

Düsseldorf International

Geschäftsbericht 2011

Düsseldorf International
Postfach 30 03 63
D-40403 Düsseldorf

Telefon +49 211 421 0
Telefax +49 211 421 66 66

www.duesseldorf-international.de

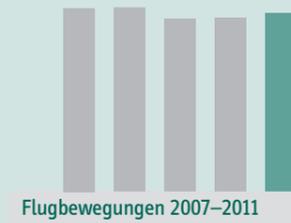


Düsseldorf International

Geschäftsbericht 2011

Fünfjahresübersicht

Verkehrsentwicklung					
	2007	2008	2009	2010	2011
Fluggäste					
Fluggastaufkommen (in Mio.)	17,83	18,15	17,79	18,98	20,34
Durchschnitt pro Tag	48.800	49.600	48.748	52.020	55.723
Flugbewegungen					
Flugbewegungen	228.000	228.531	214.024	215.544	221.668
Durchschnitt pro Tag	625	624	586	590	607
Luftfracht					
Luftfrachtumschlag (t)	89.281	90.054	76.916	100.398	97.250

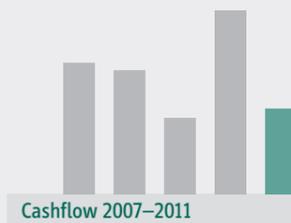


Geschäftsbericht 2011

Diüsseldorf International

Geschäftsentwicklung in Mio. EUR					
	2007	2008	2009	2010	2011
Umsatzerlöse	401,8	417,9	393,3	404,4	418,7
Bilanzsumme	996,8	994,5	1.059,4	1.144,7	1.042,8
Anlagevermögen	922,0	909,5	942,2	967,6	948,4
Investitionen	47,0	59,8	97,2	124,2*	52,5
Abschreibungen	61,9	62,6	58,8	65,0	65,5
Jahresergebnis	40,8	38,8	38,1	55,0	42,5
Cashflow	99,3	94,1	57,5	139,4	64,7
Mitarbeiterzahl	2.249	2.302	2.329	2.309	2.303

*einschließlich Zweckgesellschaften



➔ Fünfjahresübersicht	2
➔ Vorwort der Geschäftsführung	4
➔ Konzernstruktur	6
➔ Organe der Gesellschaft	7
➔ Chronik 2011	8
➔ Aviation	14
➔ Non-Aviation	16
➔ Immobilienentwicklung	18
➔ Flugangebot Düsseldorf International	20
➔ Bericht des Aufsichtsrates	22
➔ Jahresabschluss zum 31. Dezember 2011	24



Liebe Leserin, lieber Leser,

Über 20 Millionen Fluggäste haben sich 2011 für unseren Airport entschieden, das sind 7,1 Prozent mehr als noch ein Jahr zuvor. Diese Steigerungsrate liegt deutlich über dem Bundesdurchschnitt. Auch gegenüber unseren direkten Wettbewerbern in Nordrhein-Westfalen haben wir gepunktet. Düsseldorf International hat im dritten Jahr in Folge ein Plus von über einer Million Passagieren verzeichnet und seinen Marktanteil in NRW mittlerweile auf 55 % ausgebaut. Mit Stolz blicken wir auf 2011 zurück: Es war das erfolgreichste Jahr in der Geschichte unseres Flughafens, das sich durch ein nachhaltiges Wachstum auf allen Ebenen auszeichnete.

Und auch 2012 starten wir weiter durch. Die aktuellen und prognostizierten Fluggastzahlen bestätigen uns trotz eines verhaltenen Optimismus der Branche und einer sich andeutenden abkühlenden Konjunktur darin, dass die Entscheidung, Düsseldorf International zu einem dritten Drehkreuz in Deutschland auszubauen, strategisch richtig war. In den letzten Jahren ist der Düsseldorfer Airport zu einem komfortablen Umsteigeairport mit einem für NRW unschlagbaren Streckennetz geworden, dabei übersichtlich, mit kurzen Wegen und schnellen Umsteigezeiten. Die Umsteigezahlen steigen kontinuierlich. Mehr als



Christoph Blume (Sprecher) und Thomas Schnalke

zwei Millionen Transferpassagiere konnten wir im letzten Jahr von den Vorzügen unseres Drehkreuzairports überzeugen. Auch das ist ein neuer Rekord. Für diese Qualitäten haben wir den Begriff „Next Generation Hub™“ gewählt und dies als Marke schützen lassen, weil wir überzeugt davon sind, als wettbewerbsfähiges drittes Drehkreuz in Deutschland ausgezeichnete Zukunftsperspektiven zu bieten. Perspektiven, von denen sowohl der Standort Düsseldorf International, der Wirtschaftsraum an Rhein und Ruhr und natürlich unsere Passagiere profitieren.

Erfreulich positiv entwickeln sich auch die Geschäftsfelder außerhalb des Aviation-Bereichs. Das Retail-Business wurde 2011 konsequent weiterentwickelt, mit optimierten Flächen, neuen Geschäftspartnern und innovativen Angebots-Segmenten, die stets auf unsere Kundenbedürfnisse

zugeschnitten sind. Und mit der „Airport City“ haben wir einen Wachstumskern geschaffen, der prosperierende Unternehmen an den Standort zieht, hochqualifizierte Arbeitsplätze schafft und Wertschöpfung in die Stadt holt. Seit Jahren ist für viele Unternehmen die Flughafennähe ein entscheidendes Kriterium bei ihrer Standortwahl.

Unser Dank gilt dem Engagement aller am Flughafen ansässigen und für den Flughafen tätigen Unternehmen, die täglich eindrucksvoll unter Beweis stellen, dass das „Next Generation Hub™“ Realität geworden ist. Auch 2012 wollen wir den damit verbundenen Qualitätsanspruch gemeinsam einlösen. Unser Dank und unsere Wertschätzung gilt nicht zuletzt auch unseren motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihr ausgeprägtes Dienstleistungsbewusstsein und ihren engagierten Einsatz.

Die Geschäftsführung

Christoph Blume
Sprecher

Thomas Schnalke

Konzernstruktur | Organe der Gesellschaft

Konzern

Flughafen Düsseldorf GmbH

50% Landeshauptstadt Düsseldorf

50% Airport Partners GmbH (40% HOCHTIEF AirPort GmbH, 20% HOCHTIEF AirPort Capital KGaA, 40% Aer Rianta PLC)

Tochtergesellschaften

Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH (100 % FDG)

Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH (100 % FDG)

Flughafen Düsseldorf Energie GmbH (100 % FDG)

Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH (100 % FDG)

Flughafen Düsseldorf Objekt Eins GmbH (100 % FDG)

Flughafen Düsseldorf Verwaltungs GmbH (100 % FDG)

Flughafen Düsseldorf Security GmbH (100 % FDG)

Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH (70,03 % FDG)

Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH (70,03 % FDG)

SITA Airport IT GmbH (30 % FDG)

BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG (100 % FDG)

ESTAMIN Grundstücksverwaltungs GmbH & Co Vermietungs KG (100 % FDG)

Japon Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG (100 % FDG)

→ Gesellschafter

Airport Partners GmbH

Landeshauptstadt Düsseldorf

→ Aufsichtsrat

Dirk Elbers
Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt Düsseldorf
Vorsitzender (ab 1. Juli 2011)
2. Stellvertretender Vorsitzender
(bis 30. Juni 2011)

Dr. Peter Noé
Ehem. Vorstand HOCHTIEF AG
Vorsitzender
(bis 30. Juni 2011)

Peter Büddicker
Gewerkschaftssekretär
Bezirksverwaltung der Vereinten
Dienstleistungsgewerkschaft ver.di
Arbeitnehmervertreter
1. Stellvertretender Vorsitzender

Reiner Schränkler
Vorstandsvorsitzender
HOCHTIEF Concessions AG
2. Stellvertretender Vorsitzender
(ab 1. Juli 2011)

Ümit Abay
Freigestelltes Betriebsrats-
mitglied
Arbeitnehmervertreter

Dr.-Ing. Rolf Bierhoff
Ehem. Vorstand der RWE AG

Gerd Blatz
Selbst. Unternehmer

Oliver Cussen
Deputy Chief Executive of
Dublin Airport Authority plc

Volker Maaßen
Betriebsratsmitglied
Arbeitnehmervertreter

Frank O'Connell
Director European Retail Affairs
of Dublin Airport Authority plc

Gerhard Schroeder
Managing Director und CFO
HOCHTIEF AirPort GmbH
(ab 1. Juli 2011)

Frank Enners
Sachbearbeiter
Arbeitnehmervertreter

Dipl.-Betriebsw. Karl Gottwald
Abteilungsleiter Human
Resources
Arbeitnehmervertreter

Heinz Hardt
Präsident der Landesverkehrs-
wacht NRW

Rainer Hindenburg
Gruppenleiter
Arbeitnehmervertreter

Uwe Kasischke
Stellv. Vorsitzender des
Betriebsrates
Arbeitnehmervertreter

Stefani Kleeberg
Redakteurin
Arbeitnehmervertreterin

Heinz Knoll
Bekleidungsverwalter
Arbeitnehmervertreter

Claudia E. Leißle
Lehrerin i. R.

Rolf Tups
Unternehmensberater

Gustav Wilden
Geschäftsführer
Bezirksverwaltung der Vereinten
Dienstleistungsgewerkschaft ver.di
Arbeitnehmervertreter

→ Geschäftsführung

Dipl.-Ing. Christoph Blume
hauptberuflicher Geschäftsführer
Sprecher der Geschäftsführung
Arbeitsdirektor
Geschäftsbereich
Aviation, Marketing,
Immobilien- und
Personalmanagement

Dipl.-Kfm. Thomas Schnalke
hauptberuflicher Geschäftsführer
Geschäftsbereich
Non-Aviation und
Kaufmännische Bereiche

→ Prokuristen

Dipl.-Ing. Klaus Dirmeier
Geschäftsbereichsleiter
Real Estate Management

Norbert Lungwitz
Leiter des Service- und
Steuerungs-Centers
Finanz- und Rechnungswesen

Rechtsanwalt Thomas Poos
Zentralbereichsleiter
Personalmanagement und
Sicherheit

✈ 11. Januar
Düsseldorf International präsentiert sich auf niederländischer „Vakantiebeurs“

Der Düsseldorfer Airport ist auch 2011 wieder zu Gast auf der „Vakantiebeurs“. Auf der jährlich in Utrecht stattfindenden Reise-messe, eine der größten Europas,

✈ 20. Januar
Dänische Schmuckmarke Pandora eröffnet Store in Airport Arkaden

Im neuen Pandora-Shop in den Airport Arkaden besteht nun die Möglichkeit, individuell einzigartige Sammelarmbänder oder Halsketten zusammenzustellen.

✈ 5. Februar
Atemberaubende BMX-Show und Live Musik

Gemeinsam mit zahlreichen Partnern aus der Tourismus- und Freizeitbranche stellt der Flughafen beim ReiseSuperMarkt zahlreiche attraktive Reiseziele und Urlaubsmöglichkeiten ab Düsseldorf vor.

✈ 21. März
Schokoladige Momente mit Neuhaus Créateur Chocolatier

Der Düsseldorfer Flughafen erweitert sein Shoppingangebot um einen schokoladigen Leckerbissen: Echt belgische Pralinen, Gebäckspezialitäten und hoch-

✈ 28. März
Mit Air China nach Peking

Die Fluggesellschaft Air China verbindet Düsseldorf nonstop mit der chinesischen Hauptstadt Peking. Begrüßt von einer Wasserfontäne der Flughafenfeuerwehr, landet der Erstflug aus

✈ 29. März
TAP Erstflug nach Lissabon

„Bem vindos a Lisboa“: Pünktlich zum Beginn des Sommerflugplans startet die TAP Portugal, Mitglied der Star Alliance, erstmalig vom Düsseldorfer Airport nach Lissabon. Fünfmal wöchent-

✈ 30. März
Skytrax World Airport Award: Hohe Servicequalität

Der Düsseldorfer Flughafen belegt beim Skytrax World Airport Award den ersten Platz in der Kategorie „Airport Staff Service Excellence Europe“ und wurde

✈ 15. April
ESC: Begrüßung im Großformat

Am Flughafen Düsseldorf entsteht das längste Banner des Eurovision Song Contests (ESC). Im Terminal begrüßt ein 385 langes, 3 Meter hohes und 1.155qm großes Werbeplakat die ESC-Fans



präsentiert sich DUS mit seinen Partnern airberlin, den REWE-Veranstaltern ITS, Jahn Reisen und Tjaereborg sowie erstmalig mit der niederländischen Hotelgruppe Van der Valk. Besucher der Messe finden den modernen, 120 qm großen Düsseldorf International-Stand in der Halle für Fernziele – einem idealen Standort angesichts der zahlreichen Interkontinentalziele, die von niederländischen Passagieren ab NRW's größtem Airport zur Auswahl stehen. Bereits im dritten Jahr in Folge starten und landen mehr als eine Million Fluggäste aus Holland am Düsseldorfer Airport.

Mit dem neuen, 40 qm großen Pandora-Store, wird das Shopping-Angebot um ein weiteres „Juwel“ erweitert. Vom bekannten Sammelarmband über Ringe und Ohrringe bis hin zu hochwertigen Armbanduhren bietet der Pandora-Shop am Düsseldorfer Airport eine große Auswahl an erstklassigen Schmuckstücken zum Weiterverschenken oder selber tragen. Gäste des Düsseldorfer Flughafens können damit nun aus insgesamt 110 Geschäften, Restaurants, Bars und Cafés auswählen.

dorf vor. Die Check-In-Halle wird dabei wieder zum bunten Marktplatz mit Messeständen und Bühnen. 80.000 Besucher kommen zu der beliebten Veranstaltung. Wie immer ist der Eintritt frei. Das rasante Highlight in diesem Jahr: eine Lufthansa-BMX-Rampe mitten im Terminal. Einige der weltbesten BMXer aus sechs Nationen sind am Start. Als musikalischer Topact rockt Songwriter Pohlmann die Showbühne. Seit seinem Ohrwurm aus dem Jahr 2006 „Wenn jetzt Sommer wär“ ist er fester Bestandteil der deutschen Charts.

wertige Schokoladenkreationen verspricht Neuhaus Créateur Chocolatier Passagieren und Besuchern in der neuen Boutique in den Airport Arkaden. Auf rund 39 qm präsentiert das belgische Traditionshaus auf der Abflugebene im Bereich B feinste Spezialitäten aus Schokolade. Die Chef Chocolatiers von Neuhaus entwickeln jährlich bis zu 22 Kollektionen passend zu saisonalen Anlässen und bieten den Gästen des Airports so genussvolle Momente und geschmackvolle Geschenkideen. Neuhaus gilt als der Erfinder der belgischen Pralinen. Seit 1857 stellt das Unternehmen, das offizieller Lieferant des belgischen Königshofes ist, Delikatessen aus Schokolade her.

Peking am Düsseldorfer Airport. Der nordrhein-westfälische Wirtschafts- und Verkehrsminister Harry K. Voigtsberger, Düsseldorfs Oberbürgermeister Dirk Elbers, der chinesische Generalkonsul aus Frankfurt Wen Zhenshun und die Flughafengeschäftsführer Christoph Blume und Thomas Schnalke heißen die Passagiere willkommen, darunter eine hochrangige Delegation aus Vertretern der Fluggesellschaft und der chinesischen Wirtschaft. Gemeinsam mit Tan Zihong, Head of Delegation von Air China, eröffnen sie anschließend die neue Verbindung. Über Peking können die Fluggäste bequem zu Zielen wie Seoul, Shanghai oder Chongqing, Düsseldorfs Partnerstadt, sowie nach Japan weiterfliegen.

lich verbindet der portugiesische Nationalcarrier die nordrhein-westfälische Landeshauptstadt mit dem „Aeroporto de Lisboa“. Passagiere, die nicht zum Sightseeing oder aus beruflichen Gründen nach Lissabon reisen, erreichen über das Drehkreuz am Tejo weitere acht Ziele der TAP Portugal innerhalb Portugals. Daneben bietet TAP elf Ziele in Lateinamerika, davon allein zehn Ziele in Brasilien, sowie 14 Ziele auf dem afrikanischen Kontinent an. Zum Einsatz kommen Airbus A319 und A320.

daher mit dem World Airport Award 2011 ausgezeichnet. Bewertet wurde in dieser Kategorie von den Passagieren die Servicequalität der Flughafenmitarbeiter in den unterschiedlichsten Kontaktbereichen – unter anderem im Hinblick auf das Verhalten, die Freundlichkeit und die Fremdsprachenkenntnisse der Beschäftigten. Christoph Blume, der Sprecher der Düsseldorfer Flughafengeschäftsführung, nimmt die Auszeichnung in Kopenhagen in Empfang. Bei der Skytrax-Studie sind mehr als 240 Flughäfen berücksichtigt worden – und Düsseldorf International ist aus diesem Vergleich als bester europäischer Airport im Bereich ‚Staff Service Excellence‘ hervorgegangen.

und -Offiziellen aus ganz Europa. Die zu einem Herz geformten Länderfahnen aller 45 teilnehmenden Nationen von A wie Albanien bis Z wie Zypern und ein Willkommensgruß sind darauf zu sehen. Aber auch mit anderen Aktionen werden die internationalen Gäste des in Düsseldorf stattfindenden Eurovision Song Contests willkommen geheißen: auf den Ankunftsbandern rotieren Begrüßungswürfel, geschulte Servicekräfte weisen am eigens eingerichteten Welcome-Desk den Weg und auch am Parkhaus macht ein SkyPoster auf den größten Musikevent aufmerksam.

✈ 10. Mai
Neue Shell-Tankstelle

Am Flughafen Düsseldorf öffnet eine neue Shell Tankstelle. Die moderne Anlage befindet sich auf einem rund 2.760 qm großen Grundstück am Kieshecker Weg, direkt neben dem Mietwagenzen-

✈ 29. Juni
Zehn Jahre Düsseldorf Cargo GmbH

Die Cargo GmbH feiert am Düsseldorfer Flughafen ihr zehnjähriges Bestehen. Seit ihrer Gründung im Jahr 2001 hat die Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH (FDCG), eine hundertprozentige

✈ 6. Juni
Mit Orenair ins westsibirische Barnaul

Zu den 91 wöchentlichen Langstreckenverbindungen kommt eine weitere hinzu. Die russische Fluggesellschaft Orenair verbindet Deutschlands drittes Drehkreuz einmal wöchentlich

✈ 5. Juli
1. Campus-Store an einem Flughafen

Premiere in DUS. Passagiere und Gäste von Düsseldorf International können sich nun auf ein besonderes modisches Highlight freuen: den weltweit ersten Campus Travel Retail Store in einem

✈ 6. September
Nachbarschaftspflege und Nachwuchsförderung beim Düsseldorf International Cup

Auch die sechste Auflage des Jugendfußballturniers „Düsseldorf International Cup“ findet wieder unter der Schirmherrschaft des

✈ 7. September
Infostand auf der Landmesse „British Days“

Kein zweiter deutscher Airport hat so viele Ziele in Großbritannien im Flugplan wie Düsseldorf International: Insgesamt 14 britische Destinationen – darunter London für Hauptstadtliebhaber,

✈ 23. September
Flughafen sucht Fortuna Scouts

Der Airport verstärkt das Engagement bei seinem „Heimatverein“ Fortuna Düsseldorf. Bandenwerbung und Beteiligungen an Events sollen dem erfolgreichen Zweitliga-Fußballteam den Rü-

✈ 2. Oktober
Das Terminal tanzt

15 Tanzpaare auf Bundesliga-Niveau, einzigartige Punktwertungen von TV-Juror Joachim Llambi und gekonnte Showeinlagen, wie die von Isabel Edvardsson – der Oktober-Airlebis-Sonntag unter dem Motto „TanzTerminal,



trum des Airports. Von den Shell Kraftstoffen über eine Hightech-Waschanlage bis hin zu einem 130 qm großen Shop bietet die neue Station sowohl den Passagieren und Besuchern als auch ansässigen Firmen und Nachbarn von Düsseldorf International ein vielfältiges Angebot. Insgesamt 20 Zapfpunkte sind vor Ort verfügbar. Kunden der Tankstelle können hier auch Erdgas und Autogas tanken. Der zur Station gehörige Shop bietet seinen Kunden eine breitgefächerte Auswahl von Reisezubehör bis zu frischen Backwaren. Außerdem gibt es eine moderne Waschanlage: Wer möchte, kann sein Auto hier selbst reinigen – oder professionell reinigen lassen. Vor allen Dingen Mietwagen-Nutzer profitieren von der direkten Nachbarschaft der Tankstelle zum Mietwagencenter.

Tochter der Flughafen Düsseldorf GmbH, ihre Kunden mit gutem Service, Zuverlässigkeit und Frachtkompetenz überzeugt. 24 Stunden am Tag, 365 Tage im Jahr. Gemeinsam mit zahlreichen Vertretern der Luftverkehrs- und Logistikbranche feiern die Düsseldorfer Frachtoperatoren den runden Geburtstag. Der Cargo-bereich spielt am Flughafen Düsseldorf International eine gewichtige Rolle, denn der Airport bietet ideale Voraussetzungen für die Logistik-Wirtschaft. Rund 140 Millionen Menschen leben hier im Umkreis einer durchschnittlichen LKW-Tagesreise. Seit der Firmengründung wurden insgesamt rund 816.000 Tonnen Luftfracht in NRWs Landeshauptstadt umgeschlagen und die Tonnage um 70 Prozent gesteigert.

mit Barnaul, dem Zentrum der sibirischen Region Altai. Zahlreiche Einwohner mit deutschen Wurzeln sind in der Industriemetropole beheimatet. Die Flüge aus Westsibirien landen immer montags um 12:05 Uhr am Düsseldorfer Airport und starten um 13:50 Uhr in die Gegenrichtung. Die Flugdauer von der Rhein-Metropole in das einstige Kosakenfort beträgt sieben Stunden. Orenair nutzt für die Strecke eine Boeing 737-800 mit 168 Sitzen in der Economy Class.

Flughafenterminal. Auf fast 100 qm bietet der neue Shop auf der Abflugebene im öffentlichen Bereich B/C seinen weiblichen und männlichen Kunden stylische Sportswear der aktuellen Saison – von Jacken und Blazern über Röcke, Hosen und modische Accessoires und Schuhe. Ob unter der Woche, am Wochenende oder an Feiertagen, der Campus Store hat täglich von 7:30 bis 21:00 Uhr geöffnet. Stylish ist nicht nur das Angebot, das der neue Campus Store seinen Kunden offeriert. Auch die Inneneinrichtung und -gestaltung kann sich sehen lassen.

Airports statt. Rund 260 Nachwuchskicker geben in der Sportanlage des ASV Tiefenbroich 58 e.V. an der Sohlstättenstraße in Ratingen-Tiefenbroich im Fight um die beliebte Trophäe ihr Bestes. Das Teilnehmerfeld setzt sich aus den Bambinis, den F-, E- und D-Jugendteams des ASV Tiefenbroich, des SV Lohausen, des FC Büberich, von Rot-Weiss Lintorf und des TuS Düsseldorf-Nord zusammen. Der Airport ist zugleich Namensgeber und Sponsor des Turniers in seiner Nachbarschaft. Die Tageserlöse aus dem Verkauf von Speisen und Getränken fließen in voller Höhe in die Jugendarbeit des ausrichtenden Vereins.

Edinburgh für Schottland-Fans, Exeter und Newquay für Cornwall-Romantiker sowie Guernsey und Jersey für Kanalinsel-Hopper – stehen den Passagieren im aktuellen Sommerflugplan zur Auswahl. Sein einzigartiges Angebot stellt der Düsseldorfer Airport den Gästen der „British Days + Country Fair 2011“ vor. Düsseldorf International ist Partner der traditionsreichen Landmesse und daher auf der Burg Linn in Krefeld mit einem Infostand vertreten. Die „British Days + Country Fair“ findet in diesem Jahr bereits zum 14. Mal statt und richtet sich an Liebhaber des „British way of life“, von Leckereien wie „Fish and Chips“ und sportlichen Wettkämpfen wie Gummistiefelweitwurf.

cken für den geplanten Wiederaufstieg in die höchste deutsche Spielklasse stärken. Gemeinsam suchen Flughafen und Fortuna „augenzwinkernd“ einen Scout, der die möglichen künftigen Gegner in der Champions League beobachtet. Der Airport spendiert eine Kamera, einen Flug, die Hotelübernachtung und die Eintrittskarten zum FC Liverpool, FC Barcelona und „Konkorsorten“. Erwartet wird ein kurzes Video für das Web, das sich auf originelle Weise mit dem künftigen gegnerischen Team auseinandersetzt.

tanz“ hält zahlreiche Highlights für die Gäste des Düsseldorfer Flughafens bereit. Während es für die Profitänzer um den „Großen Preis in lateinamerikanischen Tänzen der Airport Arkaden“ geht, können die großen und kleinen Flughafenbesucher im Rahmen des Events an Mini-Workshops teilnehmen und selbst das Tanzbein schwingen. Außerdem gibt es ein beeindruckendes Showprogramm sowie zahlreiche Kinderattraktionen, kostenlose Flughafenrundfahrten, ein attraktives Parkspecial und vieles mehr. Das offizielle Tanzturnier findet – in Kooperation mit dem Tanzverband NRW – nach der erfolgreichen Premiere im vergangenen Jahr bereits zum zweiten Mal im Terminal von Deutschlands drittem Luftverkehrsdrehkreuz statt.

✈ 2. Oktober
**Air France verbindet
Düsseldorf mit Marseille
und Nantes**

Die Fluggesellschaft Air France legt ab Oktober zwei neue Non-stop-Verbindungen ab Düsseldorf zu zwei bedeutenden französischen Wirtschaftsräumen auf und

✈ 18. Oktober
**Marcellino's prämiert
13 Gastronomen**

Von frischem japanischem Sushi über türkische Köstlichkeiten und rheinisch-urige Gerichte bis hin zu feinsten belgischen Pralinen – Düsseldorf International vereint vielfältige Gastronomie-

✈ 20. Oktober
**Lange Nacht
der Industrie**

Große Resonanz findet die erste „Lange Nacht der Industrie“ in der Rhein-Ruhr-Region. 43 Unternehmen öffnen ihre Tore, um Interessierten einen Blick hinter die Kulissen zu gewähren. Mehr

✈ 6. November
**Airlebnis-Sonntag mit
Wladimir Klitschko**

Der November Airlebnis Sonntag steht ganz im Zeichen von Mode und Styling. Wenn Besucher für einen Tag zu Topmodels werden, Modenschauen aktuelle Trends und angesagte Labels aufzeigen

✈ 8. November
**Rekord: Zweimillionster
Umsteigepassagier**

Neuer Rekord am Flughafen Düsseldorf. Am 8. November wird der zweimillionste Umsteige-Passagier in 2011 begrüßt, ein airberlin-Fluggast. Eva Martini, airberlin Regionaldirekto-

✈ 14. Dezember
**Zwei Megawatt
Sonnenstrom vom
Düsseldorfer Flughafen**

Der Flughafen Düsseldorf und die Grünwerke GmbH als Tochterunternehmen der Stadtwerke Düsseldorf haben eine der größten Photovoltaik-Anlagen

✈ 16. Dezember
**Neue Airline, neues Ziel
– Etihad nach Abu Dhabi**

Nordrhein-Westfalen ist um eine neue wichtige Interkontinental-Verbindung reicher: Am Düsseldorfer Flughafen setzt ein Airbus A330-300 der Etihad Airways auf, um am späten Vormittag

✈ 22. Dezember
**Neuer
Passagierrekord**

Rekordmarke geknackt, noch vor Jahresende: Am Donnerstagvormittag, 22. Dezember, fliegt der 20-millionste Passagier des Jahres 2011 vom Düsseldorfer Airport ab. Der Jubiläumsgast



stärkt damit ihren wichtigsten Standort in Nordrhein-Westfalen. Damit verfügt Düsseldorf über zwei weitere Frankreich-Routen, die sowohl für Geschäftsreisende als auch Touristen interessant sind. Die zweitgrößte französische Stadt Marseille wird künftig täglich angeflogen. Die Frequenz von Düsseldorf nach Nantes beträgt sechs wöchentliche Verbindungen. Damit können Kunden der Airline im Winterflugplan aus 73 wöchentlichen Verbindungen ab Düsseldorf zu französischen Zielen wählen. Mit einer Frequenz von 39 Flügen in der Woche steht der Airport Paris Charles de Gaulles auf dem Flugplan ganz oben, gefolgt von Lyon mit 18 Flügen wöchentlich.

einheiten unter einem Terminaldach. Ein guter Grund für das Team von „Marcellino's Restaurant Report Düsseldorf 2.0“, 400 Gäste zu einer Preisverleihung in das Terminal des größten nordrhein-westfälischen Flughafens zu laden. Insgesamt 13 Restaurants und Bars der Landeshauptstadt und der Umgebung werden in Kategorien wie „Luxus“, „Premium“ oder „Lieblings-Italiener“ prämiert. Düsseldorf International erhielt als Veranstaltungsort den Sonderpreis „Genussvielfalt Airport“. Thomas Schnalke, Geschäftsführer der Flughafen-Gesellschaft, nimmt ihn vor Ort entgegen.

als 2.100 Menschen aus der Region nutzen die Gelegenheit zur nächtlichen „Werksbesichtigung“. Auch der Düsseldorfer Airport beteiligt sich an der vom Verein „Zukunft durch Industrie“ organisierten Veranstaltung. Die Veranstaltungsreihe möchte mehr Akzeptanz für Industrie und industrielle Großprojekte schaffen. Die vom Airport angebotenen Vorfeldrundfahrten waren schnell ausgebucht.

und Jorge Gonzalez und Peyman Amin Catwalk-Tricks und Stylingtipps verraten, heißt es: Willkommen beim „FashionAirport“. Zwischen 10:00 und 18:00 Uhr tauchen die Passagiere und Besucher von Düsseldorf International in die glamouröse Modewelt. Auch mit an Bord: Box-Weltmeister Wladimir Klitschko, der in einem Bühnen-Talk Rede und Antwort steht. Bühnen-Friseurshows, die Ausstellung einer Modeschule, Verlosungen von Kosmetiksets sowie Talks mit Modemachern, Make-up-Artisten und Stylisten sind Teil des attraktiven Rahmenprogramms.

rin NRW, und Christoph Blume, Sprecher der Flughafengeschäftsführung, heißen Gaetano Zizzo willkommen, der auf dem Flug von Mailand nach New York in Düsseldorf zwischengelandet war. Das Drehkreuz am Rhein erfreut sich steigender Passagierzahlen. Über zehn Prozent des Verkehrs entfallen inzwischen auf Umsteige-Passagiere, die Düsseldorf für einen Zwischenstopp oder als wichtigen Ort der Verkehrsverknüpfung nutzen. Das liegt vor allem daran, dass neben zusätzlichen Langstreckenverbindungen auch noch mehr attraktive Destinationen auf der Kurz- und Mittelstrecke angeboten werden.

in Nordrhein Westfalen errichtet. Mit dem Einbau des letzten von rund 8.400 Solarmodulen steht kurz vor der Fertigstellung und der ersten Einspeisung in das Stromnetz. Mit einer Leistung von circa 2.000 Kilowatt wird hier zukünftig der Strom für etwa 600 Vier-Personen-Haushalte erzeugt bei gleichzeitiger Vermeidung von bis zu 1.000 Tonnen Kohlendioxid (CO₂) pro Jahr. Das Besondere an dem Projekt ist, dass es die bundesweit einzige Anlage innerhalb des Sicherheitsbereiches eines internationalen Verkehrsflughafens in Deutschland ist.

erstmalig in Richtung Abu Dhabi zu starten. Für die staatliche Fluggesellschaft der Vereinigten Arabischen Emirate gilt Düsseldorf als die wichtigste Streckenaufnahme in Europa in diesem Jahr. Etihad verbindet die nordrhein-westfälische Landeshauptstadt viermal pro Woche nonstop mit dem internationalen Drehkreuz Abu Dhabi. Ab April 2012 wird Etihad die Strecke Düsseldorf – Abu Dhabi sogar täglich anbieten. Über das internationale Drehkreuz Abu Dhabi werden den Fluggästen weitere Verbindungen in den Nahen Osten sowie nach Afrika, Asien, Australien, Europa und Nordamerika angeboten. Das Streckennetz von Etihad umfasst inzwischen 71 Destinationen.

ist ein Familienmitglied der vierköpfigen Familie Kerstholt aus dem niederländischen Hengelo. Vater Klaas Kerstholt und Mutter Odyl Vehof reisen mit ihren Kindern Leon und Charlotte auf dem Lufthansa-Flug LH472 zum Weihnachtsbesuch nach Toronto. Christoph Blume, Sprecher der Flughafengeschäftsführung und Vicky Scherber, Head of Services & Operations Germany West Deutsche Lufthansa, beglückwünschen die Familie an den Check-in-Countern.



Neue Ziele, neue Airlines, mehr Kapazität. So lautet das Resümee für 2011. Es ist das erfolgreichste Jahr in der Geschichte unseres Airports. Das Passagiervolumen stieg auf einen Rekordwert von 20,3 Millionen. In der Winterperiode wurden so viele Langstreckenflüge

wie nie zuvor angeboten. Dabei haben wir unsere Position als drittes Luftverkehrsdrehkreuz in Deutschland weiter ausgebaut – unter anderem durch neue Airlines wie Air China, TAP Portugal und Etihad. Unser Marktanteil in NRW beträgt mittlerweile annähernd 60 Prozent.

Auch die beiden größten Carrier airberlin und Lufthansa stockten in DUS weitere Frequenzen auf und implementierten neue Routen. Vor allem die Drehkreuzstrategie unseres „Next Generation Hub™“ zahlte sich auch 2011 aus. Bereits jeder zehnte Passagier in Düsseldorf

International ist Umsteiger. Durch die Transferpassagiere werden die für Nordrhein-Westfalen so wichtigen Interkontinental-Verbindungen für die Fluggesellschaften wirtschaftlich attraktiv. Diese Entwicklung trägt dazu bei, das gesamte Streckennetz in Düsseldorf nachhaltig zu stabilisieren.



Mit Campus und van Laack haben sich gleich zwei Unternehmen entschlossen, für ihren weltweit ersten Airport Store den Standort Düsseldorf Flughafen zu wählen. Diese beiden neuen Retailkunden in 2011 sind symptomatischer

Ausdruck für ein erfolgreiches und kontinuierlich auf die Bedürfnisse unserer Kunden angepasstes Retail-Konzept, das seinen Passagieren und Besuchern eine umfangreiche und nachfrageorientierte Shopping- und Gastronomieauswahl bietet.

74 Geschäfte sowie 43 Bars, Restaurants und Cafés machen Düsseldorf International zu einer Erlebniswelt auch über den reinen Flugbetrieb hinaus. Die kommerziellen Non-Aviation-Geschäftsfelder, zu denen die Vermarktung von

Einzelhandels-, Gastronomie-, Duty-free-, und sonstigen Gewerbeflächen sowie die Parkraumbewirtschaftung und die Bewirtschaftung der Werbeflächen zählen, tragen mittlerweile zu einem nicht unerheblichen Teil zum positiven Wirtschaftsergebnis bei.



Mit 19.500 Arbeitsplätzen und 216 ansässigen Firmen und Dienststellen ist der Airport die größte Arbeitsstätte in Düsseldorf. Ein Arbeitsplatz am Flughafen – so eine Faustformel – zieht mindestens zwei weitere in der Region nach sich. Insgesamt hängen

rund 50.000 Jobs in der Region von der Existenz des Flughafens ab. Auch außerhalb seiner beiden Geschäftsfelder Aviation und Non-Aviation trägt Düsseldorf International maßgeblich zur Standortentwicklung bei. Das Standortimage ist in der

globalisierten Wirtschaft ein wichtiger Faktor bei der Anwerbung neuer Unternehmen. Mit der Airport City hat Düsseldorf International einen exzellenten Businessstandort geschaffen, dessen Vermarktung kontinuierlich vorangetrieben wird. 2011 entschieden

sich Siemens, der Dax-Konzern GEA und die Beratungsfirma Mercer, mit Ansiedlung in der Airport City den exzellenten Standortvorteil, den der Business-Park direkt neben dem Terminal bietet, zu nutzen.

Flugangebot Düsseldorf International



- ✈️ Edinburgh
Elazig
Enfidha
Erbil
Erzurum
Exeter
- ✈️ Faro
Florenz
Fort Myers
Frankfurt
Friedrichshafen
Fuerteventura
Funchal
- ✈️ Gaziantep
Genf
Göteborg
Graz
Guernsey
- ✈️ Hamburg
Hatay
Helsinki
Heraklion
Heringsdorf
Hurghada
- ✈️ Ibiza
Innsbruck
Inverness
Istanbul-Atatürk
Istanbul-Sabiha Gökçen
Izmir
- ✈️ Jerez de la Frontera
Jersey
- ✈️ Kairo
Karpathos
Kattowitz
Kavala
Kayseri
Kiew
Kirkenes
Klagenfurt
Kopenhagen
Korfu
Kos
- ✈️ La Romana
Lamezia-Terme
Larnaca
Las Palmas
Leeds
Leipzig/Halle
Linz
Lissabon
London-Gatwick
London-Heathrow
London-Stansted
Los Angeles
Luxemburg
Luxor
Lyon
- ✈️ Madrid
Mahon
Mailand-Malpensa
Malaga
Malatya
Male
Malta
Manchester
Marsa Alam
Marseille
Miami
Mombasa
Montego Bay
Moskau-Domodedovo
Moskau-Sheremetyevo
München
Mytilene
- ✈️ Nador
Nantes
Neapel
New York JFK
New York Newark
Newcastle
Newquay
Nizza
Nürnberg
- ✈️ Ohrid
Olbia
Omsk
Orenburg
Oslo
- ✈️ Palma de Mallorca
Paphos
Paris-Charles de Gaulle
Paris-Orly
Patras
Peking
Ponta Delgada
Prag
Preveza
Priština
Puerto Plata
Punta Cana
- ✈️ Ras Al Khaimah
Reykjavík/Keflavík
Rhodos
Riga
Rom
- ✈️ Salzburg
Samos
Samsun
San Francisco
Santo Domingo
Santorin (Thira)
Sármellék
Sharm El-Sheikh
Singapur
Sivas
Skiathos
Skopje
Sofia
Southampton
Split
St. Cruz de la Palma
St. Petersburg
Stockholm
Stuttgart
Sulayyamanii
- ✈️ Teheran
Tekirdag
Tel Aviv
Teneriffa-Süd
Thessaloniki
Timisoara
Toronto
Toulouse
Trabzon
Tripolis
Tscheljabinsk
Tunis
Turin
- ✈️ Valencia
Vancouver
Varadero
Varna
Venedig
Verona
- ✈️ Warschau
Westerland
Wien
- ✈️ Zakyntos
Zonguldak
Zürich

196 Destinationen
73 Airlines
55 Länder

- ✈️ Abu Dhabi
Adana
Agadir
Alicante
Amsterdam
Ankara
Antalya
Arrecife
Athen
Atlanta
- ✈️ Bagdad
Bangkok
Barcelona
Bari
Barnaul
Basel
Beirut
Belgrad
Bergen
Berlin-Tegel
Bilbao
Billund
Birmingham
- Bodrum
Breslau/Wroclaw
Bridgetown
Budapest
Bukarest
Burgas
Bursa/Yenisehir
- ✈️ Cagliari
Cancún
Catania
Chania
Chicago
Curacao
- ✈️ Dalaman
Damaskus
Danzig
Djerba
Dresden
Dubai
Dublin
Dubrovnik



Das Jahr 2011 war für den Flughafen Düsseldorf geprägt von einem starken nachhaltigen Wachstum auf allen Ebenen. So konnte beispielsweise der Marktanteil in Nordrhein-Westfalen durch den Ausbau der Direktverbindungen auf der Langstrecke u. a. von Air China nach Peking oder Etihad nach Abu Dhabi auf 55 % weiter gesteigert werden. Bei den Passagieren hat der Flughafen erstmals die „20 Millionen-Marke“ überschritten, wobei mehr als zwei Millionen Umsteiger Düsseldorf als Drehkreuz genutzt haben.

Der Aufsichtsrat der Flughafen Düsseldorf GmbH hat während des Berichtsjahres die ihm nach Gesetz und Gesellschaftsvertrag obliegenden Aufgaben wahrgenommen und die Geschäftsführung der Gesellschaft überwacht und beraten. Er hat sich dabei laufend und eingehend u. a. mit der Lage des Unternehmens, dem Gang der Geschäfte, der Unternehmensplanung, der Investitionstätigkeit sowie der Geschäftspolitik befasst und im Rahmen seiner

Beratungs- und Überwachungstätigkeit auch ergänzende Informationen der Geschäftsführung zu ausgewählten Themenstellungen eingeholt.

Über die regelmäßige schriftliche und mündliche Unterrichtung der Geschäftsführung über die Lage und die Entwicklung der Gesellschaft hinausgehend sind der Aufsichtsrat und die aus seiner Mitte gebildeten Ausschüsse auch über wesentliche Ereignisse und wichtige Geschäftsvorfälle informiert worden. Für diejenigen Geschäfte und Maßnahmen, die der ausdrücklichen Zustimmung des Aufsichtsrates

bedürfen, wurde diese eingeholt. Der Vorsitzende des Aufsichtsrates informierte sich darüber hinaus laufend über bedeutsame Vorgänge des Geschäftsbetriebes.

Der Aufsichtsrat hat im Berichtsjahr aus seiner Mitte einen Finanz- und Prüfungsausschuss gebildet, der sich im Sinne von § 107 Abs. 3 Satz 2 AktG u. a. mit der Überwachung der Wirksamkeit der unternehmerischen Kontrollsysteme sowie des Rechnungslegungsprozesses und der Abschlussprüfung befasst.

Den von der Geschäftsführung aufgestellten Jahresabschluss zum 31. Dezember 2011 und den Lagebericht sowie den Konzernabschluss und Konzernlagebericht 2011 hat die durch die Gesellschafterversammlung zum Abschlussprüfer gewählte und vom Aufsichtsrat beauftragte Rölfs RP AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, geprüft und uneingeschränkt bestätigt. Dem Aufsichtsrat lagen die Berichte des Abschlussprüfers vor. Der Abschlussprüfer hat an der Bilanzsitzung des Aufsichtsrates am 21. März 2012 teilgenommen und über die Ergebnisse seiner Prüfungen berichtet. Der Aufsichtsrat hat den vorliegenden Jahresabschluss, den Lagebericht und den Ergebnisverwendungsvorschlag sowie den Konzernabschluss und Konzernlagebericht 2011 anhand der Prüfungsberichte und den Feststellungen nach § 53 Haushalts-

grundsatzgesetz sowie den hierzu veröffentlichten Grundsätzen über die Prüfung von Unternehmen geprüft und eingehend beraten. Der Aufsichtsrat billigt den von der Geschäftsführung aufgestellten Jahresabschluss zum 31. Dezember 2011 sowie Konzernabschluss 2011 und erhebt gegen das Ergebnis der Prüfungen durch den Abschlussprüfer keine Einwände.

Der Aufsichtsrat schlägt der Gesellschafterversammlung vor:

- ➔ den Jahresabschluss 2011 und den Lagebericht festzustellen
- ➔ den Konzernabschluss und Konzernlagebericht 2011 zu billigen
- ➔ den Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2011 von EUR 42.829.097,78 an die Gesellschafter auszuschütten
- ➔ den Geschäftsführern für das Geschäftsjahr 2011 Entlastung zu erteilen

Im Laufe des Jahres 2011 ist Herr Dr. Peter Noé nach langjähriger Zugehörigkeit aus dem Aufsichtsrat der Flughafen Düsseldorf GmbH ausgeschieden und mit Wirkung vom 01. Juli 2011 Herr Gerhard Schroeder als sein Nachfolger bestellt worden. Der Aufsichtsrat dankt Herrn Dr. Peter Noé für seine auch in seiner Funktion als Vorsitzender des Aufsichtsrates geleistete Arbeit und seinen engagierten Einsatz für die Interessen des Flughafens Düsseldorf.

Im Rahmen einer Nachfolgeregelung wurden Herr Oberbürgermeister Dirk Elbers mit Wirkung vom 01. Juli 2011 für die Amtszeit bis zum 15. Januar 2012 zum Vorsitzenden und Herr Reiner Schränkler zum Zweiten stellv. Vorsitzenden des Aufsichtsrates der Flughafen Düsseldorf GmbH gewählt. Die beiden vorgenannten Mandatsträger sind nach Ablauf ihrer regulären Amtszeit zum 15. Januar 2012 durch Wahl für weitere zwei Jahre erneut in ihrer Funktion als Vorsitzender bzw. Zweiter stellv. Vorsitzender bestätigt worden.

Darüber hinaus haben im Geschäftsjahr 2011 keine Veränderungen in den Aufsichtsratsmandaten stattgefunden.

Der Aufsichtsrat spricht den Geschäftsführern und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Dank und Anerkennung für ihr großes Engagement und ihre Leistung im Geschäftsjahr 2011 aus.

Düsseldorf, 21. März 2012
 Flughafen Düsseldorf GmbH
 Der Aufsichtsrat

 Dirk Elbers
 (Vorsitzender)

Jahresabschluss
zum 31. Dezember 2011

Düsseldorf
International

➔ Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	25
➔ Bilanz FDG	26
➔ Gewinn- und Verlustrechnung FDG	28
➔ Konzern-Bilanz	29
➔ Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	31
➔ Anhang	32
Allgemeine Angaben	32
Konsolidierungskreis	32
Konsolidierungs-, Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze	33
Erläuterungen zur Konzernbilanz	35
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	40
Sonstige Angaben	41
➔ Konzern-Lagebericht	43

Wir haben den von der Flughafen Düsseldorf GmbH, Düsseldorf, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Anhang, Kapitalflussrechnung und Eigenkapitalspiegel – und den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Der Prüfungsbericht wird gemäß § 321 Abs. 5 HGB, § 32 WPO wie folgt unterzeichnet.

Düsseldorf, den 20. Januar 2012

Rölfs RP AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Rüdiger Reinke Stephan Martens
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

Bilanz

FDG zum 31. Dezember 2011

Aktiva	31. 12. 2011	31. 12. 2010
	EUR	EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	29.902.148,85	31.706.349,85
2. Geleistete Anzahlungen	6.203,10	2.162,40
	<u>29.908.351,95</u>	<u>31.708.512,25</u>
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		
a) Grundstücksgleiche Rechte und Bauten	519.072.165,51	532.183.685,51
b) Grundstücke mit Wohnbauten	17.212.300,71	21.239.003,58
c) Grundstücke ohne Bauten	10.823.321,35	11.768.049,55
2. Technische Anlagen und Maschinen		
a) Flughafenanlagen	86.173.488,00	96.143.733,00
b) Betriebsanlagen	118.162.399,17	127.305.537,67
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	12.773.068,66	14.571.134,09
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	42.114.947,52	14.838.042,73
	<u>806.331.690,92</u>	<u>818.049.186,13</u>
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	12.281.717,74	12.281.717,74
2. Beteiligungen	1.672.784,75	1.685.034,75
3. Sonstige Ausleihungen	404.298,58	496.748,02
	<u>14.358.801,07</u>	<u>14.463.500,51</u>
	850.598.843,94	864.221.198,89
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.974.207,79	1.971.952,11
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17.305.214,98	15.584.947,00
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	22.781.144,00	27.393.511,42
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	448.221,44	14.373,92
4. Sonstige Vermögensgegenstände	3.414.922,45	865.358,72
	<u>43.949.502,87</u>	<u>43.858.191,06</u>
III. Flüssige Mittel	<u>12.409.237,79</u>	<u>83.208.766,71</u>
	58.332.948,45	129.038.909,88
C. Rechnungsabgrenzungsposten	5.175.416,78	8.700.083,33
	<u>914.107.209,17</u>	<u>1.001.960.192,10</u>

Passiva	31. 12. 2011	31. 12. 2010
	EUR	EUR
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	25.564.594,06	25.564.594,06
II. Kapitalrücklage	80.582.202,95	80.582.202,95
III. Gewinnrücklagen (andere Gewinnrücklagen)	1.230.210,15	1.230.210,15
IV. Jahresüberschuss	42.829.097,78	55.014.584,20
	150.206.104,94	162.391.591,36
B. Zuwendungen des Landes Nordrhein-Westfalen für Lärmschutzmaßnahmen	69.425,55	250.005,84
C. Sonderposten für Investitionszuschüsse zu Sachanlagen	57.777.621,77	61.325.886,77
D. Sonderposten mit Rücklageanteil	62.777.640,73	64.852.717,57
E. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5.012.749,00	4.950.493,00
2. Steuerrückstellungen	324.782,35	15.966.899,70
3. Sonstige Rückstellungen	64.863.000,08	80.139.055,96
	70.200.531,43	101.056.448,66
F. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	536.037.994,25	577.414.483,98
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.547.856,79	7.835.912,05
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	5.036.110,70	3.063.926,92
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	12.817.849,93	10.212.120,97
5. Sonstige Verbindlichkeiten	9.572.526,38	10.935.705,05
	571.012.338,05	609.462.148,97
G. Rechnungsabgrenzungsposten	2.063.546,70	2.621.392,93
	<u>914.107.209,17</u>	<u>1.001.960.192,10</u>

Gewinn- und Verlustrechnung

FDG vom 1. Januar 2011 bis 31. Dezember 2011

Gewinn- und Verlust-Rechnung (mit Vergleichszahlen für den Zeitraum vom 01. 01. 2010 bis 31. 12. 2010)	01. 01. – 31. 12. 2011	01. 01. – 31. 12. 2010
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	361.402.091,40	338.528.415,73
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	1.880.240,21	1.560.227,22
3. Sonstige betriebliche Erträge	13.074.298,42	17.983.202,86
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	26.046.521,05	31.515.416,83
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	64.154.456,50	70.632.155,12
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	48.933.791,64	48.784.880,87
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	14.088.662,38	13.798.794,47
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	56.442.431,99	55.606.530,65
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	76.026.262,27	67.615.355,02
8. Erträge aus Beteiligungen	1.765.081,35	1.003.322,57
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	2.882.201,85	2.141.913,11
10. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	67.276,12	251.309,33
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	801.722,51	596.946,59
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	0,00	2.802.746,22
13. Aufwendungen aus Verlustübernahme	9.905.701,01	9.739.721,27
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	25.566.949,09	26.464.819,81
15. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	60.708.135,93	35.104.917,15
16. Außerordentliche Erträge	3.378.000,00	47.455.722,28
17. Außerordentliche Aufwendungen	412.526,02	0,00
18. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	19.214.757,61	26.687.355,20
19. Sonstige Steuern	1.629.754,52	858.700,03
20. Jahresüberschuss	42.829.097,78	55.014.584,20

Konzern-Bilanz

zum 31. Dezember 2011

Aktiva	31. 12. 2011	31. 12. 2010
	EUR	EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	29.966.783,97	31.818.729,48
2. Geschäfts- oder Firmenwert	363.371,49	399.723,52
3. Geleistete Anzahlungen	6.203,10	2.162,40
	30.336.358,56	32.220.615,40
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	630.240.199,52	652.911.112,53
2. Technische Anlagen und Maschinen	218.568.582,61	239.089.791,68
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	25.013.550,32	26.205.030,18
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	42.248.774,68	15.002.641,38
	916.071.107,13	933.208.575,77
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	1.617.486,29	1.617.486,29
2. Beteiligungen	0,00	12.250,00
3. Sonstige Ausleihungen	416.725,25	509.684,50
	2.034.211,54	2.139.420,79
	948.441.677,23	967.568.611,96
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	11.530.800,48	12.105.063,77
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	25.671.989,92	25.308.489,17
2. Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	448.221,44	30.387,02
3. Sonstige Vermögensgegenstände	3.649.622,70	928.794,03
	29.769.834,06	26.267.670,22
III. Flüssige Mittel	14.645.331,52	94.199.643,60
	55.945.966,06	132.572.377,59
C. Rechnungsabgrenzungsposten	7.659.726,26	11.824.627,76
D. Aktive latente Steuern	30.730.332,08	32.740.184,65
	1.042.777.701,63	1.144.705.801,96

Passiva	31. 12. 2011	31. 12. 2010
	EUR	EUR
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	25.564.594,06	25.564.594,06
II. Kapitalrücklage	80.582.202,95	80.582.202,95
III. Gewinnrücklagen (andere Gewinnrücklagen)	1.274.128,48	1.274.128,48
IV. Konzernbilanzgewinn	42.462.451,78	54.978.069,07
V. Ausgleichsposten Anteile im Fremdbesitz	4.963.348,74	4.963.348,74
	154.846.726,01	167.362.343,30
B. Zuwendungen des Landes Nordrhein-Westfalen für Lärmschutzmaßnahmen	69.425,55	250.005,84
C. Sonderposten für Investitionszuschüsse zu Sachanlagen	58.273.570,77	62.069.812,77
D. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	35.147.891,00	39.319.599,00
2. Steuerrückstellungen	869.921,79	16.142.548,54
3. Sonstige Rückstellungen	79.543.767,40	96.629.130,73
	115.561.580,19	152.091.278,27
E. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	556.152.193,68	597.539.359,94
2. Verbindlichkeiten aus Immobilienfinanzierung	101.494.169,09	105.847.268,95
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9.241.508,43	9.831.302,16
4. Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	12.862.215,30	10.678.491,66
5. Sonstige Verbindlichkeiten	11.141.772,76	13.076.727,12
	690.891.859,26	736.973.149,83
F. Rechnungsabgrenzungsposten	3.529.082,85	4.247.456,95
G. Passive latente Steuern	19.605.457,00	21.711.755,00
	1.042.777.701,63	1.144.705.801,96

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar 2011 bis 31. Dezember 2011

Gewinn- und Verlust-Rechnung (mit Vergleichszahlen für den Zeitraum vom 01. 01. 2010 bis 31. 12. 2010)	01. 01. – 31. 12. 2011	01. 01. – 31. 12. 2010
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	418.673.972,53	404.462.224,18
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	1.880.240,21	1.560.227,22
3. Sonstige betriebliche Erträge	20.077.931,22	18.516.531,77
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	27.106.023,32	32.941.237,22
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	61.456.353,42	67.281.904,25
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	89.680.118,08	90.876.775,50
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	25.645.092,09	24.693.527,18
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	65.462.937,29	65.031.337,23
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	84.139.787,44	79.816.760,62
8. Erträge aus Beteiligungen	411.375,59	389.031,94
9. Erträge aus der Anwendung der Equity-Methode	430.771,75	0,00
10. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	8.908,90	10.340,45
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	417.788,51	412.537,52
12. Aufwand aus der Anwendung der Equity-Methode	0,00	30.298,46
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	26.836.614,16	27.731.532,93
14. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	61.574.062,91	36.947.519,69
15. Außerordentliche Erträge	3.378.000,00	47.587.836,98
16. Außerordentliche Aufwendungen	412.526,02	0,00
17. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	20.045.644,97	26.214.380,40
18. Sonstige Steuern	1.994.925,01	1.240.355,98
19. Jahresüberschuss	42.498.966,91	57.080.620,29
– davon auf andere Gesellschafter entfallend EUR 0,00 (Vorjahr: EUR 0,00)		
20. Gewinnvortrag	54.978.069,07	80.506.001,52
– davon auf andere Gesellschafter entfallend EUR 0,00 (Vorjahr: EUR 0,00)		
21. Änderungen aus Erstkonsolidierung Estamin und Japon	0,00	-43.933.576,30
22. Ausschüttungen der Muttergesellschaft	55.014.584,20	38.674.976,44
– davon auf andere Gesellschafter entfallend EUR 0,00 (Vorjahr: EUR 0,00)		
23. Konzernbilanzgewinn	42.462.451,78	54.978.069,07
– davon auf andere Gesellschafter entfallend EUR 0,00 (Vorjahr: EUR 0,00)		

Allgemeine Angaben

Die Flughafen Düsseldorf GmbH ist als Muttergesellschaft des Flughafen Düsseldorf GmbH Konzerns (FDG Konzern) gemäß §§ 290 ff. HGB zur Aufstellung eines Konzernabschlusses verpflichtet.

Der Konzernabschluss zum 31. Dezember 2011 wurde nach den maßgeblichen handelsrechtlichen Vorschriften und den Vorschriften über die Rechnungslegung von Gesellschaften mit beschränkter Haftung aufgestellt. Er umfasst die gesetzlichen Bestandteile gemäß § 297 Abs. 1 HGB (Konzernbilanz, Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzernkapitalflussrechnung, Konzern-eigenkapitalpiegel und Konzernanhang). Eine Segmentberichterstattung erfolgt nicht. Für die Konzernbilanz und die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wurden die Grundsätze der Gliederung entsprechend der § 298 Abs. 1 i.V.m. §§ 266, 275 HGB beachtet. Für die Gewinn- und Verlustrechnung wurde dabei wie im Vorjahr das Gesamtkostenverfahren angewandt. In Anlehnung an § 275 Abs. 4 HGB i.V.m. § 158 AktG wurde dabei das Gliederungsschema erweitert.

Stichtag des Konzernabschlusses ist der Jahresabschlussstichtag der Muttergesellschaft. Auf diesen Stichtag stellen zugleich alle in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen ihren Jahresabschluss auf.

Konsolidierungskreis

Die in den Konzernabschluss im Wege der Vollkonsolidierung einbezogenen Unternehmen und die zu diesem gemäß § 313 Abs. 2 Nr. 1 HGB angabepflichtigen Informationen stellen sich wie folgt dar:

Name	Sitz	Anteil am Kapital in %
Flughafen Düsseldorf GmbH	Düsseldorf	Mutterunternehmen
Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH	Düsseldorf	100
Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH	Düsseldorf	100
Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH	Düsseldorf	100
Flughafen Düsseldorf Verwaltungs GmbH	Düsseldorf	100
Flughafen Düsseldorf Objekt Eins GmbH	Düsseldorf	100
Flughafen Düsseldorf Security GmbH	Düsseldorf	100
Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH	Mönchengladbach	70,03
Flughafen Mönchengladbach Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH	Mönchengladbach	70,03
Flughafen Düsseldorf Energie GmbH	Düsseldorf	100
ESTAMIN Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG*	Mainz	100
Japon Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG*	Mainz	100

* Zweckgesellschaft gemäß § 290 Abs. 2 Nr. 4 HGB

Der Vollkonsolidierungskreis ist im Vergleich zum Vorjahr nicht verändert.

Die Anteile an der DLG Personalservice GmbH, Düsseldorf, an der die FDG 49 % der Kapitalanteile hielt, wurden im Geschäftsjahr 2011 verkauft. Die Gesellschaft war vor dem Verkauf im Konzernabschluss aufgrund ihrer geringen Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns anstelle einer Konsolidierung nur mit dem Beteiligungsbuchwert enthalten.

Die in den Konzernabschluss im Wege der so genannten Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und die zu diesen gemäß § 313 Abs. 2 Nr. 2 und 3 HGB angabepflichtigen Informationen stellen sich wie folgt dar:

Name	Sitz	Anteil am Kapital in %	Anmerkung
BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG	Pullach	100	Gemeinschaftsunternehmen
SITA Airport IT GmbH	Düsseldorf	30	assoziiertes Unternehmen

Konsolidierungs-, Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Konsolidierungsgrundsätze

Bei der Konsolidierung werden neben den Vorschriften des HGB grundsätzlich auch die Deutschen Rechnungslegungsstandards (DRS) des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee beachtet.

Vorbereitung der Vollkonsolidierung

Die Jahresabschlüsse der Muttergesellschaft und ihrer Tochtergesellschaften werden auf Basis einheitlicher Bilanzierungs-, Bewertungs- und Ausweismethoden gemäß der Konzernbilanzierungsrichtlinie in den Konzernabschluss einbezogen.

Soweit die Einzelabschlüsse der Tochtergesellschaften nicht bereits den Bilanzierungs-, Bewertungs- und Ausweismethoden der Muttergesellschaft entsprechen und/oder soweit die Bilanzierungs-, Bewertungs- und Ausweismethoden im Konzernabschluss von denen im Einzelabschluss der Muttergesellschaft abweichen, erfolgen die notwendigen Vereinheitlichungen durch Erstellung so genannter Handelsbilanzen II.

Angesichts der Tatsache, dass der Konzernabschluss bisher nur inländische Gesellschaften umfasst, ist eine Währungsumrechnung gemäß § 308a HGB nicht erforderlich.

Vollkonsolidierung

Die Vollkonsolidierungsmaßnahmen umfassen:

- die Kapitalkonsolidierung,
- die Schuldenkonsolidierung und
- die Aufwands- und Ertragskonsolidierung

Außerdem werden zu den Konsolidierungsmaßnahmen erforderlichenfalls latente Steuern berücksichtigt.

Auf eine Zwischenergebniseliminierung wird – soweit überhaupt erforderlich – gemäß § 304 Abs. 2 HGB aufgrund untergeordneter Bedeutung verzichtet.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt für sämtliche Tochterunternehmen nach der Neubewertungsmethode. Die Erstkonsolidierung erfolgt dabei

auf den jeweiligen Erwerbszeitpunkt, wobei im Erwerbszeitpunkt die Vermögensgegenstände, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten mit dem beizulegenden Zeitwert, die Rückstellungen gemäß § 253 Abs. 1 Satz 2 und 3, Abs. 2 und die gemäß dem bilanzorientierten Konzept gebildeten latenten Steuern – ggf. im Zuge des BilMoG-Übergangs nachträglich – gemäß § 274 Abs. 2 HGB bewertet werden. Ein aus der Kapitalersterkonsolidierung verbleibender positiver Unterschiedsbetrag wird als Geschäfts- und Firmenwert ausgewiesen. Negative Unterschiedsbeträge sind bisher nicht angefallen. Im Rahmen der Kapitalfolgekonsolidierung werden die aufgedeckten stillen Reserven und Lasten fortentwickelt und die Geschäfts- und Firmenwerte abgeschrieben.

Forderungen, Rückstellungen und Verbindlichkeiten sowie andere Schuldverhältnisse zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden im Rahmen der Schuldenkonsolidierung gem. § 303 HGB eliminiert.

Zwischen in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen entstandene Erträge und Aufwendungen, insbesondere aus innerkonzernlichen Lieferungen und Leistungen, werden im Rahmen der Aufwands- und Ertragskonsolidierung eliminiert.

Auf Konsolidierungsmaßnahmen werden gemäß § 306 HGB latente Steuern nach dem so genannten bilanzorientierten Konzept gebildet. Dabei sind auch im Rahmen der Kapitalkonsolidierung latente Steuern zu berücksichtigen; ausgenommen für einen verbleibenden Unterschiedsbetrag aus der Kapitalaufrechnung. Ein aus der Bildung von latenten Steuern auf Konsolidierungsmaßnahmen sich ggf. ergebender so genannter Aktivüberhang wird in voller Höhe aktiviert.

Die aus Konsolidierungsmaßnahmen resultierenden latenten Steuern werden im Konzernabschluss unverrechnet und zusammengefasst mit den nicht-konsolidierungsbedingten latenten Steuern gemäß § 274 HGB ausgewiesen.

Konsolidierung von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen

In Anwendung des diesbezüglichen Wahlrechts werden so genannte Gemeinschaftsunternehmen

ebenso nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen, wie so genannte assoziierte Unternehmen. Die Erstanwendung der Equity-Methode erfolgt dabei analog zur Vollkonsolidierung auf den Erwerbszeitpunkt.

Im Fall von Gemeinschaftsunternehmen wird die Equity-Methode auf Basis eines an die Bilanzierungs-, Bewertungs- und Ausweismethoden im Konzernabschluss angepassten Abschlusses (HB II) des Gemeinschaftsunternehmens vorgenommen. Im Fall von assoziierten Unternehmen erfolgt wahlrechtsgemäß keine Anpassung an die Bilanzierungs-, Bewertungs- und Ausweismethoden des Konzerns.

Auf eine Zwischenergebniseliminierung im Rahmen der Anwendung der Equity-Methode wird gemäß §§ 312, 304 HGB aufgrund unwesentlicher Bedeutung verzichtet.

Geschäfts- und Firmenwerte bzw. passive Unterschiedebeträge haben sich im Rahmen der Anwendung der Equity-Methode bisher nicht ergeben.

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Grundsätzliches

Die Bilanzierungs-, Bewertungs- und Ausweismethoden im Konzernabschluss entsprechen grundsätzlich den im Jahresabschluss der Muttergesellschaft verwendeten Methoden. Die Abweichungen werden nachfolgend benannt.

Für auf Ebene der Einzelabschlüsse der Muttergesellschaft und der Tochtergesellschaften bzw. auf Ebene der Handelsbilanzen II bestehende latente Steuern werden die Wahlrechte gemäß §§ 298, 274 HGB im Konzernabschluss derart ausgeübt, dass ein sich aus der Ermittlung latenter Steuern ergebender so genannter Aktivüberhang aktiviert wird und ein unverrechner Ausweis (Bruttoausweis) aktiver und passiver latenter Steuern vorgenommen wird. Hingegen wird auf Ebene des Einzelabschlusses der Muttergesellschaft auf die Aktivierung eines ggf. bestehenden Aktivüberhangs verzichtet und ein verrechneter Ausweis (Nettoausweis) aktiver und passiver latenter Steuern vorgenommen.

Die Bewertung der sich ergebenden Abweichungen zwischen den handelsbilanziellen und

steuerbilanziellen Wertansätzen erfolgt mit dem konzernindividuellen Steuersatz zum Zeitpunkt des Abbaus der Abweichung. Eine Abzinsung erfolgt dabei nicht. Soweit die künftigen Steuersätze noch nicht ausreichend konkretisiert sind, werden hilfsweise die aktuellen konzernindividuellen Sätze herangezogen.

Die bis zur Ebene der Handelsbilanzen II bestehenden latenten Steuern werden im Ausweis mit den latenten Steuern auf Konsolidierungsmaßnahmen (unverrechnet) zusammengefasst. Durch die abweichende Wahlrechtsausübung in Bezug auf die latenten Steuern bis zur Ebene der Handelsbilanzen II wird eine im Grundsatz weitgehend analoge Behandlung der konsolidierungsbedingten latenten Steuern und der nicht konsolidierungsbedingten latenten Steuern erreicht.

Das Wahlrecht gemäß Artikel 28 Satz 2 EGHGB bezüglich des Ansatzes von Rückstellungen für so genannte mittelbare Pensionsverpflichtungen und ähnliche Verpflichtungen wird im Einzelabschluss der Muttergesellschaft derart ausgeübt, dass für solche Verpflichtungen keine Rückstellungen gebildet werden. Im Konzernabschluss hat der FDG Konzern mittelbare Pensions- und ähnliche Verpflichtungen mit einem so genannten Zwischenansatz berücksichtigt. D. h., dass nicht der volle Verpflichtungsbetrag, sondern ein Teilbetrag zurückgestellt ist. Eine entsprechende Teilbetragszuführung wurde erstmals im Geschäftsjahr 2008 gebildet. Weitere Zuführungen sind bisher aus konzernbilanzpolitischen Gründen nicht erfolgt. Auflösungen des Teilbetrags werden nur vorgenommen, wenn die mit dem Teilbetrag verbundenen Verpflichtungen insoweit entfallen sind. Auf die Angabe des Gesamt-(fehl-)betrags für mittelbare Pensions- und ähnlicher Verpflichtungen wird verzichtet, weil eine alle diesbezüglichen Verpflichtungen betreffende Quantifizierung nicht hinreichend genau möglich ist. Die Verpflichtungen bestehen im Rahmen der Betriebsrentenansprüche von bestimmten Konzernmitarbeitern bei der Rheinischen Zusatzversorgungskasse (RZVK). Anspruch auf diese Zusatzversorgung hat eine nennenswerte Anzahl von Konzernmitarbeitern.

In den Einzelabschlüssen der Muttergesellschaft und der betroffenen Tochtergesellschaften wurden bis zur Umsetzung des so genannten BilMoG gemäß der so genannten umgekehrten Maßgeblichkeit in Übereinstimmung mit den entsprechenden steuerlichen Regelungen Sonderposten

mit Rücklagenanteil, insbesondere im Fall des Ansatzes von Reinvestitionsrücklagen in der Steuerbilanz, als besondere Passivposten gebildet. Im Rahmen des BilMoG-Übergangs wurde das diesbezügliche Wahlrecht zugunsten einer Fortführung dieser Sonderposten ausgeübt. Im Konzernabschluss sind seit je her keine Sonderposten mit Rücklagenanteil angesetzt worden.

Den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden liegt auf Ebene der in den Konzern einbezogenen Gesellschaften und damit auch im Konzernabschluss die Annahme der Unternehmensfortführung gemäß § 252 Abs. 1 Nr. 2 HGB zugrunde.

Das Wahlrecht der Aktivierung selbsterstellter immaterieller Vermögensgegenstände (Entwicklungsaufwendungen) war für den FDG Konzern bisher nicht relevant. Solche Vermögensgegenstände sind dementsprechend nicht in der Konzernbilanz enthalten.

Soweit im Rahmen des Risikomanagements des Konzerns variable verzinsliche Kredite derzeit gegen das Zinsänderungsrisiko abgesichert sind, hat der FDG Konzern auch auf der bilanziellen Ebene entsprechende Bewertungseinheiten gebildet. Die im Wege so genannter Mikro-Hedges bestehenden Zinsswaps und Forward-Zinsswaps werden entsprechend mit der abgesicherten Kredittranche zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Als Buchungsmethode kommt dabei die so genannte Einfrierungsmethode zur Anwendung.

Die zeitlichen Anforderungen an die Aufstellung und Prüfung des Konzernabschlusses bedingen eine Aufstellung im so genannten Fast-Close-Verfahren. Entsprechend basieren insbesondere die Erlöse und Aufwendungen des Monats Dezember z.T. auf einer auf Plandaten und Vergangenheitserfahrungen basierenden Schätzung.

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu den Anschaffungskosten aktiviert und entsprechend ihrer Nutzungsdauer linear abgeschrieben, sofern diese der Abnutzung unterliegen.

Das Sachanlagevermögen wird zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, im Fall der Abnutzung vermindert um planmäßige line-

are Abschreibungen, bilanziert. Lediglich Gebäude, die von 1993 bis 1995 zugegangen sind, werden nach Maßgabe des § 7 Abs. 5 EStG abgeschrieben. Bei der Herstellung eines Vermögensgegenstandes anfallende anteilige Personal- und Sachkosten der eigenen Mitarbeiter, die für Planung, Durchführung und Überwachung solcher Projekte verantwortlich zeichnen, werden als Eigenleistungen aktiviert.

Die Nutzungsdauerschätzung orientiert sich an der flughafenspezifischen Nutzungsdauertabelle der Arbeitsgemeinschaft der deutschen Verkehrsflughäfen.

Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert erfolgen nur im Fall dauerhafter Wertminderungen.

Die geringwertigen Wirtschaftsgüter mit einem Anschaffungswert zwischen EUR 150 und EUR 1.000 wurden in den Jahren 2008 und 2009 in einen Sammelposten eingestellt und über 5 Jahre linear abgeschrieben. Ab dem Jahr 2010 werden die geringwertigen Wirtschaftsgüter mit einem Anschaffungswert bis EUR 410 wieder im Anschaffungsjahr abgeschrieben (Abgangsfiktion).

Geschäfts- und Firmenwert im Konzernabschluss resultieren ausschließlich aus der Konsolidierung der Tochtergesellschaft FDCG. Die Bestimmung der Nutzungsdauer erfolgte unter Berücksichtigung des Umstands, dass die bedeutenden Absatz- und Beschaffungsmärkte der FDCG nur geringfügigen Änderungen unterliegen, auf der Absatzseite eine hohe Kundenbindung vorliegt und gewisse Markteintrittsbarrieren bestehen. Die Nutzungsdauer wurde mit 20 Jahren ermittelt.

Finanzanlagen

Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen werden nach der Equity-Methode bilanziert (siehe zuvor).

Die sonstigen Ausleihungen betreffen Arbeitgeberdarlehen, die mit dem Nominalwert angesetzt werden.

Abschreibungen nach § 253 Abs. 3 Satz 3 HGB werden nur im Fall voraussichtlich dauernder Wertminderung vorgenommen.

Umlaufvermögen

Die Bewertung der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe erfolgt zu durchschnittlichen Einstandspreisen unter Berücksichtigung des Niederwertprinzips.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit dem Nominalwert bilanziert. Die Risiken bei den Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen sind durch angemessene Einzel- und Pauschalwertberichtigungen berücksichtigt worden.

Die flüssigen Mittel bestehen aus dem Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten und sind zu Nominalwerten bilanziert.

Rechnungsabgrenzungsposten (aktiv sowie passiv)

Auf der Aktivseite werden als Rechnungsabgrenzungsposten Ausgaben vor dem Abschlussstichtag, die Aufwand für eine bestimmte Zeit danach sind, ausgewiesen. Auf der Passivseite werden Einnahmen vor dem Abschlussstichtag, die Ertrag für eine bestimmte Zeit darstellen, ausgewiesen.

Rückstellungen

Rückstellungen werden für erkennbare Risiken, ungewisse Verpflichtungen, drohende Verluste aus schwebenden Geschäften und unterlassenen Instandhaltungen, die innerhalb von 3 Monaten nach dem Geschäftsjahresende nachgeholt werden, gebildet. Die Bewertung erfolgt zum nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrag. Dabei werden künftige Preis- und Kostensteigerungen berücksichtigt, soweit diese zum Abschlussstichtag ausreichend konkretisiert und objektiviert sind. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit den ihrer Restlaufzeit entsprechenden, von der Deutschen Bundesbank vorgegebenen durchschnittlichen Marktzinsen der vergangenen sieben Jahre abgezinst.

Im Zuge des BilMoG-Übergangs wurde im Konzernabschluss für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (Beihilfeverpflichtungen) von dem Beibehaltungswahlrecht gemäß Artikel 67 Abs. 1 Satz 2 EGHGB Gebrauch gemacht. Mit der Bewertung zum aktuellen Stichtag sind die damit

verbundenen Beibehaltungsreserven vollständig verbraucht und die Rückstellungen oberhalb der Beibehaltungswerte bewertet.

Die Bewertung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (Beihilfezahlungen), Altersteilzeitverpflichtungen, Jubiläumsverpflichtungen und Entgeltfortzahlungen im Sterbefall erfolgte mit den vom versicherungsmathematischen Gutachter ermittelten Werten.

Für die Abzinsung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (Beihilfen) wurde entsprechend § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB der Zinssatz auf Basis einer pauschalen Restlaufzeit von 15 Jahren herangezogen (5,13 %).

Den versicherungsmathematischen Berechnungen liegen grundsätzlich zugrunde:

- projected unit credit-Methode (PUC-Methode) als versicherungsmathematisches Verfahren bzw. Barwertmethode im Fall der Altersteilzeitverpflichtungen
- Richttafeln RT 2005 G der Heubeck Richttafeln GmbH als biometrische Grundlagen
- Anwartschaftstrend von 2 %
- Rententrend von 2 %
- Preis- bzw. Kostensteigerungstrend von 2 % im Fall der Beihilfen sowie ggf. im Fall von Jubiläumsgatifikationen
- altersabhängige Fluktuationsannahmen soweit sachgerecht, insbesondere im Fall von Jubiläumsgeldern

Für die ausschließlich nach dem so genannten Blockmodell bestehenden Altersteilzeitverpflichtungen wird der so genannte Aufstockungsbetrag bei Abschluss der Vereinbarung zurückgestellt und der sich während der Arbeitsphase aufbauende Erfüllungsrückstand in der Rückstellung angesammelt.

Soweit im Rahmen der sonstigen Rückstellungen Preis-/Kostensteigerungen zum Tragen kommen, wurden diese mit 2 % bis 3 % p.a. in die Berechnung einbezogen.

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten wurden mit dem jeweiligen Erfüllungsbetrag angesetzt.

Erläuterungen zur Konzernbilanz

Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2011 und seine Gliederung sind im Anlagespiegel dargestellt.

Umlaufvermögen

Die Vorräte betreffen mit TEUR 2.058 Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie mit TEUR 9.473 zum Verkauf bestimmt Grundstücke in der Airport City.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände:

Umsatzerlöse	31.12.2011	31.12.2010
	TEUR	TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	25.672	25.308
davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	25.672	25.308
Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	448	30
davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	448	30
Sonstige Vermögensgegenstände mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	3.650	929
mehr als ein Jahr	3.061	340
	589	589

Der wesentliche Posten in den sonstigen Vermögensgegenständen ist der langfristige Rückforderungsanspruch gegen das Finanzamt aus dem Körperschaftsteuerguthaben von TEUR 589 (Vorjahr: TEUR 589).

	Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens Anschaffungs- und Herstellungskosten						kumulierte Abschreibungen						Buchwerte	
	Vortrag zum	Zugänge des	Zuschrei-	Umbu-	Abgänge	Stand am	Vortrag zum	Zugänge	Zuschrei-	Umbu-	Abgänge	Stand am	Stand am	Stand am
	01.01.2011	Geschäftsjahres	bungen	chungen		31.12.2011	01.01.2011		bungen	chungen		31.12.2011	31.12.2011	31.12.2010
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände														
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten														
	63.526.885,85	2.865.672,10	0,00	0,00	183.998,55	66.208.559,40	31.708.156,37	4.716.354,61	0,00	0,00	182.735,55	36.241.775,43	29.966.783,97	31.818.729,48
2. Geschäfts- oder Firmenwert														
	727.040,60	0,00	0,00	0,00	0,00	727.040,60	327.317,08	36.352,03	0,00	0,00	0,00	363.669,11	363.371,49	399.723,52
3. geleistete Anzahlungen														
	2.162,40	4.040,70	0,00	0,00	0,00	6.203,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6.203,10	2.162,40
Summe Immaterielle Vermögensgegenstände														
	64.256.088,85	2.869.712,80	0,00	0,00	183.998,55	66.941.803,10	32.035.473,45	4.752.706,64	0,00	0,00	182.735,55	36.605.444,54	30.336.358,56	32.220.615,40
II. Sachanlagen														
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken														
	1.086.356.507,87	9.358.954,20	0,00	-1.601.044,01	7.759.247,89	1.086.355.170,17	433.445.395,34	26.132.670,19	0,00	-568.073,59	2.895.021,29	456.114.970,65	630.240.199,52	652.911.112,53
2. Technische Anlagen und Maschinen														
	685.604.288,86	4.916.638,64	0,00	4.352.223,47	5.756.310,52	689.116.840,45	446.514.497,18	27.794.613,17	0,00	1.422.203,01	5.183.055,52	470.548.257,84	218.568.582,61	239.089.791,68
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung														
	111.297.879,04	6.147.902,71	0,00	-1.179.791,03	1.894.490,13	114.371.500,59	85.092.848,86	6.782.947,29	0,00	-854.129,42	1.663.716,46	89.357.950,27	25.013.550,32	26.205.030,18
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau														
	15.002.640,99	29.240.872,99	0,00	-1.571.388,43	423.351,26	42.248.774,29	-0,39	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,39	42.248.774,68	15.002.641,38
Summe Sachanlagen														
	1.898.261.316,76	49.664.368,54	0,00	0,00	15.833.399,80	1.932.092.285,50	965.052.740,99	60.710.230,65	0,00	0,00	9.741.793,27	1.016.021.178,37	916.071.107,13	933.208.575,77
III. Finanzanlagen														
1. Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen														
	1.617.486,29	0,00	0,00	0,00	0,00	1.617.486,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.617.486,29	1.617.486,29
2. Beteiligungen														
	12.250,00	0,00	0,00	0,00	12.250,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12.250,00
3. Sonstige Ausleihungen														
	509.744,43	0,00	0,00	0,00	92.959,25	416.785,18	59,93	0,00	0,00	0,00	0,00	59,93	416.725,25	509.684,50
Summe Finanzanlagen														
	2.139.480,72	0,00	0,00	0,00	105.209,25	2.034.271,47	59,93	0,00	0,00	0,00	0,00	59,93	2.034.211,54	2.139.420,79
Summe Anlagevermögen														
	1.964.656.886,33	52.534.081,34	0,00	0,00	16.122.607,60	2.001.068.360,07	997.088.274,37	65.462.937,29	0,00	0,00	9.924.528,82	1.052.626.682,84	948.441.677,23	967.568.611,96

Rechnungsabgrenzungsposten

Der Aktive Rechnungsabgrenzungsposten beinhaltet im Wesentlichen die Ablösung des sogenannten Nachteilsausgleichs bei der Rheinischen Zusatzversorgungskasse, der über eine Restlaufzeit von 4 Jahren und 5 Monaten aufgelöst wird (TEUR 5.260).

Gezeichnetes Kapital

Das voll eingezahlte Stammkapital der Muttergesellschaft beträgt gegenüber dem Vorjahr unverändert TDM 50.000. Es wird zum Bilanzstichtag jeweils zur Hälfte von der Landeshauptstadt Düsseldorf und der Airport Partners GmbH, Düsseldorf, gehalten.

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage hat sich nicht verändert.

Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklage hat sich nicht verändert.

Konzernbilanzgewinn

Der Konzernbilanzgewinn steht in voller Höhe zur Ausschüttung an die Gesellschafter des Mutterunternehmens zur Verfügung. Das Ausschüttungspotential des Mutterunternehmens geht über den Konzernbilanzgewinn noch hinaus.

Ausgleichsposten für Anteile im Fremdbesitz

Der Ausgleichsposten betrifft die Anteile der Mitgesellschafter bei der Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH.

Zuwendungen des Landes Nordrhein-Westfalen für Lärmschutzmaßnahmen

Mit diesen Mitteln werden die Bemühungen der Flughafen Düsseldorf GmbH für den Ankauf von Immobilien in den unmittelbar an den Flughafen angrenzenden Lärmschutzgebieten unterstützt. Im Geschäftsjahr 2011 erfolgten Auflösungen in Höhe von TEUR 181.

Sonderposten für Investitionszuschüsse zu Sachanlagen

Für den Bau einer Kabinenbahn zwischen dem neuen IC-Bahnhof und dem neuen Terminal hat die Flughafen Düsseldorf GmbH in den vergangenen Jahren Investitionszuschüsse (Landeszuschüsse zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden) erhalten. Im Berichtsjahr wurden Erträge aus der Auflösung von TEUR 3.498 gebucht.

Darüber hinaus sind Zuschüsse der EU für den Bau und die Ausstattung der Check-in-Halle am IC-Bahnhof erfasst. Der Ertrag aus der Auflösung 2011 beträgt TEUR 50.

Schließlich hat eine Tochtergesellschaft Zuschüsse erhalten, aus denen im Geschäftsjahr 2011 Auflösungen in Höhe von TEUR 248 erfolgt sind.

Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen enthalten u.a. die für Abwicklungsrisiken aus dem Brandschaden von 1996 zurückgestellten Beträge. Es handelt sich dabei überwiegend um die von Versicherungsgesellschaften geltend gemachten Regressansprüche an die Flughafen Düsseldorf GmbH aus geleisteten Zahlungen für Betriebsunterbrechungsschäden ihrer Versicherungsnehmer.

Ebenfalls enthalten ist die Rückstellung für Lärmschutzmaßnahmen. Damit werden mögliche Erstattungsansprüche von Aufwendungen für baulichen Schallschutz der Eigentümer von Wohnraum sowie Träger besonders schutzbedürftiger Einrichtungen in einer festgelegten Lärmschutzzone abgedeckt. Auch ist eine Rückstellung für die Erfüllung der zu erwartenden Erstattungsansprüche auf eine Außenwohnbereichsent-

schädigung gemäß der Betriebsregelung vom 21. September 2000 für den Flughafen Düsseldorf berücksichtigt.

Die Rückstellungen für Abwicklungsrisiken aus dem Brandschaden und für den Lärmschutz betragen zusammen zum Stichtag rund TEUR 23.000.

Für das Risiko der durch Grundwasserproben festgestellten Verunreinigung des Grundwassers mit Perfluorierten Tensiden (PFT) auf dem Flughafengelände und die hieraus resultierenden Sanierungsverpflichtungen hat der FDG Konzern eine Rückstellung in Höhe von TEUR 5.229 gebildet.

Für mittelbare Pensionsverpflichtungen und ähnliche Verpflichtungen sind in den Rückstellungen rund EUR 29 Mio. enthalten.

Weitere Rückstellungen betreffen ausstehende Rechnungen, Rabattierungen zu Flughafenentgelten, Rückstellungen des Personalbereichs (inkl. Altersteilzeit und Jubiläumszuwendungen), Personalkosten sowie sonstige übliche Rückstellungen wie z.B. die Jahresabschlussprüfung.

Verbindlichkeiten

Die folgende Aufstellung zeigt die Zusammensetzung der Verbindlichkeiten und ihre Fälligkeiten:

Verbindlichkeiten	31.12.2011	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	Restlaufzeit mehr als 5 Jahre	31.12.2010
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	556.152	73.345	250.076	232.731	597.539
Verbindlichkeiten aus Immobilienfinanzierung	101.494	4.358	17.431	79.705	105.847
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9.242	9.242	0	0	9.831
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen und assoziierten Unternehmen	12.862	12.862	0	0	10.679
Sonstige Verbindlichkeiten	11.142	6.012	3.492	1.638	13.077
– davon aus sonstigen Darlehen	(4.849)	(341)	(1.460)	(3.048)	(4.863)
– davon aus Steuern	(2.375)	(2.375)	0	0	(1.859)
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(50)	(50)	0	0	(97)
	690.892	105.819	270.999	314.074	736.973

Für die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wurden Sicherheiten wie folgt gestellt:

Sicherheiten gegenüber Kreditinstituten	31.12.2011	31.12.2010
	TEUR	TEUR
besichert durch Ausfallbürgschaften	204	15.457
besichert durch Grundpfandrechte	101.494	105.847
besichert durch Negativverklärung	561.957	561.957
	663.655	683.261

In dem Ausweis der Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit bis zu einem Jahr sind die abgegrenzten Darlehenszinsen und die vertraglich

vereinbarten Tilgungen lang- und kurzfristiger Darlehen enthalten.

Verbindlichkeiten aus Immobilienfinanzierung

Zur Finanzierung des Kaufpreises für die Immobilien Parkhaus 3 und 4 sowie des Hotels auf Parkhaus 3 hat die Estamin einen Forderungskaufvertrag mit der Bayerischen Landesbank, München, sowie der Stadtparkasse Düsseldorf abgeschlossen. Danach erwerben die Banken rätierlich alle Forderungen aus Mietdarlehen und aus den Leasingverträgen der Estamin, welche vollständig gegenüber anderen Konzerngesellschaften mit einer Laufzeit bis 31. Januar 2028 bestehen. Eine erste Zinsbindung aus diesen Verträgen endet am 31. Januar 2013, danach müssen entsprechend angepasste Leasingraten gezahlt werden.

Als Sicherheiten haben sich die Banken u.a. in Höhe der Darlehensbeträge Grundschulden an den entsprechenden Teilerbbaugrundstücken einräumen lassen.

Zur Finanzierung des Kaufpreises für das Parkhaus 8 (Tiefgarage) hat die Japon einen Forderungskaufvertrag mit der Deutsche Postbank AG, Bonn, abgeschlossen. Die Japon verkauft hieraus an die Bank die Gesamtforderung aus den Leasingraten gemäß Leasingvertrag, welche vollständig gegenüber anderen Konzerngesellschaften mit einer Laufzeit bis 30. September 2030 bestehen. Eine erste Zinsbindung endet am 30. September 2020, danach müssen entsprechend angepasste Leasingraten gezahlt werden.

Als Sicherheit fungiert u.a. in Höhe des Darlehensbetrags eine Buchgrundschuld zugunsten der Bank am Leasingobjekt.

Rechnungsabgrenzungsposten

Der passivische Rechnungsabgrenzungsposten beinhaltet u.a. einen ausgezahlten Barwertvorteil, der sich aufgrund einer nachträglich abgeschlossenen günstigeren Refinanzierung für bestehende Darlehen ergeben hat. Dieser wurde in den Rechnungsabgrenzungsposten im Jahr 2002 eingestellt und wird seitdem über die Restlaufzeit der Darlehen aufgelöst.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 418.674 sind gegenüber dem Vorjahr um TEUR 14.212 bzw. 3,5 % gestiegen.

Die Erlöse im Aviation Bereich sind mit TEUR 274.967 (Vorjahr: TEUR 270.734) gegenüber dem Vorjahr um 1,6 % gestiegen.

Das Passagiervolumen in Düsseldorf stieg im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 7,1 % auf 20.339.130. Die Anzahl der gesamten Flugzeugbewegungen stieg im Vergleich zum Vorjahr um 2,8 % auf 221.668 Starts und Landungen. Die gewerblichen Flugzeugbewegungen nahmen im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr um 2,2 % auf 214.758 zu und der nichtgewerbliche Verkehr stieg um 29,4 % auf 6.910 Bewegungen an.

Der Erlösbereich Non-Aviation verzeichnete mit TEUR 143.707 (Vorjahr: TEUR 133.728) einen Anstieg um 7,5 %. Er beinhaltet im Wesentlichen die Erlöse aus der Vermietung und Verpachtung von Gastronomie- und Einzelhandelsflächen, Erlöse aus Versorgungsleistungen (Energie) sowie Erlöse aus der mit Partnern betriebenen Bewirtschaftung von Parkflächen und Erlöse aus der Bewirtschaftung von Werbeflächen. Außerdem enthält er Erlöse aus Grundstücksverkäufen (Airport City).

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge mit TEUR 20.078 sind im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 1.561 gestiegen. Die Erträge des Geschäftsjahres 2011 enthalten als größte Einzelposition Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen mit TEUR 7.498, aus den Auflösungen der verschiedenen Sonderposten von TEUR 3.977 sowie Erträge aus dem Abgang von Vermögensgegenständen von TEUR 1.747.

Materialaufwand

Der Materialaufwand mit TEUR 88.562 ist im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 11.661 gesunken.

Der Materialaufwand beinhaltet im Wesentlichen Materialkosten, Energiekosten, Instandhaltungskosten, die Erbpachtzinsen, bestimmte Miet- und Leasingaufwendungen und bestimmte Fremdleistungen.

Gegenüber dem Vorjahr wurde eine Änderung der Aufwandszuordnung zwischen dem Materialaufwand und den sonstigen betrieblichen Aufwendungen vorgenommen. Deshalb ist eine Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr nur bedingt möglich. Die Ausweisänderung betrifft bestimmte Mieten und bestimmte Fremdleistungen. Ohne die Änderung wäre der Materialaufwand um mehr als TEUR 7.000 höher gewesen.

Personalaufwand

Der Personalaufwand, der sich aus den Löhnen und Gehältern und den sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung zusammensetzt, ist mit TEUR 115.325 nahezu unverändert zum Vorjahr.

Der Personalaufwand beinhaltet in Höhe von TEUR 7.825 (Vorjahr: TEUR 6.521) Aufwendungen für Altersversorgung.

Abschreibungen

Der Abschreibungsbetrag beinhaltet TEUR 36 Abschreibungen auf konsolidierungsbedingte Geschäfts- und Firmenwerte.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Diese Position beinhaltet u.a. Aufwendungen für die Öffentlichkeitsarbeit, Einzelwertberichtigungen auf Forderungen, EDV-Kosten, Rechts- und Beratungskosten, Aufwendungen für Versicherungsprämien sowie Bewachungs- und Sicherheitsdienstleistungen. Auf die zuvor beschriebene Ausweisänderung wird hingewiesen. Aus dem Abgang von Vermögensgegenständen sind Verluste von rund TEUR 1.400 enthalten.

Erträge aus Beteiligungen

Die Erträge aus Beteiligungen resultieren mit TEUR 411 ausschließlich aus der Ausschüttung der DLG Personalservice GmbH, Düsseldorf, für das Jahr 2010.

Erträge aus der Anwendung der Equity-Methode

Die Erträge entfallen vollständig auf die BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG, Düsseldorf, und stellen die handelsrechtliche Ergebniszuweisung für das Geschäftsjahr 2011 dar.

Zinsaufwand

Der Zinsaufwand in Höhe von TEUR 26.837 (Vorjahr: TEUR 27.732) betrifft im Wesentlichen die langfristige Finanzierung.

Aus der Aufzinsung von Rückstellungen resultiert ein Zinsaufwand in Höhe von TEUR 2.320 (Vorjahr: TEUR 2.045).

Auf die BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG entfallen Zinsaufwendungen in Höhe von TEUR 236 (Vorjahr: TEUR 43).

Außerordentliche Erträge

Die außerordentlichen Erträge des Berichtsjahres betreffen im Wesentlichen einen Ertrag aus Vergleichsverhandlungen im Rahmen der Abwicklung des Brandschadens von 1996. Die Erträge des Vorjahres standen ebenfalls mit diesem Brandschaden in Zusammenhang.

Steuern und Ertragsteuerspaltung

Bei den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag wurde im Geschäftsjahr saldiert ein Ertrag aus latenten Steuern in Höhe von TEUR 290 berücksichtigt.

Bei einem durchschnittlichen Ertragsteuersatz von 31,3 % entfallen auf das außerordentliche Ergebnis TEUR 928 an Steueraufwand.

Die sonstigen Steuern betreffen hauptsächlich die Grundsteuer.

Sonstige Angaben

Aufgliederung der Mitarbeiterzahl

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter gliedert sich wie folgt auf:

Mitarbeiter	2011	2010
Angestellte	2.245	2.242
Auszubildende	58	67
Gesamt	2.303	2.309

Die BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG beschäftigt keine Mitarbeiter.

Haftungsverhältnisse

Die Flughafen Düsseldorf GmbH ist gegenüber der BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG folgende Mietverpflichtungen eingegangen:

	Jährliche Netto	
	Mindestmiete (TEUR)	Laufzeit
Wartungshalle 8	1.280	Oktober 2018
Luftfrachtgebäude u. Mietwagenzentrum	6.900	Oktober 2018 bzw. Mai 2019

Vor dem Hintergrund der Kenntnis der wirtschaftlichen Lage der BISAWA wird derzeit eine Inanspruchnahme aus den Verpflichtungen für weitgehend unwahrscheinlich gehalten.

Außerbilanzielle Geschäfte und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Gesellschaft hat zwecks Verbesserung der Liquidität (Nutzung ohne Finanzierung eines einmaligen Kaufpreises) und zur Verbesserung finanzieller Kennzahlen verschiedene Leasingverträge über Immobilien und Mobilien abgeschlossen. Die Mobilien betreffen regelmäßig Vermögensgegenstände, die turnusmäßig ausgetauscht werden, wie z.B. Fahrzeuge und Büroequipment.

Von der Filana Grundstücksvermietungs-Gesellschaft mbH & Co. KG least der FDG Konzern das Parkhaus 5. Das Parkhaus wurde im Jahr 2006 fertiggestellt. Am Grundstückserwerb der Filana war die Flughafen Düsseldorf GmbH in einer Vermittlerrolle beteiligt. Die künftigen Leasingraten betragen nach aktuellem Stand insgesamt bis zum Jahr 2029 TEUR 24.239. Nach Ablauf einer ersten Zinsbindungsfrist kann es zu einer Änderung der Leasingraten aus der Anpassung der Refinanzierung kommen. Am Ende der Grundmietzeit besteht für die Flughafen Düsseldorf GmbH eine Option zum Erwerb sämtlicher Kommanditanteile an der Filana sowie sämtlicher Geschäftsanteile an der Komplementär-GmbH. Während der Leasingdauer bieten sich dem FDG Konzern Chancen aus der Bewirtschaftung des Parkraums gemeinsam mit einem Betreiberunternehmen. Im Geschäftsjahr 2011 wurden daraus Erlöse in Höhe von TEUR 7.543 vereinnahmt.

Im Jahr 2008 hat die Muttergesellschaft Flughafen Düsseldorf GmbH als Kommanditistin zusammen mit der BISAWA Beteiligungs GmbH, Pullach (vorher München), als Komplementärin die BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG gegründet. An die Gesellschaft wurden 4 Teilerbbaurechte – z.T. mit aufstehenden Gebäuden – veräußert. Es handelt sich um die am Flughafen gelegenen Teilerbbaurechte DACC Frachtzentrum, Halle 8, Mietwagenzentrum und Flughangar Halle 7. Der Kaufpreis betrug TEUR 110.102, der Abgangsgewinn TEUR 35.861. Zur Finanzierung der Kaufpreise der 4 Teilerbbaurechte sowie anschließender Bauvorhaben wurden insgesamt ca. TEUR 150.000 an Darlehen von einem Bankenkonsortium durch die BISAWA aufgenommen. Die Flughafen Düsseldorf GmbH hat im Einzelabschluss eine Eigenkapitalquote von 15 % während der Darlehenslaufzeit nicht zu unterschreiten. Auch bei einer wesentlichen Verschlechterung der wirtschaftlichen Verhältnisse haben die Banken ein Kündigungsrecht, dieses wird z.B. bei einer Unterschreitung der Nettomieterlöse von TEUR 13.000 p.a. angenommen. Des Weiteren hat die Flughafen Düsseldorf GmbH Mietverpflichtungen übernommen (siehe zuvor). Zum Ende des Kalenderjahres 2014 besteht für die Flughafen Düsseldorf GmbH eine Option zum Erwerb sämtlicher Geschäftsanteile an der Komplementär-GmbH. Die BISAWA ist als vermögensverwaltende Immobiliengesellschaft mit den Erträgen hieraus gem. § 9 Nr. 1, Satz 2 GewStG nicht gewerbesteuerpflichtig. Die Flughafen Düsseldorf

GmbH hatte insgesamt ein Kommanditkapital von TEUR 1.500 aufzubringen. Risiken des FDG Konzerns liegen neben der Mietverpflichtung und ggf. entfallender Vergütungen für Dienstleistungen an die BISAWA u.a. im Ausfall der Kapitaleinlage. Chancen liegen in der Vereinnahmung von Gewinnanteilen sowie in der Vereinnahmung von Erlösen für verschiedene Dienstleistungen, die gegenüber der BISAWA erbracht werden. Im Geschäftsjahr 2011 betrug ihr Gewinnanteil TEUR 437, Dienstleistungserlöse wurden – vor Dienstleistungskosten – in Höhe von TEUR 1.393 vereinnahmt.

Neben den zuvor beschriebenen Geschäften hat der FDG Konzern einen Erbbaurechtsvertrag – der Geschäftsbetrieb des Flughafen Düsseldorf International erfolgt im Wesentlichen auf Erbbaurechtsgelände – sowie verschiedene Miet- und Wartungs-/Instandhaltungsverträge geschlossen.

Der seit dem 1. Januar 1998 bestehende Erbbaurechtsvertrag hat eine Laufzeit von 30 Jahren. Der jährliche Erbbauszins beträgt TEUR 9.661.

Im Übrigen fallen zusätzlich zu den zuvor beschriebenen Risiken aus außerbilanziellen Geschäften bis zum Jahr 2015 insgesamt sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von TEUR 2.256 an. Diese betreffen insbesondere Leasingraten für Mobilien, daneben aber auch Wartungen-/Instandhaltungen und Mieten.

Außerdem besteht ein Bestellobligo aus zum Bilanzstichtag vergebenen Aufträgen in Höhe von TEUR 45.200.

Angaben zu Bewertungseinheiten

Der FDG Konzern sichert sich unter Einsatz von Zinsswaps und Forward-Zinsswaps gegen das Risiko des Zinsanstiegs variabel verzinslicher, in EUR denomierter Kredite ab. Zur Bildung und Bilanzierung von Bewertungseinheiten wird auf die Ausführungen unter den Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen verwiesen. Die variablen Verzinsungen der Grundgeschäfte bestehen regelmäßig auf EURIBOR-Basis.

Die Besicherungen betreffen Teilranchen eines 1998 im Anschluss an den Brandschaden von 1996 aufgenommen Konsortialdarlehens über ehemals TDM 1.050.000 sowie eines in 2009 aufgenommenen Schuldscheindarlehens in Höhe von TEUR 150.000. Der Restbestand des Kon-

sortialdarlehens ist in Höhe von TEUR 211.000 und der des Schuldscheindarlehens in Höhe von TEUR 108.500 in Bewertungseinheiten einbezogen. Für die Verbindlichkeiten aus der Immobilienfinanzierung bestehen keine Besicherungen über Bewertungseinheiten.

Die Bewertungseinheiten bestehen in Form so genannter Mikro-Hedges. D.h., für jede gesicherte Teiltranche besteht in voller Höhe eine individuelle Sicherung, die entweder über die volle Restlaufzeit der Tranchen oder nur über einen Teil dieser besteht und vollständig effektiv ist. Ggf. bestehen Anschlusssicherungen (Forward-Zinsswaps). Gesichert ist das Zahlungsstromänderungsrisiko. Andere Risiken als ein Zinsanstieg bestehen für die Grundgeschäfte nicht. Die Effektivität der Sicherungen wird über die so genannte critical-terms-match-Methode bestimmt.

Die derzeitigen Sicherungen bestehen bis mindestens ins 4. Quartal 2013 und bis höchstens Mitte 2020. Von den zuvor genannten, zum Stichtag gesicherten Beträgen besteht bezogen auf den Stichtagswert für Beträge in Höhe von rund TEUR 72.900 keine Sicherung über die volle Restlaufzeit. Bis zum Auslaufen der derzeit bestehenden Sicherungen unterliegen die Stichtagswerte ggf. aber noch der Tilgung, so dass sich eine mögliche Anschlusssicherung auf geringere Beträge beziehen würde. Durch die Sicherungen werden synthetisch festverzinsliche Kredite zu Zinssätzen zwischen 2,3 % und 4,1 % zusätzlich der jeweiligen Kreditmarge hergestellt.

Angaben zu latenten Steuern

Es wurde bei der Ermittlung der latenten Steuern ein konzerneinheitlicher Steuersatz von 31,3 % (wie im Vorjahr) zugrunde gelegt, da alle in den Konzern einbezogenen Unternehmen im Inland ansässig sind.

Wesentliche Abweichungen zwischen handels- und steuerbilanziellen Wertansätzen betreffen:

- Pensions- und Beihilfeverpflichtungen; aktive latente Steuern
- sonstige Rückstellung, insbesondere Alterszeitverpflichtungen, Prozesskosten und Jubiläumsgatifikationen; aktive latente Steuern
- Neutralisierung Mehrerwerbspreis aus konzerninternen Veräußerungen bei den Zweckgesellschaften Estamin und Japon; aktive latente Steuern (TEUR 19.196)

– Sonderposten mit Rücklagenanteil; passive latente Steuern

Verlustvorträge bestehen nicht.

Prüfungs- und Beratungsgebühren

An Prüfungshonoraren sind gegenüber dem Konzernabschlussprüfer im Konzern einschließlich der Prüfung der Einzelabschlüsse des Mutterunternehmens, der Tochterunternehmen (ausgenommen die Zweckgesellschaften) und eines Gemeinschaftsunternehmens für das Geschäftsjahr 2011 TEUR 105 angefallen. Auf die Konzernabschlussprüfung entfallen davon TEUR 10. Für andere Bestätigungsleistungen betrug das (konzernweite) Honorar TEUR 5, für sonstige Leistungen TEUR 90.

Die steuerliche Beratung obliegt nicht dem (Konzern-) Abschlussprüfer.

Gesamtbezüge der Geschäftsführung und ehemaliger Mitglieder der Geschäftsführung sowie Vergütung des Aufsichtsrates (Muttergesellschaft)

Die Gesamtbezüge der Geschäftsführer im Geschäftsjahr 2011 betragen EUR 723.128,58.

An ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung wurden EUR 248.911,36 ausgezahlt. Die dafür gebildeten Pensionsrückstellungen betragen zum 31.12.2011 EUR 3.134.800,00.

Der Aufsichtsrat erhielt einschließlich der Sitzungsgelder Vergütungen in Höhe von EUR 58.341,55.

Angaben zur Kapitalflussrechnung

Der Finanzmittelfonds besteht grundsätzlich aus den Zahlungsmitteln (Barmittel und täglich fällige Sichteinlagen) und den Zahlungsmitteläquivalenten (kurzfristige, äußerst liquide und nur geringen Wertschwankungen unterliegende Finanzmittel) des Konzerns. Jederzeit fällige Bankverbindlichkeiten werden nicht in den Finanzmittelfonds einbezogen. Zum aktuellen Stichtag und ebenso zum vorherigen Stichtag waren keine Zahlungsmitteläquivalente vorhanden und somit auch nicht im Finanzmittelfonds enthalten.

Im Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit sind als Gesamtbetrag der während der Periode gezahlten Zinsen TEUR 26.837 und der empfangenen Zinsen TEUR 426 enthalten. Ertragsteuerzahlungen betragen TEUR 20.046.

Ausschüttungen an Minderheitsgesellschafter sind nicht erfolgt.

Düsseldorf, den 20. Januar 2012
Flughafen Düsseldorf GmbH

Christoph Blume Thomas Schnalke

Geschäftsverlauf und Rahmenbedingungen

Geschäftstätigkeit

Die Flughafen Düsseldorf GmbH (nachfolgend FDG) betreibt und entwickelt als Muttergesellschaft des Flughafen Düsseldorf GmbH Konzerns (nachfolgend FDG Konzern) den Flughafen Düsseldorf International. In den Flughafenbetrieb eingebunden sind dabei auch ihre Tochtergesellschaften. Nur das Tochterunternehmen Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH entfaltet seine Geschäftstätigkeit außerhalb des Flughafens Düsseldorf International. Zum FDG Konzern gehört außerdem ein so genanntes Joint-Venture, das ebenfalls unmittelbar am Flughafen Düsseldorf International tätig ist. Die Durchführung von Luftverkehren zählt nicht zur Geschäftstätigkeit des FDG Konzerns, dies ist vielmehr die Geschäftstätigkeit der Luftverkehrsgesellschaften.

Moderne Flughäfen sind heutzutage weit mehr als nur Verkehrsknotenpunkte bzw. Start oder Ziel einer Reise. Sie präsentieren sich vielmehr zugleich als Erlebniswelt sowie Dienstleistungszentrum und sind ein idealer Standort für Einzelhandel und Gastronomie.

In diesem Sinne begreift auch der FDG Konzern seine Geschäftstätigkeit. Über seine Geschäftssegmente Aviation und Non-Aviation ist er gleichermaßen in der Infrastrukturbereitstellung für den und in der Abwicklung des Flughafenbetriebs im engeren Sinne (Aviation) sowie in der Bewirtschaftung von Gastronomie-, Einzelhandels- und Werbeflächen und der Parkraumbereitstellung sowie außerdem in der Entwicklung und Vermarktung der so genannten Airport City (Non-Aviation) aktiv. Die Bewirtschaftung von Gastronomie- und Einzelhandelsflächen sowie die Parkraumbereitstellung erfolgt dabei in Zusammenarbeit mit Partnerunternehmen, wobei die FDG regelmäßig als Vermieter bzw. Verpächter sowie Gesamtkoordinator auftritt.

Der Flughafen Düsseldorf International und die Region liegen geographisch betrachtet in der Mitte Europas und im industriellen Herzen Deutschlands. Von hier aus lassen sich nahezu alle europäischen Zentren innerhalb von eineinhalb Flugstunden erreichen. Im Einzugsgebiet von Düsseldorf International leben in einem Umkreis von 100 Kilometern rund 18 Mio. Menschen. Die Besiedelung der Rhein-Ruhr-Region ist in

Europa mit der Struktur der Großräume London und Paris vergleichbar, sie ist der drittstärkste Wirtschaftsraum Europas. Nicht zuletzt diese besondere Lage stellt die Basis des geschäftlichen Erfolgs des Flughafens Düsseldorf International und seiner zukünftigen Entwicklung dar.

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Verbraucher und Investitionen von Unternehmen haben nach Berechnungen des Statistischen Bundesamts das deutsche Wirtschaftswachstum 2011 angeschoben und zu einem Plus von 3,0 % geführt. Beim Wachstum in 2010 mit 3,6 % spielten Aufholeffekte eine große Rolle, die es im abgelaufenen Jahr nicht gegeben hat und die es in den nächsten Jahren so nicht mehr geben wird. Impulsgeber für das Wachstum 2011 sind der Außenhandel, Investitionen am Bau und in Maschinen und Anlagen sowie der private Konsum.

Bundesweite Verkehrsentwicklung (Januar – Oktober 2011)

Die Luftverkehrsentwicklung im Zeitraum Januar bis Oktober 2011, für den die Daten zum Jahresabschlussstichtag vorlagen, war bundesweit positiv. Über die allgemeine Entwicklung lässt sich Folgendes berichten:

Im Berichtszeitraum wurde mit über 170 Mio. Passagieren bundesweit das Vorjahresergebnis um über 7,0 Mio. Passagiere überschritten. Dies entspricht einer Steigerung von 4,9 %. Die Bewegungen lagen 2,7 % über dem Vorjahresniveau.

Die bundesweite Entwicklung verzeichnete ein stetiges Wachstum sowohl im Geschäftsreiseverkehr als auch bei den touristischen Reisen. Durch Angebotsaufstockungen ausgelöste Flugtarifsenkungen spiegelten sich sowohl im Inland als auch im Europaverkehr wider. Ein zunehmender Wettbewerb auf verschiedenen Inlandstrecken (wie z.B. von Frankfurt nach Berlin und Hamburg) löste neben der wiederbelebten Geschäftsreisertätigkeit ein starkes Wachstum der Nachfrage aus.

Getragen wurde das hohe Wachstum entsprechend den Angebotsveränderungen quasi ausschließlich vom Europa- und Inlandverkehr (+8,5 % bzw. 1,3 %). Die o.g. Basiseffekte und massive Angebotsaufstockungen machten den

Europaverkehr zum Hauptwachstumsträger. Fast durchgehend legten alle europäischen Verkehrs-Regionen zweistellig zu. Besonders klassische Urlaubsziele profitierten von der kräftigen Nachfragebelebung im touristischen Markt. Dabei bewirkten die politischen Umbrüche und Unruhen in Nordafrika eine Nachfrageverschiebung in Richtung spanische Inseln (Kanaren, Balearen) und Türkei.

Es ist der Trend feststellbar, dass die Passagierzuwächse sich in Deutschland vor allem auf die größeren Flughäfen und solche mit Drehkreuzfunktion konzentrieren. Viele mittlere und kleinere Flughäfen melden hingegen seit Monaten stagnierende bzw. zurückgehende Passagierzahlen. Die veränderten Rahmenbedingungen, vor allem infolge der deutschen Luftverkehrssteuer, haben einen wesentlichen Anteil an dieser Entwicklung. Eine Entwicklung, die durch den Rückzug aus der Fläche seitens Air Berlin kurzfristig noch prägnanter wird.

Das Ergebnis im Interkont-Verkehr erfuhr trotz der positiv wirkenden Basiseffekte – vor allem zum Ende des Betrachtungszeitraums – eine leichte Stagnation, nach anfänglich nur leichtem Wachstum. Im Gegensatz zum Kont-Verkehr ließ ein Mangel an Angebotsaufstockungen kein stärkeres Wachstum zu. Entsprechend war im Interkont-Verkehr kein positiver Trend feststellbar, da z.B. der Fernostverkehr zunehmend ins Minus rutschte. Trotz eines boomenden China-Verkehrs sorgten vor allem der nachlassende Indien-Verkehr sowie die Rückgänge nach Japan und Singapur für diese Entwicklung.

Verkehrsentwicklung am Flughafen Düsseldorf International

Die Anzahl der gesamten Flugzeugbewegungen stieg von Januar bis Dezember 2011 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 2,8 % auf 221.668 Starts und Landungen. Die gewerblichen Flugzeugbewegungen nahmen im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr um 2,2 % auf 214.758 zu und der nichtgewerbliche Verkehr stieg um 29,4 % auf 6.910 Bewegungen an.

Das Passagiervolumen stieg im genannten Zeitraum um 7,1 % auf 20.339.130.

Im Vergleich mit den übrigen 23 deutschen internationalen Verkehrsflughäfen lag Düsseldorf International im Zeitraum Januar bis November

2011 mit einem Passagier-Wachstum von 7,0 % über dem ADV-Durchschnitt von 4,6 %. In Bezug auf die Bewegungen lag Düsseldorf mit 2,6 % genau auf dem Durchschnitt von 2,6 %.

Der Marktanteil des Flughafens Düsseldorf am Passagieraufkommen im Linien- und Charterverkehr aller deutschen Verkehrsflughäfen (ohne Transit) stieg im Zeitraum Januar bis November 2011 leicht auf 10,3 % (Vorjahr: 10,0 %).

In den ersten zehn Monaten des Jahres 2011 wurde mit rund 17,43 Mio. Fluggästen und einer Zuwachsrate von 7,2 % das bisher höchste Passagieraufkommen für diesen Zeitraum erzielt. Insbesondere die ersten fünf Monate sorgten für ein ungewöhnlich dynamisches Wachstum. Mehrere Störereignisse in diesem Vorjahreszeitraum führten zu Nachholeffekten und einer verhältnismäßig hohen Wachstumsrate. In den Folgemonaten setzten sich die Passagier-Zuwächse im Rahmen des allgemeinen Marktwachstums fort. Im zweiten und dritten Quartal wurden in allen Monaten neue Höchstwerte erzielt.

Das zuletzt zu beobachtende Wachstum des Geschäftsreiseverkehrs verfestigte sich und überließ nicht mehr ausschließlich dem Privatreiseverkehr die Funktion als Wachstumsträger. Spürbar wurde dies im Inland- und Europa-Verkehr (+4,6 %; +9,1 %). Nach wie vor trugen im Europa-Verkehr Angebotsaufstockungen dazu bei, dass der grenzüberschreitende Verkehr stärker wuchs als das Inland. Dagegen meldeten die Länder Nordafrikas (u.a. Ägypten, Tunesien) ein stark rückläufiges Passagieraufkommen. Hier fand aufgrund der dortigen politischen Unruhen seitens der Veranstalter eine Verlegung der Flugkapazitäten insbesondere auf die Kanaren, Balearen und in die Türkei statt.

Die Anzahl der Passagiere in Düsseldorf lag deutlich über dem Vorkrisenniveau von 2008 – allerdings bei ca. 7.600 Bewegungen weniger als damals. Damit erreicht Düsseldorf aber gleichwohl weiterhin eine sehr gute Slotproduktivität.

Lufthansa meldete eine beträchtliche Steigerung sowohl bei den Bewegungen (+5.800; +8,9 %) als auch bei den Passagieren (+565.000; +13,5 %). Neben dem Einsatz größeren Fluggerätes und einer entsprechenden Preispolitik ist genauso erwähnenswert die Frequenzaufstockung u.a. nach Moskau, Budapest, Wien, Manchester, Palma de Mallorca und Lissabon.

Die Air Berlin-Gruppe meldete zwar einen Rückgang von ca. 270 Bewegungen (-0,6 %), schaffte aber durch eine bessere Auslastung eine Steigerung der Passagierzahl um 6,4 % (+366.000) und behauptete ihre Position als Nummer eins in Düsseldorf. Es wurden die Frequenzen zu verschiedenen Destinationen (z.B. Moskau, Klagenfurt, Innsbruck) aufgestockt. Darüber hinaus erweiterte Air Berlin ihren Flugplan um verschiedene neue Ziele (u.a. Verona, Bologna, Bari, Florenz, Cagliari, Guernsey). Insgesamt war Düsseldorf International von den in 2011 bei Air Berlin vorgenommenen Flugplananpassungen nur unterdurchschnittlich betroffen.

Düsseldorf International profitierte weiterhin von der breiten Aufstellung. Neben den Verbindungen im Linien- und Touristikverkehr ist im Low Cost-Bereich besonders der starke Anstieg der Passagierzahl von easyJet (+58.000, +35 %) zu erwähnen.

Fortgesetzt und dabei verstärkt hat sich im Geschäftsjahr 2011 bei vielen Airlines der Trend zum Einsatz größeren Flugzeuggeräts. Daher verzeichneten die Kennzahlen Sitze/Flug (137,7; +4,1 Sitze), Passagiere/Flug (97,6; +3,7 Pax) und MTWO entsprechend steigende Werte. Neben einer auch im Übrigen besseren Auslastung ist dieser Trend maßgeblich mit verantwortlich für ein kräftiges Passagierwachstum bei einem im Vergleich dazu moderatem Wachstum der Flugbewegungen.

Die oben erwähnten Aufstockungen bzw. Neubedenungen, die wachsenden Umsteigerverkehr und ein stabiles Interkontinentalangebot generierten Wachstumsimpulse für Düsseldorf International. Mit einem Umsteiger-Anteil von 11,4 % wurde der Vorjahreswert um 1,5 Prozentpunkte übertroffen. Das entspricht einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr von 22,7 %.

In der regionalen Gliederung kam es zu einem Plus im Inlandverkehr von 4,6 %. Ebenso war im europäischen Verkehr eine deutliche Steigerung von 9,1 % zu verzeichnen. Mit 3,9 % verzeichnet der Interkontinental-Verkehr den geringsten Zuwachs.

Die Aufnahme der Flüge nach Lissabon durch die TAP sowie die Bedienung mehrerer neuer Destinationen durch Air France, Germania, Flybe, Orenair, Middle East und Intersky verstärkte das Flugplanangebot im Berichtszeitraum.

Der Verkehr in die Türkei entwickelte sich im Berichtszeitraum positiv. Insbesondere die Verkehre nach Antalya (+12,7 %) und Istanbul (+12,8 %) wiesen ein erhöhtes Wachstum auf. Erwähnenswert im Türkeiverkehr sind besonders die Verkehrsleistungen u.a. von Sun Express, German Sky und Pegasus, die in DUS mehr Bewegungen als im Vorjahr durchführten und damit auch mehr Passagiere beförderten.

Als absolutes Highlight des Geschäftsjahres im Interkont-Verkehr ist die neue Verbindung der Air China nach Peking zu erwähnen, die schon von Beginn an eine erfreuliche Auslastungsrate verzeichnete.

Das USA-Aufkommen (+5,7 %) war geprägt durch die positive Entwicklung der Air Berlin-Flüge sowohl nach New York als auch nach Los Angeles und San Francisco. Bei den Afrika-Verbindungen konnten die Passagierzuwächse nach Kenia und Marokko die Rückgänge nach Ägypten und Tunesien nicht kompensieren. Diese Rückgänge beeinflussten auch insgesamt den außereuropäischen Verkehr.

Sehr gut entwickelte sich das Passagieraufkommen nach Asien mit ca. 37.000 Passagieren mehr gegenüber dem Vorjahr (+6,6 %). Maßgeblich ist hier u.a. das Wachstum nach Thailand und China sowie nach Russland (Neubedenung von Orenair).

In den ersten drei Quartalen 2011 nutzten rund 23.000 weniger Niederländer den Flughafen Düsseldorf als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Dies entspricht einem Rückgang von 5,4 %. Der prozentuale Anteil der Niederländer an den Gesamtpassagieren fiel von 6,0 % auf 5,2 %. Damit wurde der durch die Abschaffung der Flugsteuer in den Niederlanden und deren Einführung in Deutschland verursachte Abwärtstrend fortgesetzt.

Der Anteil des Geschäftsreiseverkehrs betrug in den ersten drei Quartalen 35,1 %. Es flogen 192.600 mehr Geschäftsreisende ab Düsseldorf als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Dies entspricht einer Steigerungsrate von 8 %.

Ein besonders starkes prozentuales Wachstum von 33 % hat der touristische Umsteigerverkehr zu verzeichnen. Dies entspricht einer absoluten Steigerung von 107.000 Passagieren in diesem Segment.

Bei der Verteilung auf die Bodenanreiseverkehrsmittel stieg der Bahnanteil von 19,2 % auf 20,6 %. Dies entspricht einem absoluten Wachstum von 175.000 Bahn-Nutzern.

Der Anteil der PKW-Nutzer bei der Flughafen-anreise fiel zwar von 55,3 % auf 52,6 %, nahm aber absolut um rund 52.000 PKW-Nutzer zu. Dabei ging die Zahl derjenigen PKW-Anreisenden um 18.000 Nutzer zurück, die ihr Fahrzeug für die Dauer der Reise geparkt haben. Ebenso rückläufig war die Zahl derjenigen PKW-Anreisenden, die sich zum Flughafen haben bringen lassen und das Fahrzeug dabei kurz geparkt wurde (-56.000).

Zuwächse (+126.000) gab es dagegen bei denjenigen PKW-Anreisenden, die mit dem PKW gebracht wurden und deren Bringer mit dem Fahrzeug sofort zum Ausgangspunkt zurückgefahren sind (Kiss & Fly) ohne am Flughafen zu parken.

Koordinierung der Winterflugplanperiode 2011/12

Für den Winterflugplan 2011/12 (30.10.2011 bis 24.03.2012) dürfen durchgängig 43 Bewegungen bei Einbahnbetrieb bzw. 45 Bewegungen im Zweibahnbetrieb koordiniert werden.

Die Festsetzung der Koordinierungseckwerte für den Einbahn- bzw. Zweibahnbetrieb erfolgte in der 29. Sitzung des Koordinierungsausschusses für den Flughafen Düsseldorf am 31.03.2011.

Für den Flughafen Düsseldorf wurden zur Slot Submission Deadline am 19.05.2011 mit 91.682 Slots 9,3 % weniger Flüge angemeldet als zur Winterflugplanperiode des Vorjahres. Trotz des Rückganges sind zu den morgendlichen- und abendlichen Spitzenstunden von Montag bis Freitag mit bis 52 Bewegungen/Std. wiederum mehr Slots nachgefragt worden, als mit der gültigen Betriebsgenehmigung mit maximal 45 Slots/Std. im Linien- und Charterverkehr zugeteilt werden dürfen. Während die Slotabweisungsquote im Winterflugplan 2010/2011 noch bei 5,3 % gelegen hat, konnte die Slotnachfrage für den Winterflugplan 2011/2012 vollständig befriedigt werden.

Die Flugplankonferenz, die im Juni 2011 stattfand, resultierte in einer leichten Verbesserung des Koordinierungsstands um 1.046 Slots auf dann 92.728 Slots, was einen Rückgang um

3,3 % gegenüber der Flugplankonferenz 2010 darstellt (95.939).

Zum 23.11.2011 liegt das Slotniveau nach zwischenzeitlich erfolgten Slotrückgaben mit 77.738 zugeteilten Slots um lediglich 1,9 % unter dem entsprechenden Stand des Vorjahres. Bedingt durch die andauernde genauere Koordination der Fluggesellschaften und der sich seit mehreren Monaten auch im Winter abzeichnenden geringen No-Show Quote von derzeit 4,0 %, wird allgemein erwartet, dass sich die tatsächlich durchgeführten Flugbewegungen mit ca. 75.000 im Winterflugplan 2011/12 auf dem Niveau der Wintersaison 2010/11 bewegen werden.

Entwicklung Non-Aviation

Jene kommerziellen Geschäftsfelder, die nicht unmittelbar zum Flugbetrieb gehören, werden als Non-Aviation-Segment bezeichnet. Darunter sind die Vermarktung und Vermietung/Verpachtung von Einzelhandels-, Gastronomie-, Duty-free-, und sonstigen Geschäfts- bzw. Gewerbeflächen sowie die Parkraumbewirtschaftung und die Bewirtschaftung von Werbeflächen zu zählen. Eine besondere Stellung in diesem Segment nimmt daneben die Entwicklung und Vermarktung von Gewerbestücken in der Airport City ein, welche von der Tochtergesellschaft Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH betrieben wird. In diesem Rahmen ist der Flughafen Düsseldorf International bestrebt, seine Position als Wirtschaftsfaktor und seine Bedeutung als Standort in der Metropolregion Rhein-Ruhr weiter auszubauen und sich noch stärker als bisher als Anziehungspunkt und Erlebniswelt zu etablieren.

Am Düsseldorfer Flughafen gibt es derzeit 74 Geschäfte und 43 Restaurants, Bars und Cafés. In den Geschäften entlang der Flugsteige, im Bereich Ankunft und Abflug auf den Ebenen der Check-in-Halle und in den Airport Arkaden, also im öffentlichen, „landseitigen“ Bereich, gibt es am Airport Einzelhandel auf circa 3.700 Quadratmetern Fläche und Gastronomie auf circa 4.900 Quadratmetern Fläche. Ein Großteil der insgesamt bestehenden Angebote der Bereiche Einzelhandel und Duty-free sind dabei auf einer Fläche von etwa 5.200 Quadratmetern „luftseitig“ nur den Passagieren in den Flugsteigen zugänglich, ebenso Gastronomie auf circa 2.600 Quadratmetern. Düsseldorf International bietet den Passagieren und Besuchern auch ein umfas-

sendes Serviceangebot. Neben der vielfältigen gastronomischen Auswahl und dem Shopangebot gibt es am Flughafen zum Beispiel zwei Apotheken, einen Zahnarzt, ein Blumengeschäft, eine Bäckerei und einen Frisör.

Im Non-Aviation-Bereich lag der Schwerpunkt im Geschäftsjahr 2011 in der Optimierung von Retail-Flächen.

Die in 2010 gestartete Offensive im Bereich Food&Beverage, in deren Rahmen die FDG erstmals selbst in den Ausbau von 9 Gastronomieoutlets investiert und Managementverträge mit erfahrenen Gastronomiebetreibern abgeschlossen hat, konnte sich im diesbezüglichen Wettbewerb am Flughafen in 2011 erfolgreich behaupten.

Ergänzt wurde das Angebot um ein Starbucks TO GO Outlet in der Ankunft im Übergang zu den Parkhäusern und dem Sheraton Hotel. Im Retail konnten die Label CAMPUS und van Laack gewonnen werden, die damit den Standort Airport Düsseldorf gewählt haben für ihren weltweit ersten Airport Store. Mit der Eröffnung eines weiteren Stores (Flugsteig A) mit einem hochwertigen Uhrenkonzept zeigt die Swatch Group ein noch stärkeres Engagement in Düsseldorf. Wesentliche Groß-Verträge konnten einerseits mit dem Retailspezialisten McArthurglen für 4 Stores in den Arkaden und Flugsteig B sowie mit der engl. ChangeGroup für Geldwechselgeschäft abgeschlossen werden und runden damit das erfolgreiche Jahr 2011 ab.

Ebenso konnte die Planung für die optische Neugestaltung der Airport Arkaden verabschiedet werden, deren Umsetzung im ersten Halbjahr 2012 stattfinden wird. Damit entsteht eine völlig neue Atmosphäre zum Verweilen und Shoppen. 2012 wird im Zeichen der Erneuerung und Optimierung stehen, was im Wesentlichen die Bereiche der Ankunft sowie der Arkaden betrifft, um unseren Kunden ein attraktives, interessantes und modernes Angebot zu bieten.

Über seine Funktion als Shopping-, Gastronomie- und Erlebniswelt hinaus etabliert sich der Airport zunehmend auch als Event-Location. So fanden 2011 im Terminal beispielsweise Musikkonzerte und Sportveranstaltungen, ein Chor- und ein Tanzfestival sowie verschiedene Ausstellungen statt. Besonders hervorzuheben ist dabei die Zusammenarbeit mit verschiedensten nationalen und regionalen Koope-

rationspartnern – gemeinsam mit Stylisten und Modeagenturen aus Düsseldorf wurde der Airport zu einem Catwalk für professionelle, wie auch Amateurmodells unter dem Motto: „Der Blick hinter die Kulissen“. Stars wie Catwalktrainer Jorge Gonzales und Peyman Amin rundeten diesen erfolgreichen Event am Flughafen der deutschen Modestadt ab. Auch mit jahreszeitlichen Festen oder Reisemessen und seinen Besucherterrassen ist der Flughafen ein Anziehungspunkt für Besucher.

Zur Verstärkung der Kundenbindung wurde bereits in 2009 eine Kundenkarte erfolgreich auf den Weg gebracht, deren Akzeptanz und Verbreitung in 2011 weiter gesteigert werden konnte.

Die Entwicklung im Bereich Airport Advertising (Werbeflächen) ist in 2011 insgesamt sehr positiv gewesen. Die allgemein gute Wirtschaftsstimmung – vor allem in der ersten Jahreshälfte – hat dazu geführt, dass die großen Marken wieder verstärkt in Werbung investiert haben. Neben diesem allgemeinen Wirtschaftstrend war vor allem der Eurovision Song Contest ein ausschlaggebendes Momentum in 2011. Der Song Contest und die dazu gehörenden Sponsoren haben im Frühjahr für eine starke Belebung der Werbebuchungen gesorgt. Internationale agierende Unternehmen wie Henkel, Metro, Lufthansa und andere haben diesen Song Contest dazu genutzt, um sich verstärkt dem international anreisenden Publikum zu präsentieren.

Die Etablierung des bereits in 2010 installierten Bluetooth-Airport-Netzes am Flughafen Düsseldorf konnte in 2011 erfolgreich fortgesetzt werden. Passagiere können über dieses Medium aktiv mit entsprechenden Werbebotschaften informiert werden. Dabei ist das Thema die „Interaktion“. Erst dann, wenn Passagiere eine Information aktiv anfordern – quasi mit der Werbefläche interagieren – wird das Interesse für den beworbenen Gegenstand wertiger. Werbetreibende haben über diesen interaktiven Kanal nun die Möglichkeit ihre Werbewirkung zumindest über Downloads zu quantifizieren. Werbung am Flughafen Düsseldorf bleibt über diesen performance-orientierten Ansatz für die Werbeindustrie eine interessante Kommunikationsplattform. Generell soll dieser performance-orientierte Ansatz wie auch die digitalen Medien insgesamt in 2012 weiter ausgebaut werden.

Der Bereich des Passagierparkens hat sich in 2011 ebenfalls positiv weiterentwickelt. Durch

die zusätzlichen Kapazitäten des neu eröffneten Parkhauses 7 mit seinem in 2011 fertiggestellten direkten Zugang in das Zentralgebäude Ost konnte insgesamt eine Verbesserung der Verfügbarkeit und des Service für den wichtigen Businesskunden im direkten Umfeld des Terminals erreicht werden. Insgesamt war die Auslastung der Stellplätze in den Spitzenzeiten im Vergleich zum Vorjahr niedriger, da trotz der sehr positiven Passagierentwicklung das Passagieraufkommen insbesondere der für den Umsatz im Bereich Langzeit-Parken sehr wichtigen Touristen aus den Niederlanden vermutlich als Folge der Luftverkehrssteuer rückläufig war. Die Anzahl der Parkkunden konnte trotzdem insgesamt um ca. 1,5 % gesteigert werden. Die Umsätze konnten um sogar mehr als 4 % gesteigert werden.

Die Vermarktung der Airport City konnte im Geschäftsjahr 2011 durch die Einleitung bzw. Umsetzung weiterer Grundstücksveräußerungen erfolgreich fortgesetzt werden.

Entwicklung in den über Tochtergesellschaften und andere Beteiligungen betriebenen Geschäftselementen

Luftfracht

Nachdem weltweit die wirtschaftliche Erholung bei der Luftfracht im Jahr 2010 wieder begonnen hatte, setzte sich die positive Entwicklung im Lauf des Jahres 2011 weiter fort. Der konjunkturelle Aufschwung bei der Luftfracht führte im Jahr 2011 bei der Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH trotz eines leichten Rückgangs der Tonnage (-3 %) zu Umsatzerlösen von TEUR 13.600 (+5,1 %) und zu einer Steigerung des operativen Ergebnisses um rund 10 %. Der Jahresüberschuss lag mit TEUR 930 um TEUR 170 unter dem Vorjahreswert; was insoweit ausschließlich auf Entlastungen des Ertragsteueraufwandes durch Steuererstattungen im Vorjahr zurückgeht.

Bodenverkehrsdienste

Die Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH ist weiterhin dem Preis- und Kostendruck der im Wettbewerb stehenden Bodenabfertigungsgesellschaften ausgesetzt. In Verbindung mit der vollständigen Beendigung des Ab-

fertigungsvertrags mit der Lufthansa zum Ende des Geschäftsjahres 2010 war daraus für das Geschäftsjahr 2011 ein Umsatzrückgang um rund 16 % auf TEUR 54.945 (Vorjahr: TEUR 65.284) zu verzeichnen. Der Marktanteil der FDGHG an den in Düsseldorf erbrachten Bodenverkehrsdiensten liegt damit erstmals unter 50 %. Entgangene Deckungsbeiträge, sich verzögernde Kapazitätsanpassungsmaßnahmen sowie insbesondere auch fortgesetzt hohe Krankenstandsquoten der Belegschaft führten zu einer sprunghaften Verschlechterung des operativen Ergebnisses auf TEUR - 9.563 (Vorjahr: TEUR - 5.186). Insgesamt war ein Jahresfehlbetrag (vor Ergebnisübernahme) in Höhe von TEUR 9.906 (Vorjahr: TEUR 5.311) zu verzeichnen.

Im Dezember 2009 hatte die Gesellschafterversammlung der Flughafen Düsseldorf GmbH beschlossen, dass eine Anteilmehrheit an der Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH an einen neuen, strategischen Investor übergehen sollte. Im Mai 2011 wurden die diesbezüglichen Verkaufsbemühungen eingestellt, weil durch eine Änderung des AÜG (Arbeitnehmerüberlassungsgesetz) mit Wirkung ab Dezember 2011 das Geschäftsmodell der Flughafen Düsseldorf Ground Handling in einer Weise beeinträchtigt ist, die die Gesellschaft für Investoren zumindest vorübergehend unattraktiv macht.

Im Oktober 2011 ist der zwischen der FDGHG und der Air Berlin geschlossene Vertrag über Bodenabfertigungsdienstleistungen von Seiten der Air Berlin mit Wirkung zum 31.12.2013 gekündigt worden. Eine gemeinsame Arbeitsgruppe hat inzwischen begonnen, den Verbleib von Tätigkeiten bei der FDGHG sowie die stufenweise Übertragung von Leistungen an Mitbewerber zu definieren. Bereits jetzt kann dazu festgehalten werden, dass bei weiteren gravierenden Umsatzeinbußen entsprechende Anpassungsmaßnahmen im Personalbereich unausweichlich sein werden.

Luftverkehrssicherheit

Die Flughafen Düsseldorf Security GmbH konnte aus ihren – vielfach innerkonzernlich erbrachten – Terminal- und Sicherheitsdienstleistungen in 2011 Umsätze von TEUR 16.317 (+12,1 %) sowie ein operatives Ergebnis von TEUR 695 (Vorjahr: TEUR 546) und einen Jahresüberschuss von TEUR 594 (Vorjahr: TEUR 478) erwirtschaften. Der zusätzliche Personalbedarf wurde dabei

über konzernexterne Leiharbeiter abgedeckt, die Anzahl der eigenen Mitarbeiter ging geringfügig zurück.

Energieversorgung

Die Flughafen Düsseldorf Energie GmbH wurde im Juni 2009 zur Schaffung von Transparenz und zu Zwecken der Kostenoptimierung im Bereich der Energieversorgung sowie im Hinblick auf die Auswirkungen der EU-Umsetzungsvorgaben (buchhalterische, operationelle und informatorische Entflechtung etc.) auf die Energieversorgung von Flughäfen gegründet. Im Geschäftsjahr 2011 erzielte sie im Wesentlichen innerkonzernliche Umsätze von TEUR 14.653 (- 11,4 %; Vorjahr: TEUR 16.544), ein operatives Ergebnis von TEUR 329 (Vorjahr: TEUR 724) und schloss das Geschäftsjahr mit einem Jahresüberschuss (vor Ergebnisabführung) von TEUR 335 (Vorjahr: TEUR 721) ab. Für den Energieverbrauch am Flughafen waren die Wetterverhältnisse in 2011 die Hauptursache für den Umsatzrückgang. Vom Gesetzgeber in 2011 ergriffene Maßnahmen bezogen auf so genannte Contracting-Modelle bedeuten für die FDEG Beeinträchtigungen ihres bisherigen Geschäftsmodells.

Immobilien gesellschaften

Die drei im Alleinbesitz der FDG stehenden Immobiliertöchter Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH, Flughafen Düsseldorf Objekt Eins GmbH und Flughafen Düsseldorf Verwaltungs GmbH haben sich im Geschäftsjahr 2011 positiv entwickelt.

Die FDI konnte ein weiteres Grundstück in der Airport City erfolgreich vermarkten. Hieraus und aus ihren Vermietungserlösen erwirtschaftete sie einen Jahresüberschuss (vor Ergebnisabführung) von TEUR 1.360 (Vorjahr: TEUR 944).

Die FD Objekt Eins GmbH konnte eine Kaufpreiserhöhung in Folge der Erhöhung der Bruttogeschossfläche für das von ihr vormals gehaltene Grundstück vereinnahmen und einen Jahresüberschuss von TEUR 834 (Vorjahr: TEUR - 2) erzielen.

Der aus konzernexterner Vermietung resultierende Jahresüberschuss der FD Verwaltung lag mit TEUR 94 auf Vorjahresniveau.

Die als Zweckgesellschaften gemäß § 290 Abs. 2 Nr. 4 HGB seit der Umsetzung des so genannten BilMoG in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften Estamin Grundstückverwaltungs GmbH & Co. Vermietungs KG und Japon Grundstücksverwaltungs GmbH & Co.KG haben sich im Rahmen ihrer Konzeptionierung planmäßig entwickelt. Sie erzielten ausschließlich innerkonzernliche Umsätze und weisen planmäßig nur geringfügige Jahresergebnisse aus.

Das gemeinsam mit der LHI Leasing GmbH, Pülach, gegründete Gemeinschaftsunternehmen BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG mit den Immobilien Flugzeughalle 8 und Frachtzentrum DUS-ACC sowie der neuen Wartungshalle 7 und dem Mietwagenzentrum hat sich erwartungsgemäß entwickelt und dabei das Geschäftsjahr 2011 mit einem handelsrechtlichen Jahresüberschuss von TEUR 437 (Vorjahr: TEUR 535) abgeschlossen. Die Vermietungsumsätze i.e.S. lagen mit TEUR 15.300 auf dem Niveau des Vorjahres. Die Gesamtumsätze waren im Wesentlichen aufgrund geringerer (Energie-) Versorgungsleistungen um 1 % rückläufig.

Flughafen Mönchengladbach

Bei der Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH wurden die Verkehrszahlen um etwa 5,0 % gegenüber den Verkehrszahlen des Vorjahres gesteigert. Auf Basis der ausgewerteten Monate Januar bis Oktober 2011 wird mit rd. 42.000 Bewegungen für das gesamte Jahr gerechnet (39.873 Bewegungen in 2010). In der Summe aus Flugverkehrsumsätzen und Vermietungsumsätzen konnten im Geschäftsjahr 2011 Umsätze in Höhe von TEUR 1.479 (Vorjahr: TEUR 1.448) erwirtschaftet werden.

Im Zuge der von den Gesellschaftern beschlossenen Maßnahmen zur nachhaltigen Verlustbegrenzung sind im Geschäftsjahr 2011 von Seiten der FDG und der NVV (Niederrheinische Verkehr und Versorgung AG) Forderungsverzichte ausgesprochen worden. Diese Forderungsverzichte führten bei der FHG MG zu einem außerordentlichen Ertrag, der wiederum zu einem Jahresüberschuss in Höhe von TEUR 1.088 geführt hat. Ohne die Forderungsverzichte hätte die FHG MG analog zu den Vorjahren auch in 2011 signifikante, aber gegenüber dem Vorjahr leicht reduzierte Verluste in Höhe von rund TEUR 4.000 ausgewiesen.

Weitere noch bevorstehende Restrukturierungsmaßnahmen betreffen z.B. eine Kapitalherabsetzung und sozialverträgliche Anpassungsmaßnahmen in der personellen Ausstattung der FHG MG. Das gemeinsame Ziel der genannten Aktivitäten ist eine nachhaltige Minimierung der zukünftigen Verluste in der FHG MG. Damit dieses Ziel auch einvernehmlich erreicht werden kann, hat die FDG sich verpflichtet, bis 2020 auf eine Kündigung des bestehenden Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrages zu verzichten.

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Personal

Für alle tarifgebundenen Mitarbeiter der Flughafen Düsseldorf GmbH findet der Tarifvertrag TVöD-F Anwendung. Ein AT-Entgeltsystem mit variablen Gehaltskomponenten, das an ein Zielvereinbarungssystem gekoppelt ist, wird bei Führungskräften bis zur mittleren Managementebene eingesetzt. Im Rahmen des § 18 TVöD-F ist an die berechtigten Mitarbeiter zusätzlich zum Tabellenentgelt ein Leistungsentgelt gezahlt worden.

Für die Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH besteht eine Tarifbindung im Rahmen des Spedition-Tarifvertrages, für die Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH und die Flughafen Düsseldorf Security GmbH im Rahmen des Tarifvertrages TVöD-Flughäfen.

Zum 31.12.2011 waren im Konzern Flughafen Düsseldorf GmbH (ohne Geschäftsführer) beschäftigt:

Mitarbeiter	31.12.2011	31.12.2010
Angestellte	2.245	2.242
Auszubildende	58	67
Gesamt	2.303	2.309

In Bezug auf die Altersstruktur der Beschäftigten ergab sich zum Stand 31.12.2011 für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Konzern Flughafen Düsseldorf GmbH (inkl. Auszubildende) ein Durchschnittsalter von 45,2 Jahren. Die Altersstruktur ist dadurch gekennzeichnet, dass

die oberen Altersklassen deutlich stärker besetzt sind. So sind 19 % der Beschäftigten zwischen 41 und 45 Jahre alt, 21 % zwischen 46 und 50 Jahre und 18 % zwischen 51 und 55 Jahre.

Lärmschutz

Der Flughafen Düsseldorf International hat in den vergangenen Jahren zahlreiche Maßnahmen zum Fluglärmschutz mit bundesweiter Signalwirkung vorgenommen. Die Zahl der Flugzeugbewegungen – Starts und Landungen – am Düsseldorfer Flughafen ist in den letzten 20 Jahren zwar immer weiter gestiegen, doch die Lärmbelastigung hat im Laufe der Zeit deutlich abgenommen. Die Erklärung dafür liegt im verstärkten Einsatz von leiseren Flugzeugen durch die technische Weiterentwicklung der Triebwerke.

Der Airport beschäftigt heute in der eigens für diese Aufgabe eingerichteten Abteilung „Nachbarschaftsdialog und Immissionschutz“ zehn Mitarbeiter und betreibt insgesamt 14 stationäre und zwei transportable Messanlagen sowie ein Messfahrzeug, die im Laufe der Jahre immer wieder auf den neuesten technischen Stand gebracht wurden. Zusätzlich hat Düsseldorf International gemeinsam mit den Airlines allein seit Beginn des aktuellen Lärmschutzprogramms im Jahr 2003 circa EUR 60 Mio. in Maßnahmen zum Schallschutz wie den Einbau von schalldämmenden Fenstern und Balkontüren sowie schalldämmten Belüftungsanlagen investiert. Für Entschädigungen im Außenwohnbereich flossen seit dem Start des Programms rund EUR 7,0 Mio.

Umwelt

Das ökologische Engagement des Düsseldorfer Airports zur Reduzierung der Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) aus dem Flughafenbetrieb wurde jetzt mit einem Gütesiegel des renommierten Klimaschutzprogramms „Airport-Carbon-Accreditation“ (ACA) offiziell zertifiziert. Dem Flughafen wurde vom Dachverband der Flughäfen (ACI) die erste von vier Stufen attestiert (Bestandsaufnahme). Für die Zertifizierung konnte der Düsseldorfer Airport sowohl eine umfassende Klimaschutzstrategie sowie eine valide CO₂-Bilanz vorweisen.

„Airport-Carbon-Accreditation“ ist ein ausschließlich für Flughäfen entwickeltes System auf Ba-

sis internationaler Normen zur Erfassung von Treibhausgasemissionen der Airports mit einer unabhängigen Überprüfung der errechneten CO₂-Fußabdrücke sowie zur Festlegung von Reduktionszielen. Das regelmäßige Zertifizierungs-Programm genießt weltweit hohe Anerkennung. Es erfordert laufendes ökologisches Engagement und kontinuierliche Verbesserungen.

Zur Klimaschutzstrategie des Düsseldorfer Flughafens gehören ein klimaneutrales Wachstum und ein Betrieb des Standortes, bei dem Umwelteinwirkungen effektiv begrenzt oder reduziert werden. So hat der Airport bereits eine Vielzahl an CO₂-Einsparmaßnahmen durchgeführt: ein Blockheizkraftwerk (BHKW) wurde gebaut, die Raumlufteinrichtungen des Terminals wurden optimiert, Photovoltaikanlagen wurden auf dem nordwestlichen Flughafengelände sowie auf den Dächern der Flugzeughallen 7 und 3 errichtet, bei den Fluggastbrücken wird auf Kühlung beziehungsweise Heizung verzichtet, Leuchtmittel werden schrittweise durch Energiesparlampen oder LED-Leuchtmittel ersetzt und die Hindernisbefeuern für Gebäude auf dem Vorfeld wurden durch LED-Lampen ausgetauscht.

Auf den Luftverkehr insgesamt fallen etwa 2,2 % der vom Menschen in die Atmosphäre eingebrachten CO₂-Emissionen. Die vom Düsseldorfer Flughafen direkt beeinflussbaren Emissionen liegen jährlich bei etwa 59.180 Tonnen. Dieser Wert und die hierzu erforderlichen Abläufe, Verfahren und Ermittlungsmethoden wurden durch unabhängige Umweltgutachter und Sachverständige für den Treibhausgasemissionshandel der Müller-BBM GmbH verifiziert und validiert. Mit seinen vielfältigen Einsparmaßnahmen spart NRWs größter Flughafen derzeit bereits pro Jahr rund 9.900 Tonnen CO₂ ein – mehr als 10 %.

Nach der erfolgreichen CO₂-Zertifizierung strebt der Flughafen daher auch das zweite Level des ACA-Programms (Reduction) an. Dazu wird in den nächsten Monaten ein konkretes Reduktionsziel für die kommenden Jahre festgelegt. Geplant sind weitere Projekte zur Einsparung der CO₂-Emissionen wie zum Beispiel der Bau eines weiteren BHKWs sowie einer Absorptionsteeanlage oder die Installation einer weiteren Photovoltaikanlage auf dem Dach der Halle 2. Darüber hinaus sollen Mitarbeiter zu sogenannten CO₂-Scouts geschult werden, die Kleinver-

braucher ermitteln und deren Einsparpotenziale erfassen und umsetzen.

Die wirtschaftliche Bedeutung

Neun der 30 Dax-Unternehmen haben ihren Hauptsitz in Nordrhein-Westfalen, darunter E.ON, Henkel, METRO, Bayer, ThyssenKrupp und RWE. Insgesamt haben sich in NRW 40 % der deutschen Konzerne mit ihren Headquartern niedergelassen. Insgesamt sind mehr als 100.000 deutsche und internationale Firmen in der Region ansässig, rund 5.000 von ihnen Niederlassungen oder Töchter bedeutender ausländischer Konzerne. Im Bereich der IHK Düsseldorf und der IHK Niederrhein beispielsweise haben sich mehr als 1.000 Firmen aus den USA, Japan und Korea angesiedelt. Angesichts der Globalisierung der Wirtschaft haben internationale Präsenz und schnelle Erreichbarkeit für diese Unternehmen eine sehr große Bedeutung.

Umfragen belegen, dass die Unternehmen in Düsseldorf und in der Region eine hohe Affinität zum Flughafen haben. Die Ansiedlungserfolge hochrangiger Konzerne im Großraum Düsseldorf wie zum Beispiel SAP, Mitsubishi Electric, Vodafone, E-Plus, Esprit oder Hewlett-Packard sind auch auf die Nähe zum Airport zurückzuführen. So heißt es in einer Studie des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung Essen (RWI): „Der Flughafen begünstigt die Ansiedlung insbesondere flughafenaffiner Unternehmen, andererseits verschaffen die Unternehmen der Region dem Flughafen Passagiere und Luftfracht.“

Das jährliche Steueraufkommen der Unternehmen am Flughafen beträgt laut der RWI-Studie mindestens EUR 205 Mio. Die Einkommenswirkung in der Region beläuft sich auf EUR 1,2 Mrd. Die Wirtschaftskraft von Regierungsbezirken mit einem leistungsfähigen Flughafen liegt deutlich über dem deutschen Durchschnitt. Allein in Düsseldorf und Ratingen hat die Flughafengesellschaft in drei Jahren (2004 bis 2006) ein Einkaufsvolumen in Höhe von rund EUR 246 Mio. ausgegeben. Von dieser Investitionskraft profitieren zahlreiche kleine und mittelständische Unternehmen in der Nachbarschaft des Airports.

Die Bedeutung für den Arbeitsmarkt

Der Flughafen ist die größte Arbeitsstätte in Düsseldorf, denn am Airport gibt es rund 18.200 Arbeitsplätze und etwa 208 ansässige Firmen und Dienststellen. Ein Arbeitsplatz am Flughafen, so eine Faustformel, die aus zahlreichen Arbeitstätterhebungen in Flughafenregionen resultiert, zieht mindestens zwei weitere in der Region nach sich. Insgesamt hängen rund 50.000 Jobs in der Region von der Existenz des Flughafens ab.

Die verkehrliche Infrastruktur

Der Bahnhof „Düsseldorf Flughafen“ bindet den Airport an das Fernstreckennetz der Deutschen Bahn AG an. Er liegt an einer der meistbefahrenen Bahnstrecken Deutschlands. Rund 310 Züge täglich halten dort – vom ICE bis zur S-Bahn. Der Bahnhof befindet sich im Zentrum wichtiger deutscher Verkehrsachsen und Verbindungen in das gesamte Ruhrgebiet. Zu den 310 Stopps kommen weitere 60 Zughalte in der unterirdischen Terminalstation. Aus vielen Orten des Einzugsgebiets können die Fluggäste mindestens einmal in der Stunde direkt und ohne umzusteigen bequem zum Flughafen und zurück fahren. Der Flughafen verfolgt konsequent die Idee des nahtlosen Reisens, das dem Passagier den bequemen Wechsel der Verkehrsträger ermöglicht. Direkt im Bahnhof „Düsseldorf Flughafen“ befindet sich die Station des Sky-Train, einer Kabinenbahn, die die Passagiere in kürzester Zeit ins Terminal bringt.

Für Düsseldorf International hört die Idee der Intermodalität nicht bei der Bahnreise auf. Der Airport befindet sich im Schnittpunkt wichtiger Verkehrswege wie der Autobahn A 3, der A 52 oder der A 44 und verfügt über eine eigene Autobahnausfahrt, ein guter Anschluss auch für niederländische und belgische Passagiere. Aus großen Teilen der beiden Nachbarländer ist der Düsseldorfer Flughafen gerade nach dem Bau der A 44-Brücke über den Rhein schneller zu erreichen als die Airports Amsterdam oder Brüssel.

Ertragslage

Die interne Konzernsteuerung geht von folgenden finanziellen Leistungsindikatoren aus, die u.U. kalkulatorische Elemente im Vergleich zu den handelsrechtlichen Daten beinhalten können und sich wie folgt entwickelten:

Kennzahlen im Konzern	Ist 2011	Ist* 2010
Cashflow (in TEUR)	64.684	138.432
EBIT (in TEUR)	87.984	64.286
EBITDA (in TEUR)	153.447	129.318
EBITDA-Marge	36,7 %	32,0 %
ROCE	10,5 %	7,9 %
Eigenkapitalrentabilität (EBIT)	34,0 %	42,0 %
Umsatzrentabilität (EBIT)	20,8 %	15,8 %
Kapitalrendite	8,9 %	10,2 %
Umsatz/Mitarbeiter FTE (in EUR)	202.607	194.064
Personalaufwand/Mitarbeiter (in EUR)	55.809	55.451
Wirtschaftliches Eigenkapital (in TEUR)	184.018	198.522
Wirtschaftliches Eigenkapital/Bilanzsumme	17,6 %	17,3 %

* Ist 2010: Einmaleffekt von EUR 47,1 Mio. enthalten; Vergleich mit der Provinzial-Versicherung aus dem Brandereignis von 1996

Gegenüber dem Vorjahr haben sich keine Veränderungen des Konsolidierungskreises ergeben. Mithin sind weder die Ertragslagen noch die Vermögens- oder Finanzlage durch Konsolidierungskreisänderungen beeinflusst.

Der Konzern Flughafen Düsseldorf hat in 2011 bei einem Gesamtumsatz von EUR 418,7 Mio. (Vorjahr: EUR 404,5 Mio.; +3,5 %) einen Jahresüberschuss von EUR 42,5 Mio. (Vorjahr: EUR 57,1 Mio.) erzielt. Das Vorjahresergebnis war maßgeblich beeinflusst von einer Einmalzahlung der Provinzial Rheinland Versicherung AG, Düsseldorf, über insgesamt EUR 47,1 Mio.

Zum 1. Januar 2011 ist ein neues Verzeichnis der Flughafenentgelte in Kraft getreten. Dieses ist in Teilen auch mit einer Neustrukturierung der bisherigen Entgeltklassen verbunden und beinhaltet in geringerem Umfang auch Preisteigerungskomponenten. Hinzuweisen ist dabei insbesondere auf die neue Entgeltkomponente der NO_x-Entgelte. Hier wird im Ergebnis eine Immissionsabgabe in Abhängigkeit von der Immissionsklasse eines Flugzeugs erhoben und damit ein Anreiz für den Einsatz von Fluggeräten mit geringen Immissionsabsonderungen, insbesondere Lärm, gesetzt.

Die Aviation-Erlöse sind um 1,6 % von EUR 270,7 Mio. in 2010 auf EUR 275,0 Mio. in 2011 gestiegen.

Die Aviation-Erlöse setzen sich im Wesentlichen zusammen aus fixen und variablen Landeentgelten, Abstellentgelten, Bodenverkehrsdienstleistungen der FDG und der FDGHG sowie Frachtentgelten der FDG. Die Landeentgelte sind von EUR 191,7 Mio. auf EUR 206,9 Mio. um 7,9 % gestiegen. Die Erlöse aus Bodenverkehrs- und Bodenabfertigungsdienstleistungen sind primär bedingt im Rückgang der Abfertigungserlöse der Tochtergesellschaft FDGHG (siehe zuvor) um mehr als 10 % gesunken. Die Frachtentgelte haben von EUR 12,9 Mio. auf EUR 13,5 Mio. um 4,7 % zugenommen.

Die Erlöse im Bereich „Non-Aviation“ sind um 7,5 % gestiegen und zwar von EUR 133,7 Mio. in 2010 auf EUR 143,7 Mio. in 2011.

Die „Non-Aviation“-Erlöse setzen sich im Wesentlichen zusammen aus Mieterlösen, Pachten und Umsatzmieten, Einnahmen aus Versorgungsleistungen, Erlösen aus Grundstücksverkäufen und sonstigen Erlösen. Die Mieterlöse sind von EUR 31,5 Mio. auf EUR 33,6 Mio. um 6,6 % gestiegen. Die Pachten und Umsatzmieten sind von EUR 76,7 Mio. auf EUR 81,9 Mio. um 6,8 % gestiegen und die Einnahmen aus Ver-

sorgungsleistungen stiegen um 8,2 % von EUR 13,4 Mio. auf EUR 14,5 Mio. Aus Grundstücksverkäufen erzielten die Tochtergesellschaften FDI und FD Objekt Erlöse von EUR 3,4 Mio. Die sonstigen Erlöse liegen mit EUR 10,3 Mio. auf Vorjahresniveau.

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten Erträge aus der Auflösung von Sonderposten für Zuschüsse auf Vorjahresniveau in Höhe von EUR 3,9 Mio. Konzernexterne Forderungsverzichte im Zusammenhang mit der FHG MG gehen in die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von EUR 0,5 Mio. ein. Im Jahresvergleich beinhalten sie geringere Erträge aus Anlagenverkäufen und grundsätzlich auch geringere Auflösungen von Rückstellungen. Allerdings besteht hier ein Sondereffekt aus der Auflösung von für Altersversorgungen gebildeten Rückstellungen in Höhe von rund EUR 4,2 Mio. Auflösungen von Sonderposten mit Rücklagenanteil sind in den sonstigen betrieblichen Erträgen der Konzern-GuV abweichend zur GuV des Mutterunternehmens FDG nicht enthalten, weil solche Sonderposten im Konzernabschluss nicht bilanziert sind.

Die Personalaufwendungen und die Abschreibungen liegen im Wesentlichen auf dem Niveau des Vorjahres.

Der Materialaufwand ist im Vergleich zum Vorjahr um rund EUR 11,7 Mio. gesunken. Der FDG Konzern erfasst im Materialaufwand neben klassischen Materialkosten u.a. den Energieverbrauch, Instandhaltungsaufwendungen, die Erbpacht für das Betriebsgelände, bestimmte Leasingaufwendungen sowie Müllentsorgungs- und Abwasserkosten. Der Rückgang des Materialaufwands ergibt sich z.T. aus einer Änderung in der Aufwandszuordnung zwischen dem Materialaufwand und den sonstigen betrieblichen Aufwendungen. Geringere Materialaufwendungen konnten im Jahresvergleich insbesondere bei den Instandhaltungsaufwendungen und bei den Energiekosten realisiert werden. Letzteres geht in weiten Teilen auf günstigere Wetterverhältnisse zurück (geringerer Stromverbrauch). Geringere Materialaufwendungen verzeichnet auch die Tochtergesellschaft FDGHG. Dies geht einerseits mit deren Umsatzrückgang einher. Andererseits sind witterungsbedingt EUR 1,4 Mio. geringere Kosten für Enteisungsmittel angefallen. Deutlich geringere Kosten bei den Enteisungsmitteln verzeichnete auch die Muttergesellschaft.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen steigen um EUR 4,3 Mio. gegenüber dem Vorjahr auf EUR 84,1 Mio. an. Dies hat u.a. mit der zuvor genannten Änderung der Aufwandszuordnung zu tun. Im Vorjahr beinhalteten die sonstigen betrieblichen Aufwendungen einen Einmaleffekt aus einer Zuführung zu den Rückstellungen für PFT-Belastungen (siehe nachfolgend) in Höhe von rund EUR 5,1 Mio. Im aktuellen Geschäftsjahr sind Kostenanstiege insbesondere in den Bereichen Fremdpersonal und Rabattierung gegenüber Luftverkehrsgesellschaften zu verzeichnen.

Aus der zuvor beschriebenen Entwicklung ergibt sich ein operatives Ergebnis von EUR 87,1 Mio. und damit eine Steigerung von 36,4 % gegenüber dem Vorjahr. Damit einhergehend konnte eine EBITDA-Marge von 36,7 % erreicht werden.

Der Zinsaufwand für Darlehen ist von EUR 27,7 Mio. in 2010 auf EUR 26,8 Mio. in 2011 gesunken. Das Darlehensvolumen (ohne Bilanzposten Verbindlichkeiten aus Immobilienfinanzierung) von insgesamt EUR 556,2 Mio. ist zu rund 85 % mit festen Zinssätzen gesichert. Die Zinsbelastung sank gegenüber dem Vorjahr einerseits tilgungsbedingt und andererseits aufgrund des aktuell niedrigen Zinsniveaus, von dem insbesondere die Muttergesellschaft FDG z.B. auch bei Anschlusssicherungen profitieren konnte. Im Zinsergebnis reflektiert sich, dass externe Finanzierungen im Wesentlichen von der Muttergesellschaft FDG aufgenommen werden. Nur die Tochtergesellschaften FHG MG und FHG MG VwG sowie die Zweckgesellschaften Estamin und Japon (Bilanzposten Verbindlichkeiten aus Immobilienfinanzierung) sind nennenswert eigenständig finanziert. Aufgrund einer pauschalierten bilanziellen Behandlung der Forfaitierung von Leasingforderungen spiegelt sich die Finanzierung der Zweckgesellschaften jedoch nur bedingt im Zinsergebnis wider. Erstmals konnten im Geschäftsjahr 2011 nennenswerte Erträge (TEUR 437) aus dem Joint Venture BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG, das im Konzernabschluss at-equity konsolidiert wird, vereinnahmt werden.

Das außerordentliche Ergebnis beinhaltet im Geschäftsjahr 2011 erneut Erträge in Höhe von EUR 3,2 Mio. im Zusammenhang mit dem Brandschaden von 1996. Im Vorjahr war hier eine Ausgleichszahlung der Provinzial Rheinland in Höhe von EUR 47,1 Mio. vereinnahmt worden.

Vermögenslage

Das Anlagevermögen ist von EUR 967,6 Mio. in 2010 auf EUR 948,4 Mio. in 2011 gesunken.

Die Zugänge im Sachanlagevermögen betragen EUR 49,7 Mio. Wesentliche Zugänge sind unter anderem Teile der noch im Bau befindlichen neuen Gepäckförderanlage, die Neugestaltung des Flugsteiges „C“, die Schaffung von zwei neuen Busgates und die Anschaffung neuer Fahrzeuge für Enteisungsdienstleistungen.

Das kurzfristig gebundene Vermögen weist EUR 60,0 Mio. gegenüber EUR 138,6 Mio. in 2010 aus. Wesentlicher Grund für den Rückgang ist die Verwendung von vorhandenen liquiden Mitteln für Investitionen, Tilgungen und Ausschüttungen in Höhe von EUR 79,5 Mio.

Die Kundenforderungen betragen im Berichtsjahr EUR 25,7 Mio. gegenüber EUR 25,3 Mio. in 2010. Dies bedeutet einen durchschnittlichen Forderungsbestand von 22,4 Tagen (Vorjahr: 22,8).

Abweichend zu den Einzelabschlüssen der Konzerngesellschaften werden im Konzernabschluss für Differenzen zwischen handels- und steuerbilanziellen Wertansätzen auf der Einzelabschlusssebene bzw. der so genannten Handelsbilanz II Ebene latente Steuern gebildet. Zusätzlich werden latente Steuern auf konsolidierungsbedingte Differenzen gebildet. Der Praxis der internationalen Rechnungslegung folgend, werden aktive und passive latente Steuern dabei brutto, also unsaldiert, ausgewiesen. Die aktiven latenten Steuern gingen gegenüber dem Vorjahr um rund EUR 2,0 Mio. auf EUR 30,7 Mio. zurück. Verlustvorträge sind in den aktiven latenten Steuern dabei unverändert nicht enthalten. Mit rund EUR 19 Mio. entfallen die aktiven latenten Steuern auf Unterschiede zwischen den konzernbilanziellen und den steuerbilanziellen Ansätzen von Vermögensgegenständen der konsolidierten Zweckgesellschaften.

Finanzlage

Das gezeichnete Kapital und auch die Kapitalrücklage haben sich zum Vorjahr nicht verändert. Gleiches gilt für den Ausgleichsposten für Anteile im Fremdbesitz. Die Anteile in Fremdbesitz beziehen sich auf die Tochtergesellschaft FHG MG und deren Tochtergesellschaft FHG MG VwG. Zwischen FHG MG und FDG besteht

ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag, in dessen Rahmen der Minderheitsgesellschafterin keine Kompensationszahlungen zustehen; zumindest nicht solange die FHG MG ein negatives operatives Ergebnis erwirtschaftet.

Die Rückstellungen sind von EUR 152,1 Mio. in 2010 auf EUR 115,6 Mio. gesunken. Wesentliche Ursache hierfür sind die Steuerrückstellungen der Muttergesellschaft, die durch unterjährige Anpassungen der Vorauszahlungen nicht in vergleichbarer Größenordnung wie im Vorjahr gebildet werden mussten. Veränderungen bei den sonstigen Rückstellungen resultieren insbesondere aus verminderten Brandschaden- und Lärmschutzrückstellungen. Auch ein Sondereffekt im Bereich der für Altersversorgungen gebildeten Rückstellungen trägt zum Rückgang bei.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sanken tilgungsbedingt planmäßig auf jetzt EUR 556,2 Mio. Sie beinhalten im Wesentlichen die Verbindlichkeiten aus einem im Anschluss an den Brandschaden von 1996 in 1998 geschlossenen Konsortialdarlehen sowie einem in 2009 aufgenommenen Schuldscheindarlehen.

Die Verbindlichkeiten aus der Immobilienfinanzierung betreffen die Finanzierung der in den Konzernabschluss einbezogenen Zweckgesellschaften und sind planmäßig um EUR 4,4 Mio. gesunken.

Auf die vorstehenden Ausführungen zu den aktiven latenten Steuern wird hingewiesen. Die um EUR 2,1 Mio. reduzierten passiven latenten Steuern resultieren im Wesentlichen aus dem Nicht-Ansatz von Sonderposten mit Rücklagenanteil im Konzernabschluss.

Der Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug EUR 64,6 Mio., der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit betrug per Saldo EUR 43,5 Mio. und der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeiten lag bei EUR 100,7 Mio.

Nach den Auszahlungen für die Investitionstätigkeit, der Ausschüttung an die Anteilseigner der Muttergesellschaft und der Tilgung langfristiger Finanzdarlehen weist der Finanzmittelstand am Ende der Periode EUR 14,6 Mio. aus.

In der Gesamtbetrachtung sieht das Konzernmanagement die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage des FDG Konzerns als voll zufrieden-

stellend und gute Ausgangsposition für die weitere Entwicklung des Konzerns an.

Chancen und Risiken

Voraussetzung für die erfolgreiche Steuerung und Bewältigung von unternehmerischen Chancen und Risiken ist ein unternehmensweites Chancen- und Risiko-Inventar, welches die systematische Aufnahme der Chancen- und Risikolandschaft der Flughafen Düsseldorf GmbH und deren Tochtergesellschaften zur Grundlage hat. Im Geschäftsjahr 2000 ist erstmalig ein vollständiges Risiko-Inventar aufgestellt worden. Seit Dezember 2000 erfolgt eine regelmäßige Aktualisierung, so dass die Veränderungen einzelner Risiken im Zeitablauf beobachtet werden können. Im 2. Quartal 2005 wurden erstmalig als Folge des Bilanzrechtsreformgesetzes (BilReG) vom 04.12.2004 mit einer Forderung nach der Erweiterung der zukunftsorientierten Lageberichterstattung ab dem Geschäftsjahr 2005 auch die Chancen der voraussichtlichen Entwicklung identifiziert und erfasst. Durch das Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) vom 29.05.2009 erfolgte zudem eine Konkretisierung der Überwachungsaufgaben des Aufsichtsrates u.a. in Bezug auf die Wirksamkeit der unternehmerischen Kontrollsysteme, wozu auch das Risikomanagementsystem zählt.

Konzernweit werden die identifizierten Chancen und Risiken zusammengefasst und in eine sogenannte Risk-Map eingetragen. Der Aufbau orientiert sich an drei bereits definierten Chancen-Risiko-Kategorien.

Der Prozess des Chancen- und Risikomanagements gliedert sich hauptsächlich in die Phasen Identifikation, Bewertung, Steuerung, Überwachung und Kommunikation und ist in einer Richtlinie zum Chancen- und Risikomanagement festgehalten. Die Inhalte der einzelnen Phasen werden im Folgenden kurz erläutert:

Chancen- und Risikoidentifikation

Die Chancen-Risikoidentifikation dient der Erfassung aller relevanten Chancen und Risiken. Es handelt sich dabei um Chancen und Risiken, die ein (Gefährdungs-) Potenzial von mindestens TEUR 50 aufweisen, bereits heute akut sind oder aber innerhalb der nächsten 5 Jahre (Wirtschaftsplanzeitraum) eintreten können. Unter dem Be-

griff Risiko werden dabei bereits gegenwärtig bekannte Gefährdungen sowie die aus zukünftigen Entwicklungen resultierenden Gefahren, dass ein Istwert von einem definierten Planwert negativ abweicht, verstanden. Wenn ein Istwert von einem Planwert positiv abweicht wird dies dagegen als Chance definiert. Die Chancen- und Risikoidentifikation wird vierteljährlich sowie ereignisinduziert auch ad-hoc durchgeführt.

Chancen- und Risikobewertung

Im Wesentlichen wird mit der Bewertung das Ziel verfolgt, die jeweiligen Gefährdungspotenziale der Risiken aufzuzeigen. Zudem werden gleichzeitig Prioritäten zur Bewältigung der Gefährdungspotenziale festgelegt. Die Risiko-Bewertung beinhaltet eine Beurteilung der Tragweite der erkannten Risiken in Bezug auf die Dimensionen „Eintrittswahrscheinlichkeit“ und „Schadenshöhe/Auswirkung“.

In den vierteljährlichen Risikoberichten an die Gesellschafter des Mutterunternehmens und dessen Aufsichtsrat sind die A-Risiken aufgeführt, die eine direkte Auswirkung auf die Ergebnissituation des FDG Konzerns haben.

Bei unklarer Bewertungslage wird bei Risiken das Gefährdungspotenzial eher wahrscheinlicher und höher eingeschätzt (worst-case-Methode). Demgegenüber wird bei Chancen das Potenzial eher kaufmännisch vorsichtig bewertet.

Chancen- und Risikosteuerung

Da nicht alle Risiken generell vermeidbar sind, ist eine Risikobewältigung bzw. -steuerung erforderlich. Ebenso ist die Nutzung von Chancen zu steuern. Dies bedeutet, dass geeignete Maßnahmen zur Beobachtung der Chance/des Risikos im Zeitablauf sowie zur Erhöhung/Reduzierung des (Gefährdungs-) Potenzials definiert werden. Die Chancen-Risikosteuerung wird vierteljährlich anhand bereits etablierter Maßnahmen zur Steuerung und Bewältigung abgefragt. Zusätzlich werden noch durchzuführende Maßnahmen aufgelistet und terminlich verfolgt.

Oberste Instanz für die Steuerung von Chancen und Risiken ist der Risikoausschuss. Ihm kommt im Rahmen des Chancen-Risikomanagementsystems eine Aufsichts- und Vermittlungsfunktion zu. Dieses Gremium tritt vierteljährlich zusam-

men, gewährleistet die laufende Durchführung des Chancen- und Risikomanagement-Prozesses, entscheidet über gemeldete Neuaufnahmen und Löschungen sowie vorgeschlagene Bewertungsänderungen einzelner Chancen und Risiken. Neben den ständigen Mitgliedern (Geschäftsführer Non-Aviation und Kaufmännische Bereiche, Risikomanager, Leiter Controlling) nehmen hieran die Risikoverantwortlichen teil, die neue oder zu löschende Chancen/Risiken gemeldet oder Bewertungsänderungen bei bestehenden Chancen/Risiken vorgeschlagen haben, um im Risikoausschuss hierzu Stellung zu nehmen.

Chancen- und Risikoüberwachung

Für die Überwachung der Risiken werden zusätzlich Frühwarnindikatoren festgelegt, die eine rechtzeitige Warnmeldung geben sollen, wenn sich ein Risiko verschärft. Wenn möglich, werden hierzu Messgrößen und Schwellenwerte definiert, die durch ein Ampelsystem den Status des Frühwarnindikators aufzeigen. Es werden aber auch nicht messbare Indikatoren eingesetzt, um auf eine eventuelle Verschärfung hinzuweisen (bspw. Presseberichte, Gerichtsurteile, gesetzgeberische Planungen, Referentenentwürfe).

Insgesamt strebt das Chancen-/Risikomanagement im FDG Konzern eine Begrenzung der Risiken auf ein akzeptables Niveau an; wobei wenn möglich Risikobegrenzungsmaßnahmen ohne eine Chancenminderung umgesetzt werden sollen. Risikobegrenzungen bzw. -vermeidungen werden unter anderem durch Versicherungen und vertragliche Gestaltungen, im Hinblick auf Zinsänderungsrisiken auch durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten zu erreichen gesucht. Im Bezug auf die Chancen liegt das Ziel in einer optimalen Entwicklung der jeweiligen Chance.

Der Nutzen des konzernweiten Chancen- und Risikomanagementsystems ergibt sich aus der frühzeitigen Identifikation von Chancen und Risiken, um ausreichende Reaktionszeiten zur Vorbereitung und Durchführung geeigneter Maßnahmen zu generieren. Bei der Anbindung an Konzernstrategien und -ziele ergibt sich als ein ebenfalls positiver Nutzen des Chancen- und Risikomanagementsystems die Verbesserung des operativen/strategischen Planungs- und Kontrollprozesses. Die Qualität der operativen und strategischen Planung wird dadurch erhöht. Weiterhin wird die Effektivität und die Effizienz der Berichterstattung und somit die Basis für un-

ternehmerische Entscheidungen gefördert. Des Weiteren kommt der Verbesserung der Risikokultur, der Verringerung der Kapitalbeschaffungskosten sowie der Bündelung von entscheidungsrelevanten Informationen eine wesentliche Bedeutung zu.

Chancen-/Risikomanagement fördert das individuelle Bewusstsein und die Unternehmenskultur im Umgang mit unternehmerischen Risiken.

Budgetplanung

Zentraler Bestandteil des Gesamtrisikomanagements im FDG Konzern ist außerdem eine dezidierte Unternehmensplanung (Budget) je Konzerngesellschaft (ausgenommen die Zweckgesellschaften) und für den Konzern insgesamt, die jeweils im Herbst eines Geschäftsjahres auf Monatsbasis für das Folgejahr und auf Jahresbasis für 4 Anschlussjahre erstellt wird. Die Planung der FDG wird nach dem Gegenstromprinzip erarbeitet und bedarf nach der Vorbereitung des Aufsichtsrates der Genehmigung der Gesellschafterversammlung. Die Planungen der Tochtergesellschaften werden dem Aufsichtsrat und der Gesellschafterversammlung der Muttergesellschaft zur Kenntnisnahme vorgelegt.

Nach der Verabschiedung erfolgt eine enge Überwachung der Budgeteinhaltung durch das Controlling. Mit dieser Überwachung verbunden ist auch ein rollierender Forecast.

Wesentliche Risiken

Seit dem Jahr 2007 führt das Umweltamt der Stadt Düsseldorf Untersuchungen im nördlichen Stadtgebiet zu PFT-Belastungen durch (Perfluorierte Tenside). Im Zuge dieser Untersuchungen sind erhöhte Konzentrationen sowohl auf dem Flughafengelände als auch im Umfeld in Kaiserswerth und Kalkum festgestellt worden. Innerhalb und außerhalb des Flughafengeländes sind verschiedene Belastungsschwerpunkte festgestellt worden. Seit dem Frühjahr 2008 stehen das Umweltamt der Landeshauptstadt Düsseldorf und die Flughafen Düsseldorf GmbH in Kontakt, um die Verantwortlichkeit für die Schadstoffeinträge und den notwendigen Sanierungsbedarf zu klären. Bezüglich der betroffenen Bereiche mit Belastungen auf dem Areal der FDG bestehen noch Unsicherheiten im Hinblick auf die räumliche Ausdehnung, insbesondere unter Berücksichtigung der Grundwasserfließrichtung, zum

Teil aber auch auf die Ursachen. Nach einer gemeinsamen Gefährdungsabschätzung sollen eine Sanierungsuntersuchung und eine Sanierungsplanung vorgelegt werden. Bereits im Konzernabschluss 2010 wurde eine Rückstellung in Höhe von TEUR 5.146 für die erwarteten Untersuchungen und Sanierungsmaßnahmen gebildet. Es kann derzeit nicht vollständig ausgeschlossen werden, dass deutlich höhere Beseitigungskosten auf den FDG Konzern zukommen. Ebenso wenig besteht abschließende Klarheit, ob der FDG Konzern zumindest teilweise Regress für von ihm getragene Kosten nehmen kann.

Der Betrieb des Flughafens Mönchengladbach ist seit Jahren ein Zuschussgeschäft, betriebswirtschaftliche Analysen weisen auch für die Zukunft nachhaltige Verluste aus. Darüber hinaus geht aus einem Gutachten der Deutschen Flugsicherung hervor, dass für die Aufnahme von zusätzlichen Flugbewegungen in Mönchengladbach bereits jetzt die notwendige Luftraumkapazität für den Flughafen Düsseldorf nicht mehr zur Verfügung steht. Im Lauf des Jahres 2010 sind zusammen mit den Mitgesellchaftern verschiedene Maßnahmen diskutiert und beschlossen worden (siehe zuvor), die in den nächsten Jahren zu einer Verlustreduzierung bei der Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH führen sollen. Dazu soll auch eine Verminderung der Personal- und Betriebskosten beitragen. Auch im Fall der erfolgreichen Umsetzung der geplanten Verlustbegrenzungsmaßnahmen wird das Konzernergebnis zukünftig weiterhin mit signifikanten Verlusten aus dem Betrieb des Flughafens Mönchengladbach belastet bleiben. Sollten die Maßnahmen nicht mit dem geplanten Erfolg umgesetzt werden können, besteht das Risiko darüber noch hinausgehender Verluste. Mit Blick auf das Geschäftsjahr 2012 sind bedingt durch Einmaleffekte Verluste zu erwarten, die erheblich über dem bisherigen Verlustniveau liegen.

Die Liberalisierung der Bodenabfertigungsdienste, die seit 2004 von der 100 %igen Tochtergesellschaft FDGHG erbracht werden, hat zu einem kontinuierlichen Erstarken des Wettbewerbs geführt. Bei vergleichbaren Leistungs- und Qualitätsstandards ist das Preisniveau das vorwiegend entscheidende Differenzierungsmerkmal. Neuverhandlung und Verlängerung auslaufender Abfertigungsverträge in 2012 und den Folgejahren stehen unter einem erheblichen Preisdruck und bilden auf der Erlösseite das maßgebliche Risikopotenzial. Derzeit

wird ein Restrukturierungsprogramm erarbeitet, das die FDGHG – auch vor dem Hintergrund der jüngsten Kündigung des Abfertigungsvertrags mit Air Berlin (siehe zuvor) – mittelfristig in die Gewinnzone zurückführen soll. Dies umfasst eine erhebliche Kapazitätsreduktion im Bereich der Abfertigungsdienstleistungen im engeren Sinne sowie eine Fokussierung auf positive Perspektiven bietende Dienstleistungen wie z.B. den vorfeldseitigen Fluggasttransfer. In den nächsten Jahren allerdings werden die Bodenabfertigungsdienste das Konzernergebnis weiterhin mit signifikanten Verlusten belasten. Ganz erheblich über dem bisherigen Verlustniveau liegende Verluste sind dabei während der zweijährigen Umbauphase zu erwarten; wobei der genaue zeitliche Anfall bisher nur eingeschränkt prognostizierbar ist. Sollten die Restrukturierungsplanungen nicht mit dem angestrebten Erfolg greifen, besteht das Risiko über die aktuellen Erwartungen hinausgehender Verluste. Es kann derzeit auch nicht vollständig ausgeschlossen werden, dass es nicht gelingen wird, die FDGHG bis ca. 2015 in die Gewinnzone zurückzuführen und dass der FDG Konzern sich vom Geschäftsfeld Bodenabfertigungsdienste aufgrund ausbleibender Restrukturierungserfolge trennen wird.

Bei den bisherigen Ausgründungen von Unternehmensbereichen der Muttergesellschaft wie die Gründung der Tochtergesellschaften FDGHG und FDSG sowie die Ausgliederung der Informationstechnologie in die SITA Airport IT GmbH (Minderheitenanteil der FDG) war auch immer eine entsprechende Anzahl von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern betroffen. Solange diese personellen Maßnahmen auch unter Berücksichtigung der Vorgaben der Satzung der Rheinischen Zusatzversorgungskasse in Köln durchgeführt worden sind, haben sie keine Auswirkung auf eine potenziell mögliche Ausgleichszahlung für bisher erworbene Rentenanwartschaften der betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dieser Sachverhalt wird bei allen Projekten in die Überlegungen mit einbezogen, zumal der Wert einer möglicherweise fälligen Ausgleichszahlung mit zunehmendem Durchschnittsalter der Belegschaft ansteigt. Gleichwohl kann nicht ausgeschlossen werden, dass vom FDG Konzern Ausgleichszahlungen, auch in Bezug auf die bisherigen Ausgründungen, zu tragen sind.

Im Zuge der Diskussion um die allgemeine Sicherheit im Luftverkehr (inkl. Luftfrachtverkehr) könnte es im Ergebnis zu behördlichen Aufla-

gen kommen, die zu Investitionen in z.B. neue Scanner-Technologien (Körper- und Liquidscannern), bei den Fluggastkontrollen (Umbauten) und an den Personen- und Warenkontrollen (Liquidscanner) führen würden.

Für das Jahr 2012 wurde ein EEG-Preisanteil von 3,59 ct/kWh festgelegt. Nach aktuellen Prognosen ist auch für die nächsten Jahre u.a. durch die Atomkatastrophe in Japan und die vorgesehene frühere Abschaltung von Atomkraftwerken in Deutschland und dem damit verbundenen Ausbau von erneuerbaren Energien mit höheren EEG-Kosten zu rechnen. Generell stellt der Anstieg der Energiekosten ein Risiko für die Geschäftsentwicklung des FDG Konzerns dar.

Die beiden größten Airlines am Flughafen Düsseldorf sind Air Berlin und die Lufthansa. Damit leiten sich Chancen und Risiken für den FDG Konzern auch aus der wirtschaftlichen Entwicklung dieser Fluggesellschaften ab. Während diese Risiken und Chancen auch für den von der Tochter FDCG betriebenen Cargo-Bereich gelten, sind sie im Bereich der Bodenabfertigungsdienste erheblich geringer, weil die genannten Airlines hier bereits einen Großteil der Dienstleistungen nicht mehr von der Tochtergesellschaft FDGHG beziehen bzw. im Fall Air Berlin eine Vertragskündigung bereits erfolgt ist.

Mögliche Risiken für die wirtschaftliche Entwicklung am Flughafen Düsseldorf International gehen von der politischen Ebene, sprich von der Einstellung der deutschen und europäischen Politik zum Luftverkehr aus. So wurde z.B. im Geschäftsjahr 2011 die so genannte Luftverkehrsabgabe eingeführt. Im Geschäftsjahr 2012 soll die Einbeziehung der Luftfahrt in den europäischen Emissionshandel starten. Solche und ähnliche Maßnahmen können die Preise für Luftverkehrsreisen erhöhen und dadurch das Passagieraufkommen für Düsseldorf International beeinflussen. Zudem sind durch den aktuellen Widerstand der betroffenen außereuropäischen Länder (insbesondere USA und China) bei einem Handelsstreit Auswirkungen auf die globalen Verkehrsströme möglich. Nicht ausgeschlossen werden kann zudem auch eine künftige vollständige oder teilweise Aufhebung der Steuerprivilegien von Kerosin.

Erhebliche Anstrengungen unternimmt der FDG Konzern seit Jahren im Hinblick auf den Lärmschutz, sprich die Begrenzung der Lärmbelastung durch den Flugverkehr in den Wohnge-

bieten in der näheren Umgebung des Flughafens. Bereits des Öfteren waren Prolongationen oder Ausweitungen von Betriebsgenehmigungen mit Auflagen im Bereich Lärmschutz verbunden. Für das aktuell laufende Lärmschutzprogramm sind entsprechende Rückstellungen gebildet. Es kann aber weder ausgeschlossen werden, dass diese Rückstellungen nicht ausreichend sind, noch ist ausgeschlossen, dass der FDG Konzern künftig mit weiteren Lärmschutzauflagen belastet werden wird.

Ein vom Flughafen Düsseldorf letztlich nicht beeinflussbares Risiko geht von der Witterungslagen und Schadensereignissen aus. So kann es aufgrund von Schneefall und Glätte zu Beeinträchtigungen des Flugverkehrs kommen, die sich auch auf die Umsätze des FDG Konzerns auswirken. Ähnliches gilt für Naturereignisse wie z.B. Vulkanausbrüche – wie zuletzt das Geschäftsjahr 2010 gezeigt hat. Schließlich könnten Flugunfälle oder terroristische Anschläge die Geschäftsentwicklung im Luftverkehr beeinträchtigen; letztere ggf. auch aufgrund der ihnen nachfolgenden erhöhten Sicherheitsauflagen. Auch die allgemeine konjunkturelle Entwicklung hat einen starken Einfluss auf die Verkehrsentwicklung am Flughafen Düsseldorf. Bei einer Ausweitung der Staatsschulden-/Wirtschaftskrise im Euro-Raum sind Auswirkungen auf Geschäfts- und Touristikreisen nicht auszuschließen.

Chancen und Risiken zugleich liegen in der weiteren planmäßigen Veräußerung der Grundstücke in der „Airport City“ durch die Tochtergesellschaft FDI. Aufgrund der bisherigen Erfahrung überwiegen die Chancen einer positiven Vermarktung.

Risiken aus der Verwendung von Finanzinstrumenten

Weder im Rahmen seiner Absatztätigkeit, noch im Rahmen seiner Einkaufstätigkeit unterliegt der FDG Konzern nennenswerten Wechselkursrisiken.

Dem Risiko des Ausfalls von Kundenforderungen wird einerseits durch ein umfassendes Mahnwesen begegnet. Da in vielen Geschäftsbereichen des Konzerns ein klassisches Kreditlimitsystem nur eingeschränkt anwendbar ist, werden Kundendeposits, die während der gesamten Geschäftsbeziehung aufrecht zu erhalten sind, erhoben. Auf zweifelhafte Positionen

des Forderungsbestands werden angemessene Wertberichtigungen gebildet.

Einem erheblichen Teil der Kreditfinanzierung in der Muttergesellschaft liegt eine variable Verzinsung, regelmäßig auf EURIBOR-Basis, zu Grunde. Die FDG strebt hier eine umfassende Absicherung gegen dieses Risiko an, lässt durch die Nicht-Absicherung eines gewissen Teilbestandes aber zugleich Raum für Zinschancen offen. Über das Absicherungsniveau insgesamt sowie über einzelne Sicherung entscheidet das so genannte Treasury-Board. Aktuell sind rund 85 % der variabel verzinslichen Kredite des Konzerns abgesichert. Zur Absicherung bedient sich der FDG Konzern ausschließlich so genannter Mikro-Hedges. Als Sicherungsinstrumente kommen ausschließlich Zinsswaps zum Einsatz. Die Effektivität der Sicherung wird anhand der so genannten critical-terms-match-Methode bestimmt. Bei mit Tilgungen versehenen Kredittranchen wird darauf geachtet, dass auch das Absicherungsinstrument eine „Tilgung“ vollzieht. Teilweise wird dabei nicht die volle Restlaufzeit der Kredittranchen abgesichert, gleichwohl aber wird eine Tranche stets in voller Höhe abgesichert. Mithin bestehen z.T. so genannte part-time-hedges. Ggf. werden so genannte Forward-Zinsswaps als Anschlussicherungen abgeschlossen. Bilanziell führen die beschriebenen Hedgings zur Behandlung als Bewertungseinheit mit dem jeweiligen (Teil-) Kredit, so dass insoweit aus den (Forward-) Swaps selbst keine weiteren Risiken resultieren.

In Bezug auf die Finanzierungen der in den Konzern einbezogenen Zweckgesellschaften besteht ein Zinsrisiko im Hinblick auf Zinsänderungen in den so genannten Konversionszeitpunkten.

Wesentliche Chancen

Die beiden größten Fluggesellschaften Air Berlin und Deutsche Lufthansa setzen verstärkt auf Düsseldorf mit der vorhandenen Drehkreuzfunktion. Dies dokumentiert sich beispielsweise durch die Ankündigung von Air Berlin, an den kleineren Airports Kapazitäten zu kürzen und u.a. auf Düsseldorf zu setzen. Hieraus leitet sich die Chance ab, in Nordrhein-Westfalen – wie in den Vorjahren – weitere Marktanteile hinzuzugewinnen.

In den Brandprozessen zum Flughafenbrand vom 11.04.1996 besteht die Chance, die durch Urteile

und Vergleiche entstandenen Kosten der Flughafen Düsseldorf GmbH und des Versicherers Provinzial anteilig von der Firma Maurer und Söhne ersetzt zu bekommen. Maurer und Söhne hat seinerzeit die Schweißarbeiten durchgeführt und eine Teilschuld an dem Flughafenbrand zugesprochen bekommen. Das Verfahren hierzu ist allerdings noch nicht endgültig entschieden.

Auf die Chancen aus der Vermarktung der Grundstücke der Airport City wurde bereits hingewiesen.

Eine entscheidende künftige Ergebnisverbesserung würde die erfolgreiche Restrukturierung der Bodenabfertigungsdienste mit sich bringen.

Im Hinblick auf die Luftfracht bieten Ausweitungen der Dienstleistungen in den Bereichen dokumentarisches Luftfrachthandling und Luftfrachtersatzverkehr Geschäftschancen.

Prognosebericht

Düsseldorf International blickt mit verhaltenem Optimismus auf das kommende Geschäftsjahr 2012. Einige Bedeutung für die Entwicklung in 2012 wird die Frage haben, ob bzw. inwieweit die (europäische) Staatsschuldenkrise die sich bereits abzeichnende konjunkturelle Abkühlung beschleunigen bzw. verstärken wird.

Die Nachfrage nach Start- und Landefenstern, den sogenannten Slots, ist in Düsseldorf unverändert hoch und schöpft bereits die mit der neuen Betriebsgenehmigung zur Verfügung stehenden Kapazitäten aus.

Sowohl die Deutsche Lufthansa als auch die Air Berlin-Gruppe setzen weiterhin auf den größten NRW-Flughafen als Drehkreuz.

Koordinierung Sommerflugplanperiode 2012

Für den Sommerflugplan 2012 (25.03. bis 27.10.2012) können 43 Bewegungen bei Einbahnbetrieb bzw. 45 Bewegungen im Zweibahnbetrieb koordiniert werden.

Die Festsetzung der Koordinierungs Eckwerte für den Ein- bzw. Zweibahnbetrieb erfolgte in der 30. Sitzung des Koordinierungsausschusses für den Flughafen Düsseldorf am 19.09.2011.

Obwohl die Fluggesellschaften zur Slotsubmission Deadline mit 155.534 Slots ca. 1,7 % weniger Slots nachgefragt hatten, als für den Sommer 2011, konnte die Nachfrage nach Slots erneut mit 150.771 zugeteilten Slots nicht vollständig befriedigt werden. Obwohl viele Fluggesellschaften nach wie vor größere Flugzeuge für ihre Strecken ab Düsseldorf einsetzen, wurden in den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden mit 55 Bewegungen deutlich mehr Slots nachgefragt, als vom Flughafenkoordinator gemäß gültiger Betriebserlaubnis zugeteilt werden dürfen. Gleichwohl hat sich in der Gesamtbetrachtung die Slotabweisungsquote reduziert.

Auf der Flugplankonferenz für den Sommer 2012 konnten vom Koordinator weitere 557 Slots neu zugeteilt werden, so dass sich der derzeit koordinierte Bestand für die kommende Sommerflugplansaison auf 151.328 Slots beläuft und somit ca. 1,3 % über dem Stand für Sommer 2011 liegt.

Obwohl die beiden größten Airlines in Düsseldorf, Lufthansa und Air Berlin, ihre nachgefragten Slots mengenmäßig überwiegend erhalten haben, konnte z.B. easyJet keine Slots für einen weiteren Flug nach Rom zugeteilt werden. Ebenso wenig hat Flybe Slots für eine attraktivere Zeitenlage nach Southampton erhalten und auch der unter British Airways-Flugnummer operierende Sun Air of Scandinavia konnten im doppelten Tagesrand keine Slots für eine Verbindung in den Business Airport London City zugeteilt werden.

Umso erfreulicher ist, dass Air China Slots für eine Frequenzaufstockung (+ 1/7) ebenso zugeteilt werden konnten, wie die Slots für die bereits veröffentlichte Ausweitung des Etihad-Dienstes nach Abu Dhabi um 3 wöchentliche Frequenzen auf dann eine tägliche Verbindung.

Im Vergleich mit den übrigen deutschen Flughäfen wächst Düsseldorf mit dem bereits erwähnten Plus von 1,3 % an zugeteilten Slots unterdurchschnittlich.

Aufgrund der erweiterten Kapazität in Frankfurt durch die Inbetriebnahme der vierten Landebahn konnten dort 8,9 % mehr Slots zugeteilt werden und für Berlin (alle Flughäfen) ergibt sich sogar ein Wachstum von 9,2 %. In München fällt das Wachstum – ebenso wie in Hamburg mit 0,6 % – mit 0,5 % ebenfalls unterdurchschnittlich aus.

Auf Basis der zuvor dargestellten Rahmenbedingungen für den Sommerflugplan 2012 und den Erwartungen für den Winterflugplan 2012/2013 sowie den erwarteten Entwicklungen im Bereich Non-Aviation und in den von Tochtergesellschaften betriebenen Geschäftssegmenten erwartet das Management des FDG Konzerns für das Geschäftsjahr 2012 eine Umsatzsteigerung zwischen 2 und 5 %. Umsatzverluste der FDGHG aus der Vertragskündigung seitens Air Berlin werden sich dabei in 2012 in Grenzen halten. Im operativen Ergebnis ist hingegen aufgrund der erwarteten Belastungen aus den erforderlichen Restrukturierungen (in 2012 insbesondere FHG MG) sowie entfallender Einmaleffekte mit einem moderaten Rückgang zu rechnen. Aufgrund eines nicht von der FDG stammenden Beitrags zur Restrukturierung der FHG MG wird in die Gesamtbetrachtung eine einmalige außerordentliche Ergebniskomponente eingehen. Das Konzernergebnis sollte deshalb auf dem aktuellen Niveau oder leicht darüber liegen.

Wesentliche Investitionen des kommenden Geschäftsjahres werden die Gepäckförderanlage, den Umbau von Flugsteigen im Hinblick auf neue Sicherheitsanforderungen und die Gründung und Kapitalausstattung einer neuen Beteiligungsgesellschaft betreffen. So ist geplant, die Treibstoffversorgung der Flugzeuge künftig in einer eigenständigen Gesellschaft zusammen mit weiteren Partnern zu organisieren. Die FDG strebt dabei zwar maßgeblich Einfluss an, allerdings als Minderheitsgesellschafter. Insgesamt wird das Investitionsvolumen deutlich oberhalb dem des aktuellen Geschäftsjahres liegen.

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit wird für 2012 oberhalb des Niveaus von 2011 erwartet. Aufgrund des hohen Investitionsbedarfs wird er voraussichtlich dennoch nicht ausreichen, um die Investitionstätigkeit vollständig zu finanzieren. In Zusammenschau mit einer zu erwartenden Vollausschüttung des aktuellen Jahresüberschusses der Muttergesellschaft wird deshalb eine geringfügige Nettoneukreditaufnahme des FDG Konzerns erforderlich werden.

Bezogen auf das Geschäftsjahr 2013 sind Prognosen für Umsatz, operatives Ergebnis und Jahresergebnis derzeit deshalb schwierig, weil noch nicht ausreichend konkretisiert ist, in welchem Umfang und zu wann bestimmte Bodenabfertigungsdienste gegenüber Air Berlin im Ausgleich für die langfristige Fortführung anderer Dienste bereits vorzeitig aus dem zum

31.12.2013 gekündigten Vertrag entlassen werden. Trotzdem werden für den Gesamtkonzern aktuell Umsätze auf dem Niveau von 2012 oder leicht darüber liegenden Umsätze, für 2014 dann aber Umsatzrückgänge erwartet. Weitere Belastungen aus den erforderlichen Restrukturierungen (jetzt insbesondere FDGHG) und bezogen auf das Konzernergebnis auch entfallende Einmaleffekte lassen für das operative Ergebnis und das Konzernergebnis moderate Rückgänge erwarten. Für 2014 hingegen werden signifikante Ergebnissteigerungen erwartet.

In der Gesamtbetrachtung sieht das Konzernmanagement den FDG Konzern als angemessen aufgestellt, um die erforderlichen Restrukturierungen in den Tochtergesellschaften zu bewältigen und erwartet eine weiterhin positive künftige Entwicklung.

Nachtragsbericht

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

Düsseldorf, den 20. Januar 2012
Flughafen Düsseldorf GmbH

Christoph Blume Thomas Schnalke

Impressum

Herausgeber
Flughafen Düsseldorf GmbH
Consumer Marketing
Leitung: Eckhard Mischke

Konzeption & Redaktion
Jörn Bücher

Gestaltung
Michael Nentwig

Fotos
Andreas Wiese,
Archiv FDG

Lithos
Vignold Group GmbH,
Ratingen

Druck
Druckstudio, Düsseldorf

2000.04.2012