



Lagebericht für das Geschäftsjahr 2005

Geschäftsverlauf und Lage der Gesellschaft

Das Geschäftsjahr 2005 war unterjährig von starken Schwankungen hinsichtlich der Wachstumsannahmen des FMO geprägt. Letztendlich konnte jedoch mit einer Fluggastzahl von 1.548.661 ein erfreuliches Wachstum von 3,55 % im Vergleich zum Geschäftsjahr 2004 resümiert werden. Der Linienverkehr wuchs dabei besonders bemerkenswert um 10,8 % auf 562.341 Passagiere. Auch der Touristikverkehr konnte bei einem Wachstum von 0,5 % auf nun 957.303 Passagiere im Geschäftsjahr 2005 zurückblicken. Insgesamt stieg die Anzahl der Flugzeugbewegungen um 7,7 % auf 41.025 Starts und Landungen.

Im Branchenvergleich liegt die gesamte Wachstumsquote im Passagieraufkommen bei 6,3 %. Korrigiert man dieses Wachstum um den so genannten Low-Cost-Verkehr, der branchenweit nur in den seltensten Fällen kostendeckend für den Flughafen durchgeführt werden kann, reduziert sich die Gesamtwachstumsrate in etwa auf das Niveau des Flughafens Münster/Osnabrück.

Der Flughafen Münster/Osnabrück hielt auch im Geschäftsjahr 2005 an seiner Strategie fest, zusätzlichen Low-Cost-Verkehr nur zu wirtschaftlich sinnvollen Konditionen zu akquirieren. Diese Strategie wird nicht von allen ADV-Flughäfen in Deutschland verfolgt. Insbesondere an klassischen Low-Cost-Flughäfen wurden beispielsweise Flughafendienstleistungen weit unter den Selbstkosten angeboten. Diese – aus FMO-Sicht – falsche Strategie kann nur konsequent durchgehalten werden, solange die Gesellschafter Jahresfehlbeträge und Liquiditätsbedarf abdecken. Der FMO versucht hingegen weiterhin, den so aufgebauten Preisdruck durch eine besonders hohe Produktqualität zu kompensieren.

Als besonderer Wachstumsmarkt am Flughafen Münster/Osnabrück erwies sich die Strecke nach München. Seit April 2005 wird diese Strecke, neben der bereits etablierten Lufthansa-Anbindung, auch durch die dba angeboten. Die dba fliegt München mittlerweile 3 – 4 Mal täglich an. Als Fluggerät wird entweder eine Boeing 737/400 oder eine Fokker F-100 eingesetzt. Das Fluggastwachstum von 32 % auf nunmehr 232.200 Fluggäste auf der Strecke wurde auch durch die Lufthansa-Reaktion auf die Konkurrenz auf dieser Strecke gestützt. Die Lufthansa reagierte, neben spürbaren Preissenkungen, auch mit einer Änderung des eingesetzten Fluggerätes. Statt der Propellermaschinen vom Typ ATR 72 wird die Strecke nun mit Jets bedient.

Eine weitere Verbesserung des Flugplans 2005 ist auch das neue Drehkreuz der Air Berlin in London-STN, über das gute Umsteigemöglichkeiten nach Glasgow, Manchester und zukünftig auch nach Belfast bestehen.

Zusammengefasst lässt sich also für das Geschäftsjahr 2005 eine positive Verkehrsentwicklung feststellen. Besonders die Stärke der FMO-Kernmärkte wie München und Palma de Mallorca (Wachstum 8,6 %) fällt hier positiv auf.



Die wirtschaftliche Entwicklung, die sich in den folgenden finanziellen Leistungsindikatoren widerspiegelt, entsprach im Jahresergebnis 2005 in etwa den Annahmen des Wirtschaftsplans 2005. Der Wirtschaftsplan konnte bei einem geplanten Jahresverlust von 2,11 Mio. € sogar leicht im positiven Sinne (- 2,09 Mio. €) unterschritten werden. Nach Auflösung restlicher Gewinnrücklagen von 101.307 € wird für das Geschäftsjahr 2005 ein Verlustvortrag von -1,99 Mio. € ausgewiesen, dem jedoch aktuell eine gesunde Eigenkapitalbasis von ca. 21,9 Mio. € (dies entspricht einer Eigenkapitalquote von 18,2 %) gegenübersteht. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich Sachanlagenintensität von 88,25 % auf 89,14 %. Die Gesellschaft erzielte einen Finanzmittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit in Höhe von 3.441 T€. Der Mittelabfluss erfolgte in Höhe von 3.103 T€ für Investitionstätigkeit und 2.603 T€ für Finanzierungstätigkeit. Der stichtagsbezogene Finanzmittelbestand hat sich gegenüber dem Vorjahr um 2.265 T€ auf 366 T€ vermindert.

Der Gesellschafterbeschluss vom 16.12.2005, der im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens eine Eigenkapitalstärkung von bis zu 60 Mio. € vorsieht, wird die Eigenkapitalquote des FMO zukünftig weiter stärken und dementsprechend auf ein branchenübliches Niveau bringen.

Dieser Beschluss sowie der Beschluss der zügigen Realisierung der geplanten Startbahnverlängerung auf 3.600 m mit dem ersten Zwischenschritt auf 3.000 m ist sicherlich der strategisch bedeutendste Gesellschafterbeschluss des Jahres 2005.

Die zum 01.02.2006 von den Gesellschafter durchgeführte Erhöhung der Kapitalrücklage stärkt nicht nur die Eigenkapitalquote des Flughafens Münster/Osnabrück, sondern verbessert gleichzeitig die momentane Liquiditätssituation des Flughafens.

Der Flughafen Münster/Osnabrück hält drei Beteiligungen. Zwei davon mit jeweils 33 1/3 % an der FMO Cargo Services GmbH und der FMO Passenger Services GmbH sowie eine 10 % Beteiligung an der AHS Aviation Handling Services GmbH, Hamburg.

Darüber hinaus hält die FMO GmbH jeweils 100 % der Anteile an den vollkonsolidierten Tochtergesellschaften FMO Airport Services GmbH, FMO Security Services GmbH, FMO Parking Services GmbH und FMO Luftfahrtförderungs GmbH.

Ausblick / Chancen und Risiken

Das Geschäftsjahr 2006 wird nach aktuellen Planungen mit einem dem Vorjahr vergleichbaren Fluggastwachstum abschließen. Die Wachstumserwartungen wären sicherlich noch höher, wenn nicht dämpfende Faktoren wie Vogelgrippe, Karikaturenstreit und die 20%ige Erweiterung der Slots in Düsseldorf, verbunden mit den festzustellenden Konzentrationen der Airlines auf „Großflughäfen“ in diesem Jahr negativen Einfluss auf die FMO-Wachstumsannahmen hätten. Inwieweit sich der Reiseverkehr im Zusammenhang mit der Fußball WM 2006 auf die Fluggastzahlen des FMO auswirkt, ist aktuell schwer abschätzbar.



Eine enorme qualitative Verbesserung des FMO Flugplans ist zweifelsohne die Wiederaufnahme der Verbindung ins KLM-Drehkreuz nach Amsterdam. Über Amsterdam ist durch die Einbindung der KLM in die Luftfahrtallianz Skyteam fast jeder Flughafen weltweit auch über Amsterdam erreichbar.

Inwieweit der angekündigte Börsengang des Großkunden Air Berlin langfristig Auswirkungen auf den Flughafen Münster/Osnabrück haben wird, ist aktuell ebenfalls schwer abschätzbar. Die strategische Ausrichtung als internationale börsennotierte Airline könnte möglicherweise dazu führen, dass Kernmärkte der kleineren Flughäfen nicht mehr so stark im Focus der Air Berlin stehen.

Bezüglich der FMO-Strategie setzt der FMO auch im Geschäftsjahr 2006 auf das 4-Säulen-Modell, das einen auch kaufmännisch gesunden Verkehrsmix vorsieht. Neben dem klassischen Linienverkehr und einem breit angelegten touristischen Angebot soll wirtschaftlich gesunder Low-Cost-Städtetourismus und die Luftfracht das FMO-Angebot abrunden.

Zur weiteren wirtschaftlichen Konsolidierung wird geplant, das Jahresergebnis 2006 wiederum zu verbessern.

Das Geschäftsjahr 2006 ist insbesondere auch durch strategisch bedeutende Investitionsvorhaben geprägt. Zum einen ist hier die geplante Investition in ein neues Cargocenter zu nennen, in das die FMO Beteiligung FMO Cargo Services GmbH zum Ende des Geschäftsjahres 2006 einziehen soll. Die Lufthansa Aircatering Tochter LSG beabsichtigt, sich ebenfalls am Flughafen Münster/Osnabrück niederzulassen. Dazu wird der Flughafen ein entsprechendes Gebäude errichten und dieses langfristig an die LSG vermieten. Diese nur exemplarisch genannten Investitionsvorhaben des Jahres 2006 lassen auf ein insgesamt positives Investklima schließen. Insbesondere für die Großinvestition in die Startbahnverlängerung scheinen derartige Investitionsvorhaben positive Indikatoren zu sein. Das weitere Wachstum des Low-Cost-Marktes verbunden mit dem damit einhergehenden tendenziellen Preisverfall der Flughafenentgelte lässt für das Jahr 2006 sowie auch für die weiteren Geschäftsjahre eine Umsatzentwicklung erwarten, die sich unterproportional zur Verkehrsentwicklung verhält.

Auch aus der anstehenden Verlängerung der Start- und Landebahn erwartet die Gesellschaft mittelfristig eine spürbare Belebung des Luftfahrtgeschäftes.

Bei der Beurteilung der nicht finanziellen Leistungsindikatoren kommt beim FMO den Mitarbeiterbelangen besondere Bedeutung zu. Im diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass im Berichtsjahr die Umstellung des Vergütungssystems des öffentlichen Sektors von BAT auf TVöD erfolgte. Im Bereich Aus- und Weiterbildung standen neben kaufmännischen und organisationsoptimierenden Themen insbesondere sicherheitsrelevante Fragen am FMO sowie der Brandschutzes im Vordergrund.



Risikomanagement

Die Gesellschaft verfügt über ein eingerichtetes Risikomanagementsystem. Grundlage ist ein an die Verantwortlichen verteilter, bewerteter Risikokatalog, der regelmäßig fortgeschrieben wird. Die Risikoberichterstattung erfolgte im Jahr 2005, wie in den vergangenen Jahren, zwei Mal, jeweils im Juni und Dezember. In diesen Risikosammlungen waren insbesondere auch zwei Risiken zu finden, die zwischenzeitlich weitestgehend ausgeschlossen werden konnten.

Ein Risiko betraf die Kosten der Verschärfung des Luftsicherheitsgesetzes und die damit einhergehenden Kosten des FMO. Zu diesem Punkt konnte mittlerweile eine Einigung mit den FMO-Nutzern erzielt werden. Die gesamten jährlichen Kosten der Verschärfung wurden inzwischen über eine Luftsicherheitsgebühr an die Airlines weiterberechnet. Zwar werden bis zur endgültigen Rechtsklärung, ob eine entsprechende Gebühr nicht durch die öffentliche Hand zu tragen ist, nur 50 % der fakturierten Entgelte gezahlt, doch im Falle des für die Airlines negativen Ausgangs eines anhängigen Rechtsstreits wird auch die restliche Hälfte des Entgeltes gezahlt. Für den FMO ist somit inzwischen ausgeschlossen, dass man diese Kosten nicht weiter berechnen kann.

Eine ähnliche Regelung wurde für den drohenden Ausfall von Konzessionsentgelten für Betankungsdienste, etc. getroffen. Der FMO hat sich mittlerweile verpflichtet, für die Dauer von 2 Jahren keine Konzessionsentgelte für Betankung zu erheben. Im Gegenzug akzeptierten die Airlines eine außerordentliche Preiserhöhung der variablen Landeentgelte um 2,6 %. Auch dieses Risiko ist also mittlerweile nicht mehr virulent.

Weiter vorhandene Risiken bestehen insbesondere im Rahmen des Preisverfalls durch Low-Cost-Verkehr sowie durch die hohe Abhängigkeit des Flughafens von wenigen Großkunden wie z. B. Air Berlin.

Die Geschäftsführung wird weiterhin versuchen, insbesondere durch Akquisition neuer Airlines sowie durch die Stärkung des wirtschaftlich gesunden Verkehrsmixes dieses Risiko auf das unabdingbare Minimum zu reduzieren.

Abschließend ist festzustellen, dass außer den so genannten gewöhnlichen Geschäftsrisiken keine bestandsgefährdenden Risiken erkennbar sind.

Vorgänge von besonderer Bedeutung sind nach Abschluss des Geschäftsjahres nicht bis heute eingetreten.

Greven, 21.04.2006

FMO Flughafen Münster/Osnabrück GmbH

Gerd Stöwer
Geschäftsführer

Thorsten Brockmeyer
Stellvertretender Geschäftsführer

FMO Flughafen Münster/Osnabrück Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Grevener/Flughafen
Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2005 bis zum 31. Dezember 2005
Gewinn- und Verlustrechnung

	2005		Vorjahr	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse		20.496.563,18	18.792.157,36	
2. sonstige betriebliche Erträge		4.569.242,96	4.428.509,65	23.220.667,01
3. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	510.633,05		365.154,18	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	3.013.983,37	3.524.616,42	2.519.144,19	
4. Personalaufwand			2.884.298,37	
a) Löhne und Gehälter	7.895.912,57		7.922.104,87	
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	2.378.029,72		2.129.432,59	
davon für Altersversorgung EUR 802.379,96 (Vorjahr: EUR 575.810,10)		10.273.942,29	10.051.537,46	
5. Abschreibungen				
- auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		4.093.757,30	4.145.077,14	
6. sonstige betriebliche Aufwendungen		5.747.227,32	5.381.809,43	22.462.722,40
7. Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen			2.192.827,03	757.944,61
8. Erträge aus Beteiligungen		2.065.756,53	0,00	
9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens		162.024,60	30.505,58	
davon aus verbundenen Unternehmen EUR 7.031,60 (Vorjahr: EUR 30.363,29)		7.031,63		
10. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		16.455,68	29.435,11	
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		4.750.668,25	4.775.677,30	
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme		609.911,99	752.265,04	-3.275.174,62
13. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-3.109.311,80		-2.517.230,01
14. sonstige Steuern		-1.683.048,99		102.610,55
15. Jahresfehlbetrag		408.603,05		-2.619.840,56
16. Entnahme aus Gewinnrücklagen		-2.091.652,04		2.619.840,56
17. Bilanzverlust		101.306,85		0,00
		-1.990.345,19		