



Gutachten zum FMO

Anforderungen an das Design einer unabhängigen wissenschaftlichen Studie über die Zukunft des Flughafens Münster Osnabrück



Was erwartet Sie heute Abend?

1. Begrüßung und thematische Einführung in den Abend
2. Das Aktionsbündnis 'FMO - Ausstieg jetzt!' und Ziele
3. Fakten zum FMO
4. Unabhängige wissenschaftliche Studie zur Zukunft des FMO - Anforderungen an das Design
5. Diskussion - was fehlt?
6. Resümee und die nächsten Schritte
7. Verabschiedung

2. Das Aktionsbündnis “FMO-Ausstieg jetzt!” und Ziele



Regionales Aktions-Bündnis “FMO-Ausstieg jetzt!”

29. Oktober 2020

"Verantwortungsvolle Schließung des Flughafens" -
fordern 40 Initiativen aus Münster, Osnabrück und
den Landkreisen



MÜNSTER OSNABRÜCK
INTERNATIONAL AIRPORT
AUSSTIEG JETZT!

Aus Münster und Umgebung

ADFC Münsterland e.V.
BUND Kreisgruppe Münster
Eine-Welt-Forum Münster e.V.
Energiewendegruppe Münster
Extinction Rebellion Münster
Fridays for Future Münster
Klimainitiative Münster
VCD Münsterland
Verkehrswende e.V.
Parents for Future Münster
Psychologists for Future Münster
Scientists for Future Münster
Regionalgruppe Münsterland des BUND NRW
Umweltforum Münster e.V.
Kidical Mass Münster
Architects for Future Münster
BUNDjugend Münster
Greenpeace Münster
Fossil Free Münster
Vamos Münster
Initiative SofA – Sofortiger Atomausstieg Münster
Parents for Future Dülmen (Kreis Coesfeld)
Scientists for Future Kreis Coesfeld
AStA Universität Münster

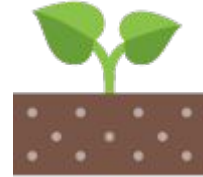
Aus Osnabrück und Umgebung

Fridays for Future Osnabrück
Attac Osnabrück
Netzwerk Nachhaltige Mobilität - Region Osnabrück
NABU Osnabrück e.V.
Umweltforum Osnabrücker Land e.V.
BUND Kreisgruppe Osnabrück
Parents for Future Osnabrück
Extinction Rebellion Osnabrück
Verein "Verkehr für Menschen"
Saubere Energie für Bissendorf e.V.
Klimaschutz jetzt
Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) KV Osnabrück
Tierrechtsinitiative Osnabrück

Gemeinsame Erklärung zum Flughafen Münster Osnabrück

Treibstoff für die Klimakrise und finanziell ein Fass ohne Boden -
Verantwortungsvoller Ausstieg jetzt !





- **Klimaneutralität muss schnell erreicht werden**
- **Der FMO verschlingt öffentliche Gelder, die an anderen Stellen fehlen**
- **Sozialverträgliche Transformation in den Köpfen ermöglichen**

3. Fakten zum FMO



3.1 Historie FMO

- Segelflugplatz ab 1954
- Eröffnung FMO 1972
- Ab 1986 int. Verkehrsflughafen
- Terminal 1 in 1995 eröffnet, Terminal 2 in 2001
- Jahrelange Debatte um die Startbahnverlängerung, nie realisiert
- Geschäftsführung seit 2017: Prof. Dr. Rainer Schwarz

Finanzielle Unterstützung durch die Anteilseigner

1. Zuführungen 2012-2014:
26 Mio. € Eigenkapitalstärkung
2. Finanzierungskonzept 1.0 (2015):
16,8 Mio. € Darlehen
84 Mio. € Eigenkapitalzuführung
3. Finanzierungskonzept 2.0 (2019): Ab 2021 jährlich 7 Mio. € als Darlehen
4. Coronahilfen geplant:
2021 - 10 Mio.
2022 - 10 Mio.
2023 - 10 Mio

**Summe an öffentlichen Zuschüssen
2012-2019: weit über 100 Mio. €
plus Darlehen**

3.2 Kurzstreckenflüge



Deutschland, beziehungsweise Europa verfolgt das Ziel, Kurzstreckenflüge zu vermeiden bzw. zu verbieten.

Airlines kooperieren mit Bahn

Jeder fünfte Inlandsflug soll wegfallen
(*Spiegel: 13.04.21*)

Kurzstreckenverbot Frankreich: Flüge Paris -Bordeaux u, Paris-Lyon bald Geschichte
(*Spiegel: 15.04.21*)

Flugverbandschef Stefan Schulter:
"Es gibt Routen, die muss man nicht fliegen."
"Kurzstrecken unter 400km können wegfallen."
(*Tagesspiegel:30.08.2019*)

Der FMO setzt auf Kurzstreckenflüge:

Diese drei Inlandsflugziele machen über die Hälfte der gestarteten Passagierflugzeuge in 2018 aus:

- **München**
 - 511 km Luftlinie, Sitzplatzauslastung 69,6%
 - Abflüge: 1570
- **Frankfurt**
 - 242 km Luftlinie, Sitzplatzauslastung 66,2%,
 - Abflüge: 1293
- **Stuttgart**
 - 371 km Luftlinie, Sitzplatzauslastung 47,3%,
 - Abflüge: 415

Aufgrund der kleineren Maschinen ist der Anteil an Passagieren bezogen auf die Gesamtpassagierzahl des FMO relativ gering.

Vgl.-Publikation 2018 - Transport & Verkehr - Luftverkehr auf Hauptverkehrsflughäfen - Statistisches Bundesamt (Destatis)



3.3 Billigflüge

In den letzten Jahren geraten die Billig-Airlines mit ihren Charterflügen immer wieder in die Kritik. Kritiker sprechen von : Bullshitflügen

*Alexander Dobrindt: "Klimaschutz statt Kampfpreise"
CSU fordert: Strafsteuer auf Billigflüge
Die Zeit 30.08.2019*

Billigflüge (Pauschalreisen) in die Türkei und nach Spanien sind das zweite Standbein des FMO

- Umweltschaden wird nicht eingepreist, im Gegenteil werden diese Flüge extrem subventioniert (keine Kerosinsteuer, keine Mehrwertsteuer usw.).
- politisch erklärtes Ziel in Deutschland: Charterflüge und Billig-Airlines mit ihren viel zu billigen Flügen vermeiden.


Vgl.-Publikation 2018 - Transport & Verkehr - Luftverkehr auf Hauptverkehrsflughäfen - Statistisches Bundesamt (Destatis)



3.4 Vereinbarkeit von bestehenden Klimaschutzkonzepten mit dem FMO-Betrieb

- Münster will erste klimaneutrale Stadt Deutschlands werden
- Der Münsterland e.V. wirbt mit dem Slogan „Münsterland ist Klimaland“
- In der Region gibt es im Klimabereich Leuchtturmprojekte (z. B. „*Saerbecker Energiewelten*“)
- Die Stadtwerke Münster (größte Anteilseignerin mit 35%) werben mit CO₂ Einsparungen, öffentlichem Nahverkehr, Bussen, die auf Strom oder Wasserstoff umgestellt werden, kontinuierlichem Ausbau des Ökostromanteils auf 100% bis 2025 usw., bei gleichzeitiger massiver Zahlungsverpflichtung an den FMO.

4. Anforderungen an das Design einer unabhängigen wissenschaftlichen Studie zur Zukunft des Flughafens Münster Osnabrück



Die Koalition aus Grünen, SPD und Volt in Münster plante laut ihres Koalitionsvertrags für eine fundierte Entscheidung bezüglich der weiteren Perspektiven des Flughafens Münster Osnabrück eine wissenschaftliche Studie, die nun durch den Rat am 17.03.2021 beschlossen worden ist.

Ratsbeschluss des Rates der Stadt Münster vom 17.03.2021:

Die Verwaltung wird beauftragt, eine unabhängige wissenschaftliche Studie über die Zukunft des FMO in Auftrag zu geben, die verschiedenen Szenarien mit und ohne Beibehalt des Flugverkehrs und entsprechende Handlungsoptionen betrachtet. Die Szenarien sollen insbesondere auf ihre Kosten für die Gesellschafter, die Perspektiven für die Beschäftigten, die Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft, die Klimawirkung sowie sonstige Umweltbelastungen hin untersucht werden. Diese Studie soll dem Rat bis Ende 2021 vorgelegt werden.



4.1 Transparenz & Beteiligung

- Die Studie muss für die Öffentlichkeit zugänglich sein.
- Eine Version sollte in einfacher Sprache bereitgestellt werden.
- Die Studie sollte im PDF-Format zum barrierefreien Download bereitgestellt werden.
- Die Studie soll in einer öffentlichen Diskussionsveranstaltung vorgestellt werden.

⇒ Studie als Beteiligungsprozess der Zivilgesellschaft

⇒ Studie erarbeitet durch interdisziplinäres Expertengremium

4.2 Beteiligung von Umweltverbänden



Die Einbeziehung von Umweltverbänden als Träger öffentlicher Belange (BUND, LNU und NABU) ist unumgänglich, da:

- sie über unverzichtbares Fachwissen verfügen;
- sie die Anliegen eines wesentlichen Teils der Zivilgesellschaft repräsentieren;
- sie als „außenstehende Anwälte der Natur“ Stellung nehmen. (vgl. Urteil BVerwG Urteil vom 14. Mai 1997, Az.11A43.96, BVerwGE104,367)
- vgl. <https://www.lb-naturschutz-nrw.de/das-buero.html>



4.3 Bedeutung des Flughafens für Unternehmen in der Region

- Welche Unternehmen nutzen den FMO in welchem Umfang und zu welchem Zweck?
- Welchen Beitrag leistet der Flughafenbetrieb am FMO zur regionalen Wertschöpfung, zum kommunalen Steueraufkommen und zum regionalen Arbeitsmarkt?
- Welche Änderungen in der Nutzung des Flugbetriebs (z.B. durch zunehmende Nutzung von Video-Konferenzen statt Dienstreisen) sind zu erwarten?
- **Wichtig: Differenzierung zwischen FMO und Gewerbegebiet 'Airportpark'**



4.4 Frachtaufkommen am Flughafen

- Wieviel Tonnen Fracht wurde in den letzten Jahren am FMO umgeschlagen?
- Hat das Frachtaufkommen am FMO eine (regional-)wirtschaftliche Bedeutung?
- Welche Art von Unternehmen schlagen Fracht am FMO um?

4.5 Ganzheitliches Mobilitätskonzept



- Welche Mobilitätsbedürfnisse werden durch den FMO befriedigt?
- Welche Mobilitätsalternativen zum FMO gibt es bereits heute?
- Wie wirken sich Mobilitätsalternativen auf die Klimabilanz aus?
- Zeigt der Trend einen Umstieg auf andere Verkehrsmittel?
- Inwieweit würden bei Umnutzung des FMOs andere Flughäfen von Kurzstreckenflügen entlastet?



4.6 Nutzung des FMO

- Inwieweit wird der Flughafen von Geschäftsreisenden genutzt?
- Wie viel Prozent der Geschäftsreisenden, die mit dem Flugzeug in unsere Region kommen, nutzen den FMO?
- Wie viele Menschen nutzen den FMO im Jahr?
- Zu welchem Zweck? Von wo reisen sie an? Wo reisen sie hin?
- Mit welchem Verkehrsmittel reisen sie an?



4.7 Auswirkungen auf die Beschäftigten des Flughafens

- Wie wirkt sich eine Transformation des FMO auf die Beschäftigtenzahlen aus?
- Welche Qualifikationen bringen die aktuelle Beschäftigten mit?
- Wie können soziale Härten abgefedert werden?
- Wie sind die Chancen, vergleichbare, nachhaltige und attraktive Arbeitsplätze bzw. Beschäftigungsmöglichkeiten in der Region zu finden?
- Welche anderen Lösungen werden für die Beschäftigten benötigt?



4.8 Auswirkungen des FMO auf Klima und Umwelt

- Welche Auswirkung hat der FMO auf Klima und Umwelt durch
 - Betrieb,
 - Flugverkehr und
 - An- und Abreiseverkehr?
- Welche Schadstoffe werden vom FMO emittiert?
- Wie beeinträchtigt der FMO die Biodiversität und trägt damit zum Artensterben bei?
- Wie hoch sind die Kosten der Schädigung von Klima, Natur und Umwelt durch den Flughafen?
- Inwieweit behindert der Flughafen die Weiterentwicklung von regenerativen Energien?

4.8 Auswirkungen von Fluglärm



- Wie viele Menschen sind in der Region von Fluglärm betroffen?
- Wie viele Menschen sind aufgrund des Fluglärms erkrankt?
- Wie würde sich der Wegfall des Fluglärms auf den Gesundheitszustand auswirken?
- Welchen Einfluss hat der Fluglärm auf die Wertentwicklung von Boden und Immobilien?



4.9 Ressourcen- und Flächenverbrauch des FMO am Boden

- Wie hoch sind folgende Kennzahlen pro Passagier am Boden:
 - Ressourcenverbrauch;
 - Flächenverbrauch und Flächenversiegelung;
 - Gebäudenutzung.
- Wie stellen sich diese Kennzahlen im Vergleich zu anderen Flughäfen wie Düsseldorf oder Frankfurt dar?



4.10 Auswirkungen des Transformationsprozesses

- Welche Chancen bietet eine mögliche gemeinsame Nachnutzung durch die Anteilseigner?
- Wie viele neue Arbeitsplätze können gewonnen werden?
- Welche Kosten entstehen bei der Transformation?
- Würde die Region durch einen erfolgreichen Transformationsprozess ihr Image verbessern?



4.11 'Leuchtturm' FMO-Transformation

- Könnte das Münsterland damit als gutes Beispiel für andere Regionen ("Leuchtturmprojekt") voranschreiten?
- Welche Kooperationsmöglichkeiten können genutzt werden, beispielsweise zur Batterieforschungsfabrik in Münster, zu den „*Saerbecker Energiewelten*“ und zum Wasserstoff-Campus in Saerbeck?



4.12 Fazit für eine wissenschaftliche Studie zum FMO

Es braucht ein gut gemachtes, neutrales Gutachten

- Beleuchtung verschiedenster Aspekte - wie oben dargestellt
- Einbeziehung von prognostischen Entwicklungen
- Ergebnisse verständlich und nachvollziehbar darstellen

5. Diskussion - was fehlt?

6. Resümee und die nächsten Schritte

7. Verabschiedung



Infolinks:

[Regionales Aktions-Bündnis “FMO-Ausstieg jetzt!”](#)

[Gemeinsame Erklärung: Treibstoff für die Klimakrise und finanziell ein Fass ohne Boden -
Verantwortungsvoller Ausstieg jetzt !](#)

[Presseerklärungen und Veröffentlichungen](#)



MÜNSTER OSNABRÜCK
INTERNATIONAL AIRPORT
AUSSTIEG JETZT!