurück, die größer als 400 Kilometer ist.

# 9%

betrug der Anteil sehr kurzer Verbindungen zu den Drehkreuzen an der Gesamtzahl innerdeutscher Flüge.

# 65%

der innerdeutschen Flugreisenden waren geschäftlich unterwegs.

Quelle: Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL)

# Kurzstrecke fliegen: Die Debatte muss zurück aufs Gleis

**Innerdeutsche Flugverbindungen werden vor dem Hintergrund der Klimakrise kontrovers diskutiert. Die Debatte hat durch die Covid-19-Krise zusätzlichen Schwung aufgenommen und ist von teils drastischen Forderungen geprägt, bis hin zum kompletten Verbot dieser Verkehrsart. Ausgeblickt werden dabei die Frage der Verfügbarkeit brauchbarer Alternativen, die tatsächliche Klimarelevanz innerdeutscher Flugreisen und ihre große Bedeutung für den internationalen Drehkreuzverkehr.**

2019 trug der inländische Flugverkehr 0,3 Prozent zum deutschen CO<sub>2</sub>-Ausstoß bei. Auch diese Menge sollte weiter reduziert werden, das ist branchenweiter Konsens. Die öffentliche Debatte um das innerdeutsche Fliegen wird jedoch mit einer Vehemenz geführt, die mit der objektiven Faktenlage nicht erklärbar ist. Dies wird umso deutlicher, wenn auch der Nutzen innerdeutscher Flüge betrachtet wird, etwa ihre Funktion im internationalen Drehkreuzverkehr, der die effizienteste Art darstellt, mit möglichst wenigen Flügen möglichst viele Städtepaare zu verbinden.

## Praktisch niemand fliegt ab Nürnberg mit Ziel München

Besonders augenfällig wird der symbolische Charakter der Debatte, wo es um sogenannte »Ultrakurzstrecken« geht, Flüge also, die Ziele verbinden, die weniger als 400 Kilometer Distanz trennt. Mengenmäßig unbedeutend – sie trugen zuletzt nur vier Prozent zur Gesamtzahl innerdeutscher Flüge bei – sind sie doch ein Politikum erster Ordnung. Ein Beispiel ist die häufig skandalisierte Flugverbindung zwischen Nürnberg und München. 97 Prozent der Passagiere

stiegen in München um. In Wahrheit handelte es sich also um einen Flug Nürnberg–San Francisco, New York, Singapur, Tokio und so fort. Die Nachfrage nach einem derart kurzen Zubringerflug erklärt sich ohnehin nur mit dem Fehlen einer zumutbaren Bahnverbindung. Wo das entsprechende Angebot auf der Schiene leistungsfähig ausgebaut wurde, fielen auch Flugverbindungen auf der Kurzstrecke weg, etwa im Fall von Köln–Frankfurt oder Hamburg–Berlin.

## Unrealistische Erwartungen

Die Inbetriebnahme der schnellen ICE-Strecke München–Berlin dagegen hat das Flugaufkommen zwischen beiden Städten bis Ende 2019 nicht nennenswert verändert. Wer, zum Beispiel aus Seoul kommend, in München landet, um nach Berlin weiterzureisen, erreicht das Ziel mit dem Flugzeug schnell, zuverlässig und komfortabel – und verfügt über starke Passagierrechte. Eine Weiterfahrt mit S-Bahn und ICE hingegen dauert tagsüber im besten Fall sechs Stunden. Wer nach 19 Uhr landet, müsste sogar eine zusätzliche Übernachtung einplanen. Solange der Flughafen München nicht direkt an das Fernbahnnetz angeschlossen ist, wird sich an dieser Konkurrenzlosigkeit des Flugzeugs auch nichts ändern.

Es täte der Debatte um unseren Inlandsflugverkehr gut, würde politisches Symbolhandeln durch rationale Analyse ersetzt. Mit dem Flughafen München steht ein Partner bereit, der sich gerne am Aufbau eines leistungsfähigen, intermodalen Verkehrssystems beteiligt, in dem jeder Verkehrsträger seine jeweiligen Stärken voll zur Geltung bringen kann.

# /Integrierte Standort- und Verkehrsentwicklung

**Im September tagte der Nachbarschaftsbeirat des Flughafens München zum 30. Mal. Im Rahmen der Plenums-sitzung in Freising tauschten sich die Mitglieder des Gremiums mit Kerstin Schreyer, Bayerische Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr, aus und überreichten eine Resolution, die eine integrierte Standort- und Verkehrsentwicklung der Flughafenregion zum Ziel hat. Flughafenchef Jost Lammers forderte in der Sitzung erneut, die nötige Anbindung des Airports an den überregionalen Schienenverkehr mit höchster Priorität zu verfolgen.**

In seiner Resolution appelliert der Nachbarschaftsbeirat an alle Entscheidungsträger und den Freistaat Bayern, schnelle und praktikable Lösungen mit spürbaren Entlastungen für die Region umzusetzen. Im Bereich der Verkehrserschließung fordert das Gremium die zeitnahe Umsetzung dringender

Maßnahmen. Ein Schwerpunktthema ist dabei die Schienenanbindung des Flughafens.

Neben dem Erdinger Ringschluss und der schnellen Expressanbindung des Flughafens an den Münchner Hauptbahnhof, zählt das S-Bahn-Überwerfungsbauwerk am westlichen Rand des Flughafengeländes zu den wichtigsten Vorhaben. Es ermöglicht die kreuzungsfreie Ausfädelung der S-Bahnzüge Richtung München und soll die Kapazität und Betriebsqualität des Schienenverkehrs am Flughafen erhöhen. Die größte politische Baustelle bleibt der überfällige Fernverkehrsanschluss des Flughafens München, betonte Airportchef Jost Lammers. Er müsse ganz oben auf der Agenda stehen.

Dazu Verkehrsministerin Kerstin Schreyer: »Die Verbesserung der Verkehrserschließung des Flughafens ist

**»Verbesserte Verkehrserschließung des Flughafens ist zentrales Thema.«**

Kerstin Schreyer

für die Staatsregierung ein zentrales Thema. Bei der Schienenanbindung haben wir bereits vieles unwiderruflich auf den Weg gebracht. Beim Thema Fernbahnanbindung werden wir beim Bund mit Nachdruck Verbesserungen einfordern.«

Der Nachbarschaftsbeirat ist eine Dialogplattform zum gegenseitigen Informationsaustausch und besteht aus Repräsentanten von Städten und Gemeinden, Landkreisen, Wirtschaft und Gewerkschaften und einer Bürgerinitiative aus der Flughafenregion. Außerdem sind für den Bereich der Luftfahrt die Deutsche Lufthansa, die Deutsche Flugsicherung sowie die Flughafen München GmbH vertreten.



Flughafenchef Jost Lammers forderte, die überfällige Einbindung des Airports in den überregionalen Schienenverkehr mit Top-Priorität zu behandeln.

## Zahl des Monats

280

junge Nachwuchskräfte befinden sich derzeit insgesamt in einer Berufsausbildung beim Flughafen München Konzern.

## 42 neue Auszubildende in sechs Berufsgruppen gehen am Flughafen München an den Start



Die folgenden Azubis haben sich zusammen mit ihren Gastgebern nach der Willkommensfeier zum Gruppenbild formiert (von links): Lukas Ecker, Christiane Kreppold, Milena Boser, Simon Hinterwimmer, Sarah Paschke und Marius Lantzke.

### Feedback?

#### Schicken Sie uns eine Nachricht:

##### Politikbrief

E-Mail: politikbrief@munich-airport.de  
Fax: +49 89 975-4 30 06

##### Vanessa Haumberger

Leiterin Politische Angelegenheiten  
Tel.: +49 89 975-4 30 00  
Tel. Büro Brüssel: +32-2-2 80 22 01  
E-Mail: vanessa.haumberger@munich-airport.de

##### Hans-Joachim Bues

Leiter Unternehmenskommunikation  
Tel.: +49 89 975-4 10 00  
E-Mail: achim.bues@munich-airport.de

Sie geben der Zukunft ein Gesicht: Zum Auftakt ihrer Ausbildung am Flughafen München formierten sich sechs neue Azubis – stellvertretend für die sechs Berufsgruppen, in denen die Flughafen München GmbH (FMG) Ausbildungsplätze anbietet – gemeinsam mit Vertretern des Arbeitgebers und des Betriebsrats für den Fotografen.

Insgesamt 42 Berufsanfänger begannen im September ihre Ausbildung bei der FMG als Fachkräfte für Schutz und Sicherheit, Mechatroniker(innen), Werkfeuerwehrleute, Fachinformatiker(innen), Immobilienkaufleute sowie Kaufleute für Büromanagement. 15 weitere Nachwuchskräfte starteten Anfang Oktober bei der FMG ihr Bachelor-Studium in fünf unterschiedlichen dualen Studiengängen. Begrüßt wurden die Neuankömmlinge vom Leiter des

Konzernbereichs Personal, Dr. Robert Scharpf [2. von rechts], der Leiterin der Konzernausbildung, Theresa Fleidl [4. von rechts], dem Ausbildungsleiter Gerhard Holuba [4. von links] sowie Maria Schwab [5. von links], stellvertretende Vorsitzende des Betriebsrats der FMG. Personalchef Scharpf hieß die neuen Crewmitglieder der FMG als »Teil der Flughafenfamilie« willkommen und hob die Bedeutung einer fundierten Berufsausbildung gerade in pandemiebedingt unsicheren Zeiten hervor. Der hohe Ausbildungsstandard der Flughafen-gesellschaft wurde im Frühjahr einmal mehr durch die jährliche Untersuchung der Zeitschrift Focus Money bestätigt: In einem bundesweiten Vergleich wurde der Flughafen München dabei erneut als Branchensieger unter den deutschen Airports in den Kreis der besten Ausbildungsbetriebe des Landes gewählt.

### Impressum

**Herausgeber:** Flughafen München GmbH, Unternehmenskommunikation, Politische Angelegenheiten, Postfach 23 17 55, 85326 München  
**Redaktion:** Björn Potulski, Flughafen München GmbH, Politische Angelegenheiten  
**Layout:** Irene Logothetti, Flughafen München GmbH, Corporate Media