



Geschäftsbericht
2012

Düsseldorf Airport
Postfach 30 03 63
D-40403 Düsseldorf

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

dus.com



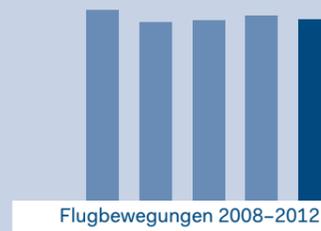
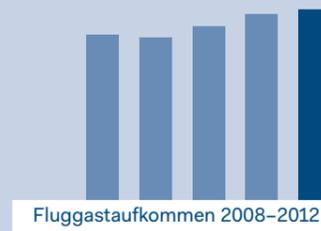
Geschäftsbericht
2012



Fünffjahresübersicht
2008–2012

Verkehrsentwicklung

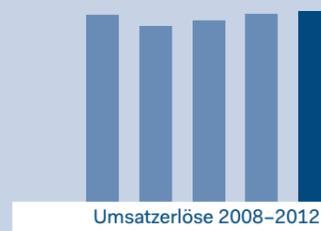
	2008	2009	2010	2011	2012
Fluggäste					
Fluggastaufkommen (Mio.)	18,15	17,79	18,98	20,34	20,83
Durchschnitt pro Tag	49.600	48.748	52.020	55.723	56.921
Flugbewegungen					
Flugbewegungen	228.531	214.024	215.544	221.668	217.219
Durchschnitt pro Tag	624	586	590	607	593
Luftfracht					
Luftfrachtumschlag (t)	90.054	76.916	100.398	97.250	101.588



Geschäftsentwicklung (Konzern) in Mio. EUR

	2008	2009	2010	2011	2012
Umsatzerlöse	417,9	393,3	404,4	418,7	425,8
Bilanzsumme	994,5	1.059,4	1.144,7	1.042,8	1.035,2
Anlagevermögen	909,5	942,2	967,6	948,4	944,0
Investitionen	59,8	97,2	124,2*	52,5	75,3
Abschreibungen	62,6	58,8	65,0	65,5	71,0
Jahresergebnis	38,8	38,1	55,0	42,5	40,3
Cashflow	94,1	57,5	139,4	64,7	95,2
Mitarbeiterzahl	2.302	2.329	2.309	2.303	2.268

*einschließlich Zweckgesellschaften



Geschäftsbericht 2012

Fünffjahresübersicht	2
Vorwort der Geschäftsführung	4
Konzernstruktur	6
Organe der Gesellschaft	7
Chronik 2012	8
Aviation	14
Non-Aviation	16
Immobilienentwicklung	18
Flugangebot Düsseldorf Airport	20
Bericht des Aufsichtsrates	22
Jahresabschluss zum 31. Dezember 2012	24



Liebe Leserin, lieber Leser,

Düsseldorf Airport war auch 2012 weiter auf Rekordkurs. 20,8 Millionen Passagiere nutzten Nordrhein-Westfalens größten Flughafen. Das entspricht einem Plus von 2,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Erstmals ist die Auslastung pro Flug auf über 100 Passagiere gestiegen. Dank der guten Zusammenarbeit mit den Airlines ist unser Marktanteil in NRW auf stolze 60 Prozent angewachsen. Die Konsolidierung im deutschen Luftverkehr hat zu einer Stärkung unseres Standorts geführt. Ein Beleg für die Attraktivität und Umsteigequalität unseres Airports zeigt unter anderem die Streckenaufnahme von American Airlines nach Chicago im April 2013. Auch im laufenden Geschäftsjahr werden wir alles daransetzen, unseren Next Generation Hub™ – wie wir unser attraktives und nutzerfreundliches Drehkreuz nennen – weiter auszubauen.

Während unser Non-Aviation-Geschäft mit innovativen Konzepten stets neue Kundenwünsche erfüllt und die Airport City am Standort Flughafen sich eines großen Interesses bei Investoren und Mietern erfreut, markiert ein wichtiger Meilenstein das laufende Geschäftsjahr: Wir ändern unser Corporate Design.

Die Geschäftsführung

Christoph Blume
Sprecher

Thomas Schnalke



Christoph Blume (Sprecher) und Thomas Schnalke

Wir wollen unsere Unternehmenspositionierung und unsere Markenwerte klarer und überzeugender darstellen. Sichtbarste Zeichen des Prozesses sind ein neues Logo und ein neuer Markenname. Aus „Düsseldorf International“ wird „Düsseldorf Airport“. Alle Elemente in der kommunikativen und visuellen Außendarstellung werden jetzt angepasst. Der vorliegende Geschäftsbericht ist eine der ersten Publikationen im neuen Look.

Neben der guten Zusammenarbeit mit unseren Geschäftspartnern ist unser geschäftlicher Erfolg vor allem das Ergebnis des persönlichen Einsatzes, der Zielstrebigkeit und des Talents aller unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dafür möchten wir allen sehr herzlich danken.



Konzern

Flughafen Düsseldorf GmbH

50 % Landeshauptstadt Düsseldorf

50 % Airport Partners GmbH

40 % HOCHTIEF AirPort GmbH

20 % HOCHTIEF AirPort Capital GmbH & Co. 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)Japon Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG
(100 % FDI)LAROBA GmbH & Co. KG
(99,9 % FDI)**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)Flughafen Mönchengladbach Grundstücksverwaltungsgesellschaft
mbH (100 % FMG)**SITA Airport IT GmbH**
(30 % FDG)**BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG**
(100 % FDG)**Estamin Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG**
(100 % FDG)**Gesellschafter**

Airport Partners GmbH

Landeshauptstadt Düsseldorf

Aufsichtsrat**Dirk Elbers**
Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt Düsseldorf
Vorsitzender**Peter Büddicker**
Landesbezirksfachbereichs-
leiter Landesbezirksverwal-
tung der Vereinten Dienst-
leistungsgewerkschaft ver.di
Arbeitnehmervertreter
1. Stellvertretender
Vorsitzender**Dipl.-Kfm. Gerhard Schroeder**
Geschäftsführer
HOCHTIEF AirPort GmbH
2. Stellvertretender Vor-
sitzender (ab 14. Juni 2012)**Reiner Schränkler**
Vorstandsvorsitzender
HOCHTIEF Concessions AG
2. Stellvertretender Vor-
sitzender (bis 08. Mai 2012)**Ümit Abay**
Freigestelltes
Betriebsratsmitglied
Arbeitnehmervertreter**Dr.-Ing. Rolf Bierhoff**
Ehem. Vorstand der RWE AG**Gerd Blatz**
Selbst. Unternehmer**Oliver Cussen**
Deputy Chief Executive of
Dublin Airport Authority plc**Frank Enners**
Betriebsleiter
Arbeitnehmervertreter**Dipl.-Betriebsw.
Karl Gottwald**
Abteilungsleiter
Human Resources
Arbeitnehmervertreter
(bis 31. August 2012)**Michael Hanné**
Prokurist und
Geschäftsbereichsleiter
Arbeitnehmervertreter
(ab 01. September 2012)**Heinz Hardt**
Präsident der
Landesverkehrswacht NRW**Rainer Hindenburg**
Gruppenleiter
Arbeitnehmervertreter**Uwe Kasischke**
Stellv. Vorsitzender des
Betriebsrates
Arbeitnehmervertreter**Stefani Kleeberg**
Redakteurin
Arbeitnehmervertreterin**Heinz Knoll**
Bekleidungsverwalter
Arbeitnehmervertreter**Claudia E. Leißé**
Lehrerin i. R.**Dipl.-Ök. Holger Linkweiler**
Geschäftsführer
HOCHTIEF AirPort GmbH
(ab 01. Juni 2012)**Volker Maaßen**
Ressourcenplaner
Arbeitnehmervertreter**Frank O'Connell**
Director European Retail
Affairs of Dublin Airport
Authority plc**Rolf Tups**
Unternehmensberater**Gustav Wilden**
Gewerkschaftssekretär
Bezirksverwaltung der
Vereinten Dienstleistungs-
gewerkschaft ver.di
Arbeitnehmervertreter**Geschäftsführung****Dipl.-Ing. Christoph Blume**
Sprecher der
Geschäftsführung
Arbeitsdirektor
Geschäftsführungsbereich
Aviation, Marketing,
Immobilien- und
Personalmanagement
Düsseldorf**Dipl.-Kfm. Thomas Schnalke**
Geschäftsführer
Geschäftsführungsbereich
Non-Aviation und
Kaufmännische Bereiche
Düsseldorf**Prokuristen****Dipl.-Ing. Klaus Dirmeier**
Geschäftsbereichsleiter
Real Estate Management
Essen**Michael Hanné**
Geschäftsbereichsleiter
Operations
Düsseldorf
(ab 20. Januar 2012)**Norbert Lungwitz**
Leiter des Service- und
Steuerungs-Centers
Finanz- und
Rechnungswesen
Velbert**Karin Möllers**
Geschäftsbereichsleiterin
Non-Aviation
Düsseldorf
(ab 20. Januar 2012)**Rechtsanwalt Thomas Poos**
Zentralbereichsleiter
Personalmanagement und
Sicherheit
Mönchengladbach



10
01
12

Gütesiegel zur
CO₂-Einsparung

01
03
12

ReiseSuperMarkt
lockt Urlaubs-
und Flughafen-
freunde

05
03
12

„App“-solut
Muss für alle
Flugreisenden

06
03
12

Düsseldorf
Airport City zum
10. Mal auf der
MIPIM

07
03
12

Neuer ITB-Stand
in Berlin

25
03
12

airberlin neu
nach Abu Dhabi

04
04
12

DUS ist neuer
Hauptsponsor
beim Düssel-
dorfer Marathon

16
04
12

Baubeginn für
Transfergang

Das ökologische Engagement des Düsseldorfer Airports zur Reduzierung der Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) aus dem Flughafenbetrieb wird mit einem Gütesiegel des renommierten Klimaschutzprogramms „Airport-Carbon-Accreditation“ (ACA) offiziell zertifiziert. Dem Flughafen wird vom europäischen Dachverband der Flughäfen (ACI) die erste von vier Stufen attestiert. Für die Zertifizierung konnte der Düsseldorfer Airport sowohl eine umfassende Klimaschutzstrategie sowie eine valide CO₂-Bilanz vorweisen. Zur Klimaschutzstrategie des Düsseldorfer Flughafens gehören ein klimaneutrales Wachstum und ein Betrieb des Standorts, bei dem Umwelteinwirkungen effektiv begrenzt oder reduziert werden.

Mit zahlreichen Messeständen, Bühnen und Aktionsmodulen wird die Check-in-Halle wieder einmal für ein Wochenende zum bunten Marktplatz. Namhafte Reiseveranstalter, Airlines, Kreuzfahrtsellschaften und Destinationen, aber auch Behörden wie die Bundespolizei oder der Zoll bieten den Flughafenbesuchern einen Einblick in die bunte Reisewelt. Highlights beim 9. ReiseSuperMarkt des Düsseldorfer Airports: der „Lufthansa Flying Fox“, eine Seilrutschbahn quer durchs Terminal. Auch musikalisch geht's zur Sache. Die Band Marquess sorgt mit ihren spanischsprachigen Hits wie „Vayamos Compañeros“ und „El temperamento“ für Urlaubsfeeling pur.

Düsseldorf Airport bietet seinen Passagieren und Gästen ab sofort eine hilfreiche Applikation für iPhones an, die auch auf iPads funktioniert. Das kleine Serviceprogramm kann kostenlos im iTunes-Store unter dem Suchbegriff „DUS Airport“ heruntergeladen werden. Die App lässt sich intuitiv bedienen und macht das Fliegen ab Düsseldorf zukünftig noch einfacher. Flugauskunft, bequeme Flugplansuche, „Mein-Flug“-Funktion, Sharing-Funktion, Parken und Servicenews beinhaltet die neue App. Inzwischen ist die beliebte App auch für Geräte mit Android-Betriebssystem erhältlich.

Bereits zum 10. Mal in Folge ist die Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH (FDI) mit an Bord der MIPIM und präsentiert dort den erfolgreichen Standort Düsseldorf Airport City auf internationaler Ebene. Die MIPIM ist die weltgrößte Immobilienmesse der Welt und findet einmal jährlich im französischen Cannes an der Côte d'Azur statt. Als Standortpartner der Landeshauptstadt ist NRW's größter Airport am Gemeinschaftsstand „rheincity düsseldorf + partner“ präsent. Fachgespräche mit Investoren und Interessenten stehen für die FDI im Rahmen der MIPIM im Vordergrund. Bereits in den vergangenen Jahren konnten so zahlreiche vielversprechende Projekte initiiert werden. Als internationales Immobilien-Forum und globaler Marktplatz richtet sich die führende Messe an Fachbesucher.

Kurze und komfortable Wege, ein modernes Terminal mit einer einzigartigen Shop-Landschaft, alle Airlines unter einem Dach und zahlreiche Interkontinentalverbindungen. Dazu eine Mindestumsteigezeit von 35 Minuten. Diese Eigenschaften machen den Düsseldorfer Flughafen zum Next Generation Hub™. Widerspiegelt werden sie an dem neuen Stand, den der Airport vom 7. bis 11. März auf der ITB – der Internationalen Tourismusbörse – in Berlin präsentiert. Tourismusexperten, Airlinevertreter und Urlaubshungrige machen sich während der fünf Messtage auf dem 140 Quadratmeter großen zweistöckigen Stand in Halle 8.2 ein Bild von NRW's größtem Airport und dem neuen Standkonzept.

Die Kooperation zwischen airberlin und Etihad Airways wird um einen wichtigen Schritt erweitert. Mit Beginn des Sommerflugplans gibt es eine zweite tägliche Verbindung von Düsseldorf nach Abu Dhabi. Neben Etihad Airways fliegt neu auch die airberlin vom Rhein in die Hauptstadt des gleichnamigen Emirats Abu Dhabi und der Vereinigten Arabischen Emirate. Über das Drehkreuz am Persischen Golf ergeben sich für Passagiere ab Düsseldorf attraktive Anschlussverbindungen zur Arabischen Halbinsel, nach Asien, Afrika und Australien. airberlin bedient die neue Langstrecke mit einem A330. Die Maschine startet abends in DUS und erreicht Abu Dhabi in den frühen Morgenstunden des nächsten Tages. Auch in umgekehrter Richtung ergeben sich durch die Doppelbedienung zahlreiche Anschlussmöglichkeiten über das airberlin-Drehkreuz in Düsseldorf.

Der Airport unterstützt den Düsseldorfer Marathon im Jubiläumsjahr erstmals als Hauptsponsor. Angeführt von einem „Follow me“-Fahrzeug, präsentiert sich der Airport den Läufern vom Start bis ins Ziel mit zahlreichen Bannern, Plakaten oder Streckenmarken mit aufmunterndem Charakter. Als NRW's Tor zur Welt zeigt der Airport bei dieser lokalen Veranstaltung Flagge, die international so einen großen Anklang bei Sportlern und Zuschauern findet und den Blick auf die NRW-Landeshauptstadt zieht. Auch Flughafen-Mitarbeiter begeben sich auf ihre persönliche Langstrecke. Über 30 Airport-Läufer nehmen im Rahmen des Firmenlaufs in der Staffelt teil.

Der Flughafen investiert weiter in seinen „Next Generation Hub™“. Um die Wege für umsteigende Fluggäste noch komfortabler und schneller zu gestalten, baut der Airport zwischen den Flugsteigen A und B einen Verbindungsgang. Zusammen mit dem bereits in Betrieb befindlichen Transfergang zwischen B und C lassen sich die Passagierströme flexibler führen, sodass man auf ein erhöhtes Aufkommen besser reagieren kann. Beide Bauwerke ermöglichen es den Passagieren, unkompliziert von einem zum anderen Flugsteig zu gelangen, ohne dabei den Sicherheitsbereich verlassen und erneut eine Flugastkontrolle passieren zu müssen.



22
05
12

Hugo Junkers
Lounge
vergrößert

15
06
12

„World Duty Free
Group“ übernimmt
ab 2013 das Duty
Free-Geschäft

28
06
12

Höhere Effizienz
dank Airport
Control Center

19
07
12

Neues
Andocksystem
für Flugzeuge

25
07
12

Flughafen Düssel-
dorf plant neues
Verwaltungs-
gebäude

05
08
12

Großes Kinder-
Flughafen-
Sommer.Fest

19
08
12

Deutsch-
chinesischer
Jugendaustausch

04
09
12

Oldtimer zum
Geburtstag

Düsseldorf Airport hat die Hugo Junkers Lounge auf der Ebene 2 von Flugsteig B komplett umgestaltet und vergrößert. Nach umfassenden Baumaßnahmen ist die Lounge nun noch komfortabler und moderner. Den Passagieren steht auf über 600 Quadratmetern doppelt so viel Platz wie zuvor zur Verfügung. Auf dieser Fläche finden rund 160 Gäste Platz – von den meisten Sitzgelegenheiten aus lässt sich der Blick aufs Vorfeld genießen. Warme, gedeckte Farben wie verschiedene Brauntöne sind mit hochwertigen Ledermöbeln kombiniert und heißen die Reisenden willkommen. Über den Gastraum hinaus wird auch der Empfangsbereich im Laufe des Jahres renoviert und großzügiger gestaltet.

Der weltweit führende Travel Retailer „World Duty Free Group“ (WDFG) wird ab Januar 2013 die Duty Free-Shops am Düsseldorfer Flughafen betreiben. Der Airport möchte in diesem Geschäftsbereich neue Impulse setzen und künftig mehr Einfluss auf die konzeptionelle Gestaltung der Shops, entsprechende Marktforschungen sowie individuelle Anpassungen des Sortiments an den Düsseldorfer Markt nehmen. Mit dem Einstieg von WDFG auf dem deutschen Markt endet nach 20 Jahren eine erfolgreiche Zusammenarbeit des Düsseldorfer Flughafens mit Gebr. Heinemann auf dem Duty Free-Sektor. Die World Duty Free Group mit Hauptsitz in Mailand gehört zur Autogrill-Gruppe, eines der größten börsennotierten Unternehmen Italiens. WDFG betreibt über 320 Shops.

Drei Millionen Euro investiert die FDG in ein neues Airport Control Center, das im Oktober in Betrieb geht. Die hochmoderne Schaltzentrale wird dafür sorgen, dass die Zusammenarbeit der am Flugbetrieb beteiligten Stellen noch effizienter wird. Rund 15 Spezialisten des Flughafens, der Luftverkehrsgesellschaften, der Bundespolizei, der Abfertigungsunternehmen sowie der Handlungsgesellschaften arbeiten hier künftig in einem Raum Hand in Hand. Ständig halten sie Kontakt zur Deutschen Flugsicherung und zum Deutschen Wetterdienst. Durch dieses intensive Zusammenspiel setzt der Flughafen auf weitere Prozessoptimierungen und investiert dadurch in eine weitere Steigerung der Pünktlichkeitsrate.

Der Düsseldorfer Flughafen installiert ein neues Andocksystem an den Terminalpositionen der Flugsteige A, B und C. Das System der Firma Safegate erfasst mithilfe eines 3D-Laserscanners automatisch das ankommende Flugzeug, erkennt den jeweiligen Flugzeugtyp und unterstützt den Piloten schließlich beim Einrollen zur optimalen Andockposition. Das neue Andocksystem ist ein weiterer Baustein zur Optimierung der Abläufe am Boden und damit zur weiteren Verbesserung der Pünktlichkeit. Durch das neue Vorgehen wird der Andockprozess der Flugzeuge noch weiter beschleunigt, eventuelle Fehlerquellen werden minimiert und die Datensicherheit der Prozesse nochmals erhöht.

Die Flughafen Düsseldorf GmbH plant ein neues Verwaltungsgebäude. Vorgezogen ist der Neubau im Businesspark Airport City in direkter Nachbarschaft zur alten Flughafenverwaltung. Rund 500 der rund 1.000 Mitarbeiter, die zum Teil zerstreut an unterschiedlichen Standorten auf dem Flughafengelände arbeiten, sollen hier Anfang 2015 ihre neuen Büroräume beziehen. Das bestehende Verwaltungsgebäude stammt aus den 1940er Jahren und wurde seitdem eher provisorisch erweitert. Schon lange ist das Gebäude viel zu klein und in seiner Substanz marode. Es genügt nicht mehr den Bedürfnissen, die der moderne Arbeitsalltag an unsere Mitarbeiter stellt. Im Frühjahr 2013 soll mit dem Bau des sechsgeschossigen, rund 16.000 Quadratmeter oberirdischer Bruttogeschossfläche umfassenden Gebäudes begonnen werden.

Düsseldorf Airport präsentiert beim großen Kinder-Flughafen-Sommer-Fest seinen Fuhrpark sowie einen Hochseilgarten. Und Volker Rosin stellt erstmalig seine neue CD vor. Das Enteisungsfahrzeug mit dem tierischen Namen „Elephant“ ist nur eines von zahlreichen Highlights des Fuhrparks, die der Düsseldorfer Flughafen und Behörden wie die Bundes- und die Landespolizei seinen zahlreichen Besuchern zeigt. Darüber hinaus sorgen zahlreiche Fun-Module und ein Hochseilklettergarten im Terminal für jede Menge Spaß. Die Maus-Show und die Moderatoren Singa und Ben des Fernsehsenders KiKA runden das Programm ab. Zahlreiche Fun-Module geben den kleinen Flughafengästen die Möglichkeit, einmal so richtig aktiv zu werden und ihr Bestes zu geben.

Im Rahmen der Feierlichkeiten der Stadt Köln zum China-Jahr 2012 landen 62 deutsche und chinesische Jugendliche am Düsseldorfer Flughafen. Bereits neun Tage zuvor waren die 31 Kölner Jugendlichen, die an dem großen Jugendaustausch teilnehmen und zwischen 16 und 18 Jahren alt sind, mit der Fluggesellschaft Air China vom größten Airport NRWs aus nonstop in die chinesische Hauptstadt geflogen. Nach einem ausgiebigen kulturellen Programm vor Ort ging es gemeinsam mit den gleichaltrigen chinesischen Jugendlichen zurück nach Deutschland. Nun können die asiatischen Austauschschüler sich ein Bild von der Bundesrepublik machen. Federführend organisiert wird die Aktion vom Amt für Kinder, Jugend und Familie der Stadt Köln – mit Unterstützung vom Land NRW, von den Kölner Verkehrsbetrieben und von der Airline Air China.

Vielen Bürgern bietet sich heute ein besonderer Anblick über den Dächern der Landeshauptstadt: Ein ausgesprochen seltenes Oldtimer-Flugzeug der irischen Airline Aer Lingus besuchte anlässlich der Feierlichkeiten zu ihrem 75-jährigen Bestehen den Düsseldorfer Flughafen. Die De Havilland DH 84 Dragon ist ein komplett restaurierter Doppeldecker und nicht nur für Flugzeug-Enthusiasten ein besonderer Augenschmaus. Sie trägt den gälischen Namen „Iolar“, was übersetzt so viel wie „Adler“ bedeutet. Die Maschine startete am 27. Mai 1936 zu ihrem Erstflug von Dublin nach Bristol. Die DH 84 erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h und bietet den maximal vier Passagieren ein Flugerlebnis aus einer längst vergangenen Zeit.



04 09 12	17 neue Azubis landen in DUS	29 09 12	Nachbarschaftspflege bei den „Ice Aliens“	01 10 12	Besuchertouren jetzt auch sonntags	24 10 12	American Airlines fliegt ab April 2013 zum Drehkreuz Chicago	29 10 12	New Yorker Label „Better Rich“ eröffnet Store in Airport Arkaden	21 11 12	Die Königin der Lüfte in DUS	29 11 12	Frequenzaufstockung bei Air China	05 12 12	Vueling nach Barcelona
-------------------------	------------------------------	-------------------------	---	-------------------------	------------------------------------	-------------------------	--	-------------------------	--	-------------------------	------------------------------	-------------------------	-----------------------------------	-------------------------	------------------------

Am Düsseldorfer Airport beginnen 17 Auszubildende in technisch als auch in kaufmännisch orientierten Feldern ihr Berufsleben. Eine dreieinhalbjährige Ausbildung im Technikbereich starten sieben Mechatroniker, zwei Kfz-Mechatroniker, zwei Elektroniker für Betriebstechnik sowie ein Mechatroniker für Kältetechnik. Im kaufmännischen Bereich sind in diesem Jahr fünf zukünftige Bürokaufleute neu dabei. Zurzeit sind 49 Auszubildende bei der Flughafengesellschaft beschäftigt.

Einen Gutschein über 100 Euro für ein neues Paar Schlittschuhe erhält die sechs Jahre alte Felina Klar. Sie ist das erste neue Vereinsmitglied der Ratingen Ice Aliens während des „Bambini Days“. Der Sechsjährigen hat der Schnuppertag so gut gefallen, dass sie gleich ein echter Ice Alien geworden ist. Einmal im Jahr findet in der Eishalle am Sandbach ein „Bambini Day“ statt, an dem interessierte Jungen und Mädchen im Alter von vier bis acht Jahren die ersten Erfahrungen mit dem schnellen Mannschaftssport machen können. Der Flughafen Düsseldorf ist seit über zehn Jahren Kooperationspartner der Ratinger Ice Aliens und unterstützt im Rahmen seiner Nachbarschaftspflege speziell den Nachwuchs des Vereins, die sogenannten Young Aliens.

Der Düsseldorfer Flughafen erweitert sein Besuchertourenangebot. Die beliebten Vorfelddrundfahrten werden jetzt auch sonntags angeboten. Flughafen-Enthusiasten haben damit nun die Wahl aus insgesamt 42 wöchentlichen Touren. Die Touren sind sowohl online als auch telefonisch zu buchen. Diese finden von montags bis freitags jeweils um 9:00, 11:30, 14:30 und 17:00 Uhr statt. Samstags und sonntags starten die Vorfelddfahrten um 10:30 und 13:00 Uhr. Rund 25.000 Besucher nehmen jährlich die Gelegenheit wahr, bei der etwa eineinhalbstündigen Tour einen Blick hinter die Kulissen auf das Flughafengeschehen zu werfen.

American Airlines kündigt eine Nonstopverbindung zwischen Düsseldorf und Chicago an. Mit der neuen Strecke, die am 12. April 2013 eröffnet wird, erlebt das Oneworld-Drehkreuz Düsseldorf eine weitere Aufwertung im internationalen Luftverkehr. Bereits heute wird Düsseldorf von den Allianz-Partnern Air Berlin, British Airlines, Finnair, Iberia und S7 Airlines angefliegen. Mit American Airlines fliegt ein weiteres Gründungsmitglied der Flugallianz die Landeshauptstadt an. Über Chicago – eines der größten Hubs von American Airlines – bietet sich den Fluggästen in Deutschland ein erheblich größerer Zugang zum umfangreichen Streckennetz innerhalb der Vereinigten Staaten. Über 90 zeitnahe Anschlussverbindungen stehen den Umsteigern in Chicago zur Verfügung.

Düsseldorf Airport verbindet die nordrhein-westfälische Landeshauptstadt bis zu 14-mal wöchentlich mit New York. Nun holt der Airport den Lifestyle des Big Apple in Form des Labels „Better Rich“ mitten ins Terminal – und erweitert dadurch sein Angebot: Die Trendmarke für lässige und authentische Sportswear eröffnet einen Shop in den Airport Arkaden. Dabei handelt es sich um den ersten Better Rich-Store in einem Flughafen weltweit. Jungen und Mädchen sowie Männer und Frauen finden in dem rund 90 Quadratmeter großen Shop auf der Abflugebene im Bereich Terminal B unter anderem hochwertige Shirts, Hoodies, Sweaterjacken und Strickoberteile sowie die dazu passenden Hosen und Shorts.

Die neue „Königin der Lüfte“ kommt zum ersten Mal nach Düsseldorf: Das längste Passagierflugzeug der Welt macht Zwischenstopp in der nordrhein-westfälischen Landeshauptstadt. Die Boeing 747-800, die bisher nur im Lufthansa-Liniendienst ab Frankfurt eingesetzt wird, landet vormittags auf dem Düsseldorfer Flughafen. Nach der Ankunft wird der Jumbo am Flugsteig A positioniert. Landung und Abfertigung sind somit gut von der Besucherterrasse Terminal B zu sehen. Im Anschluss parkt die Maschine im Rahmen eines Kunden-Events vor der Lufthansa Technikhalle. Der neue „Jumbo“ verfügt über ein gestrecktes Oberdeck und ist mit über 76 Metern das weltweit längste Passagierflugzeug – länger als der Airbus A380 mit 73 Metern Länge.

Air China kündigt für April 2013 eine Frequenzaufstockung nach Peking an. Bisher wird die Strecke zwischen der nordrhein-westfälischen Landeshauptstadt und der Metropole im Reich der Mitte dreimal wöchentlich, dienstags, freitags und sonntags, bedient. Ab April steht montags eine zusätzliche Frequenz auf dem Flugplan. Air China setzt auf der Strecke Düsseldorf – Peking den Airbus A330-200 mit insgesamt 226 Sitzen ein. Die Passagiere können hier zwischen 28 Plätzen in der Business- und 198 Plätzen in der Economy Class wählen.

Der spanische Low Cost Carrier Vueling hat Deutschland entdeckt und wird ab Sommer 2013 auch nach Düsseldorf kommen. Zehn Mal pro Woche wird ein Airbus A320 ab DUS nach Barcelona fliegen und damit den etablierten Airlines ab Düsseldorf Konkurrenz machen. Barcelona ist eine der weltweit bedeutendsten kulturellen Metropolen. Die Hauptstadt Kataloniens verzeichnet über 15 Millionen Übernachtungen pro Jahr und gehört damit zu den Top 10 der europäischen Städteziele.



Aviation

2012 bietet der Flughafen Düsseldorf erstmals über 100 Nonstop-Interkontinentalverbindungen an.

Damit schreibt sich die Erfolgsgeschichte des Next Generation Hub™ kontinuierlich fort. In der fünfjährigen Entwicklung zum Drehkreuz stieg die Zahl der Umsteigepassagiere um 255 %. Und auch in den Verkehrsergebnissen des vergangenen Jahres spiegelt sich die positive Entwicklung des Airports wieder. 20,8 Millionen Passagiere nutzten die zahlreichen weltweiten Verbindungen, das entspricht einem Zuwachs von 2,4 %. Dank der guten Zusammenarbeit mit den Airlines

ist unser Marktanteil in NRW auf stolze 60 % gewachsen. Neue Ziele, Frequenzaufstockungen, wachsende Umsteigeverkehre und ein stabiles Interkontinentalangebot sind die Indikatoren für anhaltende Wachstumsimpulse in Düsseldorf. Die bereits sehr hohe Slotproduktivität konnte weiter verbessert werden. Das „Airport Control Center“, eine neue, hochmoderne Schaltzentrale, optimiert seit Oktober 2012 Prozessabläufe am Boden und steigert die Pünktlichkeitsquote.



Non-Aviation

Der Düsseldorfer Airport ist Flughafen, aber auch Erlebniswelt und Businessstandort.

78 Retail-Stores laden zum Shoppen, 43 Restaurants, Bars und Cafés zum gemütlichen Verweilen ein. Egal ob mit oder ohne Flugticket. Und für einen Geschäftstermin oder einen Event bietet der Airport ebenfalls lukrative Möglichkeiten. Die neu gestalteten Arkaden schaffen noch mehr Atmosphäre beim Shoppen. Spezielle Lichteffekte, gemütliche Sitzgelegenheiten und ein wohnlicher Bodenbelag erhöhen die Verweildauer und damit auch Frequenzen und Umsätze. Und seit Beginn des Jahres wird durch Übernahme des Duty Free-Geschäfts durch die World-DutyFreeGroup erst-

malig ein internationaler Duty-Free-Operator mit ausländischem Sitz an einem deutschen Airport das Geschäft hinter den Sicherheitskontrollen betreiben. Neben den Monat für Monat mit wachsender Beliebtheit stattfindenden Airlebnis-Sonntagen zieht auch ein neues Werbemedium den Blick der Flughafengäste auf sich: der DUS AD Board, eine aus 16 Monitoren bestehende Monitorwand, die Ausdruck der konsequenten Weiterführung der digitalen Medienstrategie durch das Airport Advertising ist.



Immobilienentwicklung

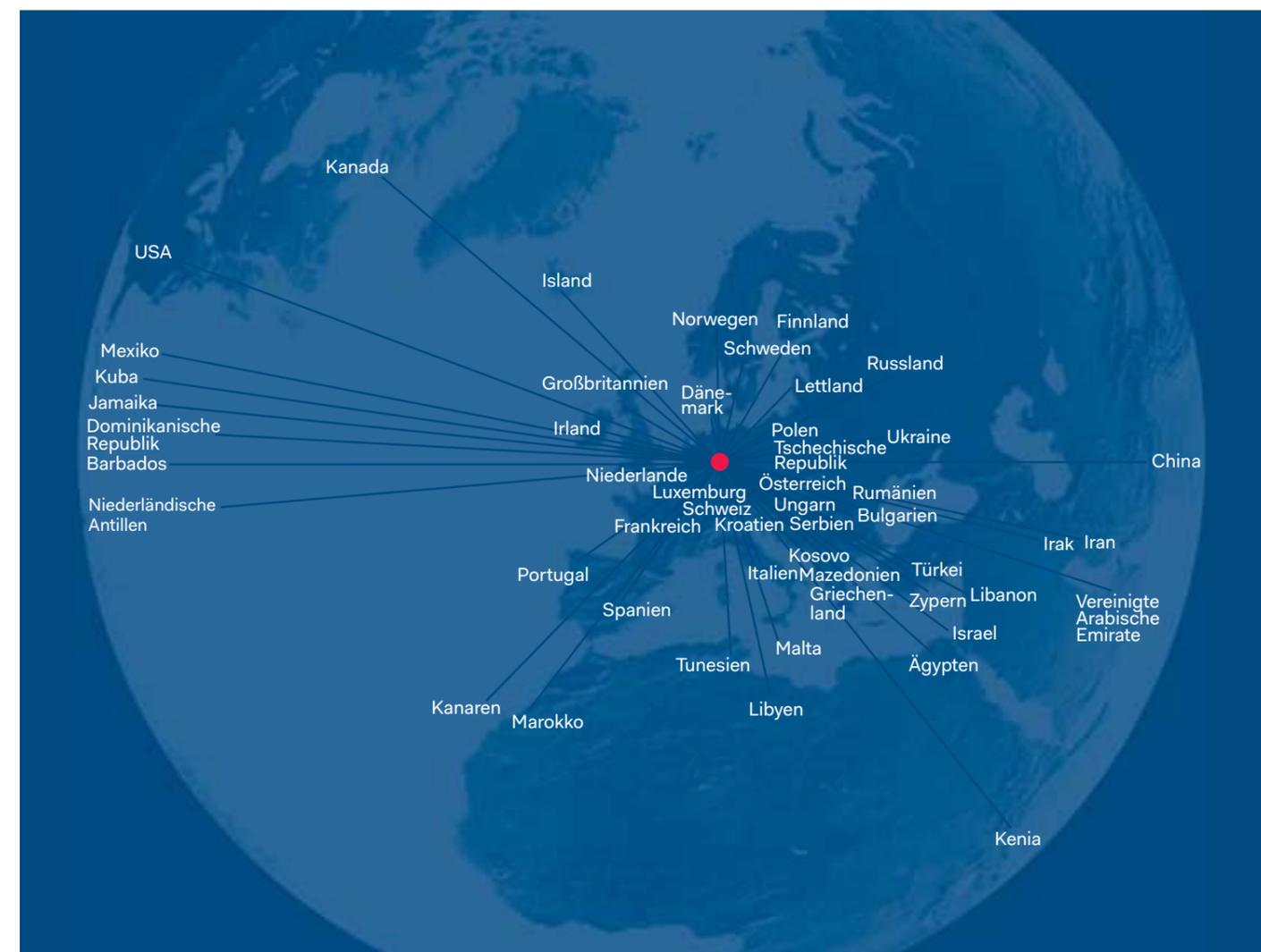
Vorteil: Düsseldorf. Genauer gesagt: Standortvorteil Düsseldorf Airport.

Nordrhein-Westfalens größter Flughafen steht für beste Perspektiven im Immobiliensektor. Der Business-Park „Düsseldorf Airport City“ – direkt neben dem Terminal gelegen – gilt als exklusiver und hochwertiger Standort zur Entwicklung und Vermarktung von Business-Immobilien in der Metropolregion Rhein-Ruhr. Zurzeit befinden sich vier Projekte in Planung oder sind bereits in Bau: das „Panta Rhei“, ein herausragender Vertreter Düsseldorfer Baukultur, dessen Architektur die

Flussform des Rheins in Düsseldorf wiedergibt, das „KB 4“, ein fünfgeschossiges Bürogebäude, das unmittelbar an den Stadtgarten angrenzende Verwaltungsgebäude „Air Park“, ein Verwaltungsgebäude, das die Flughafen Düsseldorf GmbH Anfang 2015 für seine Beschäftigten nutzt, und eine Kindertagesstätte. Das Konzept der „Düsseldorf Airport City“ hat sich als Vorreiter dieser neuen Generation von Businessparks an Flughäfen entwickelt.

189 Ziele
51 Länder
63 Airlines

- A** Abu Dhabi
Adana
Agadir
Alicante
Alta
Amsterdam
Ankara
Antalya
Arbil/Erbil
Arrecife (Lanzarote)
Athen
Atlanta
- B** Barbados
Barcelona
Bari
Barnaul
Basel
Beirut
Belgrad
Bergen
Berlin-Tegel
Bilbao
Billund
Birmingham
Bodo
Bodrum
Bologna
Budapest
Bukarest
Burgas
Bursa/Yenisehir
- C** Cagliari
Cancun
Cardiff
Catania
Chania (Kreta)
Chicago
Curaçao
- D** Dalaman
Djerba
Dresden
Dubai
Dublin
Dubrovnik
- E** Elazig
Enfidha
Ercan
Erzurum
Exeter
- F** Faro
Florenz
Fort Myers
Frankfurt
Friedrichshafen
Fuerteventura
Funchal
- G** Gaziantep
Genf
Glasgow
Göteborg
Gran Canaria
Graz
Guernsey
- H** Hamburg
Hatay
Helsinki
Heraklion
Heringsdorf (Usedom)
Hurghada
- I** Ibiza
Innsbruck
Istanbul-Ataturk
Istanbul-Sabiha Gökçen
Izmir
- J** Jerez d. l. Frontera
Jersey
- K** Karpathos
Kattowitz
Kavalla
Kayseri
Kiew
Knock
Kopenhagen
Korfu
Kos
Krakau
Krasnador
Kustanai
Kütahya
- L** La Romana
Lamezia-Terme
Larnaca
Leeds-Bradford
Leipzig
Linz
Lissabon
London-Gatwick
London-Heathrow
London-Stansted
Longyearbyen (Spitzbergen)
Los Angeles
Luxemburg
Luxor
Lyon
- M** Madrid
Mahon (Menorca)
Mailand-Malpensa
Malaga
Malatya
Malta
Manchester
Marrakesch
Marsa Alam
Marseille
Miami
Moskau-Domodedovo
Moskau-Sheremetyevo
Moskau-Vnukovo
München
Mytilene
- N** Nador
Nantes
Neapel
New York-JFK
New York-Newark
Newcastle
Newquay
Nizza
Novosibirsk
Nürnberg
- O** Olbia
Omsk
Orenburg
Oslo



- P** Palma de Mallorca
Paris-CDG
Patras-Araxos
Peking/Beijing
Ponta Delgada
Posen
Prag
Preveza
Priština
Puerto Plata
Punta Cana
- R** Reykjavik/Keflavik
Rhodos
Riga
Rimini
Rom
Rostock
- S** Salzburg
Samos
Samsun
St. Cruz de la Palma
Santorin (Thira)
Sarmellek
Sharm El Sheikh
Skopje
Southampton
Split
St. Petersburg
Stockholm
Stuttgart
Sulaymaniyah
- T** Teheran
Tel Aviv
Teneriffa-Süd
Thessaloniki
Tiflis
Timisoara
Toronto
Trabzon
Tripolis
Tscheljabinsk
Tunis
Turin
- V** Valencia
Varadero
Varna
Venedig
Verona
- W** Warschau
Westerland (Sylt)
Wien
Wroclaw/Breslau
- Z** Zadar
Zakynthos
Zonguldak
Zürich



Der Flughafen Düsseldorf hat sich im Jahr 2012 in einem ausgesprochen schwierigen Umfeld hervorragend behauptet und zählt damit zu den deutschen Flughäfen, die ein Passagierplus im Vergleich zum Vorjahr verzeichnen konnten. Mit einer 2,5 %igen Steigerung der Fluggastzahl ist Düsseldorf International zugleich der einzige Airport des Landes Nordrhein-Westfalen, der Zuwächse zu verzeichnen hatte. Mit insgesamt 20,8 Mio. Passagieren wurde die „21 Millionen-Marke“ nur knapp verfehlt. Darüber hinaus konnte der Flughafen Düsseldorf seinen Marktanteil in Nordrhein-Westfalen auf mittlerweile 58 % steigern. Das erzielte Verkehrsergebnis des Jahres 2012 ist letztendlich auch Ausdruck der guten Zusammenarbeit zwischen Flughafen und Airlines.

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.

Den von der Geschäftsführung aufgestellten Jahresabschluss zum 31. Dezember 2012 und den Lagebericht sowie den Konzernabschluss und Konzernlagebericht 2012 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 22. März 2013 teilgenommen und über die Ergebnisse seiner Prüfungen berichtet. Der Aufsichtsrat hat den vorliegenden Jahresabschluss, den Lagebericht und den Ergebnisverwendungsvorschlag sowie den Konzernabschluss und Konzernlagebericht 2012 anhand der Prüfungsberichte und

den Feststellungen nach § 53 Haushaltsgrundsätzegesetz 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 2012 und erhebt gegen das Ergebnis der Prüfungen durch den Abschlussprüfer keine Einwände.

Der Aufsichtsrat schlägt der Gesellschafterversammlung vor:

- den Jahresabschluss 2012 und den Lagebericht festzustellen
- den Konzernabschluss und Konzernlagebericht 2012 zu billigen
- den Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2012 von EUR 47.379.363,30 an die Gesellschafter auszuschütten
- den Geschäftsführern für das Geschäftsjahr 2012 Entlastung zu erteilen

Im Laufe des Jahres 2012 sind die Herren Karl Gottwald und Reiner Schränkler nach langjähriger Zugehörigkeit aus dem Aufsichtsrat der Flughafen Düsseldorf GmbH ausgeschieden und Michael Hanné sowie Holger Linkweiler als ihre Nachfolger in die Mandate eingetreten.

Der Aufsichtsrat dankt den ausgeschiedenen Mitgliedern

auch an dieser Stelle für ihre geleistete Arbeit und ihren engagierten Einsatz für die Interessen des Flughafens Düsseldorf.

Herr Oberbürgermeister Dirk Elbers wurde mit Wirkung vom 16. Januar 2012 für die Amtszeit bis zum 15. Januar 2014 erneut zum Vorsitzenden und Herr Gerhard Schroeder im Rahmen einer Nachfolgeregelung für Herrn Reiner Schränkler mit Wirkung vom 14. Juni 2012 ebenfalls für die Amtszeit bis zum 15. Januar 2014 zum Zweiten stellv. Vorsitzenden des Aufsichtsrates der Flughafen Düsseldorf GmbH gewählt.

Darüber hinaus haben im Geschäftsjahr 2012 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 2012 aus.

Düsseldorf, 22. März 2013

Flughafen Düsseldorf GmbH
Der Aufsichtsrat

Dirk Elbers
(Vorsitzender)



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	38
– Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	40
– Sonstige Angaben	41
Konzern-Lagebericht	44

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 2012 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 aufgrund 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.

Düsseldorf, den 23. Januar 2013

Rölfs RP AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Rüdiger Reinke	Stephan Martens
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer



Bilanz
FDG zum 31.12.2012

Aktiva

	31.12.2012	31.12.2011
	EUR	EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	26.102.212,85	29.902.148,85
2. Geleistete Anzahlungen	9.708,89	6.203,10
	<u>26.111.921,74</u>	<u>29.908.351,95</u>
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		
a) Grundstücksgleiche Rechte und Bauten	517.580.251,51	519.072.165,51
b) Grundstücke mit Wohnbauten	15.271.761,28	17.212.300,71
c) Grundstücke ohne Bauten	9.578.159,45	10.823.321,35
2. Technische Anlagen und Maschinen		
a) Flughafenanlagen	78.659.981,00	86.173.488,00
b) Betriebsanlagen	113.821.983,67	118.162.399,17
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	18.569.429,66	12.773.068,66
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	73.563.239,29	42.114.947,52
	<u>827.044.805,86</u>	<u>806.331.690,92</u>
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	12.081.717,74	12.281.717,74
2. Beteiligungen	1.672.784,75	1.672.784,75
3. Sonstige Ausleihungen	332.223,79	404.298,58
	<u>14.086.726,28</u>	<u>14.358.801,07</u>
	<u>867.243.453,88</u>	<u>850.598.843,94</u>
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.879.445,71	1.974.207,79
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	23.089.320,51	17.305.214,98
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	20.813.791,52	22.781.144,00
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.174.160,94	448.221,44
4. Sonstige Vermögensgegenstände	1.941.829,15	3.414.922,45
	<u>47.019.102,12</u>	<u>43.949.502,87</u>
III. Flüssige Mittel	1.283.375,98	12.409.237,79
	<u>50.181.923,81</u>	<u>58.332.948,45</u>
C. Rechnungsabgrenzungsposten	4.259.123,59	5.175.416,78
	<u><u>921.684.501,28</u></u>	<u><u>914.107.209,17</u></u>

Passiva

	31.12.2012	31.12.2011
	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	47.379.363,30	42.829.097,78
	<u>154.756.370,46</u>	<u>150.206.104,94</u>
B. Zuwendungen des Landes Nordrhein-Westfalen für Lärmschutzmaßnahmen	0,00	69.425,55
C. Sonderposten für Investitionszuschüsse zu Sachanlagen	54.409.651,37	57.777.621,77
D. Sonderposten mit Rücklageanteil	60.702.563,93	62.777.640,73
E. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5.071.704,00	5.012.749,00
2. Steuerrückstellungen	539.393,37	324.782,35
3. Sonstige Rückstellungen	64.440.124,41	64.863.000,08
	<u>70.051.221,78</u>	<u>70.200.531,43</u>
F. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	535.482.028,68	536.037.994,25
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.000.959,17	7.547.856,79
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	7.035.362,67	5.036.110,70
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	18.378.068,69	12.817.849,93
5. Sonstige Verbindlichkeiten	9.534.293,89	9.572.526,38
	<u>580.430.713,10</u>	<u>571.012.338,05</u>
G. Rechnungsabgrenzungsposten	1.333.980,64	2.063.546,70
	<u><u>921.684.501,28</u></u>	<u><u>914.107.209,17</u></u>

Gewinn- und Verlust-Rechnung

(mit Vergleichszahlen für den Zeitraum vom 01.01.2011 bis 31.12.2011)	01.01. – 31.12.2012	01.01. – 31.12.2011
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	366.374.870,83	361.402.091,40
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	2.156.937,12	1.880.240,21
3. Sonstige betriebliche Erträge	11.620.013,67	13.074.298,42
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	28.502.049,22	26.046.521,05
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	68.926.131,48	64.154.456,50
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	53.271.130,56	48.933.791,64
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	15.022.711,37	14.088.662,38
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	54.067.266,73	56.442.431,99
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	73.711.918,83	76.026.262,27
8. Erträge aus Beteiligungen	2.208.237,89	1.765.081,35
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	8.126.979,93	2.882.201,85
10. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	7.623,38	67.276,12
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	476.976,37	801.722,51
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme	25.281.212,23	9.905.701,01
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	22.639.961,73	25.566.949,09
14. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	49.549.257,04	60.708.135,93
15. Außerordentliche Erträge	17.031.202,10	3.378.000,00
16. Außerordentliche Aufwendungen	422.263,83	412.526,02
17. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	17.198.184,73	19.214.757,61
18. Sonstige Steuern	1.580.647,28	1.629.754,52
19. Jahresüberschuss	47.379.363,30	42.829.097,78



Gewinn- und Verlustrechnung
FDG vom 01.01.2012 bis 31.12.2012

Aktiva	31. 12. 2012	31. 12. 2011
	EUR	EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	26.138.097,21	29.966.783,97
2. Geschäfts- oder Firmenwert	327.019,46	363.371,49
3. Geleistete Anzahlungen	18.958,89	6.203,10
	<u>26.484.075,56</u>	<u>30.336.358,56</u>
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	613.528.801,56	630.240.199,52
2. Technische Anlagen und Maschinen	204.416.804,67	218.568.582,61
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	23.438.430,21	25.013.550,32
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	74.061.184,53	42.248.774,68
	<u>915.445.220,97</u>	<u>916.071.107,13</u>
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	1.617.486,29	1.617.486,29
2. Beteiligungen	24.975,00	0,00
3. Sonstige Ausleihungen	344.130,41	416.725,25
	<u>1.986.591,70</u>	<u>2.034.211,54</u>
	943.915.888,23	948.441.677,23
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	10.246.062,18	11.530.800,48
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	40.954.012,51	25.671.989,92
2. Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	1.174.160,94	448.221,44
3. Sonstige Vermögensgegenstände	2.168.757,27	3.649.622,70
	<u>44.296.930,72</u>	<u>29.769.834,06</u>
III. Flüssige Mittel	2.207.239,33	14.645.331,52
	56.750.232,23	55.945.966,06
C. Rechnungsabgrenzungsposten	6.119.588,81	7.659.726,26
D. Aktive Latente Steuern	28.425.817,51	30.730.332,08
	<u>1.035.211.526,78</u>	<u>1.042.777.701,63</u>

Passiva	31. 12. 2012	31. 12. 2011
	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. Ausgleichsposten Anteile im Fremdbesitz	175.692,53	4.963.348,74
V. Konzernbilanzgewinn	39.949.348,83	42.462.451,78
	<u>147.545.966,85</u>	<u>154.846.726,01</u>
B. Zuwendungen des Landes Nordrhein-Westfalen für Lärmschutzmaßnahmen	0,00	69.425,55
C. Sonderposten für Investitionszuschüsse zu Sachanlagen	54.657.623,37	58.273.570,77
D. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	28.229.883,00	35.147.891,00
2. Steuerrückstellungen	738.169,40	869.921,79
3. Sonstige Rückstellungen	80.815.511,04	79.543.767,40
	<u>109.783.563,44</u>	<u>115.561.580,19</u>
E. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	565.583.094,05	556.152.193,68
2. Verbindlichkeiten aus Immobilienfinanzierung	97.136.482,13	101.494.169,09
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.389.920,61	9.241.508,43
4. Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	18.378.068,69	12.862.215,30
5. Sonstige Verbindlichkeiten	10.184.820,90	11.141.772,76
	<u>701.672.386,38</u>	<u>690.891.859,26</u>
F. Rechnungsabgrenzungsposten	2.594.575,74	3.529.082,85
G. Passive latente Steuern	18.957.411,00	19.605.457,00
	<u>1.035.211.526,78</u>	<u>1.042.777.701,63</u>

Gewinn- und Verlust-Rechnung (mit Vergleichszahlen für den Zeitraum vom 01. 01. 2011 bis 31. 12. 2011)	01. 01. – 31. 12. 2012	01. 01. – 31. 12. 2011
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	425.788.751,71	418.673.972,53
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	2.156.937,12	1.880.240,21
3. Sonstige betriebliche Erträge	20.042.133,02	20.077.931,22
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	30.045.245,69	27.106.023,32
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	64.794.189,32	61.456.353,42
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	95.262.939,88	89.680.118,08
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	26.555.958,09	25.645.092,09
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	71.038.204,21	65.462.937,29
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	81.518.116,85	84.139.787,44
8. Erträge aus Beteiligungen	0,00	411.375,59
9. Erträge aus der Anwendung der Equity-Methode	1.126.073,80	430.771,75
10. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	7.623,38	8.908,90
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	448.226,46	417.788,51
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	24.031.512,15	26.836.614,16
13. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	56.323.579,30	61.574.062,91
14. Außerordentliche Erträge	5.843.967,85	3.378.000,00
15. Außerordentliche Aufwendungen	411.332,79	412.526,02
16. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	19.495.478,12	20.045.644,97
17. Sonstige Steuern	1.944.741,41	1.994.925,01
18. Jahresüberschuss	40.315.994,83	42.498.966,91
– davon auf andere Gesellschafter entfallend EUR 0,00 (Vorjahr: EUR 0,00)		
19. Gewinnvortrag	42.462.451,78	54.978.069,07
– davon auf andere Gesellschafter entfallend EUR 0,00 (Vorjahr: EUR 0,00)		
20. Ausschüttungen	42.829.097,78	55.014.584,20
– davon auf andere Gesellschafter entfallend EUR 0,00 (Vorjahr: EUR 0,00)		
21. Konzernbilanzgewinn	39.949.348,83	42.462.451,78
– davon auf andere Gesellschafter entfallend EUR 0,00 (Vorjahr: EUR 0,00)		

Allgemeine Angaben

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

Der Konzernabschluss zum 31. Dezember 2012 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, Konzerneigenkapitalpiegel und Konzernanhang). Für die Konzernbilanz und die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wurden die Grundsätze für die Gliederung entsprechend der § 298 Abs. 1 i. V. m. §§ 266, 275 ff. 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

* gehalten über Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH
 ** Zweckgesellschaft gemäß § 290 Abs. 2 Nr. 4 HGB

Der Vollkonsolidierungskreis ist im Vergleich zum Vorjahr nicht verändert.

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
- Schuldenkonsolidierung
- 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 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 Konzern-

abschluss unsaldiert 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 Jahresabschlusses 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 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 Wahl-

rechte gemäß § 298, 274 HGB im Konzernabschluss derart ausgeübt, dass ein sich aus der Ermittlung latenter Steuern ergebender so genannter Aktivüberhang aktiviert wird und ein unsaldierter 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.

Die Bewertung der sich ergebenden Abweichungen zwischen den handelsbilanziellen und steuerbilanziellen Wertansätzen erfolgt mit dem konzernindividuellen Steuersatz im 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 (unsaldiert) 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. Auflösungen des Teilbetrags werden nur vorgenommen, wenn die mit dem Teilbetrag verbundenen Verpflichtungen insoweit entfallen sind. Auf die Angabe des Gesamt(fehl)betrages für mittelbare Pensions- und ähnliche Ver-

pflichtungen wird verzichtet, weil eine alldiesbezüglichen 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 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 jeher keine Sonderposten mit Rücklagenanteil angelegt 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 selbst erstellter 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 lineare 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 150 und 1.000 Euro 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 410 Euro wieder im Anschaffungsjahr abgeschrieben (Abgangsfiktion).

Geschäfts- und Firmenwert im Konzernabschluss resultieren ausschließlich aus der Kon-

solidierung der Tochtergesellschaft FD Cargo GmbH. Die Bestimmung der Nutzungsdauer erfolgte unter Berücksichtigung der Umstände, dass die bedeutenden Absatz- und Beschaffungsmärkte der FD Cargo 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 Niederstwertprinzips.

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 danach 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. Zum aktuellen Stichtag sowie zum Stichtag des Vorjahres haben sich keine Anwendungsfälle für Drohverlustrückstellungen und die genannten unterlassenen Instandhaltungen ergeben. 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.

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 (5,06 %).

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 Jubiläumsgratifikationen
- altersabhängige Fluktuationsannahmen im Fall von Jubiläumsgeldern und Entgeltfortzahlungen im Sterbefall

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 Erfüllungsbetrag angesetzt.

Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens	Anschaffungs- und Herstellungskosten						kumulierte Abschreibungen						Buchwerte	
	Vortrag zum	Zugänge des	Zuschrei-	Umbuchungen	Abgänge	Stand am	Vortrag zum	Zugänge	Zuschrei-	Umbu-	Abgänge	Stand am	Stand am	Stand am
	01.01.2012	Geschäftsjahres	bungen			31.12.2012	01.01.2012		bungen	chungen		31.12.2012	31.12.2012	31.12.2011
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände														
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	66.208.559,40	312.560,00	0,00	316.339,09	162.482,37	66.674.976,12	36.241.775,43	4.456.737,11	0,00	848,74	162.482,37	40.536.878,91	26.138.097,21	29.966.783,97
2. Geschäfts- oder Firmenwert	727.040,60	0,00	0,00	0,00	0,00	727.040,60	363.669,11	36.352,03	0,00	0,00	0,00	400.021,14	327.019,46	363.371,49
3. Geleistete Anzahlungen	6.203,10	12.755,79	0,00	0,00	0,00	18.958,89	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18.958,89	6.203,10
Summe Immaterielle Vermögensgegenstände	66.941.803,10	325.315,79	0,00	316.339,09	162.482,37	67.420.975,61	36.605.444,54	4.493.089,14	0,00	848,74	162.482,37	40.936.900,05	26.484.075,56	30.336.358,56
II. Sachanlagen														
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.086.355.170,17	16.537.972,95	1.751,17	-11.997.447,27	2.606.058,22	1.088.291.388,80	456.114.970,65	30.517.173,65	-105.488,93	-11.638.749,65	125.318,48	474.762.587,24	613.528.801,56	630.240.199,52
2. Technische Anlagen und Maschinen	689.116.840,45	8.935.663,05	0,00	18.146.772,79	3.024.998,76	713.174.277,53	470.548.257,84	29.461.737,11	0,00	11.309.521,67	2.562.043,76	508.757.472,86	204.416.804,67	218.568.582,61
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	114.371.500,59	10.198.724,80	2.780,59	776.334,09	16.373.848,70	108.975.491,37	89.357.950,27	6.566.203,85	0,00	328.379,24	10.715.472,20	85.537.061,16	23.438.430,21	25.013.550,32
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	42.248.774,29	39.322.647,43	0,00	-7.241.998,70	268.238,42	74.061.184,60	-0,39	0,46	0,00	0,00	0,00	0,07	74.061.184,53	42.248.774,68
Summe Sachanlagen	1.932.092.285,50	74.995.008,23	4.531,76	-316.339,09	22.273.144,10	1.984.502.342,30	1.016.021.178,37	66.545.115,07	-105.488,93	-848,74	13.402.834,44	1.069.057.121,33	915.445.220,97	916.071.107,13
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	0,00	24.975,00	0,00	0,00	0,00	24.975,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	24.975,00	0,00
3. Sonstige Ausleihungen	416.785,18	0,00	0,00	0,00	72.594,84	344.190,34	59,93	0,00	0,00	0,00	0,00	59,93	344.130,41	416.725,25
Summe Finanzanlagen	2.034.271,47	24.975,00	0,00	0,00	72.594,84	1.986.651,63	59,93	0,00	0,00	0,00	0,00	59,93	1.986.591,70	2.034.211,54
Summe Anlagevermögen	2.001.068.360,07	75.345.299,02	4.531,76	0,00	22.508.221,31	2.053.909.969,54	1.052.626.682,84	71.038.204,21	-105.488,93	0,00	13.565.316,81	1.109.994.081,31	943.915.888,23	948.441.677,23

Erläuterungen zur Konzernbilanz

Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2012 und seine Gliederung sind im Anlagespiegel dargestellt.

Umlaufvermögen

Die Vorräte betreffen mit TEUR 1.945 Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie mit TEUR 8.301 zum Verkauf bestimmte Grundstücke in der Airport City.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände:

	31.12.2012	31.12.2011
	TEUR	TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	33.204	25.672
davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	33.204	25.672
Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	1.174	448
davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	1.174	448
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7.750	0
davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	7.750	0
Sonstige Vermögensgegenstände	2.169	3.650
davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	1.665	3.061
davon von mehr als einem Jahr	504	589

Der wesentliche Posten in den sonstigen Vermögensgegenständen ist der langfristige Rückforderungsanspruch gegen das Finanzamt aus dem Körperschaftsteuerguthaben von TEUR 504.

Rechnungsabgrenzungsposten

Der Aktive Rechnungsabgrenzungsposten beinhaltet als größten Einzelposten die Ablösung des so genannten Nachteilsausgleichs bei der Rheinischen Zusatzversorgungskasse, der über eine Restlaufzeit von 3 Jahren und 5 Monaten aufgelöst wird (TEUR 2.098).

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 Ausschüttungspotenzial 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. Durch eine Kapitalherabsetzung bei der Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH im

Geschäftsjahr 2012 hat sich der Ausgleichsposten verringert. Hierzu wird auf die Ausführungen im Bericht über die Prüfung des Jahresabschlusses 2012 der Flughafengesellschaft Mönchengladbach verwiesen.

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. Der Posten ist im Berichtsjahr vollständig verbraucht worden.

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 (Landeszuwendungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden) erhalten. Im Berichtsjahr wurden Erträge aus der Auflösung von TEUR 3.056 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 2012 beträgt TEUR 50.

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

Die Rückstellungen für ausstehende Risiken sowie aus dem Brandschaden und für den Lärmschutz betragen zusammen zum Stichtag rund TEUR 21.380.

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 4.935 gebildet. Im Geschäftsjahr 2012 wurde die Schätzung der Dauer und des Verlaufs der voraussichtlichen Beseitigungsarbeiten aktualisiert. Bei unveränderten Erwartungen über die Gesamtkosten und die Gesamtdauer der Beseitigung wird nun davon ausgegangen, dass wesentliche Teilmaßnahmen später durchgeführt werden als bisher veranschlagt.

Für mittelbare Pensionsverpflichtungen und ähnliche Verpflichtungen sind in den Rückstellungen rund EUR 22 Mio. enthalten.

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

Verbindlichkeiten

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

Verbindlichkeiten	31.12.2012	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	Restlaufzeit mehr als 5 Jahre	31.12.2011
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	565.583	59.044	272.480	234.059	556.152
Verbindlichkeiten aus Immobilienfinanzierung	97.136	4.357	17.431	75.348	101.494
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.390	10.390	0	0	9.242
Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	18.378	18.378	0	0	12.862
Sonstige Verbindlichkeiten	10.185	5.779	3.022	1.384	11.142
– davon aus sonstigen Darlehen	(3.140)	(359)	(1.397)	(1.384)	(4.849)
– davon aus Steuern	(2.531)	(2.531)	0	0	(2.375)
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	0	0	(50)
	701.672	97.948	292.933	310.791	690.892

Für die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wurden Sicherheiten wie folgt gestellt:

	31.12.2012	31.12.2011
	TEUR	TEUR
besichert durch Ausfallbürgschaften	204	204
besichert durch Grundpfandrechte	97.136	101.494
besichert durch Negativerklärung	561.957	561.957
	659.297	663.655

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 Mieterdarlehen 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

Das Passagiervolumen in Düsseldorf stieg im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 2,4 % auf 20.832.908. Die Anzahl der gesamten Flugzeugbewegungen sank im Vergleich zum Vorjahr um 2,0 % auf 217.212 Starts und Landungen.

Die Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 425.789 sind gegenüber dem Vorjahr um TEUR 7.115 bzw. 1,7 % gestiegen.

Die Erlöse im Aviation Bereich sind mit TEUR 271.301 (Vorjahr TEUR 274.967) gegenüber dem Vorjahr um 1,3 % gestiegen.

Der Erlösbereich Non-Aviation verzeichnete mit TEUR 154.488 (Vorjahr TEUR 143.707) 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 20.042 sind im Vergleich zum Vorjahr beinahe unverändert. Die Erträge des Geschäftsjahres 2012 enthalten als größte Einzelpositionen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen mit TEUR 3.437, aus den Auflösungen der verschiedenen Sonderposten von TEUR 5.512 sowie Erträge aus dem Abgang von Vermögensgegenständen von TEUR 1.738.

Materialaufwand

Der Materialaufwand mit TEUR 94.839 ist im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 6.277 gestiegen.

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

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 121.819 um TEUR 6.494 gestiegen. Ursächlich hierfür waren eine Tarifierhöhung sowie eine Einmalzahlung für die Mitarbeiter in 2012.

Der Personalaufwand beinhaltet in Höhe von TEUR 7.974 (Vorjahr TEUR 7.825) Aufwendungen für Altersversorgung.

Abschreibungen

Der Abschreibungsbetrag beinhaltet TEUR 36 Abschreibungen auf konsolidierungsbedingte Geschäfts- und Firmenwerte. In den Abschreibungen des Geschäftsjahres ist in Höhe von TEUR 8.565 eine außerplanmäßige Abschreibung aus der Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH enthalten.

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.

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 Ergebnisabführung für das Geschäftsjahr 2012 dar.

Zinsaufwand

Der Zinsaufwand in Höhe von TEUR 24.032 (Vorjahr TEUR 26.837) betrifft im Wesentlichen die langfristige Finanzierung.

Aus der Aufzinsung von Rückstellungen resultiert ein Zinsaufwand in Höhe von TEUR 1.641 (Vorjahr TEUR 2.320).

Auf die BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG entfallen Zinsaufwendungen in Höhe von TEUR 114 (Vorjahr TEUR 236).

Außerordentliche Erträge

Die außerordentlichen Erträge des Berichtsjahres betreffen im Wesentlichen die Erträge aus dem als Beteiligungsertrag behandelten Anteil des Minderheitsgesellschafters aus der Kapitalherabsetzung bei der Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH im Geschäftsjahr 2012.

Steuern und Ertragsteuerspaltung

Bei den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag wurde im Geschäftsjahr saldiert ein Aufwand aus latenten Steuern in Höhe von TEUR 1.463 berücksichtigt.

Die sonstigen Steuern betreffen hauptsächlich die Grundsteuer.

Sonstige Angaben

Aufgliederung der Mitarbeiterzahl

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter gliedert sich wie folgt auf:

Mitarbeiter	2012	2011
Angestellte	2.164	2.186
Auszubildende	53	59
Gesamt	2.217	2.245

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 Mieteintrittsverpflichtungen eingegangen:

	Jährliche Netto-Mindestmiete (TEUR)	Laufzeit bis
Wartungshalle 8	1.280	Oktober 2018
Luftfrachtgebäude u.		Oktober 2018
Mietwagenzentrum	6.900	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 ausgewechselt 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 9.910. 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 2012 wurden daraus Erlöse in Höhe von TEUR 8.427 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 Mieteintrittsverpflichtungen übernommen (siehe zuvor). Zum Ende des Kalenderjahres 2034 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 gewerbsteuerpflichtig. Die Flughafen Düsseldorf GmbH hatte insgesamt ein Kommanditkapital von TEUR 1.500 aufzubringen. Risiken des FDG Konzerns liegen neben der Mieteintrittsverpflichtung 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 2012 betrug ihr Gewinnanteil TEUR 1.129, Dienstleistungserlöse wurden – vor Dienstleistungskosten – in Höhe von TEUR 1.348 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 1.1.1998 bestehende Erbbaurechtsvertrag hat eine Laufzeit von 30 Jahren. Der jährliche Erbbauzins beträgt TEUR 9.661.

Im Geschäftsjahr hat die Flughafen Düsseldorf GmbH mit Beschluss der Gesellschafterversammlung und des Aufsichtsrates vom 13. September 2012 beschlossen, ein neues Verwaltungsgebäude über eine Vermietungsgesellschaft errichten zu lassen und anschließend von dieser zu leasen (ab ca. 2015). Das Grundstück, auf dem die Immobilie errichtet werden soll, wurde Ende 2012 von der Tochtergesellschaft Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH an den künftigen Leasinggeber, die Laroba GmbH & Co. Kommanditgesellschaft (im Folgenden Laroba), verkauft. Der Erlös aus diesem Verkauf hat den Jahresüberschuss der Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH und im Wege der Ergebnisübernahme auch der Flughafen Düsseldorf GmbH um rund EUR 6,6 Mio. erhöht.

An der Laroba ist die Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH als Kommanditist beteiligt. Die Laroba ist mit einem Kapital von TEUR 25 ausgestattet.

Die Flughafen Düsseldorf GmbH wird das fertiggestellte Gebäude über zunächst 15 Jahre anmieten, hat jedoch die Möglichkeit, den Mietvertrag optional zu verlängern oder die Immobilie indirekt durch Erwerb der Laroba zu erwerben.

Im Übrigen fallen zusätzlich zu den zuvor beschriebenen Risiken aus außerbilanziellen Geschäften bis zum Jahr 2015 insgesamt sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von TEUR 2.024 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 75.600.

Angaben zur Bewertungseinheiten

Der FDG Konzern sichert sich unter Einsatz von Zinsswaps und Forward-Zinsswaps gegen das Risiko des Zinsanstiegs variabel verzinslicher, in EUR denominierter 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 Teiltranchen eines 1998 im Anschluss an den Brandschaden von 1996 aufgenommenen Konsortialdarlehens über ehemals TDM 1.050.000 sowie eines in 2009 aufgenommenen Schuldscheindarlehens in Höhe von TEUR 150.000. Der Restbestand des Konsortialdarlehens 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 voll-

ständig 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 70.302, 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 % zuzüglich der jeweiligen Kreditmarge hergestellt.

Angaben zu latenten Steuern

Es wurde bei der Ermittlung der latenten Steuern ein konzern einheitlicher 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 Rückstellungen, insbesondere Altersteilzeitverpflichtungen, Prozesskosten und Jubiläumsgatifikationen; aktive latente Steuern
- Neutralisierung Mehrerwerbspreis aus konzerninternen Veräußerungen bei den Zweckgesellschaften ESTAMIN und Japon; aktive latente Steuern (TEUR 19.535)
- 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 2012 TEUR 109 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

Die Gesamtbezüge der Geschäftsführer im Geschäftsjahr 2012 betragen EUR 718.233,82.

An ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung wurden EUR 252.381,95 ausgezahlt. Die dafür gebildeten Pensionsrückstellungen betragen zum 31.12.2012 EUR 3.032.821.

Der Aufsichtsrat erhielt einschließlich der Sitzungsgelder Vergütungen in Höhe von EUR 55.169,47.

Angaben zur Kapitalflussrechnung

Der Finanzmittelfonds besteht grundsätzlich aus den Zahlungsmitteln (Barmittel und täglich fällige Sichteinlagen) und den Zahlungsmitteläquivalenten (kurzfristige, äußerst liquide und 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.

Ausschüttungen an Minderheitsgesellschafter sind nicht erfolgt.

Düsseldorf, den 23. Januar 2013
Flughafen Düsseldorf GmbH

Christoph Blume Thomas Schnalke



Geschäftsverlauf und Rahmenbedingungen

Geschäftstätigkeit

Die Flughafen Düsseldorf GmbH (im Folgenden auch FDG) entwickelt und betreibt als Muttergesellschaft des Flughafen Düsseldorf Konzerns (im Folgenden auch FDG Konzern) den Flughafen Düsseldorf International. In den Flughafenbetrieb eingebunden sind auch ihre Tochtergesellschaften. Nur das Tochterunternehmen Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH entfaltet seine Geschäftstätigkeit außerhalb des Flughafens Düsseldorf International. Die Durchführung von Luftverkehren zählt nicht zur Geschäftstätigkeit der FDG, 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-, Werbeflächen und Parkflächen sowie außerdem in der Entwicklung und der Vermarktung der so genannten Airport City (Non-Aviation) aktiv. Im Segment Non-Aviation erfolgt dabei regelmäßig eine Zusammenarbeit mit Partnerunternehmen, wobei der FDG Konzern 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

Das Wirtschaftswachstum in Deutschland hat sich im Verlauf des Jahres 2012 gegenüber den beiden Vorjahren deutlich abgeschwächt. Aktuelle Prognosen zur BIP-Entwicklung gehen im Durchschnitt von einem Wachstum leicht unterhalb von 1,0 % aus. Die deutsche Wirtschaft konnte im Berichtszeitraum nur vereinzelt die Stärken zur Geltung bringen, welche die kräftige Erholungsphase der Jahre 2010 und 2011 geprägt hatten. Diese partiellen Impulse reichten bislang dafür aus, die gesamtwirtschaftliche Produktion im Korridor der Normalauslastung zu halten.

Die deutsche Konjunktur wurde von drei Faktoren maßgeblich bestimmt. Die Nachfrage nach deutschen Produkten aus dem Euro-Raum ist infolge der Anpassungsrezession in einigen Partnerländern spürbar zurückgegangen. Demgegenüber hat die globale Konjunktur nach einer Beruhigung in der zweiten Jahreshälfte 2011 wieder Tritt gefasst. Entsprechend nahm die Nachfrage aus Drittländern zu. Die gute Arbeitsmarktverfassung und die sehr vorteilhaften Finanzierungsbedingungen gaben schließlich der Binnennachfrage wichtige Impulse.

Gleichwohl hat eine erhöhte Unsicherheit Spuren hinterlassen. Während einerseits die Wohnungsbauinvestitionen erheblich zulegen, fielen andererseits die Ausrüstungsinvestitionen hinter den Stand des Sommers 2011 zurück. Der private Verbrauch expandierte trotz guter Rahmenbedingungen nur sehr zögerlich, wobei auch die kaufkraftzehrenden Energiepreissteigerungen dämpfend wirkten.

Bundesweite Verkehrsentwicklung (Januar bis Oktober 2012)

Die Luftverkehrsentwicklung im Zeitraum Januar bis Oktober 2012, für den die Daten zum Jahresabschlussstichtag vorlagen, war bundesweit positiv. Über die allgemeine Entwicklung lässt sich Folgendes berichten:

Mit einem Passagieraufkommen von über 173 Mio. wurde das bisherige Höchstaufkommen aus dem Jahr 2008 übertroffen. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Anzahl der Passagiere mit über 3,1 Mio. um 1,8 %. Die Bewegungen lagen hingegen 2,4 % unter dem Vorjahresniveau. Neben einer Streckenkonsolidierung, insbesondere im Inlands- und Europaverkehr, findet hier auch der anhaltende Trend zum Einsatz größeren Fluggeräts Ausdruck. Ähnlich wie beim Wirtschaftswachstum ist die Wachstumsdynamik im Flugverkehr im Vergleich mit dem Vorjahr rückläufig, wenngleich die Dynamik hier weniger stark abflachte.

Die bundesweite Entwicklung verzeichnete weiterhin ein differenziertes Bild. Die Passagierzuwächse in Deutschland fanden vor allem auf den größeren Flughäfen und auf solchen mit Drehkreuz-Funktion statt. Viele mittlere und kleinere Flughäfen mit Low-Cost-Verkehr melden hingegen stagnierende bzw. zurückgehende Passagierzahlen. Die deutsche Luftverkehrssteuer und die damit einhergehende Verlagerung von LC-Carrier-Angeboten in das Ausland haben einen wesentlichen Anteil an dieser Entwicklung, ebenso wie der Rückzug von Air Berlin aus der Fläche.

Der Inland-Verkehr musste einen Rückgang von -2,6 % hinnehmen. Verursacht wurde dies sowohl durch Streiks im Öffentlichen Dienst und bei den Fluglotsen in FRA als auch von LH-Kabinenpersonal sowie durch Angebotsreduzierungen (z. B. FRA – HAM).

Der Europaverkehr schnitt mit +2,5 % – leicht beeinflusst von den Streiks im 1. Quartal – nur durchschnittlich und mit schwächerem Wachstum als im Vorjahr ab. In der Wintersaison gab es hier jedoch auf verschiedenen Strecken Angebotsverbesserungen. Die

westeuropäischen Ziele weisen das größte Wachstum aus.

In der Sommersaison 2012 standen wieder Aufstockungen und neue Flüge im Interkontinentalverkehr im Vordergrund. Angebotsverbesserungen im USA- und Fernostverkehr sowie eine erhöhte Nachfrage führten zu einem hohen Wachstum. Damit übernahm im Jahr 2012 der Interkontinentalverkehr (+5,8 %) die Funktion als Wachstumstreiber des Flugverkehrs vom Europaverkehr. Am stärksten wuchsen dabei die Aufkommen nach Afrika und Lateinamerika. Der volumenstarke USA-Verkehr hat durch den Wirbelsturm „Sandy“ im Oktober 2012 sehr stark gelitten. Die Märkte China und Indien sind aus deutscher bzw. europäischer Sicht unverändert schwierig. Die Verkehrsregion Nahost (hier besonders die Golfstaaten) meldet gemeinsam mit Nordafrika ein ausgeprägtes Wachstum. Nach den politischen Unruhen im Vorjahr beruhigte sich in weiten Teilen der Region die Lage wieder und führte zu einem sprunghaften Anstieg der Nachfrage nach touristischen Destinationen in Ägypten und Tunesien.

Die weltweite Abkühlung der Konjunktur, verursacht durch Schulden-, Finanz- und Eurokrise sowie steigende Energiepreise, führte im deutschen Privatreiseverkehr bisher zu keinem Reiseverzicht. Ganz im Gegenteil standen Zuwächse im Verkehr mit touristischen Destinationen (z.B. Kanaren, Balearen, Türkei) im Einklang mit den Rekordergebnissen der Reiseveranstalter. Neben der Nachfragesteigerung im touristischen Markt belebten die neuen Flugangebote der Airlines auch das Interesse an europäischen Städte- und Kurzreisezielen. Hinter der Entwicklung des privaten bzw. touristischen Reiseverkehrs zurück blieb in 2012 der Geschäftsreiseverkehr, gleichwohl wuchs auch dieser.

Verkehrsentwicklung am Flughafen Düsseldorf (Januar bis Oktober 2012)

Die Zahl der Flugbewegung war in Düsseldorf im Einklang mit der gesamtdeutschen Entwicklung gegenüber dem Vorjahr um rund 2 % auf 217.212 Bewegungen rück-

läufig. Dabei sind die gewerblichen Bewegungen ebenso rückläufig wie der nicht-gewerbliche Verkehr.

Die Anzahl der Passagiere in Düsseldorf lag hingegen mit +2,4 % auf nun 20.832.908 Passagiere deutlich über dem Vorjahresniveau. Auch hier ist gleichwohl die Wachstumsdynamik im Vergleich zum Vorjahr sowie zur Planerwartung geringer ausgefallen.

Auf Basis der von Januar bis November 2012 vorliegenden Zahlen konnte sich Düsseldorf International im innerdeutschen Vergleich der internationalen Verkehrsflughäfen beim Passagiervolumen sowie den Flugbewegungen erneut vom ADV-Durchschnitt absetzen (+1,5 % bzw. -2,7 %) und seinen Marktanteil bei den Passagieren von 10,3 % im Vorjahr auf 10,4 % in 2012 weiter steigern.

In der Zusammenschau von Flugbewegungen und Passagierentwicklung konnte Düsseldorf seine bereits sehr gute Slotproduktivität weiter verbessern (Passagiere/Flug 101,9; +4,3 Pax). Aufstockungen von Frequenzen bzw. Neubedenungen, die wachsenden Umsteigerverkehre und ein stabiles Interkontinentalangebot generierten weiterhin Wachstumsimpulse in Düsseldorf.

Der Trend zum Einsatz größeren Fluggeräts seitens vieler Airlines hält auch in Düsseldorf an. Daher verzeichneten die Kennzahlen Sitze/Flug (142,0; +4,0 Sitze) und MTOW/Flug (66,8 t + 2,0 t) entsprechend steigende Werte.

Mit einem Umsteiger-Anteil von 12,1 % (1.083.579; +95.000) wurde der Vorjahreswert um 0,7 Prozentpunkte übertroffen. Das entspricht einer Steigerung des Umsteiger-Aufkommens gegenüber dem Vorjahr von 9,6 %. Seine Funktion als neben Frankfurt und München drittes großes deutsches Luftverkehrsdrehkreuz konnte Düsseldorf International damit bestätigen.

Der Flughafen Düsseldorf International lag in allen Zielgebieten über oder im bundesweiten Trend. In der regionalen Gliederung kam es zu einem Minus im Inland-Verkehr von 0,7 %. Im europäischen Verkehr war eine Steigerung von 2,1 % zu verzeichnen. Insbesondere der Verkehr in die Türkei entwi-

ckelte sich im Berichtszeitraum positiv. Hier wiesen die Verkehre nach Antalya (+13,4 %) und Istanbul (+5,0 %) ein auffallendes Wachstum auf. Erwähnenswert im Türkeiverkehr sind besonders die Verkehrsleistungen u.a. der SunExpress Gruppe, von Sky/German Sky und von Turkish Airlines, die in Düsseldorf mehr Bewegungen als im Vorjahr durchführten und entsprechend mehr Passagiere beförderten. Düsseldorf International lag insbesondere im außereuropäischen Verkehr deutlich über dem bundesweiten Trend und meldete deutlich steigende Passagierströme (+11,8 %). Als Highlight sind die täglichen Verbindungen von Etihad Airways als auch von Air Berlin nach Abu Dhabi zu erwähnen, die beide schon von Beginn an eine erfreuliche Auslastungsrate verzeichneten.

Das Amerika-Aufkommen (+3,9 %) war durch die positive Entwicklung der New York-Flüge als auch von der guten Auslastung der Toronto-Flüge geprägt. Als Highlight ist hier besonders die neue saisonale Verbindung von Air Berlin nach Las Vegas zu erwähnen.

Bei den Afrika-Verbindungen fand weiterhin eine Normalisierung des Verkehrs nach Ägypten und Tunesien statt. Nur noch teilweise wurden seitens der Veranstalter die Flugkapazitäten auf andere Regionen (Kanaren, Balearen und Türkei) verlegt.

Sehr gut entwickelte sich das Passagieraufkommen nach Asien mit ca. 91.000 Passagieren mehr gegenüber dem Vorjahr (+15,2 %). Maßgeblich ist hier u.a. das Wachstum nach Abu Dhabi und in den Irak (Neubedenung von Air Berlin und Germania) verantwortlich.

Die Air Berlin-Gruppe konsolidierte in Düsseldorf und meldete einen Rückgang von ca. 1.530 Bewegungen (-3,3 %) sowie einen Rückgang der Passagierzahl um 4,7 % (-286.000) und behauptete trotzdem ihre Position als Nummer eins in Düsseldorf. Die Drehkreuzfunktion der betreffenden Streckenverbindungen war von der Konsolidierung kaum betroffen. Es wurden aber auch Frequenzen zu verschiedenen Destinationen (z.B. Wien, Antalya) aufgestockt. Darüber hinaus erweiterte Air Berlin ihren Flugplan um verschiedene neue Ziele sowohl im Kontinentalverkehr (u.a. Verona, Bari, Florenz) als auch



im Interkont-Verkehr (u. a. Abu Dhabi, Curacao, Las Vegas).

Lufthansa meldete zwar einen Rückgang von ca. 1.990 Bewegungen (-2,8%), schaffte aber durch eine bessere Auslastung eine Steigerung der Passagierzahl um 6,9% (+326.540). Neben dem Einsatz größeren Fluggerätes und einer entsprechenden Preispolitik sind außerdem die Neubedienung u.a. von Bologna, Westerland, Dublin, Malaga, Catania, Helsinki, Krakau und Posen erwähnenswert.

Die Fortsetzung der Flüge nach Lissabon von TAP sowie die Bedienung mehrerer neuer Destinationen von Air France, Germania, Fly-Be, Germanwings etc. verstärkten das Flugplanangebot im Berichtszeitraum.

In den ersten 9 Monaten lag der Anteil des Geschäftsreiseverkehrs wie im Vorjahr bei rund 35%, entsprechend betrug der Anteil der Privatreisenden 65%. Bei den Geschäftsreisenden waren sowohl Anstiege im Zielverkehr (+54.400 Abflieger, +5,2%) als auch bei den Umsteigern (+26.100 Abflieger, +14,9%) erkennbar. Im Privatreiseverkehr wuchs das Segment der Verwandten- und Bekanntenbesuche im Zielverkehr sowohl absolut als auch relativ am stärksten (+66.600, +18,0%).

Vom 1. bis 3. Quartal 2012 nutzten rund 16.300 mehr Niederländer den Flughafen Düsseldorf als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Dies entspricht einem Zuwachs von 4,1%. Damit konnte der Rückgang der niederländischen Passagiere im Vorjahr bereits weitgehend wieder aufgeholt werden. Der prozentuale Anteil der Niederländer an den Gesamtpassagieren blieb mit 5,3% im Vergleich zum Vorjahr nahezu konstant.

Bei der Verteilung auf die Bodenanreiseverkehrsmittel fiel der Bahnanteil (19,6%) im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (20,6%) um einen Prozentpunkt. Absolut nahmen die Bahnreisenden um rund 27.700 Nutzer ab.

Der PKW-Anteil stieg von 52,6% auf 54,2%. Dies entspricht einem absoluten Wachstum von 207.900 PKW-Nutzern. Dabei stieg die Zahl der Dauerparker (PKW wird für die Dauer der Reise am Flughafen geparkt) um

rund 85.400 (+8,8%). Zuwächse waren auch bei den Passagieren, die mit dem PKW gebracht wurden, d.h. der PKW wurde nicht am Flughafen geparkt, (+219.600 PKW-Nutzer, +9,8%, inkl. Taxifahrten) zu verzeichnen. Dagegen ging die Zahl der margenstarken Kurzzeitparker (-97.100 PKW-Nutzer, -28,1%) deutlich zurück.

Koordinierung der Winterflugplanperiode 2012/13

Nach Erstkoordination und der Flugplankonferenz für die Wintersaison 2012/2013 sind für den Flughafen Düsseldorf 92.556 Flugbewegungen koordiniert. Dies entspricht einem leichten Minus von 0,2% gegenüber der Vorjahresperiode.

Durch Feiertags- und Saisonbereinigungen sowie die Sparpläne von Lufthansa (Score) bzw. Air Berlin (Shape & Size) sind zum 21.11.2012 74.676 Slots koordiniert. Dies entspricht einem deutlichen Rückgang von 3,9% gegenüber der Vorjahresperiode.

So haben allein Lufthansa und Air Berlin insgesamt mehr als 5.900 Slots zurückgegeben. Darüber hinaus wurden einige Strecken eingestellt, so auch die ehemals tägliche Verbindung mit easyJet nach Rom bzw. Verbindungen von Lufthansa nach Sofia oder Lissabon.

Einschließlich der mit zu berücksichtigenden No-Show-Quote setzt sich der Trend des Rückgangs bei den Flugbewegungen damit im Winterflugplan 2012/2013 voraussichtlich fort. Dies steht einem weiteren Anstieg des Passagier Volumens jedoch nicht entgegen (größeres Fluggerät).

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 sonstige Geschäfts- bzw. Gewerbeflächen sowie die Parkraum-Bewirtschaftung und die Bewirtschaftung von Werbeflächen zu zählen. Eine besonde-

re Stellung in diesem Segment nimmt daneben die Entwicklung und Vermarktung von Gewerbegrundstücken 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 78 Retail-Stores (inkl. Duty-free) 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 3.800 Quadratmetern Fläche und Gastronomie auf circa 4.400 Quadratmetern Fläche. Der größte Teil der insgesamt bestehenden Angebote der Bereiche Einzelhandel, F&B und Duty-free liegt dabei auf einer Fläche von etwa 5.200 Quadratmetern „luftseitig“ und ist nur den Passagieren in den Flugsteigen zugänglich. Das gilt auch für die Gastronomie mit circa 2.800 Quadratmetern. Düsseldorf International bietet den Passagieren und Besuchern auch ein umfassendes Serviceangebot, z.B. mit Geldautomaten und Geldwechsellmöglichkeiten. Hier wurde in 2012 ein neuer Mieter, die Change Group, etabliert.

Die in 2011 verabschiedete Planung für die optische Neugestaltung der Arkaden wurde bereits in weiten Teilen ausgeführt (neuer Mallboden, Bepflanzung, Lichteffekte und spezielle Bankanlagen) und wird im ersten Quartal 2013 mit der Fassadenerneuerung abgeschlossen. Neben der FDG haben auch alle Mieter der Arkaden finanziell dazu beigetragen, dass das Projekt umgesetzt werden konnte. Durch die entstandene Shoppingatmosphäre wird die Verweildauer in den Arkaden erhöht und damit Frequenz und Umsatz gestärkt.

Der Schwerpunkt im Bereich Retail Activities im Geschäftsjahr 2012 lag jedoch in der Ausschreibung und Vergabe für den Betrieb des Kerngeschäftes „Duty-free“. Der bishe-

rige Betreiber in den vergangenen 20 Jahren war das Unternehmen Gebr. Heinemann aus Hamburg. Der Vertrag lief zum 31.12.2012 aus.

Seit Anfang 2011 wurde die Vergabe intensiv und detailliert vorbereitet. Zunächst wurden umfangreiche Analysen des gesamten Duty-free-Marktes vorgenommen sowie eine Marktforschung am Standort Flughafen durchgeführt. Aus den Ergebnissen wurde das Konzept mit einem neuen Vertragswerk entwickelt und die Ausschreibungsunterlagen vorbereitet. Zur Ausschreibung wurden vier der größten Duty-free-Betreiber weltweit eingeladen, deren Schwerpunkt in den Operationen in Europa liegt. Diese waren: Gebr. Heinemann, The Nuance Group, DUFY und die WorldDutyFreeGroup. Die finalen Verhandlungen fanden im Mai und Juni 2012 statt. Als Ergebnis wurde aufgrund sowohl konzeptioneller als auch wirtschaftlicher Analysen die WorldDutyFreeGroup als neuer Mieter ausgewählt. Eine Übernahme der Miet-Flächen erfolgte zum 01.01.2013. Ein Umbau der Shops mit der Anpassung auf das Konzept von WorldDutyFreeGroup erfolgt voraussichtlich bis September 2013. Mit WorldDutyFreeGroup wird ein internationaler Duty-free-Operator mit ausländischem Sitz zum ersten Mal eine deutsche Operation übernehmen.

Nicht zuletzt aufgrund der bereits in 2010 gestarteten Food & Beverage-Offensive zeigte die F&B-Entwicklung in 2012, dass der Flughafen Düsseldorf hier das richtige Konzept verfolgt.

Zur weiteren Etablierung des Flughafens Düsseldorf als Event-Location wurden auch in 2012 zahlreiche Event-Veranstaltungen durchgeführt. Sie sind inzwischen fester Bestandteil in der Erlebniswelt Flughafen Düsseldorf, und das seit über drei Jahren. Knapp 200.000 große und kleine Gäste besuchten im letzten Jahr die Airlebnis-Sonntage, zu denen sich an jedem ersten Sonntag im Monat das Terminal in eine ganz besondere Airlebnis-Welt verwandelte. Mal stand dabei der Sport im Vordergrund wie bei den „Airport Games“ mit Tischtennis-Profi Timo Boll, mal – wie beim großen „Kinder-Flughafen-Sommer.Fest“ – die kleinen Gäste. Für den „FashionAirport“, bei dem sich alles um Mode und Styling drehte, wurde sogar eigens ein

Catwalk in der Check-in-Halle aufgebaut und Stargäste wie Designer Harald Glööckler eingeladen. Mitmachen konnten Tanzwillige bei „TanzTerminal, tanz“. Den Abschluss bildete ein winterliches Straßenkünstlerfestival, bei dem neben zahlreichen internationalen Künstlern auch Mitglieder der Kelly Family die Weihnachtszeit einläuteten.

Die Entwicklung im Bereich Airport Advertising (Werbeflächen) war ab der 2. Jahreshälfte von einem allgemeinen Rückgang des von Unternehmen aufgewendeten Marketingvolumens beeinflusst. Die zu einem gewissen Grad vorhandene allgemeine „Krisenstimmung“ im europäischen Währungsraum führt dazu, dass international agierende Unternehmen, insbesondere auch Airlines, sehr intensiv auf ihr Kostenmanagement achten. Gerade in Zeiten wie diesen bedeutet dies eine merkliche Reduktion der Marketing-Spendings, was immer auch Auswirkungen auf den Medienmarkt hat. Während traditionelle Medienkanäle wie bspw. TV oder Radio ihre Umsätze steigern konnten, sind Print, Fachzeitschriften u.a. massiv von der Krise betroffen. Der Sektor Außenwerbung hat insgesamt auch mit sinkenden Umsatzerlösen zu kämpfen, was sich letztlich auf den Bereich der Flughafenwerbung ausgewirkt hat. Im Vorjahr hatte das Airport Advertising außerdem als Sondereffekt vom Eurovision-Songcontest profitiert.

Neu eingeführt wurde zum Ende des Jahres ein neues Werbemedium: „DUS AD Board“: eine aus 16 Monitoren bestehende Monitorwand im Format 16:9. Dieses Medium ist die konsequente Weiterführung der digitalen Medienstrategie von Airport Advertising und ermöglicht die Ansprache aller ankommenden Fluggäste im Flugsteig B durch bewegte Bilder. Damit entspricht Airport Advertising den zwei wichtigsten Trends aus dem aktuellen Werbemarkt: der Digitalisierung und damit korrespondierend der deutlichen Entwicklung hin zum Topthema „BewegtBild“.

Im Bereich des Passagierparkens wurde in 2012 eine der signifikantesten Neuerungen im Bereich Non-Aviation umgesetzt. So wurde zum 01.03.2012 der Betrieb der Parkabfertigung von dem bisherigen Modell des Fremdbetriebs (im Wesentlichen umsatzabhängigen

Vermietung der Parkhäuser) auf eine unmittelbare Eigenbewirtschaftung umgestellt. Leistungen aus den Bereichen Hard- und Softwareinfrastruktur sowie Operation werden dabei von Dienstleistern bezogen. Im Rahmen der Umstellung wurde gleichzeitig die gesamte Parkabfertigungstechnik von den Kassenautomaten und Schrankenanlagen bis hin zur Steuer- und Analyse-Software auf den aktuellen Stand gebracht.

Das Wettbewerbsumfeld im Bereich Parken ist im Jahr 2012 intensiver geworden. Immer mehr externe Anbieter stellen in unmittelbarer Nähe zum Flughafen Parkflächen insbesondere für preissensible Kunden bereit. Mit dem neu erworbenen Parkplatz am Kieshecker Weg (ehemals Q-Park) hat der Flughafen Düsseldorf die Parkplatzzapazität für den preissensiblen Urlauberkunden deshalb seinerseits erhöht. Insgesamt war die Auslastung der Stellplätze in den Spitzenzeiten im Vergleich zum Vorjahr niedriger. Die Anzahl der Parkvorgänge konnte trotz des intensiveren Wettbewerbsumfelds und der Zunahme der Bring- und Abholvorgänge ohne Parkvorgang bei der Nutzung des PKW als Anreisemittel auf dem Niveau des Vorjahres gehalten werden.

Entwicklung in den über Tochtergesellschaften und andere Beteiligungen betriebenen Geschäftssegmenten

Luftfracht

Die positive Entwicklung bei der Luftfracht, die zum Ende des Jahres 2011 begonnen hatte, setzte sich in 2012 fort. Die Entwicklung führte im Jahr 2012 bei der Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH zu einer leicht gesteigerten, wieder über 100.000 t liegenden Frachttonnage und damit verbunden leicht auf EUR 13,8 Mio. (+1,8%) gesteigerten Umsätzen. Das operative Ergebnis stieg auf EUR 1,6 Mio., der Jahresüberschuss konnte auf EUR 1,0 Mio. (Vorjahr: EUR 0,9 Mio.) gesteigert werden. Besonders positiv entwickelt sich dabei das Geschäft mit neuen Kunden, wie z.B. Etihad. Nicht erfüllt haben sich hingegen die Erwartungen an den Luftfrachtersatzverkehr.



Bodenverkehrsdienste

Die Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH (FDGHG), über die der FDG Konzern seine Bodenverkehrsdienste wie z.B. Flugzeug- und Gepäckabfertigung, Fluggasttransfer oder Sonderdienstleistungen wie z.B. Flugzeugenteisungen organisiert, hat im Zuge des zugenommenen Wettbewerbs trotz erheblicher Anstrengungen seit fünf Jahren kein positives Jahresergebnis mehr erzielt. Im Geschäftsjahr 2012 verbuchte der Bereich Bodenverkehrsdienste bei Umsätzen in Höhe von EUR 49,1 Mio. (ca. – 11 %) und einem operativen Ergebnis in Höhe von EUR – 13,2 Mio. wiederum einen Verlust, der mit EUR 13,4 Mio. um EUR 3,5 Mio. höher ausfiel als im Vorjahr.

Hintergrund der jüngeren Entwicklung ist nicht zuletzt die im November 2011 seitens Air Berlin erfolgt Kündigung des Vertrags mit der FDGHG über bestimmte Bodenabfertigungsdienstleistungen mit Wirkung zum 31. Dezember 2013. Mit dem Fortgang der Airline verliert die FDGHG mehr als 50 % ihres bisherigen Auftragsvolumens. Die beiden größten Fluggesellschaften am Flughafen Düsseldorf werden somit ab 2014 im Kernbereich der Bodenverkehrsdienste nicht mehr zu den Kunden der FDGHG gehören. Die einstigen Abfertigungsverträge mit der Luft-hansa waren bereits Ende 2010 ausgelaufen. Im Rahmen von Gesprächen mit Air Berlin konnte jedoch erreicht werden, dass Air Berlin im Gegenzug für eine vorzeitige Übergabe von Teilen ihrer Flugzeugflotte zum Konkurrenten in Geschäftsbereichen außerhalb des Kernbereichs die Zusammenarbeit mit der FDGHG langfristig verlängert hat. Erste Teile der Air Berlin-Flotte wurden zum Winterflugplan 2012/2013 übergeben.

Im Zuge dieser Entwicklungen und der damit verbundenen notwendig gewordenen Anpassung des Personalstamms von aktuell rund 800 Mitarbeitern hat sich die Geschäftsführung der FDGHG gemeinsam mit der Konzern-Geschäftsführung dazu entschlossen, ein Sanierungskonzept auszuarbeiten, an dessen Ende eine zukunftsfähige Abfertigungstochter steht, die ausgewählte Bodenverkehrsdienstleistungen wirtschaftlich am Markt anbieten kann. Das Konzept sieht die Sicherung

von dauerhaft 428 Arbeitsplätzen in der FDGHG vor. Gleichzeitig hat die Konzern-Geschäftsführung darauf hingewiesen, dass sie ihrer sozialen Verantwortung gegenüber den Mitarbeitern gerecht werden und, wenn möglich, auf betriebsbedingte Kündigungen verzichten wolle. Der Aufsichtsrat und die Gesellschafterversammlung der FDG haben im Grundsatz ihre Unterstützung für diesen Ansatz erklärt.

In diesem Zusammenhang besteht zwischen Management, Arbeitnehmervertretung und Tarifpartnern im Grundsatz Einigkeit, einerseits im Konzern aktuell vorhandenen Personalbedarf, insbesondere im Bereich von Bewachungs- und Sicherheitsdienstleistungen, durch konzerninterne Stellenausschreibungen zu decken sowie andererseits den so genannten PRM-Service (Abkürzung für People with Reduced Mobility) zukünftig nicht weiter in fremde Verantwortung, sondern in die Eigenverantwortung der Konzerngesellschaft FDSG zu geben und den Personalbedarf in diesem Zusammenhang ebenfalls durch konzerninterne Stellenausschreibungen zu decken. Der PRM-Service betreut an internationalen Flughäfen auf Wunsch mobilitätseingeschränkte Fluggäste, unterstützt beim Check-In-Prozess sowie bei der Sicherheitskontrolle, bringt die Passagiere bis auf ihren Sitzplatz im Flugzeug beziehungsweise holt sie nach Ankunft dort auch wieder ab. Über Details der Anpassung im Personalbereich bei den Bodenverkehrsdiensten, die ggf. z.B. auch durch Altersteilzeitangebote unterstützt werden könnten, sowie die gleichzeitige interne Deckung von Personalbedarf in anderen Konzernbereichen wird derzeit verhandelt.

Luftverkehrssicherheit

Über die Flughafen Düsseldorf Security GmbH bietet der FDG Konzern Terminal- und Sicherheitsdienstleistungen an. Die Belegschaft besteht z.Z. aus rund 150 Mitarbeitern. Nicht zum Leistungsangebot der FDSG gehören Sicherheitsdienstleistungen beim Check-in, denn diese Leistungen fallen in den Hoheitsbereich der Bundesbehörden. Die Gesellschaft, die den weit überwiegenden Teil ihres Personalbedarfs bisher über Drittanbieter rekrutiert, erzielte im abgelaufenen Geschäftsjahr

einen Jahresüberschuss von TEUR 763. Das Umsatzvolumen in Höhe von EUR 19,0 Mio. wird allerdings zu über 95 % konzernintern erzielt, weshalb der effektive Beitrag der Sicherheitsdienstleistungen zum Konzernergebnis erheblich geringer ausfällt.

Energieversorgung

Die Flughafen Düsseldorf Energie GmbH wurde im Juni 2009 gegründet 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. Aufgabenbereich der FDEG ist bisher der Stromeinkauf sowie im Bereich Contracting die Produktion von Kälte und die Verteilung von Kälte und Wärme auf dem Flughafen Düsseldorf International. Im Geschäftsjahr 2012 wurde ein Jahresüberschuss von TEUR 618 ausgewiesen. Dieser basiert ausschließlich auf konzernintern angebotenen Leistungen aus dem Bereich der Energieversorgung. Ihren Beitrag zum Konzernergebnis leistet die FDEG ausschließlich mittelbar in Form der für den Konzern realisierten Kostenvorteile.

Immobilien-gesellschaften

Die drei zum FDG Konzern gehörenden Immobilientöchter, die Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH, die Flughafen Düsseldorf Verwaltungs GmbH und die Flughafen Düsseldorf Objekt Eins GmbH, weisen weiterhin eine positive Entwicklung auf.

Die Umsatz- und Ergebnisbeiträge der FD Verwaltung und der FD Objekt 1 sind aus Konzernsicht von deutlich untergeordneter Bedeutung. Aufgrund der Vermarktung eines weiteren großen Grundstücks in der „Airport City“ und der Vereinnahmung einer Kaufpreiserhöhung auf ein bereits verkauftes Grundstück erzielte die Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH im Jahr 2012 ein deutlich gesteigertes Jahresergebnis von TEUR 6.745. Dieses basiert auf einem weitgehend konzernextern erzielten Umsatzvo-

lumen in Höhe von EUR 12,4 Mio. (Vorjahr: EUR 6,2 Mio.). Auf dem veräußerten Grundstück soll bis zum Jahr 2015 ein neues Verwaltungsgebäude für den FDG Konzern entstehen. Die Nutzung wird im Wege des Immobilienleasings erfolgen. Käufer des Grundstücks und zukünftiger Leasinggeber ist die alleine zu diesem Zweck errichtete, außerhalb des Vollkonsolidierungskreises stehende Laroba GmbH & Co. Kommanditgesellschaft, an der der FDG Konzern über die FDI gesellschaftsrechtlich beteiligt ist.

Die als Immobilienzweckgesellschaften gemäß § 290 Abs. 2 Nr. 4 HGB 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 erzielen ausschließlich innerkonzernliche Umsätze und weisen planmäßig nur geringfügige Jahresergebnisse aus.

Das gemeinsam mit der LHI Leasing GmbH, Pullach, 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 positiv entwickelt und im Geschäftsjahr 2012 einen mehr als verdoppelten handelsrechtlichen Jahresüberschuss erzielt, der in Form von Erträgen aus der Anwendung der Equity-Methode mit EUR 1,1 Mio. (Vorjahr: EUR 0,4 Mio.) in das Konzernergebnis eingeht.

Flughafen Mönchengladbach

Bei der Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH, die den Flughafen Mönchengladbach betreibt, wurden die Verkehrszahlen um rund 6 % gegenüber den Verkehrszahlen des Vorjahres gesteigert. Auf Basis der ausgewerteten Monate Januar bis Oktober 2012 wird mit rund 46.600 Bewegungen für das gesamte Jahr gerechnet. Der Umsatz lag mit EUR 1,6 Mio. rund 5 % über dem Vorjahr.

Im Zuge der von den Gesellschaftern beschlossenen Maßnahmen zur nachhaltigen Verlustbegrenzung sind im Geschäftsjahr 2012 wei-

tere Restrukturierungsmaßnahmen umgesetzt worden. Von den insgesamt 29 am Flughafen Mönchengladbach tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sind im Verlauf des Jahres drei Mitarbeiter zur NEW (früher NVV, Niederrheinische Verkehr und Versorgung AG) gewechselt und elf zur FDG bzw. FDSG. Somit sind aktuell fünfzehn Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Flughafengesellschaft beschäftigt. Die im Jahr 2011 begonnene Kapitalherabsetzung ist im Jahr 2012 abgeschlossen und buchhalterisch verarbeitet worden. Eine nachhaltige und dauerhafte Erholung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH ist gleichwohl weiterhin nicht in Sicht, die Gesellschaft wird auch zukünftig strukturell defizitär bleiben. Im Geschäftsjahr ergab sich außerdem die Notwendigkeit außerplanmäßiger Abschreibungen in Höhe von rund EUR 8,6 Mio. Das operative Ergebnis vor außerplanmäßigen Abschreibungen fiel mit rund EUR 3,0 Mio. besser aus als im Vorjahr (EUR 3,6 Mio.). Insgesamt belastet der Flughafen Mönchengladbach in 2012 das Konzernergebnis mit rund EUR 11,9 Mio. (Vorjahr: EUR 2,5 Mio.; im Vorjahr waren hier allerdings positive Sondereffekte enthalten). Die einzige Tochtergesellschaft der FHGMG, die GVG, ist aus Konzernsicht unerheblich.

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Personal

Für alle tarifgebundenen Mitarbeiter der Flughafen Düsseldorf GmbH findet der Tarifvertrag TVöD-F Anwendung. Ein AT-Entgeltssystem 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 Speditions-Tarifvertrages, für die Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH und die Flughafen Düsseldorf Security GmbH im Rahmen des Tarifvertrages TVöD-Flughäfen.

Zum 31.12.2012 waren im Konzern Flughafen Düsseldorf GmbH (ohne Geschäftsführer) beschäftigt:

Mitarbeiter	31.12.2012	31.12.2011
Angestellte	2.245	2.166
Auszubildende	58	63
Gesamt	2.303	2.229

In Bezug auf die Altersstruktur der Beschäftigten ergab sich zum Stand 31.12.2012 für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Konzern Flughafen Düsseldorf GmbH (inkl. Auszubildende) ein Durchschnittsalter von 45,5 Jahren. Die Altersstruktur ist dadurch gekennzeichnet, dass die oberen Altersklassen deutlich stärker besetzt sind. So sind 18 % der Beschäftigten zwischen 41 und 45 Jahre alt, 21 % zwischen 46 und 50 Jahre und 18 % zwischen 51 und 55 Jahre.

Immissionsschutz (Lärmschutz)

Seit 2003 führt der Flughafen Düsseldorf International ein umfangreiches Schallschutzprogramm in seiner Nachbarschaft durch. Zusammen mit den Airlines hat der Flughafen seit Beginn des aktuellen Lärmschutzprogramms im Jahr 2003 circa EUR 65 Mio. in Maßnahmen zum Schallschutz wie den Einbau von schalldämmenden Fenstern und Balkontüren sowie schalldämmten Belüftungsanlagen in Schlafräumen investiert. Für Entschädigungen im Außenwohnbereich flossen seit dem Start des Programms rund EUR 7,0 Mio. Derzeit arbeiten etwa vier Vollzeitkräfte an der Abwicklung des Schallschutzprogramms.

Die Lärmbelastung durch den Flugverkehr hat durch die technische Entwicklung moderner Triebwerke seit den 1980er Jahren trotz steigender Zahl an Flugbewegungen deutlich abgenommen. Inzwischen stagniert die Lärmbelastung oder nimmt nur leicht zu, da am Flughafen Düsseldorf zunehmend zwar moderne lärmarme, aber größere Flugzeuge zum Einsatz kommen. Der Flughafen unterhält eine Fluglärmmessanlage mit 13 stationären und zwei transportablen Messanlagen sowie ein Messfahrzeug sowie Luftqualitätsmessanlagen für Stickoxide, Schwefeldioxid, Benzol, Toluol, Feinstaub PM 10 und PM 2,5



sowie Ozon. Die Messanlagen für Fluglärm und Luftqualität wurden im Laufe der Jahre immer wieder den neuesten technischen Anforderungen entsprechend angepasst und aktualisiert. Der Airport beschäftigt in der eigens eingerichteten Stabsstelle „Nachbarschaftsdialog und Immissionsschutz“, die auch den Besucherdienst für Rundfahrten umfasst, 19 Mitarbeiter.

Umwelt

Das ökologische Engagement des Düsseldorfer Airports zur Reduzierung der Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) aus dem Flughafenbetrieb wurde zum Jahresanfang 2012 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“ (ACA) ist ein ausschließlich für Flughäfen entwickeltes System auf Basis 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 gehört ein Einsparungsziel pro Verkehrseinheit von 10 % bezogen auf den Mittelwert der CO₂-Bilanz von 2010 und 2011 bis zum Jahr 2020, das heißt Umwelteinwirkungen werden effektiv begrenzt und sogar reduziert. So hat der Airport bereits eine Vielzahl an CO₂-Einsparmaßnahmen durchgeführt: Ein Blockheizkraftwerk (BHKW) wurde gebaut, die Raumlufteinrichtungen des Terminals wurden optimiert, eine Photovoltaikanlage wurde auf dem nordwestlichen Flughafengelände errichtet, bei den Fluggastbrücken wird auf Kühlung beziehungsweise Heizung verzichtet, Leuchtmittel werden schrittweise

durch Energiesparlampen oder LED-Leuchtmittel ersetzt und die Hindernisbefeuerung für Gebäude auf dem Vorfeld wurde 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 lagen 2010 bei etwa 59.180 t und 2011 bei ca. 61.000 t. Bezogen auf die Verkehrseinheiten (VE) ist damit die relative CO₂-Menge von 2,99 kg/VE auf 2,89 kg/VE gesunken. Diese Werte und die hierzu erforderlichen Abläufe, Verfahren und Ermittlungsmethoden wurden durch unabhängige Umweltgutachter und Sachverständige für den Treibhausgasemissionshandel der Müller-BBM GmbH verifiziert und validiert.

Ende dieses Jahres hat der Flughafen Düsseldorf die Unterlagen für die Zertifizierung nach dem zweiten Level des ACA-Programms (Reduction) eingereicht. Das Ergebnis der Prüfung wird in den nächsten Wochen erwartet. Zur Einsparung der CO₂-Emissionen wurden weitere Projekte angestoßen, wie zum Beispiel der Bau eines weiteren BHKWs sowie einer Absorptionskälteanlage. Darüber hinaus wurden Mitarbeiter zu sogenannten CO₂-Scouts geschult, die Kleinverbraucher ermittelt und Einsparpotenziale gefunden haben. Ein Flyer mit Energiespartipps für das Büro und für zu Hause wird nach dem Jahreswechsel an alle Mitarbeiter ausgegeben, um den Umweltschutzgedanken weiter im Unternehmen zu verankern.

Pünktlichkeit

Eine hochmoderne Schaltzentrale, das „Airport Control Center“ (ACC), sorgt seit Oktober 2012 am Düsseldorfer Flughafen dafür, dass die Zusammenarbeit der am Flugbetrieb beteiligten Stellen künftig noch effizienter wird. Rund 15 Spezialisten des Flughafens, der Luftverkehrsgesellschaften, der Bundespolizei, der Abfertigungsunternehmen sowie der Handlungsgesellschaften arbeiten hier in einem Raum Hand in Hand. Ständig halten sie Kontakt zur Deutschen Flugsicherung und zum Deutschen Wetterdienst. Durch dieses intensive Zusammenspiel setzt der Flughafen

auf weitere Prozessoptimierungen und investiert dadurch in eine weitere Steigerung der Pünktlichkeitsrate.

In dem neuen Kontrollzentrum im Terminalgebäude wurden jetzt die ersten umfangreichen Software-Systeme aufgespielt. Schlüsselemente sind dabei das bisher einzigartige Programm „Performance Manager“ zur Verkehrsüberwachung und -prognose sowie die neue „Airport-Map“, ein interaktiver Flughafenplan zum aktuellen Geschehen am Airport. Auf einem rund 16 Meter langen Bildschirm können im ACC darüber hinaus beispielsweise die Wetterdaten, der Flugplan oder aktuelle Kameraansichten des Flughafengeländes aufgespielt werden.

Das ACC ist ein weiterer Schritt zur Optimierung der Abläufe am Boden und damit zur weiteren Verbesserung der Pünktlichkeit. Durch das noch bessere Ineinandergreifen der zahlreichen Prozesse, die bei der Abfertigung eines Flugzeugs parallel und nacheinander ablaufen, wird es künftig möglich sein, vor allem die Pünktlichkeit der Starts weiter zu verbessern und somit sich über den Tag aufbauende Verspätungen zu minimieren.

Die wirtschaftliche Bedeutung

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.

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 sind 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), dass der Flughafen die Ansiedlung insbesondere flughafenaffiner Unternehmen begünstigt, und andererseits verschaffen die Unternehmen aus der Region dem Flughafen Passagiere und Luftfracht.

Die Bedeutung für den Arbeitsmarkt

Am Düsseldorfer Flughafen arbeiten rund 19.700 Menschen. Damit ist der Flughafen weiterhin die größte Arbeitsstätte der nordrhein-westfälischen Landeshauptstadt. Insgesamt 593 Unternehmen haben in Summe 17.061 Mitarbeiter gemeldet, die am Flughafen tätig sind. Weitere 2.700 Arbeitnehmer haben ihren Arbeitsplatz bei einem der etwa 45 Unternehmen in der „Airport City“, dem Businesspark am Flughafen gefunden.

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 Terminalstati-

on. 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 SkyTrain, 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 2012	Ist 2011
Cashflow (in TEUR)	95.210	64.684
EBIT (in TEUR)	79.899	87.984
EBITDA (in TEUR)	150.937	153.447
EBITDA-Marge	35,40 %	36,70 %
ROCE	9,50 %	10,50 %
Eigenkapitalrentabilität (EBIT)	34,20 %	34,00 %
Umsatzrentabilität (EBIT)	18,50 %	20,80 %
Kapitalrendite	8,40 %	8,90 %
Umsatz/Mitarbeiter FTE (in EUR)	205.305	202.607
Personalaufwand/Mitarbeiter (in EUR)	62.113	55.809
Wirtschaftliches Eigenkapital (in TEUR)	174.875	184.018
Wirtschaftliches Eigenkapital/Bilanzsumme	16,90 %	17,60 %

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 2012 bei einem Gesamtumsatz von EUR 425,8 Mio. (Vorjahr: EUR 418,7 Mio., + 1,7 %) einen Konzernjahresüberschuss von EUR 40,3 Mio. (Vorjahr: EUR 42,5 Mio.) erzielt.

Die Aviation-Erlöse sind um 1,3 % von EUR 275,0 Mio. in 2011 auf EUR 271,3 Mio. in 2012 gesunken.

Die Aviation-Erlöse setzen sich zusammen aus fixen und variablen Landeentgelten, Abstellentgelten, Bodenverkehrsdienstleistungen sowie Frachtentgelten. Die Landeentgelte sind von EUR 206,9 Mio. auf EUR 208,7 Mio. um 0,9 % gestiegen. Die Erlöse aus Bodenverkehrs- und Bodenabfertigungsdienstleistungen sind von EUR 54,5 Mio. im Vorjahr auf EUR 48,8 Mio. in 2012 primär bedingt im Rückgang der Abfertigungserlöse der Tochtergesellschaft FDGHG gesunken. Die Frachtentgelte sind von EUR 13,5 Mio. auf EUR 13,8 Mio. um 2,1 % gestiegen.

Die Erlöse im Bereich „Non-Aviation“ sind um 7,5 % gestiegen und zwar von EUR 143,7 Mio. in 2011 auf EUR 154,5 Mio. in 2012.

Die „Non-Aviation“-Erlöse setzen sich zusammen aus Mieterlösen, Pacht- und Umsatzmieten, Einnahmen aus Versorgungsleistungen, Erlösen aus Grundstücksverkäufen und sonstigen Erlösen. Die Mieterlöse sind von EUR 33,6 Mio. auf EUR 75,0 Mio. gestiegen. Die Pacht- und Umsatzmieten sind von EUR 81,9 Mio. auf EUR 45,2 Mio. gesunken. Die Zahlen sind aufgrund der nunmehr in Eigenbewirtschaftung durch die FDG betriebenen Parkhäuser nur bedingt vergleichbar. Statt Umsatzmieten werden nun die unmittelbaren Parkentgelte als Mieterlöse ausgewiesen. Die Einnahmen aus Versorgungsleistungen sanken um 9,9 % von EUR 14,5 Mio. auf EUR 13,1 Mio. Aus Grundstücksverkäufen erzielte die Tochtergesellschaft FDI Erlöse von EUR 8,5 Mio. (Vorjahr: EUR 2,2 Mio.). Die sonstigen Erlöse sind von EUR 11,5 Mio. im Vorjahr auf EUR 12,7 Mio. gestiegen.

Die veränderte Bewirtschaftung der Parkflächen ist mit einem ausschließlich „technisch“ bedingten Umsatzanstieg im unteren Drittel des mittleren einstelligen Millionenbereiches verbunden. Bereinigt um diesen Effekt sowie die un stetig anfallenden Effekte aus Grundstücksverkäufen in der Airport City, liegen die Non-Aviation-Umsätze auf dem Niveau des Vorjahres. Innerhalb der Subsegmente der Bereiche Mieten und Pacht-/Umsatzmieten entwickelten sich einzelne Subsegmente rückläufig, z.B. Werbung, andere hingegen stiegen an, z.B. Duty-free/Travel Value. Letzteres beinhaltet Sondereffekte bei den Umsatzmieten aus Abverkäufen im Rahmen der Beendigung der Zusammenarbeit mit dem bisherigen Flächenbetreiber.

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten Erträge aus der Auflösung von einem Sonderposten für Zuschüsse in Höhe von EUR 3,6 Mio. Im Vorjahresvergleich beinhalten sie höhere Erträge aus Anlagenverkäufen, die Auflösungen von Rückstellungen sind hingegen geringer ausgefallen. Allerdings besteht hier ein Sondereffekt aus der Auflösung von für Altersversorgungen gebildeten Rückstellungen in Höhe von EUR 7,0 Mio. In Höhe von EUR 4,2 Mio. hatte sich ein sol-

cher Sondereffekt auch im Vorjahr ergeben. Daneben waren im Vorjahr Sondereffekte im Zusammenhang mit Forderungsverzichten bei einer Tochtergesellschaft und früheren Grundstücksverkäufen enthalten. In Summe liegen die Sondereffekte 2012 deshalb nur leicht oberhalb ihrer Summe in 2011. 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.

Der Materialaufwand ist im Vergleich zum Vorjahr um rund EUR 6,2 Mio. gestiegen. 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. Die wesentlichen Kostensteigerungen sind im Geschäftsjahr im Bereich Dienstleistungen Parken (bedingt durch die Eigenbewirtschaftung durch FDG), Leasingaufwendungen, Materialkosten (Enteisungsmittel, Wartungsmaterial) und Energiekosten (insbesondere Stromkosten) eingetreten.

Die Personalaufwendungen sind im Geschäftsjahr im Wesentlichen aufgrund einer Tarifsteigerung (inkl. Einmalzahlung) um rund EUR 6,5 Mio. gestiegen.

Die Abschreibungen liegen aufgrund der außerplanmäßigen Abschreibungen am Flughafen Mönchengladbach (s.o.) deutlich höher als im Vorjahr. Ohne die außerplanmäßigen Abschreibungen wären sie hingegen geringer als im Vorjahr ausgefallen.

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind im aktuellen Geschäftsjahr Kostensenkungen in Höhe von EUR 2,6 Mio. auf EUR 81,5 Mio. erreicht worden. Die Entwicklung der Unterpositionen stellt sich differenziert dar. Einsparungen ergaben sich vor allem im Bereich Rabattierung gegenüber Airlines, Kostenanstiege waren unter anderem im Bereich der Fremdpersonalkosten (Sicherheitsdienstleistungen) und der Geldverkehrskosten (Umstellung Parkraumbewirtschaftung) zu verzeichnen.

Aus der zuvor beschriebenen Entwicklung ergibt sich ein operatives Ergebnis von EUR 78,8 Mio. und damit ein Rückgang von 9,5 % gegenüber dem Vorjahr. Damit einhergehend konnte eine EBITDA-Marge von 35,4 % (Vorjahr: 36,7 %) erreicht werden.

Der Zinsaufwand für Darlehen ist von EUR 26,8 Mio. in 2011 auf EUR 24,0 Mio. in 2012 gesunken. Das Darlehensvolumen (ohne Bilanzposten Verbindlichkeiten aus Immobilienfinanzierung) von insgesamt EUR 565,6 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 GVG sowie die Zweckgesellschaften Estamin und Japon (Bilanzposten Verbindlichkeiten aus Immobilienfinanzierung) und seit der zweiten Jahreshälfte 2012 auch die Tochtergesellschaft FDI sind nennenswert eigenständig finanziert. Der durchschnittliche Darlehensbestand lag unterhalb des Durchschnittsbestands im Vorjahr. Aufgrund einer pauschalierten bilanziellen Behandlung der Forfaitierung von Leasingforderungen spiegelt sich die Finanzierung der Zweckgesellschaften jedoch nur bedingt im Zinsergebnis wider. Im Geschäftsjahr 2012 wurden Erträge von EUR 1,1 Mio. aus dem Joint Venture BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG, das im Konzernabschluss at Equity konsolidiert wird, vereinnahmt.

Das außerordentliche Ergebnis beinhaltet im Geschäftsjahr 2012 Erträge im Zusammenhang mit der Kapitalherabsetzung der Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH. Hier kommt der Anteil des Minderheitsgesellschafters in der Größenordnung von EUR 4,8 Mio. dem FDG Konzern zugute. Außerdem sind Erträge und Aufwendungen aus der Regulierung des im Jahr 2011 stattgefundenen Brandschadens im Verwaltungsgebäude im außerordentlichen Ergebnis enthalten.

Der Rückgang des Steueraufwands wäre aufgrund des reduzierten operativen Ergebnisses noch deutlicher ausgefallen, wenn sich nicht gegenläufige Effekte im Bereich der latenten Steuern ergeben hätten.

Im Vergleich mit den Planerwartungen bleiben Umsatz, operatives Ergebnis und Konzernjahresüberschuss hinter der Prognose zurück. Die Planabweichung fällt dabei für operatives Ergebnis und Konzernjahresüberschuss deutlicher aus als beim Umsatz.



Vermögenslage

Das mittel- und langfristig gebundene Vermögen ist von EUR 948,4 Mio. in 2011 auf EUR 943,9 Mio. in 2012 gesunken.

Die Zugänge im Sachanlagevermögen betragen EUR 75,0 Mio. Wesentliche Zugänge sind unter anderem ein unbebautes Grundstück, Teile der noch im Bau befindlichen neuen Gepäckförderanlage, ein Verbindungsgang zwischen den Flugsteigen A und B sowie Einrichtungen für die Sicherheitskontrolle.

Das kurzfristig gebundene Vermögen weist EUR 56,7 Mio. gegenüber EUR 55,9 Mio. in 2011 aus.

Die Kundenforderungen betragen im Berichtsjahr EUR 41,0 Mio. gegenüber EUR 25,7 Mio. in 2011. Dies bedeutet einen durchschnittlichen Forderungsbestand von 28,6 Tagen (Vorjahr: 22,4).

Abweichend zu den Einzelabschlüssen der Konzerngesellschaften werden im Konzernabschluss für Differenzen zwischen handels- und steuerbilanziellen Wertansätzen auf der Einzelabschlussenebene 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 2,3 Mio. auf EUR 28,4 Mio. zurück. Verlustvorträge sind in den aktiven latenten Steuern dabei unverändert nicht enthalten. Mit rund EUR 18,6 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. Der Ausgleichsposten für Anteile im Fremdbesitz hat sich im Geschäftsjahr 2012 durch die Kapitalherabsetzung bei der Flughafengesellschaft Mönchengladbach um EUR 4,8 Mio. vermindert. Die Anteile im Fremdbesitz betreffen ausschließlich den Flughafen Mönchengladbach. Aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrags, der keine Kompensationen für den Minderheitsgesellschafter vorsieht, werden die Anteile in Fremdbesitz nicht vom Geschäftsergebnis des Flughafens Mönchengladbach beeinflusst.

Die Rückstellungen sind von EUR 115,6 Mio. in 2011 auf EUR 109,8 Mio. gesunken. Wesentliche Ursache hierfür ist ein Effekt im Bereich der für (mittelbare) Altersversorgungen gebildeten Rückstellungen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten stiegen auf jetzt EUR 565,6 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 Muttergesellschaft hat im Geschäftsjahr 2012 mit EUR 56,0 Mio. neue Darlehen in etwa gleicher Höhe aufgenommen, wie Darlehens tilgungen geleistet wurden. In der Tochtergesellschaft FDI wurden neue Fremdmittel in Höhe von EUR 10,0 Mio. aufgenommen.

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 0,7 Mio. reduzierten passiven latenten Steuern resultieren im Wesentlichen aus dem Nicht-Ansatz von Sonderposten mit Rücklagenanteil im Konzernabschluss, während steuerbilanziell Reinvestitionsrücklagen vorhanden sind.

Der Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug EUR 95,2 Mio., der Mittelab-

fluss aus Investitionstätigkeit betrug per Saldo EUR 65,1 Mio. und der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeiten lag bei EUR 42,5 Mio.

Nach den Auszahlungen für die Investitionstätigkeit, der Ausschüttung an die Anteilseigner der Muttergesellschaft und der Tilgung langfristiger Finanzdarlehen weist der Finanzmittelfond am Ende der Periode EUR 2,2 Mio. (Vorjahr: EUR 14,6 Mio.) aus.

In der Gesamtbetrachtung sieht das Konzernmanagement die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage des FDG Konzerns nicht zuletzt vor dem Hintergrund der erreichten Fortschritte bei der Restrukturierung der Tochtergesellschaften FDGHG und FHG MG als zufriedenstellend 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 Risikomanagement, 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.

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. Unter dem Begriff Risiko werden dabei bereits gegenwärtig bekannte Gefährdungen sowie die aus zukünftigen Entwicklungen resultierenden Gefahren, das ein Ist-Wert von einem definierten Planwert negativ abweicht, verstanden. Wenn ein Istwert von einem Planwert positiv abweicht, wird dies dagegen als Chance definiert. Dabei bildet der jeweils gültige Wirtschaftsplan die Basis.

Budgetplanung

Zentraler Bestandteil des Gesamtrisikomanagements der FDG ist somit eine dezidierte Unternehmensplanung (Budget), die jeweils im Herbst eines Geschäftsjahres für das Folgejahr auf Monatsbasis und die vier Anschlussjahre erstellt wird. Die Planung wird nach dem Gegenstromprinzip erarbeitet und bedarf nach Vorberatung des Aufsichtsrates der Zustimmung der Gesellschafterversammlung.

Nach der Verabschiedung erfolgt eine enge Überwachung der Budgeteinhaltung durch das Controlling. Mit dieser Überwachung verbunden ist auch ein vierteljährlicher Forecast der Jahres-GuV und des Jahresergebnisses.

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 Jahresabschluss 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 die FDG zukommen. Ebenso wenig besteht abschließende Klarheit, ob die FDG zumindest teilweise Regress für von ihr 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 bei Aufnahme von zusätzlichen Flugbewegungen in Mönchengladbach die dafür notwendige Luftkapazität für den Flughafen Düsseldorf nicht mehr zur Verfügung steht. Im Laufe des Jahres 2010 sind daher verschiedene Maßnahmen beschlossen und in 2011 und 2012 umgesetzt worden, die in den nächsten Jahren zu einer nachhaltigen Verlustbegrenzung bei der Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH führen. Über die betriebswirtschaftlichen und bilanziellen Maßnahmen hinaus-

gehend, ist zur nachhaltigen Verlustbegrenzung dabei auch eine Verminderung der Betriebskosten vollzogen worden. Der FDG Konzern wird trotz dieser Kostensenkungsmaßnahmen auch in Zukunft nennenswerte Verluste in einer Größenordnung von schätzungsweise zwischen EUR 2,0 und 3,0 Mio. p.a. ihrer Tochtergesellschaft tragen müssen. Sollten die Verlustbegrenzungsmaßnahmen nicht nachhaltig greifen, könnte das Konzernergebnis auch stärker belastet werden.

Die Liberalisierung der Bodenabfertigungsdienste, die seit 2004 von der 100%igen Tochtergesellschaft FDGHG erbracht werden, hat zu einem kontinuierlichen Erstarren des Wettbewerbs geführt. Bei vergleichbaren Leistungs- und Qualitätsstandards ist das Preisniveau das vorwiegend entscheidende Differenzierungsmerkmal. Neuverhandlung und Verlängerung auslaufender Abfertigungsverträge in 2013 und den Folgejahren stehen unter einem erheblichen Preisdruck und bilden auf der Erlösseite das maßgebliche Risikopotenzial. Derzeit wird ein Restrukturierungsprogramm erarbeitet, das die FDGHG nach der Ende 2011 erfolgten Kündigung des Abfertigungsvertrags von Air Berlin mittelfristig in die Gewinnzone zurückführen soll. Zumindest in den nächsten beiden Jahren allerdings wird der FDG Konzern voraussichtlich nochmals signifikante Verluste aus den Bodenverkehrsdiensten zu tragen haben. Ein wesentliches Risiko besteht insoweit darin, dass das Restrukturierungsprogramm nicht wie geplant umgesetzt werden kann. In diesem Fall könnten die notwendigen Personalanpassungen umfangreicher als aktuell geplant ausfallen. Ein im Sanierungskonzept enthaltenes worst-case-Szenario geht für eine Rumpfgesellschaft im Bereich der Bodenverkehrsdienste von nur noch 260 Mitarbeitern aus. Die geplante Vermeidung von betriebsbedingten Kündigungen zugunsten der konzerninternen Deckung von Leistungsbedarfen im Bereich Sicherheitsdienstleistungen und PRM-Dienstleistungen bedeutet für andere Konzerngesellschaften einen Verzicht auf eine ggf. preisgünstigere Deckung dieser Bedarfe im Wege der Personalüberlassung.

Bei den bisherigen Ausgründungen von Unternehmensbereichen der FDG wie die Gründung der Tochtergesellschaften FDGHG und



FDSG sowie die Ausgliederung der Informationstechnologie in das Joint Venture SITA Airport IT GmbH 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 und auch im Luftfrachtverkehr könnte es im Ergebnis zu behördlichen Auflagen kommen, die zu Investitionen in z.B. neue Scanner-Technologien (Körper- und Liquidscanner), bei den Fluggastkontrollen (Umbauten) und an den Personen- und Warenkontrollen (Liquidscanner) führen würden.

Für das Jahr 2013 wurde ein EEG-Preisanteil von 5,28 ct/kWh festgelegt. Nach aktuellen Prognosen ist auch für die nächsten Jahre durch den Ausbau von erneuerbaren Energien mit höheren EEG-Kosten und möglicherweise einer zusätzlichen off Shore-Umlage zu rechnen. Generell stellt der Anstieg der Energiekosten ein Risiko für die Geschäftsentwicklung des FDG Konzerns dar. In Bezug auf die Stromkosten 2012 besteht ein als gering eingeschätztes Risiko, dass der FDG Konzern Kostenumlagen des mittelbaren Energieversorgers tragen muss, auf die er bisher keine Zahlungen geleistet hat.

Die beiden größten Airlines am Flughafen Düsseldorf sind Air Berlin und die Lufthansa. Damit leiten sich Chancen und Risiken für den Flughafen auch aus der wirtschaftlichen Entwicklung dieser Fluggesellschaften ab. So können die eingeschlagenen Kostensenkungsprogramme zu einer Reduzierung

des Flugangebotes führen und auch Auswirkungen auf die Drehkreuzverkehre in Düsseldorf haben.

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 Luftverkehrssteuer eingeführt. Im Geschäftsjahr 2012 ist die Einbeziehung der Luftfahrt in den europäischen Emissionshandel gestartet, die allerdings mit Wirkung für 2013 zunächst wieder ausgesetzt wurde. 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 die FDG seit Jahren im Hinblick auf den Lärmschutz, sprich die Begrenzung der Lärmbelastung durch den Flugverkehr in den Wohngebieten in der näheren Umgebung des Flughafens. Bereits des Öfteren waren Prologationen oder Ausweitungen von Betriebsgenehmigungen mit Auflagen für die FDG im Bereich Lärmschutz verbunden. Für das aktuell laufende Lärmschutzprogramm hat die FDG entsprechende Rückstellungen gebildet. Es kann aber weder ausgeschlossen werden, dass diese Rückstellungen nicht ausreichend sind, noch ist es ausgeschlossen, dass der Flughafen künftig mit weiteren Lärmschutzauflagen belastet werden wird.

Ein vom Flughafen Düsseldorf letztlich nicht beeinflussbares Risiko geht von Witterungslagen und Schadensereignissen aus. So kann es aufgrund von Schneefall und Glätte zu Beeinträchtigungen des Flugverkehrs kommen, die sich auch auf die Umsätze der FDG auswirken. Ähnliches gilt für Naturereignisse wie z.B. Vulkanausbrüche – wie zuletzt das Geschäftsjahr 2010 gezeigt hat. Schließlich könnten Streiks, 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.

Für den Luftfrachtverkehr bestehen hohe Sicherheits- und Abfertigungsstandards, insbesondere ausgehend von EU-Vorgaben für Tiertransporte und für so genannte probenpflichtige verderbliche Waren. Damit das Leistungsangebot im Bereich probenpflichtiger verderblicher Waren weiter aufrechterhalten werden kann, werden kurzfristig auf zunächst provisorischer Basis Abfertigungsanforderungen gewährleistet, die diesbezüglicher im Dezember 2012 geäußelter behördenseitiger Kritik Rechnung tragen. Mittel- und langfristig betrachtet, konkretisieren sich Planungen, dass der FDG Konzern eine Tierstation und Grenzkontrollstelle für probenpflichtige verderbliche Waren als Gesamtlösung für den Flughafen Düsseldorf International neu errichten wird und so zugleich die Sicherheits- und Abfertigungsstandards für Tiertransporte langfristig sicherstellt.

Chancen und Risiken in der Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH liegen in der planmäßigen Veräußerung der Grundstücke in der „Airport City“. Aufgrund der bisherigen Erfahrung überwiegen die Chancen einer positiven Vermarktung.

Risiken aus der Verwendung von Finanzinstrumenten

Weder im Rahmen ihrer Absatztätigkeit noch im Rahmen ihrer Einkaufstätigkeit unterliegt die FDG 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 zweifelhaften Positionen des Forderungsbestands werden angemessene Wertberichtigungen gebildet.

Einem erheblichen Teil der Kreditfinanzierung der FDG 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 Sicherungen entscheidet das so genannte Treasury-Board. Aktuell sind rund 90 % der variabel verzinslichen Kredite abgesichert. Zur Absicherung bedient sich die FDG 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 Anschlusssicherungen 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.

Im Rahmen des auf Ebene der FDG bestehenden Konsortialkreditvertrags bestehen so genannte financial Covenants. Deren Nicht-Einhaltung könnte eine Kündigung der Kredite zur Folge haben. Konkret bestehen Covenants im Hinblick auf eine wirtschaftliche Eigenkapitalquote sowie eine Mindestrelation von Barliquidität im Verhältnis zum durchschnittlichen Kapitaldienst der kommenden drei Jahre. Unter Barliquidität wird dabei eine Art Cashflow verstanden. Eine (künftige) Verfehlung der financial Covenants erscheint aktuell unwahrscheinlich.

In der Gesamtbetrachtung wird die Risikosituation des FDG Konzerns als beherrschbar eingeschätzt. Bestandsgefährdende Ri-

siken sind derzeit nicht erkennbar. Im Vergleich mit der Risikolage des Vorjahres stellt sich ein Fazit als schwierig dar. Zwar sind die Wahrscheinlichkeiten für den Risikoeintritt im Bereich der Restrukturierungen bestimmter Tochtergesellschaften nun geringer. Gleichzeitig aber haben sich die Risiken aus dem Bereich der Energiekosten erhöht.

Wesentliche Chancen

Die beiden größten Fluggesellschaften Air Berlin und Deutsche Lufthansa setzen weiterhin auf den Standort Düsseldorf. Dies dokumentiert sich in der – trotz eingeschlagener Sparbemühungen – angekündigten Aufrechterhaltung bzw. dem Ausbau und der Umstrukturierung der Interkontinentalverbindungen von Lufthansa und Air Berlin. Des Weiteren kann der Übergang der dezentralen Europa-verkehre der Lufthansa zur „neuen germanwings“ positive Auswirkungen für Düsseldorf haben. 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. Die Firma 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.

Prognosebericht

Düsseldorf International blickt mit verhaltenem Optimismus auf das kommende Geschäftsjahr 2013. Einige Bedeutung für die Entwicklung in 2013 wird die Frage haben, ob bzw. inwieweit eine Verschärfung der europäischen Staatsschuldenkrise die konjunkturelle Entwicklung beeinträchtigen wird. Generell sind auf Basis eines voraussichtlich nur geringen Wirtschaftswachstums in Deutschland und Europa keine entscheidenden Impulse der konjunkturellen Entwicklung für den Flugverkehr zu erwarten. Die Prognoseselandschaft ist im Übrigen aktuell uneinheitlich und liegt für das deutsche BIP in einer Bandbreite zwischen einer leichten weiteren Abschwächung der Wachstumsdynamik bis zu einer leichten Belebung.

Dennoch wird mit einem weiterhin über der allgemeinen Wachstumsrate liegendem Wachstum des Flugverkehrs bzw. des Passagierolumens auch in 2013 gerechnet.

So ist die Nachfrage nach Start- und Landefenstern, den sogenannten Slots, 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 2013

Auf der Koordinierungsausschusssitzung vom 21.08.2012 für den Sommer 2013 wurde beschlossen, die Koordinierungseckwerte mit 43 (bei Einbahnbetrieb) bzw. 45 (bei Zweibahnbetrieb) unverändert zu belassen.

Zum Stichtag für die Slotanmeldung am 11.10.2012 wurden für Düsseldorf 132.762 Bewegungen angefragt. Dies entspricht einem leichten Rückgang von 0,3 % bzw. 348 Flugbewegungen gegenüber dem Sommer 2012. Dabei wurden zu den werktäglichen Spitzenstunden (07 Uhr; 10–13 Uhr und 17–21 Uhr) mit bis zu 59 Flugbewegungen erneut deut-



lich mehr Slots nachgefragt, als maximal pro Stunde genehmigt werden dürfen.

Zur Erstkoordination wurden vom Flughafenkoordinator 128.353 Slots zugeteilt. Zu diesem Zeitpunkt lag der Slotbestand mit – 0,2 %, bzw. – 215 koordinierten Slots fast auf Vorjahresniveau.

Aufgrund der bereits erwähnten hohen Nachfrage zu den Spitzenstunden konnten 3 % der Slotanfragen (4.068) nicht zugeteilt werden.

Erstmals haben für Düsseldorf Flüge angemeldet:

- American Airlines (täglich nach Chicago)
- Vueling (zehnmal pro Woche nach Barcelona)
- WOW Air (dreimal pro Woche nach Reykjavik)

Vom 15. bis 17.11.2012 fand die Flugplankonferenz für den Sommer 2013 statt. Erfahrungsgemäß gibt es auf der Konferenz keine allzu großen Bewegungen im Slotbestand.

So verringerte sich der Koordinierungsstand für Düsseldorf leicht um 0,4 % gegenüber dem Vorjahr. Im Vergleich mit den anderen deutschen Flughäfen steht Düsseldorf damit gut dar.

Bei den anderen koordinierten bzw. flugplanvermittelten Flughäfen in Nordrhein Westfalen ist der Koordinierungsstand mit – 5,7 % (Köln/Bonn) bzw. – 35,1 % (Münster-Osnabrück) ebenfalls deutlich rückläufig.

Erwartete Geschäftsentwicklung in 2013

Auf Basis der zuvor dargestellten Rahmenbedingungen für den Sommerflugplan 2013 und den Erwartungen für den Winterflugplan 2013/2014 geht das Konzern-Management für das Geschäftsjahr 2013 von deutlich mehr als 21 Mio. Passagieren am Flughafen Düsseldorf International und einem Umsatzwachstum von 1,5 – 3,0 % aus. Dämpfend auf das Umsatzwachstum wirkt dabei der zu erwartende Umsatzrückgang bei den Bodenverkehrsdiensten. Dies ist zugleich der Grund, warum im Bereich Non-Aviation ein stärkeres Umsatz-

wachstum erwartet wird als im Bereich Aviation. Das operative Ergebnis vor Sondereffekten aus der Restrukturierung der Bodenverkehrsdienste wird etwas stärker steigend als die Umsätze erwartet. Einschließlich dieser Effekte könnte sich auch ein Rückgang ergeben. Der Konzernjahresüberschuss wird aufgrund entfallender Sondereffekte und steigender Zinsbelastungen hingegen rückläufig in einer Größenordnung zwischen EUR 35,0 Mio. und EUR 39,0 Mio. erwartet.

Wesentliche Investitionen des kommenden Geschäftsjahres werden fortgesetzt die Gepäckförderanlage, die Generalsanierung von Flugbetriebsflächen und erneute Investitionen in Sicherheit und Komfort im Terminal sowie 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. Der FDG Konzern strebt dabei zwar maßgeblichen Einfluss an, allerdings als Minderheitsgesellschafter. Insgesamt wird das Investitionsvolumen 2013 einen Höchststand in der mittelfristigen Betrachtung erreichen und gegenüber 2012 signifikant höher ausfallen.

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit wird für 2013 auf dem Niveau von 2012 oder leicht darunter erwartet. Aufgrund der erneut hohen Investitionstätigkeit und in Zusammenschau mit einer zu erwartenden Vollausschüttung des aktuellen Jahresüberschusses der Muttergesellschaft (EUR 47,4 Mio.) wird deshalb voraussichtlich eine Nettoneukreditaufnahme in Höhe eines mittleren zweistelligen Millionenbetrags in der Muttergesellschaft erforderlich werden. Damit einhergehend wird der Zinsaufwand ansteigen.

Für die mittelfristige Perspektive ist inzwischen die Entscheidung gefallen, dass der Flughafen Düsseldorf fit für die Abwicklung der Großflugzeuge A-380 und Dreamliner gemacht werden soll und solche Flugzeuge ca. ab 2015 regelmäßig in Düsseldorf verkehren sollen. Eine entsprechende Genehmigung der Landesregierung vorausgesetzt, würde der Flughafen mittelfristig außerdem die Erweiterung seiner Vorfeldflächen anstreben.

In der Gesamtbetrachtung sieht das Konzern-Management den FDG Konzern als gut aufgestellt für eine positive weitere Entwicklung. Allerdings gilt es, den sich abzeichnenden Restrukturierungsweg der Tochtergesellschaft FDGHG effektiv und effizient umzusetzen und die bei der der FHG MG erreichte Verlustbegrenzung fortlaufend zu sichern.

Nachtragsbericht

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

Düsseldorf, den 23. Januar 2013
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,
André Kloss (S. 18)
Archiv FDG

Lithos

Vignold Group GmbH,
Ratingen

Druck

Druckstudio, Düsseldorf

1500.04.2013