

Geschäftsbericht 2008



5. Entwicklung des wirtschaftlichen Ergebnisses 2008

Der im abgelaufenen Geschäftsjahr nochmals gestiegene Verkehrsanteil der Low-Cost-Airlines, die das Förderprogramm NERES nutzen, führte zu einem positiven Einfluss sowohl auf die Aviationerlöse als auch die Non-Aviationerlöse in 2008. So erhöhten sich die Gesamteinnahmen aus dem Bereich Aviation (im Wesentlichen Flughafennutzungsentgelte, Provisionen aus dem Verkauf von Luftfahrzeugbetriebsstoffen und Frachterlöse) leicht von 11,39 Mio. € in 2007 auf 12,18 Mio. € in 2008 (+ 0,79 Mio. €; + 6,9 %).

Im Aviationteilsegment Frachtabfertigung stagnierten dagegen die Erlöse bei 0,65 Mio. €. Das Frachtaufkommen ging auf 8.376 to. zurück (Vorjahr: 9.060 to.; - 7,6 %). Bedingt ist dies insbesondere durch die Folgen der Konjunktorentwicklung der letzten Monate, aber auch durch den allgemein zu beobachtenden Frachtratenverfall, der auch in Zukunft die weitere Fortentwicklung dieses Tätigkeitsbereiches beeinflussen wird.

Auf der anderen Seite stiegen die Einnahmen im Bereich Non-Aviation (im Wesentlichen Mieten inkl. Werbeflächenvermietung und Parkeinnahmen) um 0,65 Mio. € an und erreichten mit 10,68 Mio. € (Vorjahr: 10,03 Mio. €; + 6,4 %) neue Höchstwerte. Dieser Zuwachs resultierte insbesondere aus Steigerungen bei den Parkgebühreneinnahmen auf 6,48 Mio. € (Vorjahr: 5,68 Mio. €; + 14,1 %).

Insgesamt stiegen die Umsatzerlöse um 1,43 Mio. € von 21,42 Mio. € auf 22,85 Mio. € (+ 6,7 %). Mit 9,47 Mio. € stellten die Flughafennutzungsentgelte die größte Einnahmeposition unter den Umsatzerlösen dar (41,4 %), gefolgt von den Mieteinnahmen (8,99 Mio. €; 39,3 %) und den Provisionserlösen (2,03 Mio. €; 8,9 %).

Die Personalkostenerstattungen für die Kontrollen nach § 5 Luftverkehrsordnung betrugen in 2008 3,63 Mio. € (Vorjahr: 3,85 Mio. €; - 5,7 %).

Die Erträge aus Zinsen und Beteiligungen betrugen 367 T€ (Vorjahr 343 T€, + 7,0 %) und beinhalten neben dem Ertrag aus der Beteiligung an der SBB GmbH in Höhe von 324 T€ (Vorjahr: 304 T€) auch Erträge aus der Gewinnabführung der Flughafen Dortmund Handling GmbH in Höhe von 31,6 T€ (Vorjahr: 23,9 T€).

Im Ergebnis sanken die Gesamterträge von 28,09 Mio. € in 2007 auf 27,76 Mio. € in 2008 (- 0,33 Mio. €; -1,2 %).

Auf der Ausgabenseite stellten die Personalaufwendungen mit 10,73 Mio. € (Vorjahreswert: 11,24 Mio. €; - 4,5 %) erneut eine der größten Einzelpositionen dar. Die Veränderung ist in erster Linie begründet durch die Auflösung von Pensionsrückstellungen aufgrund des Geschäftsführungswechsels und die Inanspruchnahme von Altersteilzeitrückstellungen.

Die Abschreibungen und Zinsaufwendungen betrugen zusammen 15,92 Mio. € (Vorjahr: 16,02 Mio. €) oder 32,9 % der Gesamtaufwendungen.

Beim Materialaufwand und den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ergaben sich insgesamt Steigerungen um 1,01 Mio. € (+ 4,9 %). Bedingt sind diese durch die Ausweitung der Erbringung von Abfertigungsdienstleistungen durch Fremddienstleister sowie durch gestiegene Beratungs- und Planungskosten.

In der Summe stiegen die Gesamtaufwendungen von 47,99 Mio. € in 2007 um 0,42 Mio. € auf 48,41 Mio. € in 2008 (+ 0,9 %).

Im Ergebnis ist ein Jahresfehlbetrag vor Ergebnisübernahme durch die Muttergesellschaft von - 20,65 Mio. € (Vorjahr: - 19,90 Mio. €) zu verzeichnen.

Gesamtleistung, Aufwendungen und Jahresergebnisse entwickelten sich wie folgt:

	2004	2005	2006	2007	2008
	T€	T€	T€	T€	T€
Gesamtleistung	20.995	24.110	25.549	28.093	27.764
Aufwendungen	49.259	49.975	46.864	47.994	48.412
Jahresergebnis	- 28.264	- 25.865	- 21.315	- 19.901	- 20.648
Kostendeckungsgrad	42,6 %	48,2 %	54,5 %	58,5 %	57,3 %

Das Gesamtinvestitionsvolumen der letzten fünf Geschäftsjahre zeigt folgendes Bild:

	2004	2005	2006	2007	2008
	T€	T€	T€	T€	T€
Investitionen	2.916	1.761	2.930	3.428	8.886

Die Investitionen im Berichtsjahr konnten vollständig aus vorhandenen Mitteln finanziert werden.

6. Prognose zur Entwicklung des wirtschaftlichen Ergebnisses 2009

Der Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2009 geht von Gesamterträgen in Höhe von 21,7 Mio. € sowie Gesamtaufwendungen in Höhe von 47,0 Mio. € aus. Insgesamt wird somit eine Erhöhung des Jahresfehlbetrages auf 25,3 Mio. € erwartet.

Nach der mittelfristigen Planung wird in den Folgejahren mit einer schrittweisen Verringerung des Jahresfehlbetrages gerechnet (- 22,0 Mio. € in 2013) - angenommen wird dabei nach dem für 2009 erwarteten Passagierrückgang auf 1,7 Mio. Passagiere eine einsetzende moderate Steigerung des Passagieraufkommens bis zum Jahre 2013 auf rd. 2,05 Mio. Passagiere.

7. Risikobericht

Mit Datum vom 10.7.2007 hat die EU-Kommission ein Hauptprüfverfahren wegen möglicher staatlicher Beihilfen am Flughafen Dortmund eröffnet. Die Untersuchung betrifft einerseits die Finanzierung des Dortmund Airport im Unternehmensverbund DSW21 sowie andererseits das Förderprogramm NERES, das im Jahre 2004 zur Steigerung des Verkehrsaufkommens aufgelegt wurde. Die Entscheidung wurde am 15.9.2007 im Amtsblatt der EU veröffentlicht. Die Gesamtdauer des Verfahrens wird bis Mitte 2009 veranschlagt.

Die Bestimmungen des EG-Vertrages, insbesondere Artikel 87 und 88 EG-Vertrag, verbieten die Gewährung staatlicher Beihilfen, ohne dass die Europäische Kommission diese zuvor geprüft und genehmigt hat.

Die Mittel, die der Dortmund Airport für den Ausbau des Flughafens und seine Finanzierung erhalten hat, stellen nach derzeitiger Einschätzung keine staatlichen Beihilfen dar. Diese Auffassung wird von der Bundesregierung in ihren Stellungnahmen sowohl im Auskunftsersuchen als auch im Hauptprüfverfahren vollinhaltlich mitgetragen.

Ein Ausbau von Infrastruktur, die allen Nutzern gleichermaßen und diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt wird, wie es hinsichtlich der Flughafeninfrastruktur am Dortmund Airport der Fall ist, stellte nach EG-Recht zum Zeitpunkt des Flughafenausbaus keine Beihilfe dar. Dieser Sachverhalt hat sich auch durch die Einführung der "Gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen" nicht wesentlich geändert.

Hinsichtlich des Betriebs eines Flughafens, insbesondere der Abfertigung des Luftverkehrs, sehen die Leitlinien vor, dass ein Flughafenbetreiber kostendeckend arbeitet. Ein Ausgleich von Verlusten könnte ggf. eine Beihilfe darstellen, wenn ein privater Investor in vergleichbarer Lage einen solchen Ausgleich nicht mehr bewirken würde, sondern im Extremfall beispielsweise die Schließung anordnen würde.

Da die Situation beim Dortmund Airport aufgrund der Art der Finanzierung der Infrastruktur und der Wahrnehmung von Aufgaben nicht unternehmerischer Natur (Feuerwehr, Sicherheit etc.) vom Standardmuster der Leitlinien abweicht, kann nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden, dass die Europäische Kommission einen Teil des gewährten Verlustausgleichs durch DSW21 als eine staatliche Beihilfe ansieht.

Der Verlustausgleich selbst geht auf den bereits im Jahre 1992 abgeschlossenen Ergebnisabführungs- und Beherrschungsvertrag mit DSW21 zurück, der zum Zeitpunkt seiner Einführung marktwirtschaftlichem Handeln entsprechen haben dürfte, weil er die steuerlich optimierte Gestaltung der Finanzierung des Ausbaus des Flughafens ermöglichte. Nach wenigen Verlustjahren hat der Dortmund Airport eine Reihe von Jahren profitabel gearbeitet, bis ein umfangreicher Ausbau der Infrastruktur erfolgte. Der Ausbau und die Finanzierung von Infrastruktur stellt aber, wie oben bereits dargestellt, keine staatliche Beihilfe dar.

Wenn nach Einführung der Leitlinien die Finanzierung über den Ergebnisabführungs- und Beherrschungsvertrag durch eine Änderung der Rechtslage, z. B. durch die Leitlinien, zu einer Beihilfe geworden sein sollte, so würde es sich gleichwohl um eine bestehende Beihilfe handeln, die den neuen Anforderungen anzupassen wäre.

Eine Rückforderung ist dann nicht möglich. Wenn die Kommission die Auffassung vertreten sollte, dass nach Ablauf der Umsetzungsfrist die Verlustabdeckung durch den Ergebnisabführungs- und Beherrschungsvertrag nicht mehr als bestehende Beihilfe anzusehen wäre, könnte ein gewisses Rückforderungsrisiko für diejenigen Beträge bestehen, die nach dem 1. Juni 2007 zum Ausgleich der Verluste gewährt wurden und die weder der Infrastruktur zuzurechnen sind noch als marktwirtschaftliches Handeln des Gesellschafters anzusehen sein können.

Soweit das NERES betroffen ist, ist festzustellen, dass dieses offen und diskriminierungsfrei allen Luftfahrtgesellschaften zur Verfügung steht und daher auch nicht als eine spezifische, selektive Maßnahme anzusehen ist, also keine Beihilfe darstellt.

Die Kommission hat insbesondere mit der Entscheidung zur Eröffnung des Verfahrens noch keine bindenden Feststellungen getroffen. Vielmehr dient das Hauptprüfverfahren einer eingehenden Untersuchung komplexer Sachverhalte. Dabei hat die Kommission die Prüfung unvoreingenommen und mit offenem Ergebnis durchzuführen.

Angesichts der Komplexität des Sachverhaltes lässt sich nicht vollständig ausschließen, dass ein gewisser Teil der Verlustabdeckung durch DSW21 Beihilfeelemente enthalten könnte. Eine Rückforderung von Beihilfen durch die Kommission wird jedoch gegenwärtig für wenig wahrscheinlich gehalten.

8. Ausblick

Der Dortmund Airport hat aufgrund seiner Struktur grundsätzlich die Voraussetzungen, bei einem entsprechenden Wiederanstieg der Nachfrage wieder Zuwachsraten im Verkehrsaufkommen zu realisieren. Insbesondere im Non-Aviation-Bereich sollten zukünftig noch Einnahmesteigerungen generierbar sein, während die Aviation-Umsätze sich durch den hohen Anteil des Low-Cost-Segmentes am Verkehrsaufkommen mittelfristig eher unterproportional entwickeln werden. Da sich die Kostenseite durch weiterhin konsequent kostenbewusste Bewirtschaftung zukünftig eher gemäßigt erhöhen wird, besteht zumindest langfristig die Chance zu einer Konsolidierung der Geschäftsergebnisse.

Dortmund, den 4. Februar 2009

Markus Bunk
(Geschäftsführer)