

/Politikbrief

Der Flughafen München im Dialog –
Themen, Hintergründe, Positionen

Juni 2021

M

Gate G09–G10

Gate G11–G12

Gate G09–G10



Inhalt

Editorial 2

Ausblick 2

Faktencheck: innerdeutscher Luftverkehr

Rückblick 3

77 Prozent weniger Passagiere im Krisenjahr 2020

Hohe Verluste durch Corona-Pandemie

CO₂-neutraler Flughafen 4

Fuhrpark: Neue Technologien schaffen nachhaltige Perspektiven

Klimaneutral fliegen? 5

Flughafen München: #ReadyForGreenFuels

Nachhaltiges Kerosin muss im Markt groß werden

Flughafen und Region 6-7

Der Flughafen München – »Ein wichtiger Partner«

Service: Verkehrserschließung der Flughafenregion – ein Überblick

Zu guter Letzt 8

Zahl des Monats

Trotz Krise: Flughafen München bleibt Top-Adresse für Auszubildende

Der einheitliche Luftraum beginnt am Boden

Sie können den Politikbrief auch downloaden:

www.munich-airport.de/publikationen-1799129



Editorial



Liebe Leserinnen und Leser,

was kommt Ihnen zuerst in den Sinn, wenn Sie derzeit auf den Luftverkehr angesprochen werden? Vielleicht leere Terminals. Monatelanger Stillstand. Oder vielleicht doch der Aufbruch in eine neue Zukunft? Zum Beispiel bei uns am Flughafen München: Während die Corona-Pandemie unsere Branche am Boden gehalten hat, haben unsere Expertinnen und Experten den Münch-

ner Airport startklar für den Einsatz von klimafreundlichem Kraftstoff gemacht. Seit dem 1. Juni können Airlines bei uns nachhaltig hergestelltes Kerosin tanken, sogenannten Sustainable Aviation Fuel (SAF). Über dieses und weitere wichtige Themen, Hintergründe und Positionen informiert unser Politikbrief.

Mit herzlichen Grüßen,

Vanessa Haumberger

Vanessa Haumberger
Leiterin Politik
Stv. Leiterin Kommunikation und Politik

Hans-Joachim Bues

Hans-Joachim Bues
Leiter Kommunikation und Politik

Faktencheck: innerdeutscher Luftverkehr

Im Bundestagswahlkampf wird die Klimawirkung des Luftverkehrs diskutiert und ein vermeintliches Gegeneinander von Flugzeug und Bahn konstruiert. Ein Faktencheck zu den häufigsten Behauptungen.

Behauptung 1: »Kerosin wird subventioniert, Bahn fahren ist teuer.«

Tatsache ist: Statt einer Kerosin- gibt es in Deutschland eine Luftverkehrssteuer. Sie bemisst sich an der Flugstrecke, also auch an den Emissionen. Eine vergleichbare Steuer gibt es im Bahnverkehr nicht. Den Klimaschutz voranbringen würde es, wenn die Einnahmen aus der Luftverkehrssteuer künftig für den Systemwechsel hin zu nachhaltigen Kraftstoffen verwendet würden.

Behauptung 2: »Für eine Familie ist eine Bahnreise teurer als ein Kurzstreckenflug.«

Tatsache ist: Das Gegenteil ist der Fall. Eine Auswertung 15 wichtiger Verbindungen ergab, dass in 83 Prozent der

untersuchten Fälle die Bahnreise billiger war. Flugreisenden geht es vor allem um die Reisezeit – sie steigen auf die Bahn um, wenn sie unter drei Stunden liegt.

Behauptung 3: »Kurzstreckenflüge sollte es perspektivisch nicht mehr geben.«

Tatsache ist: Rund ein Drittel der innerdeutschen Passagiere steigt zu einem internationalen Ziel um. Ohne diese Zubringerflüge müssten sie über ausländische Drehkreuze reisen. Innerdeutsch wird größtenteils auf langen Strecken geflogen – nur das Flugzeug macht eine Hin- und Rückreise an einem Tag möglich. Überschätzt werden die Emissionen des innerdeutschen Luftverkehrs: 2019 waren es weniger als 0,3 Prozent des deutschen CO₂-Ausstoßes.

77 Prozent weniger Passagiere im Krisenjahr 2020



Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie haben dem Münchner Flughafen das niedrigste Verkehrsergebnis seit Eröffnung des Airports im Jahr 1992 beschert.

Aufgrund der weltweiten Reisebeschränkungen sank das Passagieraufkommen in München um rund 37

Millionen auf etwas mehr als elf Millionen. Die Zahl der Starts und Landungen ging im gleichen Zeitraum um mehr als 270.000 auf rund 147.000 zurück. Das Cargoaufkommen – dies beinhaltet den Luftfracht- und Luftpostumschlag – erreichte 2020 in München ein Volumen von rund 151.000 Tonnen und ging damit gegenüber dem Vorjahr um mehr als die Hälfte zurück. Wie drastisch sich die weltweiten Reiserestriktionen auf die Verkehrsentwicklung am Münchener Luftverkehrsdrehkreuz auswirkten, macht ein Blick auf die Passagierzahlen deutlich: Mit über sechs Millionen Fluggästen wurden in den von der Pandemie noch nicht betroffenen Monaten Januar und Februar 2020 mehr Fluggäste verzeichnet als in den darauffolgenden zehn Monaten.

Hohe Verluste durch Corona-Pandemie

Die Corona-Pandemie hinterlässt tiefe Spuren im Wirtschaftsergebnis der Flughafen München GmbH (FMG). Trotz sofortiger Gegenmaßnahmen musste sie 2020 einen dreistelligen Millionenverlust hinnehmen.

Verzeichnete die FMG 2019 zusammen mit ihren Tochtergesellschaften noch Umsatzerlöse von 1,6 Milliarden Euro, sank dieser Wert im vergangenen Jahr auf 580 Millionen Euro. Als Gesamtergebnis nach Steuern wird die FMG einen Verlust in Höhe von 320 Millionen Euro ausweisen müssen. Im Rekordjahr 2019 konnte der Flughafen noch 178 Millionen Euro Gewinn verbuchen. Die massiven Rückgänge bei den Einnahmen verteilen sich über sämtliche Geschäftsfelder. Betroffen sind sowohl die Erlöse aus dem Luftverkehr als auch

die vom Konsum der Passagiere abhängigen Erträge, die etwa in der Gastronomie, im Einzelhandel oder beim Parken generiert werden.

Schadensbegrenzung durch Sofortmaßnahmen

Die FMG reagierte bereits unmittelbar nach dem Beginn der Pandemie mit einer Vielzahl von Maßnahmen, die Verluste begrenzen und Liquidität sichern konnten. So wurden etwa für einen Großteil der rund 10.000 Konzernmitarbeiterinnen und -mitarbeiter Kurzarbeit eingeführt, der Terminal 2-Satellit und das Terminal 1 vorübergehend für den Passagierbetrieb stillgelegt sowie Investitionen verschoben. Dadurch konnten im Jahr 2020 insgesamt 530 Millionen Euro eingespart werden.

Das Verkehrsaufkommen am Flughafen München ist im ersten Jahr der Corona-Pandemie dramatisch eingebrochen – mit schweren Folgen auch für das Wirtschaftsergebnis:

11,1 Mio.

Passagiere nutzten den Flughafen München 2020 für ihre Reise – das niedrigste Verkehrsergebnis seit Eröffnung des Flughafens im Jahr 1992.

37 Mio.

Passagiere verlor der Flughafen München durch die Pandemie gegenüber dem Rekordjahr 2019 – nie gab es einen vergleichbaren Rückgang der Passagierzahlen.

-65%

weniger Starts und Landungen verzeichnete der Flughafen München im ersten Corona-Jahr 2020.

151.000

Tonnen Luftfracht wurden 2020 am Flughafen München umgeschlagen. Der im Vergleich zu den Passagierzahlen moderatere Rückgang um gut die Hälfte zeigt unter anderem die hohe Bedeutung der Luftfracht für die Bereitstellung medizinischer Güter.

-320 Mio. €

Verlust machte die Flughafen München GmbH im Jahr 2020. Im Jahr zuvor konnten noch 178 Mio. € Gewinn erwirtschaftet werden.

580 Mio. €

Umsatz machte die Flughafen München GmbH im Jahr 2020 – ein Rückgang um rund 64 % gegenüber 2019.

Auch im Corona-Jahr 2020 wurden am Flughafen München zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, die jährlich wiederkehrend den CO₂-Ausstoß des Airports verringern sollen – eine Auswahl:

2.373

Tonnen CO₂-Emissionen konnten 2020 im Flughafen München Konzern nachhaltig eingespart werden (in den Scopes 1 und 2).

503

Tonnen CO₂ pro Jahr vermeidet die Lüftungsanlage im Modul A des Terminals 1 dank technischer Optimierung.

107

Tonnen jährlich wiederkehrende CO₂-Einsparung bringt die Umrüstung der Deckenbeleuchtung im Zentralgebäude auf hocheffiziente LED.

156

Tonnen nachhaltige CO₂-Einsparung konnte durch die Installation einer Fotovoltaikanlage auf dem Dach des Logistikzentrums der flughafen-eigenen Einzelhandelsgesellschaft eurotrade realisiert werden.

328

Tonnen CO₂ werden Jahr für Jahr durch neue Torluftschleier am S-Bahnhof des Flughafens eingespart.

186

Tonnen jährliche CO₂-Reduktion bringt eine im Jahr 2020 durchgeführte Modernisierung der Fahrzeugflotte beim flughafeneigenen Bodenverkehrsdienstleister AeroGround.

5.984

Tonnen CO₂ wurden 2020 außerhalb der Scopes 1 und 2 durch den Einsatz von PCA-Anlagen zur externen Klimatisierung der Flugzeuge eingespart.

Fuhrpark: Neue Technologien schaffen nachhaltige Perspektiven

Spätestens 2030 soll der Flughafen München CO₂-neutral betrieben werden. Eine Schlüsselrolle spielt dabei der umfangreiche Fuhrpark. Hier kommen schon jetzt innovative Antriebskonzepte zum Einsatz, etwa in einem Passagierbus, der mithilfe einer neuartigen

Kombination aus Biogasantrieb und Brennstoffzelle klimaneutral betrieben werden kann. Auch dringt die Elektrifizierung immer weiter in den Bereich der Spezialfahrzeuge vor, die auf dem Vorfeld gebraucht werden.

Patentiert: Passagierbus mit generator-elektrischem Antrieb



Eine Eigenentwicklung in Zusammenarbeit mit dem Start-up »CM Fluids« aus Rohrbach ist ein Passagierbus, der durch einen Verbrennungsmotor angetrieben und künftig mit regenerativ erzeugtem Biogas betankt wird. Die vom Motor erzeugte Energie wird in einer Pufferbatterie zwischengespeichert, die wiederum die elektrische Antriebsachse des Busses mit Strom versorgt. Nach der erfolgreichen Umrüstung fährt der Bus besonders energieeffizient und mit Biomethan betankt sogar klimaneutral. Bremsenergie wird rückgewonnen und ebenfalls in der Pufferbatterie zwischengespeichert. Eine Tankfüllung reicht dabei im Gegensatz zu herkömmlichen Elektrobussen bis zu 800 Kilometer weit.

Speziell: Elektrischer »Elefant«



Enteisungsfahrzeug im Einsatz: Die von Elektromotoren angetriebenen Sprüharme und Düsen vollziehen die Enteisung der Flugzeuge lautlos und effektiv. Das Herzstück des Fahrzeugs ist ein großzügig dimensioniertes aus Lithium-Ionen bestehendes Batterie-Kraftpaket, das die elektrische Enteisung von etwa zehn bis 15 Flugzeugen ermöglicht. Gegenüber herkömmlichen Enteisungsfahrzeugen können mit der elektrischen Version bis zu 87 Prozent der durch das Fahrzeug verursachten CO₂-Emissionen vermieden werden.

Emissionsfrei: Flugzeugschlepper »PHOENIX«



Auf dem Vorfeld des Münchner Flughafens werden jetzt auch Flugzeuge vollelektrisch bewegt. Neu im Einsatz bei der EFM, der Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München, ist der mit modernster 700 V Lithium-Ionen-Batterietechnologie ausgestattete Flugzeugschlepper »PHOENIX«, der mühelos Passagiermaschinen bis zu einem Startgewicht von 352 Tonnen – und damit auch Großraumflugzeuge – schleppen kann. Die EFM ist eine gemeinsame Tochter von Lufthansa und Flughafen München GmbH.

/Flughafen München: #ReadyForGreenFuels

Seit 1. Juni 2021 kommt für die Betankung von Flugzeugen am Münchner Flughafen auch »grünes Kerosin« zum Einsatz. 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.

Die heute eingesetzten SAF-Kraftstoffe werden meist aus nachwachsenden Rohstoffen oder gebrauchten Pflanzenölen erzeugt, sogenannte Biomass to Liquid (BtL)-Kraftstoffe. Künftig soll aber vor allem synthetisch erzeugtes Kerosin verwendet werden, sogenannte Power to Liquid (PtL)-Kraftstoffe. Sie entstehen unter Einsatz von erneuerbarem Strom aus CO₂ und Wasserstoff, der mittels Elektrolyse aus Wasser gewonnen wird. Auch wenn beim Verbrennen von SAF die gleichen CO₂-Emissionen wie bei fossilem Kerosin entstehen, ergibt sich die entscheidende Verbesserung aus dem Produktionsprozess selbst: Da für die Herstellung des nachhaltigen Kerosins CO₂ verwendet wird, entsteht ein geschlossener Kreislauf – der CO₂-Ein-



Hier kommt seit 1. Juni 2021 auch nachhaltiges Kerosin zum Einsatz: Die Flughafen München GmbH ist Eigentümerin der gesamten Tankinfrastruktur am Münchner Airport, die sich vom Tanklager über ein rund 17 Kilometer umfassendes Unterflurleitungssystem bis zu den Parkpositionen der Flugzeuge erstreckt.

trag in die Atmosphäre wird durch SAF gegenüber herkömmlichem Kerosin je nach Wirkungsgrad der Anlagen um ca.

70 bis 100 Prozent verringert. Auch Luftschadstoffe wie Feinstäube können bei Verwendung von SAF reduziert werden.

Nachhaltiges Kerosin muss im Markt groß werden

Noch ist SAF wesentlich teurer als herkömmliches Kerosin. Die nationale Umsetzung der Erneuerbare-Energie-Richtlinie (REDII) und die EU-Gesetzesinitiative ReFuelEU Aviation bieten jedoch die Möglichkeit, ein funktionierendes Anreizsystem für ihren Einsatz zu schaffen. Empfehlungen an die Politik:

Beimischungsquote für SAF auf europäischer Ebene einführen:

Die Bundesregierung sollte sich für eine ambitionierte und europaweit einheitliche Beimischungsquote mit einer spezifizierten PtL (Power to Liquid)-Quote ab spätestens 2025 stark machen.

Wettbewerbsverzerrungen in Europa und international vermeiden:

Ein wettbewerbsneutraler Finanzierungsmechanismus sollte die Bei-

schungsquote begleiten. In Deutschland bieten sich dafür zum Beispiel die Einnahmen aus der Luftverkehrssteuer an.

Einsatz von SAF auf die Treibhausgasquote anrechnen:

Der Einsatz von SAF sollte als Erfüllungsoption bei der THG-Quote etabliert werden. Die aktuelle Novelle von §37a Absatz 5 BImSchG bietet eine gute Gelegenheit, die Mehrkosten für SAF abzumildern und die Nachfrage zu fördern.

Die ersten kommerziellen PtL-SAF-Projekte in Deutschland finanziell unterstützen:

Demonstration und Skalierung müssen beschleunigt werden. Finanzierungslücken bei den hohen Anfangsinvestitionen, aber auch bei den Betriebskosten, sollten durch staatliche Förderung geschlossen werden.

/Der Flughafen München – »Ein wichtiger Partner«

Interview mit Josef Niedermaier, Erster Bürgermeister der Gemeinde Hallbergmoos
[in direkter Nachbarschaft des Flughafens München]



Herr Niedermaier, wie würden Sie diesen Satz vervollständigen? Als Nachbar ist der Flughafen München....

...ein wichtiger Partner, mit dem ich die großen Aufgaben, die die Zukunft bringen wird, gemeinsam anpacken und lösen möchte. Persönlich wünsche ich mir als Erster Bürgermeister der Gemeinde Hallbergmoos, dass die sehr gute Zusammenarbeit mit dem Flughafen weiterhin so gut läuft, wie in der Vergangenheit. Den kurzen Weg und den schnellen Informationsaustausch mit dem Regionalbüro des Flughafens schätze ich sehr. Ebenso möchte ich die große Unterstützung des Flughafens für unsere ortsansässigen Vereine erwähnen und hoffe natürlich, dass wir diese Zusammenarbeit fortsetzen können.

Rund 11.000 Menschen leben heute in der Gemeinde Hallbergmoos – fast zweieinhalb Mal so viele, wie Anfang der 90er Jahre. Ähnlich dynamisch verlief die Entwicklung des Flughafens

München, der seine Passagierzahlen auf rund 48 Millionen im Jahr 2019 vervierfacht hat. Wie sehen Sie den Zusammenhang?

Diese Frage finde ich sehr spannend. Ich denke schon, dass es zwischen der Entwicklung von Hallbergmoos und der des Flughafens eine Synergie gibt. Die Nähe zum Airport ist für viele Unternehmen ein Standortfaktor. Umgekehrt ist unsere Gemeinde und auch unser Gewerbegebiet, in dem Freizeitangebote entstehen, für viele Flughafenmitarbeiter sehr attraktiv. Dies merkt man deutlich am Zuzug in der Gemeinde Hallbergmoos.

Früher ein bäuerlich geprägtes Dorf, ist Hallbergmoos heute ein Hochtechnologie-Standort und eine Gemeinde, in der es mehr Arbeitsplätze gibt als Einwohner. Welche Rolle spielt dabei der nahe gelegene Flughafen?

Der Flughafen war sicherlich die Initialzündung für eine derartige positive wirtschaftliche Entwicklung der Gemeinde

Hallbergmoos. Hierbei muss man aber auf jeden Fall berücksichtigen, dass durch vorausschauende Entscheidungen, die im Rathaus und im Gemeinderat getroffen wurden, ein gutgehendes und finanzkräftiges Gewerbegebiet in Hallbergmoos aufgebaut werden konnte. Aus dem Zusammenspiel beider Komponenten konnte dann wirtschaftlicher Erfolg werden.

Kaum eine Branche wurde von der Corona-Krise so hart getroffen wie der Luftverkehr. Hat die Krise des Flughafens, der ja teilweise auf Hallbergmooser Gemeindegebiet liegt, spürbare Auswirkungen für Ihre Gemeinde?

Die Corona-Krise hat ja nicht nur die Flughafen München GmbH oder die Lufthansa schwer getroffen, sondern weltweite Auswirkungen mit sich gebracht. Aber speziell bei diesen beiden Firmen spüren wir jetzt den steuerlichen Aderlass in unserer Kommune extrem. Ebenso wirkt sich die Kurzarbeit vieler Bürger, die am Flughafen beschäftigt sind, sehr negativ aus.

Was würden Sie dem Flughafen für die nächsten Monate und Jahre wünschen?

Grundsätzlich wünsche ich sowohl dem Flughafen als auch der ganzen Bevölkerung, dass wir diese Pandemie mitsamt ihren Auswirkungen bald erfolgreich überstanden haben und endlich abhaken können, sodass wir uns alle bald wieder auf ein normales Leben freuen dürfen. In wirtschaftlicher Hinsicht und im Interesse beider Partner – des Flughafens und unserer Kommune – wünschen wir uns natürlich, dass der Flughafen und alle anderen Firmen bald wieder schwarze Zahlen schreiben werden.

Luftverkehr in der Krise – Stimmen aus der Flughafenregion

»Der wirtschaftliche Erfolg des Airports strahlt vom Flughafengelände auf die Unternehmen in der ganzen Region aus. Wir haben in den letzten Monaten erleben müssen: Unter der Krise im Flugverkehr leidet auch die Wirtschaft in den anliegenden Landkreisen. Tausende Arbeitsplätze hängen direkt und indirekt vom Flughafen ab, zahlreiche Betriebe in der Region haben sich auf den Luftverkehr spezialisiert und sind auf Aufträge von Seiten der FMG oder der Airlines angewiesen. Dazu kommt, dass die ausbleibenden Fluggäste derzeit nicht nur in den Terminals, sondern in der ganzen Region fehlen: als Kunden im Einzelhandel, in den Reisebüros oder bei den Autoverleihstationen, als Gäste in den Hotels, Restaurants sowie in den Sehenswürdigkeiten. Das ist ein noch nie dagewesener Schock!«



Otto Heinz, IHK-Vizepräsident und Vorsitzender des IHK-Regionalausschusses Erding-Freising

»Die Region Erding hat sich zu einem beliebten Reiseziel entwickelt. Ob Geschäftsreise, Messebesuch, Wellness in der Therme oder eine Ferienwoche auf dem Land – das Angebot für Touristen ist breit gefächert. Der Lockdown mit den Reisebeschränkungen und die damit verbundene Krise des Luftverkehrs, wie sie nicht zuletzt am Flughafen München zu beobachten ist, stellt daher für die gesamte Branche eine schwere und teils existenzbedrohende Belastung dar.«



Margit Aschenbrenner, Vorsitzende Tourismusregion Erding e. V.

»Niederbayern bietet das komplette Lebenspaket: verlässliche, kindgerechte Betreuung für den Nachwuchs. Bestmögliche Schul- und Berufsausbildung. Zukunftsorientierte Arbeit für die Eltern. Und bei all dem haben wir im Gegensatz zu überhitzten Großstädten Raum zum Durchatmen – ob beim Wohnen oder in der Natur. Der Flughafen München hat in diesem niederbayerischen Gesamtpaket eine überragende Bedeutung. Er ist das Tor zur Welt, gerade auch für die niederbayerische Wirtschaft. Bei einer Exportquote des verarbeitenden Gewerbes von weit über 50 Prozent ist die Nähe zu einem internationalen Top-Flughafen absolut entscheidend. Viele Niederbayern sind schneller am Flughafen München als die Münchner selbst. Deshalb gilt für uns: Der Flughafen München ist auch ein Flughafen Niederbayern. Er war, ist und bleibt der Motor für Aufstieg und hohe Lebensqualität.«



Rainer Haselbeck, Regierungspräsident von Niederbayern

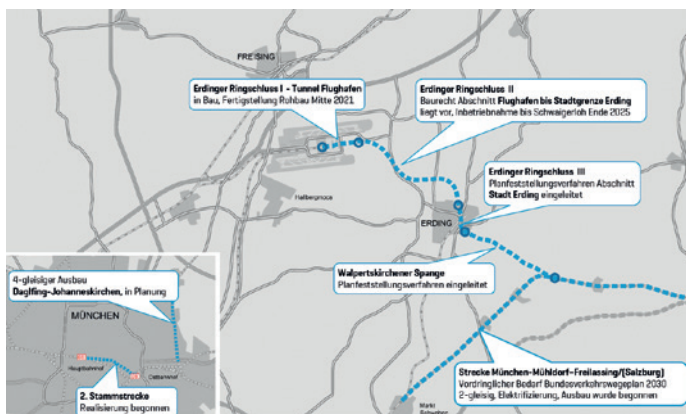
»Die Nähe zum Flughafen München ist für Niederbayern ein Pluspunkt. Als Nachbarregion eröffnet uns dieser das Tor zur Welt. Gleichzeitig ist der Flughafen ein beliebter Arbeitgeber für die Menschen aus dem Raum Landshut sowie anderer niederbayerischer Landkreise und Städte. Davon profitiert auch die Wirtschaft. Unsere Unternehmen versorgen die Flughafenstadt in ihrer Branchenvielfalt mit wertvollen Waren und Dienstleistungen aus Niederbayern. Für unsere Region bedeutet das Wertschöpfung.«



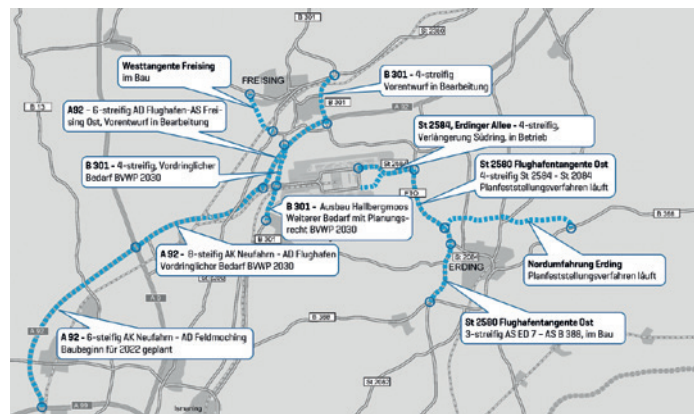
Dr. Olaf Heinrich, 1. Vorsitzender des Niederbayern-Forum e.V.

Service: Verkehrserschließung der Flughafenregion – ein Überblick

In enger Abstimmung mit den umliegenden Gemeinden und Landkreisen setzt sich die Flughafen München GmbH (FMG) seit Langem für eine nachfragegerechte Verkehrserschließung der Region ein. Die Expertinnen und Experten der FMG haben eine aktuelle Übersicht der laufenden und geplanten Ausbauprojekte erstellt.



Die Schienenanbindung des Flughafens: Mit dem Erdinger Ringschluss zeichnet sich in Zukunft eine wesentlich bessere Anbindung der Region östlich des Airports ab. Der mögliche Fernverkehrsanschluss des Flughafens bleibt weiterhin eine offene Frage.



Die Straßenanbindung des Flughafens macht Fortschritte – gleichwohl sind einige wichtige Projekte noch weit von ihrer Realisierung entfernt.

Zahl des Monats

57%

der Flugreisenden in Deutschland äußern als größte Sorge eine drohende Quarantäne nach ihrer Rückkehr. Das ergab eine Fluggastbefragung des Flughafenverbandes ADV.

Feedback?

Schicken Sie uns eine Nachricht:

Politikbrief

E-Mail: politikbrief@munich-airport.de
Fax: +49 89 975-4 30 06

Vanessa Haumberger

Leiterin Politik
stv. Leiterin Kommunikation und Politik
Tel.: +49 89 975-4 30 00
Tel. Büro Brüssel: +32-2-2 80 22 01
E-Mail: vanessa.haumberger@munich-airport.de

Hans-Joachim Bues

Leiter Kommunikation und Politik
Tel.: +49 89 975-4 10 00
E-Mail: achim.bues@munich-airport.de

Trotz Krise: Flughafen München bleibt Top-Adresse für Auszubildende

Die Flughafen München GmbH (FMG) bleibt bundesweit eine der ersten Adressen für Nachwuchskräfte – und das obwohl die Luftverkehrsbranche besonders stark von der weltweiten Pandemie betroffen ist.

Die FMG bildet in elf Berufen und dualen Studiengängen aus und wurde von der Zeitschrift Focus 2021 zum sechsten Mal in Folge mit dem Prädikat »Deutschlands beste Ausbildungsbetriebe« in der Branche Flughäfen ausgezeichnet. Grundlage war eine umfangreiche Datenanalyse durch das unabhängige Institut für Management und Wirtschaftsforschung IWWF. Beim sogenannten »Social Listening« wurden im Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020



rund 300.000 Suchbegriffe und Texte in relevanten Portalen, Internetforen und Blogs ausgewertet. Ein weiterer Baustein war eine Befragung der 20.000 mitarbeiterstärksten Firmen in Deutschland. Kriterien waren unter anderem die Verteilung der Auszubildenden innerhalb der Unternehmen, Inklusion und Förderprogramme aber auch Entlohnung, Ausbildungserfolge oder Zusatzangebote.

Der einheitliche Luftraum beginnt am Boden

Seit 2004 fördert die EU-Kommission das Single European Sky-Programm. Die Vereinheitlichung des europäischen Luftraums soll Sicherheit und Pünktlichkeit erhöhen und nicht zuletzt in erheblichem Umfang Emissionen verringern. Seit 2014 beteiligt sich der Flughafen München an der technischen und operationellen Säule des Programms, dem sogenannten SESAR Deployment. Das Programm wird aus dem Infrastruktur-Budget der Kommission

gefördert. Die erste Projektreihe wird derzeit erfolgreich abgeschlossen – der Flughafen München hat darin für die Installation eines neuen Bodenradars eine Million Euro Förderung erhalten. Mit der neuen Anlage sollen unter anderem die operative Stabilität der Rollprozesse am Boden verbessert und die Rollzeiten verringert werden.

 Kofinanziert von der Fazilität „Connecting Europe“ der Europäischen Union

Impressum

Herausgeber: Flughafen München GmbH, Kommunikation und Politik
Postfach 23 17 55, 85326 München
Redaktion: Björn Potulski, Flughafen München GmbH, Politische Angelegenheiten
Layout: Irene Logothetti, Flughafen München GmbH, Corporate Media