

Es gilt das
gesprochene Wort



Statement von Dr. Michael Kerkloh, Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen München GmbH, im Münchner Presseclub am 10. Juli 2019

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

ich freue mich sehr, Sie heute über die neuesten Wachstumserfolge am Münchner Flughafen informieren zu können. Wachstumserfolge, die unser Flughafen nicht nur als Luftverkehrsdrehkreuz, sondern auch als Beschäftigungsmotor verbuchen konnte. Dabei liegt es auf der Hand, dass das eine Thema mit dem anderen zu tun hat. Anders gesagt: Das dynamische Wachstum an Arbeitsplätzen, das wir seit vielen Jahren am Münchner Flughafen konstatieren, ist natürlich eine unmittelbare Folge der dynamischen Verkehrsentwicklung.

Bevor ich hier die wichtigsten Trends aus unserer neuesten Beschäftigterhebung präsentiere, möchte ich Ihnen aber – wie jedes Jahr an dieser Stelle – zunächst einen kurzen Überblick über die Verkehrsergebnisse des ersten Halbjahrs geben. Am Flughafen München sind in den ersten sechs Monaten des Jahres 2019 insgesamt über 22,7 Millionen Passagiere registriert worden – mehr Reisende als jemals zuvor in einem ersten Halbjahr. Das entspricht einer Steigerung von einer Million Fluggästen oder 4,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Und damit haben wir in diesem Jahr von Anfang Januar bis Ende Juni übrigens bereits annähernd so viele Passagiere abgefertigt wie im kompletten Kalenderjahr 2000. Ich glaube, dieser



Hinweis macht deutlich, mit welcher enormen Wachstumsdynamik sich unser Flughafen auch und gerade über größere Zeiträume entwickelt.

Ein deutliches Plus sehen wir in der Halbjahresstatistik auch bei den Starts und Landungen. So ist die Zahl der Flugbewegungen im ersten Halbjahr 2019 um 5.500 bzw. knapp drei Prozent auf rund 205.000 angestiegen. Dieser Anstieg ist auch deshalb bemerkenswert, weil die freien Kapazitäten für weitere Slots an unserem Airport bekanntlich mittlerweile weitgehend erschöpft sind. Mit jeder weiteren zusätzlichen Verbindung, die eine Luftverkehrsgesellschaft von und nach München anbietet, spitzen sich deshalb leider auch unsere Kapazitätsengpässe weiter zu. Vor diesem Hintergrund ist ein Ende des Wachstums bei den Flugbewegungen absehbar. Zuwächse beim Passagieraufkommen werden dann nur noch begrenzt über den Einsatz von größeren Flugzeugen möglich sein. Auch diese Art der Kapazitätsmehrung lässt sich aber natürlich nicht endlos fortsetzen. Deshalb bleibt die dritte Start- und Landebahn, die im Augenblick aufgrund des bestehenden Moratoriums nicht realisiert werden kann, für uns ein zentrales Zukunftsprojekt, das zur Befriedigung des Mobilitätsbedarfs von morgen dringend gebraucht wird.

Während wir bei Passagieren und Flugbewegungen für das erste Halbjahr 2019 deutliche Zuwächse feststellen können, müssen wir bei der Luftfracht einen Rückgang von 10.000 Tonnen bzw. 5,8 Prozent auf rund 163.000 Tonnen konstatieren. Rückläufige Ergebnisse bei der Luftfracht sind allerdings kein



Münchener Spezifikum, sondern ein nationaler bzw. europäischer Trend, der viel mit der schwächelnden Konjunktur und den aktuellen Unsicherheiten auf den internationalen Märkten zu tun hat.

Betrachtet man die Frachtentwicklung am Münchener Flughafen über einen längeren Zeitraum, zeigt sich im Übrigen ein deutlich positiveres Bild. So liegt das aktuelle Halbjahresergebnis immer noch um 16 Prozent über dem Frachtaufkommen, das im gleichen Zeitraum vor fünf Jahren bei uns verbucht wurde. Auch mit Blick auf die künftige Entwicklung des Frachtgeschäfts an unserem Airport bin ich durchaus zuversichtlich. Luftfracht ist ja in aller Regel auf der Langstrecke unterwegs und bei uns wird dieser Warentransport dadurch begünstigt, dass der Langstreckenverkehr in München schon seit Jahren überproportional wächst. Dieser Trend hat sich im ersten Halbjahr 2019 erneut bestätigt. So ist der Interkontinentalverkehr mit einem Passagierzuwachs von zehn Prozent das Segment mit der steilsten Wachstumskurve. Zum abermaligen Bedeutungszuwachs des Langstreckenverkehrs am Münchener Airport tragen dabei natürlich auch attraktive neue Verbindungen wie die der Lufthansa nach Osaka und Bangkok oder die der American Airlines nach Dallas bei. Lufthansa hat überdies angekündigt, Anfang Dezember mit Sao Paulo ein weiteres attraktives Langstreckenziel nonstop von München aus zu bedienen.



Die Ausweitung des Flugangebotes korrespondiert bei der Lufthansa mit der laufenden Erneuerung ihrer Münchner Langstreckenflotte. Die fünf Flugzeuge vom Typ Airbus A380, die bereits seit über einem Jahr in München im Einsatz sind, erfreuen sich bei den Passagieren nach wie vor großer Beliebtheit und erreichen exzellente Auslastungswerte. Insofern ist es nur konsequent, dass Lufthansa ab kommenden Sommer zwei weitere Airbus A380, die momentan noch von Frankfurt aus eingesetzt werden, nach München verlagert. Mit der amerikanischen Ostküstenmetropole Boston ist gestern auch bereits ein neues Ziel bekanntgemacht worden, dass die Lufthansa dann mit dem A380 von München aus bedienen wird. Auch der Aufbau der Münchner Airbus A350-Flotte der Lufthansa ist mittlerweile weit vorangeschritten – in Kürze wird die 15. Maschine dieses Typs in München in Dienst gestellt. Die Lufthansa hat noch nicht bekanntgegeben, wo sie die von ihr bestellten weiteren zehn Airbus A350 stationieren wird, aber ich bin zuversichtlich, dass die Münchner A350-Flotte weiter wachsen wird.

Die Voraussetzungen für einen weiteren Ausbau des Langstreckennetzes am Luftverkehrsdrehkreuz München sind also ausgesprochen günstig. Das ist auch deshalb eine gute Nachricht, weil die Impulse des Interkontinentalverkehrs im Hinblick auf Konjunktur und Beschäftigung in Bayern naturgemäß sehr viel stärker sind als bei den Kurz- und Mittelstrecken. Die exportorientierte bayerische Wirtschaft profitiert von der sich weiter verbessernden Anbindungsqualität und



kann im globalen Wettbewerb der Regionen durch den schnellen und direkten Zugang zu den relevanten Märkten und Metropolen in aller Welt punkten. Aber auch am Flughafen selbst wird der weitere Ausbau des Langstreckenverkehrs überproportional zur Wertschöpfung beitragen und den Jobmotor Airport weiterhin auf Touren halten.

Damit komme ich zu der angekündigten neuesten Beschäftigterhebung, die wir unter den am Flughafen München ansässigen 518 Firmen und Behörden mit dem Stichtag 31. Dezember 2018 durchgeführt haben. Wir erheben diese Zahlen alle drei Jahre, die vorausgegangene Untersuchung erfolgte zum Stichtag 31. Dezember 2015. Seitdem haben sich, wie die neuen Zahlen belegen, erhebliche Veränderungen ergeben. Das Wichtigste vorweg: Die Münchner Flughafenfamilie ist enorm gewachsen, die Anzahl der Beschäftigten stieg in dieser Zeit um 3.370 Mitarbeiter bzw. rund zehn Prozent auf nunmehr 38.090. Das bedeutet, dass am Flughafen München momentan statistisch betrachtet jeden Tag drei neue Arbeitsplätze entstehen. Die Anzahl der Auszubildenden lag zum Stichtag mit 665 leicht über dem Niveau der letzten Erhebung. Die Nachwuchskräfte am Airport verteilen sich auf rund 50 Ausbildungsberufe vom Anlagenmechaniker bis zur zahnmedizinischen Angestellten.



Größter Arbeitgeber an unserem Flughafen ist nach wie vor der Lufthansa-Konzern, der mittlerweile 13.100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei uns einsetzt – rund 2.400 mehr als noch zum Zeitpunkt der letzten Erhebung. Die Flughafen München GmbH und ihre Tochtergesellschaften haben ihre Belegschaften um rund 1.000 Beschäftigte vergrößert und rangieren mit nunmehr 9.700 Mitarbeitern weiterhin auf dem zweiten Platz. Knapp zwei Drittel aller Arbeitnehmer am Münchner Flughafen sind also entweder bei der Lufthansa oder dem FMG-Konzern beschäftigt.

Bei über 33.000 Arbeitsplätzen am Flughafen handelt es sich um sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse. Damit ist der Anteil dieser qualitativ hochwertigen Arbeitsplätze noch einmal gestiegen und liegt nunmehr bereits bei 87 Prozent und damit deutlich über dem bundesweiten Durchschnittswert von 74 Prozent. Wenn man berücksichtigt, dass zu den 87 Prozent der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten am Münchner Flughafen noch sechs Prozent Beamte und zwei Prozent Auszubildende hinzukommen, ergibt sich im Gesamtbild ein Anteil von 95 Prozent aller Airportbeschäftigten, die in klassischen stabilen Arbeits- und Ausbildungsverhältnissen stehen. Insgesamt melden die Behörden für die Landkreise Erding und Freising übrigens knapp 130.000 sozialversicherungspflichtige Arbeitsverhältnisse. Mehr als ein Viertel davon sind heute am Münchner Flughafen angesiedelt.



Deutlich zugenommen – nämlich um fast 2.000 Beschäftigte – hat die Anzahl der Teilzeitkräfte am Airport, die mit nunmehr weit über 10.000 Personen einen Anteil von 27,6 Prozent an der gesamten Mitarbeiterschaft erreichen. Zum Vergleich: Bayernweit sind knapp 26 Prozent aller Erwerbstätigen teilzeitbeschäftigt. Der hohe Teilzeitanteil am Münchner Flughafen ist auch auf die vielfältigen Arbeitszeitmodelle zurückzuführen, die nicht zuletzt der Vereinbarkeit von Beruf und Familie zugutekommen.

Eine kräftige Steigerung konnten wir anhand der neuesten Zahlen auch bei den Löhnen und Gehältern der Flughafenbeschäftigten feststellen. So ist das durchschnittliche Bruttoeinkommen am Airport pro Kopf innerhalb der letzten drei Jahre um über zwölf Prozent von 46.700 auf 52.400 Euro geklettert. Damit erreicht die Arbeitsstätte Flughafen übrigens ein Lohnniveau, das über den entsprechenden Durchschnittswerten aus verwandten Branchen im Verkehrs- oder Dienstleistungsbereich liegt. Natürlich gibt es auch am Flughafen München Erwerbstätigkeiten mit geringeren Löhnen, aber die weit überwiegende Zahl der Beschäftigten profitiert von überdurchschnittlichen Einkünften.

Die Gesamtsumme aller am Flughafen ausgeschütteten Bruttolöhne und Gehälter ohne die Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung in Höhe von rund 327 Millionen



Euro beläuft sich auf zwei Milliarden Euro. Hierin enthalten sind auch insgesamt rund 650 Millionen Euro, die von den Arbeitnehmern als Steuern und Beiträge zur Sozialversicherung abgeführt werden. Auch diese Zahlen machen deutlich, welche enorme Schubkraft der Flughafen München zugunsten der Kaufkraft in der Region sowie zugunsten der Sozialversicherungssysteme und öffentlichen Kassen entfaltet.

Weitere Detailergebnisse aus unserer neuen Beschäftigterhebung können Sie Ihren Presseunterlagen entnehmen. Insgesamt bestätigt die neue Studie den Flughafen München in seiner Rolle als verlässlichen Aktivposten für den heimischen Arbeitsmarkt. Das ist in einer Zeit, in der bei vielen großen Unternehmen wieder über Personalabbau gesprochen wird, eine nicht zu unterschätzende Qualität unseres Luftverkehrsdrehkreuzes.

Natürlich erzeugt der Jobmotor Flughafen neben den bereits skizzierten positiven Effekten für die Region auch einen zusätzlichen Druck auf die Infrastruktur. Hier nehmen wir als Flughafenbetreiber unsere unternehmerische Verantwortung wahr, indem wir beispielsweise unser Engagement bei der Bereitstellung von bezahlbaren Wohnraum für unsere Mitarbeiter erheblich verstärkt haben. Bereits jetzt bieten wir unseren Beschäftigten mehr als 300 Betten in Wohnungen, Apartments und Mehrbettzimmern in München und der unmittelbaren Flughafenregion an, ab Herbst



erhöht sich diese Zahl auf rund 500. So tragen wir aktiv zur Entlastung des angespannten Wohnungsmarktes bei.

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

wie sowohl die aktuellen Verkehrsergebnisse als auch die neuen Beschäftigtenzahlen deutlich machen, setzt der Flughafen München seine dynamische Entwicklung fort. Für uns als Flughafenbetreiber bedeutet dies indessen keineswegs, dass wir uns entspannt zurücklehnen können. Im Gegenteil: Um sicherzustellen, dass der stetig steigende Mobilitätsbedarf auch künftig ohne Qualitätseinbußen befriedigt werden kann, haben wir ein milliardenschweres Investitionsprogramm gestartet, das eine Vielzahl unterschiedlichster Baumaßnahmen beinhaltet. Das Spektrum der laufenden Projekte reicht von der Errichtung neuer Parkhäuser und der Erweiterung des östlichen Vorfeldes über den Bau eines neuen Logistikzentrums bis hin zur Realisierung der ersten Gebäude in unserem neuen Innovationszentrum „LabCampus“. Gleichzeitig investieren wir auch in den Ausbau der Straßen- und Schienenanbindung des Münchner Flughafens. So haben wir im Herbst letzten Jahres mit der Erweiterung des Tunnelbauwerks für den Bahnverkehr in Richtung Osten begonnen. Allein für dieses Teilstück des Erdinger Ringschlusses, der zukünftig S-Bahn-Fahrten von Freising über den Flughafen nach Erding und später auch einmal Bahnreisen von Regensburg über den Airport nach Salzburg ermöglichen soll, investieren wir insgesamt 115 Millionen Euro. Auch wenn sich das



Gesamtprojekt leider immer weiter verzögert, liegen wir mit unserer Baumaßnahme voll im Zeitplan und werden den Tunnelrohbau im zweiten Halbjahr 2021 fertigstellen.

Auch bei den Aus- und Umarbeiten rund um das Terminal 1 kommen wir planmäßig gut voran. Wir sind hier gerade im Begriff, den Beton auf dem westlichen Vorfeld auf einer Fläche von 120.000 Quadratmetern abzutragen und eine Rampengerätestation abzureißen, um Platz für den hier geplanten Flugsteig mit seinen bis zu zwölf Flugzugabstellpositionen zu schaffen. Durch den Ausbau und die Modernisierung des Terminals 1 gewinnen wir zusätzliche Kapazitäten für Passagierkontrollen, Gatebereiche, Läden, gastronomische Einrichtungen und Lounges. Die Inbetriebnahme des neugestalteten Terminals 1 ist für das Jahr 2023 geplant.

Lassen Sie mich, meine Damen und Herren, bevor wir in die Fragerunde einsteigen, noch ein wichtiges Thema ansprechen, das momentan in aller Munde ist. Ich rede hier von der Klimawirkung des Luftverkehrs und der gegenwärtigen Diskussion über Flugverbote oder den Verzicht auf Flugreisen als Mittel der Klimarettung. Wer die Berichterstattung der letzten Wochen in den Medien verfolgt hat, weiß, dass das Fliegen gerade stark in der Kritik steht und nicht selten sogar als „Klimakiller Nummer 1“ angeprangert wird. Auch wenn das Unsinn ist, weil der Anteil des Luftverkehrs am weltweiten CO₂-Ausstoß lediglich zwei bis drei Prozent beträgt,



bleibt dennoch richtig, dass die Luftverkehrsbranche langfristig nur dann eine Zukunft haben wird, wenn sie schrittweise zu einem möglichst vollständigen Abbau dieser zwei bis drei Prozent gelangt.

Genau dafür setzen sich inzwischen auch immer mehr Unternehmen aus unserer Industrie ein – angefangen von den Flughafenbetreibern über die Airlines bis hin zu den Flugzeugherstellern. Natürlich ist ein solches Ziel nicht von heute auf morgen zu erreichen, aber ich würde mir doch wünschen, dass die erheblichen Bemühungen, die zur Erreichung der Klimaziele seitens der Luftverkehrsbranche schon heute unternommen werden, auch eine angemessene Würdigung in der öffentlichen Debatte finden.

Erst vor zwei Wochen haben sich über 190 europäische Flughäfen im Rahmen der Generalversammlung des europäischen Flughafenverbandes ACI Europe in einer gemeinsamen Resolution zu der Klimainitiative „Net Zero Carbon 2050“ bekannt. Die beteiligten Flughäfen, zu denen auch der Flughafen München gehört, wollen die eigenen CO₂-Emissionen bis spätestens zum Jahr 2050 auf nahezu null reduzieren und den unvermeidlichen Rest durch technologische Maßnahmen wieder aus der Atmosphäre entfernen. Darüber hinaus hat die Generalversammlung des ACI einen Aufruf an die Airlines, Flugzeughersteller und Flugsicherungen verabschiedet, gemeinsam einen Plan zur vollständigen Dekarbonisierung des Luftverkehrs zu entwickeln.



Wir wissen, dass die Versorgung des Luftverkehrs mit nachhaltigem Kraftstoff mittelfristig ein realistisches Ziel ist. Die dafür erforderlichen Technologien gibt es bereits. Schon heute können wir CO₂ als Rohstoff verwenden und mithilfe nachhaltiger Energie – zum Beispiel Windstrom – in synthetisches Kerosin verwandeln. Diese Technologie muss möglichst schnell in industriellem Maßstab zum Einsatz kommen. Deshalb schlagen wir vor, die Mittel, die der Staat dem Luftverkehrssystem entzieht – vor allem durch die Luftverkehrssteuer, die derzeit keinerlei ökologische Lenkungswirkung hat – dafür zu verwenden, eine schnellstmögliche Markteinführung nachhaltigen Kerosins zu fördern.

Am Flughafen München arbeiten wir schon lange daran, unsere CO₂-Emissionen zu reduzieren. Mit Hilfe innovativer technologischer Lösungen sollen der Kohlendioxid-Ausstoß am Airport bis zum Jahr 2030 um 60 Prozent gegenüber dem Referenzjahr 2005 gesenkt und die verbleibenden 40 Prozent durch hochwertige und vorzugsweise regionale Klimaprojekte kompensiert werden. Für dieses ehrgeizige Klimaschutzprogramm, das einen CO₂-neutralen Betrieb des Münchner Airports ab spätestens 2030 ermöglicht, werden seitens der FMG Investitionen in einer Gesamthöhe von 150 Millionen Euro getätigt. Die nun durch der Unterzeichnung Net Zero Carbon-Resolution erweiterte Zielsetzung für das Jahr 2050 ist für die FMG ein folgerichtiger und konsequenter Schritt.



Flugverbote oder der individuelle Verzicht auf Flugreisen sind nach meiner Überzeugung keine tragfähigen Optionen für eine vernetzte Weltgemeinschaft. Denn eines sollte man in dieser Diskussion keinesfalls aus den Augen verlieren: Der Luftverkehr produziert eben nicht nur Emissionen. Er produziert kulturellen Austausch, menschliche Begegnungen und wirtschaftliche Zusammenarbeit in einer globalen Dimension. Mehr noch: Luftverkehr produziert Weltoffenheit, Arbeitsplätze und Wohlstand. Und er vernetzt Menschen in aller Welt miteinander, die ohne diese Form des Reisens niemals in Kontakt kämen. Gerade aufgrund der völkerverbindenden Qualität des Fliegens lohnt es sich, die Kräfte zu bündeln und gemeinsam für einen nachhaltigen und klimaverträglichen Luftverkehr einzutreten. Wir werden als Flughafen München unseren Beitrag dazu leisten.

Ich danke Ihnen.