

## Beschlussvorlage öffentlich

Federführendes Amt <b>Kämmerei</b>	Nr. <b>320/2005</b>
---------------------------------------	------------------------

### Betreff:

Erweiterung der Start- und Landebahn am FMO

Beratungsfolge	Termin
<b>Ausschuss für Wirtschaft, Umwelt und Planung</b> Berichterstattung: Berichterstattung: Herr KK Dr. Funke	18.11.2005
<b>Finanzausschuss</b> Berichterstattung: Berichterstattung: Herr KK Dr. Funke	25.11.2005
<b>Kreisausschuss</b> Berichterstattung: Berichterstattung: Herr KK Dr. Funke	02.12.2005
<b>Kreistag</b> Berichterstattung: Berichterstattung: Herr KK Dr. Funke	16.12.2005

<b>Finanzielle Auswirkungen:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
<b>Falls ja:</b>		
<b>Im Haushaltsplan vorgesehen: (2006)</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
<b>Im Finanzplan vorgesehen: (2007, 2008)</b>		
	Hhst. 8200.9300.0000	Betrag (EUR) 1.050.000 €
<b>1)</b>	<b>2)</b>	
Investitionskosten/einmalige Ausgaben:	Laufende Kosten jährlich:	
insgesamt: 1.050.000,00 EUR	insgesamt:	EUR
Beteiligung Dritter: 0,00 EUR	Beteiligung Dritter:	EUR
Belastung Kreis Warendorf: 1.050.000,00 EUR	Belastung Kreis Warendorf:	EUR

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Kreis Warendorf beteiligt sich in Höhe seines Anteils von 2,4501 v.H. am Stammkapital der Flughafen Münster-Osnabrück GmbH (FMO) an der geplanten Stammkapitalerhöhung zum Zwecke der Finanzierung der Verlängerung der Start- und Landebahn von 2.170 m auf 3.000 m.
2. Einzahlungen auf die geplante Stammkapitalerhöhung leistet der Kreis in den Jahren 2006 bis 2008. Dafür ist im Haushaltsplan 2006 eine erste Rate i.H.v. 250.000 € veranschlagt. Weitere Raten von je 400.000 € werden in die Finanzplanung 2007 und 2008 eingestellt.
3. Der Vertreter des Kreises Warendorf in der Gesellschafterversammlung der FMO GmbH wird beauftragt, dort der Stammkapitalerhöhung im vorgesehenen Umfang zuzustimmen.

## **Erläuterungen:**

Anfang der 90er Jahre hat der FMO erste Überlegungen für eine Verlängerung der Start- und Landebahn angestellt. Der Antrag auf Planfeststellung vom 27.10.1994 war der erste Schritt in die Realisierung des Projekts. Maßgebliche Gründe für die Gesellschaft waren vor allem die erwarteten regionalwirtschaftlichen Wirkungen, die in einem Gutachten der Universität Münster dargelegt wurden. Die während des bisherigen Verfahrens bereits erforderlichen Investitionen für Planungskosten, Gutachten, für Grunderwerb in Höhe von rd. 2,4 Mio. € wurden jeweils im Rahmen der Wirtschaftspläne durch die Gesellschafter genehmigt und vom FMO finanziert. Insbesondere aufgrund der durch die damalige Landesregierung betriebenen Anmeldung des im Verlängerungsgebiet liegenden Eltingmühlenbaches als potentiell FFH-Gebiet zog sich das Genehmigungsverfahren über mehr als 10 Jahre hin. Am 28.12.2004 erhielt der FMO jedoch den Planfeststellungsbeschluss des Ministers für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen - MVEL - zur Verlängerung der Start- und Landebahn von heute 2.170 m auf dann 3.600 m und die Vollsanierung und Verbreiterung der bestehenden Start- und Landebahn von 45 m auf 60 m. Dieser Planfeststellungsbeschluss ist vollstreckbar, so dass die Gesellschaft sofort mit den Baumaßnahmen beginnen könnte. Mittlerweile sind 17 Klagen beim OVG Münster eingegangen, verglichen mit anderen Ausbauprojekten von Flughäfen ist diese Anzahl gering.

Für die weitere technische Realisierung wird ein Zeitraum von 12 Monaten für die Detailplanung sowie von rd. 20 Monaten für die Bauzeit erwartet. Die Kosten für die Gesamtmaßnahme sind in einer ersten Grobschätzung mit 120 Mio. € beziffert worden. Eine genauere Schätzung kann erst nach einer technischen Detailplanung vorgenommen werden. Um die Kosten zu begrenzen, soll in einem ersten Schritt die Verlängerung der Startbahn auf "nur" 3.000 m erfolgen. Hierdurch und durch die Verschiebung der ursprünglich zeitgleich geplanten Verbreiterung und Komplettanierung der vorhandenen Start- und Landebahn um bis zu 10 Jahre (möglich aufgrund der im Jahre 2004 durchgeführten Teilsanierung), fallen zunächst nur Investitionskosten in Höhe von ca. 60 Mio. € an. Über den II. Bauabschnitt kann später, von der jetzt geplanten Teilmaßnahme unabhängig, entschieden werden.

Für **2006** sollen die Gesellschafter einen Teilbetrag von 10 Mio. € (Detailplanung 3 Mio. €, Grunderwerb 7 Mio. €) freigeben.

## **Regionalpolitische und volkswirtschaftliche Auswirkungen des Projekts**

Bereits beim Start Anfang der 90er Jahre stand für die Gesellschafter des Flughafens die volkswirtschaftliche Bedeutung des Vorhabens im Rahmen einer langfristigen Betrachtung im Vordergrund. Deshalb ist bereits damals vom Gutachter (Universität Münster, Dr. Allemeyer) eine Studie über die regionalpolitischen Implikationen des Projektes angefertigt worden. Vor dem Hintergrund der inzwischen eingetretenen Entwicklungen im Flugverkehr (Stichwort 11. September 2001, SARS, Terroranschläge, Low Cost Carrier) hat der Gutachter in einem Kurzgutachten erneut und aktuell Stellung bezogen. Dabei kommt er zu dem Ergebnis, dass auch unter den neuen Gegebenheiten ähnliche Prognosewerte wie in den früheren Gutachten erreicht werden. Für den Langstreckenverkehr werden ca. 900.000 Fluggäste, für den Kontinentalverkehr ca. 3,2 Mio. Fluggäste prognostiziert. In der Summe errechnet der Gutachter damit weiterhin ein Fluggastpotential von ca. 4 Mio. für das Jahr 2015. Wie auch in früheren Gutachten, wird

darauf hingewiesen, dass für die Entwicklung des Interkontinentalverkehrs ein Zeitraum von ca. 4 Jahren nach Eröffnung der Startbahn für den Marktausreifungsprozess angesetzt werden muss.

Für die Arbeitsplätze am Standort FMO von heute ca. 1.600 rechnet der Gutachter mit einer Steigerung auf bis zu 3.500. Betrachtet man die Arbeitsplatzsituation über den Standort FMO hinaus und bezieht dies auf die gesamte Flughafenregion, so kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass der FMO im Jahre 2015 bis zu 7.300 durch den Flughafen beeinflusste Arbeitsplätze in der gesamten Region generiert. Der Gutachter unterscheidet hier zwischen direkten, indirekten und induzierten Arbeitsplätzen. Hierunter versteht er direkte vorübergehende Arbeitsplätze aus dem Bau einer Infrastruktur und direkte dauerhafte Arbeitsplätze am Flughafen einschließlich aller Leistungen für das Produkt aus dem laufenden Betrieb.

Indirekte Arbeitsplätze entstehen in vorgelagerten Zulieferbetrieben für den laufenden Betrieb.

Weitere Arbeitsplätze entstehen aus der Einkommensverwendung der direkten und indirekten Wertschöpfungen. Weiterhin rechnet er mit Arbeitsplätzen aus der Verbesserung der Standortbedingungen der ortsansässigen Unternehmen und der Ansiedlung von Unternehmen, für die ein naher Flughafen unerlässliche Standortbedingung ist. Für den Kreis Warendorf könnte entgegengehalten werden, dass diese arbeitsplatzfördernden und wirtschaftsfördernden Effekte mit der Entfernung zum Flughafen abnehmen. Eine räumliche Begrenzung lässt sich jedoch schwer vornehmen. Hinzu kommt, dass der Kreis Warendorf diesem Aspekt bereits durch die relativ geringe Höhe seines Anteiles am Stammkapital der Gesellschaft mit 2,4501 % Rechnung getragen hat.

Die Gutachten zur Startbahnverlängerung und zur Weiterentwicklung des FMO sind als Anlagen beigefügt.

### **Finanzierung des Projektes**

Die Durchführung dieser Baumaßnahme bezeichnet die Geschäftsführung des FMO als einen Quantensprung in der Flughafenentwicklung. Der Flughafen werde damit von einem internationalen Verkehrsflughafen zu einem potentiellen Mittel- und Langstreckenflughafen entwickelt. Insofern sei die Entscheidung über diese Erweiterung vergleichbar mit der Entscheidung der Flughafengesellschafter Anfang der 70er Jahre, den Airport von einem regionalen Flughafen zu einem internationalen Verkehrsflughafen zu entwickeln. Die Geschäftsführung schlägt daher den Gesellschaftern vor, diese Investition durch eine Kapitalerhöhung in Höhe der Gesamtinvestitionshöhe von 60 Mio. € abzüglich eines potentiellen Landeszuschusses zu finanzieren. An Landesmitteln werden etwa 15 Mio. € erwartet. Es soll eine Finanzierungsform gewählt werden, die die Fremdkapitalquote der Gesellschaft nicht weiter erhöht und somit nicht später zu großen Verlusten führen kann mit einer stetig steigenden benötigten Fremdkapitalmenge in der Zukunft. Für eine Einzahlung in das Eigenkapital der Gesellschaft spricht auch, dass dadurch Werte auf Seiten des Anlagevermögens der Gesellschafter geschaffen werden. Dauerhafte Verlustübernahmen müssten dagegen einem Werteverzehr zugeordnet werden. Die deutsche Warentreuhand AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat ein entsprechendes Gutachten erstellt, das dem Vorschlag der Geschäftsführung zugrunde liegt.

## **Weiteres Verfahren**

In der Gesellschafterversammlung am 16.12.2005 soll diese das Projekt Start- und Landebahnverlängerung FMO mit einem ersten Bauabschnitt auf 3.000 m beschließen. Die Gesamtfinanzierung soll aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse über eine Eigenkapitalerhöhung durch die Gesellschafter erfolgen, die in Verbindung mit der grundsätzlich avisierten Landesförderung die Projektkosten in Höhe von insgesamt 60 Mio. € abdeckt. In einem ersten Schritt soll eine Finanzierungsrate i.H.v. 10 Mio. € durch die Gesellschafter aufgebracht werden. Über den abschließenden Finanzierungsmodus will die Gesellschaft im Rahmen eines späteren Baubeschlusses nach Kenntnis der Landesförderung und der genauen Kosten entscheiden. Diese Überlegungen machen es dann u.U. für den Kreis erforderlich, den Finanzierungsanteil der Höhe nach zu korrigieren.

1. \_\_\_\_\_  
Amtsleitung
2. \_\_\_\_\_  
Dezernent
3. \_\_\_\_\_  
Kämmerer (nur bei Vorlagen mit finanziellen  
Auswirkungen)
4. \_\_\_\_\_  
Landrat