

Ausschuss für Tourismus des Deutschen Bundestages:

„Konzepte für einen nachhaltig resilienten kundenfreundlichen Flugreiseverkehr“

Stellungnahme von Prof. Dr. Rainer Schwarz,
Geschäftsführer Flughafen Münster/Osnabrück

1. Bedeutung des Regionalflughäfen FMO für die Wirtschaftsregion:

Der Flughafen Münster/Osnabrück (FMO) ist ein Regionalflughafen im Nordwesten Deutschlands mit rund 1 Million Passagieren im Jahr. Unser Einzugsgebiet, das Münsterland, zeichnet sich aus durch eine Vielzahl mittelständischer Unternehmen, die in ihrer Nische häufig Weltmarktführer sind.

Um die Wettbewerbsfähigkeit dieser Wirtschaftsregion zu erhalten, sind europa- und weltweite Anbindungen existenziell notwendig.

Auch zur Sicherstellung gleichwertiger Lebensbedingungen sind Regionalflughäfen wie der FMO unabdingbar. Gerade diese Airports tragen wesentlich zur regionalen Erreichbarkeit bei, indem sie Menschen auch in ländlichen Gebieten eine Anbindung an das weltweite Luftverkehrsnetz ermöglichen.

2. Massive Verschlechterung der staatlichen Rahmenbedingungen behindern den Erholungsprozess in der Nach-Corona-Phase

Die Covid-19-Pandemie hatte die Qualität, die Existenz eines 50 Jahre alten Flughafens wie den FMO zu vernichten.

Mit gerade einmal 225.000 Passagieren im Jahr 2020 mussten wir am FMO einen Passagierrückgang und damit auch Umsatzverlust von 80 % managen.

Zur Vermeidung einer unmittelbaren Insolvenz erhielt der FMO als einer von 10 national bedeutsamen Flughäfen vom Bund und vom Land NRW jeweils 2,5 Mio. €. Hierfür sind wir zu großem Dank verpflichtet, zumal mehr als 500 Arbeitsplätze damit gerettet werden konnten.

In dem anschließend folgenden Erholungsprozess forderte keiner aus der Industrie weitere Unterstützungen. Vielmehr wäre man schon zufrieden, wenn die politisch gesetzten Rahmenbedingungen nicht permanent verschlechtert würden. Leider ist dies nicht der Fall, wie an drei Beispielen verdeutlicht wird.

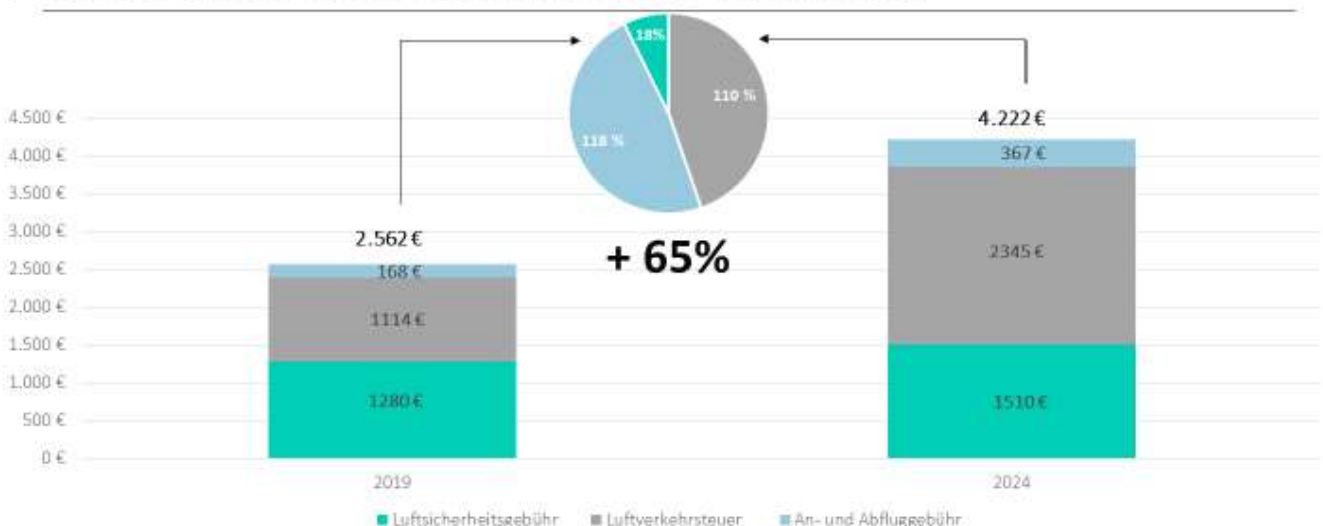
3. Überproportionale Kostensteigerung durch staatliche Gebühren

Wesentliche Einnahmequelle für die Airports sind die Landeentgelte. Sie dienen zu rund 75 % der Kostendeckung des Flughafenbetriebes, müssen aber stets so austariert werden, dass die Wettbewerbsfähigkeit nicht beeinträchtigt wird.

Gerade kleine Flughäfen, die selten vor Ort stationierte Flugzeuge haben, stehen in einem verschärften europaweiten Wettbewerb. Airlines ohne Standortbindung fliegen in Europa dorthin, wo sie die höchste Gewinnmarge erzielen können.

Wie das nachstehende Schaubild zeigt, haben sich nach Corona die Kosten durch Steuern und staatliche Gebühren (Luftsicherheitsgebühr, Luftverkehrsteuer sowie An- und Abfluggebühr) beim FMO um 65 % erhöht. (von 2.562 € ➔ 4.221 €)

FMO: 65% Kostensteigerung durch Steuern und staatliche Gebühren



➤ Damit erhöht sich der Anteil der Steuern und Gebühren an den gesamten FMO-Flughafenentgelten von 44% auf 52%.

Annahme: Boeing 737-800 (77t MTOW) mit 151 Passagieren (80% SLF bei 189 Sitzplätzen) / Abflug zu einem EU-Ziel

Der Anteil der Steuern und staatlichen Gebühren an den Landeentgelten des FMO beträgt mittlerweile 52 % (nach 44 % noch in 2019).

Damit gehören die regulativ bedingten Standortkosten zu den höchsten in Europa. Bereits im letzten Jahr verzeichneten die Flugsicherungsgebühren mit einem Anstieg um 67 % den höchsten Gebührensprung in ganz Europa. Die ab Mai geltenden neuen Luftverkehrssteuern sind (nach den Niederlanden) die zweithöchsten in Europa. Dies behindert nachhaltig die Wettbewerbsfähigkeit gerade von Regionalflughäfen wie dem FMO. Und diese Entwicklung geht weiter: Im nächsten Jahr werden die Luftsicherheitsgebühren am FMO um 30 % erhöht von zurzeit 10 € auf 13 €.

Um gerade auch deutsche Regionalflughäfen wie den FMO nicht komplett aus der Wettbewerbsfähigkeit heraus zu katapultieren, ist ein sofortiges Belastungsmoratorium notwendig.

4. Ungebremste Regulierungswut erzeugt Bürokratisierung der Flughafenprozesse und nicht mehr kompensierbare Kostenbelastung

Durch eine Vielzahl von Regularien auf EU-, nationaler und regionaler Ebene werden zwar nicht die Sicherheitsaspekte in Safety und Security verbessert, dafür rückt aber die Verwaltung dieser Maßnahme, ihre Dokumentation und die Erfüllung der Nachweispflicht in den Vordergrund. So sollten allein zur Erfüllung der nationalen Auflagen in Umsetzung der Vorschriften der europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) beim FMO 6 Mitarbeiter eingestellt werden (= 4 % der Mitarbeiter in der FMO Muttergesellschaft). Bei der Umsetzung von EASA-Vorschriften im Ground Handling (BVD) droht die nächste Überregulierung: Dieser Bereich unterliegt bereits den sehr hohen Standards der Airlines und wird durch diese engmaschig beaufsichtigt.

4.1. Neue Sicherheitsstandards dürfen nicht zu Schließungskonzept für Regionalflughäfen mutieren

Bei der anstehenden Gesetzgebung zur Sicherung der Flughäfen nach den Aktionen der „Letzten Generation“ sowie der Geiselnahme in Hamburg gilt es, bundeseinheitliche Schutzmaßnahmen zu vermeiden und dafür standortspezifische Regelungen zu finden.

Die sog. „Kritikalität“ kleinerer Flughäfen ist sicherlich deutlich geringer als an den großen Drehkreuzen.

Beim FMO würde die Zaunertüchtigung auf Gitterstab sowie eine Zaundetektion mit Kameraüberwachung 1,2 Mio. € kosten. Dies sind 50 % der jährlichen betrieblichen Sachaufwendungen.

4.2. Neue KRITIS-Gesetzgebung darf nicht zur Flexibilisierung der Regulationsschwellenwerte nach unten führen

Bei der Überarbeitung der KRITIS-Gesetzgebung (Netzwerk Information Systems – NIS2) steht die nationale Umsetzung an. Auch hier sind die spezifischen Besonderheiten der Regionalflughäfen zu beachten.

In unserem polyzentrischen Flughafensystem ist auch bei einem kurzfristigen Ausfall eines Regionalflughafens eine hohe Versorgungsredundanz gegeben. Schon heute entwickelt sich die Umsetzung der Auflage im Bereich Cybersecurity und Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) zu einem Arbeitsbeschaffungsprogramm für Unternehmensberater, da gerade Regionalflughäfen diese Aufgaben mit eigenem Personal nicht mehr bewältigen können.

5. Zurückgefahrte Forschungsförderung erschwert die Transformation zur CO₂-Neutralität massiv

Der FMO hat sich zum Ziel gesetzt, mit seiner Infrastruktur spätestens 2023 klimaneutral zu agieren. So wurde der CO₂-Ausstoß seit 2010 bereits um 90 % reduziert. Auf dem verbleibenden Weg sind erhebliche Investitionen in Infrastruktur und Fuhrpark notwendig. Gezielte finanzielle Unterstützung durch Förderprogramme erzeugen bei großen Flughäfen mitunter Mitnahmeeffekte, für Regionalflughäfen sind sie essentiell.

Darüber hinaus ist gerade für Wirtschaftsunternehmen im Einzugsgebiet von Regionalflughäfen die Reaktivierung des europäischen Regionalflugbetriebes sehr wichtig. Batteriebetriebene bzw. wasserstoffbetriebene Regionalflugzeuge (20-30 Sitzter) werden einen zeitnahen Einstieg in das klimaneutrale Fliegen ermöglichen: Daher ist eine Reaktivierung der Forschungsförderung gerade in diesem Segment besonders wichtig.