



MÜNSTER OSNABRÜCK

INTERNATIONAL AIRPORT

Anlage I

FMO Flughafen Münster/Osnabrück GmbH

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2004

Geschäftsverlauf

Bereits zum Bilanzierungszeitpunkt des Geschäftsjahres 2003 wurde davon ausgegangen, dass sich die mehrere Jahre anhaltende Krise im Luftverkehr (Terroranschläge, SARS, Irak-Krieg, Konjunktur) sukzessive ihrem Ende nähert und wieder eine Wachstumsphase beginnt. Bereits Ende 2003 zeichnete sich eine Trendwende in Bezug auf die Vorjahre ab und ein leichtes Passagierwachstum konnte realisiert werden.

Dies hätte auch in 2004 durchaus zugetroffen, wenn nicht einige Ereignisse, die nicht vorhersehbar waren, eingetreten wären und ein Wachstum verhindert hätten.

Hier ist insbesondere die Insolvenz des Home-based-Carriers city-air im März 2004 zu nennen. Diese Airline hatte ihre Heimatbasis am Flughafen Münster/Osnabrück und beflog mit Metroliner, Saab und ATR-42 die Strecken Dresden, Leipzig, Berlin, Kopenhagen und Zürich. Somit fielen schlagartig fünf Strecken aus dem Flugplan.

Der zweite nennenswerte Einfluss (insbesondere im Hinblick auf den Umsatz) entstand durch die Entscheidung der Deutschen Lufthansa, die München-Verbindung von 7 täglichen Verbindungen auf 6 tägliche Verbindungen herabzusetzen, wobei überwiegend kleinere Flugzeuge der Größenordnung ATR-42 eingesetzt wurden.

Zum Dritten hat der Flughafen eine Ertüchtigungsmaßnahme seiner Start- und Landebahn durchgeführt (Abfräsen der Deckschicht, Neuaufragen einer bituminösen Deckschicht inklusive Befeuersanlagen und Markierungen). Dies führte zu einer Schließung der Start- und Landebahn für 4 Tage und Nächte.

Die Summe dieser Einflüsse hat eine Fortsetzung des leichten Wachstumstrends im Jahre 2004 verhindert.

Die Gesamtfluggastzahl sank um 1,7 % von 1.521.342 auf 1.495.594.

Bei differenzierter Betrachtung reduzierte sich die Zahl der Linienfluggäste um 45.316, das entspricht 8,2 %, wobei die Zahl der Ferienfluggäste noch um 1,3 % anstieg und im Jahre 2004 946.453 erreichte. Der sonstige gewerbliche Verkehr nahm um 8213 Passagiere entsprechend 33,5 % zu und der nicht gewerbliche Verkehr um 4,6 % ab.

Grund, dennoch von einem beginnenden Wachstumstrend zu sprechen, ist der Blick auf die Auslastung der Flugzeuge. Allein im gewerblichen Verkehr nahm die Anzahl der Starts und Landungen um 16,8 % ab. Dies lässt auf eine deutlich gestiegene Auslastung der Flugzeuge schließen und zeigt, dass trotz reduzierter Flüge der Nachfragemarkt doch recht stabil ist.

Eine Zunahme von 6,8 % auf 10.894 t konnte auch die Luftfracht verzeichnen, wobei als herausragendes Ereignis die Abfertigung von Pferdetransporten zur Olympiade in Athen zu nennen ist.

Als strategisch bedeutsamstes Ereignis des Jahres 2004 ist die Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses für die Verlängerung der Start- und Landebahn auf 3600 m, die in den letzten Dezembertagen des Jahres 2004 am Flughafen eingegangen ist, zu nennen.

Damit hat die Genehmigungsbehörde in Düsseldorf konsequent die mit dem nordrhein-westfälischen Luftverkehrskonzept eingeschlagene Richtung fortgesetzt, die Bedeutung des Flughafens Münster/Osnabrück gestärkt, den gutachterlich nachgewiesenen Bedarf bestätigt und die zum Ausgleich der Maßnahme geplanten Umweltschutzmaßnahmen als angemessen und ausreichend akzeptiert.

Ein 10 Jahre lang dauerndes Genehmigungsverfahren ist somit zunächst erfolgreich abgeschlossen. Innerhalb der im Jahre 2005 stattfindenden Auslegungsfrist werden Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss erwartet, zu deren juristischer Qualität zum Zeitpunkt der Bilanzerstellung allerdings noch keine Aussagen gemacht werden können.

Auch im näheren Umfeld des Flughafens gibt es positive Wachstumsimpulse. So hat die von den Städten Münster und Greven sowie dem Kreis Steinfurt gegründete AirportPark FMO GmbH ihre Arbeit aufgenommen und verfolgt zunächst das Ziel der Änderung des Gebietsentwicklungsplanes, um in der Folge (teilweise parallel) einen Flächennutzungsplan und einen Bebauungsplan für ein Flughafengewerbegebiet aufstellen zu können. Dieses Gewerbegebiet wird zunächst auf ca. 45 ha begrenzt sein, hat aber Expansionsmöglichkeiten, die bis zu 200 ha erreichen.

Der Kreis Steinfurt hat des Weiteren ein Linienbestimmungsverfahren abgeschlossen und ein Planfeststellungsverfahren aufgenommen, das mit einer geringen Zahl von Einsprüchen verbunden war, um den direkten Anschluss an die Autobahn BAB 1 in ca. 1700 m Entfernung vom Flughafen realisieren zu können. Wachstum am Flughafen, Gewerbegebietsaussichten und Autobahnanschluss sind Komponenten, die zu einem positiven Investitionsklima insgesamt führen und somit auch auf absehbare Zeit das Projekt Flughafenhotel wieder beleben dürften.

Die so genannten City-Shuttle-Strecken der Air Berlin, die aufgrund ihrer Ausdehnung zwischenzeitlich Euro-Shuttle genannt werden, haben sich recht gut stabilisiert, und nach Auskunft der Air Berlin werden die Strecken fortgesetzt. Die Marketingunterstützung ist planmäßig ausgelaufen, so dass auch diese Low-Cost-Strecken zwischenzeitlich zu komplett normalen Vertragsbedingungen abgewickelt werden.

Alle Einsparmaßnahmen der vergangenen Jahre, die in unverminderter Stärke auch im Jahre 2004 fortgesetzt worden sind, haben sich als notwendig, hilfreich und außerordentlich erfolgreich bewährt. Es ist geplant, das nun erreichte deutlich niedrigere Kostenniveau auch in einer erwarteten Wachstumsphase der Folgejahre zu halten, um somit beim Durchwirken erhöhter Umsätze auf das Ergebnis sehr schnell wieder in den positiven Bereich zu kommen.

Das mit Wirtschaftsplan 2004 geplante Ergebnis konnte auch im Jahre 2004 gehalten werden. Dies ist auf die erwähnten Sparmaßnahmen sowie auf einige bilanzwirksame Neubewertungen zurückzuführen.

Bei den Neubewertungen handelt es sich um die Neueinschätzung realistischer Nutzungsdauern für langlebige Wirtschaftsgüter. Die Neueinschätzung findet ihre Rechtfertigungssubstanz in dem niedrigen Auslastungsgrad nahezu aller

Flughafeneinrichtungen; besonders solche Einrichtungen, die einer extrem niedrigen Nutzung unterliegen (Beispiel: Feuerwehrfahrzeuge).

Das „Außengate“, das ursprünglich während der Bauzeit des Terminals 2 am Vorfeld der Aufnahme von ca. 800 Passagieren diente und nach Fertigstellung des Terminals abgerissen werden sollte, wurde nach einem Umbau einer neuen langfristigen Nutzung zugeführt und mit einem Buchgewinn von T€ 409 an die Tochtergesellschaft FMO Airport Services GmbH zum Zwecke der Unterstellung von Vorfeldgerät veräußert.

Die Summe dieser Maßnahmen führt zu dem Bilanzergebnis, das, wie in den Vorjahren, durch Entnahme aus den Gewinnrücklagen ausgeglichen wird.

Im Berichtsjahr verminderte sich gegenüber dem Vorjahr die Eigenkapitalquote von 21,3% auf 19,5%, die Sachanlagenintensität von 88,9% auf 88,2% und die Abschreibungsquote von 5% auf 4%.

Die Gesellschaft finanziert sich im Wesentlichen aus ihrem operativen Cashflow und der Aufnahme von Finanzkrediten.

Ausblick

Die beim Flugplankoordinator Deutschland angemeldeten Flüge in der Touristik nehmen wieder deutlich zu. Das verunsicherte Spar- und Ausgabenverhalten der Deutschen scheint zu alten Prioritätensetzungen zurückzufinden und den hohen Stellenwert der Urlaubsreise wieder zu manifestieren. Zum jetzigen Zeitpunkt wird in der Touristik von einem Jahreswachstum von 6-8 % ausgegangen. Erfahrungen der Internationalen Touristikbörse Berlin (ITB) zeigen eine deutlich aufgehellte Stimmung bei den Veranstaltern und eine „mutigere“ Flugplanung. So wird von den wesentlichen Veranstaltern bereits angekündigt, dass über die koordinierten Flüge hinaus eher zusätzliche Flüge zu erwarten seien. Diese Ankündigungen sind in dieser Form seit drei Jahren nicht mehr getätigt worden. Hier wurde eher sehr zurückhaltend geplant. Die Entwicklung kann also als erfreulich eingestuft werden.

Ähnlich positiv sieht es im Segment Linienflugverkehr aus. Hier hat die Deutsche Lufthansa angekündigt, ihre 4 x täglichen Frankfurt-Verbindungen von Turboprop-Flugzeugen auf Jets (BAe 146) umzustellen. Dieser erhebliche Zuwachs an Kapazität und Komfort für die Passagiere wird die Frankfurt-Anbindung stabilisieren und auch hier Wachstum produzieren.

Die dba hat die Streckenaufnahme nach München mit Boeing 737 angekündigt, und zwar im Low-Cost-Segment, also ab 15 EUR plus Gebühren. Diese Flüge sollen 2 x täglich im Tagesrandverkehr eingesetzt werden. Bereits nach der Ankündigung dieser Streckenneuaufnahme war nach Auskunft der dba die Buchungssituation so erfreulich, dass sich die dba noch vor der Streckenaufnahme (April 2005) entschlossen hat, von vornherein mit 3 Verbindungen zu beginnen. Die Auslastung der neuen Flüge war bereits in den ersten Wochen sehr positiv und übertraf die Erwartungen der Airline.

Als Gegenreaktion hat die Deutsche Lufthansa mittlerweile entschieden, ab Mai dieses Jahres ebenfalls einen Jet auf der München-Strecke (6 mal am Tag) einzusetzen.

Zwei der durch die city-air-Insolvenz verlorenen Strecken, nämlich Berlin und Zürich, konnten durch die EAE kurze Zeit nach der Einstellung dieser Strecken wieder aufgenommen werden und befinden sich Anfang 2005 bereits in einer Stabilisierungsphase.

Auch die Vorjahreseinschätzungen, dass der Luftverkehr auf Wachstumsimpulse der deutschen Wirtschaft immer verzögert reagiert, ein Wachstum sich dann

zunächst auf den Großflughäfen manifestiert (Nachfragesituation und Slots) bis es die Fläche erreicht, scheint sich zu bestätigen.

Risikomanagement

Die Risikoberichterstattung ist, wie in den Vorjahren, auch im Jahre 2004 2 x jährlich erfolgt, und zwar zum Zeitpunkt der jeweils gemeinsamen Sitzungen von Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung. Neben einer Reihe nahezu regelmäßig auftauchender Risikomeldungen sind vor allem zwei Risiken deutlich hervorgehoben worden. Eines befasst sich mit den Konsequenzen aus dem neuen Luftsicherheitsgesetz, das erhebliche Kostenrisiken auf die Flughäfen abwälzt. So muss die Kontrolle von Flughafenpersonal und Personal von Konzessionären im Verantwortungsbereich (und damit auch auf Kosten) der Flughäfen durchgeführt werden.

Der Flughafen wird gemeinsam mit anderen nordrhein-westfälischen Flughäfen, jedoch im Sinne einer Risikovermeidungs- bzw. Begrenzungsstrategie, Verfassungsklage erheben, da hier nach Rechtsauffassung des FMO eindeutig hoheitliche Aufgaben auf privatwirtschaftliche Strukturen abgewälzt werden sollen.

Die Rechtsmeinung wird vom renommierten Verfassungsrechtler, Prof. Ronellenfitch, massiv unterstützt.

Der zweite Risikobereich befasst sich mit dem Thema Konzessionsabgaben. Ein Kommissionsurteil, das den Flughäfen keine Konzessionseinnahmen infolge eines „abstrakten“ Marktzugangs zugestehen will, sondern allenfalls eine kostenbasierte, transparente und diskriminierungsfreie Erhebung eines Zugangsentgeltes, stößt bei den Airlines auf erheblichen Widerstand. In einigen Fällen wurde Klage erhoben, dem Flughafen Münster/Osnabrück wurde der Streit verkündet, jedoch der Streit ruhend gestellt. Im Rahmen des Flughafenverbandes (ADV) und in zahlreichen Einzelgesprächen wird der Weg des Durchsetzens eines Zugangsentgeltes weiterverfolgt. Der Ausgang der Prozesse und Verhandlungen ist jedoch als ungewiss einzustufen.

Der eingeschlagene Weg, Risiken zu vermeiden bzw. zu minimieren, wird seitens der Geschäftsführung weitergeführt. Auch das Abwälzen von Risiken (Versicherungen) ist fortgesetzt worden. Hier ist durch Einschaltung eines Versicherungsmaklers bereits der versicherungsmäßige Einschluss von bislang unversicherten Risiken kostenneutral gelungen. Das Bewusstsein nicht vermeidbare oder nicht versicherbare Risiken bewusst und verantwortungsvoll zu übernehmen, ist jedoch in einem unternehmerisch geführten Betrieb unvermeidlich. Gleichwohl sind wesentliche bzw. bestandsgefährdende Risiken der künftigen Entwicklung derzeit nicht erkennbar.

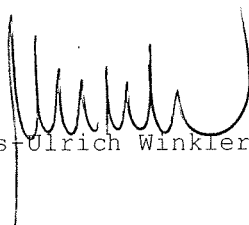
Vorgänge von besonderer Bedeutung sind nach Schluss des Geschäftsjahres nicht eingetreten.

Greven, 22. April 2005

Flughafen Münster/Osnabrück GmbH



Gerd Stöwer



Hans-Ulrich Winkler

FMO Flughafen Münster/Osnabrück Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Greven/Flughafen
Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2004 bis zum 31. Dezember 2004
Gewinn- und Verlustrechnung

	2004		Vorjahr	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse		18.792.157,36	19.763.069,53	
2. sonstige betriebliche Erträge		4.428.509,65	4.609.474,91	24.372.544,44
3. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	365.154,18		264.183,05	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.519.144,19	2.884.298,37	2.848.510,46	
4. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	7.922.104,87		8.051.895,25	
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	2.129.432,59		2.039.920,72	
davon für Altersversorgung EUR 575.810,10 (Vorjahr: EUR 463.737,12)		10.051.537,46	10.091.815,97	
5. Abschreibungen				
- auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		4.145.077,14	5.927.249,03	
6. sonstige betriebliche Aufwendungen		5.381.809,43	5.493.098,94	24.624.857,45
7. Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen		2.192.827,03	2.523.595,28	-252.313,01
8. Erträge aus Beteiligungen		0,00	0,00	
9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens		30.505,58	52.838,73	
davon aus verbundenen Unternehmen EUR 30.363,29 (Vorjahr: EUR 52.685,25)				
10. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		29.435,11	60.914,50	
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		4.775.677,30	4.987.605,65	
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme		752.265,04	197.090,37	-2.547.347,51
13. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit				-2.799.660,52
14. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag				90.987,00
15. sonstige Steuern				99.685,20
16. Jahresfehlbetrag				-2.990.332,72
17. Entnahme aus Gewinnrücklagen				2.990.332,72
18. Bilanzgewinn		0,00		0,00