



Bild-Quelle: Flughafen Münster/Osnabrück GmbH, 2021

Gutachten zu den Optionen der Weiterentwicklung des Flughafens Münster/Osnabrück

Auszug und Ergebniszusammenfassung aus dem
Endbericht vom 24. Mai 2022

von der
MKmetric Gesellschaft für Systemplanung mbH
und
HPC Hamburg Port Consulting GmbH
für die
Stadt Münster
und den
Kreis Steinfurt

Der Bericht wurde erstellt für die Auftraggeber:

Stadt Münster
Stadthaus 1
48143 Münster
Verantwortliche Projektleiterin: Stadtkämmerin Frau Christine Zeller

Kreis Steinfurt
Tecklenburger Str. 10
48565 Steinfurt

Der Bericht wurde erstellt von den Auftragnehmern:

MKmetric Gesellschaft für Systemplanung mbH
Rüppurrer Str. 4
76137 Karlsruhe
Tel.: +49-721-96160-0
Fax: +49-721-96160-99
E-Mail: mandel@mkm.de
Web: <http://www.mkm.de>
Themen: Kapitel 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9
Bearbeitung: Dr. B. Mandel (Koordination)
Dipl. Wi.-Ing. O. Schnell Dipl. Phys. R.-Th. Klar Dipl. Phys. S. Huster

HPC Hamburg Port Consulting GmbH
Am Ballinkai1
D-21129 Hamburg
Tel.: +49-40-74008-111
Fax: +49-40-74008-115
E-Mail: o.zeike@hpc-hamburg.de
Web: <http://www.hpc-hamburg.de>
Themen: Kapitel 4, 5, 6, 7
Bearbeitung: Dr. O. Zeike
Dr. M. Steenbeck Dipl. Wi.-Ing. H. Beyer

Die Studie ist ausschließlich für die genannten Auftraggeber bestimmt und vertraulich zu behandeln. Eine Weitergabe an Dritte obliegt deren Entscheidung. Die Auftragnehmer sind Dritten gegenüber ohne schriftliche Aufhebung der Verschwiegenheitspflicht durch die Projektleiterin nicht auskunftsberechtigt.

Stand: 24. Mai 2022

Unabhängigkeit und Haftungsausschluss

Wir haben alle in dieser Studie enthaltenen Angaben sorgfältig recherchiert und verarbeitet. Dabei wurde zum Teil auf Informationen Dritter sowie unternehmensinterner Verfahren und Daten zurückgegriffen, was wir gekennzeichnet haben. Die im Leistungsumfang geforderten Arbeiten wurden gewissenhaft durchgeführt und wie aufgeführt vorgenommen. Eine Beeinflussung durch Dritte fand nicht statt, so dass die Ergebnisse ausschließlich ein Resultat unserer Arbeit darstellen. Für die sorgfältige und korrekte Bearbeitung sowie Richtigkeit der Ergebnisse stehen wir ein.

Einzelne Angaben weisen in unterschiedlichen öffentlichen Quellen Differenzen auf, so dass auch stets auf die Quellenangabe zu achten ist. Mögliche nachfolgende Korrekturen der Daten durch den Urheber können auftreten, z.B. statistische Nachmeldungen, sind jedoch in einer für die getroffenen Aussagen nicht signifikanten Höhe zu erwarten. Dennoch ist in der Konsequenz eine Gewährleistung auszuschließen.

Referenz: Mandel B., Zeike O., Schnell O., Steenbeck M., Huster S., Beyer H., Klar R.-TH. "Optionen der Weiterentwicklung des Flughafens Münster/Osnabrück", MKmetric GmbH Karlsruhe, HPC GmbH Hamburg, 05'2022.

Copyright 2022 © by MKmetric GmbH & HPC GmbH

Zusammenfassung

Nachfolgend werden die Ergebnisse der Studie punktuell zusammengefasst, um die politische Entscheidungsfindung zu unterstützen. Die Struktur der Zusammenfassung reflektiert die den politischen Entscheidungsträgern im Rahmen einer Präsentation vorgestellten Ergebnissen und entspricht daher weitgehend den Präsentationsunterlagen.

Die hier vorgelegte Zusammenfassung ist bewusst für die öffentliche Diskussion adaptiert und enthält keine Betriebsinterna oder Daten, die der Verschwiegenheitspflicht gegenüber der Gesellschaft unterliegen.

Die verkehrlichen Fragestellungen der vorliegenden Studie waren:

- eine Ist-Analyse des FMO für das Jahr 2019,
- ein Szenario Liquidation, d.h. Rückstufung des FMO auf einen Verkehrslandeplatz,
- ein Transformationsszenario mit der Perspektive auf die Jahre 2024 und 2026,
- die Kooperation von Flughäfen und die Bundes- / Landesbedeutung von FMO,
- die Betriebs- und regionalwirtschaftliche Bedeutung.

Ist-Analyse

Am FMO wurden 2019 rund 975.000 Passagiere abgefertigt. Ausgehend vom Allzeithoch im Jahre 2000 mit 1,7 Mio. Passagieren (an + ab, ohne Transit) nahm das Aufkommen bis 2016 kontinuierlich auf weniger als 800 Tsd. Reisende ab und konnte sich danach bei rund einer Million Passagieren stabilisieren. Die Entwicklung verlief damit entgegen des Trends auf den Flughäfen in Nordrhein-Westfalen, die in Summe zwischen 2011 und 2019 ein Passagierwachstum von 19% verzeichneten, während das Aufkommen am FMO in diesem Zeitraum um fast ein Viertel zurückging.

Sämtliche Studien, seien sie noch in den 90er Jahren entstanden, die z.T. über 3,2 Mio. Passagiere für das Jahr 2010 prognostizierten oder auch aus der ersten Dekade dieses Jahrhunderts, die dann für das Jahr 2015 von einem ebenso hohen Aufkommen ausgingen und jeweils über 800 Tsd. Passagiere im Interkontinentalverkehr annahmen, haben sich damit nicht ansatzweise bestätigt. Prämissen wie auch Methodik dieser Studien führten zu fehlerhaften Ergebnissen. Eine möglicherweise vorgenommene kritische Würdigung der Gutachten ist uns weder zugänglich noch bekannt, was den Rückschluss erlaubt, dass eine Befürwortung dieser Ergebnisse durch das damalige Flughafenmanagement sowie durch die seinerzeit relevanten politischen Entscheidungsträger in der Konsequenz zu politischen Fehlentscheidungen in Form von Infrastrukturinvestitionen führten, die sich in den Flughafen betriebswirtschaftlich belastenden Überkapazitäten manifestieren.

Der Einzugsbereich des Flughafens erstreckt sich von der Küste Ostfrieslands und Bremen im Norden bis zum Sauerland nach Süden. Im Westen reicht er über die Grenze bis in die Niederlande und im Osten bis nach Hameln-Pyrmont. Bedeutende Marktanteile erreicht er jedoch nur im Kreis Steinfurt, in Münster und Osnabrück sowie in den Kreisen Vechta und Warendorf. Insgesamt kommen die Passagiere zu über 90% im Verhältnis 2:1 aus Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen.

Das Destinationsportfolio des FMO besteht neben den beiden mehrmals täglich durch die Lufthansa bedienten Anbindungen an deren Drehkreuze Frankfurt und München, die für die weltweite Erreichbarkeit des FMO sorgen, im Wesentlichen aus Strecken zu Urlaubszielen im Mittelmeerraum

sowie zu den Kanaren und an das Rote Meer (Spanien, Türkei Griechenland, Ägypten). Ergänzt durch ausgewählte Destinationen des ethnischen Verkehrs. In Konsequenz haben über vier Fünftel der Reisenden am FMO ihr Endziel in diesen Ländern oder sind innerdeutsch unterwegs. Während das Passagieraufkommen auf den Strecken nach Frankfurt und München im Jahresverlauf relativ konstant ist, ist die Nachfrage auf den übrigen Strecken durch eine starke Saisonalität geprägt.

Die Luftfracht am FMO ist geprägt von den Luftfrachtersatzverkehren per Lkw von bzw. zu den Fracht-Drehkreuzen wie Frankfurt, Amsterdam oder Luxemburg, während per Flugzeug nur ein untergeordneter Anteil befördert wird.

Die Möglichkeit am FMO rund um die Uhr starten und landen zu können, wird insbesondere durch den saisonalen Urlaubsverkehr genutzt.

Von den Flugbewegungen am FMO im Jahre 2019 entfielen ein knappes Drittel auf den Linien- und Charterkehr inkl. den damit zusammenhängen Überführungsflügen. Zwei Drittel entfielen somit auf die Allgemeine Luftfahrt.

Szenario Liquidation / Herabstufung

Während der Standort in diesem Szenario bedarfsgerecht für die Allgemeine Luftfahrt geöffnet bleibt, steht er für kommerziellen Linien- und Charterflugverkehr nicht mehr zur Verfügung. Anhand einer ex-post-Prognose („was wäre gewesen wenn“) für das Jahr 2019 unter Beibehaltung des Verkehrsmengengerüstes für dieses Jahr ergeben sich folgende Auswirkungen:

Das Passagieraufkommen verlagert sich zu 40% an den Flughafen, Düsseldorf, je ungefähr ein Zehntel nutzt alternativ die Flughäfen Hannover, Dortmund, Paderborn/Lippstadt sowie Köln/Bonn und einige weitere Flughäfen, um an ihr Reiseziel, sei es per Direkt- oder Umsteigeflug zu gelangen. Von den Umsteigern auf den Strecken vom FMO nach Frankfurt und München, wechseln knapp 56 % zu Direktflügen ab anderen Flughäfen (insbesondere Düsseldorf). Die übrigen Passagiere nutzen weiterhin Umsteigeverbindungen ab Alternativstandorten, jedoch nun vielfach über Drehkreuze im Ausland.

Die regionale Erreichbarkeit verschlechtert sich durch die Rückstufung des FMO insbesondere im Kreis Steinfurt, sowie in Münster und Osnabrück (Stadt und Land).

Bei Schließung des FMO sind von den Passagieren längere Anreisewege zu Alternativflughäfen zurückzulegen. Dies sowie die Verlagerung der Kurzstreckenpassagiere zu Bodenverkehrsmitteln sorgen für mehr als 600.000 Stunden zusätzliche Reisezeit auf Straße und Schiene. Weil andererseits das Luftverkehrsangebot am FMO fast ausschließlich nach Süden ausgerichtet ist und bei dessen Schließung überwiegend südlich gelegene Flughäfen ersatzweise genutzt werden und zusätzliche Passagiere jetzt per Direktflug statt mit Umsteigeflug unterwegs sind, verringert sich die Reisezeit im Flugverkehr um gut 300.000 Stunden, so dass der Saldo an zusätzlich benötigter Reisezeit nur rund 300.000 Stunden beträgt (davon 21% bei Geschäftsreisen). Wird dies mit 18,96 Euro je Stunde für Geschäfts- und 7,21 Euro für anderen Reisen entsprechend dem „Bedarfsplan Schiene“ bewertet, so summiert sich dies auf über 3,6 Mio. Euro an volkswirtschaftlichen Kosten pro Jahr.

Diesen Kosten kann die monetäre Bewertung des durch die veränderte Routenwahl bzw. Verkehrsmittelwahl verringerten CO₂-Ausstoßes gegenübergestellt werden. Während im Luftverkehr rund 56 Mio. Personenkilometer (Pkm), davon 7 Mio. aufgrund veränderter Verkehrsmittelwahl, weniger zurückgelegt werden, kommen im Straßenverkehr durch verlängerte Anreisewege zum

Flughafen sowie der Verlagerung von Kurzstrecken zum Straßenverkehr zusätzliche 49 Mio. Pkm zustande. Zusätzliche Pkm per Bahn, bzw. anderen öffentlichen Verkehrsmitteln bleiben dabei unberücksichtigt, da für davon betroffene Verkehrsmengen keine zusätzlichen Zug- oder Busfahrten erforderlich werden. Im Saldo von 9.600 t im Flugverkehr eingespartem und 7.300 t im Straßenverkehr zusätzlich emittiertem CO₂ werden somit bei Rückstufung des FMO 2.600 t eingespart.

Je nach Bewertungsmethodik des Umweltbundesamtes (UBA) resultiert dies in einem volkswirtschaftlichen Nutzen von 0,5 Mio. Euro oder 1,8 Mio. Euro, entsprechend der Höhe des angesetzten Wohlstandsverlustes für künftige Generationen aufgrund von CO₂-Emissionen. Dieser Nutzen ist jedoch in beiden Fällen geringer als die volkswirtschaftlichen Kosten der verlängerten Reisezeit.

Transformationsszenario

In diesem Szenario wurden zwei Prognosen für den Flughafen Münster/Osnabrück für die Jahre 2024 und 2026 erstellt. Neben den allgemeinen Prämissen zur Entwicklung von BIP, Bevölkerung, Infrastruktur, Kosten, Mobilität, etc. bis 2026 sind aus verkehrlicher Sicht insbesondere eine sehr moderate Anhebung der Erlöse – vorzugsweise im Aviation-Bereich – gegenüber dem Jahre 2019 (30,- Euro) um 0,20 Euro (0,66%) pro Jahr (2024 31,- Euro, 2026 31,40 Euro) sowie hinsichtlich der Betriebszeiten die Schließung des Flughafens zwischen 23:30 Uhr und 6:30 Uhr von November bis März von verkehrlicher Relevanz.

Nach der Prognose ist davon auszugehen, dass der FMO bis zum Jahr 2024 sein Aufkommen aus dem Jahr 2021 in etwa wieder verdoppeln wird, aber dennoch mit 704.000 Passagieren 28% weniger Passagiere als noch im Jahr 2019 abfertigen wird. Im Linienverkehr werden die Drehkreuzanbindungen nach Frankfurt und München bestehen bleiben und sich etwas schneller erholen als die übrigen Strecken des Urlaubs- und ethnischen Verkehrs. Darüber hinaus werden jedoch auch bis 2026 keine weiteren solcher Drehkreuzanbindungen hinzukommen.

Tabelle 1: Entwicklung des Passagieraufkommens am FMO bis 2026

Aufkommen im Linien und Urlaubsverkehr	2019	2020	2021	2024	2026	2024 zu 2019	2026 zu 2019
Passagiere Linienverkehr*	399	99	241	284	387	-29%	-3%
Passagiere andere Strecken	574	118	113	420	536	-27%	-7%
Passagiere gesamt	973	217	354	704	923	-28%	-5%

* Urlaubsverkehr bis 2021 z.T. als Linienverkehr erfasst, in Prognose 2024 und 2026 ausschließlich unter Passagiere andere Strecken

Quellen: 2019 bis 2021 FMO, Prognose 2024 und 2026 MKmetric, 2022

Somit wird bis 2026 der FMO mit 923.000 Passagieren nahezu wieder ein Aufkommen wie vor dem massiven Einbruch der Passagierzahlen im Zuge der Ausbreitung des Corona-Virus erreichen. Für die Drehkreuzanbindungen nach Frankfurt und München werden dabei gegenüber 2019 rund 20.000 zusätzliche Passagiere erwartet, was der vollständigen Erholung und weiterwachsenden Nachfrage im internationalen und auch interkontinentalen Luftverkehr zuzuschreiben ist. Sie kompensiert den Rückgang im innerdeutschen Verkehr auf diesen Strecken, der insbesondere durch die partielle Substitution von Geschäftsreisen durch Online-Meetings nicht auf das Niveau von 2019 zurückkehren wird. Auf den übrigen Strecken des Urlaubs- und Ethno-Verkehrs wird das Wachstum am FMO dagegen verhaltener verlaufen, da hier das erweiterte Flugangebot insbesondere am Standort Dortmund, wo sich sukzessive das Angebotsportfolio von seinem bisherigen

Fokus auf Osteuropa zunehmend auch auf klassische Urlaubsdestinationen erweitern wird und sich dadurch die Konkurrenz zum FMO verstärkt.

Im Bereich der Luftfracht wird der Luftfrachtersatzverkehr auch künftig dominieren, während geflogene Luftfracht weiterhin eine nachrangige Bedeutung hat. Somit wird beim Trucking ein Volumen erwartet, das bis 2026 wieder das Niveau des Jahres 2019 erreichen wird.

Auch bei den Flugbewegungen (vgl. Tabelle 2) wird bis 2026 wieder nahezu das Niveau des Jahres 2019 erwartet. Im Segment des Linienflugverkehrs wird jedoch ein Rückgang stattfinden, da hier nur noch die Strecken nach Frankfurt und München bedient werden und der für diese Strecken bis 2026 erwartete Passagierzuwachs ohne zusätzliche Frequenzen abgeflogen werden kann. Vielmehr werden diese in Schwachlastzeiten (wie etwa über den Jahreswechsel) zur Steigerung der Kosteneffizienz moderat ausgedünnt. Im Urlaubsflugverkehr (-4% gegenüber 2019) folgt die Entwicklung dagegen weitgehend analog zur Entwicklung des Passagieraufkommens.

Tabelle 2: Entwicklung der Flugbewegungen am FMO bis 2026

Entwicklung Flugbewegungen	2019	2020	2024	2026	2024 zu 2019	2026 zu 2019
Flugbewegungen Linie	7.037	2.424	4.848	5.462	-31%	-22%
Urlaubsflugverkehr	3.845	1.019	2.854	3.596	-26%	+6%
Sonstige	26.287	26.650	26.871	27.193	+2%	+3%
Summe	37.169	30.093	34.573	36.251	-7%	-2%

Quellen: 2019 und 2020 FMO, Prognose 2024 und 2026 MKmetric, 2022

Einen moderaten Zuwachs gegenüber 2019 wird es dagegen bei Schulflügen geben, ohne jedoch deren Spitzenwert aus dem Jahr 2020, der durch vermehrte Trainingsflüge zur Erhaltung der Fluglizenzen geprägt war, wieder zu erreichen. Bei den sonstigen gewerblichen und nicht gewerblichen Flügen wird sich dagegen der langfristige Trend eines moderaten Rückgangs fortsetzen, die Zahlen des Corona-geprägten Jahres 2020 werden jedoch wieder übertroffen werden.

Neben der allgemeinen geopolitischen Lage ist hier insbesondere auf mögliche Auswirkungen der zukünftigen Flottenpolitik der Lufthansa hinsichtlich der Anbindungen des FMO an die Drehkreuze Frankfurt und München sowie im Bereich des Urlaubsverkehrs auf die möglichen Entwicklungen bei den Flughäfen Dortmund und Paderborn hinzuweisen. Sollte sich die Lufthansa beim mittelfristig anstehenden Roll-Over ihrer Regionalflotte für die gegenüber den heute eingesetzten 90-Sitzern deutlich größeren Flugmuster aus dem Hause Airbus entscheiden, muss davon ausgegangen werden, dass die Frequenzen auf den Strecken nach Frankfurt und München reduziert werden, was zu Aufkommensverlusten auf diesen Routen führen wird. Der in den letzten Jahren stark wachsende Konkurrenzstandort Dortmund könnte dagegen an Attraktivität für Fluggesellschaften verlieren, wenn die Beihilfeverordnung der EU zum Tragen kommt, die eine Kostendeckung des laufenden Betriebs eines Flughafens dieser Größe zwingend vorschreibt. Beim Standort Paderborn/Lippstadt, der nach einer Insolvenz im Jahre 2020 wiederauflebte, kann nicht ausgeschlossen werden, dass die in der vorliegenden Studie angenommene Erholung dieses Standortes nicht von dauerhafter Natur ist. Diese möglichen Perspektiven für Dortmund und Paderborn/Lippstadt könnten bewirken, dass der FMO als Alternative zu ihnen verstärkt in den Fokus der Fluggesellschaften rückt und somit von zusätzlicher Nachfrage auf bestehenden und auch neuen Strecken profitieren könnte.

Kooperation von Flughäfen

Flughäfen stehen grundsätzlich im Wettbewerb zueinander und konkurrieren um Passagiere und die Bedienung durch Fluggesellschaften. Via Flughafenkoordinator gestellte Slotanfragen können nicht einfach mit der Begründung der Verkehrssteuerung abgewiesen werden. Auch müssen sich die an Flughäfen erhobenen Gebühren an den Kosten orientieren und können nicht so gestaltet werden, dass Fluggesellschaften hierdurch zum Anflug eines anderen Flughafens genötigt werden könnten. Jedoch könnten Verkehrsverlagerungen zwischen Flughäfen über administrative Vorgaben zur Nachtflugregelung erfolgen. Daneben bleibt somit als Kooperationsmöglichkeit von Flughäfen insbesondere ein gemeinsamer Einkauf von Material und Dienstleistungen, die Zusammenlegung ausgewählter administrativer Funktionen, Ausbildung, Forschung oder auch die Flugsicherung, jedoch hat eine intensive Kooperation zwischen Flughäfen deren gesellschaftliche Verflechtung als Voraussetzung. Insgesamt betrachtet kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Kooperation von Flughäfen einen signifikanten betriebswirtschaftlichen Beitrag leisten kann.

Bundes- / Landesbedeutung

Eine Bundesbedeutung kann dem FMO aus verkehrlicher Sicht nicht attestiert werden, da die im Luftverkehrskonzept des Bundes definierten Kriterien für ein entsprechendes Bundesinteresse nicht vorliegen. Auch wurde der FMO bislang kaum als Ausweichflughafen, insbesondere nachts, genutzt. Mit Köln/Bonn und Hannover stehen auch nachts für verspätete Flüge Alternativen zur Verfügung. Nur im Falle von ggf. künftigen Nachtflugbeschränkungen an diesen Standorten könnte daraus eine gewisse Bedeutung abgeleitet werden, jedoch ist im Transformationsszenario der vorliegenden Studie der Nachtflugbetrieb am FMO nur noch von Frühjahr bis Herbst vorgesehen. Da mit Ausnahme Düsseldorfs an keinem anderen Flughafen in NRW Kapazitätsengpässe im Jahr 2019 bestanden und die Standorte Köln/Bonn, Niederrhein und Dortmund näher als der FMO zu Düsseldorf gelegen sind, lässt sich auch unter dem Gesichtspunkt der Kapazitäten keine Landesbedeutsamkeit für den FMO ableiten. Auch die Nutzung des FMO durch nur ein Viertel der gesamten Luftverkehrsnachfrage in seinem unmittelbaren Einzugsbereich spricht nicht für eine vorhandene Landesbedeutsamkeit.

Aus politischer Sicht verbleiben zwei Aspekte zur Entscheidung, die auf Basis des politischen Willens eine Bundes- und/oder Landesbedeutung bewirken könnten. Der erste Aspekt liegt in einer militärischen Notwendigkeit begründet, die von Bundesseite (ggfls. unter Konsultation der NATO) auszusprechen wäre. Der zweite Aspekt ist von Bund und Land gleichermaßen zu entscheiden und betrifft die Vorhaltung des Flughafens als Kriseninfrastruktur, die die Gesundheitsvorsorge (z.B. Pandemie) oder humanitäre Krisen (z.B. Flüchtlinge) umfassen. Für beide Aspekte wäre eine Kompensationsleistung gegenüber dem Flughafen zu leisten.

Betriebs- und regionalwirtschaftliche Bedeutung

Eine Herabstufung des Flughafens Münster/Osnabrück zu einem Verkehrslandeplatz im Sinne des Liquidationsszenarios wäre unter betriebswirtschaftlichen bzw. organisatorischen Gesichtspunkten aller Voraussicht nach mit einer Betriebseinstellung der heutigen Unternehmen des FMO-Konzerns und der Gründung einer neuen Betreibergesellschaft für die Allgemeine Luftfahrt verbunden. Für die Gesellschafter ergäben sich aus der Auflösung des heutigen FMO-Konzerns dabei direkte negative Auswirkungen aufgrund sehr hoher Einmalkosten in Höhe von rund 95 Mio. Euro.

Die Gesamtsumme ergibt sich dabei insbesondere aufgrund von Rückzahlungsverpflichtungen von Darlehen, des Verlustes von Gesellschafterdarlehen, der Bürgschaft für den Ausgleich der kommunalen Versorgungskasse Westfalen-Lippe sowie für Sozialplanaufwendungen. Etwaige Liquidationserlöse dürften hingegen auf Grund der hohen Spezifität des eingesetzten Betriebskapitals deutlich hinter dem heutigen Buchwert zurückbleiben.

Der Personalbedarf einer in diesem Szenario für die Fortführung der Allgemeinen Luftfahrt neu zu gründenden Betreibergesellschaft beträgt rund 30 Vollzeitäquivalente (VZÄ). Neben der Funktion für die Allgemeine Luftfahrt kann hierbei weiterhin mit Erträgen aus der Fortführung des Vermietungsgeschäfts (u.a. Hallenstellplätze, Büros) gerechnet werden. Hingegen ist für weite Teile der heutigen Flughafeninfrastruktur inkl. beider Terminals und zugehöriger Vorfeldflächen nicht mehr von einem verkehrlichen Bedarf auszugehen, wobei denkbare Alternativnutzungen mit voraussichtlich hohen Umbaukosten verbunden wären. Zudem ist im Fall einer Herabstufung des Flughafens von einem Abzug der DFS auszugehen, so dass zusätzlich auch die Kosten der Flugsicherung durch eine künftige Betreibergesellschaft zu tragen wären. Hierdurch, sowie insbesondere auf Grund des mit der Einstellung des kommerziellen Linien- und Ferienflugverkehrs verbundenen Wegfalls eines Großteils der bisherigen Erlöse, kann auch für eine neugegründete Betreibergesellschaft nicht von einem kostendeckenden Betrieb bzw. einem positiven betriebswirtschaftlichen Ergebnis ausgegangen werden. Vielmehr wird geschätzt, dass das jährliche EBITDA einen negativen Betrag in Höhe von rund 2,5 Mio. Euro aufweist. Damit entfällt im Liquidationsszenario eine Mittel- bzw. Langfristperspektive für eine positivere Entwicklung des Luftverkehrsstandortes Flughafen Münster/Osnabrück.

Im Transformationsszenario soll eine Weiterführung des kommerziellen Linien- und Ferienflugverkehrs unter optimierten Rahmenbedingungen gewährleistet werden. Die hierzu vorgeschlagenen und im Szenario berücksichtigten Transformationshebel umfassen hierbei

- eine leichte Erhöhung der Aviation-Erlöse von 0,20 Euro p.a. (u.a. Start-/ Landeentgelte und Passagiergebühren) ausgehend vom Niveau des Jahres 2019,
- ein zeitliches Vorziehen der Realisierung eines für das Jahr 2030 vorgesehenen angepassten Personalbestands,
- eine Anpassung der Betriebszeiten mit nächtlicher Schließung des Flughafens in den Wintermonaten sowie
- perspektivisch die Erzielung von zusätzlichen Erlösen aus der Vermietung von Flächen im Bereich des heutigen Terminal 1, die im Zuge der Reduzierung von infrastrukturellen Überkapazitäten für die Büro- und Gewerbenutzung umgewidmet werden sollen.

Basierend auf dem in dieser Studie für die Jahre 2024 und 2026 prognostizierten Verkehrs- bzw. Passagieraufkommen und den getroffenen Annahmen zu angepassten Betriebszeiten in den Wintermonaten wird ein gegenüber der Ist-Planung geringerer Personalbestand als bedarfsgerecht erachtet, wobei in Abhängigkeit des realisierten Flugplans die Möglichkeit der Abfertigung weiterer Verkehre gewahrt bleibt. Unter Aufrechterhaltung von Diensten bzw. Schichten mit einer bestimmten Mindestlänge ist hierbei insbesondere eine bedarfsgerechte Variation der Wochenarbeitszeit mit Hilfe betrieblicher Vereinbarungen und Arbeitszeitkonten als wesentliche Voraussetzung für einen effizienten Personaleinsatz anzusehen.

Ohne Ergreifen von Transformationsmaßnahmen wäre für das Jahr 2024 mit einem Verlust des FMO-Konzerns von ca. 11,5 Mio. € zu rechnen. Durch eine vorgezogene bedarfsgerechte Redu-

zierung der Mitarbeiteranzahl ließen sich die Personalkosten dabei gemäß Modellrechnung um rund 2,7 Mio. Euro reduzieren. Aufgrund der angenommenen leichten Erlössteigerung im Aviation-Bereich wird in diesem Bereich mit einer leichten Erlösverbesserung gerechnet. Dabei wird für das Jahr 2024 noch nicht mit Mehrerlösen im Bereich Vermietung gerechnet.

Für das Jahr 2024 ergibt sich ein negatives EBITDA in Höhe von rund -2,3 Mio. Euro, wobei das beihilferechtlich relevante EU-EBITDA (EBITDA ohne Kosten der Werkfeuerwehr) bei +154.000 Euro liegt.

Tabelle 3: Übersicht der Transformationsergebnisse des FMO ohne und mit Maßnahmen

	2024p ohne Maßnahmen	2026p ohne Maßnahmen	2024p mit Maßnahmen	2026p mit Maßnahmen
Summe betriebliche Erträge	22.184	28.330	22.888	29.910
Materialaufwendungen	-2.489	-2.576	-2.489	-2.576
Personalaufwendungen	-18.148	-18.647	-15.438	-16.120
Sonstiger betrieblicher Aufwand	-7.269	-7.526	-7.269	-7.526
EBITDA	-5.723	-420	-2.309	+3.687
EU-EBITDA	-3.260	+2.043	+154	+6.150
Voraussichtl. Jahresergebnis	-11.510	-6.172	-8.096	-2.065

Quellen: Prognose 2024 und 2026 HPC/MKmetric, 2022

Für das Jahr 2026 wird in diesem Gutachten ein Passagieraufkommen von 923.000 Fluggästen prognostiziert. Ohne Einleiten von Transformationsmaßnahmen würde hieraus ein prognostiziertes Defizit im Jahresergebnis von knapp -6,2 Mio. Euro bei einem negativen EBITDA von rund -420.000 Euro resultieren. Durch eine bedarfsgerechte Reduktion des Personalbestands im Zuge einer Transformation ließen sich gemäß Modellrechnung hierbei Einsparungen in der Größenordnung von rund 2,5 Mio. Euro erreichen. Eine weitergehende Verbesserung des EBITDA der Flughafengesellschaft könnte aufgrund höherer Erlöse im Aviation-Bereich als im Jahre 2019 und im Bereich der Vermietung von neu zu schaffenden Büro- und Gewerbeflächen erreicht werden. Das EBITDA läge dann bei rund 3,5 Mio. Euro und das Jahresergebnis noch bei -2,2 Mio. Euro. Perspektivisch kann sich ein ausgeglichenes Jahresergebnis ergeben, wenn die Fluggastanzahl auf rund 1,0 Mio. pro Jahr steigt.

Weiteres strukturelles Einsparpotenzial im Sinne der Transformation des Flughafens könnte sich zudem durch eine Rückstufung der Flughafenfeuerwehr von dem derzeitigen Status einer Werksfeuerwehr zu einer Feuerwehr gemäß ICAO-Standards ergeben. Ein entsprechender Schritt, der einer Wiederherstellung der Situation vor Eröffnung des Terminals 2 im Jahr 2001 entspräche, ließe sich dabei u.a. durch eine reduzierte Passagier- und Terminalkapazität im Zuge einer Umwidmung des heutigen Terminal 1 zu Büro- und Gewerbeflächen argumentativ begründen. Das ergänzende Einsparpotenzial wird laut Angaben der Flughafengesellschaft dabei auf rund 2,4 Mio. Euro p.a. geschätzt.

Eine aktive Unterstützung durch die kommunalen bzw. regionalen Wirtschaftsförderer bei der Vermarktung von geplanten Büro- und Gewerbeflächen im Bereich des heutigen Terminal 1 sowie durch die Gesellschafter im Hinblick auf die Wiederherstellung des ursprünglichen Feuerwehrstatus nach ICAO-Vorgaben kann hierbei einen wesentlichen Beitrag im Rahmen einer nachhaltig erfolgreichen Transformation des Flughafens Münster/Osnabrück darstellen.

Unter regionalökonomischen Gesichtspunkten ist im Fall einer Herabstufung des Flughafens Münster/Osnabrück eine verminderte Standortattraktivität der Flughafenregion anzunehmen, die sich insbesondere in einem Verlust von katalytischen Erreichbarkeitsvorteilen und einer hieraus resultierenden reduzierten Standortlagegunst widerspiegeln dürfte. Wenngleich im Hinblick auf die überwiegende Anzahl der bestehenden Unternehmensansiedlungen in der Region wie auch im flughafennahen Gewerbepark nicht zwangsweise von einer Revision bereits getroffener Ansiedlungsentscheidungen und einer Abwanderung von Betrieben auszugehen ist, muss dennoch angenommen werden, dass eine Einstellung des kommerziellen Linien- und Ferienflugverkehrs am Flughafen Münster/Osnabrück in einer verminderten Attraktivität des Standorts für geplante und künftige Neuansiedlungen und Expansionen resultiert. Im Gegensatz hierzu ist bei einer Transformation des Flughafens mit einer Aufrechterhaltung des kommerziellen Linien- und Ferienflugverkehrs von einem Erhalt der bestehenden katalytischen Vorteile für die Region auszugehen.

Empfehlung

Unter Berücksichtigung der in den untersuchten Szenarien zu erwartenden verkehrlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen erscheint eine Transformation des Flughafens Münster/Osnabrück im Sinne einer Neuaufstellung der wirtschaftlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen unter Beibehaltung des kommerziellen Linien- und Ferienflugverkehrs gegenüber einer Liquidation mit Herabstufung zu einem Verkehrslandeplatz von Vorteil.

Wenngleich eine strukturelle Entlastung der Flughafengesellschaft zunächst der bereits beschlossenen weiteren finanziellen Unterstützung der Gesellschafter bedarf, bleibt im Transformationszenario neben der weitgehenden Wahrung bestehender regionalökonomischer bzw. katalytischer Vorteile im Sinne der regionalen Erreichbarkeit insbesondere auch eine mittel- bis langfristigen Perspektive einer positiveren verkehrlichen und wirtschaftlichen Entwicklung des Flughafenstandorts erhalten.

Im alternativ betrachteten Szenario der Liquidation des heutigen FMO-Konzerns mit einer Herabstufung des Flughafenstandorts kann hingegen nicht von der Wahrung eines kostendeckenden Weiterbetriebs für die Allgemeine Luftfahrt ausgegangen werden. Zudem ist in diesem Szenario neben sehr hohen Einmalkosten für die Gesellschafter auch von regionalökonomischen Nachteilen im Sinne einer verschlechterten regionalen Erreichbarkeit und einer reduzierten Standortlagegunst auszugehen.

Hinweis zur politischen Entscheidungsfindung

Die Verkehrsprognose für die Jahre 2022 und 2023 waren nicht Bestandteil des Auftrages, jedoch möchten wir darauf hinweisen, dass in den genannten Jahren eine durch die Pandemiejahre 2020 und 2021 aufgestaute Nachfrage an Urlaubsreisen zu bewältigen ist, sofern im europäischen Raum keine reiserücktrittsrelevanten Reisewarnungen (z.B. Pandemie oder eine aktive Kriegsteilnahme) ausgesprochen werden. Dieser Nachholeffekt ist von hohem Volumen, jedoch nicht von nachhaltiger Natur. Die sozioökonomische Situation, die vorgesehenen politischen Klimaschutzinstrumente mit einhergehenden Maßnahmen der Luftverkehrsindustrie, die voranschreitende Konsolidierung des Luftverkehrsmarktes sowie der in NRW vorherrschende starke Wettbewerb zwischen Flughäfen und dort aktiven Luftverkehrsgesellschaften führen zu einer Nivellierung der Luftverkehrsmobilität. Ferner basiert das Gutachten auf einem Prämissen-Gerüst, welches vor dem

militärischen Angriff der Ukraine durch Russland erstellt und abgenommen wurde. Aus der russischen Aggression resultierende wirtschaftliche und verkehrliche Implikationen bergen über die im Rahmen der Prämissen dargestellte hinausgehende Unsicherheiten, welche die aufgezeigten Ergebnisse beeinflussen können.

Bearbeitung:

MKmetric Gesellschaft für Systemplanung mbH
Rüppurrer Straße 4
76137 Karlsruhe
mandel@mkm.de

HPC Hamburg Port Consulting GmbH
Am Ballinkai 1
21129 Hamburg
o.zeike@hpc-hamburg.de

24. Mai 2022

Der Endbericht wurde im März 2022 fertiggestellt und im Mai 2022 vom Auftraggeber abgenommen.

Über die Verwendung und Publikation des Berichtes sowie der zugehörigen Präsentationsunterlagen im Ganzen oder in Teilen entscheiden nach Projektabschluss die Auftraggeber. Eine Übergabe der Unterlagen erfolgte in editierbarer Form (word bzw. power point file) zur Erstellung passgenauer Auszüge zur internen Verwendung oder Kommunikation mit der Öffentlichkeit sowie als fixierte pdf Versionen. Letztere gelten stets als Original.

Soweit keine Entbindung von der Verschwiegenheitspflicht durch die Auftraggeber erfolgt und keine Veröffentlichung stattfindet, verweisen wir für Fragen zur Studie an die Auftraggeber.

Wir danken den Auftraggebern und der Flughafen Münster/Osnabrück GmbH für die reibungslose Bereitstellung aller angeforderten Unterlagen.