VERBINDUNG LEBEN

Politikbrief

DER FLUGHAFEN MÜNCHEN IM DIALOG – THEMEN, HINTERGRÜNDE, POSITIONEN

März 2025

MUNICH AIRPORT

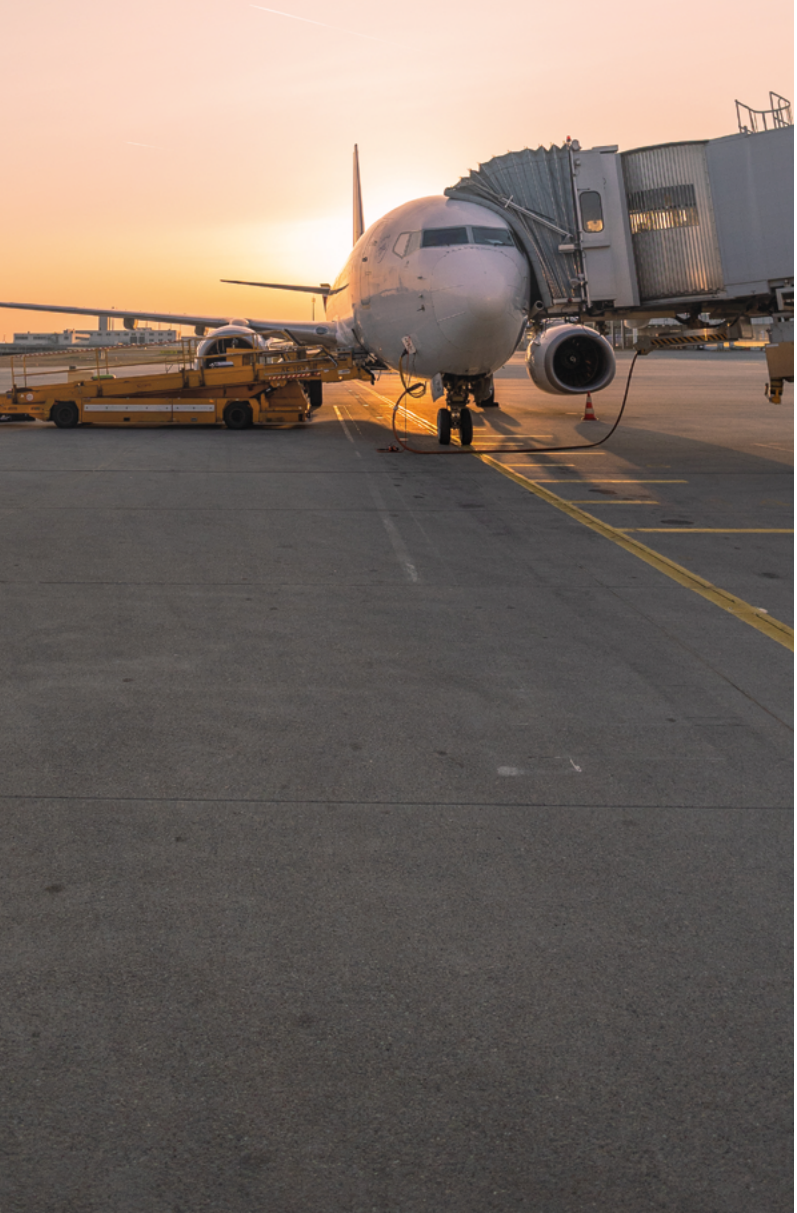
Inhalt

Schienenanbindung

Zug um Zug in Richtung Zukunft 3

Standortkosten

Staatliche Standortkosten steigen – Konnektivität sinkt 4-5



Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,
was es bedeutet, wenn die Verlässlichkeit einer Regierung plötzlich keine Selbstverständlichkeit mehr ist, können wir aktuell auf der weltpolitischen Bühne beobachten. Umso dringender brauchen wir als Wirtschaftsstandort Deutschland nach der Bundestagswahl eine Regierung, auf die wir uns verlassen können. Der Luftverkehr verbindet Menschen, Kulturen und Märkte stärker miteinander als jedes andere Verkehrsmittel. Damit wir dies auch in Zukunft zuverlässig gewährleisten können, brauchen wir die Unterstützung und den Rückhalt der Politik. Denn die steigenden staatlichen Standortkosten hemmen unsere Wettbewerbsfähigkeit. Im europäischen Vergleich hinkt Deutschland in seiner Luftverkehrsentwicklung seit der Pandemie hinterher. In München haben wir noch in einem anderen Bereich Aufholbedarf: die Fernbahnanbindung des Flughafens muss dringend vorangebracht werden. Die aktuelle Situation ist einem Premiumhubflughafen nicht angemessen.

Ich bin gespannt, was die neue Legislatur mit sich bringt, und wünsche Ihnen nun eine angenehme Lektüre.

Mit herzlichen Grüßen

Ihr

Jost Lammers

Vorsitzender der Geschäftsführung und Arbeitsdirektor

Schienenanbindung des Flughafens München muss dringend verbessert werden

ZUG UM ZUG IN RICHTUNG ZUKUNFT.

Aktuell binden zwei S-Bahnlinien und ein Überregionaler Flughafen-Express (ÜFEX) den Flughafen München über die Schiene an. Eine direkte Fernbahnanbindung gibt es nicht. Definitiv zu wenig für einen Premiumumsteigeflughafen. Dabei hätte eine verbesserte Schienenanbindung mehrere positive Effekte.

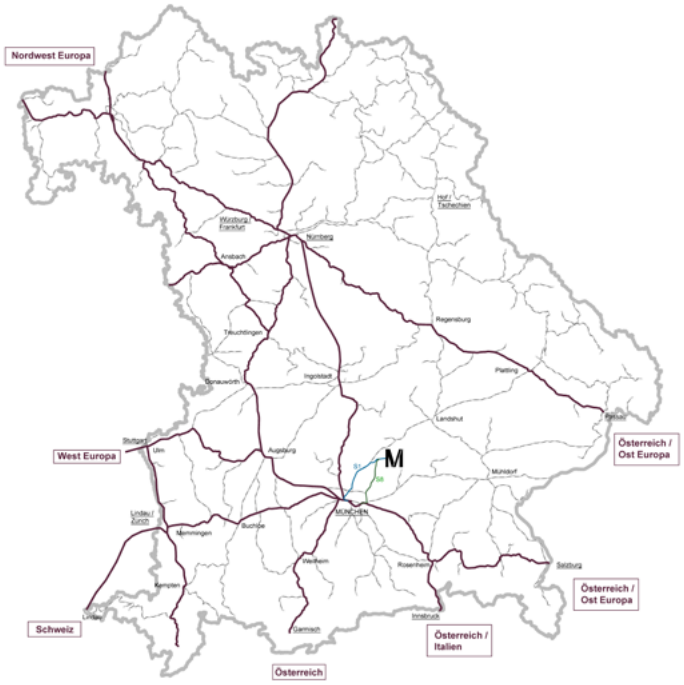
Flughafen München liegt im »Fernverkehrsschatten«
Die unzureichende Schienenanbindung des Flughafens München hängt im Wesentlichen mit seiner Lage im »Fernverkehrsschatten« zusammen. Die wichtigen Nord-Süd- bzw. Ost-West-Verbindungen auf der Schiene laufen zwar über München, jedoch nicht über den Flughafen. Eine indirekte Anbindung an den Fernverkehr gibt es bislang lediglich über die beiden S-Bahnlinien. Die Fahrtzeit in die Münchner Innenstadt beträgt ca. 40 Minuten. Zudem ist das System S-Bahn nicht auf die spezifischen Bedürfnisse der Flugpassagiere ausgerichtet. Für einen internationalen Premium-Hub, der im starken Wettbewerb steht, ist das nicht angemessen.

Erste Erfolge im Regionalbahnbereich sind nicht ausreichend
In den letzten Jahren konnten zumindest in der (über-) regionalen Anbindung erste Erfolge erzielt werden. Mit dem ÜFEX nach Regensburg und seit Dezember in Verlängerung nach Nürnberg sind nun Ostbayern und Franken direkt an den Flughafen München angebunden. Doch auch die anderen bayerischen Regierungsbezirke müssen an den Flughafen besser angebunden werden.

Fernbahnanbindung des Flughafens muss forciert werden
Im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit auf europäischer Ebene benötigt der Flughafen München dringend eine adäquate Einbindung in das Fernbahnnetz. Die wesentlichen Konkurrenten wie Frankfurt, Wien, Zürich, Rom, Amsterdam und Paris sind bereits heute direkt im Fernverkehr angebunden. Künftig sollen auch Flugreisende von und nach oder über München die Schiene als attraktive Alternative mit kurzen Reisezeiten und hohem Komfort zu Kurzstrecken- und Zubringerflügen nutzen können. Erfreulicher Nebeneffekt des Ganzen: eine attraktive Schienenanbindung kommt auch dem Klima zugute und schafft mit einem Fernbahnhof am Flughafen auch positive Struktureffekte für die Region.

Vorteile einer verbesserten Schienenanbindung des Flughafens München
- Stärkung der Intermodalität – nahtloser Übergang zwischen Flug und Bahn
- Stärkung der Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit
- Kürzere Reisezeiten und weniger Umstiege
- Erhöhung des Komforts für die Passagiere durch bequeme und direkte Verbindungen
- Beitrag zum Klimaschutz
- Positive Effekte für die Flughafenregion

Der Flughafen München liegt abseits der Schienenhauptverkehrsstrecken



Wer kann sich das leisten?

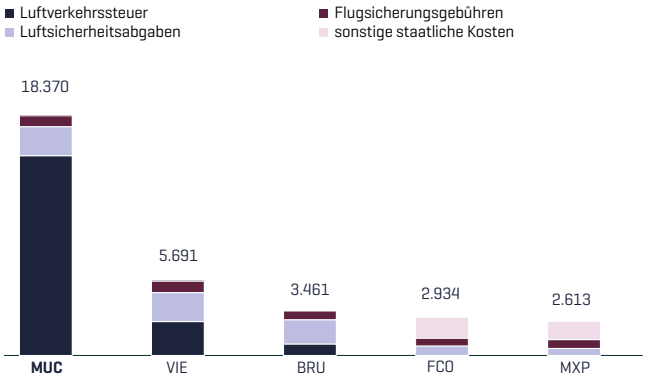
STAATLICHE STANDORTKOSTEN STEIGEN – DIE KONNEKTIVITÄT SINKT

Bei der Streckenergebnisrechnung (Wirtschaftlichkeitsbetrachtung) der Fluggesellschaften spielt die Höhe der staatlichen Abgaben eine erhebliche Rolle und kann bei der Überlegung, wo Flugzeuge der europäischen Fluggesellschaften stationiert werden, entscheidend sein – insbesondere vor dem Hintergrund noch auf viele Jahre knapper Flugzeugkapazitäten.

Staatliche Standortkosten in Deutschland sind unter den höchsten in Europa

Das neue Jahr brachte für die Luftverkehrswirtschaft weitere Belastungen. Nachdem bereits im Mai 2024 die Luftverkehrssteuer erhöht wurde, stiegen nun zum 1. Januar 2025 der Gebührenrahmen für die Luftsicherheitsgebühren von maximal 10 auf bis zu 15 Euro pro Passagier. Und auch bei den Flugsicherungsgebühren kommt es zu einem weiteren Anstieg. Insgesamt rechnet der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) für das Jahr 2025 mit staatlich veranlassten Mehrkosten von 1,2 Milliarden Euro im Vergleich zu 2024. Sie steigen damit auf rund 3,3 Mrd. €. Problematisch ist dies besonders in Relation zu den staatlichen Standortkosten im europäischen Umfeld. Dort fallen diese in den allermeisten Fällen wesentlich geringer aus als in Deutschland.

Standortkosten für einen Flug nach New York / Einzelkosten pro Flughafen

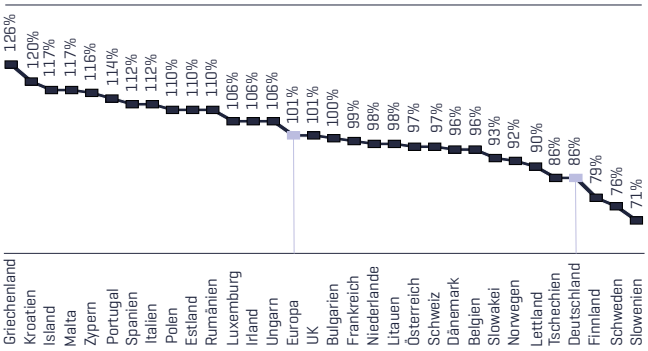


Quelle: ADV

Deutschlands Luftverkehr entwickelt sich nur schleppend

Manchen Airlines sind die Standortkosten zu hoch und sie vermeiden oder verlassen Deutschland, um ihre Flugzeuge auf rentableren Strecken einzusetzen. Dieser Effekt wird durch die auf absehbare Zeit knappe Verfügbarkeit von Flugzeugen verstärkt. Sichtbar wird dies in der schlechten Erholung des deutschen Luftverkehrsmarkts im Vergleich zum Vor-Corona-Jahr 2019. In Europa haben sich nur Finnland, Schweden und Slowenien schwächer entwickelt. Schweden zog die richtigen Schlüsse aus seiner Lage und schafft im Sommer dieses Jahres seine Luftverkehrssteuer ab.

Recovery-Rate aller europäischer Staaten
Angebotene Sitzpläze 2024 gegenüber 2019 in Prozent

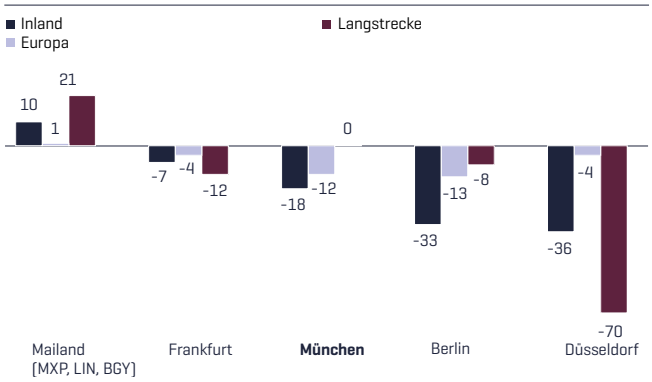


Quelle: BDL

Sinkende Konnektivität an deutschen Flughäfen

Neben den schlechten Erholungswerten konnte in Deutschland auch eine sinkende Konnektivität im Vergleich mit anderen wichtigen europäischen Wirtschaftsregionen beobachtet werden. Auch ab München werden noch nicht wieder so viele Destinationen wie vor der Pandemie angeflogen, insbesondere im Deutschland- und Europaverkehr. Andere Wirtschaftsregionen in Deutschland werden dagegen regelrecht abgehängt.

Angeflogene Destinationen nach Zielgebiet
Entwicklung angeflogener Ziele von 2019 bis 2024



Quelle: BDL

Dabei unterstreicht eine aktuelle Studie[1)] von SEO Amsterdam Economics, die im Auftrag von ACI Europe erstellt wurde, den Nutzen von Luftverkehrsverbindungen für Wohlstand und Wettbewerbsfähigkeit.

Demnach führen zehn Prozent mehr Konnektivität unter anderem zu:
- 0,5 Prozent mehr BIP pro Kopf
- 1,6 Prozent mehr Arbeitsplätze
- -14 Prozent weniger Armut
- 8,5 Prozent mehr Forschung und Entwicklung
- 19 Prozent mehr Gender Equality

Am Ende gibt es viele Verlierer

Isoliert betrachtet könnte man sagen, hohe Standortkosten und eine schwache Luftverkehrsentwicklung betreffen nur die Luftverkehrswirtschaft. Sinkende Konnektivität und deren Auswirkungen auf Wohlstand und Wettbewerbsfähigkeit hingegen betreffen den gesamten Wirtschaftsstandort Deutschland.

Hohe Ticketpreise, die durch die hohen staatlichen Standortkosten getrieben werden, und ein eingeschränktes Flugangebot betreffen alle Passagiere. Ein paar Gewinner gibt es womöglich doch: grenznahe Flughäfen in den Nachbarländern, die preissensible Passagiere aus Deutschland gerne bei sich begrüßen. Und da es sich vornehmlich um Verlagerungen von Flugzeugen in andere Märkte handelt ist auch dem Klimaschutz nicht gedient, es sei denn man betrachtet eine reine nationale Bilanzierung.

1) The Economic & Social impact of European Airports & Air Connectivity

UNSERE FORDERUNGEN FÜR EINEN WETTBEWERBSFÄHIGEN LUFTVERKEHR IN DEUTSCHLAND:

- Fernbahnanbindung des Flughafens München voranbringen
- Luftverkehrsteuer abschaffen
- Flugsicherungsgebühren reduzieren
- Wettbewerbsverzerrungen im EU-Klimaschutzpaket »Fit for 55« abbauen
- Nationale Quote für Power-to-Liquid-Kraftstoffe (PtL/E-Kerosin) abschaffen
- Europäische Vorgaben grundsätzlich 1:1 umsetzen
- Bürokratie abbauen

Zahl des Monats

2

Stunden könnten auf der Strecke Wien – Flughafen München eingespart werden, wenn die Schienenanbindung entsprechend der aktuellen Vorschläge ausgebaut würde. Statt heute in 4h30 würde man die Strecke also in 2h30 schaffen.

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