

Auflage 2 zur Vorlage
682/2021

FMO FLUGHAFEN MÜNSTER/OSNABRÜCK GMBH, GREVEN
GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2020

	2020 EUR	2019 EUR
1. Umsatzerlöse	10.231.215,69	19.600.228,73
2. Gesamtleistung	10.231.215,69	19.600.228,73
3. Sonstige betriebliche Erträge	289.581,77	507.279,56
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-133.482,72	-357.549,93
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-4.159.130,20	-4.768.819,78
	<u>-4.292.612,92</u>	<u>-5.126.369,71</u>
5. Rohergebnis	6.228.184,54	14.981.138,58
6. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	-6.747.812,85	-8.721.663,23
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-1.591.514,51	-2.486.904,97
- davon für Altersversorgung: EUR 379.023,89 (Vorjahr: EUR 899.879,14)		
	<u>-8.339.327,36</u>	<u>-11.208.568,20</u>
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-3.005.057,32	-3.080.046,21
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	<u>-4.682.948,32</u>	<u>-7.586.434,33</u>
9. Betriebsergebnis	-9.799.148,46	-6.893.910,16
10. Erträge aus Beteiligungen	0,00	62.469,00
11. Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen	0,00	2.754.878,98
12. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	15,29	1.744,38
13. Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	-899.321,42	0,00
14. Aufwendungen aus Verlustübernahme	-2.941.928,66	-574.887,77
15. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	<u>-1.494.051,36</u>	<u>-2.028.930,34</u>
16. Finanzergebnis	<u>-5.335.286,15</u>	<u>215.274,25</u>
17. Ergebnis nach Steuern	-15.134.434,61	-6.678.635,91
18. Sonstige Steuern	<u>-286.871,61</u>	<u>-286.979,80</u>
19. Jahresfehlbetrag	<u><u>-15.421.306,22</u></u>	<u><u>-6.965.615,71</u></u>



Lagebericht der FMO Flughafen Münster/Osnabrück GmbH für das Geschäftsjahr 2020

Die FMO Flughafen Münster/Osnabrück GmbH, deren Gesellschafter sich überwiegend aus den angrenzenden Städten und Landkreisen zusammensetzt, ist eine internationale Verkehrsflughafengesellschaft mit Fokus auf Linien- und Touristikverkehr. Ein Großteil der Umsatzerlöse kommt aus diesem Bereich. Die weiteren Erlöse kommen aus dem Non-Aviation-Geschäft.

I. Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen waren weltweit von der Corona-Pandemie geprägt. Sowohl Bruttoinlandsprodukt als auch die Inflationsrate sanken um 5 % bzw. 0,2 %. Einreisebeschränkungen sowie diverse weltweite Reisebeschränkungen verursachten in der gesamten Flughafenbranche drastische Einbrüche.

Nach Pandemiebeginn im März 2020 sanken die Passagierzahlen bundesweit um ca. 85 %. Insgesamt beläuft sich der Umsatzausfall der Flughäfen auf ca. 2,6 Mrd. €. Nur durch massive externe Unterstützung in Form von Kurzarbeitergeld oder Kapitalzuführungen konnte die Zahlungsfähigkeit von Flughäfen erhalten bleiben.

Vor dem Hintergrund dieser Zahlen kann man von einer in der Nachkriegszeit einmaligen Situation im Airportmarkt sprechen.

II. Geschäftsverlauf

Das Geschäftsjahr 2020 war weltweit ein außergewöhnliches Jahr für die gesamte Reisebranche. Im Zuge der Corona-Pandemie sind internationale Flugbewegungen drastisch eingebrochen. Auch der Flughafen Münster/Osnabrück konnte sich nicht von dieser Entwicklung entkoppeln. Mit ca. 223 Tsd. Passagieren im Geschäftsjahr musste ein Rückgang von 78 % im Vergleich zum Vorjahr verzeichnet werden. Ein Großteil dieser Passagiere wurde in der Vorkrisenzeit, also im Januar und Februar 2020 gezählt. Nachdem im Sommer 2020 vereinzelt Flugstrecken wieder bedient wurden, kam im Winterflugplan mit steigenden Inzidenzwerten der Pandemie der Luftverkehr fast zum Erliegen.

Diese Passagierentwicklung spiegelte sich deutlich auch in den Erlösen der Flughafengesellschaft wieder. Konnte die GmbH 2019 noch einen Umsatz von ca. 19,6 Mio. € erwirtschaften, sank dieser Betrag 2020 auf ca. 10,2 Mio. €. Inkl. veränderter Ausschüttungen der Tochtergesellschaften verzeichnete der FMO Einnahmeausfälle von ca. 14,7 Mio. €.

Gegen diese drastische Verschlechterung der Ergebnislage hat die Flughafengesellschaft wesentliche Gegenmaßnahmen ergriffen.

Insbesondere die weitreichende Nutzung der gesetzlichen Möglichkeit zur Kurzarbeit konnte im Bereich des Personalaufwandes erhebliche Kostenreduzierungen heben. Der FMO war bundesweit der erste Flughafen, der eine entsprechende Betriebsvereinbarung zur Kurzarbeit abschloss. Diese trat am 01.03.2020 in Kraft. Insgesamt waren nahezu alle Mitarbeiter von der Kurzarbeit betroffen. Der Beschäftigungsgrad innerhalb des gesamten Konzerns lag bei ca. 29 %. Durch die Kurzarbeit konnten knapp 6 Mio. € Personalkosten im Konzern eingespart werden.



Neben den Personalkosten konnten auch der Materialaufwand sowie der sonstige betriebliche Aufwand durch gezielte Einsparungsmaßnahmen reduziert werden. In beiden Bereichen konnten im Vergleich zum Vorjahr über 3,7 Mio. € eingespart werden. Wesentliche Einsparpotenziale ergaben sich z. B. durch Maßnahmen im Gebäudemanagement (Energiekosten, Reinigungskosten) sowie durch Nachverhandlung diverser Dienstleistungsverträge wie der Parkraumbewirtschaftung.

Der Zinsaufwand konnte weiter reduziert werden. Dies war insbesondere durch weitere Reduzierung von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie einer fortschreitenden weiteren Tilgung von Gesellschafterdarlehen begründet.

Die Summe aller ergriffenen Gegenmaßnahmen führte dazu, dass von den 14,7 Mio. € Einnahmeausfällen lediglich ca. 8,45 Mio. € ergebniswirksam wurden. Erzielte die Flughafengesellschaft 2019 noch einen Verlust von ca. 6,97 Mio. €, musste 2020 ein Verlust von ca. 15,42 Mio. € verzeichnet werden.

III. Lage der Gesellschaft

Vor dem Hintergrund der im Zuge der Pandemie deutlich verschlechterten wirtschaftlichen Situation war eine Kapitalstärkung durch die FMO-Gesellschafter notwendig. Diese wurde letztendlich am 04.03.2021 durch die Gesellschafterversammlung in Höhe von 10 Mio. € beschlossen.

Auch die Werthaltigkeit aller Beteiligungen der FMO GmbH musste im Geschäftsjahr geprüft werden. Die 100%igen Tochtergesellschaften sind aufgrund ihrer Ergebnisabführungsverträge einer gesonderten Betrachtung zu unterziehen. Es ist geplant, die Luftfahrtförderungsgesellschaft gesellschaftsrechtlich in die Muttergesellschaft zu überführen.

Die Beteiligungen an der AHS Aviation Handling Services GmbH, der WISAG FMO Cargo Services GmbH & Co. KG sowie der WISAG FMO Cargo Service Beteiligungs-GmbH wurden im Rahmen des Imparitätsprinzips bzw. der gebotenen kaufmännischen Vorsicht jeweils auf ihre Erinnerungswerte abgeschrieben. Die wirtschaftliche Entwicklung dieser Gesellschaften erscheint aktuell derart unwägbar, dass hier eine entsprechende Abschreibung geboten ist.

Die mittelfristige Entwicklung der wirtschaftlichen Lage der Flughafengesellschaft wird stetig im Rahmen einer revolvierenden Wirtschaftsplanung überwacht. Den aktuellen Prognoserechnungen folgend, wird die Gesellschaft auch in den kommenden 2 Jahren von zusätzlichen Gesellschaftermitteln abhängig sein. Eine derartige Außenfinanzierung ist für fast die gesamte Flughafenbranche für die kommenden Jahre zu erwarten. Aufgrund der in den vergangenen Jahren stetig angepassten Kostenstrukturen des FMO ist die Höhe einer derartigen Außenfinanzierung am Standort FMO im Vergleich zu anderen Flughäfen jedoch relativ moderat.



IV. Prognosen, Chancen und Risiken

Auch im Geschäftsjahr 2021 werden die Pandemieauswirkungen auf den Luftverkehr von überragender Bedeutung sein, nicht nur für den Flughafen Münster/Osnabrück.

Die Planungen diverser Airlines weisen durchaus ein erfreuliches Bild auf. So werden allein im Flugplan 2021 sechs neue Ziele vom Standort FMO angeboten. Jedoch ist der tatsächliche Zeitpunkt der Aufnahme dieser Ziele, wie auch aller anderen bereits bestehenden Verbindungen, stark vom Pandemieverlauf abhängig. Aktuelle Prognosen sehen nennenswerte Flugaktivitäten frühestens ab den Sommerferien 2021 vor. Wesentlich für die Nutzung des Angebotes wird aber weiterhin der Pandemieverlauf sein. Bei sinkenden Infektionszahlen und steigenden Impfquoten käme es möglicherweise dazu, dass sich im 2. Halbjahr der Luftverkehr wieder langsam erholt. Der FMO geht in seinen Planungen aktuell von einem ca. 26%igen Niveau im Vergleich zu 2019 aus. Die Unwägbarkeiten im Zusammenhang mit COVID 19 machen sämtliche Prognosen für das Jahr 2021 kaum möglich.

Auch eine Vorschau auf die Folgejahre zeigt sich besonders problematisch. Die FMO GmbH orientiert sich bei den gesamten Planungsrechnungen an einschlägigen Branchenprognosen. Allerdings unterliegen auch diese permanenten Aktualisierungen. Letzte Mittelfristprognosen gehen davon aus, dass die gesamte Branche ca. 5 Jahre benötigt, um wieder auf das Vorkrisenniveau zu gelangen.

Die gesamte Luftfahrt ist im Zuge der Pandemieauswirkungen auf externe Kapitalzuführung angewiesen. Für das Jahr 2020 belief sich der zusätzliche Kapitalbedarf nur für die Flughäfen bundesweit auf ca. 2,6 Mrd. €. Die für den FMO bereits beschlossene Kapitalerhöhung von 10 Mio. € für die Jahre 2020 und 2021 war ein wichtiger Bestandteil zur Liquiditätssicherung des FMO.

Für die Folgejahre lässt sich ein weiterer „Corona-bedingter“ Kapitalbedarf für den FMO von ca. 20 Mio. € bis zum Jahr 2025 erwarten. Dieser Kapitalbedarf wurde den Gesellschaftern im Rahmen der Fortschreibung des Finanzierungskonzeptes 2.0 bereits vorgestellt. Er könnte sich dadurch verändern, dass aus Bundes- bzw. Landesmitteln Zuschüsse an den FMO gezahlt werden oder sich das Reiseverhalten entgegen den aktuellen Prognosen ändert. Etwaige zukünftige Corona-bedingte Kapitalerhöhungen werden rechtsverbindlich jeweils mit der Verabschiedung der jeweiligen Wirtschaftspläne beschlossen.

Welche weiteren Auswirkungen der Pandemieverlauf zukünftig sowohl auf den Airline- als auch auf den Airportmarkt haben werden, ist kaum prognostizierbar. Die Gefahr von Airline-insolvenzen mit den Auswirkungen auf die Angebotslage an Flughäfen muss auch weiter genau betrachtet werden. Dies könnte möglicherweise kleinere und mittelgroße Flughäfen besonders treffen. Andererseits könnten ausreichend große Infrastrukturen eine Chance für dieses Flughafensegment sein, entsprechende Abstandsregularien zwischen den Passagieren einzuhalten. Impfgeschwindigkeit und Infektionszahlen sowie die Auswirkungen auf Reisebeschränkungen und Reiseverhalten der Passagiere werden die wirtschaftliche Entwicklung der Branche massiv beeinflussen. Einige Prognosen gehen von einem gewissen Nachholeffekt nach Ende der Pandemie mit steigenden Passagierzahlen aus.



Diese können allerdings nicht als geeignete Grundlage für eine kaufmännisch vorsichtige Wirtschaftsplanung dienen.

Neben den pandemisch bedingten Unwägbarkeiten gibt es allerdings auch drohende gesetzgeberische Risiken, die zu einer massiven Verteuerung des Luftverkehrs und damit verbundenem Nachfragerückgang führen könnten. Eine aufkommende Diskussion um Einschränkungen im innerdeutschen Luftverkehr und die neuerliche Diskussion um eine nationale Kerosinsteuer können hier als Einzelbeispiele genannt werden. Hier bleibt abzuwarten, welche Gesetzesinitiativen in der kommenden Legislaturperiode umgesetzt werden.

Mit Datum vom 01.12.2020 hat der Kreis Steinfurt einen Großteil des Terminals 1 angemietet. Der Kreis betreibt innerhalb des Terminals 1 das hiesige Corona-Impfzentrum. Einige Mitarbeiter des FMO-Konzerns übernehmen hier unterschiedliche Tätigkeiten wie Einlasskontrolle oder Check-In der Impfungen im Rahmen eines Dienstleistungsvertrages.

Die Übernahme dieser Tätigkeiten führte dazu, dass viele Mitarbeiter wieder aus der Kurzarbeit genommen werden konnten. Die entsprechenden Löhne und Gehälter konnten über Rechnungsstellung an den Kreis Steinfurt als Betreiber des Impfzentrums weiterberechnet werden.

Der aktuelle Miet- und Dienstleistungsvertrag mit dem Kreis Steinfurt läuft bis Ende Juni 2021. Eine mögliche Verlängerung bis zum 30.09.2021 erscheint durchaus realistisch.

VI. Einhaltung der öffentlichen Zwecksetzung

Die FMO Flughafen Münster/Osnabrück GmbH führt auf Basis des Gesellschaftsvertrags den Betrieb des Flughafens Münster/Osnabrück. Dazu gehören auch die Förderung der zivilen Luftfahrt sowie alle im Zusammenhang mit Vermietung und Verpachtung stehenden Geschäfte einschließlich der Versorgung Dritter mit elektrischer Energie für den Bereich des Flughafens. Die Gesellschaft nimmt somit Aufgaben der Daseinsvorsorge wahr, die in hohem Maße einem öffentlichen Zweck entsprechen.

Greven, den 31. März 2021

Prof. Dr. Schwarz

- Geschäftsführer -