



Geschäftsbericht
2013



Fünffjahresübersicht
2009–2013

Verkehrsentwicklung

	2009	2010	2011	2012	2013
--	------	------	------	------	------

Fluggäste

Fluggastaufkommen (Mio.)	17,79	18,98	20,34	20,83	21,23
--------------------------	-------	-------	-------	-------	-------

Durchschnitt pro Tag	48.748	52.020	55.723	56.921	58.159
----------------------	--------	--------	--------	--------	--------

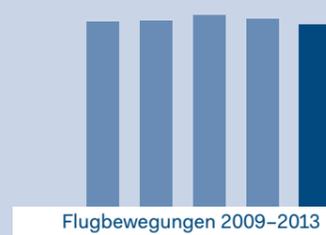
Flugbewegungen

Flugbewegungen	214.024	215.544	221.668	217.219	210.828
----------------	---------	---------	---------	---------	---------

Durchschnitt pro Tag	586	590	607	593	578
----------------------	-----	-----	-----	-----	-----

Luftfracht

Luftfrachtumschlag (t)	76.916	100.398	97.250	101.588	110.815
------------------------	--------	---------	--------	---------	---------



Geschäftsentwicklung in Mio. EUR

	2009	2010	2011	2012	2013
--	------	------	------	------	------

Umsatzerlöse	393,3	404,4	418,7	425,8	429,2
--------------	-------	-------	-------	-------	-------

Bilanzsumme	1.059,4	1.144,7	1.042,8	1.035,2	1.067,6
-------------	---------	---------	---------	---------	---------

Anlagevermögen	942,2	967,6	948,4	944,0	984,1
----------------	-------	-------	-------	-------	-------

Investitionen	97,2	124,2*	52,5	75,3	104,2
---------------	------	--------	------	------	-------

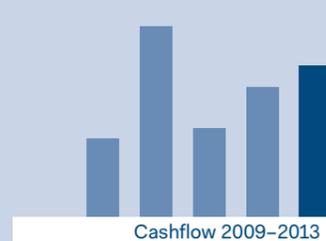
Abschreibungen	58,8	65,0	65,5	71,0	61,3
----------------	------	------	------	------	------

Jahresergebnis	38,1	55,0	42,5	40,3	34,5
----------------	------	------	------	------	------

Cashflow	57,5	139,4	64,7	95,2	111,0
----------	------	-------	------	------	-------

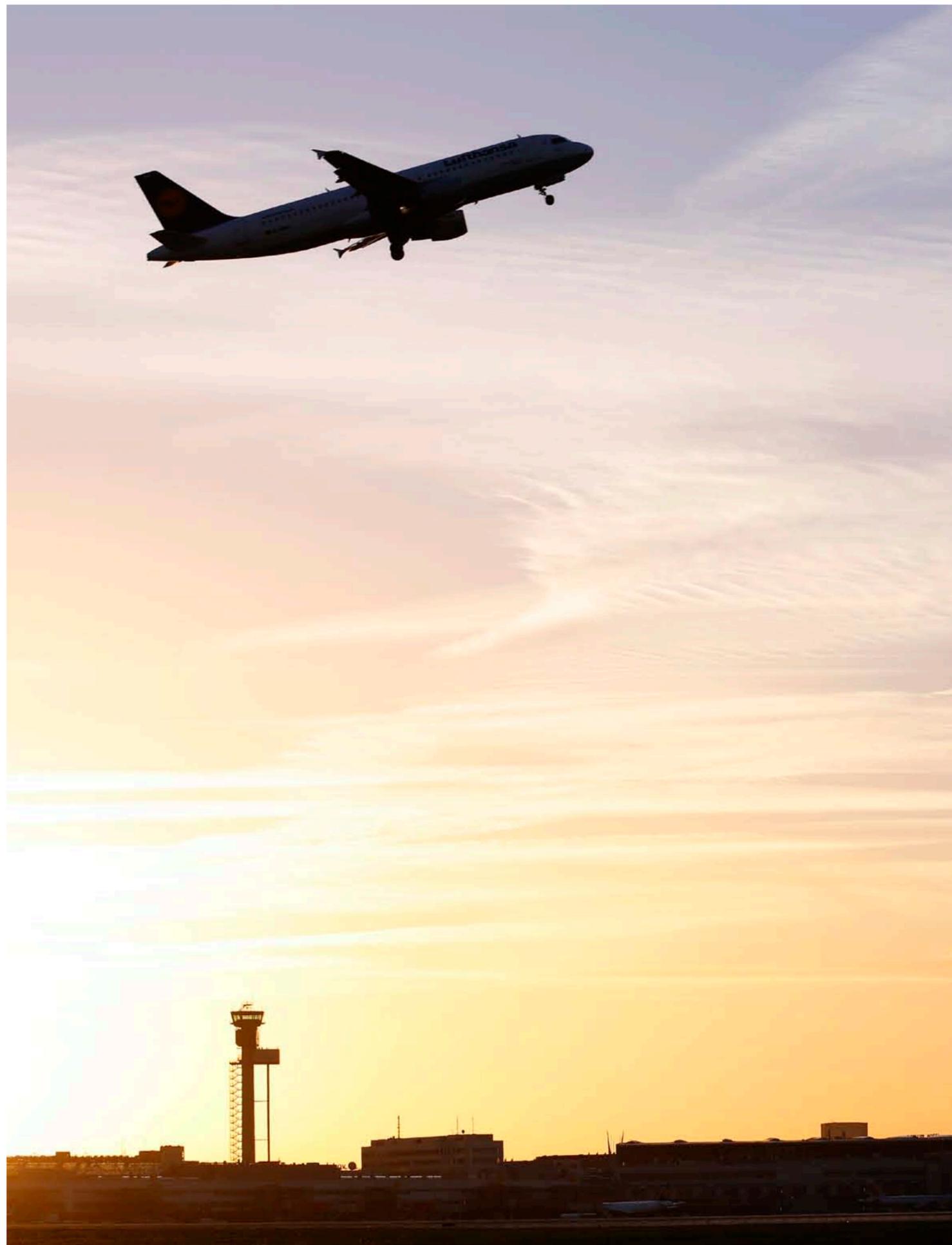
Mitarbeiterzahl	2.329	2.309	2.303	2.268	2.246
-----------------	-------	-------	-------	-------	-------

*einschließlich Zweckgesellschaften



Geschäftsbericht 2013

Fünffjahresübersicht	2
Vorwort der Geschäftsführung	4
Konzernstruktur	6
Organe der Gesellschaft	7
Chronik 2013	8
Aviation	16
Non-Aviation	18
Immobilienentwicklung	20
Flugangebot Düsseldorf Airport	22
Bericht des Aufsichtsrates	24
Jahresabschluss zum 31. Dezember 2013	26



Liebe Leserin, lieber Leser,

für 21,2 Millionen Passagiere – so viele wie nie zuvor – war der Düsseldorfer Airport im letzten Jahr entweder das Tor zur Welt oder ein komfortabler und smarter Umsteigehub. Und für viele Menschen war und ist unser Flughafen eine Eventlocation, ein Ausflugsziel, eine Einkaufswelt, ein Konferenzzentrum oder ein Arbeitsplatz mit Perspektiven.

Wir können wieder auf ein erfolgreiches Jahr mit einem neuen Passagierrekord zurückblicken. Während der Flugverkehr in Deutschland nahezu stagnierte, legte DUS mit einem Passagierwachstum von 1,9 % überdurchschnittlich zu. In NRW konnten wir unseren Marktanteil auf 58,4 % weiter ausbauen. Und auch unser wirtschaftliches Ergebnis kann sich erneut sehen lassen. Wir steigern kontinuierlich unseren Umsatz und finanzieren unsere Investitionen aus eigener Kraft.

Wir hatten 2013 aber auch einen schmerzlichen Verlust zu verkraften. Der plötzliche Tod meines Kollegen Christoph Blume erschütterte uns zutiefst. Bei aller Trauer müssen und wollen wir aber in die Zukunft blicken und unseren Flughafen weiterentwickeln.

NRW braucht direkte Verbindungen zu den erfolgreichen und aufstrebenden Wachstums-



Thomas Schnalke

märkten weltweit, um als Wirtschaftsstandort im globalen Wettbewerb langfristig erfolgreich zu sein. Damit Airlines und Unternehmen weiter auf unser Bundesland setzen und unser Standort auch in Zukunft attraktiv bleibt, benötigen wir Bewegungsspielraum. Deshalb werden wir im Laufe des Jahres einen Antrag auf Planfeststellung mit Änderung der Betriebsgenehmigung stellen.

Um zukünftig nachfrageorientierter und flexibler arbeiten zu können, möchte Düsseldorf Airport den Fluggesellschaften in den nachfragestarken Spitzenstunden am Tage zukünftig mehr Zeitfenster für Starts und Landungen anbieten können. Außerdem streben wir eine flexiblere Nutzung des Bahnsystems an.

Ich möchte an dieser Stelle aber auch unseren Kunden und Geschäftspartnern danken, die uns ihr Vertrauen schenken. Und natürlich allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren engagierten Einsatz. Unser Erfolg ist Ihr Erfolg.

Die Geschäftsführung

Thomas Schnalke



Konzern

Flughafen Düsseldorf GmbH

Landeshauptstadt Düsseldorf
(50 %)Airport Partners GmbH
(50 %)AviAlliance
GmbH
(40 %)AviAlliance
Capital GmbH
& Co. KGaA
(20 %)Aer Rianta
International
plc
(40 %)

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)Flughafen Düsseldorf Tanklager GmbH
(40 % FDG)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 (bis 15.01.2014)
2. Stellvertretender
Vorsitzender (ab 16.01.2014)Peter Büddicker
Landesbezirks-
fachbereichsleiter
Landesbezirksverwaltung
der Vereinten Dienstleis-
tungsgewerkschaft ver.di
Arbeitnehmervertreter
1. Stellvertretender
VorsitzenderDipl.-Kfm. Gerhard Schroeder
Geschäftsführer
AviAlliance GmbH
Vorsitzender (ab 16.01.2014)
2. Stellvertretender
Vorsitzender (bis 15.01.2014)Ümit Abay
Freigestelltes
Betriebsratsmitglied
ArbeitnehmervertreterDr.-Ing. Rolf Bierhoff
Ehem. Vorstand der RWE AGGerd Blatz
Selbst. UnternehmerOliver Cussen
Deputy Chief Executive of
Dublin Airport Authority plc
(bis 18.06.2013)Frank Enners
Betriebsleiter
ArbeitnehmervertreterRaymond Gray
Chief Financial Officer of
Dublin Airport Authority plc
(ab 12.07.2013)Michael Hanné
Prokurist und Geschäfts-
bereichsleiter
ArbeitnehmervertreterHeinz Hardt
Präsident der Landes-
verkehrswacht NRWRainer Hindenburg
Gruppenleiter
ArbeitnehmervertreterUwe Kasischke
Stellv. Vorsitzender des
Betriebsrates
ArbeitnehmervertreterStefani Kleeberg
Redakteurin
ArbeitnehmervertreterinHeinz Knoll
Bekleidungsverwalter
ArbeitnehmervertreterClaudia E. Leiße
Lehrerin i. R.Dipl.-Ök. Holger Linkweiler
Geschäftsführer
AviAlliance GmbHVolker Maaßen
Ressourcenplaner
ArbeitnehmervertreterFrank O'Connell
Director
European Retail Affairs of
Dublin Airport Authority plc
(bis 18.06.2013)Rolf Tups
UnternehmensberaterMichael Upton
A Director of Aer Rianta
International cpt
(ab 12.07.2013)Gustav Wilden
Gewerkschaftssekretär
Bezirksverwaltung der
Vereinten Dienstleistungs-
gewerkschaft ver.di
Arbeitnehmervertreter

Geschäftsführung

Dipl.-Ing. Christoph Blume
Sprecher der
Geschäftsführung
Arbeitsdirektor
Geschäftsbereich
Aviation, Marketing,
Immobilien- und
Personalmanagement
Düsseldorf
(gestorben 6.10.2013)Dipl.-Kfm. Thomas Schnalke
Geschäftsführer
Geschäftsbereich
Non-Aviation und
Kaufmännische Bereiche
Düsseldorf
(ab 6.10.2013 alleiniger
Geschäftsführer)

Prokuristen

Dipl.-Ing. Klaus Dirmeier
Geschäftsbereichsleiter
Real Estate Management
EssenMichael Hanné
Geschäftsbereichsleiter
Operations
DüsseldorfNorbert Lungwitz
Leiter des Service- und
Steuerungs-Centers
Finanz- und
Rechnungswesen
VelbertKarin Möllers
Geschäftsbereichsleiterin
Non-Aviation
DüsseldorfRechtsanwalt Thomas Poos
Zentralbereichsleiter
Personalmanagement und
Sicherheit
Mönchengladbach



01 | Duty Free-
Geschäft unter
neuer Leitung

07 | „Grünes Licht“
für neues
Verwaltungs-
gebäude

14 | DUS unter-
stützt 4-Liter-
Kampagne
des BDL

13 | Drei neue
Panther

28 | Lückenschluss
bei Passagier-
führung

28 | Erstflug Vueling
nach Barcelona

09 | Neues Corporate
Design für DUS

11 | Skytrax Award:
Best Regional
Airport Europe

Der weltweit führende Travel Retailer „World Duty Free Group“ (WDFG) übernimmt das Duty Free-Geschäft am Düsseldorfer Airport. Dies beinhaltet – aufgrund des grundlegenden Konzeptwechsels – einen kompletten Umbau der Shops in den Flugsteigen B und C.

Das neue Verwaltungsgebäude der Flughafen Düsseldorf GmbH wird im Businesspark Düsseldorf Airport City in unmittelbarer Nähe des Flughafenterminals realisiert. Für das Bauprojekt gibt der Aufsichtsrat der Flughafen-Gesellschaft „grünes Licht“. Den Zuschlag für den Neubau erhält die HOCHTIEF Solutions AG.

Düsseldorf Airport unterstützt die Vier-Liter-Informationenkampagne des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL). Auf den Monitoren des DUS-Airport-TVs laufen entsprechende Spots. Außerdem wird die Kampagne auf der Flughafen-Homepage sowie durch Anzeigen in sämtlichen Printmedien des größten Flughafens NRW beworben.

Die Feuerwehr des Flughafens nimmt drei neue Löschfahrzeuge vom Typ Panther in Dienst. Die Fahrzeuge entsprechen dem neuesten Stand der Technik und können unter anderem zur Flugzeugbrandbekämpfung, zum Löschen von Bränden in Gebäuden oder gar Tanklagern eingesetzt werden. Stückpreis: Eine Million Euro.

Das Drehkreuz Düsseldorf erreicht einen neuen Qualitätsstandard für seine Umsteigepassagiere. Über so genannte Transfergänge können Fluggäste jetzt unkompliziert zwischen den drei Flugsteigen wechseln, ohne dabei den Sicherheitsbereich verlassen und erneut eine Fluggastkontrolle passieren zu müssen.

Düsseldorf Airport heißt eine neue Airline willkommen: Die spanische Fluggesellschaft Vueling verbindet zehnmal in der Woche Düsseldorf mit Barcelona: montags, donnerstags und freitags wird die Strecke sogar zweimal täglich bedient.

Nach 13 Jahren verändert Düsseldorf Airport „sein Gesicht“. Mit einem komplett überarbeiteten Erscheinungsbild positioniert sich der Flughafen neu. Das neue Corporate Design inklusive neuem Logo ist international verständlich, plakativ und hat zugleich einen hohen Wiedererkennungswert.

Düsseldorf wird bei der Verleihung des renommierten Skytrax World Airport Awards in der Kategorie „Best Regional Airport Europe“ mit dem ersten Platz ausgezeichnet. Darüber hinaus landet Düsseldorf Airport unter den fünf besten Flughäfen weltweit in der Kategorie „20 bis 30 Millionen Passagiere“ sowie erstmals unter den Top 30 aller bewerteten Flughäfen weltweit.



12 | Erstflug
04 | American Airlines
13 | nach Chicago

03 | „CDM“ verbessert
05 | Abfertigung
13

05 | Stabhochsprung-
05 | Event im Terminal
13

10 | Sternenkrieger
05 | in friedlicher
13 | Mission

22 | Körperscanner
05 | erleichtern
13 | Kontrollen

02 | TanzTerminal,
06 | tanz!
13

04 | Airport erhält
06 | Ökoprofit-Siegel
13

09 | Begeisterung
06 | beim „Tag
13 | der Luftfahrt“

Düsseldorf Airport ist um eine weitere attraktive Langstreckenverbindung reicher. American Airlines verbindet täglich die beiden Drehkreuze Düsseldorf und Chicago. Mit der neuen Strecke erlebt das oneworld-Drehkreuz Düsseldorf eine weitere Aufwertung im internationalen Luftverkehr.

Ein neues Verfahren zur besseren Koordination der Bodenprozesse geht an den Start. Durch das sogenannte Airport Collaborative Decision Making (Airport CDM) können sämtliche Entscheidungen im Abfertigungsprozess zwischen Flughafen, Flugsicherung, Airlines, Handlinggesellschaften und Eurocontrol besser aufeinander abgestimmt werden.

Zwölf deutsche Stabhochspringer treffen sich zum Kräftenessen im Terminal, unter ihnen Silbermedaillengewinner Björn Otto. Der Wettkampf ist Teil des umfangreichen Rahmenprogramms beim „Airlebens-Sonntag“ im Mai.

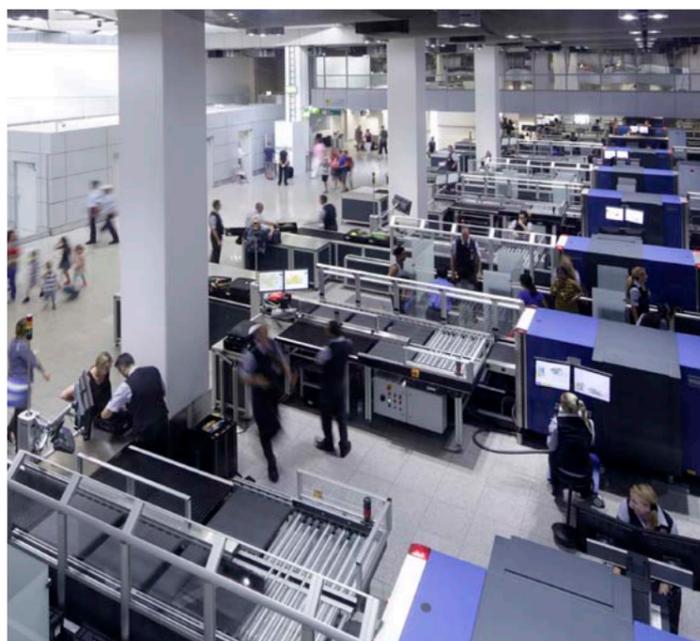
Auch das ist Düsseldorf Airport: Bereits zum zweiten Mal treffen sich bei der offiziellen Star Wars Convention – der „Jedi-Con“ – Fans des Fantasy-Kults im Maritim Hotel am Flughafen. Darth Vader und Co. schätzen DUS als ideale Location und die weltweit gute Erreichbarkeit.

Die Bundespolizei setzt Körperscanner der neuen Generation für die Sicherheitskontrollen von Fluggästen ein, die in die USA reisen. Die Kontrolle durch den Körperscanner ist freiwillig. Alternativ können die Fluggäste am herkömmlichen manuellen Kontrollverfahren teilnehmen.

Der Düsseldorfer Airport bietet zum Tanz – und das bereits im vierten Jahr in Folge. Beim „TanzTerminal, tanz!“ verwandelt sich die Abflugebene in eine große Tanzfläche – für die Profis und Stars der Tanzszene genauso wie für die Besucher. 14 Tanzpaare auf Bundesliganiveau treten rund um TV-Punktrichter Joachim Llambi auf einem eigens für das offizielle Turnier verlegten Parkett gegeneinander an.

Bei der vierten Ökoprofit-Staffel in Düsseldorf erhält der Düsseldorfer Airport das Ökoprofit-Siegel. Es belegt den kontinuierlichen Prozess beim Umwelt- und Klimaschutz sowie ein effektives Umweltmanagement.

Erstmals in ihrer Geschichte laden deutsche Luftverkehrsunternehmen mit einem „Tag der Luftfahrt“ gemeinsam zu einem bundesweiten Aktionstag ein. DUS begrüßt an diesem Tag viele tausend luftfahrtbegeisterte Besucher.



18	Aufsichtsrat beschließt	17	Neue Sicherheits-Kontrollstellen	04	„Kinder. Flughafen. Sommer.Fest“	01	Neues Ziel: London-City Airport	07	DUS fördert regionalen Nachwuchs	24	Kofferdieb legt Flughafen lahm	06	Trauer um Christoph Blume	07	Airport City auf Expo Real
06	Antrag auf Planfeststellung	06		08		09		09		09		10		10	
13		13		13		13		13		13		13		13	

Düsseldorf Airport strebt eine flexiblere Nutzung seines Start- und Landebahnsystems an. Der Aufsichtsrat gibt grünes Licht, einen entsprechenden Antrag auf Planfeststellung mit einer Änderung der Betriebsgenehmigung beim Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen stellen zu können.

Sämtliche Kontrollstellen zu den drei Flugsteigen des Airports wurden erneuert. Der Düsseldorfer Flughafen verfügt damit nun insgesamt über 48 Kontrollspuren in den Sicherheitsbereichen. Die Investitionskosten lagen bei rund 14 Millionen Euro. Hinzu kamen etwa vier Millionen Euro, die die Bundespolizei in die neue Kontrolltechnik investiert hat.

Großer Andrang beim „Kinder.Flyhafen.Sommer.Fest“. Es gibt alles, was das Kinderherz begehrt. Die Maus und der blaue Elefant unterhalten und animieren zu Mitmach-Aktionen. Als Höhepunkte treten der bekannte Liedermacher für Kindermusik Volker Rosin und die KI.KA-Moderatorin Singa Gätgens auf.

Eine neue Business-Strecke erweitert das Flugangebot in DUS: British Airways, Mitglied der oneworld-Allianz, fliegt bis zu dreimal täglich zum London City Airport. Die neue Verbindung ist vor allem für Geschäftsreisende interessant, da es aufgrund der hohen Frequenz und der attraktiven Flugzeiten möglich ist, einen vollen Geschäftstag in England beziehungsweise in NRW zu verbringen.

Düsseldorf Airport nimmt seine Nachbarschaftspflege ernst. Bereits zum achten Mal übernimmt der Flughafen die Schirmherrschaft für den „Düsseldorf Airport Cup“, ein beliebtes Jugendfußballturnier im Düsseldorfer Norden.

Aufgrund eines von einem Gepäckdieb herrenlos zurückgelassenen Koffers muss das gesamte Terminal geräumt werden. Durch die Evakuierung des Flughafens entsteht ein Millionenschaden. Auch die Anschlussstelle zur Autobahn A44 wird für den Verkehr zeitweise gesperrt. Etwa 2.200 Passagiere sind betroffen. Rund 20 Flüge werden zu benachbarten Flughäfen umgeleitet. Insgesamt fallen rund 70 Flüge aus. Die Bombenentschärfer glaubten zunächst, einen Sprengsatz vor sich zu haben, dann eine Ladung Drogen. Tatsächlich sind in dem Koffer nur Mehl und Zimt.

Der Flughafen Düsseldorf und die Landeshauptstadt Düsseldorf trauern um den langjährigen Sprecher der Geschäftsführung des Düsseldorfer Flughafens und den ehemaligen Stadtdirektor, Christoph Blume, der im Alter von 61 Jahren plötzlich und unerwartet verstirbt.

Die Immobilienexperten treffen sich auf der Expo Real in München, der größten Fachmesse für Immobilien in Europa. Branchenkenner sowie Interessenten finden den Airport am Gemeinschaftsstand der „Landeshauptstadt Düsseldorf + Partner“ in Halle B1.210. Die Standortvorteile der Airport City und das Thema „Networking“ stehen bei der Flughafen-Präsentation im Vordergrund.



06 Neue Strecke:
11 Sun Express
13 nach Gazipasa

21 Auftakt für Info-
11 veranstaltungen
13 zur Kapazitäts-
erweiterung

28 Codello
11 eröffnet zweiten
13 deutschen Store
in DUS

18 ANA kündigt
12 neue Nonstop-
13 Verbindung nach
Japan an

21 Rekord:
12 21-millionster
13 Fluggast

Die Fluggesellschaft Sun Express erweitert ihr Angebot am Düsseldorfer Airport und bietet im Winterflugplan eine Verbindung zum türkischen Flughafen Gazipasa an.

Düsseldorf Airport informiert die Bürger auf insgesamt zehn Informationsveranstaltungen über den angestrebten Antrag auf Planfeststellung mit einer Änderung der Betriebsgenehmigung. Die erste Veranstaltung findet in Kaarst statt, es folgen Mülheim, Essen, Meerbusch, Düsseldorf, Ratingen, Neuss, Duisburg, Heiligenhaus und Krefeld. Der Antrag soll Mitte 2014 beim Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV) gestellt werden.

Das Accessoire-Label Codello, bekannt für seine Tücher und Schals, präsentiert sich ab sofort mit einem eigenen Store in den Airport Arkaden. Bisher gab es die Codello-Produkte nur im ausgewählten Handel und Online sowie im ersten eigenen Codello-Store in der Münchner Hofstatt.

Japans größte Fluggesellschaft All Nippon Airways (ANA) kündigt an, ab dem 30. März 2014 täglich nonstop von Düsseldorf das Drehkreuz Tokio-Narita anzufliegen. Dank der neuen Verbindung wird mit der Boeing 787 erstmals auch der Dreamliner Düsseldorfer Boden berühren. Nach 23 Jahren wird es dann wieder eine Direktverbindung zwischen Japan und Düsseldorf geben.

Zehn Tage vor Jahresende wird am Düsseldorfer Airport bereits der 21-millionste Fluggast begrüßt. Für Familie Nocon aus Wuppertal ist die Überraschung perfekt, als Geschäftsführer Thomas Schnalke die Jubiläumspassagiere beim Check-in nach Antalya mit einem Blumenstrauß, einem Sun-Express-Ticket und einer VIP-Abfertigung beglückwünscht.



Aviation

Düsseldorf Airport befindet sich weiterhin auf Wachstumskurs.

Bereits zum vierten Mal in Folge verzeichnet Düsseldorf Airport einen neuen Passagierrekord. Im letzten Jahr konnten wir 21,2 Millionen Passagiere in DUS begrüßen. Während der Flugverkehr in Deutschland nahezu stagnierte, legte Düsseldorf um 1,9 % zu. Frequenzaufstockungen, neue Strecken, wachsende Umsteigerverkehre und ein stabiles Interkontinentalangebot generierten weiterhin

Wachstumsimpulse. Der Anteil der Umsteiger wurde noch einmal gesteigert und liegt jetzt bei 13,5 %. Auch der Marktanteil in Nordrhein-Westfalen konnte weiter ausgebaut werden und liegt jetzt bei nahezu 60 %. Ein Highlight des letzten Jahres war die erfolgreiche Streckenaufnahme von American Airlines nach Chicago, die unserem kleinen, aber feinen Drehkreuz weitere Impulse verleiht.



Non-Aviation

„Enjoy the Airport“ soll verstärkt auf den Erlebnischarakter des Airports aufmerksam machen.

Düsseldorf Airport ist ein gefragter Standort für Retailer, Gastronomiebetreiber, Hoteliers und die Werbewirtschaft. Mehr als ein Drittel des Gesamtumsatzes wird durch das Non-Aviation-Geschäft erzielt. Tendenz steigend. Insgesamt 78 Retail-Stores inklusive der Duty Free-Läden und 43 Restaurants, Bars und Cafés tragen maßgeblich zum Konzernumsatz bei, ebenso wie

die Erlöse aus dem Parkgeschäft und die Vermietung von Werbeflächen. Ein besonderer Anziehungspunkt bleiben die beliebten Airlebnis-Sonntage mit knapp 200.000 großen und kleinen Gästen im letzten Jahr. Der im Zuge des neuen Corporate Designs entwickelte Slogan „enjoy the Airport“ soll künftig verstärkt auf den Erlebnischarakter des Airports aufmerksam machen.



Immobilienentwicklung

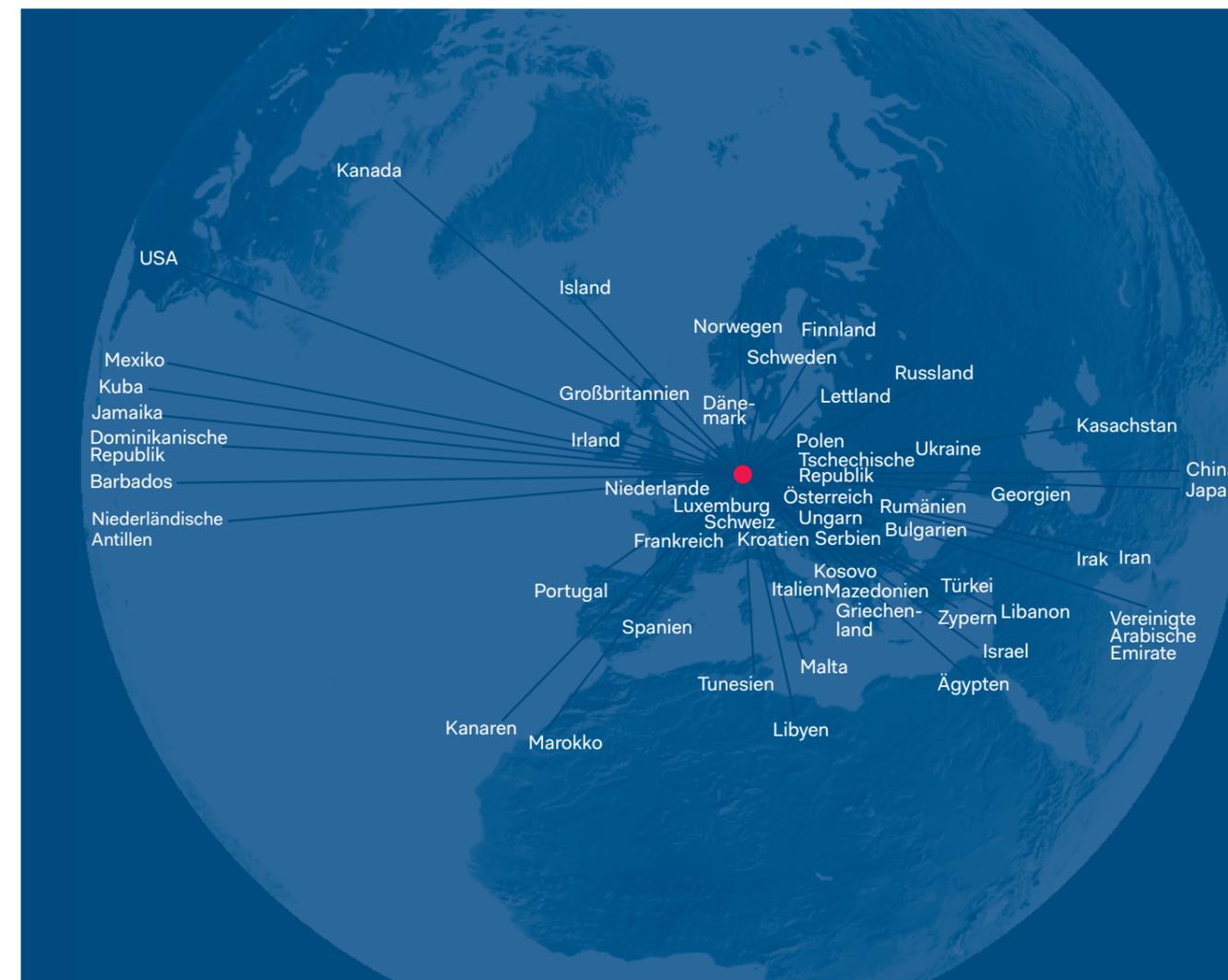
Beste Perspektive für Ihr Unternehmen!

Die zentrale Lage im Herzen Europas, die unmittelbare Nähe zum Flughafen und die Infrastruktur der Landeshauptstadt sind nach Angaben der Mieter in der Airport City die großen Pluspunkte der Airport City und ausschlaggebend für ihre Standortwahl. Als dynamischer Wirtschaftsstandort übt Düsseldorf eine große Anziehungskraft auf Unternehmen aus aller Welt aus. Die Airport

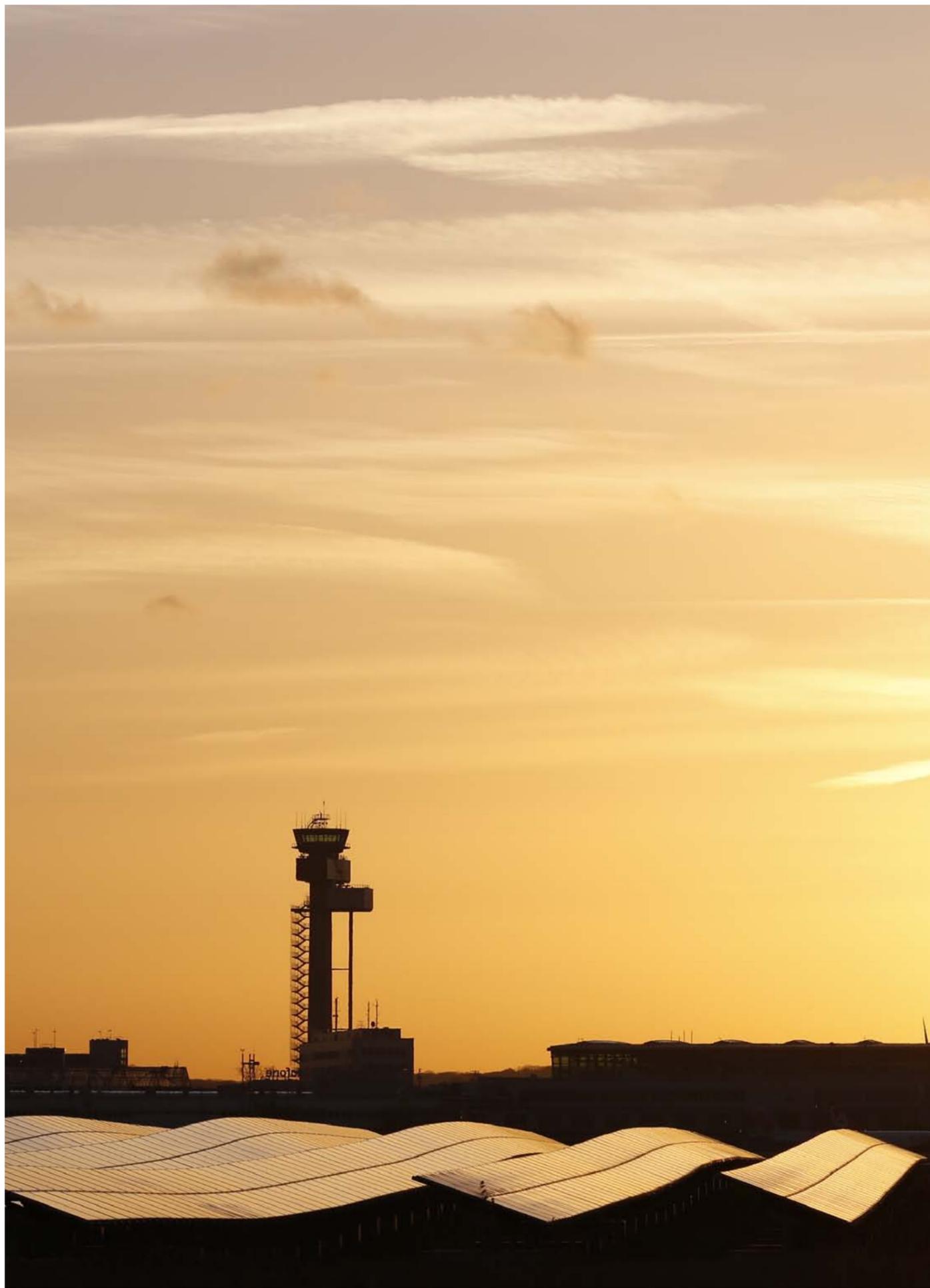
City steht für einen faszinierenden Standort in Düsseldorf mit einer unvergleichlichen Lagequalität, großen Flächenpotentialen und hervorragenden regionalen sowie überregionalen Infrastrukturanbindungen. 80 % der Baufelder sind verkauft. Im Geschäftsjahr 2013 kamen drei neue Grundstücksverkäufe hinzu. Damit liegt die Vermarktung exakt im Zeitplan des bis 2016 angelegten Projekts.

191 Ziele
52 Länder
65 Airlines

- A** Abu Dhabi
Adana
Agadir
Alicante
Amsterdam
Ankara
Antalya
Arbil/Erbil
Arrecife (Lanzarote)
Athen
Atlanta
- B** Barcelona
Bari
Barnaul
Basel
Beirut
Belgrad
Bergen
Berlin-Tegel
Bilbao
Billund
Birmingham
Bodrum
Bologna
Bridgetown
Budapest
Bukarest
Burgas
Bursa/Yenisehir
- C** Cagliari
Cancun
Cardiff
Catania
Chania (Kreta)
Chicago
Curaçao
- D** Dalaman
Djerba
Dresden
Dubai
Dubai-World Central
Dublin
Dubrovnik
- E** Elazig
Enfidha
Ercan
Erzurum
Exeter
- F** Faro
Florenz
Fort Myers
Frankfurt
Friedrichshafen
Fuerteventura
Funchal
- G** Gaziantep
Gazipasa
Genf
Glasgow
Göteborg
Gran Canaria
Graz
Guernsey
- H** Hamburg
Hatay
Helsinki
Heraklion
Heringsdorf (Usedom)
Hurghada
- I** Ibiza
Innsbruck
Istanbul-Atatürk
Istanbul-Sabiha Gökçen
Izmir
- J** Jerez de la 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/Halle
Linz
Lissabon
London-City
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
Miami
Montego Bay
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
Pristina
Puerto Plata
Punta Cana
- R** Reykjavik/Keflavik
Rhodos
Riga
Rimini
Rom
- S** Salzburg
Samos
Samsun
Santa Cruz de la Palma
Santorin (Thira)
Sarmellek
Sharm El Sheikh
Skopje
Southampton
Split
St. Petersburg
Stockholm
Stuttgart
Sulaymaniyah
- T** Taba
Teheran
Tel Aviv
Teneriffa-Nord
Teneriffa-Süd
Thessaloniki
Tiflis
Timisoara
Tokio-Narita (ab 30. März)
Toronto
Trabzon
Tripolis
Tscheljabinsk
Tunis
Turin
- V** Valencia
Varadero
Varna
Venedig
- W** Warschau
Westerland (Sylt)
Wien
Wroclaw/Breslau
- Z** Zadar
Zakynthos
Zonguldak
Zürich



Düsseldorf Airport konnte trotz der nicht immer einfachen Rahmenbedingungen in der Luftverkehrsbranche 2013 erneut seine Position als deutschlandweit drittgrößter und größter Flughafen in Nordrhein-Westfalen behaupten. Die für die Bevölkerung und die Unternehmen der Rhein-Ruhr-Region weiter gestiegene Bedeutung des Flugzeuges als Beförderungsmittel und das vielfältige Flugangebot am Standort Düsseldorf haben einmal mehr zu einer Steigerung der Fluggastzahlen beigetragen. So überschritt der Flughafen Düsseldorf mit einem gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnenden Zuwachs von zirka zwei Prozent erstmalig in seiner Geschichte beim Passagieraufkommen die „21-Millionen-Marke“.

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 unter anderem 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 Themen eingeholt.

Der Aufsichtsrat und die aus seiner Mitte gebildeten Ausschüsse sind über die regelmäßige schriftliche und mündliche Unterrichtung der Geschäftsführung hinausgehend über die Lage und

die Entwicklung der Gesellschaft sowie 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.

Die Baker Tilly Roelfs AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, die durch die Gesellschafterversammlung zum Abschlussprüfer gewählt und vom Aufsichtsrat beauftragt worden ist, hat den von der Geschäftsführung aufgestellten Jahresabschluss zum 31. Dezember 2013 und den Lagebericht 2013 sowie den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2013 und Konzernlagebericht 2013 geprüft und uneingeschränkt bestätigt. Dem Aufsichtsrat lagen die Berichte des Abschlussprüfers vor. Der Abschlussprüfer hat an der Bilanzsitzung des Aufsichtsrates am 19. März 2014 teilgenommen und über die Ergebnisse seiner Prüfungen berichtet. Der Aufsichtsrat hat den vorliegenden Jahresabschluss, den Lagebericht und den Ergebnisverwendungsvorschlag sowie den Konzernabschluss und Konzernlagebericht 2013 anhand der Prüfungsberichte und den Feststellungen nach § 53 Haushaltsgrundsätzegesetz sowie den hierzu veröffentlichten Grundsätzen über die Prüfung von Unternehmen geprüft, eingehend beraten und keine Einwände erhoben. Der Aufsichtsrat billigt den von der Geschäftsführung aufgestellten Jahres-

abschluss zum 31. Dezember 2013 sowie Konzernabschluss 2013 und erhebt gegen das Ergebnis der Prüfungen durch den Abschlussprüfer keine Einwände.

Der Aufsichtsrat schlägt der Gesellschafterversammlung vor:

- den Jahresabschluss zum 31.12.2013 festzustellen,
- den Konzernabschluss und Konzernlagebericht 2013 zu billigen,
- den Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2013 von EUR 36.622.617,80 an die Gesellschafter auszuschießen,
- den Geschäftsführern für das Geschäftsjahr 2013 Entlastung zu erteilen.

Für Herrn Oberbürgermeister Dirk Elbers endete am 15. Januar 2014 turnusmäßig sein Amt als Vorsitzender des Aufsichtsrates der Flughafen Düsseldorf GmbH. Er hat als engagierter Aufsichtsratsvorsitzender trotz des teilweise schwierigen Umfeldes maßgeblich zur weiteren Entwicklung des Luftverkehrsstandortes Düsseldorf beigetragen. Dafür spricht der Aufsichtsrat Herrn Elbers seinen ausdrücklichen Dank aus. Der Unterzeichner dieses Berichtes wurde für die restliche Amtszeit zum Vorsitzenden und Herr Elbers zum Zweiten stellv. Vorsitzenden gewählt.

Im Laufe des Jahres 2013 sind die Herren Oliver Cussen und Frank O'Connell nach langjähriger Zugehörigkeit aus dem Aufsichtsrat der Flughafen Düsseldorf GmbH ausgeschieden und Raymond Gray sowie Michael Upton als ihre Nachfolger in die Mandate eingetreten. Der Aufsichtsrat dankt ihnen auch an

dieser Stelle für die geleistete Arbeit und den engagierten Einsatz für die Interessen des Flughafens Düsseldorf.

Darüber hinaus haben im Geschäftsjahr 2013 keine Veränderungen in den Aufsichtsratsmandaten stattgefunden.

Plötzlich und unerwartet verstarb im Oktober der langjährige Sprecher der Geschäftsführung der Flughafen Düsseldorf GmbH, Herr Dipl.-Ing. Christoph Blume. Herr Blume hat seit dem Jahr 2001 als Mitglied der Geschäftsführung und zuvor als städtischer Vertreter im Aufsichtsrat entscheidend zur Weiterentwicklung und zum Erfolg des Airports beigetragen. In seine Amtszeit als Geschäftsführer fallen unter anderem die Entwicklung der Drehkreuz-Funktion sowie der Airport City zu einem attraktiven Bürostandort. Der Aufsichtsrat möchte auch an dieser Stelle die Verdienste von Herrn Blume für den Flughafen und seine Mitarbeiter würdigen. Es war Herrn Blume ein stetes Anliegen, eine für alle Parteien einvernehmliche Lösung für Fragen und Probleme des Betriebes zu finden. Wir werden Christoph Blume in guter Erinnerung behalten.

Der Aufsichtsrat bedankt sich bei den Geschäftsführern sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für das große Engagement und die gute Leistung im Geschäftsjahr 2013.

Düsseldorf, 19. März 2014

Flughafen Düsseldorf GmbH
Der Aufsichtsrat

Gerhard Schroeder
(Vorsitzender)



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 2013 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 24. Januar 2014

Baker Tilly Roelfs AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Rüdiger Reinke Stephan Martens
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer



Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	27
Bilanz FDG	28
Gewinn- und Verlustrechnung FDG	30
Konzern-Bilanz	31
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	33
Anhang	34
– Allgemeine Angaben	34
– Konsolidierungskreis	34
– Konsolidierungs-, Bilanzierungs- und Bewertunggrundsätze	35
– Erläuterungen zur Konzernbilanz	40
– Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	42
– Sonstige Angaben	43
Konzern-Lagebericht	46

Aktiva

	31.12.2013	31.12.2012
	EUR	EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	23.661.200,47	26.102.212,85
2. Geleistete Anzahlungen	13.110,31	9.708,89
	<u>23.674.310,78</u>	<u>26.111.921,74</u>
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		
a) Grundstücksgleiche Rechte und Bauten	520.091.813,51	515.173.613,51
b) Grundstücke mit Wohnbauten	10.376.707,53	15.271.761,28
c) Grundstücke ohne Bauten	14.151.033,28	9.578.159,45
d) Erbbaurechte	2.246.195,00	2.406.638,00
2. Technische Anlagen und Maschinen		
a) Flughafenanlagen	72.915.720,00	78.659.981,00
b) Betriebsanlagen	122.435.043,67	113.821.983,67
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	19.327.814,66	18.569.429,66
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	90.534.595,77	73.563.239,29
	<u>852.078.923,42</u>	<u>827.044.805,86</u>
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	22.260.080,10	12.081.717,74
2. Beteiligungen	4.072.784,75	1.672.784,75
3. Sonstige Ausleihungen	288.582,99	332.223,79
	<u>26.621.447,84</u>	<u>14.086.726,28</u>
	<u>902.374.682,04</u>	<u>867.243.453,88</u>
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.226.020,59	1.879.445,71
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	18.021.653,76	23.089.320,51
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	13.143.016,20	20.813.791,52
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	21.666.464,51	1.174.160,94
4. Sonstige Vermögensgegenstände	7.199.321,36	1.941.829,15
	<u>60.030.455,83</u>	<u>47.019.102,12</u>
III. Flüssige Mittel	4.059.458,57	1.283.375,98
	<u>66.315.934,99</u>	<u>50.181.923,81</u>
C. Rechnungsabgrenzungsposten	3.408.354,69	4.259.123,59
	<u>972.098.971,72</u>	<u>921.684.501,28</u>

Passiva

	31.12.2013	31.12.2012
	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	36.622.617,80	47.379.363,30
	<u>143.999.624,96</u>	<u>154.756.370,46</u>
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zu Sachanlagen	51.218.801,45	54.409.651,37
C. Sonderposten mit Rücklageanteil	58.627.487,09	60.702.563,93
D. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	4.759.352,00	5.071.704,00
2. Steuerrückstellungen	6.761.947,04	539.393,37
3. Sonstige Rückstellungen	73.511.888,30	64.440.124,41
	<u>85.033.187,34</u>	<u>70.051.221,78</u>
E. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	580.992.916,44	535.482.028,68
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.630.517,21	10.000.959,17
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	17.776.381,85	7.035.362,67
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	17.932.392,45	18.378.068,69
5. Sonstige Verbindlichkeiten	7.446.038,61	9.534.293,89
	<u>631.778.246,56</u>	<u>580.430.713,10</u>
F. Rechnungsabgrenzungsposten	1.441.624,32	1.333.980,64
	<u>972.098.971,72</u>	<u>921.684.501,28</u>

Gewinn- und Verlust-Rechnung

(mit Vergleichszahlen für den Zeitraum vom 01.01.2012 bis 31.12.2012)	01.01. – 31.12.2013	01.01. – 31.12.2012
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	371.861.362,03	366.374.870,83
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	2.202.350,19	2.156.937,12
3. Sonstige betriebliche Erträge	17.351.201,42	11.620.013,67
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	28.752.006,20	28.502.049,22
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	70.531.209,04	68.926.131,48
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	57.745.442,43	53.271.130,56
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	15.656.989,03	15.022.711,37
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	54.669.331,40	54.067.266,73
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	80.846.333,91	73.711.918,83
8. Erträge aus Beteiligungen	4.868.550,93	2.208.237,89
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	5.722.048,80	8.126.979,93
10. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	6.404,29	7.623,38
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	884.996,15	476.976,37
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme	14.090.980,17	25.281.212,23
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	22.312.169,73	22.639.961,73
14. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	58.292.451,90	49.549.257,04
15. Außerordentliche Erträge	4.642.733,92	17.031.202,10
16. Außerordentliche Aufwendungen	10.178.362,36	422.263,83
17. Außerordentliches Ergebnis	5.535.628,44	16.608.938,27
18. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	16.003.780,78	17.198.184,73
19. Sonstige Steuern	130.424,88	1.580.647,28
20. Jahresüberschuss	36.622.617,80	47.379.363,30



Konzern-Bilanz zum 31. 12. 2013

Aktiva

	31. 12. 2013	31. 12. 2012
	EUR	EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	23.690.193,83	26.138.097,21
2. Geschäfts- oder Firmenwert	290.667,43	327.019,46
3. Geleistete Anzahlungen	<u>13.110,31</u>	<u>18.958,89</u>
	23.993.971,57	26.484.075,56
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	623.464.076,15	613.528.801,56
2. Technische Anlagen und Maschinen	206.161.542,67	204.416.804,67
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	25.083.012,21	23.438.430,21
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	<u>101.098.131,27</u>	<u>74.061.184,53</u>
	955.806.762,30	915.445.220,97
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	4.017.486,29	1.617.486,29
2. Beteiligungen	0,00	24.975,00
3. Sonstige Ausleihungen	<u>299.959,11</u>	<u>344.130,41</u>
	4.317.445,40	1.986.591,70
	<u>984.118.179,27</u>	<u>943.915.888,23</u>
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	7.424.393,38	10.246.062,18
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	29.172.940,45	33.204.012,51
2. Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	2.110.936,65	1.174.160,94
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,00	7.750.000,00
4. Sonstige Vermögensgegenstände	<u>8.383.457,29</u>	<u>2.168.757,27</u>
	39.667.334,39	44.296.930,72
III. Flüssige Mittel	5.330.165,77	2.207.239,33
	<u>52.421.893,54</u>	<u>56.750.232,23</u>
C. Rechnungsabgrenzungsposten	4.659.663,02	6.119.588,81
D. Aktive Latente Steuern	26.382.448,96	28.425.817,51
	<u>1.067.582.184,79</u>	<u>1.035.211.526,78</u>

Passiva

	31. 12. 2013	31. 12. 2012
	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	174.715,23	175.692,53
V. Konzernbilanzgewinn	<u>27.082.161,77</u>	<u>39.949.348,83</u>
	134.677.802,49	147.545.966,85
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zu Sachanlagen	51.218.801,45	54.657.623,37
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	14.707.395,00	28.229.883,00
2. Steuerrückstellungen	7.064.811,25	738.169,40
3. Sonstige Rückstellungen	<u>98.029.929,45</u>	<u>80.815.511,04</u>
	119.802.135,70	109.783.563,44
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	611.040.729,67	565.583.094,05
2. Verbindlichkeiten aus Immobilienfinanzierung	93.694.943,21	97.136.482,13
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9.590.021,68	10.389.920,61
4. Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	17.932.392,45	18.378.068,69
5. Sonstige Verbindlichkeiten	<u>8.702.290,78</u>	<u>10.184.820,90</u>
	740.960.377,79	701.672.386,38
E Rechnungsabgrenzungsposten	2.848.213,36	2.594.575,74
F. Passive latente Steuern	18.074.854,00	18.957.411,00
	<u>1.067.582.184,79</u>	<u>1.035.211.526,78</u>

Gewinn- und Verlust-Rechnung

(mit Vergleichszahlen für den Zeitraum vom 01. 01. 2012 bis 31. 12. 2012)	01.01. – 31.12.2013	01.01. – 31.12.2012
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	429.248.796,47	425.788.751,71
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	2.202.350,19	2.156.937,12
3. Sonstige betriebliche Erträge	27.040.931,99	20.042.133,02
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	32.571.692,50	30.045.245,69
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	67.871.615,87	64.794.189,32
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	98.258.259,21	95.262.939,88
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	26.983.436,09	26.555.958,09
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	61.300.527,10	71.038.204,21
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	87.533.658,75	81.518.116,85
8. Erträge aus Beteiligungen	0,00	0,00
9. Erträge aus der Anwendung der Equity-Methode	2.121.341,27	1.126.073,80
10. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	6.404,29	7.623,38
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.003.727,74	448.226,46
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	24.021.724,12	24.031.512,15
13. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	63.082.638,31	56.323.579,30
14. Außerordentliche Erträge	69.864,00	5.843.967,85
15. Außerordentliche Aufwendungen	10.178.362,36	411.332,79
16. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	17.924.555,53	19.495.478,12
17. Sonstige Steuern	538.207,12	1.944.741,41
18. Konzern-Jahresüberschuss	34.511.377,30	40.315.994,83
– davon auf andere Gesellschafter entfallend EUR -798,94 (Vorjahr: EUR 0,00)		
19. Gewinnvortrag	39.949.348,83	42.462.451,78
– davon auf andere Gesellschafter entfallend EUR 0,00 (Vorjahr: EUR 0,00)		
20. Ausschüttungen	47.379.363,30	42.829.097,78
– davon auf andere Gesellschafter entfallend EUR 0,00 (Vorjahr: EUR 0,00)		
21. Konzernbilanzgewinn	27.081.362,83	39.949.348,83
– davon auf andere Gesellschafter entfallend EUR -798,94 (Vorjahr: EUR 0,00)		



Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung vom 01. 01. 2013 bis 31. 12. 2013

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 2013 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
Laroba GmbH Co. Kommanditgesellschaft	Pullach	99,9

* gehalten über Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH

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

Die Laroba GmbH & Co. KG wird im Berichtsjahr 2013 erstmals vollkonsolidiert.

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
Flughafen Düsseldorf Tanklager GmbH	Düsseldorf	40	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 Lieferungen und Leistungen zwischen den Konzernunternehmen, 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. Aufhebungen 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 ähn-

liche Verpflichtungen wird verzichtet, weil eine alle diesbezüglichen Verpflichtungen betreffende Quantifizierung nicht hinreichend genau möglich ist. Die Verpflichtungen bestehen im Rahmen der Betriebsrentenansprüche von bestimmten Konzernmitarbeitern bei der Rheinischen Zusatzversorgungskasse (RZVK). Anspruch auf diese Zusatzversorgung hat eine nennenswerte Anzahl von Konzernmitarbeitern.

In den Einzelabschlüssen der Muttergesellschaft 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 bei der Anschaffung bzw. Herstellung eines Vermögensgegenstandes anfallenden Fremdkapitalzinsen werden, soweit ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem Vermögensgegenstand und dem hierfür aufgenommenen Fremdkapital besteht, für die Dauer der Herstellung bzw. Anschaffung aktiviert (Bauzeitzinsen).

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

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

Die geringwertigen Wirtschaftsgüter mit einem Anschaffungswert zwischen EUR 150 und EUR 1.000 wurden im Jahr 2009 in einen

Sammelposten eingestellt und über 5 Jahre linear abgeschrieben. Ab dem Jahr 2010 werden die geringwertigen Wirtschaftsgüter mit einem Anschaffungswert bis EUR 410 wieder im Anschaffungsjahr abgeschrieben (Abgangsfiktion).

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

Finanzanlagen

Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen werden nach der Equity-Methode bilanziert (siehe zuvor). Die sonstigen Ausleihungen betreffen Arbeitgeberdarlehen, die mit dem Nominalwert angesetzt werden.

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

Umlaufvermögen

Die Bewertung der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe erfolgt zu durchschnittlichen Einstandspreisen unter Berücksichtigung des 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 (4,90 %).

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 1 % 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
	01.01.2013	Geschäftsjahres	bungen			31.12.2013	01.01.2013		bungen	chungen		31.12.2013	31.12.2013	31.12.2012
	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	66.674.976,12	1.027.374,91	0,00	1.063.031,93	830.544,29	67.934.838,67	40.536.878,91	4.554.371,81	0,00	-16.061,59	830.544,29	44.244.644,84	23.690.193,83	26.138.097,21
2. Geschäfts- oder Firmenwert	727.040,60	203.159,20	0,00	0,00	0,00	930.199,80	400.021,14	239.511,23	0,00	0,00	0,00	639.532,37	290.667,43	327.019,46
3. Geleistete Anzahlungen	18.958,89	3.401,42	0,00	-9.250,00	0,00	13.110,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13.110,31	18.958,89
Summe Immaterielle Vermögensgegenstände	67.420.975,61	1.233.935,53	0,00	1.053.781,93	830.544,29	68.878.148,78	40.936.900,05	4.793.883,04	0,00	-16.061,59	830.544,29	44.884.177,21	23.993.971,57	26.484.075,56
II. Sachanlagen														
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.088.291.388,80	27.367.811,54	0,00	11.362.752,04	1.986.893,22	1.125.035.059,16	474.762.587,24	27.472.651,89	0,00	3.817,85	668.073,97	501.570.983,01	623.464.076,15	613.528.801,56
2. Technische Anlagen und Maschinen	713.174.277,53	8.279.934,74	0,00	17.849.600,98	7.674.982,05	731.628.831,20	508.757.472,86	23.660.941,72	0,00	0,00	6.951.126,05	525.467.288,53	206.161.542,67	204.416.804,67
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	108.975.491,37	8.469.392,19	459,32	-985.168,62	4.083.798,41	112.376.375,85	85.537.061,16	5.373.050,45	0,00	12.243,74	3.628.991,71	87.293.363,64	25.083.012,21	23.438.430,21
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	74.061.184,60	56.458.215,12	0,00	-29.280.966,33	140.302,05	101.098.131,34	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	101.098.131,27	74.061.184,53
Summe Sachanlagen	1.984.502.342,30	100.575.353,59	459,32	-1.053.781,93	13.885.975,73	2.070.138.397,55	1.069.057.121,33	56.506.644,06	0,00	16.061,59	11.248.191,73	1.114.331.635,25	955.806.762,30	915.445.220,97
III. Finanzanlagen														
1. Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	1.617.486,29	2.400.000,00	0,00	0,00	0,00	4.017.486,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.017.486,29	1.617.486,29
2. Beteiligungen	24.975,00	0,00	0,00	0,00	24.975,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	24.975,00
3. Sonstige Ausleihungen	344.190,34	0,00	0,00	0,00	44.171,30	300.019,04	59,93	0,00	0,00	0,00	0,00	59,93	299.959,11	344.130,41
Summe Finanzanlagen	1.986.651,63	2.400.000,00	0,00	0,00	69.146,30	4.317.505,33	59,93	0,00	0,00	0,00	0,00	59,93	4.317.445,40	1.986.591,70
Summe Anlagevermögen	2.053.909.969,54	104.209.289,12	459,32	0,00	14.785.666,32	2.143.334.051,66	1.109.994.081,31	61.300.527,10	0,00	0,00	12.078.736,02	1.159.215.872,39	984.118.179,27	943.915.888,23

Erläuterungen zur Konzernbilanz

Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2013 und seine Gliederung sind im Anlagespiegel dargestellt.

Umlaufvermögen

Die Vorräte betreffen mit TEUR 2.308 Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie mit TEUR 5.116 zum Verkauf bestimmte Grundstücke in der Airport City.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände:

	31.12.2013	31.12.2012
	TEUR	TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	29.173	33.204
– davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	29.173	33.204
Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	2.111	1.174
– davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	2.111	1.174
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	7.750
– davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	0	7.750
Sonstige Vermögensgegenstände	8.383	2.169
– davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	7.968	1.665
– davon von mehr als einem Jahr	415	504

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 2 Jahren und 5 Monaten aufgelöst wird (TEUR 1.398). Des Weiteren bestehen größere Posten für eine Terrorhaftpflichtversicherung (TEUR 600) sowie SAP-Lizenzgebühren für die einzelnen Systeme.

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 resultiert im Wesentlichen aus den Eigenkapitalbestandteilen von Sonderposten aus dem Einzelabschluss der FDG, die im Konzernabschluss nicht beibehalten werden dürfen.

Ausgleichsposten für Anteile im Fremdbesitz

Der Ausgleichsposten betrifft die Anteile der Mitgeschafter bei der Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH sowie den Anteil des Komplementärs an der Laroba GmbH & Co. Kommanditgesellschaft, welche in 2013 erstmals in den Konzernabschluss einbezogen wird.

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 3.141 gebucht.

Darüber hinaus sind Zuschüsse der EU für den Bau und die Ausstattung der Check-in-Halle am IC-Bahnhof erfasst. Im Berichtsjahr wurden Erträge aus der Auflösung von TEUR 50 gebucht.

Rückstellungen

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

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

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

Die Rückstellungen für ausstehende Risiken aus dem Brandschaden und für den Lärmschutz betragen zusammen zum Stichtag rund TEUR 17.560.

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 in 2010 eine Rückstellung in Höhe von TEUR 5.146 (abgezinst) gebildet. Unter Berücksichtigung von zwischenzeitlichen Inanspruchnahmen und der Abzinsung wird die Rückstellung aktuell mit TEUR 4.668 ausgewiesen. Im Geschäftsjahr 2013 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 9,0 Mio. enthalten.

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

Verbindlichkeiten

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

Verbindlichkeiten	31.12.2013	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	Restlaufzeit mehr als 5 Jahre	31.12.2012
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	611.041	117.010	221.779	272.252	565.583
Verbindlichkeiten aus Immobilienfinanzierung	93.695	4.365	17.461	71.869	97.136
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9.590	9.590	0	0	10.390
Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	17.932	17.932	0	0	18.378
Sonstige Verbindlichkeiten	8.702	7.047	1.655	0	10.185
– davon aus sonstigen Darlehen	(1.157)	(1.157)	0	0	(3.140)
– davon aus Steuern	(2.630)	(2.630)	0	0	(2.531)
	740.960	155.944	240.895	344.121	701.672

Für die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wurden Sicherheiten wie folgt gestellt:

	31.12.2013	31.12.2012
	TEUR	TEUR
besichert durch Ausfallbürgschaften	0	204
besichert durch Grundpfandrechte	93.695	97.136
besichert durch Negativklärung	549.493	561.957
	643.188	659.297

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 endete am 31. Januar 2013, danach wurden entsprechend angepasste Leasingraten gezahlt.

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 1,9 % auf 21.228.306. Die Anzahl der gesamten Flugzeugbewegungen sank im Vergleich zum Vorjahr um 2,9 % auf 210.828 Starts und Landungen.

Die Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 429.249 sind gegenüber dem Vorjahr um TEUR 3.460 bzw. 0,8 % gestiegen.

Die Erlöse im Aviation Bereich sind mit TEUR 271.961 (Vorjahr: TEUR 271.301) gegenüber dem Vorjahr um 0,2 % gestiegen.

Der Erlösbereich Non-Aviation verzeichnete mit TEUR 157.288 (Vorjahr: TEUR 154.488) einen Anstieg um 1,8 %. 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 27.041 sind im Vergleich zum Vorjahr deutlich um rund 35 % angestiegen. Ursächlich hierfür ist im Wesentlichen der im Vorjahresvergleich um TEUR 5.800 deutlich angestiegene Ertrag aus der Auflösung von Rückstellungen. Darüber hinaus enthalten die Erträge des Geschäftsjahres 2013 als weitere große Einzelposition einen Ertrag aus den Auflösungen der verschiedenen Sonderposten von TEUR 3.191 sowie Erträge aus dem Abgang von Vermögensgegenständen und Lieferantenverbindlichkeiten von TEUR 1.884.

Materialaufwand

Der Materialaufwand mit TEUR 100.444 ist im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 5.605 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 125.242 um TEUR 3.423 gestiegen. Ursächlich hierfür war im Wesentlichen eine Tarifierhöhung.

Der Personalaufwand beinhaltet in Höhe von TEUR 8.199 (Vorjahr: TEUR 7.974) Aufwendungen für Altersversorgung.

Abschreibungen

Der Abschreibungsbetrag beinhaltet TEUR 239 Abschreibungen auf konsolidierungsbedingte Geschäfts- und Firmenwerte.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Diese Position beinhaltet u.a. Aufwendungen für die Öffentlichkeitsarbeit, Einzelwertberichtigungen auf Forderungen, EDV-Kosten, Rechts- und Beratungskosten, Aufwendungen für Versicherungsprämien, sowie Bewachungs- und Sicherheitsdienstleistungen.

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 2013 dar.

Zinsaufwand

Der Zinsaufwand in Höhe von TEUR 24.022 (Vorjahr: TEUR 24.032) betrifft im Wesentlichen die langfristige Finanzierung.

Aus der Aufzinsung von Rückstellungen resultiert ein Zinsaufwand in Höhe von TEUR 1.420 (Vorjahr: TEUR 1.641).

Auf die BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG entfallen Zinsaufwendungen in Höhe von TEUR 280 (Vorjahr: TEUR 114).

Außerordentliche Aufwendungen

Die außerordentlichen Aufwendungen des Berichtsjahres betreffen im Wesentlichen die Kosten der Restrukturierung und Sanierung der Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH im Jahr 2013. Es sind dies Kosten für Abfindungen und Aufhebungsverträge, Altersteilzeit sowie Beratungskosten.

Steuern und Ertragsteuerspaltung

Bei den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag wurde im Geschäftsjahr saldiert ein Aufwand aus latenten Steuern in Höhe von TEUR 1.162 berücksichtigt.

Die sonstigen Steuern betreffen hauptsächlich die Grundsteuer.

Sonstige Angaben

Aufgliederung der Mitarbeiterzahl

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter gliedert sich wie folgt auf:

Mitarbeiter	2013	2012
Angestellte	2.205	2.164
Auszubildende	58	53
Gesamt	2.263	2.217

Die BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG sowie die Laroba GmbH & Co. Kommanditgesellschaft beschäftigen 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 fertig gestellt. 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 9.189. 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 2013 wurden daraus Erlöse in Höhe von TEUR 2.375 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 Nettomietlerlöse 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 BISA-WA ist als vermögensverwaltende Immobiliengesellschaft mit den Erträgen hieraus gem. § 9 Nr. 1 Satz 2 GewStG nicht gewerbesteuerpflichtig. Die Flughafen Düsseldorf GmbH hatte insgesamt ein Kommanditkapital von TEUR 1.500 aufzubringen. Risiken des FDG Konzerns liegen neben der 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 2013 betrug ihr Gewinnanteil TEUR 2.087, Dienstleistungserlöse wurden – vor Dienstleistungskosten – in Höhe von TEUR 1.126 vereinnahmt.

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

Der seit dem 1. Januar 1998 bestehende Erbbaurechtsvertrag hat eine Laufzeit von 30 Jahren. Der Erbbauszins beträgt für 2013 TEUR 9.452.

Die Gesellschafterversammlung und der Aufsichtsrat der Flughafen Düsseldorf GmbH haben am 13. September 2012 beschlossen, ein neues Verwaltungsgebäude über eine Vermietungsgesellschaft errichten zu lassen und anschließend von dieser zu mieten (ab 2015). Das Grundstück, auf dem die Immobilie errichtet werden soll, wurde Ende 2012 von der Tochtergesellschaft Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH an den künftigen Vermieter, die Laroba GmbH & Co. Kommanditgesellschaft (im Folgenden Laroba), verkauft.

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 fertig gestellte Gebäude über zunächst 15 Jah-

re anmieten, hat jedoch die Möglichkeit, den Mietvertrag optional zu verlängern oder die Immobilie indirekt durch Erwerb der Laroba zu erwerben.

Da die FDG während der Bauphase die Finanzierung übernommen hat, war die Laroba im Hinblick auf die Chancen-/Risikoverteilung in 2013 in den Konzernabschluss einzubeziehen.

Im Übrigen fallen zusätzlich zu den zuvor beschriebenen Risiken aus außerbilanziellen Geschäften bis zum Jahr 2015 insgesamt sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von TEUR 1.662 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 52.883.

Angaben zu 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 192.161 und der des Schuldscheindarlehens in Höhe von TEUR 108.500 in Bewertungseinheiten einbezogen. Des Weiteren ist ein in 2013 aufgenommenes bilaterales Darlehen von TEUR 50.000 mit der KfW Ipex GmbH in die Bewertungseinheiten einbezogen worden. Für die Verbindlichkeiten aus der Immobilienfinanzierung bestehen keine Besicherungen über Bewertungseinheiten.

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

Die derzeitigen Sicherungen bestehen bis mindestens ins 2. Quartal 2014 und bis höchstens Mitte 2023. Von den zuvor genannten, zum Stichtag gesicherten Beträgen besteht bezogen auf den Stichtagswert für Beträge in Höhe von rund EUR 51,7 Mio. 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 1,4 % und 4,0 % zuzüglich der jeweiligen Kreditmarge hergestellt.

Angaben zu latenten Steuern

Es wurde bei der Ermittlung der latenten Steuern ein konzerneinheitlicher Steuersatz von 30,8 % 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 2013 TEUR 118 angefallen. Auf die Konzernabschlussprüfung entfallen davon TEUR 10. Für die Steuerberatung sind TEUR 15 im Berichtsjahr angefallen. Für andere Beratungsleistungen betrug das (konzernweite) Honorar TEUR 82.

Gesamtbezüge der Geschäftsführung und ehemaliger Mitglieder der Geschäftsführung sowie Vergütung des Aufsichtsrates

Die Gesamtbezüge der Geschäftsführer im Geschäftsjahr 2013 betrugen EUR 687.694,83.

An ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung wurden EUR 297.703,05 ausgezahlt. Die dafür gebildeten Pensionsrückstellungen betrugen zum 31. Dezember 2013 EUR 2.144.398,00.

Der Aufsichtsrat erhielt einschließlich der Sitzungsgelder Vergütungen in Höhe von EUR 55.241,73.

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 24. Januar 2014
Flughafen Düsseldorf GmbH

Thomas Schnalke



Geschäftsverlauf und Rahmenbedingungen

Geschäftstätigkeit

Die Flughafen Düsseldorf GmbH (im Folgenden auch FDG) entwickelt und betreibt den Flughafen Düsseldorf. In den Flughafenbetrieb eingebunden sind auch ihre Tochtergesellschaften. Nur das Tochterunternehmen Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH entfaltet seine Geschäftstätigkeit außerhalb des Flughafens Düsseldorf. 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 sein Geschäftssegment Aviation ist der FDG-Konzern sowohl in der Infrastrukturbereitstellung als auch in der Abwicklung des Flughafenbetriebs tätig. Dies geschieht im Passagier- und Gepäckabfertigungsbereich durch die Tochtergesellschaft Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH, im Frachtsegment erfolgt dies durch die Tochtergesellschaft Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH und durch die Flughafen Düsseldorf Security GmbH werden verschiedene Sicherheitsdienstleistungen erbracht. Die Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH vermarktet die Grundstücke in der sogenannten Airport City und über die Flughafen Düsseldorf Energie GmbH werden der Einkauf von Strom sowie die Weiterverarbeitung zu Nutzenergien (Wärme und Kälte) und der Betrieb eines Blockheizkraftwerkes sichergestellt. Im Geschäftsfeld Non-Aviation ist die FDG in der Bewirtschaftung von Gastronomie-, Einzelhandels- und Werbeflächen und der Parkraumbereitstellung aktiv. In diesem Segment erfolgt dabei regelmäßig eine Zusammenarbeit mit Partnerunternehmen, wobei die FDG als Vermieter bzw. Verpächter sowie Gesamtkoordinator auftritt.

Der Flughafen Düsseldorf 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 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 und seiner zukünftigen Entwicklung dar.

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Für das Jahr 2013 ist aufgrund des schwachen Jahresauftakts nicht mehr als ein Plus von 0,4 Prozent beim Wirtschaftswachstum zu erwarten. Das Schlussquartal 2013 zeigt ein Wachstum von gut 0,4 Prozent gegenüber dem dritten Quartal an und bestätigt damit die Schätzung vom Oktober. Die deutsche Industrie ist auf einen zögerlichen Aufwärtstrend eingeschwenkt und dürfte im weiteren Verlauf weiter an Fahrt aufnehmen. Vor allem die Stimmung der Unternehmen ist auf hohem Niveau und hat sich zuletzt spürbar verbessert. Die Stimmung ist allerdings derzeit besser als die harten Zahlen.

Die Belegung in den Industrieländern wird im weiteren Verlauf wichtige Impulse für die deutsche Exportindustrie liefern. Wenngleich davon auch die Schwellenländer profitieren, die in den kommenden Quartalen stärker als zuletzt wachsen dürften, belasten dort vielerorts strukturelle Probleme die mittelfristigen Aussichten. Die deutschen Exporte werden auch deswegen weniger dynamisch zulegen als die Importe. Die deutlichen Zuwächse bei den Einfuhren hängen aber vor allem mit der kräftigen Binnenwirtschaft zusammen. Die Ausrüstungsinvestitionen haben ihr Tief durchschritten und dürften mehr und mehr vom günstigen Um-

feld profitieren, die positive Baukonjunktur setzt sich fort, und der Konsum der privaten Haushalte wird merklich zum Wachstum beitragen. Die Zahl der Beschäftigten als auch die Löhne dürften allerdings wie zuletzt nur noch mit mäßigem Tempo zulegen.

Bundesweite Verkehrsentwicklung (Januar bis Oktober 2013)

Die Verkehrsentwicklung im Berichtszeitraum Januar bis Oktober 2013, für den die Daten zum Jahresabschlussstichtag vorlagen, war bundesweit positiv. Über die allgemeine Entwicklung lässt sich Folgendes berichten:

Die Steigerung der Passagierzahlen im Luftverkehr im Gesamtzeitraum lag bundesweit bei 0,6 %. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Anzahl der Passagiere um über 1,03 Mio. auf rund 173,4 Mio. Die Bewegungen lagen 3,9 % unter dem Vorjahresniveau.

Die ersten zehn Monate des Jahres 2013 standen unter dem Eindruck der Konsolidierungsmaßnahmen der Airlines. Belastet wurde das Ergebnis vor allem im ersten Halbjahr durch zahlreiche witterungs- und streikbedingte Flugausfälle sowie den Schalltageffekt. Die Passagierverluste reduzierten sich jedoch im Jahresverlauf und kehrten sich ab August in ein leichtes Wachstum um.

Die zahlreichen Annullierungen zogen insbesondere den Inland-Verkehr in Mitleidenschaft. Entsprechend musste der Inland-Verkehr einen Rückgang von -3,8 % hinnehmen.

Deutlich besser schnitt der Europaverkehr ab (+2,2 %). Eine hohe Vorjahresbasis (Aufstockungen im Westeuropaverkehr) sowie wetter- und streikbedingte Flugausfälle verhinderten aber ein noch besseres Ergebnis. Der Verkehr mit Nord- und Westeuropa erzielte hohe Rückgänge, gefolgt von Südeuropa, wo manches EU-Krisenland mit überproportionalen Rückgängen auffiel. Allerdings gab es nach Inkrafttreten des Sommerflugplanes deutlich positive Tendenzen im Verkehr mit Südost-, Osteuropa und der Iberischen Halbinsel. Im europäischen Verkehr kamen die Wachs-

tumsimpulse vor allem aus dem Verkehr in die Türkei und nach Russland.

Der Interkontverkehr musste keinen Rückgang hinnehmen. Während der Annullierungs-Phasen gelang es, den Interkontverkehr weitgehend aufrechtzuerhalten. Deshalb war der außereuropäische Verkehr mit einem Plus von 0,9 % einer der Wachstumsträger. Der Verkehr mit Amerika wuchs teilweise bedingt durch Angebotsaufstockungen. Im Fernostverkehr setzte sich der Aufwärtstrend fort. Die aufkommensstärksten Märkte Indien, Japan und China legten ab dem 3. Quartal wieder deutlich zu.

Die Verkehrsregion Nahost (insbesondere die Golfstaaten) meldete gemeinsam mit Nordafrika ein stabiles Wachstum. Allerdings führte das neuerliche Aufflammen von Krisen in der arabischen Welt zu Einbrüchen. Die Erholung des Nordafrikaverkehrs wurde schon im August unterbrochen. Die Türkei verlor deutsche Touristen und die Verkehrsregion Nahost mit Israel musste erhebliche Einbußen hinnehmen. Ägypten fiel aufgrund der Reisewarnung als Saisonziel aus, was zu einer Verlagerung der Urlaubsreiseverkehre auf südliche Inseln (Kanaren, Malta) und das spanische Festland geführt hat.

Verkehrsentwicklung am Flughafen Düsseldorf (Januar bis Oktober 2013)

Von Januar bis Oktober 2013 erreichte der Flughafen Düsseldorf mit knapp 18,3 Mio. Passagieren (1,7 %) sein bisher bestes Jahresergebnis. Störungen, wie witterungsbedingte Flugausfälle und Streiks in verschiedenen Monaten, insbesondere der der Fluggastkontrolleure, verhinderten ein noch größeres Wachstum.

Die Anzahl der Passagiere in Düsseldorf lag mit + 308.000 deutlich über dem Vorjahresniveau, allerdings mit ca. 5.780 Bewegungen weniger. Damit erreichte Düsseldorf erneut eine sehr gute Slotproduktivität gemessen in Passagiere/Flug (107,1; +5,2). Aufstockungen von Frequenzen bzw. Neubedienungen, die wachsenden Umsteigerverkehre und ein sta-

biles Interkontinentalangebot generierten weiterhin Wachstumsimpulse in Düsseldorf.

Es gab in den letzten Monaten seitens einiger Airlines den Trend zum Einsatz größerer Flugzeuge. Daher verzeichneten die Kennzahlen Sitze/Flug (145,0; + 3,0) und MTOW/Flug (68,9 t.; + 2,1) entsprechend steigende Werte. Mit einem Umsteiger-Anteil von 13,8 % (1.257.431; + 173.000) wurde der Vorjahreswert um 1,7 Prozentpunkte übertroffen. Das entspricht einer Steigerung des Umsteiger-Aufkommens gegenüber dem Vorjahr um 16,0 %.

In der regionalen Gliederung kam es zu einem Minus im Inland-Verkehr von 1,0 %, hervorgerufen durch die überwiegende Zahl der Flugausfälle innerhalb Deutschlands. Betroffen waren - bis auf Berlin und München - alle Destinationen.

Im europäischen Verkehr war eine Steigerung von 0,6 % zu verzeichnen. Insbesondere der Verkehr nach Griechenland und nach Spanien entwickelte sich im Berichtszeitraum positiv. Das Verkehrsaufkommen in die Türkei lag leicht über Vorjahresniveau. Hier wiesen die Verkehre nach Ankara (+ 6,1 %) und Istanbul (+ 5,8 %) ein gutes Wachstum auf. Antalya meldete einen Verkehrsrückgang, der nicht zuletzt auch auf die Insolvenz von Sky Airlines Anfang Juni 2013 zurückzuführen ist. Erwähnenswert im Türkeiverkehr sind besonders die Verkehrsleistungen u. a. von Freebird, Pegasus und vor allem Turkish Airlines, die in Düsseldorf mehr Bewegungen als im Vorjahr durchführten und entsprechend mehr Passagiere beförderten.

Der Flughafen Düsseldorf lag im außereuropäischen Verkehr deutlich über dem bundesweiten Trend und meldete insgesamt steigende Passagierströme (+ 10,3 %).

Das Amerika-Aufkommen (+ 19,2 %) war durch die positive Entwicklung der New York- und Miami-Flüge als auch durch die Bedienung von Los Angeles im Winter von Air Berlin geprägt. Als Highlight ist hier die neue Verbindung (ab 12.04.2013) von American Airlines nach Chicago zu erwähnen.

Bei den Afrika-Verbindungen (- 6,1 %) spiegelten sich die politischen Unruhen in Ägypten

ten auch in der Passagierentwicklung (- 16,7 %) wider. Andererseits setzte sich aber auch die Normalisierung des Verkehrs nach Tunesien und Marokko fort. Erwähnenswert ist hier die Wiederaufnahme der Flüge nach Tripolis von Afriqiyah Airways.

Sehr gut entwickelte sich das Passagieraufkommen nach Asien mit ca. 120.000 Passagieren mehr gegenüber dem Vorjahr (+ 17,4 %). Maßgeblich verantwortlich war hier u. a. das Wachstum der Verbindungen von Etihad Airways und Air Berlin nach Abu Dhabi mit sehr guten Auslastungsraten, eine bessere Auslastung von Emirates nach Dubai sowie die Neubedienung von Zielen im Irak von Air Berlin, Germania und Iraqi Airways.

Die Air Berlin-Gruppe konsolidierte in Düsseldorf und meldete einen Rückgang von ca. 540 Bewegungen (- 1,2 %) sowie eine Abnahme der Passagierzahl um 1,0 % (- 61.000), behauptete aber trotzdem ihre Position als Nummer Eins in Düsseldorf. Es wurden jedoch auch Frequenzen zu verschiedenen Destinationen (z. B. Malaga, Rom, Venedig, Florenz, Salzburg, Zürich) aufgestockt. Darüber hinaus erweiterte Air Berlin ihren Flugplan um verschiedene neue Ziele vor allem im Kont-Verkehr (u. a. Cagliari, Karpathos, Rimini).

Lufthansa meldete zwar einen Rückgang von ca. 5.500 Bewegungen (- 8,0 %), schaffte aber durch eine bessere Auslastung eine Steigerung der Passagierzahlen um 1,1 % (+ 64.200). Neben dem Einsatz größerer Fluggeräte und einer modifizierten Preispolitik sind außerdem die Neubedienung von Glasgow, Cardiff, Jerez, Mahon, Funchal, Varna, Istanbul, Izmir und Marrakesch erwähnenswert.

Die Bedienung mehrerer neuer Destinationen von Germania, Germanwings, Vueling, WOW air, Hamburg Airways, Orenair, Fly Georgia etc. verstärkten das Flugplanangebot im Berichtszeitraum.

In den ersten drei Quartalen des Jahres 2013 lag der Anteil des Geschäftsreiseverkehrs (30,8 %) um 3,8 Prozentpunkte unter dem der Vorjahresperiode (34,6 %). Entsprechend nahm der Anteil der Privatreisenden von 65,4 % auf 69,2 % zu.



Besonders stark war der Rückgang mit 404.000 Passagieren (- 14 %) im geschäftlichen Quellverkehr, aber auch der geschäftliche Zielverkehr ging um 160.500 Passagiere zurück (- 7 %).

Ebenso rückläufig waren die geschäftlichen Umsteiger (- 20.000; 4 %). Als erfreulich ist zu werten, dass das 3. Quartal im Vergleich zum Vorjahr - jedoch erstmals in diesem Jahr - keine Rückgänge im Geschäftsreiseverkehr (+ 3 %) zeigte.

Bei den Privatreisenden wuchs in den ersten 9 Monaten das Segment der touristisch Reisenden sowohl absolut als auch relativ am stärksten (+ 444.000, + 7 %). Die Verwandten- und Bekanntenbesuche haben um 188.000 (+ 5 %) zugenommen.

Rund 162.000 weniger Niederländer nutzten in den ersten drei Quartalen 2013 den Flughafen Düsseldorf als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Dies entspricht einem Rückgang von rund 20 %. Der prozentuale Anteil der Niederländer an den Gesamtpassagieren fiel um 1,0 Prozentpunkt auf 4,2 %. Dies sind die niedrigsten Werte für die Niederländer seit dem Jahr 2008, was auf die augenblickliche wirtschaftliche Situation im vorgenannten Land zurückzuführen sein könnte.

Bei der Verteilung der abfliegenden Fluggäste auf die Bodenreiseverkehrsmittel stieg der Bahnanteil (20,8 %) im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 1,2 Prozentpunkte. Insgesamt nahmen die Bahnreisenden absolut um rund 51.500 Nutzer zu. Diese deutliche Erhöhung ist wahrscheinlich auf den Anstieg der Privatreisenden zurückzuführen, da diese die Bahn häufiger nutzen als Geschäftsreisende.

Der PKW-Anteil fiel von 54,2 % auf 53,6 %. Dies entspricht einem absoluten Rückgang von 110.600 PKW-Anreisenden. Dabei fiel die Zahl der Dauerparker (PKW wird für die Dauer der Reise am Flughafen geparkt) um rund 14.100 (- 1,3 %). Rückgänge waren auch bei den mit dem PKW gebrachten Passagieren zu verzeichnen, wobei das Fahrzeug nicht am Flughafen geparkt wurde, (- 99.200 PKW-Nutzer, - 4,0 %). Die Zahl der Kurzzeit-Parker stieg (+ 2.800 PKW-Nutzer, + 1,1 %) dagegen leicht.

Koordinierung der Winterflugplanperiode 2013/14

Nach Erstkoordination und der Flugplankonferenz für die Wintersaison 2013/2014 sind für den Flughafen Düsseldorf 93.340 Flugbewegungen koordiniert. Dies entspricht einem leichten Plus von 0,85 % gegenüber der Vorjahresperiode.

Bedingt unter anderem durch das Air Berlin Sparprogramm „Turbine 2013“, bei dem auch kurzfristig schlecht ausgelastete Flüge gestrichen werden, sowie die Tatsache, dass Lufthansa kurzfristig die Strecken nach Stuttgart, Kiew, Helsinki, Oslo und Krakau im Winterflugplan 2013/14 storniert hat und die temporäre Einstellung der Warschau-Strecke durch LOT Polish Airlines, liegt der Koordinierungsstand zum 29.11.2013 mit 72.570 koordinierten Flugbewegungen 3,1 % unter dem Wert des Vorjahres.

Trotz des generellen Rückganges bei den koordinierten Slots sind die werktäglichen Spitzenstunden (07:00 - 07:59, 09:00 - 09:59 sowie 17:00 - 17:59 Uhr) bis auf die Zeit der Weihnachtsferien mit bis zu max. 45 Bewegungen weiterhin sehr gut nachgefragt.

Entwicklung Non-Aviation

Jene kommerziellen Geschäftsfelder, die nicht unmittelbar zum Flugbetrieb gehören, werden als Non-Aviation-Segment bezeichnet. Darunter sind die Vermarktung und Vermietung/Verpachtung von Einzelhandels-, Gastronomie-, Duty Free- und sonstigen Geschäftsbzw. Gewerbeflächen sowie die Parkraum-Bewirtschaftung und die Bewirtschaftung von Werbeflächen zu zählen. Eine besondere Stellung in diesem Segment nimmt daneben die Entwicklung und Vermarktung von Gewerbestandteilen in der Airport City ein, welche von der Tochtergesellschaft Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH betrieben wird. In diesem Rahmen ist der Flughafen Düsseldorf 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. Der - im Zuge des neuen CI -

entwickelte Slogan für alle Retail Angebote, sowie das gesamte Airport Angebot:

enjoy the Airport

soll den Erlebnischarakter des Airport ab 2014 konsequent, aber verstärkt kommunizieren. 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 8.200 Quadratmetern „luftseitig“ und ist nur den Passagieren in den Flugsteigen zugänglich.

Der Schwerpunkt im Bereich Retail Activities im Geschäftsjahr 2013 wurde bestimmt durch den Übergang (am 31.12.2012) des ehemaligen Duty Free Operators Gebr. Heinemann auf den Gewinner des Tendersverfahrens aus 2012, der WorldDutyFreeGroup. Dies beinhaltet - aufgrund des grundlegenden Konzeptwechsels - einen kompletten Umbau der Shops in den Flugsteigen B und C in 4 Bauphasen. Das neue Konzept hebt sich vor allem durch die enorme Präsenz im Luxussegment Beauty hervor mit einem exquisiten Markenangebot im Boutiquencharakter wie Chanel, MAC, Bobbi Brown, Smashbox etc. Damit bietet der „DüsseldorfDutyFree“-Shop ein Angebot, wie es in dieser Form kein anderer Airport Deutschlands aufweist.

Besonders hervorzuheben ist, dass im Zuge des Tenders beschlossen wurde, den Duty Free Shop im Flugsteig A um ca. 300 qm zu vergrößern und die komplette Zugangssituation am Zugang A zu optimieren. Damit erhält der Flugsteig A einen neuen und sehr attraktiven Zugangsbereich sowie einen hochwertigen ca. 770 qm großen Duty Free Shop mit entsprechend erweitertem exklusivem Angebot. Auch der gegenüberliegende BOSS Store am Zugang des Pier A erhält eine Flächenveränderung und das neueste BOSS-Shopkonzept.

Nicht zuletzt aufgrund der bereits in 2010 gestarteten Food & Beverage (F&B)-Offensive zeigte die F&B-Umsatzentwicklung in 2013, dass der Flughafen Düsseldorf hier das richtige Konzept verfolgt. Die F&B-Umsätze haben die Erwartungen übertroffen, was dazu geführt hat, die auslaufenden F&B-Verträge im Flugsteig B auszuschreiben. Zielsetzung ist es, auch hier eine klarere und charaktervollere Positionierung des Angebotes für den Kunden zu etablieren. Dies bedeutet einerseits viel Frische, Frontcooking, Bio-Produkte, atmosphärische Sitzbereiche mit unterschiedlichen Serviceangeboten und andererseits neue Convenience Stores mit klarem TO GO Angebot. Der Sieger des Tenders in 2013 ist die Autogrill Gruppe für den F&B-Bereich, sowie die Fa. Casualfood im Bereich Convenience. Eine Eröffnung der neuen Outlets ist für das 2. Quartal 2014 geplant.

Zur weiteren Etablierung des Flughafens Düsseldorf als Event-Location wurden auch in 2013 zahlreiche Event-Veranstaltungen durchgeführt. Sie sind inzwischen fester Bestandteil in der Erlebniswelt Flughafen Düsseldorf, und das seit über vier Jahren. Knapp 200.000 große und kleine Gäste besuchten im letzten Jahr wieder die Airleibnis-Sonntage, zu denen sich an jedem ersten Sonntag im Monat das Terminal in eine ganz besondere Airleibnis-Welt verwandelte. Neben den mittlerweile etablierten Konzepten, wie „Kinder Flughafen.Sommer.Fest“ oder „Tanz Terminal, tanz“ wurden neue Themen wie die „DUS Classics“ erarbeitet, um neue Zielgruppen zu erschließen. Die Oldtimer Show hat belegt, dass dies möglich ist und deshalb wurde für 2014 ein neues und stark zielgruppenfokussiertes Event-Konzept entwickelt.

In 2013 war die Entwicklung des Bereiches Airport Advertising (Werbeflächen) vor allem durch 3 Themen geprägt.

Markt und Marketing:

Die tektonischen Verschiebungen der Mediabudgets im Medienmarkt in Richtung TV und Online sowie die noch unklaren Auswirkungen des Themas „Trading“ für die gesamte Außenwerbung spielen in diesem Bereich eine große Rolle. Auch die veränderten Rahmenbedingungen für das Thema Marketing, d.h. vor allem die Kurzfristigkeit von Marke-

tingentscheidungen insgesamt wie auch die Nachweispflicht der Wirksamkeit von eingesetztem Mediengeld, bestimmen den Medienmarkt im Bereich der Flughafenwerbung.

Digitalisierung:

Mit der Einführung des neuen Werbemediums „DUS AD BOARD“ (eine aus 16 Monitoren bestehende Medienwand, im Format 16:9) Ende 2012 konnte der Flughafen im Geschäftsjahr 2013 seine digitale Medienkompetenz weiter ausbauen. Aufgrund der erfolgreichen Vermarktung der Medienwand im Flugsteig B wurde nun auch der Flugsteig A mit dem Produkt „DUS AD BOARD“ am Ausgang ausgerüstet, so dass alle ankommenden Passagiere am Flughafen Düsseldorf im Flugsteig A+B mit bewegten und bewegenden Bildern begrüßt werden können.

Die Entwicklung im Bereich der digitalen Medien wird weitergehen. Der Bereich Airport Advertising wird in 2014 mit dem wiederum neuen Produkt „DUS AD GATE“ an den Markt gehen. Dieses Produkt wird für die Passagiere relevante Informationen auf ihrer Reise am Gate bereitstellen, z.B. News, Wetter etc.

Standardisierung:

In 2013 wurde der Ausbau des Produktes Colorama 4/1 weiter vorangetrieben. Mit diesem Produkt, dessen Werbemittel die Größe eines Standard-City-Light-Posters hat, wird die Format- und somit die Produktionsvielfalt für werbetreibende Unternehmen, die generell in der Flughafenwerbung vorherrschen, auf ein Minimum reduziert. Letztlich führt dieses Thema zu einem Ziel von Airport Advertising insgesamt: Das ganzheitliche Gesamtangebot im Markt für werbetreibende Unternehmen. So kann Media, Produktion, Montage und Maintenance in einem Angebot platziert werden und Airport Advertising erarbeitet sich einen weiteren Wettbewerbsvorteil.

Neben diesen 3 Grundthemen wird es für Airport Advertising in 2014 vor allem um die Themen Verkaufs-Kooperationen und Medienpartnerschaften gehen. Gerade die im Markt derzeit stattfindenden Verschränkungen von TV und Online und/oder von Außenwerbung und Online lassen den Schluss

zu, dass auch Airport Advertising daran arbeiten muss, den Tendenzen im Medienmarkt insgesamt gerecht zu werden. Die explosionsartig gestiegene Anzahl von Medienkanälen, die Fragestellungen aus dem Thema E-Commerce und nicht zuletzt die sich auftuende Welt von Social Media machen die crossmediale Verschränkung von Medienangeboten mehr als sinnvoll.

Im Bereich des Passagierparkens war in 2012 der Betrieb der Parkabfertigung auf eine unmittelbare Eigenbewirtschaftung umgestellt worden, wobei seither Leistungen aus den Bereichen Hard- und Softwareinfrastruktur sowie Operation von den Dienstleistern SAIT und APCOA erbracht werden. In 2012 wurde die gesamte Parkabfertigungstechnik von den Kassenautomaten und Schrankenanlagen bis hin zur Steuer- und Analyse-Software auf einen aktuellen Stand gebracht. In 2013 wurde die Technik weiter ausgebaut und z.B. ein Nummernschilderkennungssystem im Parkhaus 3 installiert.

Das Wettbewerbsumfeld im Bereich Parken ist in den vergangenen Jahren immer schwieriger geworden. Immer mehr externe Anbieter stellen in unmittelbarer Nähe zum Flughafen Parkflächen insbesondere für preissensible Kunden bereit. Aufgrund von Baumaßnahmen in der Airport City musste das Angebot an preisgünstigen Stellplätzen etwas reduziert werden, was jedoch durch die ab Ende 2012 erfolgte Inbetriebnahme und Vermarktung des P 26 am Kieshecker Weg kompensiert werden konnte. Mit einem neuen Preismodell für Urlauber, das stark auf ECommerce und Prepaid-Vorreservierungen im Internet setzt, sowie mit der Optimierung der Parkplatzreservierungsseiten im Internet konnte in diesem Kundensegment der Umsatz pro Passagier wieder leicht gesteigert werden.

Mit dem Feldversuch für das Roboter-Parken wurde Ende 2012 die Grundlage für die Erarbeitung eines Premium-Konzeptes für roboterbasiertes Blockparken im Parkhaus 3 gelegt, das im Frühjahr 2014 mit einem komplett neuen Konzept in Betrieb gehen wird.

Im Parkhaus 7 wurde mit 2 Car-Sharing-Anbietern eine Kooperation etabliert, so dass seit September 2013 die An- und Abreise



zum Flughafen auch mit diesen im Einzugsgebiet immer besser positionierten Anbietern möglich ist.

Insgesamt war die Auslastung der Stellplätze in den Spitzenzeiten im Vergleich zum Vorjahr erneut niedriger. Die Anzahl der Parkvorgänge konnte trotz des intensiveren Wettbewerbsumfelds und der Zunahme der Bring- und Abholvorgänge ohne Parkvorgang bei der Nutzung des PKWs als Anreisemittel nahezu auf dem Niveau des Vorjahres gehalten werden.

Entwicklung in den über Tochtergesellschaften und andere Beteiligungen betriebenen Geschäftssegmenten

Luftfracht

Die FDCG schließt das Jahr 2013 mit einem Tonnagezuwachs von ca. + 9 % und rund 110.800 Tonnen ab. Damit konnte der Tonnagezuwachs des Vorjahres erneut gesteigert und die Marke von 100.000 Tonnen Frachtvolumen wieder überschritten werden. In der Verteilung zwischen Import- und Exporttonnage ist die Verteilung in 2013 konstant geblieben. Der Export übersteigt somit nach wie vor den Import mit 10 %-Punkten (45 % zu 55 %).

Die anderen deutschen internationalen Verkehrsflughäfen konnten im Durchschnitt in 2013 aufgrund von Überkapazitäten keine Frachtwachse verzeichnen. Die FDCG hingegen konnte durch ihre Unabhängigkeit vom reinen „Frachter“-Geschäft und durch die gute Auslastung der Fluggeräte profitieren und entgegen dem Markttrend ein Frachtwachstum erreichen. Das Wachstum stützt sich dabei ausschließlich auf die Beifracht, die Tonnageentwicklung bei den reinen Frachtmaschinen war auch bei der FDCG deutlich rückläufig.

Die Ausweitung von Interkontinentalverbindungen und der Trend zum Einsatz von größerem Fluggerät halten am Flughafen Düsseldorf weiterhin an. Für das Geschäft der FDCG ist dies grundsätzlich positiv aufgrund höherer Frachtkapazitäten.

Korrespondierend mit der zum Vorjahr gestiegenen Tonnage konnte die Gesellschaft im Geschäftsjahr 2013 eine Steigerung der Umsatzerlöse um 10 % auf TEUR 15.281 (Vorjahr: TEUR 13.841) erreichen. Der Umsatzanstieg geht im Wesentlichen auf die Gewinnung neuer Kunden und die Tonnagesteigerung von Bestandskunden zurück. Die Preisstruktur konnte in 2013 stabil gehalten werden.

Das operative Ergebnis stieg auf TEUR 2.162 (Vorjahr: EUR 1.607 Mio.). Im Gesamtergebnis schloss das Geschäftsjahr mit einem Jahresüberschuss von TEUR 1.457 (Vorjahr: TEUR 1.047) ab.

Bodenverkehrsdienste

Die Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH (FDGHG) hat im Geschäftsjahr 2013 bei Umsatzerlösen von EUR 44,7 Mio. (ca. - 9 %) und einem operativen Ergebnis von EUR - 12,5 Mio. wiederum einen Verlust verbucht, der mit EUR 12,5 Mio. um EUR 0,9 Mio. geringer ausfiel als im Vorjahr. Der Verlust wird durch die Flughafen Düsseldorf GmbH auf Basis des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags ausgeglichen.

Im November 2011 war der zwischen der FDGHG und Air Berlin bestehende Vertrag über bestimmte Bodenabfertigungsdienstleistungen mit Wirkung zum 31. Dezember 2013 gekündigt worden. Die Entscheidung der Air Berlin, die Flugzeug- und Gepäckabfertigung am Standort Düsseldorf spätestens Ende 2013 komplett auf den lokalen Wettbewerber zu übertragen, wurde Ende 2013 abgeschlossen.

Die Kündigung der Abfertigungsverträge durch Air Berlin und Condor in 2012, weitere angekündigte oder vollzogene Wechsel in 2013 sowie die noch zu erwartenden, wettbewerbsbedingten Wechsel weiterer Fluggesellschaften in Zukunft werden das Geschäftsvolumen der FDGHG insbesondere im Bereich Flugzeug- und Gepäckabfertigung mittelfristig erheblich senken. Dies führt dazu, dass für viele der FDGHG-Mitarbeiter spätestens ab 2014 keine Beschäftigung mehr vorhanden ist und sich die in den letzten Jahren stetig verschlechternde Verlustsituation oh-

ne umfangreiche Sanierungsmaßnahmen in den kommenden Jahren weiter verschärft.

Die Geschäftsführung der FDGHG hat deshalb Anfang 2012 ein langfristiges, strategisches Sanierungskonzept entwickelt. Das vorgeschlagene Maßnahmenpaket wurde zur Umsetzung genehmigt.

Sowohl auf betrieblicher als auch auf tariflicher Ebene wurden die verschiedenen angedachten Maßnahmen im Zeitraum April 2012 bis Juli 2013 diskutiert und verhandelt. Auf der Tarifebene standen vor allem eine Anpassung des Notlagen-Tarifvertrages, die Fortführung des Ergebnisabführungsvertrages, denkbare Regelungen zur Überleitung von Mitarbeitern in Schwestergesellschaften und Vorstellungen der Arbeitgeberseite zu tariflichen Einsparungen zur Diskussion. Auf betrieblicher Ebene standen ein auf betriebsbedingte Kündigungen verzichtender Interessenausgleich und Sozialplan, das bereits vorgeschlagene Freiwilligen-Programm, ATZ-Angebote sowie eine Betriebsvereinbarung zur Umsetzung von umfangreichen Flexibilisierungsmaßnahmen zur Diskussion. Die in 2012 begonnenen Gespräche wurden in 2013 fortgeführt und im Juli 2013 im Rahmen einer Gesamteinigung sowohl auf Tarif- als auch auf Betriebsebene abgeschlossen.

Die Umsetzungsmaßnahmen wurden daraufhin im Sommer 2013 initiiert. Neben dem Abschluss von 57 ATZ-Verträgen, wurden auch mehr als 100 interne Stellen bei der FDG und FDSG ausgeschrieben bzw. Bewerber ausgewählt. Des Weiteren hat die Umsetzung der Betriebsvereinbarung zur Flexibilisierung der Arbeitszeit begonnen. Geplanter Beginn der neuen Dienstpläne ist April 2014. Die Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen soll in 2014 weiter fortgesetzt werden.

Luftverkehrssicherheit

Die Flughafen Düsseldorf Security GmbH hat ihre Terminal- und Sicherheitsdienstleistungen wiederum erfolgreich am Flughafen angeboten. Die Gesellschaft erzielte im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Jahresüberschuss von TEUR 520. Das Umsatzvolumen in Höhe von EUR 21,2 Mio. wird allerdings

zu über 95 % konzernintern erzielt, weshalb der effektive Beitrag der Sicherheitsdienstleistungen zum Konzernergebnis erheblich geringer ausfällt.

Gemäß der Gesamtstrategie soll die Ausführung von Sicherheitsdienstleistungen noch stärker als bisher durch eigenes Personal der FDSG gedeckt werden, das von der in der Sanierung befindlichen FDGHG übernommen wird. Entsprechend wird voraussichtlich der eigene Mitarbeiterbestand steigen. PRM Dienstleistungen (People with reduced mobility) können wie im Vorjahr angedeutet nicht von der FDSG übernommen werden, da sich nicht genügend Personal aus dem Sanierungsvorhaben der FDGHG beschaffen hat.

Energieversorgung

Die Flughafen Düsseldorf Energie GmbH wurde im Juni 2009 zur Schaffung von Transparenz und zu Zwecken der Kostenoptimierung im Bereich der Energieversorgung sowie im Hinblick auf die Auswirkungen der EU-Umsetzungsvorgaben (buchhalterische, operationelle und informatorische Entflechtung etc.) auf die Energieversorgung von Flughäfen gegründet. Über die Flughafen Düsseldorf Energie GmbH erfolgt auf dem Areal Flughafen Düsseldorf die Verteilung und teilweise die Erzeugung von Nutzenergien (Wärme und Kälte), insbesondere der Betrieb der dafür erforderlichen Energieerzeugungsanlagen und der Netzinfrastruktur. Außerdem kauft der Flughafen Düsseldorf Konzern über sie den ganz überwiegenden Teil des von ihm verbrauchten oder vertriebenen Stroms ein. Im Geschäftsjahr 2013 wurde ein Jahresüberschuss von TEUR 537 ausgewiesen. 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 Immobiliertöchter, 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. Im Geschäftsjahr 2013 konnte die Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH drei weitere Grundstücksverkäufe in der Airport City realisieren. Das Baufeld 16a (Projekt „AirView“), mit einer BGF von ca. 5.450 m², wurde an die AirView Düsseldorf GmbH veräußert. Neuer Eigentümer des Baufeldes 16b (Projekt „AOFI“) ist die AOF GmbH & Co. KG. Auf dem Grundstück wird ein Bürogebäude mit ca. 5.773 m² BGF realisiert. Auf Baufeld 18a befindet sich die STRABAG Real Estate GmbH im Bau des Gebäudes „A-ERO“, welches eine BGF von ca. 4.458 m² aufweisen wird. Die Gesellschaft weist ein Jahresergebnis von TEUR 4.665 (Vorjahr: TEUR 6.745) aus, welches auf weitgehend konzernextern erzielten Umsatzerlösen von EUR 11,7 Mio. (Vorjahr: EUR 12,4 Mio.) beruht.

Die Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH ist gesellschaftsrechtlich an der Laroba GmbH & Co. KG beteiligt. Die Laroba GmbH & Co. KG war 2012 Käuferin eines Grundstücks in der Airport City, auf dem bis zum Jahr 2015 ein neues Verwaltungsgebäude für den FDG Konzern entstehen soll. Die Zwischenfinanzierung wird von der FDG selbst vorgenommen, bis im I. Quartal 2015 die Finanzierung insgesamt von der Laroba GmbH & Co. KG abgelöst und übernommen wird. Diese Änderung hinsichtlich der Verteilung der Chancen und Risiken in Bezug auf die Finanzierung führt in Abweichung zum Vorjahr zu einer erstmaligen Konsolidierung der Gesellschaft als Zweckgesellschaft nach § 290 Abs. 2 Nr. 4 HGB im Geschäftsjahr 2013.

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 erzielte im Geschäftsjahr 2013 einen handelsrechtlichen Jahresüberschuss, der in Form von Erträgen aus der Anwendung der Equity-Methode mit EUR 2,1 Mio. (Vorjahr: EUR 1,1 Mio.) in das Konzernergebnis eingeht.

Flughafen Mönchengladbach

Gegenüber dem Vorjahr verringerte sich die Anzahl der Gesamtflugbewegungen am Flughafen Mönchengladbach auf 42.630 (- 8,6 %) und es wurden 26.466 Fluggäste gezählt (+ 1,2 %). Der Umsatz lag mit EUR 1,5 Mio. rund 6 % unter dem des Vorjahres.

Die in den letzten drei Jahren durchgeführten Restrukturierungsmaßnahmen zeigen in 2013 erste Auswirkungen. Lag der durchschnittliche Verlust in den vergangenen Jahren bei etwa EUR 5,0 Mio., so konnte der Verlust in 2013 durch die Anpassungsmaßnahmen beim Personal, durch eine Kapitalherabsetzung, durch die Abwertung des Anlagevermögens und einen Forderungsverzicht um mehr als die Hälfte reduziert werden. Der über den Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag durch die FDG zu tragende Verlust lag in 2013 bei EUR 1,6 Mio. Mittelfristig bleibt die Gesellschaft jedoch strukturell unrentabel. Die einzige Tochtergesellschaft der FHGMG, die GVG, ist aus Konzernsicht unerheblich.

Flughafen Düsseldorf Tanklager GmbH

Die Flughafen Düsseldorf Tanklager GmbH wurde im Dezember 2013 gegründet. Es ist geplant, die Treibstoffversorgung der Flugzeuge künftig in dieser eigenständigen Gesellschaft zusammen mit weiteren Partnern zu organisieren. Die FDG strebt dabei zwar maßgeblichen Einfluss an, allerdings als Minderheitsgesellschafter. Neben der Aufbrin-



gung des Stammkapitals sind in 2013 keine weiteren Geschäftsvorfälle zu verzeichnen.

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 31.12.2013 waren im Konzern Flughafen Düsseldorf GmbH (ohne Geschäftsführer) beschäftigt:

Mitarbeiter	31.12.2013	31.12.2012
Angestellte	2.159	2.166
Auszubildende	64	63
Gesamt	2.223	2.229

In Bezug auf die Altersstruktur der Beschäftigten ergab sich zum Stand 31.12.2013 für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Konzern Flughafen Düsseldorf GmbH (inkl. Auszubildende) ein Durchschnittsalter von 45,93 Jahren. Die Altersstruktur ist dadurch gekennzeichnet, dass die oberen Altersklassen deutlich stärker besetzt sind. So sind 16 % der Beschäftigten zwischen 41 und 45 Jahre alt, 22 % zwischen 46 und 50 Jahre und 19 % zwischen 51 und 55 Jahre.

Immissionsschutz (Lärmschutz)

Seit 2003 führt der Flughafen Düsseldorf ein umfangreiches Schallschutzprogramm

in seiner Nachbarschaft durch. Zusammen mit den Airlines hat der Flughafen seit Beginn des aktuellen Lärmschutzprogramms im Jahr 2003 circa EUR 67 Mio. in Maßnahmen zum Schallschutz, wie den Einbau von schalldämmenden Fenstern und Balkontüren sowie schallgedämmten Belüftungsanlagen in Schlafräumen, investiert.

Da nur noch wenige Anträge auf Außenbereichsschadung zur Bearbeitung vorliegen, ist der seit dem Start bisher geflossene Gesamtaufwand mit rund EUR 7,0 Mio. gegenüber dem Vorjahr unverändert geblieben.

Derzeit arbeiten etwa 4 Vollzeitkräfte an der Abwicklung des Schallschutzprogramms.

Der Flughafen unterhält eine Fluglärmmessanlage mit 13 stationären und zwei transportablen Messanlagen sowie ein Messfahrzeug. Zusammen mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt, der Deutschen Luft Hansa AG, dem Fluglärmmessanlagenhersteller Topsonic Systemhaus GmbH sowie fünf weiteren Flughäfen nimmt der Flughafen Düsseldorf an einem Forschungsprojekt „MODAL – Modelle und Daten zur Entwicklung von aktiven Schallschutzmaßnahmen im Luftverkehr“ teil. Um die detaillierten Messwerte für das Projekt zur Verfügung stellen zu können, wurden drei bestehende Messanlagen mit neuen Schallpegelmessgeräten ausgestattet.

Der Flughafen betreibt außerdem auf freiwilliger Basis Luftqualitätsmessanlagen für Stickoxide, Schwefeldioxid, Benzol, Toluol, Feinstaub PM10 und PM2,5 sowie Ozon. Das Messgerät für die Kohlenwasserstoffe (Benzol und Toluol) wurde aus Altersgründen Mitte des Jahres durch ein neues, empfindlicheres Gerät ersetzt.

Nachbarschaftsdialog

Das Airport Bürgerbüro ist erste Anlaufstelle für die Nachbarschaft bei allen Fragen zum Luftverkehr, im Fall von Beschwerden über Auswirkungen des Flugbetriebs oder bei Anfragen zu Schallschutzansprüchen. Durch regelmäßige Publikationen, wie die Nachbarschaftszeitung VonHierAus oder durch einen

Infobrief bei kurzfristigen, zeitlich begrenzten Änderungen des Flugbetriebs oder Aktivitäten auf dem Vorfeld, werden die Anwohner über aktuelle Flughafenthemen auf dem Laufenden gehalten. Durch die Kommunikation über die erforderlichen Betriebsabläufe auf einem Flughafen sowie über die Aktivitäten gerade im Fluglärm- und Luftqualitätsbereich wird gezeigt, dass der Flughafen bestrebt ist, die Belastungen auf das unbedingt Notwendige zu beschränken und die Akzeptanz des Luftverkehrs trotz Umweltbeeinträchtigungen zu erhöhen.

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 2013 mit einem Gütesiegel des renommierten Klimaschutzprogramms „Airport-Carbon-Accreditation“ (ACA) für das Level 2 „Reduction“ offiziell zertifiziert. 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.

Die vom Düsseldorfer Flughafen direkt beeinflussbaren Emissionen lagen 2010 bei etwa 59.180 Tonnen, 2011 bei ca. 61.000 Tonnen und 2012 bei 56.850 Tonnen. Zur Klimaschutzstrategie des Düsseldorfer Flughafens gehört ein Einsparungsziel pro Verkehrseinheit (VE) von 10 % bezogen auf den Mittel-

wert der CO₂ Bilanz von 2010 bis 2012 bis zum Jahr 2020, das heißt, bis 2020 soll der relative CO₂-Ausstoß von 2,83 kg pro VE um 0,28 kg auf 2,55 kg pro VE gesenkt werden. Die Umwelteinwirkungen werden so effektiv begrenzt und sogar reduziert.

Zur Energieeinsparung trägt beispielsweise bei, dass durch den hydraulischen Abgleich der Heizungsanlagen im Terminal und einigen Nebengebäuden neben Wärmeenergieeinsparungen auch die Rücklauftemperatur des Fernheiznetzes gesenkt wurde, was sich wiederum positiv auf die Laufzeiten des BHKWs auswirkt. Weitere hydraulische Maßnahmen im Fernheiznetz werden im kommenden Jahr folgen. Zusätzlich ist die Fernwärme um eine Regelung der Vorlauftemperatur in Abhängigkeit von der Außentemperatur ergänzt worden, was Verluste im Fernwärmenetz deutlich reduziert. Veraltete Kälte- und Heizungsumwälzpumpen in den Flugsteigen A und C sind in 2012 gegen geregelte, hocheffiziente Modelle getauscht worden.

Im Zentralgebäude Ost wurde 2011 eine neuartige MeteoViva Wettervorhersage-Steuerung eingerichtet, die die aktuellen Wetterdaten zur Optimierung der Raumluftanlage nutzt. Sie berechnet auf Basis eines mathematischen Modells den Frischluft-, Wärme- und Kältebedarf, der zukünftig im Gebäudeinneren eintreten wird. Auf diese Weise fließt nur exakt so viel Wärme, Kälte und Frischluft in das Gebäudeinnere, wie es der Herstellung des gewünschten Raumklimas bedarf. Durch diese Steuerung konnten im Jahr 2013 ca. 15 % Strom und ca. 37 % Wärme eingespart werden.

Für Ende 2013 ist die CO₂ Rezertifizierung für Level 2 „Reduction“ geplant.

Die wirtschaftliche Bedeutung

Der Flughafen Düsseldorf 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 leben in einem Umkreis von 100 Kilometern rund 18 Mio. Menschen. Die Be-

siedelung 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 rund 600 Unternehmen haben in Summe rund 17.000 Mitarbeiter gemeldet, die am Flughafen tätig sind. Mehr als 2.500 Arbeitnehmer haben ihren Arbeitsplatz bei einem der etwa 47 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 Terminalstation. Aus vielen Orten des Einzugsgebiets können die Fluggäste mindestens einmal in der Stunde direkt und ohne umzusteigen bequem zum Flughafen und zurück fahren. Der Flughafen verfolgt konsequent die Idee des nahtlosen Reisens, das dem Passagier den bequemen Wechsel der Verkehrsträger ermöglicht. Direkt im Bahnhof „Düsseldorf Flughafen“ befindet sich die Station des SkyTrain, einer Kabinenbahn, die die Passagiere in kürzester Zeit ins Terminal bringt.

Für den Flughafen Düsseldorf 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 2013	Ist 2012
Cashflow (in TEUR)	111.025	95.210
EBIT (in TEUR)	86.094	79.899
EBITDA (in TEUR)	147.395	150.937
EBITDA-Marge	34,3 %	35,4 %
ROCE	10,0 %	9,5 %
Eigenkapitalrentabilität (EBIT)	32,7 %	34,2 %
Umsatzrentabilität (EBIT)	19,6 %	18,5 %
Kapitalrendite	7,4 %	8,4 %
Umsatz / Mitarbeiter FTE (in EUR)	204.287	205.305
Personalaufwand/Mitarbeiter (in EUR)	65.697	62.113
Wirtschaftliches Eigenkapital (in TEUR)	160.286	174.875
Wirtschaftliches Eigenkapital/Bilanzsumme	15,01 %	16,89 %

Der Konzern Flughafen Düsseldorf hat in 2013 bei einem Gesamtumsatz von EUR 429,2 Mio. (Vorjahr: EUR 425,8 Mio., + 0,8 %) einen Konzernjahresüberschuss von EUR 34,5 Mio. (Vorjahr: EUR 40,3 Mio.) erzielt.

Die Aviation-Erlöse sind um 0,2 % von EUR 271,3 Mio. in 2012 auf EUR 272,0 Mio. in 2013 gestiegen.

Die Aviation-Erlöse setzen sich zusammen aus fixen und variablen Landeentgelten, Abstellentgelten, Bodenverkehrsdienstleistungen sowie Frachtentgelten. Die Landeentgelte sind von EUR 208,7 Mio. auf EUR 212,2 Mio. um 1,7 % gestiegen. Die Erlöse aus Bodenverkehrs- und Bodenabfertigungsdienstleistungen sind von EUR 48,8 Mio. im Vorjahr auf EUR 44,4 Mio. in 2013 primär bedingt durch den Rückgang der Abfertigungserlöse der Tochtergesellschaft FDGHG gesunken. Die Frachtentgelte sind von EUR 13,8 Mio. auf EUR 15,3 Mio. um 10,9 % gestiegen.

Die Erlöse im Bereich „Non-Aviation“ sind um 1,8 % gestiegen und zwar von EUR 154,5 Mio. in 2012 auf EUR 157,3 Mio. in 2013.

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 75,0 Mio. auf EUR 80,2 Mio. gestiegen. Die Pacht- und Umsatzmieten sind von EUR 45,2 Mio. auf EUR 39,6 Mio. gesunken. Die Einnahmen aus Versorgungsleistungen stiegen um 3,8 % von EUR 13,1 Mio. auf EUR 13,6 Mio. Aus Grundstücksverkäufen erzielte die Tochtergesellschaft FDI Erlöse von EUR 8,0 Mio. (Vorjahr: EUR 8,5 Mio.). Die sonstigen Erlöse sind von EUR 12,7 Mio. im Vorjahr auf EUR 16,0 Mio. gestiegen.

Innerhalb der Subsegmente der Bereiche Mieten und Pacht-/Umsatzmieten bewegte sich der Geschäftsbereich insgesamt gesehen vergleichbar zum Vorjahr. Lediglich die sonstigen Erlöse haben sich überdurchschnittlich entwickelt, was auf stark gestiegene (EUR 1,2 Mio.) Werkstattleistungen zurückzuführen ist.

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten Erträge aus der Auflösung von einem Sonderposten für Zuschüsse in Höhe von EUR 3,2 Mio. Aus der Auflösung von Rückstellungen besteht hier ein Sondereffekt von für Altersversorgungen gebildeten Rückstellungen in Höhe von EUR 12,8 Mio. In Höhe von EUR 7,0 Mio. hatte sich ein solcher Sondereffekt auch im Vorjahr ergeben. Daneben waren im Geschäftsjahr Sondereffekte im Zusammenhang mit Ausbuchungen von Lieferantenverbindlichkeiten in Höhe von EUR 1,3 Mio. enthalten. In Summe liegen die Sondereffekte 2013 deshalb leicht oberhalb ihrer Summe in 2012. 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 5,6 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 Eigenbe-

wirtschaftung 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 3,4 Mio. gestiegen.

Die Abschreibungen liegen aufgrund der im Geschäftsjahr 2012 vorgenommenen außerplanmäßigen Abschreibungen am Flughafen Mönchengladbach deutlich niedriger als im Vorjahr.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind im aktuellen Geschäftsjahr um 7,4 % oder EUR 6,0 Mio. angestiegen. Diese Zunahme ist im Wesentlichen auf Rabattierungen gegenüber Airlines zurückzuführen.

Aus der zuvor beschriebenen Entwicklung ergibt sich ein operatives Ergebnis von EUR 83,9 Mio. und damit eine Steigerung von 6,6 % gegenüber dem Vorjahr. Damit einhergehend konnte eine EBITDA-Marge von 34,3 % (Vorjahr: 35,4 %) erreicht werden.

Der Zinsaufwand für Darlehen ist mit EUR 24,0 Mio. in 2013 fast unverändert zum Vorjahr geblieben. Das Darlehensvolumen (ohne Bilanzposten Verbindlichkeiten aus Immobilienfinanzierung) von insgesamt EUR 611,0 Mio. ist zu rund 85 % mit festen Zinssätzen gesichert. Die Zinsbelastung ist deshalb gegenüber dem Vorjahr beinahe unverändert. 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 oberhalb 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 2013 wurden Erträge von EUR 2,1 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 2013 Aufwendungen im Zusammenhang mit der Sanierung der Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH. Hierbei handelt es sich ausschließlich um die Kosten der Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH, denn die Zuschreibung der Beteiligung, die in Vorjahren teilwertkorrigiert wurde, als auch der gewährte Zuschuss der Flughafen Düsseldorf GmbH werden im Konzernergebnis wieder neutralisiert.

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 zu den Planerwartungen sind Umsatz, operatives Ergebnis und Konzernjahresüberschuss leicht über der Prognose.

Vermögenslage

Das mittel- und langfristig gebundene Vermögen ist von EUR 943,9 Mio. in 2012 auf EUR 984,1 Mio. in 2013 gestiegen.

Die Zugänge im Sachanlagevermögen betragen EUR 104,2 Mio. Wesentliche Zugänge sind Teile der noch im Bau befindlichen neuen Gepäckförderanlage (EUR 15,8 Mio. incl. Gepäcktunnel) sowie die bis zum Bilanzstichtag aufgelaufenen Anzahlungen für das in der Laroba GmbH & Co. KG bilanzierte neue Verwaltungsgebäude der Flughafen Düsseldorf GmbH in Höhe von EUR 9,9 Mio. Die Laroba GmbH & Co. KG ist in diesem Jahr neu in den Konsolidierungskreis des Flughafen Düsseldorf GmbH Konzerns eingebunden. Des Weiteren wurden hier unter anderem der Neubau eines weiteren Blockheizkraftwerkes sowie die Generalüberholung des Daches der Halle 2 erfasst.

Das kurzfristig gebundene Vermögen weist EUR 52,4 Mio. gegenüber EUR 56,7 Mio. in 2012 aus.

Die Kundenforderungen betragen im Berichtsjahr EUR 29,2 Mio. gegenüber EUR 33,2 Mio. in 2012. Dies bedeutet einen durchschnittlichen Forderungsbestand von 26,5 Tagen (Vorjahr: 28,6).

Abweichend zu den Einzelabschlüssen der Konzerngesellschaften werden im Konzernabschluss für Differenzen zwischen handels- und steuerbilanziellen Wertansätzen auf der Einzelabschluss- 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 2,1 Mio. auf EUR 26,4 Mio. zurück. Verlustvorträge sind in den aktiven latenten Steuern dabei unverändert nicht enthalten. Mit rund EUR 17,9 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 2013 durch die erstmalige Konsolidierung der Laroba GmbH & Co. KG geändert. Die Anteile im Fremdbesitz betreffen somit den Flughafen Mönchengladbach sowie den Minderheitsgesellschafter bei der Laroba GmbH Co. KG. 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 109,8 Mio. in 2012 auf EUR 119,8 Mio. gestiegen. Wesentliche Ursache hierfür sind die gestiegenen Rabattierungen für Airlines, die erst im Folgejahr abgerechnet werden können.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten stiegen auf jetzt EUR 611,0 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 2013 EUR 81,5 Mio. neue Darlehen aufgenommen, die Darlehenstilgungen betragen in 2013 EUR 35,3 Mio.

Die Verbindlichkeiten aus der Immobilienfinanzierung betreffen die Finanzierung der in den Konzernabschluss einbezogenen Zweckgesellschaften und sind planmäßig um EUR 3,5 Mio. gesunken.

Auf die vorstehenden Ausführungen zu den aktiven latenten Steuern wird hingewiesen. Die um EUR 0,8 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 111,0 Mio., der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit be-

trug per Saldo EUR 102,3 Mio. und der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeiten lag bei EUR 5,6 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 5,3 Mio. (Vorjahr: EUR 2,2 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, dass ein Istwert 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.

Ein weiteres wichtiges Instrument zur Vermeidung und Begrenzung von Risiken ist das interne Kontrollsystem. Elemente des internen Überwachungssystems sind sowohl prozessintegrierte als auch prozessunabhängige Überwachungsmaßnahmen. In einem zentralen Dokumentationssystem sind die wesentlichen Risiken sowohl in den Rechnungslegungsprozessen als auch in den operativen Prozessen und die dazugehörigen Kontrollen hinterlegt.

Die einzelnen Geschäftseinheiten sind gehalten, in dem zentralen Dokumentationssystem die Einhaltung bzw. Durchführung der unterschiedlichen Kontrollen zu dokumentieren. Durch einen jährlich wiederkehrenden Prozess wird sichergestellt, dass die Durchführung der verschiedenen Prozesskontrollen gewährleistet ist.

Neben vielfältigen spezifischen Kontrollen von Verwaltungs-, Ausführungs-, Abrechnungs- und Genehmigungsfunktionen bilden maschinelle IT-Prozesskontrollen einen wesentlichen Baustein des Internen Kontrollsystems.

Budgetplanung

Zentraler Bestandteil des Gesamtrisikomanagements der FDG ist eine dezidierte Unternehmensplanung (Budget), die jeweils im Herbst eines Geschäftsjahres für das Folgejahr auf Monatsbasis und die 4 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 Sanierungsuntersu-

chung und eine Sanierungsplanung vorgelegt werden. Die Detailuntersuchungen hierzu wurden im Jahr 2013 abgeschlossen. Die Sanierungsuntersuchung und -planung wird im Jahr 2014 fortgesetzt. Der Beginn der Grundwassersanierung ist für 2015 geplant. Bereits im Jahresabschluss 2010 wurde eine Rückstellung 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.

Die Liberalisierung der Bodenabfertigungsdienste, die seit 2004 von der 100%igen Tochtergesellschaft FDGHG erbracht werden, hat zu einem kontinuierlichen Erstarben des Wettbewerbs geführt. Bei vergleichbaren Leistungs- und Qualitätsstandards ist das Preisniveau das vorwiegend entscheidende Differenzierungsmerkmal. Neuverhandlung und Verlängerung auslaufender Abfertigungsverträge in 2014 und den Folgejahren stehen unter einem erheblichen Preisdruck und bilden auf der Erlösseite das maßgebliche Risikopotenzial. Das in 2012/2013 erarbeitete Restrukturierungskonzept befindet sich in der Umsetzung, wird aber voraussichtlich erst in 2016 zu einer nachhaltig positiven Ergebnislage in der FDGHG führen. Zwischenzeitlich wird die FDG voraussichtlich nochmals signifikante Verluste der FDGHG zu tragen haben. Ein wesentliches Risiko besteht jedoch zunächst, wenn das Restrukturierungsprogramm nicht wie geplant umgesetzt werden kann. Der geplante Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen zugunsten der konzerninternen Deckung von Leistungsbedarfen im Bereich Sicherheitsdienstleistungen und sonstiger Leistungen bedeutet für andere Konzerngesellschaften einen Verzicht auf eine ggf. preisgünstigere Deckung dieser Bedarfe im Wege des Personalleasings.

Durch die sukzessiven Kundenverluste der FDGHG hat sich inzwischen eine annähernde Monopolsituation zu Gunsten des Wettbewerbers bei den Bodenverkehrsdiensten ergeben. Wiederholt haben mehrere Airlines daher aus Qualitäts- und Preisgründen den Wunsch geäußert, eine dritte Lizenz für einen zusätzlichen Bodenabfertigungsdienstlei-

ster auszuschreiben, um so wieder einen echten Wettbewerb auf dem Vorfeld zu ermöglichen und den Standort Düsseldorf so für die Airlines attraktiv zu halten. Damit könnte das Risiko möglicher Streckenstreichungen am Flughafen Düsseldorf verhindert werden.

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 von der FDG 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 weiteren behördlichen Auflagen kommen, die zu Investitionen in z.B. neue Scanner-Technologien (Körper- und Liquidscannern) bei den Fluggastkontrollen (Umbauten) und an den Personen- und Warenkontrollen (Liquidscanner) führen würden. Zusätzliche Behördenaufgaben aus Audits hinsichtlich der EU-Sicherheitsverordnung können zu weiter steigenden Sicherheitskosten führen.

Für das Jahr 2014 wurde ein EEG-Preisanteil von 6,24 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 Offshore-Umlage zu rechnen. Generell stellt der Anstieg der Energiekosten ein Risiko für die Geschäftsentwicklung der FDG dar. Im Rahmen des



2013 gestarteten Ergebnissicherungsprojektes wurden hier bereits Maßnahmen zur Gegensteuerung getroffen.

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 Kostensenkungs- und Umstrukturierungsprogramme zu einer Reduzierung des Flugangebotes führen und auch Auswirkungen auf die Drehkreuzverkehre in Düsseldorf haben. Dazu zählt auch die Auslagerung des zentralen Kont-Verkehrs der Lufthansa auf die Tochter Germanwings, die aber auch Chancen für die Flughafen Düsseldorf GmbH mit sich bringen kann.

Die Wirtschaftsplanung sieht für das Jahr 2016 den Bescheid eines Planfeststellungsbeschlusses mit ersten verkehrlichen Zuwächsen in 2017 vor. Es besteht das Risiko, dass sich im Prozess der Antragstellung oder auch im Genehmigungsverfahren Verzögerungen oder sonstige Entwicklungen ergeben, so dass sich im Planungszeitraum die im Zusammenhang mit der erweiterten Betriebsgenehmigung geplanten Verkehrssteigerungen nicht realisieren lassen.

Mögliche Risiken für die wirtschaftliche Entwicklung am Flughafen Düsseldorf 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. Die Weltluftfahrtorganisation ICAO arbeitet derzeit an einem internationalen System zu Klimaabgaben im Luftverkehr. Solche und ähnliche Maßnahmen können die Preise für Luftverkehrsreisen erhöhen und dadurch das Passagieraufkommen des Flughafens Düsseldorf 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. 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.

In ausgewählten Einzelfällen hat die FDG Bürgschaften zugunsten von Tochterunternehmen übernommen. Aktuell wird insoweit gleichwohl nicht mit nennenswerten Inanspruchnahmen in der näheren Zukunft gerechnet.

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 im Geschäft der FDG ein klassisches Kreditlimitsystem nur eingeschränkt anwendbar ist, werden Kundendeposits, die während der gesamten Geschäftsbeziehung aufrecht zu erhalten sind, erhoben. Auf zweifelhafte Positionen des Forderungsbestands werden angemessene Wertberichtigungen gebildet.

Zu den Risiken im Verbund- und Beteiligungsbereich wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen.

Einem erheblichen Teil der Kreditfinanzierung der FDG liegt eine variable Verzinsung, regelmäßig auf EURIBOR-Basis, zugrunde. 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 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 5 Jahre. Unter Barliquidität wird dabei eine Art Cashflow verstanden. Eine (künftige) Verfehlung der financial Covenants erscheint aktuell unwahrscheinlich.

In der Gesamtbetrachtung wird die Risikosituation der FDG als beherrschbar eingeschätzt. Existenzbedrohende Risiken sind derzeit nicht erkennbar.

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. April 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

Die Flughafen Düsseldorf GmbH blickt mit Optimismus auf das kommende Geschäftsjahr 2014. Das ifw (Institut für Weltwirtschaft) in Kiel sieht die Zeichen für die Konjunktur in Deutschland auf Expansion stehen. Ein anziehender Investitionszyklus wird die ökonomische Aktivität in den nächsten zwei Jahren spürbar beleben. Über den Ersatzbedarf hinaus werden angesichts steigender Kapazitätsauslastung zunehmend auch Erweiterungsinvestitionen erfolgen. Im Zuge konjunkturell steigender Einkommen und einer robusten Arbeitsmarktentwicklung werden auch die privaten Konsumausgaben spürbar zulegen. Vom Außenhandel dürften demgegenüber rein rechnerisch keine nennenswerten Produktionseffekte ausgehen. Nachdem das Bruttoinlandsprodukt im abgelaufenen Jahr nur schwach gestiegen ist, dürfte es im Prognosezeitraum mit Zuwachsraten von 1,7 % (2014) und 2,5 % (2015) deutlich stärker expandieren. Gegen Ende 2014 wird die deutsche Wirtschaft voraussichtlich die Schwelle zur Hochkonjunktur überschreiten. Die öffentlichen Haushalte werden im Prognosezeitraum wohl mit steigenden Überschüssen abschließen.

Angesichts der bevorstehenden demografischen Herausforderungen, einer außergewöhnlich niedrigen Zinsbelastung und weiterhin schwebender Haftungsrisiken im Zuge der Krise im Euroraum lassen die finanzpolitischen Konsolidierungsambitionen jedoch zu wünschen übrig. Auch tragen die bislang absehbaren Initiativen der neuen Bundesregierung voraussichtlich nicht zur Stärkung, sondern eher zur Schwächung der Wachstumskräfte bei.

Dennoch wird mit einem weiterhin über der allgemeinen Wachstumsrate liegendem Wachstum des Flugverkehrs bzw. des Passagiervolumens auch in 2014 gerechnet.

So ist die Nachfrage nach Start- und Landefenstern, den so genannten 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 am 16. September 2013 für den Sommer 2014 ist beschlossen worden, die Koordinierungseckwerte mit 43 (bei Einbahnbetrieb) bzw. 45 (bei Zweibahnbetrieb) weiterhin unverändert zu lassen.

Zum Stichtag der Slotanmeldung am 10. Oktober 2013 wurden für den Flughafen Düsseldorf 136.536 Bewegungen angefragt. Dies entspricht einer Steigerung von 3,1 % bzw. 4.115 Flugbewegungen gegenüber dem Sommer 2013. Dabei wurden zu den werktäglichen Spitzenstunden mit bis zu 60 Flugbewegungen erneut deutlich mehr Slots nachgefragt, als maximal pro Stunde koordiniert werden dürfen.

Zur Erstkoordination sind vom Flughafenkoordinator 128.477 Slots zugeteilt worden. Zu diesem Zeitpunkt lag der Slotbestand mit +0,1 % bzw. +124 koordinierten Bewegungen quasi auf Vorjahresniveau.

Insgesamt konnten vom Koordinator jedoch 8.059 Slots (= 5,9 % der nachgefragten Slotmenge) nicht zugeteilt werden und weitere 13,8 % (= insg. 18.841 Slots) wurden mit Zeitabweichungen zugeteilt, teilweise mit mehr als 2 Std. Abweichung zur gewünschten Zeit.

Zur Erstkoordination liegt Düsseldorf damit mit einem Plus von nur 0,1 % bei den koordinierten Bewegungen unter dem Durchschnitt aller deutschen Flughäfen. Insgesamt wurden 1,2 % mehr Slots zugeteilt als für die vorherige Sommerflugplanperiode.

Vom 14. bis 18. November 2013 fand die Flugplankonferenz für den Sommer 2014 statt. Dort wurden für den Flughafen Düsseldorf weitere 144 Slots zugeteilt, so dass nun 128.621 Bewegungen koordiniert sind. Dies entspricht einem leichten Zuwachs von 0,1 % gegenüber dem Vergleichszeitpunkt des Sommers 2013.



Erwartete Geschäftsentwicklung in 2014

Auf Basis der zuvor dargestellten Rahmenbedingungen für den Sommerflugplan 2014 und den Erwartungen für den Winterflugplan 2014/2015 geht die Geschäftsführung der FDG für das Geschäftsjahr 2014 von etwa 21,6 Mio. Passagieren am Flughafen Düsseldorf aus. In diesem Rahmen wird Umsatzwachstum im Bereich Aviation sowie auch Non-Aviation erwartet. Der anhaltende Trend zum Einsatz größeren Fluggeräts reduziert dabei die Wachstumspotentiale im Bereich Aviation. Das operative Ergebnis soll ein Niveau von näherungsweise EUR 80 Mio. erreichen. Im Bereich der Restrukturierung der Tochtergesellschaft FDGHG werden Einmaleffekte entfallen. In der Gesamtbetrachtung wird eine Ergebnisstabilisierung beim Flughafen Düsseldorf erwartet.

Wesentliche Investitionen des kommenden Geschäftsjahres werden fortgesetzt die Gepäckförderanlage, die Generalsanierung von Flugbetriebsflächen und erneute Investitionen in Sicherheit und Komfort im Terminal betreffen. Insgesamt wird das Investitionsvolumen 2014 in etwa das Niveau von 2013 erreichen.

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit wird für 2014 auf dem Niveau von 2013 oder leicht darunter erwartet. Aufgrund der erneut hohen Investitionstätigkeit und in Zusammenschau mit einer zu erwartenden Vollausschüttung des aktuellen Jahresüberschusses der Muttergesellschaft (EUR 36,6 Mio.) wird deshalb voraussichtlich eine Nettoneukreditaufnahme von bis zu EUR 120 Mio. in der FDG erforderlich werden.

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 die Geschäftsführung die FDG als gut aufgestellt für eine positive weitere Entwicklung. Allerdings gilt es, den sich abzeichnenden Restrukturierungsweg der 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 24. Januar 2014
Flughafen Düsseldorf GmbH

Thomas Schnalke

Impressum

Herausgeber

Flughafen Düsseldorf GmbH
Consumer Marketing
Leitung: Eckhard Mischke

Konzeption & Redaktion

Jörn Bücher

Gestaltung

Michael Nentwig

Fotos

Andreas Wiese,
Archiv FDG

**Geschäftsbericht
2013**

Düsseldorf Airport
Postfach 30 03 63
D-40403 Düsseldorf

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

dus.com