

## Interview mit Prof. Dr. Rainer Schwarz, Geschäftsführer der FMO Flughafen Münster/Osnabrück GmbH

- Was hat Sie bewogen, nach vielen prominenten Stationen in der Luftverkehrsbranche zum 1. Februar die Rolle des neuen FMO-Chefs zu übernehmen?

Ich sehe die Aufgabe als FMO-Geschäftsführer als eine hochinteressante Herausforderung. Ich habe die Aufgabe angenommen, weil aus meiner Sicht die Grundvoraussetzungen stimmen.

Die Basis für die Entwicklung eines Flughafens ist immer die Wirtschaftskraft im unmittelbaren Einzugsgebiet. Im Falle des FMO wird hier ein überdurchschnittliches Bruttosozialprodukt bei einer unterdurchschnittlichen Arbeitslosenquote erwirtschaftet. Auf der anderen Seite allerdings ist die Lage der Flughäfen in NRW gekennzeichnet durch eine ungewöhnlich dichte Konkurrenzsituation. Die primäre Aufgabe wird also darin bestehen, in diesem Umfeld wieder ein Flugangebot aufzubauen, das dem Einzugsgebiet des FMO gerecht wird, insbesondere natürlich den Bedürfnissen der mittelständischen Wirtschaft.

- Wie bewerten Sie den Status Quo des FMO? Was wollen Sie als Erstes in Angriff nehmen?

Der FMO hat in den letzten Jahren über den Ausbau der Frequenzen in die beiden Lufthansa-Drehkreuze Frankfurt und München im Geschäftsreiseverkehr ein - für einen Flughafen dieser Größenordnung - ungewöhnlich großes Angebot entwickeln können. Gleichzeitig ist mit dem sukzessiven Rückzug der Air Berlin ein enormer Passagierrückgang im touristischen Bereich entstanden.

Die bisherige Geschäftsführung hat bereits im letzten Jahr begonnen, mit der Ferien-Fluggesellschaft Germania einen Nachfolger für die entstandene Lücke aufzubauen. Germania wird in diesem Jahr rund 100.000 Flugsitze zusätzlich anbieten. Es wird also als Erstes darum gehen, in der Region deutlich zu machen, dass es gerade im touristischen Bereich wieder ein umfangreiches und auch preislich hochinteressantes Angebot vom FMO gibt. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass derzeit nur rund 30% aller Fluggäste aus unserem Einzugsgebiet vom FMO fliegen, die Mehrzahl mithin zu Konkurrenzflughäfen in der Nachbarschaft abgewandert ist. Das Vertrauen in unserer Region zum FMO muss wieder hergestellt werden.

- Wo sehen Sie realistische Wachstumsfelder für den FMO?

Der Flughafen bearbeitet derzeit zwei Geschäftsfelder. In der Touristik wird es darum gehen zu versuchen, wieder an die Passagierzahlen der Vergangenheit anzuknüpfen. Im Geschäftsreiseverkehr gilt es zu untersuchen, inwieweit sich auch Verbindungen in andere europäische Drehkreuze realisieren lassen.

Bisher völlig unbearbeitet ist derzeit am FMO das Low-Cost-Segment. Hier hat es in unserer Branche in den letzten Jahren große Veränderungen gegeben. Will man heute Verbindungen im dezentralen Geschäftsreiseverkehr - also außerhalb der Drehkreuze - aufbauen, kommt man an den Low Cost Airlines nicht vorbei. Wir werden also zu untersuchen haben, wie wir diese Airlines für den FMO begeistern können.

- Welche Perspektiven sehen Sie für die Weiterentwicklung des Angebotes speziell für Geschäftsreisende?

Antwort s.o.

- Wie können Wirtschaft und Politik in der Region Ihre Ziele für den FMO unterstützen?

Ich bin kein Anhänger davon, bei Amtsantritt gleich als erstes Forderungen an Dritte zu formulieren. Wirtschaft und Politik in der Region engagieren sich bereits in einem ungewöhnlichen Maße für den FMO, indem sie sich im Rahmen eines langfristigen Finanzierungskonzeptes verpflichtet haben, 5 Jahre lang knapp 17 Mio. Euro p.a. zur Rückführung der Verbindlichkeiten aufzuwenden. Es ist jetzt also erst einmal an der Geschäftsführung dafür zu sorgen, dass die ehrgeizigen Vorgaben dieses langfristigen Konzeptes auch erreicht werden.

- Letzte Frage: Wo sehen Sie den FMO im Jahr 2025?

Nach Maßgabe des gerade erwähnten Finanzierungskonzeptes hat der FMO bis dahin seine hohen Verbindlichkeiten, die durch den komplett eigenfinanzierten Bau des 2. Terminals entstanden sind, abgebaut. Aufgabe der Geschäftsführung wird es sein, dass der Flughafen dann auch ein positives operatives Ergebnis erzielt, mithin also keine Betriebszuschüsse mehr braucht. Dazu müssen die Passagierzahlen wieder deutlich über eine Million steigen. Sie sehen also: die Aufgabenstellung ist klar umrissen und hinreichend anspruchsvoll. Jetzt gilt es, an die Arbeit zu gehen.