

# **Aktions-Bündnis „FMO - Ausstieg jetzt!“**

## **Antworten auf die Informationen von Prof. Dr. Rainer Schwarz, Geschäftsführer (CEO) der FMO Flughafen Münster/Osnabrück GmbH.**

**Münster / Osnabrück, 03.01.2021**

### **Zitat Prof. Dr. Schwarz:**

*"Von 1995 bis zum Jahr 2012 hat der FMO durchgehend ein positives operatives Ergebnis erreicht. ... Das Aktionsbündnis verwechselt offenbar das Bilanzergebnis mit dem operativem Ergebnis aus dem reinen Betrieb des FMO."*

### **Aktions-Bündnis „FMO - Ausstieg jetzt!“:**

Es liegt keine Verwechslung der Bedeutung von Bilanzergebnis und operativem Ergebnis vor. Die Eigentümer eines Unternehmens, in diesem Fall die kommunalen Gesellschafter, sind bei dauerhaft negativen Jahresergebnissen gezwungen, diese zur Abwendung einer möglichen Insolvenz durch Kapitalzuführungen auszugleichen.

Bis einschließlich Geschäftsjahr 2014 wurde in der Konzernbilanz ein Betriebsergebnis nach Abschreibungen ausgewiesen, dies war seit 2012 negativ. Seit 2013 wurde zusätzlich ein „EBITDA“ (operatives Ergebnis vor Abschreibungen) angegeben. Auch dies erreichte nie schwarze Zahlen. Im Übrigen stellt sich die Frage, welche aktuelle Aussagekraft Unternehmensdaten haben, die länger als acht Jahre zurückliegen.

Bei Analyse der Geschäftsberichte wird zudem deutlich, dass beim Unterschreiten der 1-Millionen-Grenze der Passagierzahlen die Jahresfehlbeträge massiv zunehmen. Zur Erinnerung sei darauf verwiesen, dass das Terminal II auf eine Jahreskapazität von 3 Millionen Fluggästen ausgerichtet ist.

### **Zitat Prof. Dr. Schwarz:**

*"Die Investitionen in die Infrastruktur ... werden bei Flughäfen üblicherweise - wie bei den anderen Verkehrsträgern Schiene und Straße auch - von den Eigentümern finanziert."*

### **Aktions-Bündnis „FMO - Ausstieg jetzt!“:**

Aus unserer Sicht ist es kein Naturgesetz, dass die öffentliche Hand grundsätzlich jede Verkehrsinfrastruktur zu finanzieren hat. Entscheidend ist, ob ein breites öffentliches Interesse an dieser Infrastruktur besteht. Das ist im Fall des FMO nicht gegeben, da er nur von einem vergleichsweise kleinen Teil der Bevölkerung genutzt wird und zudem den klimapolitischen Zielen der Anteilseignerkommunen zuwider läuft.

**Zitat Prof. Dr. Schwarz:**

*"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."*

**Aktions-Bündnis „FMO - Ausstieg jetzt!“:**

Der Ausgleich der coronabedingten Ausfälle ist nur ein Teil der Finanzmittel, die zum Fortbetrieb des FMO benötigt werden. Das 2019 beschlossene Finanzierungskonzept 2.0 sieht für die Jahre 2021 bis 2025 eine Kapitalzufuhr von 35 Mio. € als Darlehen vor. Ein weiterer voraussichtlicher Kapitalbedarf für die Jahre 2026 bis 2030 in Höhe von 17,5 Mio. € ist den kommunalen Anteilseignern bereits avisiert worden. Zusammen mit dem „Corona-Hilfspaket“ von 30 Mio. € kommen wir bereits auf 82,5 Mio. €. Aber es ist schon jetzt abzusehen, dass das nicht reichen wird, denn selbst die größten Optimisten erwarten keine "Normalisierung" des Reiseverkehrs vor Mitte 2021. Die Deklaration eines Teils dieser Zuschüsse als „Darlehen“ betrachten wir als Augenwischerei, denn bei einem Bilanzverlust von gegenwärtig 7 Mio. € (2019) ist eine Tilgung dieser Darlehen gar nicht anders möglich als durch neue Zuschüsse.

Der Vollständigkeit halber sei noch einmal auf die in der Vergangenheit durch die kommunalen Anteilseigner bereitgestellten Mittel hingewiesen:

- 2013 bis 2016: 26 Mio. €
- 2015 bis 2020 lt. Finanzierungskonzept 1.0: 98,4 Mio. € - davon 16,4 Mio. € als Darlehen.

**Zitat Prof. Dr. Schwarz:**

*"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."

**Aktions-Bündnis „FMO - Ausstieg jetzt!“:**

Das aufgeführte Gutachten liegt uns bisher nicht vor. Allerdings ist in einem früheren Gutachten (Prof. Dr. R. Klophaus, 2013) beispielsweise das jährliche Steueraufkommen unterschieden nach Bundes-, Landes- und kommunalem Steueraufkommen. Hier wird der kommunale Anteil mit 5,4 Mio. € bei insgesamt 39,8 Mio. € angegeben. Das heißt, das Steueraufkommen fließt größtenteils in die Kassen von Bund und Land.

Neben der Offenlegung des Gutachtens ist es aufgrund der neuen gesellschaftlichen Herausforderungen geboten, ein Gutachten zu erstellen, das wesentliche Gruppen der Zivilgesellschaft, wie z.B. den BUND, einbindet. Ein solches Verfahren wurde bei der Erstellung des Luftverkehrskonzepts für das Bundesverkehrsministerium umgesetzt.

**Zitat Prof. Dr. Schwarz:**

*„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.“*

**Aktions-Bündnis „FMO - Ausstieg jetzt!“:**

Die Vokabel ‚klimaneutral‘ im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Flughafens zu nutzen, ist gewagt. Sicher sind die Bemühungen um umweltschützende Maßnahmen bei allen Einrichtungen des FMO zu begrüßen. Es sind jedoch alle Anstrengungen notwendig, um existenzielle Ziele des Klima- und Umweltschutzes zu erreichen. In diesem Zusammenhang ist es sicher nicht zielführend, den Einfluss des Flugverkehrs auf klimatische Veränderungen herunter zu spielen.

Ein Flughafen kann nur so klimaneutral sein wie die Verkehrsmittel, die während des Betriebs An- bzw. Abreise ermöglichen. Dazu gehört neben den Flugzeugen selber auch die Strecke zwischen Terminal und Start- bzw. Endpunkt einer Reise.

Der FMO ist im Gegensatz zu vielen anderen Flughäfen für Passagiere nur per Auto oder einem begrenzten Bus-Zubringerverkehr zu erreichen. Das ist weder Klima- noch Umweltschutz.

Wir fordern auch hier eine umfassende Gesamtbilanzierung, welche die Treibhausgasemissionen im Vergleich setzt zu einer klimaoptimierten, integrierten Verkehrsverbund-Lösung.

Der FMO weist bei Bedarf gern daraufhin, dass er der einzige ‚internationale‘ Flughafen in NRW ohne Nachtflugverbot ist. Auch das ist weder Klima- noch Umweltschutz.

**Zitat Prof. Dr. Schwarz:**

*„Flughäfen sind langfristig angelegte Infrastruktureinrichtungen. Schon daher verbietet es sich, Airports aus dem Blickwinkel einer temporären Krise zu beurteilen ...“*

**Aktions-Bündnis „FMO - Ausstieg jetzt!“:**

Unser Blickwinkel ist nicht die ‚temporäre Krise‘, sondern die ökonomischen Fehlentwicklungen der Vergangenheit und die klimapolitischen Folgen eines überdimensionierten Flugverkehrs.

Bundesweit sind bei den Regionalflughäfen massive Überkapazitäten aufgebaut worden. Die Fluggastzahlen sind zum Teil rückläufig oder erreichen zumindest nicht ein Niveau, das für einen rentablen Betrieb nötig wäre. Seit Jahrzehnten sind diese Flughäfen deshalb von staatlichen Beihilfen abhängig.

Aus Gründen des Klimaschutzes muss der Flugverkehr zudem grundsätzlich deutlich reduziert werden. Dies betrifft insbesondere Kurzstrecken- (und auch Urlaubs-) flüge, auf denen das Geschäftsmodell des FMO beruht.

Der Verweis auf „temporäre Krisen“ macht deutlich, dass die Verantwortlichen am FMO sich den aktuellen Herausforderungen nicht stellen und auf einen ‚Deus ex Machina‘, in Gestalt des Steuerzahlers, setzen, der in der Zukunft alle strukturellen und finanziellen Probleme lösen wird. Das ist eine verantwortungslose Wette auf die Zukunft, die durch keinerlei Faktenbasis gestützt wird. Angesichts von Pandemie, Klimakrise und Artensterben ist von den Verantwortlichen statt eines ‚Weiter so‘ ein Konzept zu erwarten, dass sich genau diesen Herausforderungen stellt.

**Zitat Prof. Dr. Schwarz:**

*„Jede Wirtschaftsregion muss sich der Konsequenzen bewusst sein, was es bedeutet, nicht mehr international erreichbar zu sein ...“*

**Aktions-Bündnis „FMO - Ausstieg jetzt!“:**

Die Schließung eines regionalen Flughafens ist nicht gleichbedeutend mit der (internationalen) Nicht-Erreichbarkeit der Region. Es bedeutet lediglich, dass sie mit anderen Verkehrsmitteln erreicht werden können. Selbstverständlich unterstützen wir alle Maßnahmen zur Verbesserung des Schienenverkehrs im Rahmen eines integrierten und nachhaltigen sowie klimafreundlichen Konzepts. Die Deutsche Bahn bietet z.B. ab 2022 eine weitere IC-Verbindung von Frankfurt nach Münster an.