



Industrie- und Handelskammer für
München und Oberbayern

Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern

Regierung von Oberbayern

80534 München

Ihre Zeichen/Nachricht vom

25-33-3721.1-MUC-5-07 v. 18.10.07

Ihr Ansprechpartner/Unser Zeichen

Stephan Tausend IV/2

E-Mail

tausend@muenchen.ihk.de

Telefon

089 5116-241

Fax

089 5116-8241

17.12.2007

**Verkehrsflughafen München;
Antrag der Flughafen München GmbH (FMG) auf Planfeststellung einer
3. Start- und Landebahn gem. §§ 8 ff. Luftverkehrsgesetz (LuftVG)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

es ist unstrittig, dass der Flugbetrieb des Flughafen München über unterschiedliche wirtschaftliche Effekte zu höherer Wertschöpfung, Beschäftigung, Innovationspotenzialen sowie Produktivitätsfortschritten führt und damit zu einer erhöhten Wettbewerbsfähigkeit der Metropolregion München. Zweifelsohne ist der Flughafen München zum zentralen Impulsgeber für die gesamte Region und weit darüber hinaus geworden.

Gegenüber seiner Betriebsaufnahme im Jahr 1992 ist das Passagieraufkommen am Flughafen München auf mehr als das Doppelte angestiegen. Der Flughafen München und sein Einzugsgebiet gehören zu den wachstumsstärksten Wirtschaftsräumen in der Bundesrepublik Deutschland.

In Zukunft werden Wirtschaftsräume noch ausgeprägter als bisher in Konkurrenz zueinander stehen. Der Wettstreit konzentriert sich dabei schon jetzt vermehrt darauf, welche Metropolregion am schnellsten und am qualitativsten auf neue Nachfragemärkte und günstigere Produktionsstandorte reagieren kann. Eine hochwertige internationale Erreichbarkeit ist daher für Regionen mit internationalisierten Wirtschaftsstrukturen von hoher Bedeutung. Flughäfen lösen in diesem Zusammenhang bedeutende Effekte aus, die landläufig oft unter dem Stichwort „katalytische Effekte“ des Standortfaktors Flughafen zusammengefasst werden.

Der Flughafen München hat mittlerweile eine weit über den regionalen Raum hinausreichende Bedeutung nicht nur für das Verkehrsgeschehen, sondern auch für das gesamtwirtschaftliche Geschehen. Bei Standortentscheidungen von Unternehmen ist sowohl der Bestand des Flughafens ein entscheidender Faktor, als auch die Aussicht, dass der prognostizierte Anstieg des Passagier- und Frachtaufkommens bewältigt werden können.

Mit dem Bau einer 3. Start- und Landebahn können vorherzusehende Engpässe vermieden und damit auch die Position des Flughafens gesichert werden. Mit dem Betrieb eines Dreibahnsystems gegenüber dem derzeitigen mit nur zwei Bahnen geht eine bessere Erreichbarkeit der gesamten Metropolregion zweifellos einher. Von einer gut ausgebauten Gateway-Infrastruktur profitieren sowohl die Metropolregion als auch Oberbayern und Bayern.

Welche Bedeutung der Flughafen als Kristallisationspunkt wirtschaftlicher Entwicklung hat, zeigt sich an dem Zuwachs an Gewerbebetrieben in der Region sowie an der weit unterdurchschnittlichen Arbeitslosenquote. Der Arbeitsamts-Bezirk Erding-Freising hat die geringste Arbeitslosenzahl in Deutschland. Zu diesen günstigen Arbeitsmarktzahlen trägt nicht zuletzt der Flughafen selbst bei, der rund 24.000 Mitarbeiter beschäftigt; bis 2020 sollen es über 40.000 sein.

Hierbei geht es nicht nur um primäre Arbeitsplätze; vielmehr spielen auch die durch den Flughafen induzierten Sekundärwirkungen eine ganz wesentliche Rolle. So schafft ein Arbeitsplatz am Flughafen zusätzlich 0,7 Arbeitsplätze in der Region und darüber hinaus auch noch welche in der gesamten Volkswirtschaft.

Der Flughafen München ist daher zweifellos nicht mehr nur eine technische Verkehrsdrehscheibe, vielmehr gehen von ihm auch erhebliche Impulse auf die wirtschaftliche Tätigkeit im näheren und weiteren Umfeld aus. Seine ökonomischen Auswirkungen reichen weit über seinen unmittelbaren Standortbereich hinaus.

Dies wurde auch durch die Untersuchung „Der Flughafen München und sein Umland“ des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München nachgewiesen, wonach allein in den Jahren 1987 bis 2000 am Flughafen und in seiner Umgebung rund 105.000 neue Arbeitsplätze entstanden sind. Gleichzeitig hat die Zahl der Einwohner in der Flughafenregion um 97.000 Menschen zugenommen. Diese Dynamik hat sich auch bis heute fortgesetzt und wird durch einen Ausbau des Flughafens noch weiter andauern und sich verstärken.

Die Region um den Flughafen hat sich mittlerweile zu einem Zentrum der Logistikbranche entwickelt. Dies nicht zuletzt wegen der strategischen Entscheidung der Deutschen Lufthansa, München als zweites internationales Drehkreuz neben Frankfurt weiter auszubauen. Er hat damit für den internationalen Luftverkehr eine Bedeutung gewonnen, die weit über den regionalen Bereich hinausreicht. Wir betonen nochmals, dass dies sowohl für seine Verkehrsfunktion als auch seine Ausstrahlung auf das gesamtwirtschaftliche Geschehen der Region gilt. Der Flughafen München ist mittlerweile zum wichtigsten Standortfaktor für die Ansiedlungsentscheidung von Unternehmen in der Region geworden.

Auch deshalb sind die Wachstumsprognosen in dem Segment der Luftfracht überaus günstig, so dass von einer Vervierfachung des Luftfrachtaufkommens in dem Zeitraum 2004 bis 2020 auszugehen ist.

In Bezug auf eine nachhaltige Raumstruktur wird den ökonomisch-strukturellen Belangen der Raumstruktur zweifellos eine überragende Bedeutung zugemessen. Das Vorhaben entspricht in deutlich überwiegendem Umfang diesen überfachlichen Erfordernissen der Raumordnung. Dem Verkehrsflughafen München kommt als herausragender Standort- und Wirtschaftsfaktor für Bayern ohne Zweifel eine besondere Bedeutung zu. Der leistungsfähige, bedarfsgerechte Ausbau zur Sicherung seiner Funktion als Drehkreuz von europäischen Rang ist dementsprechend auch als Ziel der Landesplanung im Landesentwicklungsprogramm normativ verankert.

Mit dem Ausbau und der dadurch gewährleisteten Hub-Funktion wird nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens nachhaltig gestärkt, es sind damit auch erhebliche wirtschaftliche Vorteile für die Unternehmen in der Metropolregion München und weit darüber hinaus verbunden.

In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass die Aufnahme einer jeden neuen Langstreckenverbindung und der damit verbundenen Stationierung eines Flugzeugs wirtschaftliche Auswirkungen auf die umliegenden Regionen haben, die der Ansiedlung eines mittelständischen Unternehmens entsprechen. Von den positiven wirtschaftlichen Effekten als Folge einer herausragenden luftverkehrlichen Anbindung profitiert also letztlich der Arbeitsmarkt im Großraum München und im gesamten bayerischen Raum.

Nach allen vorliegenden Prognosen steht zu erwarten, dass die Nachfrage am Flughafen München künftig weiter wachsen wird. Insbesondere mit der fortschreitenden Globalisierung und mit der Erschließung neuer Absatz- und Beschaffungsmärkte sind weitere Verlagerungen von Produktion und Dienstleistungen verbunden. Aber auch zunehmende finanzielle Möglichkeiten für Flugreisen privater Haushalte werden den Bedarf erhöhen. Die Nachfrage nach Flugreisen ist schon gegenwärtig auf dem höchsten Stand seit der Eröffnung des Flughafens.

Für die gewerbliche Wirtschaft sind hochwertige Direkt- und Langstreckenverbindungen zu den Wirtschaftszentren nicht nur europa-, sondern weltweit ein eminent wichtiger Standortvorteil. Diese Langstreckenverbindungen können allein aus der Region heraus jedoch nicht mit ausreichend Passagieren gefüllt werden. Hierzu bedarf es der Drehscheibenfunktion, um die Passagierströme entsprechend zu kanalisieren.

Diese Entwicklung entspricht auch den Prognosen, wonach der Luftverkehr weltweit weiter stark zunehmen wird. So sieht das Flughafenkonzept der Bundesregierung vom August 2000 eine Bereitstellung von langfristig hinreichenden Flugkapazitäten vor, die der Bewältigung des künftig wachsenden Luftverkehrs gerecht werden. Dies gilt in gleichem Maße für das Passagieraufkommen wie für den Luftfrachtverkehr. Wie bereits erwähnt, sind dies für die Wirtschaft entscheidende Bestimmungen bei der Standortwahl.

In unmittelbarem Zusammenhang mit den geplanten Ausbaumaßnahmen steht jedoch auch die notwendige Verbesserung der Verkehrsanbindung des Flughafens auf Straße und Schiene. Hierzu gehören die Kreis- und Staatsstraßen im unmittelbaren Flughafen-Umland genauso wie die Erschließung aus den südöstlichen Regionen und die Anbindung an den Münchner Hauptbahnhof durch den geplanten Transrapid.

Insgesamt lässt der Bau einer 3. Start- und Landebahn erhebliche positive Auswirkungen auf die ökonomisch-strukturell geprägten Belange der Raumstruktur, die Belange des Verkehrs, insbesondere des Luftverkehrs, der gewerblichen Wirtschaft sowie des Arbeitsmarkts erwarten. Der Bau einer 3. Start- und Landebahn am Flughafen München ist dementsprechend ausdrücklich zu begrüßen und zu befürworten.

Mit freundlichen Grüßen

Industrie- und Handelskammer
für München und Oberbayern
i. A.



Dipl. Volksw. Stephan Tausend