



Schiienenanbindung Flughafen München

Für eine intermodale Vernetzung
im Regional- und Fernverkehr

Auf einen Blick

Die Unterzeichner fordern den Bund auf, für ein besseres Schienenverkehrsangebot am Flughafen München zu sorgen. Dafür braucht es den Bau neuer Gleisverbindungen und den Bau eines neuen Flughafenbahnhofs für Regional- und Fernverkehrszüge. Diese Projekte müssen in die Planungen des Bundes aufgenommen und umgesetzt werden. Historisch bedingt liegt der Flughafen am Standort im Erdinger Moos abseits der Hochgeschwindigkeitsachsen und abseits von Regionalverkehrsverbindungen.

Der Flughafen ist ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor für die Region und für Bayern das Tor zur Welt. Hiesige Unternehmen können ihre weltweiten Zielmärkte direkt erreichen. Internationale Gäste nutzen ihn für ihre Urlaubs- und Geschäftsreisen. Dafür hat sich „MUC“ einen Spitzenplatz als Umsteige-Hub und Premium-Drehkreuz im internationalen Luftverkehr erarbeitet, den es gilt, auch für die Zukunft zu sichern und zu stärken.

Status Quo



Der Flughafen München hat keinen Fernbahnanchluss. Im Wettbewerb mit anderen Flughäfen verliert er dadurch an Attraktivität. Es fehlen Regionalverkehrsangebote, um Fluggästen die An- bzw. Weiterreise mit der Bahn in Bayern und den benachbarten Regionen ermöglichen zu können. Die S-Bahn verbindet den Flughafen mit der Münchner Innenstadt und dem Hauptbahnhof, ist aber häufig überlastet und störanfällig. Den überregionalen Flughafenexpress ÜFEX gibt es nur aus Richtung Regensburg. Ab Dezember 2024 soll er über Parsberg und Neumarkt (Oberpfalz) zum Nürnberger Hauptbahnhof verlängert werden.

Wirtschaft für Zukunft

Die nachstehenden Institutionen übernehmen gemeinsam Verantwortung für die Wirtschaft in ihrer Region und für die Zukunft ihres Standortes. Stellvertretend für ihre Mitgliedsunternehmen unterzeichnen ihre Präsidentinnen und Präsidenten die vorliegende Position.

Die Bedeutung des Flughafens München für den Wirtschaftsstandort Bayern

47 Mio.

Passagiere, davon 51% Umsteiger

410.000

Starts und Landungen

10.000

Mitarbeitende

1,6 Mrd.

Euro Umsatz

Die Zahlen stammen aus dem Jahr 2019*

Der Flughafen München im Erdinger Moos hat sich seit seiner Inbetriebnahme 1992 zu einem europäischen Premium-Drehkreuz im Luftverkehr entwickelt. „MUC“ bietet Nonstop-Auslandsverbindungen und Interkontinentalflüge in rund 300 Destinationen weltweit an. Der Flughafen ist damit zu einem wichtigen Standortfaktor für München, Oberbayern und darüber hinaus für ganz Bayern und seiner angrenzenden Regionen geworden. Nach Frankfurt ist er das zweitgrößte Drehkreuz in Deutschland.

International tätige Unternehmen schätzen das breite Spektrum an Luftverkehrsangeboten und die Verbindungsqualität. Für sie ist die Gateway-Funktion des Flughafens von entscheidender Bedeutung, um internationale Geschäftsbeziehungen aufzubauen und zu pflegen. Nur so können weltweite Ziel- und Absatzmärkte effizient erreicht werden und nur so kann Bayern von den Chancen des Weltmarktes profitieren. Auch für die Aufrechterhaltung der Lieferketten ist der Luftverkehrsstandort München unverzichtbar.

Umgekehrt fungiert der Flughafen München als beliebter Zielflughafen für internationale Gäste. Gerade für die bayerische Tourismusbranche und das Kongress- und Messegeschäft ist das besonders wichtig. Die Auszeichnung zum 5-Sterne Flughafen bestätigt die europaweit einzigartige Qualität der Serviceleistungen. Selbstredend braucht es für die landgebundene Weiterreise eine ebenso attraktive Schienenanbindung.

Für den Großraum München und die Region im weiträumigen Umgriff ist der Flughafenbetrieb zudem ein Jobmotor und essenzieller Wirtschaftsfaktor. Er setzt Impulse und ist Wachstumsgeber zugleich. Damit der Flughafen diese Rolle auch künftig ausüben kann, braucht es den zukunftsfähigen Ausbau und die Verbesserung der intermodalen Vernetzung mit dem Verkehrsträger Schiene.

Kurzgeschichte des Flughafens München



Im Mai 1992 wird im Erdinger Moos der neue Münchner Flughafen „Franz Josef Strauß“ eröffnet. Den Anfang macht Terminal 1 mit einem System aus zwei Start- und Landebahnen. Der alte Flughafen in München-Riem war zu klein geworden und bot in stadtnaher Lage keine weiteren Ausbaumöglichkeiten. 1999 wird als baulicher Mittelpunkt das München Airport Center (MAC) eröffnet. Es ist mit einem spektakulären Glas-Membran-Dach das architektonische Highlight des neuen Flughafens und verbindet die beiden Terminals. Denn bereits 2003 kommt Terminal 2 hinzu, das 2016 um ein Satellitenterminal erweitert wird. Seit 2019 wird an einem zusätzlichen Flugsteig an Terminal 1 gearbeitet, um den Non-Schengen-Bereich auszubauen.

In den kommenden Jahren entstehen auf dem weitläufigen Gelände – außerhalb des Flugbetriebs – vier urbane Quartiere eines künftigen LabCampus, das Unternehmen und Forschungseinrichtungen die Möglichkeit zu internationaler und branchenübergreifender Zusammenarbeit geben soll.

* Zur quantitativen Bewertung der Bedeutung des Flughafens München werden die Zahlen (gerundete Werte) aus dem Jahr 2019 verwendet. Es wird davon ausgegangen, dass sich der Luftverkehr nach dem pandemiebedingten Einbruch sukzessive wieder in diese Richtung entwickelt.

Die Verkehrsanbindung des Flughafens München auf Straße und Schiene

Der Standort des Münchner Flughafens ist landseitig aus vielen Richtungen verkehrlich angebunden. Vor allem Straßen führen zum und vom Gelände, ergänzt um eine große Zahl an Parkmöglichkeiten für den individuellen Pkw-Verkehr. Es fällt auf, dass in der Vergangenheit der Straße deutlich mehr Aufmerksamkeit gewidmet worden ist.

Straße

Der Flughafen kann über das Bundesfernstraßennetz gut erreicht werden. Die A8 führt sowohl aus Richtung Augsburg als auch aus Richtung Salzburg über den Autobahnring A99 und weiter über die A9 bzw. A92 direkt auf das Flughafengelände. Von Nürnberg im Norden geht es ebenfalls über die A9, von Osten aus Richtung Regensburg, Deggendorf und Passau über die A92 bzw. die A94 zum Airport. Das Straßennetz wird u. a. durch die Bundesstraßen B301, B388 und die B15 ergänzt. Zur Entlastung der Gemeinden und des nachgelagerten Straßennetzes östlich des Flughafens wurde die so genannte Flughafentangente Ost (Staatsstraße) als Nord-Südverbindung zwischen der A92 und A94 neu gebaut.

Schiene

Weit weniger vielfältig steht es um die direkte verkehrliche Anbindung des Flughafens über das Schienennetz. Aktuell existiert eine S-Bahn-Anbindung von und nach München und die Zufahrt für Regionalzüge über Freising und die Neufahrner Kurve zum Bahnhof am Flughafen. Bis auf die beiden S-Bahnlinien S1 und S8 und den überregionalen Flughafen Express (ÜFEX) fehlen die Anbindung für Regional- und Fernverkehrszüge und ein entsprechend leistungsfähiger Flughafenbahnhof. Der Ausbau der Schieneninfrastruktur ist daher von zentraler Bedeutung.

Die bayerischen Verkehrsflughäfen



Neben dem Flughafen München gibt es mit Nürnberg und Memmingen zwei weitere Verkehrsflughäfen in Bayern. Alle drei Standorte dienen der kommerziellen und allgemeinen Luftfahrt und ergänzen sich zum großen Teil in Ausrichtung und Angebot. Sie sind unterschiedlich groß und bedienen unterschiedliche Destinationen. München bedient als Luftverkehrsdrehkreuz vorwiegend interkontinentale Direktverbindungen. Dagegen verfolgen die Flughäfen Nürnberg und Memmingen das Konzept eines Flughafens für die Region mit hohem Charteranteil für den Urlaubsverkehr.



Der Flughafen Nürnberg

Für den nordbayerischen Raum nimmt der Albrecht Dürer Airport Nürnberg die Rolle als Gateway zum internationalen Luftverkehr für Franken ein. Pro Jahr werden etwa 50.000 Starts und Landungen mit etwa 5 Millionen Passagieren abgewickelt. Rund 20 Airlines bieten Verbindungen in etwa 25 Länder an, überwiegend nationale und europäische Ziele. Auch bietet der Flughafen gute Konditionen für Charterflüge im Urlaubsverkehr und für weitere Direktverkehre. Zusätzlich besteht die Möglichkeit zu individuellen Werks- und Geschäftsreiseflüge mit eigenen Firmenmaschinen oder gemieteten Businessjets.

Der Flughafen Memmingen

Im Westen Bayerns liegt der Allgäu-Airport, der Verkehrsflughafen der Stadt Memmingen. Mit rund 25.000 Starts und Landungen und etwa 2,5 Millionen Passagieren ist er der dritte bayerische Verkehrsflughafen. Er bietet attraktive Konditionen für Urlaubs-Charterflüge, die Ferienreisende weit über die Grenzen Schwabens hinaus gerne nutzen. Viele Airlines im Niedrigpreissegment wählen für ihre Angebote gezielt diese Alternative westlich von München. Aktuell fliegen fünf Fluggesellschaften mehr als 50 Ziele in 24 Ländern an. Ein Schwerpunkt des Flugangebots liegt auf Verbindungen nach Süd- und Osteuropa.

Die Zielsetzung

des Flughafens München zur intermodalen Vernetzung

Intermodal



Wird die Reise mit verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegt, ist man intermodal unterwegs. Bus, Bahn, Auto, Fahrrad oder Flugzeug sind jeweils ein möglicher Modus, um mobil zu sein. Die Modi werden so miteinander kombiniert, dass die Vorteile der Verkehrsmittel für den jeweiligen Reisezweck genutzt werden können. So resultiert eine intermodale – effiziente – Mobilitätskette.

Der Flughafen München möchte seinen Standort im Erdinger Moos wettbewerbsfähig mit dem Verkehrsträger Schiene verknüpfen. Regional- und Fernverkehrszüge sollen den Flughafen anfahren und den Fluggästen die Möglichkeit bieten, die so genannte „erste und letzte Meile“ ihrer Reise ökonomisch und ökologisch zurücklegen zu können.

Die Mobilitätswende

Der Flughafen München soll an das Hochgeschwindigkeitsnetz für Fernverkehrszüge in Deutschland und Europa angebunden werden. Flugreisende sollen künftig Schienenangebote als Alternative zu Kurzstrecken- und Zubringerflügen nutzen. Damit können sie ihre An- bzw. Rückreise zum und vom Drehkreuz klimaschonend und zeiteffizient gestalten. Angestrebt wird die CO₂-Neutralität einer Flugreise.

Das Wettbewerbsumfeld



Das Drehkreuz München soll im Wettbewerb zu benachbarten Flugplätzen in Deutschland, Österreich und der Schweiz Schritt halten können. Dort sind die Standorte optimal an das Hochgeschwindigkeitsnetz angebunden bzw. es wird bereits an einer Schienenanbindung für den Regional- und Fernverkehr gebaut. Die großen europäischen Hubs in Paris und Amsterdam sind ebenso gut über die Schiene erreichbar.

Flughafen FRANKFURT

Ein eigener ICE-Bahnhof bindet den Flughafen bereits an das Fernverkehrsnetz an. LUFTHANSA entwickelt auf dieser Basis das Produkt eines „RailExpress“ Zubringerservices mit Umsteigegarantie zum Flug – nur in Frankfurt.

Flughafen STUTTGART

Die Neuordnung des Bahnknottens Stuttgart beinhaltet auch die Anbindung des Stuttgarter Flughafens an das Fern- und Regionalbahnnetz mit einem unterirdischen Bahnhof direkt am Flughafen.



Flughafen BERLIN

Ausbau der Schieneninfrastruktur zum neuen Flughafenstandort und Erweiterung des Angebots an Nah-, Regional- und Fernverkehrsverbindungen laufen und werden in den kommenden Jahren realisiert.

Flughafen WIEN

Der österreichische Hauptstadtflughafen ist ebenfalls optimal an den Schienenregional- und Schienenfernverkehr angebunden.

Flughafen ZÜRICH

Der Schweizer Konkurrent ist optimal an den Schienenregional- und Schienenfernverkehr angebunden. Die SWISSAIR bietet einen internationalen Zubringerservice zum Flughafen Zürich auch ab München Hauptbahnhof an.

Die Projekte

im Einzelnen auf Vorschlag der „Taskforce Intermodalität“ am Flughafen München

Zum Ausbau der Schienenanbindung und zur Beschleunigung laufender Infrastrukturprojekte rund um den Flughafen München wurde eine Taskforce Intermodalität gegründet. Mit dabei sind Vertreter der Flughafenbetreibergesellschaft, der Deutschen Lufthansa, des Freistaates Bayern und der Deutschen Bahn. Sie haben gemeinsam ein Vier-Stufen-Konzept ausgearbeitet.

1 Erste Stufe – Quick Wins

Zugangebot

Verlängerung des ÜFEX-Angebots über Regensburg bis Nürnberg, Verlängerung der Streckenführung und Taktverdichtung bei der S8.

Infrastruktur

Bau einer mehrgleisigen Wende- und Abstellanlage in Schwaigerloh östlich des Flughafens und Errichtung eines Überwerfungsbauwerks westlich des Geländes.

3 Dritte Stufe – Zukunft Regionalverkehr

Zugangebot

Zusätzliche Flughafen-Express-Züge (ÜFEX) aus und in die Regionen Bayerns und die angrenzenden Regionen Salzburg und Innsbruck.

Infrastruktur

Ausbau diverser Streckenabschnitte, u. a. Daglfing-Johanneskirchen, Landshut-Plattling, Laim-Moosach; Wendegleise bei Ismaning oder Johanneskirchen.

Auf Basis des Vier-Stufen-Konzeptes sollen die einzelnen Projekte im Detail ausgearbeitet und Planungen beschleunigt werden. Je nach Zuständigkeit für das Zugangebot möchten die Deutsche Bahn bzw. der Freistaat Bayern, vertreten durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft, die Angebotskonzepte vertiefen. Einzelne Aspekte der Infrastrukturvorhaben wie bauliche Machbarkeit oder Nutzung vorhandener Ressourcen sollen mit Hilfe von Gutachten eruiert werden. Bedingt durch das System Schiene und den Abhängigkeiten im betrieblichen Ablauf müssen die geplanten Projekte am Flughafen mit den Maßnahmen zum Ausbau des gesamten Bahnknotens München abgestimmt werden. Beispiele sind hier die 2. Stammstrecke oder der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der ABS 38 zwischen München, Mühldorf und Freilassing.

2 Zweite Stufe – Laufende Projekte

Zugangebot

Durchbindung des ÜFEX-Angebots zwischen Nürnberg, Regensburg, Flughafen, Mühldorf und Salzburg; Regional-S-Bahn von Ulm/Augsburg.

Infrastruktur

Realisierung laufender Projekte wie Erdinger Ringschluss, Walpertskirchner Spange, ABS38 München-Freilassing, Mammendorf-Malching und 2. S-Bahn-Stammstrecke.

4 Vierte Stufe – Zukunft Fernverkehr

Zugangebot

Führung der Fernverkehrslinien von und nach München Hbf über den Flughafen (von und nach Nürnberg, Stuttgart, Zürich, Innsbruck, Leipzig, Wien).

Infrastruktur

Neubau eines Fernverkehrsbahnhofs am Flughafen und Neubau einer Anbindung des Flughafens an die Hochgeschwindigkeitsstrecke München-Ingolstadt.

Koalitionsvertrag 2021–2025



„Wir wollen [...] die Schienenanbindung von Drehkreuzen fördern und durch bessere Bahnverbindungen die Anzahl von Kurzstreckenflügen verringern. Deutschland soll Vorreiter beim CO₂-neutralen Fliegen werden bei Wahrung von fairen Rahmenbedingungen im internationalen Wettbewerb.“

Quelle: Mehr Fortschritt wagen – Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit: Koalitionsvertrag 2021 – 2025 zwischen der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD), BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN und den Freien Demokraten (FDP), Luftverkehr, S. 53.

Der Beschluss

im Einzelnen

Die Unterstützer der vorliegenden Position und deren regional und fachlich betroffene Ausschüsse, Gremien und Versammlungen beziehen Stellung zur Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München. Sie haben die vorliegende Position beschlossen und rufen gemeinsam gegenüber Politik und Verwaltung zu folgenden Maßnahmen auf:

Anschluss sichern

Der Deutschlandtakt setzt die Eckpunkte einer künftig fahrplanbasierten Infrastrukturentwicklung. So bestimmt der Bedarf bundesweit aufeinander abgestimmter Anschlüsse den weiteren Aus- und Neubau der Schienenwege. Daher muss der Flughafen München zwingend – und so rasch wie möglich – als fixe Destination in den Deutschlandtakt mit aufgenommen werden. Nur so können schnelle Verbindungen und eine dichtere Taktung mit kürzeren Umsteige- und Reisezeiten möglich werden.

Regionalverkehrsangebote schaffen

Der Überregionale Flughafenexpress ÜFEX verbindet Regensburg bzw. perspektivisch Nürnberg via Landshut mit dem Flughafen, im Stundentakt und ohne Umsteigen. Ähnliche Angebote aus den anderen bayerischen Regionen müssen geschaffen werden, damit sowohl Südbayern und Schwaben als auch die fränkischen Gebiete in Nordbayern und den angrenzenden Nachbarregionen an den internationalen Hub im Erdinger Moos auf der Schiene angebunden werden.

Reiseketten abbilden

Die An- und Abreise mit der Bahn erfordert geeignete Zustiegsmöglichkeiten vor Ort. Daher müssen an den Bahnhöfen im Einzugsgebiet des Flughafens München ausreichend Parkplätze (P&R) vorhanden sein, auch für längere Standzeiten. Zusätzlich ist die Schaffung einer besseren ÖPNV-Anbindung bzw. die Einrichtung von Bedarfsverkehren an und von den Bahnhöfen zu prüfen. Schon die Fahrt zum Bahnhof soll attraktiv und verlässlich sein.

Infrastrukturprojekte umsetzen

Grundvoraussetzung für eine Verbesserung der Schienenanbindung am Flughafen München ist die Errichtung und Ertüchtigung der entsprechenden Schienenwege. Dazu müssen die zuvor genannten Projekte vollständig in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege aufgenommen werden. Nach der formalen Feststellung des potenziellen Bedarfs sind zeitnah die Voraussetzungen zur Höherstufung in den Vordringlichen Bedarf zu erfüllen, um schließlich als fest disponierte Vorhaben umgesetzt zu werden. Das Bundesverkehrsministerium wird aufgefordert, die Grundlage für die Finanzierung zu schaffen. Die Deutsche Bahn wird aufgefordert, laufende Projekte in ihrer Realisierung zu beschleunigen.

Fernverkehrsangebote schaffen

Mit der Anbindung des Flughafens München an das Hochgeschwindigkeitsnetz wird Rail&Fly als intermodales Angebot für Fernreisen gelebte Realität. Zubringerflüge zum Drehkreuz können durch schnelle Züge ersetzt werden. Die Deutsche Bahn und andere europäische Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen das Potenzial zusammen mit den Luftverkehrsgesellschaften abschätzen und kombinierte Reiseangebote schaffen.

Die Abwägung

der Forderungen in der wirtschaftspolitischen Gesamtinteressenvertretung

Die Gremien, Ausschüsse und Versammlungen der bayerischen IHKs stellen bei ihrer Beurteilung des Vorhabens, die Schienenanbindung des Flughafens München zu verbessern und den Standort intermodal an den Regional- und Fernverkehr anzubinden, die verkehrs- und volkswirtschaftlichen Vor- und Nachteile gegenüber. Sie kommen zu dem Schluss, dass der daraus resultierende Nutzen für die Unternehmen und die Bevölkerung in Bayern die finanziellen Aufwendungen und ggf. temporären Belastungen durch fällig werdende Baumaßnahmen bei Weitem überwiegt.

✓ Intermodale Mobilitätsketten

Die Verkehrsträger Straße, Schiene, Luft über kurze Wege und Umsteigemöglichkeiten intermodal zu verknüpfen, macht Mobilitätsketten effizienter und erhöht dadurch die Qualität der verkehrlichen Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Bayern. Der Flughafen wird damit zum Mobilitätshub und kann für Geschäftsreisende, Touristen und die hiesige Bevölkerung attraktivere Verkehrsverbindungen anbieten.

✓ Verlagerung auf die Schiene

Eine Vielzahl von Kurzstrecken- und Zubringerflüge kann bei einer leistungsfähigen Schienenanbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz ersetzt werden. Die Anreise aus dem Einzugsgebiet des Flughafens kann bei einer attraktiven Anbindung ebenfalls mit dem Fern- oder Regionalzug erfolgen. So wird das viel befahrene Straßennetz im Einzugsbereich entlastet und die Umwelt geschont.

✓ Im Wettbewerb aufholen

Mit der Verbesserung seiner Schienenanbindung holt der Flughafen München strukturell auf, um Schritt halten zu können im Standortwettbewerb mit den umliegenden Großflughäfen. Beispielsweise bietet die LUFTHANSA ihr Rail&Fly-Angebot „ExpressRail“ ausschließlich für den Flughafen Frankfurt an, und das aktuell sogar aus bayerischen Städten wie München, Augsburg, Ulm oder Nürnberg. Damit der Flughafen München auch künftig konkurrenzfähig bleibt und seine internationalen Direktverkehre ausbauen kann, braucht es den Ausbau und die Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur.

✓ Belastung durch Baustellen

Für die Anrainer der geplanten Vorhaben bedeuten die Baumaßnahmen eine temporäre Belastung der Lebensqualität. Um die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten, müssen Maßnahmen zum Schutz vor Lärmbelästigung und Luftverschmutzung ergriffen werden. Es sind Bauweisen zu wählen, die das Schutzbedürfnis der Bevölkerung mit dem Ziel einer Verbesserung der Schienenanbindung in Einklang bringen, beispielsweise Troglagen oder Lärmschutzwände. Beide Interessen stehen gleichberechtigt nebeneinander. Über die Projekte soll in offenem Dialog mit der betroffenen Bevölkerung kommuniziert werden. Deren Hinweise und Vorschläge sind so weit wie möglich aufzugreifen.

✓ Finanzielle Aufwendungen

Die Forderungen enthalten den Bau neuer Bahnlinien zum und vom Flughafen und den Bau eines neuen Bahnhofs für Regional- und Fernzüge direkt am Flughafen. Selbstredend ist die Planung, der Bau und anschließende Betrieb mit erheblichem finanziellen Aufwand verbunden, dem ein entsprechender Nutzen gegenüberstehen muss. Da es sich hier um Investitionen in die Struktur des Standortes und dessen auf Dauer nutzbare Schieneninfrastruktur handelt, kann aus volkswirtschaftlicher Sicht die Rentabilität der Vorhaben bestätigt werden. Ein wesentlicher Beitrag zum Umwelt-, Natur- und Klimaschutz geht einher.

In Verantwortung gehen

Bereits heute investiert die Flughafen-Betreibergesellschaft erhebliche Mittel in die Errichtung der Schieneninfrastruktur auf eigenem Gelände. So wird etwa der Bau des Eisenbahntunnels zur Realisierung des Erdinger Ringschlusses für die S-Bahn-Verkehre bezahlt. Als bayerische IHKs sind wir der Ansicht, dass auch bei weiteren Projekten alle Partner im Rahmen ihrer Möglichkeiten mitfinanzieren sollten.

Fachlicher Ansprechpartner:

Dr. Korbinian Leitner

 089 5116-1770

 korbinian.leitner@muenchen.ihk.de

Quellen:

Flughafen München, Statistischer Jahresbericht 2022 – Luftverkehrsstatistik; Bayerisches Landesamt für Statistik, Mitteilung 219/2023/57/H vom 17. August 2023, 12-Punkte-Programm-Verkehr der fränkischen Wirtschaftskammern, Juli 2018, www.bmdv.bund.de, www.regional.bahn.de, www.munich-airport.de, www.lufthansa.com

Gestaltung:

ideenmuehle.com

Bildnachweis:

Titel: AdobeStock © servickuz // Seite 2: AdobeStock © Savvapanf Photo // Seite 3: Airport Nürnberg: © Hajo Dietz; AdobeStock © Tobias.



ihk-muenchen.de



[/company/ihk-muenchen](https://www.linkedin.com/company/ihk-muenchen)



[/ihk.muenchen.oberbayern](https://www.facebook.com/ihk.muenchen.oberbayern)



ihk-muenchen.de/newsletter



[/company/ihk-muenchen](https://www.youtube.com/company/ihk-muenchen)



[@IHK_MUC](https://twitter.com/IHK_MUC)