

Es gilt das
gesprochene Wort



Statement von Dr. Michael Kerkloh, Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen München GmbH, im Münchner Presseclub am 9. Juli 2018

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

die Passagiernachfrage am Flughafen München ist in den ersten sechs Monaten des Jahres 2018 erneut spürbar gewachsen. Auch wenn die Wachstumsdynamik durch Sondereffekte wie etwa das Ausscheiden der Air Berlin etwas gedrosselt wurde, steht unter dem Strich erneut ein deutlich positiver Trend in der Fluggastentwicklung. Darüber hinaus wurden innerhalb dieses ersten Halbjahres insbesondere bei der Lufthansa wichtige strategische Weichenstellungen vollzogen, die gerade für den Interkontinentalverkehr von und nach München zukunftsweisenden Charakter haben dürften. In diesem Zusammenhang ist natürlich vor allem die Stationierung von fünf Großraumflugzeugen vom Typ Airbus A380 zu nennen, die die Deutsche Lufthansa seit Beginn der Sommerflugplanperiode regelmäßig ab München einsetzt.

Aber lassen Sie uns zunächst einen Blick auf die Verkehrsergebnisse werfen. Die Anzahl der Fluggäste ist in den ersten sechs Monaten dieses Jahres um knapp 600.000 auf die neue Rekordmarke von 21,7 Millionen gestiegen. Das entspricht einem Passagierzuwachs von rund drei Prozent. Trotz des Wegfalls der rund 1,4 Millionen Reisenden, die im Vorjahreszeitraum allein durch die Air Berlin von oder



nach München befördert wurden, ist bei uns also immer noch ein signifikanter Anstieg des Fluggastaufkommens zu verzeichnen. Das ist insofern bemerkenswert, als sich das Passagieraufkommen an anderen großen Air Berlin Standorten wie etwa Düsseldorf oder Berlin im gleichen Zeitraum rückläufig entwickelt hat.

Auch bei der Anzahl der Starts und Landungen weist die Statistik in München für das erste Halbjahr ein leichtes Plus auf. Bei knapp 200.000 Flugbewegungen liegen wir hier um 0,2 Prozent über dem Vorjahreswert. Dass diese Steigerung nicht größer ausgefallen ist, liegt zum einen am Ausscheiden von Airlines wie der Air Berlin, zum anderen aber auch daran, dass wir im ersten Halbjahr eine außergewöhnlich hohe Anzahl an Annullierungen zu verzeichnen hatten. Hierfür waren nicht zuletzt die schweren Gewitter verantwortlich, die in den letzten Wochen gehäuft aufgetreten sind. Insgesamt wurden im ersten Halbjahr rund 2.600 Flugausfälle mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahrs verbucht. Ohne diese zusätzlichen Annullierungen hätte der Anstieg bei den Flugbewegungen bei 1,5 Prozent gelegen.

Etwas aus der Reihe fällt im ersten Halbjahr 2018 die Entwicklung im Luftfrachtgeschäft, das ja in den vergangenen drei Jahren regelmäßig signifikante Zuwächse hervorgebracht hat. Bei einem Luftfrachtumschlag von rund 173.000 Tonnen liegen wir hier nach den ersten sechs Monaten um 2,8 Prozent unter dem Vorjahreswert. Bezogen auf den Cargoumschlag - also die Summe aus Luftfracht



und Luftpost - liegt das Minus bei 1,9 Prozent. Dieser Rückgang geht unter anderem darauf zurück, dass einige der in München verkehrenden, neuen Langstreckenmaschinen eine geringere Ladekapazität als die Vorgängermodelle aufweisen. Das gilt zum Beispiel für den Airbus A380, der zwar sehr viel mehr Passagiere, aber eben weniger Fracht als der A340 befördern kann. Wir sind allerdings angesichts der von den Airlines für die kommenden sechs Monate angemeldeten Flüge zuversichtlich, dass die Rückgänge bei der Fracht im zweiten Halbjahr teilweise oder ganz ausgeglichen werden können.

Wenn man die Passagierentwicklung an unserem Flughafen etwas genauer betrachtet, fällt auf, dass der internationale Verkehr nach wie vor größter Wachstumstreiber am Münchner Airport ist. Besonders erfreulich entwickelt sich der außerordentlich werthaltige Langstreckenverkehr von und nach München. Bezogen auf das erste Halbjahr konnten wir hier einen deutlich überproportionalen Passagierzuwachs von rund fünf Prozent feststellen, im Monat Juni lag dieser Wert sogar bei über zehn Prozent.

Dieses dynamische Wachstum auf den Langstrecken kommt natürlich nicht von ungefähr. Wie Sie sicher wissen, erneuert die Lufthansa gerade ihre Münchner Langstreckenflotte und wird hier 15 hochmoderne und äußerst sparsame Großraumgeräte vom Typ Airbus A350 stationieren, von denen mittlerweile bereits elf im Einsatz sind. Mit dem neuen Fluggerät bedient die Lufthansa nicht nur die seit



längerem bestehenden Interkontinentalverbindungen, sondern sie hat in diesem Sommer mit dem Stadtstaat Singapur auch eine neue Destination in ihr Münchner Langstreckennetz aufgenommen. Im Vergleich zum Airbus A340 bieten die neuen Langstreckenjets der Lufthansa einen enormen Effizienzgewinn, der nicht nur der ökonomischen, sondern auch der ökologischen Bilanz zugutekommt. Gegenüber dem Vorgängermodell emittiert der Airbus A350 nämlich 25 Prozent weniger CO₂ und das vom Fluglärm betroffene Areal am Boden ist nur halb so groß wie beim Airbus A340.

Mit der Stationierung von fünf Großraumflugzeugen vom Typ Airbus A380 hat die Lufthansa mit Beginn des Sommerflugplans überdies dafür gesorgt, dass München eine von nur vier europäischen Basen des größten Passagierflugzeugs der Welt wurde. Die Lufthansa fliegt damit täglich von München nach Peking, Hongkong und Los Angeles. Gegenüber dem Airbus A340-600, der bis dato auf diesen Strecken eingesetzt wurde, kann der A380 mit seinen insgesamt 509 Sitzen auf jedem Flug rund 200 Reisende mehr befördern. Nach den ersten 100 Tagen, die seit dem Münchner Start der A380 der Lufthansa ins Land gegangen sind, zeichnet sich bereits ab, dass diese signifikante Ausweitung des Angebotes zu einer bemerkenswerten Erfolgsgeschichte wird.

Tatsächlich erzielt die Lufthansa auf ihren drei A380-Strecken schon jetzt eine hervorragende Auslastung. Das ist zum einen sicherlich ein sehr überzeugender



Leistungsnachweis der Streckenplaner und Vertriebsexperten auf Seiten der Lufthansa. Zum anderen zeigt die große Resonanz auf das erweiterte Flugangebot aber auch, welches Potential der Flughafen München als dynamisches wachsendes Drehkreuz bietet.

Aufschlussreich ist in diesem Zusammenhang auch der neueste „Airport Industry Connectivity Report“, der unlängst bei der Jahresversammlung des europäischen Flughafenverbandes ACI vorgestellt wurde. In dieser vergleichenden Studie wird die Konnektivität dargestellt, die die verschiedenen Hubflughäfen aufweisen. Es geht also darum, wie viele Ziele in welcher Frequenz von den Drehkreuzen aus bedient werden. Darüber hinaus fließt auch die Anzahl aller möglichen Umsteigeverbindungen, die ein Flughafen bietet, in die Airport Connectivity ein. Der so errechnete Wert gibt Auskunft darüber, wie gut ein Flughafen mit dem weltumspannenden Luftverkehrsnetz verknüpft ist. Hier schneidet der Flughafen München hervorragend ab und belegt mit über 35.000 Umsteige-Verbindungen weltweit den achten Platz. Dabei hat unser Münchner Airport übrigens den Flughafen London Heathrow, der auf rund 34.000 Umsteige-Verbindungen kommt, auf den neunten Platz verdrängt. Gegenüber dem Vorjahr konnte die Hub-Konnektivität am Flughafen München um mehr als 23 Prozent gesteigert werden. Wenn man sich vor Augen führt, dass die Steigerung der Konnektivität am jeweiligen Standort automatisch erhebliche Auswirkungen auf Konjunktur und Beschäftigung



hat, wird deutlich, welcher enorme volkswirtschaftliche Nutzen in der nochmals verbesserten Anbindungsqualität steckt.

Mit Blick auf das zweite Halbjahr 2018 zeichnet sich bereits ab, dass sich die Konnektivität unseres Flughafens weiter steigern wird. Der wichtigste Neuzugang, den wir in diesem Jahr erwarten, ist zweifellos die kolumbianische Luftverkehrsgesellschaft Avianca, die ab dem 17. November fünfmal pro Woche von München nach Bogota fliegt. Jeweils am Montag, Dienstag, Donnerstag, Freitag und Samstag starten die Flüge von München in die kolumbianische Hauptstadt, in der Gegenrichtung ist die Avianca ab dem 16. November dann jeweils am Dienstag, Mittwoch, Freitag, Samstag und Sonntag unterwegs. An ihrem heimatlichen Drehkreuz bietet die vom Londoner Skytrax Institut zur besten Fluggesellschaft Südamerikas gekürte Airline den Reisenden übrigens ein breites Netz an Anschlussverbindungen. Neben 20 Destinationen in Kolumbien werden von hier aus noch 60 andere Ziele in Lateinamerika angesteuert. In der ersten Jahreshälfte 2019 wird es für Reisende darüber hinaus dann noch eine weitere attraktive Verbindung nach Südamerika geben. Südamerikas größte Airline, die LATAM, hat für diesen Zeitraum die Aufnahme einer neuen Nonstop-Verbindung von München nach Sao Paulo angekündigt.



Meine sehr verehrten Damen und Herren,

wir haben uns am Flughafen München sehr darüber gefreut, dass wir im Rahmen der Vergabe der World Airport Awards durch das Londoner Skytrax Institut, die auf der Befragung von 14 Millionen Passagiere basierte, auch in diesem Jahr wieder zum besten Flughafen Europas gewählt worden sind. Aber wir wissen natürlich auch, dass es eine echte Herkulesaufgabe ist, die hier honorierte hohe Service- und Aufenthaltsqualität für die Zukunft zu sichern. Dringender Handlungsbedarf besteht dabei insbesondere im Hinblick auf unser Terminal 1, das ja bekanntlich im Mai 1992 in Betrieb genommen wurde. Die Planungen für dieses Passagiergebäude reichen bis in die siebziger Jahre des letzten Jahrhunderts zurück und seither haben sich die Verkehrsstrukturen ebenso wie die Anforderungen der Fluggäste, die Sicherheitsauflagen und viele andere Parameter erheblich verändert.

Vor diesem Hintergrund hat unser Aufsichtsrat auf seiner Sitzung vor elf Tagen mit dem Beschluss zur Realisierung des von uns geplanten neuen Flugsteigs am Terminal 1 eine wirklich zukunftsweisende Entscheidung getroffen. Wir reden hier von einem neuen maßgeschneiderten Abfertigungsbereich für den Non-Schengen-Verkehr. Durch die geplante Aus- und Umbaumaßnahme im Bereich der Module A und B werden nicht nur zusätzliche gebäudenahe Flugzeugabstellpositionen, sondern auch erheblich mehr Platz für Gates, Lounges, Sicherheits- und



Passkontrollen, hochwertige Retail- und Gastronomieeinheiten sowie weitere Serviceeinrichtungen geschaffen. Wir haben somit die einmalige Chance, jene Defizite, die das Terminal 1 heute insbesondere im Hinblick auf den Non-Schengen-Verkehr aufweist, durch einen gezielten Modernisierungsschritt zu beheben.

Der neue Flugsteig wird rund 320 Meter in das westliche Vorfeld hineinreichen und insgesamt - je nach Größe der Maschinen - bis zu zwölf Flugzeugen Parkpositionen bieten. Die Gesamtfläche der Erweiterung inklusive der Umbauten in der heutigen Ankunft im Modul B beträgt rund 95.000 Quadratmeter. Der Investitionsaufwand für dieses Ausbauprojekt wird bei 455 Millionen Euro liegen. Ich möchte hier noch einmal ausdrücklich betonen, dass wir dieses Projekt wie alle Erweiterungsmaßnahmen am Münchner Flughafen komplett aus eigenen Mitteln bestreiten.

Voraussetzung für den Start der Baumaßnahmen ist der Abschluss des derzeit laufenden Planfeststellungsverfahrens. Wir gehen derzeit davon aus, dass wir die Entwurfsplanung für den neuen Flugsteig noch im dritten Quartal dieses Jahres abschließen können. Ein Baubeginn wäre dann Anfang nächsten Jahres möglich. Die Organisation und Logistik ist natürlich bei diesem Bauvorhaben äußerst anspruchsvoll, weil wir das Ganze im laufenden Betrieb realisieren müssen. Andererseits ist das keine ganz neue Erfahrung für den Flughafen München, denn



unter den gleichen Vorzeichen ist ja bereits unser Satellitenterminal gebaut worden. Fertigstellung und Inbetriebnahme unseres neuen Flugsteigs am Terminal 1 werden voraussichtlich im Jahr 2023 erfolgen.

Ein ganz anderes Bauvorhaben am Münchner Flughafen wird schon in wenigen Wochen in Angriff genommen. Noch Ende Juli sollen die Bauarbeiten für eine neue Brücke starten, die die Zentralallee und die Bahnstrecke zum Flughafen überquert. Diese auf Höhe der Agip-Tankstelle angesiedelte Brücke dient der Entlastung der bestehenden Querverbindungen zwischen dem südwestlichen und dem nordwestlichen Flughafenareal. Sie soll im Jahr 2020 fertiggestellt werden und wird künftig auch der wichtigste Zufahrtsweg zu dem entlang der Nordallee geplanten Innovationsstandort LabCampus.

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

Lassen Sie mich noch ein Thema anschneiden, das nicht nur für den Flughafen München sondern für die gesamte Luftfahrtbranche immer mehr an Bedeutung gewinnt. Die Rede ist von den Anstrengungen, die wir als Teil dieser Industrie unternehmen müssen, um zu einer nachhaltigen und klimaverträglichen Mobilität zu kommen. Für den Flughafen München ist es erklärtes Unternehmensziel, die CO₂-Emissionen des Airports bis zum Jahr 2030 um 60 Prozent zu senken und die verbleibenden 40 Prozent durch gezielte Kompensationsmaßnahmen



auszugleichen. Damit wären wir dann voraussichtlich der erste CO₂- neutrale Airport in Deutschland.

Es geht hierbei um alle Emissionen, die der Flughafen selbst beeinflussen kann.

Dazu gehören die direkt aus dem Flughafenbetrieb resultierenden Emissionen, die etwa bei der Energieerzeugung in unserem Blockheizkraftwerk entstehen, aber auch solche, die zum Beispiel auf den Einsatz von Fahrzeugen auf den Vorfeldern zurückgehen. Wir haben mittlerweile eine Vielzahl von Maßnahmen und technischen Neuerungen auf den Weg gebracht, die uns in die Lage versetzen, unsere CO₂- Bilanz Schritt für Schritt zu verbessern. Dabei ist es unser Anspruch, die Effizienz unserer Anlagen weiter zu steigern und durch innovative Lösungen unter Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten zu einer deutlichen Verringerung unserer CO₂-Emissionen zu kommen.

Ein anschauliches Beispiel liefert hier die Umrüstung der gesamten Vorfeldbeleuchtung von konventionellen Natriumdampflampen auf die energiesparende LED-Technik. Allein dieser Wechsel hat eine jährliche Einsparung von über 1.000 Tonnen zur Folge. Der Flughafen München stellte übrigens als erster großer Verkehrsflughafen weltweit die gesamte Vorfeldbeleuchtung auf energiesparende LED-Technik um. Die Beleuchtung in den Parkhäusern, auf Parkplätzen und an den Straßen wird jetzt sukzessive ebenfalls umgerüstet, was abermals erheblich zur Senkung der CO₂-Emissionen beitragen wird.



Seit 2008 haben wir am Flughafen München etwa 220 Einzelmaßnahmen für den Klimaschutz umgesetzt. Ein ganz aktuelles Beispiel ist die noch für dieses Jahr geplante Inbetriebnahme einer Photovoltaik-Anlage auf dem neuen Parkhaus P51 am Besucherpark, mit der jährlich 400 Tonnen CO₂ eingespart werden. Eine weitere Einsparung von über 1.000 Tonnen CO₂ versprechen die im Terminal 1 geplanten Torluftschleier, mit denen erreicht wird, dass die Wärme länger im Gebäude bleibt.

Die Ergebnisse unserer vielfältigen Anstrengungen zur Reduktion der CO₂-Emissionen werden von uns sorgfältig dokumentiert und im jährlichen Integrierten Bericht des Münchner Flughafens veröffentlicht – die aktuelle Ausgabe über das Berichtsjahr 2017 steht seit letztem Donnerstag online auf unseren Web-Seiten zur Verfügung. Wie Sie hier nachlesen können, ist der CO₂-Ausstoß am Münchner Flughafen seit dem Jahr 2005 von 162.000 auf 152.000 Tonnen reduziert worden. Da das Passagieraufkommen im gleichen Zeitraum um 56 Prozent gewachsen ist, ergibt sich in Bezug auf den CO₂-Ausstoß pro Passagier eine Reduktion um 40 Prozent. Natürlich haben wir bis zum Erreichen der CO₂-Neutralität noch eine beträchtliche Strecke vor uns, aber wir sind hier definitiv auf einem guten Weg. Da wir Aufwendungen in einer Größenordnung von bis zu 150 Millionen Euro für das Erreichen unseres Klimaziels vorgesehen haben, bin ich zuversichtlich, dass wir dies auch schaffen.



Ich bin davon überzeugt, dass Nachhaltigkeit und Mobilität durchaus miteinander vereinbar sind. Je besser es uns als Branche gelingt, den Luftverkehr in Richtung einer nachhaltigen Mobilität weiterzuentwickeln, desto größer ist die Chance, auch künftig die nötige gesellschaftliche und politische Akzeptanz für ein weiteres Wachstum zu bekommen. Auch deshalb engagieren wir uns als Flughafen München mit so großem Einsatz für den CO₂-neutralen Airport.

Ich danke Ihnen!