

Aktionsbündnis „FMO-Ausstieg jetzt“

In den letzten Tagen und Wochen hat sich in der Öffentlichkeit ein Aktionsbündnis zu Wort gemeldet, das von den Gesellschaftern den Ausstieg aus dem Flughafen Münster/Osnabrück fordert. Am 05.12.20 hat zudem eine Demonstration mit ca. 30 Teilnehmern am FMO stattgefunden. In der medialen Berichterstattung, aber auch in Texten des Aktionsbündnisses werden diverse Thesen formuliert, die der Realität nicht entsprechen.

These: FMO ist finanziell ein Fass ohne Boden. Aus den Bilanzen sei zu entnehmen, dass man in 15 Jahren nur einmal ein geringes Plus erwirtschaftet habe.

Fakt ist:

- Von 1995 bis zum Jahr 2012 hat der FMO durchgehend ein positives operatives Ergebnis erreicht. Das operative Ergebnis wird genutzt, weil es die Leistungsfähigkeit und Rentabilität eines Unternehmens definiert. Als wirtschaftliche Kennzahl dafür wird das sog. EBITDA, das Ergebnis eines Unternehmens vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA „Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization“) verwendet. Die Investitionen in die Infrastruktur, die sich in den Größen „Abschreibung“ und „Zinsen“ dokumentieren, werden bei Flughäfen üblicherweise – wie bei den anderen Verkehrsträgern Schiene und Straße auch – von den Eigentümern finanziert. Das Aktionsbündnis verwechselt offenbar das Bilanzergebnis mit dem operativen Ergebnis aus dem reinen Betrieb des FMO.
- Durch den Rückzug bzw. der Insolvenz der Air Berlin musste der FMO ab 2013 den Flugplan mit neuen Partnern komplett neu aufbauen. Das operative Ergebnis konnte ab 2016 sukzessive verbessert werden und wäre trotz Germania-Insolvenz ohne die Corona-Pandemie bereits im kommenden Jahr wieder positiv gewesen.
- Der jetzt aufgetretene Finanzierungsbedarf durch den massiven Corona-bedingten Einbruch des Luftverkehrs ist kein spezifisches FMO-Problem, sondern trifft weltweit nahezu alle Flughäfen. Der FMO ist - wie in der Aufsichtsratssitzung im Juni dargestellt - mit dem Finanzbedarf von ca. 10 Mio. EUR in 2020 und 2021 zusammen ein Flughafen mit relativ geringem Zuschussbedarf. Im Worst-Case-Fall werden in den Jahren 2022 und 2023 ebenfalls jeweils 10 Mio. EUR zum Ausgleich des Corona-Schadens benötigt. Insgesamt geht es also um ein Corona-Hilfspaket in Höhe von maximal 30 Mio. EUR. Die vom Aktionsbündnis zitierte Annahme, dass in den kommenden 10 Jahren 80 Mio. EUR an Zuschüssen erforderlich seien, ist in keiner Weise nachvollziehbar.
- Auch mit diesem Kapitalbedarf ist der FMO volkswirtschaftlich betrachtet hoch lukrativ. So wurden in diversen Gutachten bereits die regionalökonomischen Vorteile des Flughafens herausgearbeitet:
 - 3.000 Arbeitsplätze hängen direkt oder indirekt vom Flughafen ab.
 - 184 Mio. € jährliche regionale Wertschöpfung.
 - 32,5 Mio. € jährliches Steueraufkommen für die öffentliche Hand aufgrund der Existenz des FMO.

These: Fliegen ist schädlich für Klima und Gesundheit

- Der FMO nimmt seine Verantwortung für die Umwelt mehr als ernst. Daher hat man alle Anstrengungen unternommen, als Vorreiter der Airports in Deutschland spätestens 2030 klimaneutral zu sein. Aktuell konnten die CO₂-Emissionen bereits um 90 % reduziert werden.
- Die ersten emissionsfreien Flugzeuge werden - aus technischen Gründen - Regionalfluggeräte für 20 - 30 Passagiere sein. Das Zeitalter des emissionsfreien Fliegens wird also im Regionalverkehr beginnen und damit vor allem an Regionalflughäfen wie dem FMO.
- Der FMO setzt bewusst nicht auf subventionierten Low-Cost-Verkehr ausschließlich zur Steigerung der Fluggastzahl, sondern orientiert sich insbesondere an den Bedürfnissen der regionalen Wirtschaft.
- Das Einzugsgebiet des FMO ist über die Bahn unzureichend überregional angeschlossen – dies wird sich auch in Zukunft mit dem Deutschlandtakt 2030 nicht ändern. Die innerdeutschen Hubanbindungen in Frankfurt und München sowie Eintagesreisen innerhalb Deutschlands und Europa sind weiter sinnvoll nur per Flugzeug erreichbar.
 - Nach München, dem stärksten innerdeutschen Ziel, ist die Fahrtzeit mit fünfeinhalb Stunden viel zu lang. Dabei müssen Umsteigepassagiere vom Münchener Hauptbahnhof noch einmal 40 Minuten mit einer S-Bahn zum Flughafen fahren.
 - Nach Frankfurt, dem zweit wichtigsten Ziel, gibt es zu 90 % Umsteigepassagiere. Bei Nutzung der Bahn wäre man aus Osnabrück erst um 10.50 Uhr und aus Münster um 08.50 Uhr am Flughafen Frankfurt. Bis der Passagier – und sein Gepäck - dann am Flughafen eing_checked sind, sind die Flugzeuge Richtung USA und Asien in der sog. „Morgenwelle“ bereits gestartet. Wenn man statt des Zubringerflugs am Morgen vom FMO also auf den Zug setzt, müsste man bereits am Vorabend die Bahn nehmen und dann im Hotel übernachten, um die Frankfurter Interkontinentalverbindungen zu erreichen. Dazu sind Passagiere verständlicherweise in aller Regel nicht bereit.
 - Eine Ausnahme gibt es für den Berlin-Verkehr. Hier wird der Deutschlandtakt 2030 der Bahn die Anbindung soweit verbessern, dass eine Flugverbindung keinen Sinn mehr macht.
 - Der innerdeutsche Luftverkehr verursacht im Übrigen nur 0,3 % aller CO₂-Emissionen in Deutschland. Die öffentliche Diskussion suggeriert hier völlig andere Dimensionen.

These: Verantwortungsvoller Ausstieg jetzt

1. Flughäfen sind langfristig angelegte Infrastruktureinrichtungen. Schon daher verbietet es sich, Airports aus dem Blickwinkel einer temporären Krise zu beurteilen, selbst wenn diese Krise über mehrere Monate andauert.
2. Wenn der Flugverkehr in 2 - 3 Jahren wieder boomt - wie es nach anderen Krisen stets zu beobachten war - dann ist es nach deutschem Planungs- und Umweltrecht nahezu unmöglich, einen einmal geschlossenen Flughafen wieder zu reaktivieren.
3. Die IHK sowohl in Nord Westfalen als auch in Osnabrück-Emsland-Grafschaft Bentheim haben aktuell noch einmal die große Bedeutung des FMO als Standortfaktor für Unternehmensansiedlungen betont.

4. Jede Wirtschaftsregion muss sich der Konsequenzen bewusst sein, was es bedeutet, nicht mehr international erreichbar zu sein: Für bestehende Arbeitsplätze, für Neuansiedelungen, für Forschung und Wissenschaft und für die Lebensqualität.