

Mobilität

Luftverkehr – fit für die Zukunft

Position

Stand: Oktober 2021

vbw

Die bayerische Wirtschaft



Hinweis

Zitate aus dieser Publikation sind unter Angabe der Quelle zulässig.

Vorwort

Das Luftverkehrsdrehkreuz München muss international bestehen können

Die bayerische Wirtschaft ist eng mit den Weltmärkten vernetzt. Bayern konkurriert als Flächenstaat mit hoch verdichteten, leistungsstarken Räumen und ist deshalb auf eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Wesentlicher Bestandteil ist das internationale Luftverkehrsdrehkreuz München.

Der Luftverkehr steht vor zwei zentralen Herausforderungen. Zum einen muss die Corona-Pandemie mit ihren gravierenden wirtschaftlichen Folgen überwunden werden. Zum anderen gilt es, die für den Klimaschutz notwendigen Transformationsprozesse erfolgreich zu gestalten.

Das Luftverkehrsdrehkreuz München hat in der Pandemie einen wesentlichen Beitrag zur Aufrechterhaltung von Lieferketten und der unmittelbaren Umsetzung von Corona-Maßnahmen geleistet. Jetzt gilt es, die Hub-Funktion für die Zukunft zu sichern und den Luftverkehrsstandort Bayern nachhaltig erfolgreich aufzustellen.

Bertram Brossardt
20. Oktober 2021

Inhalt

Position auf einen Blick	1
1 Drehkreuzfunktion erhalten und ausbauen	2
1.1 Eine vernetzte Wirtschaft braucht moderne Infrastruktur	2
1.2 Zubringerverkehre kundenorientiert ausgestalten	2
1.3 Intermodalität dringend stärken	3
2 Mehr Klimaschutz im Luftverkehr	4
2.1 Klimaschutz verantwortungsvoll gestalten	4
2.2 Nachhaltiges Kerosin muss Marktrelevanz erlangen	4
2.3 Konsequenz auf technologische Innovationen setzen	5
Anhang: Weiterführende Informationen	6
Ansprechpartner / Impressum	7

Position auf einen Blick

Luftverkehr muss für die Zukunft stark aufgestellt sein.

Wesentlicher Bestandteil eines zukunftsorientierten Luftverkehrs aus bayerischer Sicht ist das Luftverkehrsdrehkreuz München. Nur mit einer zukunftsfähigen Aufstellung des Flughafens München als internationales Luftverkehrsdrehkreuz können langfristig sowohl die Funktionen des Flughafens als wichtiger Teil in den Lieferketten der Unternehmen als auch für eine zunehmend nachhaltige Personenbeförderung gewährleistet werden.

Voraussetzung für einen klimagerechten Luftverkehr sind internationale Klimaschutzregeln, damit keine Umgehung europäischer und deutscher Regeln durch eine Verlagerung von Verkehren auf außereuropäische Drehkreuze erfolgt.

Nachhaltige Kraftstoffe müssen wettbewerbsfähig werden können. Erforderlich sind dazu wettbewerbsneutrale und europaweit einheitliche Regelungen, flankiert von einem wettbewerbsneutralen Finanzierungsmechanismus.

Voraussetzung für weniger Kurzstreckenverbindungen sind eine leistungs- und wettbewerbsfähige Schieneninfrastruktur und ein attraktives Intermodalangebot. Zudem muss eine kundenorientierte Ausgestaltung der Zubringerflüge möglich bleiben. Ein pauschales Verbot inländischer Zubringerflüge ist nicht zielführend – weder für die Fluggäste noch für die Umwelt.

Eine zukunftsgerechte Anbindung des Flughafens München muss auf moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für den Transport von Personen und Gütern setzen. Dabei ist eine signifikant verbesserte intermodale Anbindung unter besonderer Berücksichtigung des Schienenverkehrs für den Flughafen München von herausragender Bedeutung. Dass angesichts des aktuellen Einbruchs der Flughafen später als gedacht an seine Kapazitätsgrenzen stoßen wird, liegt auf der Hand. Entscheidend ist, dass rechtzeitig reagiert werden kann, wenn die Nachfrage wieder anzieht. In jedem Fall ist das Luftverkehrsdrehkreuz München konsequent an den vorhersehbaren Bedarf anzupassen und die erforderlichen Investitionen sicherzustellen.

1 Drehkreuzfunktion erhalten und ausbauen

Hub-Funktion bringt viele Vorteile

1.1 Eine vernetzte Wirtschaft braucht moderne Infrastruktur

Wertschöpfungsketten und Warenströme haben globale Dimensionen, Bayerns Unternehmen sind global vernetzt. Um weiter so erfolgreich zu sein, braucht die bayerische Wirtschaft ein wettbewerbsfähiges Luftverkehrsdrehkreuz als Heimatbasis in diesem weltumspannenden System.

Wird Infrastruktur nicht laufend modernisiert und bei Bedarf erweitert, dann entspricht sie bald nicht mehr den Anforderungen. Transporte laufen über andere Wege, ein Teil der Wertschöpfung geht mit. Die vbw stand und steht für einen bedarfsgerechten Ausbau des Flughafens München.

So, wie digitale Geschäftsmodelle nur möglich sind, wenn eine hochleistungsfähige Infrastruktur für die Datenübertragung bereitsteht, brauchen alle Geschäftsmodelle eine moderne Verkehrsinfrastruktur für den Transport von Personen und Gütern, denn Innovationen finden nicht nur digital statt. Infrastruktur macht den Standort Bayern attraktiv – für global vernetzte bayerische Unternehmen, ihre weltweiten Kooperationspartner und neu angesiedelte Unternehmen, die alle für Wertschöpfung am Standort sorgen.

1.2 Zubringerverkehre kundenorientiert ausgestalten

Die gesellschaftlichen Erwartungen an Unternehmen steigen in der Debatte um den Klima- und Umweltschutz stetig an. Im Luftverkehr stehen hier insbesondere die Kurzstreckenflüge im Fokus.

Ohne ein attraktives Kurzstreckennetz zu deutschen Drehkreuzen würden Passagiere auf ausländische Hub-Flughäfen ausweichen. München oder Frankfurt möchten das deutsche Tor zur Welt bleiben und diese Rolle nicht verlieren an Wettbewerber in Istanbul, Doha, Dubai oder London. Das würde nicht nur Airlines und Flughäfen schwächen. Auch die Wirtschaftskraft der Flughafenregionen und der deutschen Volkswirtschaft insgesamt würden sinken. Im Hinblick auf den Klimaschutz kann die Verlagerung an ausländische Drehkreuze ebenfalls kontraproduktiv wirken.

Ein pauschal gefordertes Verbot inländischer Zubringerflüge ist dementsprechend nicht zielführend. Als Ersatz für Kurzstreckenverbindungen wird der Schienenpersonenverkehr propagiert. Dies setzt jedoch eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur und entsprechende Angebote – auch und insbesondere im Fernverkehr – voraus.

1.3 Intermodalität dringend stärken

Der Flughafen München ist nicht adäquat an das Nah-, Regional- und -Fernverkehrsschiennetz angeschlossen. Im Gegensatz dazu wurde an anderen europäischen Hub-Flughäfen die Schienenanbindung in den letzten Jahren um überregionale Angebote erweitert. Beispiel hierfür sind neben Frankfurt die Flughäfen Paris Charles-De-Gaulles, Zürich und Wien.

Eine verbesserte Schienenanbindung des Flughafens München ist Voraussetzung für die Reduktion von Kurzstreckenflugverkehr; daneben kann sie dazu beitragen, zusätzliche Quellmärkte zu erschließen, und die bayerische Fläche besser zu integrieren. So kann die im nationalen und internationalen Vergleich notwendige Fortentwicklung der Standortqualität erreicht werden.

Hierfür sind der Ausbau der Bahnstrecke ABS 38 München – Mühldorf – Chemiedreieck – Freilassing (zwei Gleise und Elektrifizierung) sowie die Verbindung von ABS 38 und Erdinger Ringschluss über die Walpertskirchener Spange wesentliche Bestandteile. Kurzfristig ist auf der bestehenden S-Bahn-Strecke der Einsatz von Express-S-Bahnen bzw. längeren S-Bahn-Zügen in nachfragestarken Zeiten anhand vorausschauender Fahrplan- und Zugeinsatzgestaltung dringend erforderlich. Langfristig ist eine Anbindung mit ICE-Fernverkehrshalt am Flughafen München anzustreben.

Mit einer deutlichen Verbesserung der Schienen- und Intermodalanbindung würden wichtige und erforderliche Voraussetzungen geschaffen, um den gesamten Einzugsbereich des Drehkreuzes München effizienter anzubinden und den Flughafen München weiterhin als Lufthansa-Qualitätshub zu betreiben.

2 Mehr Klimaschutz im Luftverkehr

Vielzahl von CO₂-Einsparmaßnahmen umsetzen.

2.1 Klimaschutz verantwortungsvoll gestalten

Gemessen an den in Deutschland anfallenden CO₂-Emissionen aller Verkehrsträger entfielen 2019 1,4 Prozent auf den innerdeutschen Flugverkehr. Die entspricht 0,3 Prozent der gesamten CO₂-Emissionen Deutschlands. Gleichwohl arbeitet die Branche mit Nachdruck daran, ihre Klimawirkung weiter zu reduzieren.

Der Flughafen München hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2030 CO₂-neutral zu sein. Dafür investiert der Konzern 150 Millionen Euro ausschließlich in den Klimaschutz. Durch eigene Reduktions- sowie Kompensationsmaßnahmen will die FMG ihr Klimaschutzziel erreichen.

Die Lufthansa Group hat sich ebenfalls ambitionierte Klimaschutzziele gesetzt und will bis 2030 ihre CO₂-Emissionen im Vergleich zu 2019 halbieren und bis 2050 eine neutrale CO₂-Bilanz erreichen. Das sind wichtige Beiträge, um die Dekarbonisierung der Luftfahrt aktiv mitzugestalten.

Als internationale Branche benötigt der Luftverkehr internationale Klimaschutzregeln. Deutsche und europäische Regulierung darf nicht durch eine Verlagerung von Verkehren auf außereuropäische Carrier und Drehkreuze umgangen werden. Nötig sind:

- eine Offensive für treibstoffsparende Technologien bei Flugzeugen und klimafreundlichere Kraftstoffe
- mehr Ambition und Fairness in der internationalen Regelsetzung, also ein Level Playing Field im internationalen Wettbewerb
- mehr Intermodalität zwischen dem Luftverkehr und der Bahn inklusive Ausbau der Schieneninfrastruktur und der Schienenangebote rund um Flughäfen

2.2 Nachhaltiges Kerosin muss Marktrelevanz erlangen

Am Flughafen München kann seit 01. Juni 2021 für die Betankung von Flugzeugen auch „grünes Kerosin“ zum Einsatz kommen. Nach eingehender technischer Prüfung wurde das Tanklager am Flughafen für die klimafreundlichen Treibstoffe der Zukunft geöffnet. Damit können am Flughafen München nachhaltige Kraftstoffe, sogenannte Sustainable Aviation Fuels (SAF) eingelagert und vertankt werden. Dies ist ein bedeutender Meilenstein für mehr Klimaschutz im Luftverkehr.

Noch ist SAF wesentlich teurer als herkömmliches Kerosin. Erreicht werden muss daher eine Skalierung, die den mengenmäßigen Bedarf der Luftverkehrswirtschaft decken kann –

zu wettbewerbsfähigen Kosten. Die Bundesregierung sollte sich für eine wettbewerbsneutrale und europaweit einheitliche Regulierung nachhaltiger Flugkraftstoffe stark machen.

Ein wettbewerbsneutraler Finanzierungsmechanismus sollte eine Beimischungsquote flankieren. Einseitige Nachteile für die deutsche Luftverkehrswirtschaft im internationalen Wettbewerb müssen vermieden werden. Der Einsatz von SAF sollte außerdem als Erfüllungsoption bei der THG-Quote etabliert werden.

Demonstration und Skalierung müssen beschleunigt werden. Finanzierungslücken bei den hohen Anfangsinvestitionen, aber auch bei den Betriebskosten, sollten durch staatliche Förderung geschlossen werden. Grundvoraussetzung ist schließlich ein ambitionierter Ausbau der Erneuerbaren Energien und der Netze.

2.3 Konsequenz auf technologische Innovationen setzen

Der Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft zeigt in seinen Handlungsempfehlungen *Klima 2030. Nachhaltige Innovationen* auf Basis der gleichnamigen umfassenden Studie auf, dass technologische Lösungen eine absolute Schlüsselrolle für einen ökologisch, ökonomisch und gesellschaftlich erfolgreichen Klimaschutz spielen, und zugleich Bayern beziehungsweise Deutschland als Standorte in Forschung und Entwicklung gut aufgestellt sind. Zu den Leuchtturmtechnologien, auf die man aus bayerischer Sicht setzen sollte, zählen neben den erwähnten synthetischen Kraftstoffen beispielsweise auch das elektrische und hybride Fliegen oder die Vernetzung von Verkehrssystemen. Die Luft- und Raumfahrttechnologien zählen zudem zu den technologischen Zukunftsfeldern für den Freistaat. Der Staat muss sich daher bei seinen Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen darauf konzentrieren, das Potenzial technologischer Innovationen zu heben.

Anhang: Weiterführende Informationen

Infrastruktur und Mobilität

vbw Position *Mobilitätssystem für morgen – leistungsfähig, intermodal, digital*, Juli 2020
vbw Position *Moderne Verkehrsinfrastruktur*, Mai 2020

Forschung und Technologie

vbw Studie *Bayerns Zukunftstechnologien*, Juli 2015
Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft: *Bayerns Zukunftstechnologien. Analyse und Handlungsempfehlungen*, Juli 2015
vbw Studie *TechCheck 2019. Erfolgsfaktor Mensch*, Juli 2019
Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft: *TechCheck 2019. Technologien für den Menschen, Handlungsempfehlungen*, Juli 2019
Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft: Studie *Klima 2030. Nachhaltige Innovationen*. Dezember 2020
Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft: Handlungsempfehlungen *Klima 2030. Nachhaltige Innovationen*. Dezember 2020

Energie und Klima

vbw Position *Energieinfrastruktur und Sektorenkopplung in Bayern*, Oktober 2021
vbw Position *Klimapolitik*, Oktober 2021
vbw Position *Der europäische Green Deal*, Oktober 2021
vbw Position *Energiepolitik*, Oktober 2021
vbw Position *Klimapolitik nach Madrid*, März 2020
vbw Studie *9. Monitoring der Energiewende*, Januar 2021

Ansprechpartner / Impressum

Christine Völzow

Geschäftsführerin, Leiterin der Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-251
Telefax 089-551 78-91 251
christine.voelzow@vbw-bayern.de

Dr. Peter Pflieger

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-253
Telefax 089-551 78-91 253
peter.pflieger@vbw-bayern.de

Dr. Manuel Schölles

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-246
Telefax 089-551 78-91 246
manuel.schoelles@vbw-bayern.de

Impressum

Alle Angaben dieser Publikation beziehen sich ohne jede Diskriminierungsabsicht grundsätzlich auf alle Geschlechter.

Herausgeber

vbw

Vereinigung der Bayerischen
Wirtschaft e. V.

Max-Joseph-Straße 5
80333 München

www.vbw-bayern.de

© vbw Oktober 2021