



„**20.000 Menschen** arbeiten  
am Flughafen. Ich bin einer davon.“

Thorsten Scheffer, Einweiser



Fünffjahresübersicht  
2011-2015

Verkehrsentwicklung

	2011	2012	2013	2014	2015
--	------	------	------	------	------

Fluggäste

Fluggastaufkommen (Mio.)	20,34	20,83	21,23	21,85	22,50
--------------------------	-------	-------	-------	-------	-------

Durchschnitt pro Tag	55.723	56.921	58.159	59.864	61.579
----------------------	--------	--------	--------	--------	--------

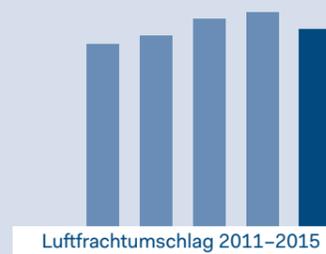
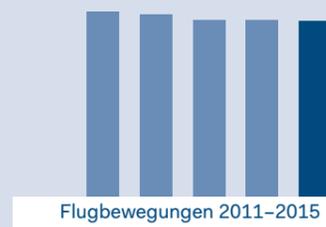
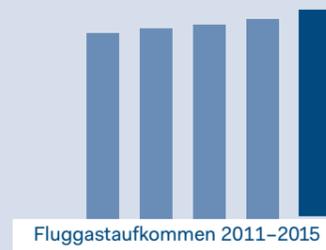
Flugbewegungen

Flugbewegungen	221.668	217.219	210.828	210.732	210.205
----------------	---------	---------	---------	---------	---------

Durchschnitt pro Tag	607	593	578	577	576
----------------------	-----	-----	-----	-----	-----

Luftfracht

Luftfrachtumschlag (t)	97.250	101.588	110.815	114.180	105.300
------------------------	--------	---------	---------	---------	---------



Geschäftsentwicklung in Mio. EUR

	2011	2012	2013	2014	2015
--	------	------	------	------	------

Umsatzerlöse	418,7	425,8	429,2	425,6	449,0
--------------	-------	-------	-------	-------	-------

Bilanzsumme	1.042,8	1.035,2	1.067,6	1.079,8	1.044,0
-------------	---------	---------	---------	---------	---------

Anlagevermögen	948,4	944,0	984,1	1.003,0	950,8
----------------	-------	-------	-------	---------	-------

Investitionen	52,5*	75,3	104,2	83,1	62,6
---------------	-------	------	-------	------	------

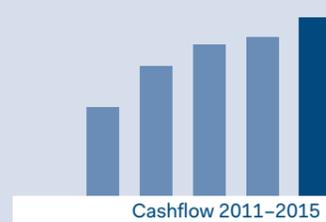
Abschreibungen	65,5	71,0	61,3	63,5	68,6
----------------	------	------	------	------	------

Jahresergebnis	42,5	40,3	34,5	42,9	53,7
----------------	------	------	------	------	------

Cashflow	64,7	95,2	111,0	116,4	130,7
----------	------	------	-------	-------	-------

Mitarbeiterzahl	2.303	2.268	2.246	2.252	2.314
-----------------	-------	-------	-------	-------	-------

\*einschließlich Zweckgesellschaften



Geschäftsbericht 2015

Fünffjahresübersicht	2
Vorwort der Geschäftsführung	7
Konzernstruktur	10
Organe der Gesellschaft	11
Chronik 2015	14
Top Five: Flugziele und Airlines	22
Flugangebot Düsseldorf Airport	26
Bericht des Aufsichtsrates	31
Jahresabschluss zum 31. Dezember 2015	34



„Der Flughafen Düsseldorf ist ein **Wachstumsmotor** auch für unsere Region, die Stadt Duisburg und den gesamten Niederrhein.“

Dr. Stefan Dietzfelbinger  
Hauptgeschäftsführer IHK Niederrhein



## Liebe Leserin, lieber Leser

Der Düsseldorf Airport befindet sich weiterhin auf Wachstumskurs. Wir blicken bereits auf den sechsten Passagierrekord in Folge. Im letzten Jahr starteten und landeten 22,5 Millionen Passagiere bei uns. Damit haben wir unsere Position in und für NRW behauptet. Der Passagierzuwachs spiegelt sich auch in einem soliden wirtschaftlichen Jahresergebnis in Höhe von 53,7 Millionen Euro wider.

Unsere Wachstumsmöglichkeiten sind aber durch unsere derzeitige Betriebsgenehmigung begrenzt. Verglichen mit den anderen deutschen Flughäfen fällt unser Passagierzuwachs niedriger aus. Wir wollen uns aber bedarfsgerecht weiterentwickeln können, um Standortqualität, Wertschöpfung und Beschäftigung für Düsseldorf und die gesamte Rhein-Ruhr-Region zu sichern. Und natürlich auch, um der wachsenden Nachfrage im Einzugsgebiet ein entsprechendes Verkehrsangebot gegenüberstellen zu können. Seit langem schon können wir die Wünsche der Fluggesellschaften nach zusätzlichen Slots für Starts und Landungen in den für sie wichtigen Stunden des Tages nicht mehr erfüllen. Deshalb hat der Antrag auf Planfeststellung und Kapazitätserweiterung für uns höchste Priorität.

Die Unternehmen in der Region und große Teile der Bevölkerung wissen um die Bedeutung eines internationalen Flughafens. Unser Airport genießt eine hohe Akzeptanz. Laut einer Forsa-Studie sehen 96% der Befragten den Düsseldorfer Airport als wichtigen Wirtschaftsfaktor und 76% konstatierten, dass man Fluglärm akzeptieren muss, wenn man die Vorteile eines internationalen Flughafens nutzen möchte.

Ein Ereignis, das uns im letzten Jahr emotional sehr bewegt hat, war der Flugzeugabsturz der Germanwings 4U9525 auf ihrem Weg von Barcelona nach Düsseldorf. Viele Mitarbeiter haben an diesen



Dr. Ludger Dohm und Thomas Schnalke

Tagen Außerordentliches geleistet. Unser Mitgefühl gilt den Angehörigen der Opfer, die auf tragische Weise geliebte Menschen verloren haben.

Auch in 2016 steht für uns außer Frage, dass wir der Landeshauptstadt die „Station Airport“ am Flughafenbahnhof für die Betreuung ankommender Flüchtlinge zur Verfügung stellen und den Notleidenden Menschen unbürokratische Hilfe leisten werden.

Zur Bewältigung der Herausforderungen und zum Erfolg unseres Flughafens in einem anspruchsvoller werdenden Wettbewerbsumfeld haben unsere verlässlichen Geschäftspartner ebenso beigetragen wie unsere engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Ihnen allen gilt unser Dank, begleitet mit den Wünschen auf eine weiterhin gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Die Geschäftsführung

Dr. Ludger Dohm  
Sprecher

Thomas Schnalke



„Natürlich sind in Lohausen die Maschinen zum Greifen nahe. Aber das war schon immer so. **Jeder will doch fliegen.**“

Nicole Koch  
Flughafen-Nachbarin aus Lohausen



## Konzern

## Flughafen Düsseldorf GmbH

50% Landeshauptstadt Düsseldorf  
 50% Airport Partners GmbH  
 40% AviAlliance GmbH  
 20% AviC GmbH & Co. KGaA  
 40% Aer Rianta International cpt

## 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 Verwaltungs GmbH**  
 (100 % FDG)

**Flughafen Düsseldorf Security GmbH**  
 (100 % FDG)

**Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH**  
 (70,03 % FDG)

Flughafen Mönchengladbach Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH (100% FMG)

**SITA Airport IT GmbH**  
 (30 % FDG)

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

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

## Gesellschafter

Airport Partners GmbH  
 Landeshauptstadt Düsseldorf



## Aufsichtsrat

Thomas Geisel  
 Oberbürgermeister der  
 Landeshauptstadt Düsseldorf  
 Vorsitzender (ab 16. Januar 2016)  
 2. Stellvertreter  
 Vorsitzender (bis 15. Januar 2016)

Peter Büddicker  
 Landesbezirksfachbereichs-  
 leiter Landesbezirksverwal-  
 tung der Vereinten Dienstleis-  
 tungsgewerkschaft ver.di  
 Arbeitnehmervertreter  
 1. Stellvertreter  
 Vorsitzender

Dipl.-Kfm. Gerhard Schroeder  
 Geschäftsführer  
 AviAlliance GmbH  
 Vorsitzender (bis 15. Januar 2016)  
 2. Stellvertreter  
 Vorsitzender (ab 16. Januar 2016)

Ümit Abay  
 Mitglied des Betriebsrats der  
 Flughafen Düsseldorf Ground  
 Handling GmbH  
 Arbeitnehmervertreter  
 (bis 23. März 2015)

Christine Behle  
 Mitglied im ver.di-Bundes-  
 vorstand und Leiterin des  
 Fachbereichs Verkehr  
 (Ersatzmitglied) (bis 1. Feb. 2016)

Dr.-Ing. Rolf Bierhoff  
 Ehem. Vorstand der RWE AG  
 (bis 1. Februar 2016)

Cafer Celik  
 Assistent Betriebsleitung  
 Warehouse  
 Arbeitnehmervertreter  
 (ab 23. März 2015)

Frank Enners  
 Betriebsleiter  
 Arbeitnehmervertreter  
 (bis 23. März 2015)

Raymond Gray  
 Group CFO DAA plc, Ireland

Michael Hanné  
 Prokurist und  
 Geschäftsbereichsleiter  
 Arbeitnehmervertreter  
 Heinz Hardt  
 Bürgermeister a.D. der  
 Landeshauptstadt Düsseldorf

Angela Hebler  
 Sprecherin der GRÜNEN  
 Ratsfraktion (ab 21. August 2015)

Michael Henning  
 Referent für Wildlife Control  
 und Jagdrecht  
 Ersatzmitglied (ab 23. März 2015)

Rainer Hindenburg  
 Gruppenleiter  
 Arbeitnehmervertreter

Uwe Kasischke  
 Personalsachbearbeiter  
 Arbeitnehmervertreter

Werner Kiepe  
 Gewerkschaftssekretär  
 Landesbezirksverwaltung der  
 Vereinten Dienstleistungs-  
 gewerkschaft ver.di  
 Arbeitnehmervertreter  
 (ab 23. März 2015)

Stefani Kleeberg  
 Redakteurin  
 Arbeitnehmervertreterin

Heinz Knoll  
 Bekleidungsverwalter  
 Arbeitnehmervertreter  
 (bis 23. März 2015)

Miriam Koch  
 Flüchtlingsbeauftragte der  
 Landeshauptstadt Düsseldorf  
 (bis 21. August 2015)

Dipl.-Ök. Holger Linkweiler  
 Geschäftsführer  
 AviAlliance GmbH

Jörg Lorenzen  
 Sachbearbeiter  
 (Ersatzmitglied) (bis 23. März 2015)

Volker Maaßen  
 Vorsitzender des  
 Betriebsrates der  
 Flughafen Düsseldorf  
 Ground Handling GmbH  
 Arbeitnehmervertreter

Wolfgang Meßing  
 Gewerkschaftssekretär der  
 Komba Gewerkschaft  
 (Ersatzmitglied) (bis 23. März 2015)

Markus Paulich  
 Vorsitzender des  
 Betriebsrates der Flughafen  
 Düsseldorf GmbH  
 Arbeitnehmervertreter  
 (ab 23. März 2015)

Stephanie Peifer  
 Geschäftsführerin  
 Bezirksverwaltung der  
 Vereinten Dienstleistungs-  
 gewerkschaft ver.di  
 Arbeitnehmervertreter  
 (ab 23. März 2015)

Jürgen Poggemann  
 Bauingenieur  
 (Ersatzmitglied)  
 (bis 23. März 2015)

Andreas Rimkus  
 Abgeordneter des  
 Deutschen Bundestages

Thomas Schürmann  
 Manager Marketing & Sales  
 (Ersatzmitglied) (ab 23. März 2015)

Rolf Tups  
 Unternehmensberater

Michael Upton  
 Senior Vice President  
 Finance daa international,  
 Ireland

Gustav Wilden  
 Gewerkschaftssekretär  
 Bezirksverwaltung der  
 Vereinten Dienstleistungs-  
 gewerkschaft ver.di  
 Arbeitnehmervertreter  
 (bis 23. März 2015)

## Geschäftsführung

Dr. Ludger Dohm  
 Sprecher der  
 Geschäftsführung  
 Arbeitsdirektor  
 Geschäftsführungsbereich  
 Aviation, Marketing,  
 Immobilienmanagement  
 und Human Resources  
 Essen (ab 1. März 2015)

Dipl.-Kfm. Thomas Schnalke  
 Geschäftsführer  
 Geschäftsführungsbereich  
 Non-Aviation und  
 Kaufmännische Bereiche  
 Düsseldorf

## Prokuristen

Dipl.-Ing. Klaus Dirmeier  
 Geschäftsbereichsleiter  
 Real Estate Management  
 Essen

Michael Hanné  
 Geschäftsbereichsleiter  
 Operations  
 Düsseldorf

Norbert Lungwitz  
 Leiter des Service- und  
 Steuerungs-Centers  
 Finanz- und Rechnungswesen  
 Velbert (bis 31. März 2015)

Karin Möllers  
 Geschäftsbereichsleiterin  
 Non-Aviation  
 Düsseldorf

Rechtsanwalt Thomas Poos  
 Zentralbereichsleiter  
 Personalmanagement und  
 Sicherheit  
 Mönchengladbach  
 (bis 31. März 2015)

Ulrich Wozalla  
 Leiter des Service- und  
 Steuerungs-Centers  
 Kaufmännischer Bereich  
 Duisburg (ab 1. April 2015)



„Ich hätte nie gedacht, dass  
ich als Koch einmal  
**an einem Flughafen lande.**“

Santoso, Koch im Palavrion



02



23. Februar

**Mitarbeiter beziehen neue Flughafenzentrale**

Rund 500 Mitarbeiter der Flughafen Düsseldorf GmbH beziehen ihren Arbeitsplatz in der neuen Flughafenzentrale auf der Flughafenstraße 105. 50 Millionen Euro hat der Flughafen in das moderne, energieeffiziente sechsgeschos-sige Bauwerk investiert.



1. Februar

**Etihad-Dreamliner absolviert Jungfernflug**

Starkes Statement für Düsseldorf: Die erste an Etihad Airways ausgelieferte Boeing 787-9 absolviert ihren offiziellen Jungfernflug ins weltweite Netz nach Düsseldorf. Begrüßt wird der Dreamliner von Gerhard Schroeder, Vorsitzender des Flughafen-Aufsichtsrates, Michael Rudolf von der Partnerairline Air Berlin, Etihad-Europa-Chef Joost den Hartog, Düsseldorfs Oberbürgermeister Thomas Geisel und Flughafengeschäftsführer Thomas Schnalke (v.l.n.r.).



26. Februar

**World Duty Free Group übernimmt Duty-Free-Geschäft**

Die spanische World Duty Free Group übernimmt das Duty Free Geschäft am Düsseldorfer Airport. Die Shops in Düsseldorf, die den Passagieren ein neues Shopping-Erlebnis bieten, sind die ersten Stores des spanischen Betreibers in Deutschland. Die World Duty Free Group betreibt weltweit mehr als 500 Läden in 19 Ländern.



6. Februar

**„Wie sieht Ihr Arbeitsalltag aus?“**

Man nehme eine außergewöhnliche Location, den unterhalt-samen Sternekoch Johann Lafer, ein edles Mehr-Gänge-Menü und ein vollständig in Rot gehaltenes Ambiente. Heraus kommt: „Dîner en rouge beim „Exklusiv-Sonntag“ im Terminal. Geladenen, in Rot gekleideten Gästen, serviert der Sternekoch einen kulinarischen Leckerbissen.

27. Februar

**Antrag bei Genehmigungsbehörde eingereicht**

Der Düsseldorfer Flughafen stellt seinen Antrag auf Planfeststel-lung mit Änderung der Betriebsgenehmigung beim Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV). Nachdem die Flughafengesell-schaft ihr Vorhaben im Juni 2013 öffentlich gemacht hatte, wer-den die erforderlichen Unterlagen, Gutachten und Pläne nun bei der zuständigen Genehmigungsbehörde eingereicht.



2. März

**Dr. Ludger Dohm nimmt Arbeit auf**

Dr. Ludger Dohm tritt seine Position als Sprecher der Geschäftsführung und Arbeitsdirektor bei der Flughafen Düsseldorf GmbH an. Gemeinsam mit Thomas Schnalke bildet er die Geschäftsführung des Unternehmens. Der 56-Jährige zeichnet unter anderem für die Bereiche Flug-betrieb, Aviation Marketing, Personal, Unternehmens-kommunikation, Nachbarschaftsdialog sowie für das Immo-bilien-, Bau- und Umweltmanagement verantwortlich.

4. März

**NRW-Wirtschaftsminister besucht Airport-Stand**

Nordrhein-Westfalens Wirtschaftsminister Garrelt Duin stattet auf der ITB in Berlin dem Düsseldorfer Airport einen Besuch ab. Auf der weltgrößten Tourismusmesse sprechen Flughafen-geschäftsführer Dr. Ludger Dohm und Thomas Schnalke mit dem Minister über die Bedeutung des Luftverkehrs für das exportorientierte Bundesland NRW. Dabei unterstreichen sie die Notwendigkeit, mit einer veränderten Betriebsgenehmigung die internationale Anbindung der Rhein-Ruhr-Region an die Wachstumsmärkte der Welt nachhaltig sicherstellen zu wollen.

6. März

**Luftverkehrswirtschaft unterstützt neue Betriebsgenehmigung**

In verschiedenen Communiqués unterstützen die Luftverkehrs-wirtschaft und die am Flughafen Düsseldorf angesiedelten Unternehmen ausdrücklich das Vorhaben des Düsseldorfer Airports, die Bewegungskapazität im Rahmen einer Änderung der Betriebsgenehmigung anzuheben und gleichzeitig eine Flexibilisierung des Flugbetriebs zu erreichen. So sagt etwa Stefan Pichler, CEO der Air Berlin: „Schon jetzt beschäftigt Air Ber-lin als Marktführer in Düsseldorf rund 2.500 Mitarbeiter vor Ort. Mit den Plänen des Düsseldorfer Flughafens hat Air Berlin die Chance, sein Angebot an seinem Unternehmensdrehkreuz in Düsseldorf weiter auszubauen – im Interesse der Passagiere, der Arbeitsplätze der Region und der internationalen Anbindung Nordrhein-Westfalens.“

03



10. März

**Airport City präsentiert sich auf MIPIM**

Die Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH (FDI) präsen-tiert sich auf der weltgrößten Immobilienmesse, der MIPIM (Marché International des Professionels de l'Immobilier) im französischen Cannes. Unter der Dachmarke „rheincity düsseldorf & partner“ zeigt die FDI interessierten Fach-besuchern, Unternehmen und Investoren den Businesspark Airport City.



24. März

**DUS trauert**

Die Mitarbeiter am Düsseldorfer Airport sind zutiefst betrof-fen vom Absturz der Germanwings-Maschine, die sich auf dem Weg von Barcelona nach Düsseldorf befand. Während das Notfallmanagement greift, legen in den darauffolgenden Tagen Passagiere, Besucher und Mitarbeiter Blumen und Mitleidsbekundungen im Terminal nieder.

5. Juni

**Mit Air Bulgaria nach Sofia**

Neue Airline – neue Strecke: Bulgaria Air verbindet Düsseldorf nonstop mit der bulgarischen Hauptstadt Sofia. Auf der Verbindung setzt die Airline den Flugzeugtyp Embraer E190 ein. Bulgaria Air bietet die Linienflugverbindung in Kooperation mit dem Codeshare-Partner Air Berlin an.



7. Juni

**Airport bittet zum Tanz**

Der Airport bittet zum Tanz. Bei „TanzTerminal, tanz!“ kämpften Spitzensportler um den Düsseldorf Airport Cup und werden dabei unter anderem von Joachim Llambi bewertet. Auch die Stars der erfolgreichen TV-Serie „Let's Dance“ geben sich die Ehre. Zuschauer können entweder in einem der zahlreichen Tanzkurse oder beim Discofox-Wettbewerb aktiv werden.



1. Juli

**Der A380 ist da**

Erstlandung des Emirates A380. Die Flughafenfeuerwehr begrüßt den Neuankömmling traditionell mit einer Wasserfontäne während zahlreiche Zuschauer das Spektakel live von der Besucherterrasse verfolgen. Bei einem festlichen Empfang am Gate feiern geladene Gäste aus der Branche, Politik und Wirtschaft den Erstflug. Der Einsatz des Airbus-Flaggschiffs stärkt die Position des Düsseldorfer Airports als bedeutendster Flughafen Nordrhein-Westfalens.



4. Juli

**Großes Kino auf der Besucherterrasse**

An insgesamt acht Tagen präsentiert das an deutschen Flughäfen einzigartige „OpenAirport Kino“ in Kooperation mit dem UFA-Palast Düsseldorf beliebte Filmhits der Kino-Saison. Während auf dem Vorfeld der Flugbetrieb weiterläuft, zieht eine zwölf Meter breite und sechs Meter hohe Leinwand auf der Flughafenterrasse Cineasten und Kino-Fans in ihren Bann.



8. Juli

**DUS wird elektrisch**

Vier Elektroautos (E-Golfs) sind ab sofort auf dem Flughafen-gelände im Einsatz. Sie ergänzen den Fahrzeugpool der Flughafen-zentrale, der insgesamt 15 Fahrzeuge für Dienst-fahrten der Mitarbeiter des Unternehmens bereithält. In Zusammenarbeit mit dem Klimaschutzprogramm Airport-Carbon-Accreditation (ACA) hat der Düsseldorfer Airport 2010 CO<sub>2</sub>-Reduktionsziel festgelegt und konsequent nach-gehalten. Bis 2020 sollen rund 30 Fahrzeuge auf alternative Antriebe umgestellt werden.

23. Juli

**Grünes Licht für „Ersatzfläche Vorfeld West“**

Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Ver-kehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV) gibt dem An-trag des Düsseldorfer Flughafens bezüglich der Ersatzflächen für Flugzeug-Abstellpositionen im westlichen Vorfeldbereich des Airports „grünes Licht“. Die Interessen der Anwohner wurden bei dem Vorhaben des Airports von Anfang an berücksichtigt.

21. August

**Öffentliche Auslegung verzögert sich**

Die Vollständigkeitsprüfung der Antragsunterlagen durch das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV) zum Verfahren zur Kapazitätserweiterung des Düsseldorfer Flughafens veranlasst die Flughafen Düsseldorf GmbH zu Anpassungen und Komplet-tierungen der Dokumente für die Antragsbegründung. Die An-tragsinhalte bleiben unberührt. Die öffentliche Auslegung der Antragsinhalte verzögert sich daher ebenfalls.



22. August

**Ausbildungswerkstatt öffnet ihre Pforten**

Der Düsseldorfer Airport öffnet für interessierte Schülerin-nen und Schüler die Türen zur Ausbildungswerkstatt und in-formiert über Ausbildungsmöglichkeiten und Berufsbilder. Für 2016 sind folgende technische Ausbildungsplätze neu zu besetzen: Anlagenmechaniker/in für Sanitär-, Heizungs- und Klimatechnik, Kfz-Mechatroniker/in, Mechatroniker/in, Elek-troniker/in für Betriebstechnik und Werkfeuerwehrleute. Im kaufmännischen Bereich wird eine Ausbildung zu Kaufleuten für Büromanagement angeboten, als auch ein duales Studi-um im Bereich Versorgungstechnik.

1. April

**Parkvogel übernimmt Urlauberparkplätze**

Sämtliche Urlauberparkplätze des Airports werden ab sofort von der SITA Airport IT GmbH unter der bereits etablierten Marke des „Parkvogels“ betrieben. Darunter fallen die Parkhäuser 4 und 5 sowie die Parkplätze 23, 24 und 26. Das direkte Terminalparken mit weiteren rund 10.000 Stellplätzen in den zentralen Parkhäusern P1, P2, P3, P7 und P8 wird wie bisher vom Flughafen selbst in „Eigenregie“ betrieben.





**1. September**

**Nonstop nach Hongkong**

Von Düsseldorf nonstop nach Hongkong in zwölf Stunden. Cathay Pacific Airways fliegt ab sofort viermal wöchentlich die chinesische Metropole an. Immer montags, dienstags, donnerstags und samstags hebt die „Triple Seven“, genauer gesagt die Boeing 777-300ER, um 13:20 Uhr am Düsseldorfer Airport ab.

**4. September**

**Bambus verbindet**

Passend zum Chinafest der Stadt Düsseldorf findet eine sieben Meter hohe und elf Meter breite Bambus-Skulptur ihren neuen Platz in der Airport City. Die Schenkung des Künstlervereins Malkasten ist Ausdruck der Verbundenheit zwischen der Volksrepublik China und der Landeshauptstadt Düsseldorf.

**17. September**

**DUS erhält Ökoprofit-Auszeichnung**

Anlässlich des 15-jährigen Jubiläums des Umweltschutzprogramms „Ökoprofit“ in NRW wird der Düsseldorfer Flughafen für sein Mitarbeiterprojekt „CO2-Scouts“ ausgezeichnet. Die Nachhaltigkeitsinitiative des Airports ist damit eine von insgesamt drei geehrten Leuchtturmprojekten in der Kategorie „Mitarbeiterbindung – Gemeinsam auf neuen Wegen“.



**25. September**

**DUS als Lego-Modell**

Ein Teil des Düsseldorfer Airports lässt sich auf der Abflugebene im Maßstab 1:45 bestaunen, bevor das Modell dauerhaft ins Legoland Oberhausen umzieht. Das 70 Kilogramm schwere und aus 47.200 Lego-Steinen bestehende Modell ist das größte je im Legoland Oberhausen gebaute Gebäude.



**9. November**

**Nonstop Singapur**

Der Düsseldorfer Flughafen freut sich über einen neuen Carrier, einen neuen Flugzeugtypen und eine weitere hochkarätige Interkontinental-Verbindung. Singapore Airlines kündigt an, ab Juli 2016 dreimal pro Woche von NRW's größtem Airport in ihr Drehkreuz nach Singapur zu fliegen. Düsseldorf wird als erster deutscher Flughafen mit dem neuen Airbus A350-900 angefliegen.



**11. November**

**Air Berlin goes America**

Das Langstreckennetz des Düsseldorfer Flughafens wächst weiter: Air Berlin gibt bekannt, dass die Airline ab Mai 2016 nonstop neue Ziele in Nord- und Mittelamerika aufnehmen wird. Auf den zusätzlichen Flügen setzt Air Berlin den Airbus A330-200 mit Business und Economy Class ein.



**11. November**

**Erste Grundwassersanierungsanlage in Betrieb**

Der Düsseldorfer Airport nimmt die erste Großanlage zur Grundwassersanierung auf dem Flughafengelände in Betrieb. Dadurch wird sichergestellt, dass aus dem Bereich des ehemaligen Feuerlöschbeckens kein PFT-belastetes Grundwasser mehr in Richtung Kaiserswerth abströmt. Seit Januar 2014 hatte der Airport verschiedene Reinigungsmethoden mit einer Pilotanlage getestet, um das Wasser möglichst umfassend von den perfluorierten Tensiden (PFT) zu reinigen.



**25. November**

**Weltmeister boxt im Terminal**

Vor etwa 1.000 Zuschauern sowie nationalen und internationalen Pressevertretern absolvieren Profi-Boxer Wladimir Klitschko und Tyson Fury im Rahmen der Erlebniswelt Düsseldorf Airport ein letztes öffentliches Workout vor ihrem Weltmeisterschaftskampf in der Esprit Arena. Den Düsseldorfer Flughafen kennt Wladimir Klitschko bereits von mehreren Auftritten. Erst im August war er Gast beim „Kinder. Flughafen. Sommer. Fest“, wo er das Publikum mit seiner auch verbalen Schlagfertigkeit beeindruckte.

**8. Dezember**

**Große Akzeptanz für DUS**

Für 96 Prozent der Menschen ist der Airport ein wichtiger oder sehr wichtiger Wirtschaftsfaktor. Lediglich zwei Prozent sprechen ihm diese Bedeutung ab. Das ergab eine Forsa-Umfrage im Umfeld des Flughafens. Fazit: Die Bürger wissen um die Bedeutung des Flughafens und gehen mit ihm sehr rational und entspannt um. Der Nutzen übersteigt die Kosten, etwa in Form von Lärmbelastung.



**5. Dezember**

**Der Airport bittet aufs Eis**

An drei Wochenenden im Dezember können Besucher des Flughafens und Passagiere ihre Runden auf einer Kunststoff-Eisbahn mitten im Terminal drehen. Hilfestellung auf der etwa 350 Quadratmeter großen künstlichen Eisfläche in der Abflughalle geben die beiden ehemaligen Eiskunstläuferinnen Marika Kilius und Tanja Szewczenko.



**14. Dezember November**

**Passagierrekord: DUS knackt die 22 Millionen-Grenze**  
Maurice Felen ist 2015 der 22-millionste Passagier in Düsseldorf. Der Geschäftsmann, der in Hongkong lebt, wurde beim Check-in für Flug CX376 mit Cathay Pacific von Flughafen-geschäftsführer Dr. Ludger Dohm überrascht, der ihm einen Gutschein für zwei Personen für eine VIP-Abfertigung in Düsseldorf überreicht. Die Kosten für seinen nächsten Flug mit einer Begleitung in der Premium Economy Class von Hongkong nach Düsseldorf übernimmt Cathay Pacific.



„Seitdem ich von Düsseldorf **direkt nach Tokio** fliegen kann, spare ich sehr viel Zeit.“

Yuta Maruyama, Vielflieger



1. München 1,6 Mio. Fluggäste



2. Palma de Mallorca 1,2 Mio. Fluggäste



3. Berlin 1,1 Mio. Fluggäste



4. Antalya 1,0 Mio. Fluggäste



5. Istanbul 1,0 Mio. Fluggäste



1. Air Berlin 7,1 Mio. Fluggäste



2. Germanwings/Eurowings 4,5 Mio. Fluggäste



3. Lufthansa 1, 4 Mio. Fluggäste



4. Condor 0,9 Mio. Fluggäste



5. Sun Express 0,8 Mio. Fluggäste



„Nur der Flughafen Düsseldorf  
haut mich richtig um.  
**Die Verbindungen sind gut,**  
der Service ist auch perfekt.“

Wladimir Klitschko, Boxer

203 Ziele  
51 Länder  
72 Airlines



**A**  
Abu Dhabi  
Adana  
Agadir  
Alicante  
Almeria  
Al Najaf  
Amsterdam  
Ankara  
Antalya  
Arbil/Erbil  
Arrecife (Lanzarote)  
Athen  
Atlanta

**D**  
Dalaman  
Djerba  
Dresden  
Dubai  
Dubai-World Central  
Dublin  
Dubrovnik

**B**  
Barcelona  
Bari  
Barnaul  
Basel  
Bastia  
Beirut  
Belgrad  
Berlin-Tegel  
Bilbao  
Billund  
Birmingham  
Boa Vista  
Bodrum  
Bologna  
Boston  
Bridgetown  
Brindisi  
Bristol  
Budapest  
Bukarest  
Burgas

**E**  
East Midlands  
Edinburgh  
Edremit  
Elazig  
Enfidha  
Erzurum

**F**  
Faro  
Florenz  
Fort Myers  
Frankfurt  
Friedrichshafen  
Fuerteventura  
Funchal

**C**  
Cagliari  
Calvi  
Cancun  
Cardiff  
Catania  
Chania (Kreta)  
Chicago  
Cork  
Curaçao

**G**  
Gaziantep  
Gazipasa  
Genf  
Genua  
Glasgow  
Göteborg  
Gran Canaria  
Graz  
Guernsey

**H**  
Hamburg  
Hatay  
Havanna  
Helsinki  
Heraklion  
Heringsdorf (Usedom)  
Hévíz-Balaton  
Hong Kong  
Hurghada

**I**  
Ibiza  
Innsbruck  
Istanbul-Ataturk  
Istanbul-Sabiha Gökçen  
Izmir

**J**  
Jerez de la Frontera  
Jersey  
Jönköping

**K**  
Kalamata  
Karpachos  
Kattowitz  
Kavalla  
Kayseri  
Kopenhagen  
Korfu  
Kos  
Krasnador  
Kütahya

**L**  
La Romana  
Lajes  
Lamezia-Terne  
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-Linate  
Mailand-Malpensa  
Malaga  
Malatya  
Malta  
Manchester  
Marrakesch  
Marsa Alam  
Marseille  
Miami  
Montego Bay  
Montpellier  
Moskau-Domodedovo  
Moskau-Sheremetyevo  
Moskau-Vnukovo  
München  
Mykonos  
Mylilene

**P**  
Palma de Mallorca  
Paphos  
Paris-CDG  
Patras-Araxos  
Peking/Beijing  
Podgorica  
Porto  
Porto Santo  
Posen  
Prag  
Preveza  
Priština  
Puerto Plata  
Punta Cana

**R**  
Reykjavik/Keflavik  
Rhodos  
Riga  
Rijeka  
Rimini  
Rom

**N**  
Nador  
Nantes  
Neapel  
New York-JFK  
New York-Newark  
Newcastle  
Newquay  
Nizza  
Novosibirsk  
Nürnberg

**O**  
Olbia  
Omsk  
Orenburg  
Oslo  
Ostrava

**S**  
Sal  
Salalah  
Salzburg  
Samos  
Samsun  
San Francisco  
Santa Cruz de la Palma  
Santiago de Compostela  
Santorin (Thira)  
Sevilla  
Sharm El Sheikh  
Singapur  
Skiathos  
Skopje  
Sofia  
Southampton  
Split  
St. Petersburg  
Stockholm  
Stuttgart  
Sulaymaniyah

**T**  
Teheran  
Tel Aviv  
Teneriffa-Süd  
Thessaloniki  
Tokio-Narita  
Trabzon  
Tscheljabinsk  
Tunis  
Turin

**U**  
Umea

**V**  
Valencia  
Varadero  
Varna  
Venedig

**W**  
Warschau  
Westerland (Sylt)  
Wien  
Wroclaw/Breslau

**Z**  
Zadar  
Zakynthos  
Zonguldak  
Zürich



„Ich bin beruflich in ganz Europa unterwegs. Das Tolle am Düsseldorfer Flughafen ist: Ich komme **ohne Umzusteigen** überall hin.“

Martin Göring, Vielflieger



„Viele Holländer fliegen ab  
**Düsseldorf, weil es so nah liegt.**“

Desirée van Benthem

Reisebüro Schoenmackers, Roermond

Düsseldorf Airport hat mit einem im Jahr 2015 auf knapp 22,5 Millionen gestiegenen Passagieraufkommen seine Position als deutschlandweit drittgrößter und gleichzeitig bedeutendster NRW-Flughafen behaupten können. Die Aufnahme einer Direktverbindung von Cathay Pacific nach Hongkong sowie die für das Jahr 2016 bereits disponierten weiteren Langstreckenflüge in den asiatischen Bereich und nach Amerika dokumentieren einerseits die Internationalität des Luftverkehrsstandortes Düsseldorf und andererseits seine hohe Bedeutung im bevölkerungsreichsten Bundesland. Der Erstflug des A 380 des langjährigen Partners Emirates hat dieses Erscheinungsbild noch weiter abgerundet. Mit der beantragten bedarfsgerechten Anpassung der Betriebsgenehmigung soll die Kapazität des Flughafens angehoben werden, ohne dabei die Bedürfnisse der Anwohner aus dem Blick zu verlieren. Im Rahmen einer Rückschau sind aber auch zwei Ereignisse besonders haften geblieben: Der tragische Absturz des Germanwingfluges 4U 9525 auf dem Weg von Barcelona nach Düsseldorf sowie die Ankunft tausender Flüchtlinge am Fernbahnhof.

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 2015 und den Lagebericht 2015 sowie den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2015 und Konzernlagebericht 2015 geprüft und uneingeschränkt bestätigt. Dem Aufsichtsrat lagen die Berichte des Abschlussprüfers vor. Der Abschlussprüfer hat an der Bilanzsitzung des Aufsichtsrates am 14. März 2016 teilgenommen und über die Ergebnisse seiner Prüfungen berichtet. Der Aufsichtsrat hat den vorliegenden Jahresabschluss, den Lagebericht und den Ergebnisverwendungsvorschlag sowie den Konzernabschluss und Konzernlagebericht 2015 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 Jahresabschluss zum 31. Dezember 2015 sowie Konzernabschluss 2015 und erhebt gegen das Ergebnis der Prüfungen durch den Abschlussprüfer keine Einwände.

Der Aufsichtsrat schlägt der Gesellschafterversammlung vor:

- den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2015 festzustellen,
- den Konzernabschluss und Konzernlagebericht 2015 zu billigen,
- den Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2015 von EUR 55.028.168,70 an die Gesellschafter auszuschütten,
- den Geschäftsführern für das Geschäftsjahr 2015 Entlastung zu erteilen.

Für Herrn Gerhard Schroeder endete am 15. Januar 2016 turnusmäßig sein Amt als Vorsitzender des Aufsichtsrates der Flughafen Düsseldorf GmbH. Herr Schroeder hat als engagierter Aufsichtsratsvorsitzender maßgeblich zur weiteren Entwicklung des Luftverkehrsstandortes Düsseldorf beigetragen. Der Unterzeichner dieses Berichtes wurde mit Wirkung vom 16.01.2016 bis zum 15.01.2018 zum Vorsitzenden und Herr Schroeder zum Zweiten stellv. Vorsitzenden gewählt.

Durch Ablauf der regulären Amtszeit sind die Herren Ümit Abay, Frank Enners, Heinz Knoll und Gustav Wilden aus dem Aufsichtsrat der Flughafen Düsseldorf GmbH ausgeschieden. Als Nachfolger wurden Frau Stephanie Peifer sowie die Herren Cafer Celik, Werner Kiepe und Markus Paulich in den Aufsichtsrat gewählt. Ferner ist im Laufe des Jahres 2015 Frau Angela Hebler in das bisher von Frau Miriam Koch wahrgenommene Aufsichtsratsmandat eingetreten. Der Aufsichtsrat dankt den ausgeschiedenen Mitgliedern auch an dieser Stelle für ihre geleistete Arbeit und ihrem engagierten Einsatz für die Interessen des Flughafens Düsseldorf. Ferner sind die Herren Michael Henning und Thomas Schürmann Ersatzmitglieder des neu konstituierten Aufsichtsrates.

Darüber hinaus haben im Geschäftsjahr 2015 keine Veränderungen in den Aufsichtsratsmandaten stattgefunden.

Der Aufsichtsrat bestellte Herrn Dr. Ludger Dohm mit Wirkung zum 01. März 2015 zum Sprecher der Geschäftsführung sowie zum Arbeitsdirektor und Herrn Thomas Schnalke für weitere fünf Jahre zum Geschäftsführer der Gesellschaft.

Der Aufsichtsrat bedankt sich bei den Geschäftsführern sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für das große Engagement und die gute Leistung im Geschäftsjahr 2015.

Düsseldorf, 14. März 2016

Flughafen Düsseldorf GmbH  
Der Aufsichtsrat

Thomas Geisel  
(Vorsitzender)



„Für uns Spediteure sind die **Langstreckenverbindungen** von hoher Bedeutung.“

Alexander Hap  
Geschäftsführer Air Cargo Professional GmbH



Jahresabschluss  
zum 31. Dezember 2015

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	35
Bilanz FDG	36
Gewinn- und Verlustrechnung FDG	38
Konzern-Bilanz	39
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	41
Anhang	42
- Allgemeine Angaben	42
- Konsolidierungskreis	42
- Konsolidierungs-, Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze	43
- Erläuterungen zur Konzernbilanz	50
- Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	52
- Sonstige Angaben	53
Konzern-Lagebericht	56

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Flughafen Düsseldorf GmbH, Düsseldorf, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015 geprüft. Nach § 6b Abs. 5 EnWG umfasste die Prüfung auch die Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG, wonach für die Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 EnWG getrennte Konten zu führen und Tätigkeitsabschlüsse aufzustellen sind. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften sowie die Einhaltung der Pflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht sowie über die Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung 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 Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden, und dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob die Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG in allen wesentlichen Belangen erfüllt sind. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems, Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht sowie für die Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter, die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts sowie die Beurteilung, ob die Wertansätze und die Zuordnung der Konten nach § 6b Abs. 3 EnWG sachgerecht und nachvollziehbar erfolgt sind und der Grundsatz der Stetigkeit be-

achtet wurde. 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 Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Die Prüfung der Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG, wonach für die Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 EnWG getrennte Konten zu führen und Tätigkeitsabschlüsse aufzustellen sind, hat zu keinen Einwendungen geführt.“

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

Düsseldorf, den 15. Januar 2016

Baker Tilly Roelfs AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Stephan Martens                      Rüdiger Reinke  
Wirtschaftsprüfer                      Wirtschaftsprüfer

**Aktiva**

	31.12.2015	31.12.2014
	EUR	EUR
<b>A. Anlagevermögen</b>		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	16.805.312,47	19.839.291,47
2. Geleistete Anzahlungen	1.360,00	10.150,39
	<u>16.806.672,47</u>	<u>19.849.441,86</u>
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		
a) Flughafenbauten incl. Grundstücke	507.255.022,51	515.082.822,51
b) Grundstücke mit Wohnbauten	18.224.374,49	10.271.941,74
c) Grundstücke ohne Bauten	13.770.056,94	13.955.730,50
d) Erbbaurechte	1.925.310,00	2.085.753,00
2. Technische Anlagen und Maschinen		
a) Flughafenanlagen	92.789.806,00	83.790.819,00
b) Betriebsanlagen	167.990.573,77	121.766.196,17
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	17.978.971,63	19.348.328,66
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	23.526.215,23	85.410.401,91
	<u>843.460.330,57</u>	<u>851.711.993,49</u>
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	22.260.080,10	22.260.080,10
2. Beteiligungen	4.072.784,75	4.072.784,75
3. Sonstige Ausleihungen	189.480,51	242.252,70
	<u>26.522.345,36</u>	<u>26.575.117,55</u>
	<u>886.789.348,40</u>	<u>898.136.552,90</u>
<b>B. Umlaufvermögen</b>		
I. Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.982.975,53	2.112.102,93
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	22.949.096,44	17.915.852,91
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	16.382.215,81	9.927.837,60
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2.366.304,55	45.745.835,38
4. Sonstige Vermögensgegenstände	3.871.760,98	2.426.301,76
	<u>45.569.377,78</u>	<u>76.015.827,65</u>
III. Flüssige Mittel	23.174.517,10	8.412.973,44
	<u>70.726.870,41</u>	<u>86.540.904,02</u>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>1.725.904,82</b>	<b>2.060.810,24</b>
	<u>959.242.123,63</u>	<u>986.738.267,16</u>

**Passiva**

	31.12.2015	31.12.2014
	EUR	EUR
<b>A. Eigenkapital</b>		
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	55.028.168,70	44.680.494,46
	<u>162.405.175,86</u>	<u>152.057.501,62</u>
<b>B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zu Sachanlagen</b>	<b>44.837.101,61</b>	48.027.951,53
<b>C. Sonderposten mit Rücklageanteil</b>	<b>54.081.568,69</b>	56.552.410,25
<b>D. Rückstellungen</b>		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5.404.700,00	5.225.612,00
2. Steuerrückstellungen	7.560.665,84	3.316.157,28
3. Sonstige Rückstellungen	65.223.472,57	67.463.400,63
	<u>78.188.793,41</u>	<u>76.005.169,91</u>
<b>E. Verbindlichkeiten</b>		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	560.583.256,02	594.196.961,95
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9.521.204,41	9.320.497,96
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	19.752.058,34	21.308.779,64
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	16.587.604,70	17.884.141,21
5. Sonstige Verbindlichkeiten	12.761.272,78	10.711.173,93
	<u>619.205.396,25</u>	<u>653.421.554,69</u>
<b>F. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>524.087,81</b>	673.679,16
	<u>959.242.123,63</u>	<u>986.738.267,16</u>

**Gewinn- und Verlust-Rechnung**

(mit Vergleichszahlen für den Zeitraum vom 01.01.2014 bis 31.12.2014)	01.01. – 31.12.2015	01.01. – 31.12.2014
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	404.641.527,55	389.060.052,18
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	1.824.045,09	1.869.394,07
3. Sonstige betriebliche Erträge	10.719.529,19	11.933.364,82
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	31.000.472,56	28.167.085,76
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	75.026.705,54	71.963.793,48
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	62.367.243,58	59.568.256,57
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	17.325.973,48	16.755.273,01
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	61.618.288,46	56.833.831,23
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	64.857.659,04	73.236.348,51
8. Erträge aus Beteiligungen	3.698.549,42	3.555.685,74
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	9.620.409,47	0,00
10. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	4.413,07	5.486,14
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	407.788,26	1.294.460,38
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme	13.774.221,38	20.778.479,54
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	19.210.818,25	21.054.394,94
<b>14. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>85.734.879,76</b>	59.360.980,29
15. Außerordentliche Erträge	1.598.133,78	10.278.276,24
16. Außerordentliche Aufwendungen	4.526.425,35	2.408.136,35
<b>17. Außerordentliches Ergebnis</b>	<b>-2.928.291,57</b>	7.870.139,89
18. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	24.989.136,95	21.166.015,89
19. Sonstige Steuern	2.789.282,54	1.384.609,83
<b>20. Jahresüberschuss</b>	<b>55.028.168,70</b>	<u>44.680.494,46</u>

## Aktiva

	31.12.2015	31.12.2014
	EUR	EUR
<b>A. Anlagevermögen</b>		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	16.819.209,83	19.868.913,83
2. Geschäfts- oder Firmenwert	217.963,37	254.315,40
3. Geleistete Anzahlungen	1.360,00	10.150,39
	17.038.533,20	20.133.379,62
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	603.061.665,22	614.071.261,25
2. Technische Anlagen und Maschinen	278.364.753,77	218.978.959,17
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	24.632.936,35	25.182.065,70
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	23.633.643,64	120.339.405,79
	929.692.998,98	978.571.691,91
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	3.897.888,29	3.996.368,29
2. Sonstige Ausleihungen	199.763,41	253.087,65
	4.097.651,70	4.249.455,94
	950.829.183,88	1.002.954.527,47
<b>B. Umlaufvermögen</b>		
I. Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	4.709.538,45	7.293.672,74
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	27.311.113,74	22.506.057,06
2. Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	2.366.304,55	1.795.039,28
3. Sonstige Vermögensgegenstände	5.131.563,21	3.868.497,24
	34.808.981,50	28.169.593,58
III. Flüssige Mittel	25.586.743,90	13.460.074,43
	<b>65.105.263,85</b>	<b>48.923.340,75</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>1.754.724,26</b>	<b>2.689.668,92</b>
<b>D. Aktive Latente Steuern</b>	<b>26.244.013,05</b>	<b>25.236.124,03</b>
	<b>1.043.993.185,04</b>	<b>1.079.803.661,17</b>

## Passiva

	31.12.2015	31.12.2014
	EUR	EUR
<b>A. Eigenkapital</b>		
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)	2.855.001,48	1.274.128,48
IV. Ausgleichsposten Anteile im Fremdbesitz	175.692,52	174.715,23
V. Konzernbilanzgewinn	42.439.298,81	33.403.965,43
	<b>151.616.789,82</b>	<b>140.999.026,00</b>
<b>B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zu Sachanlagen</b>	<b>44.837.101,61</b>	<b>48.027.951,53</b>
<b>C. Rückstellungen</b>		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	15.211.236,00	15.222.602,00
2. Steuerrückstellungen	7.636.630,97	3.667.614,46
3. Sonstige Rückstellungen	90.505.019,82	91.203.918,53
	<b>113.352.886,79</b>	<b>110.094.134,99</b>
<b>D. Verbindlichkeiten</b>		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	588.874.519,37	623.506.658,74
2. Verbindlichkeiten aus Immobilienfinanzierung	85.848.411,28	91.422.892,94
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.135.595,59	16.144.295,36
4. Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	16.587.604,70	17.884.141,21
5. Sonstige Verbindlichkeiten	13.818.484,03	12.763.809,28
	<b>715.264.614,97</b>	<b>761.721.797,53</b>
<b>E. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>1.880.179,28</b>	<b>2.051.581,12</b>
<b>F. Passive latente Steuern</b>	<b>16.981.612,57</b>	<b>16.909.170,00</b>
	<b>1.043.933.185,04</b>	<b>1.079.803.661,17</b>

## Gewinn- und Verlust-Rechnung

(mit Vergleichszahlen für den Zeitraum vom 01.01.2014 bis 31.12.2014)	01.01. – 31.12.2015	01.01. – 31.12.2014
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	448.997.074,99	425.582.662,78
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	1.824.045,09	1.869.394,07
3. Sonstige betriebliche Erträge	13.731.326,88	14.016.596,45
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	30.089.272,16	28.867.135,68
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	68.812.194,98	67.290.110,57
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	100.302.928,33	98.238.391,13
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	28.030.586,50	27.444.597,40
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	69.256.420,28	63.529.574,36
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	65.509.404,62	76.900.734,80
8. Erträge aus Anwendung der Equity-Methode	2.366.185,55	1.635.762,09
9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	4.413,07	5.486,14
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	360.513,30	842.405,42
11. Abschreibungen auf Finanzanlagen	123.455,00	21.118,00
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	20.771.671,41	22.582.979,81
<b>13. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>84.387.625,60</b>	<b>59.077.625,20</b>
14. Außerordentliche Erträge	1.598.133,78	10.278.276,24
15. Außerordentliche Aufwendungen	4.499.888,01	2.408.136,35
16. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	24.609.119,80	22.246.608,27
17. Sonstige Steuern	3.160.923,73	1.757.315,51
<b>18. Jahresüberschuss</b>	<b>53.715.827,84</b>	<b>42.943.841,31</b>
– davon auf andere Gesellschafter entfallend EUR 0,00 (Vorjahr: EUR -580,15)		
19. Gewinnvortrag	33.403.965,43	27.081.362,83
– davon auf andere Gesellschafter entfallend EUR 0,00 (Vorjahr: EUR -1.379,09)		
20. Ausschüttungen	44.680.494,46	36.622.617,80
– davon auf andere Gesellschafter entfallend EUR 0,00 (Vorjahr: EUR 0,00)		
<b>21. Konzernbilanzgewinn einschließlich Anteile anderer Gesellschafter</b>	<b>42.439.298,81</b>	<b>33.402.586,34</b>
22. Auf andere Gesellschafter entfallender Verlust	0,00	1.379,09
<b>23. Konzernbilanzgewinn</b>	<b>42.439.298,81</b>	<b>33.403.965,43</b>

## 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 2015 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, Konzerngewinn- und Verlustrechnung, Konzernkapitalflussrechnung, Konzerneigenkapitalpiegel und Konzernanhang). Für die Konzernbilanz und die Konzerngewinn- 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 Security GmbH	Düsseldorf	100
Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH	Mönchengladbach	70,03
Flughafen Mönchengladbach Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH*	Mönchengladbach	70,03
Flughafen Düsseldorf Energie GmbH	Düsseldorf	100
ESTAMIN Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG**	Mainz	100
Japon Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG**	Mainz	100

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

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	assoziertes Unternehmen
Flughafen Düsseldorf Tanklager GmbH	Düsseldorf	40	assoziertes Unternehmen

## Vorbereitung der Vollkonsolidierung

Der Konsolidierungskreis hat im Berichtszeitraum nachfolgende Änderungen erfahren:

Die Flughafen Düsseldorf Objekt Eins GmbH wurde bisher als Tochterunternehmen vollkonsolidiert. Unterjährig erfolgte die Verschmelzung auf die Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH.

Die Laroba GmbH & Co. KG wurde in den Jahren 2013 und 2014 nach § 290 Abs. 2 Nr. 4 HGB vollkonsolidiert. Der Zweck der Gesellschaft ist die Errichtung sowie Betreuung des neuen Flughafenverwaltungsgebäudes. In den vorbenannten Jahren hatte die Muttergesellschaft FDG die Bauzwischenfinanzierung übernommen und trug damit bei wirtschaftlicher Betrachtung insbesondere die Mehrheit der Finanzierungsrisiken. Das Verwaltungsgebäude wurde im Berichtszeitraum fertiggestellt und die Bauzwischenfinanzierung durch eine langfristige Bankfinanzierung der Laroba GmbH & Co. KG selbst abgelöst. Aufgrund der somit veränderten Chancen und Risiko-Verteilung wurde die Gesellschaft entkonsolidiert.

## Konsolidierungs-, Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

### Konsolidierungsgrundsätze

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

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 Rechnungsabgrenzungs-

posten 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 Kapitalerstkonsolidierung 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 Konzernabschluss 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 Unterschiedsbeträge 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 Wahlrechte gemäß §§ 298, 274 HGB im Konzernabschluss derart ausgeübt, dass ein sich aus der Ermittlung latenter Steuern ergebender so genannter Aktivüberhang aktiviert wird und ein 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 Pen-

sionsverpflichtungen und ähnliche Verpflichtungen wird im Einzelabschluss der Muttergesellschaft derart ausgeübt, dass für solche Verpflichtungen keine Rückstellungen gebildet werden. Im Konzernabschluss hat der FDG Konzern mittelbare Pensions- und ähnliche Verpflichtungen mit einem so genannten Zwischenansatz berücksichtigt. D.h., dass nicht der volle Verpflichtungsbetrag, sondern ein Teilbetrag zurückgestellt ist. Eine entsprechende Teilbetragszuführung wurde erstmals im Geschäftsjahr 2008 gebildet. Auflösungen des Teilbetrags werden nur vorgenommen, wenn die mit dem Teilbetrag verbundenen Verpflichtungen insoweit entfallen sind. Auf die Angabe des Gesamt(wohl)betrages für mittelbare Pensions- und ähnliche 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 ange- setzt 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 in der Regel zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Als Buchungsmethode kommt dabei die so genannte Einfrierungsmethode zur Anwendung. Eventuell bestehende negative Marktwerte werden durch Drohverlustrückstellungen abgedeckt.

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 mittelbarer 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 der Deutschen Verkehrsflughäfen.

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

Ab dem Jahr 2010 werden die geringwertigen Wirtschaftsgüter mit einem Anschaffungswert bis EUR 410 im Anschaffungsjahr abgeschrieben (Abgangsfiktion).

Geschäfts- und Firmenwert im Konzernabschluss resultieren ausschließlich aus der Konsolidierung der Tochtergesellschaft FD 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	Umlaufvermögen	Rechnungsabgrenzungsposten (aktiv sowie passiv)	Rückstellungen	Verbindlichkeiten	
<p>Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen werden nach der Equity-Methode bilanziert (siehe zuvor).</p>	<p>Die Bewertung der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe erfolgt zu durchschnittlichen Einstandspreisen unter Berücksichtigung des Niederstwertprinzips.</p>	<p>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.</p>	<p>Rückstellungen werden für erkennbare Risiken, ungewisse Verpflichtungen, drohende Verluste aus schwebenden Geschäften und unterlassenen Instandhaltungen, die innerhalb von drei Monaten nach dem Geschäftsjahresende nachgeholt werden, gebildet. Zum aktuellen Stichtag sowie zum Stichtag des Vorjahres haben sich keine Anwendungsfälle für 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.</p>	<p>Den versicherungsmathematischen Berechnungen liegen grundsätzlich zugrunde:</p>	<p>Die Verbindlichkeiten wurden mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt.</p>
<p>Die sonstigen Ausleihungen betreffen Arbeitgeberdarlehen, die mit dem Nominalwert angesetzt werden.</p>	<p>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.</p>		<p>Die Bewertung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (Beihilfezahlungen), Altersteilzeitverpflichtungen, Jubiläumsverpflichtungen und Entgeltfortzahlungen im Sterbefall erfolgte mit den vom versicherungsmathematischen Gutachter ermittelten Werten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– projected unit credit-Methode (PUC-Methode) als versicherungsmathematisches Verfahren bzw. Barwertmethode im Fall der Altersteilzeitverpflichtungen</li> </ul>	
<p>Abschreibungen nach § 253 Abs. 3 Satz 3 HGB werden nur im Fall voraussichtlich dauernder Wertminderung vorgenommen.</p>	<p>Die flüssigen Mittel bestehen aus dem Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten und sind zu Nominalwerten bilanziert.</p>		<p>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 (3,89 %).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Richttafeln RT 2005 G der Heubeck Richttafeln GmbH als biometrische Grundlagen</li> </ul>	
				<ul style="list-style-type: none"> <li>– Rententrend von 2 %</li> </ul>	
				<ul style="list-style-type: none"> <li>– Preis- bzw. Kostensteigerungstrend von 2 % im Fall der Beihilfen sowie ggf. im Fall von Jubiläumsgratifikationen</li> </ul>	
				<ul style="list-style-type: none"> <li>– altersabhängige Fluktuationsannahmen im Fall von Jubiläumsgeldern und Entgeltfortzahlungen im Sterbefall</li> </ul>	
				<p>Für die ausschließlich nach dem so genannten Blockmodell bestehenden Alterssteilzeitverpflichtungen wird der so genannte Aufstockungsbetrag bei Abschluss der Vereinbarung zurückgestellt und der sich während der Arbeitsphase aufbauende Erfüllungsrückstand in der Rückstellung angesammelt.</p>	
				<p>Soweit im Rahmen der sonstigen Rückstellungen Preis-/Kostensteigerungen zum Tragen kommen, wurden diese mit 2 % bis 3 % p.a. in die Berechnung einbezogen.</p>	

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
	01.01.2015	Geschäftsjahres	bungen			31.12.2015	01.01.2015		bungen	chungen		31.12.2015	31.12.2015	31.12.2014
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>														
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	68.685.541,14	723.042,29	88.838,00	9.883,79	589.294,26	68.918.010,96	48.816.627,31	3.870.114,04	0,00	1.354,04	589.294,26	52.098.801,13	16.819.209,83	19.868.913,83
2. Geschäfts- oder Firmenwert	930.199,80	0,00	0,00	0,00	0,00	930.199,80	675.884,40	36.352,03	0,00	0,00	0,00	712.236,43	217.963,37	254.315,40
3. Geleistete Anzahlungen	10.150,39	0,00	0,00	-8.790,39	0,00	1.360,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.360,00	10.150,39
<b>Summe Immaterielle Vermögensgegenstände</b>	<b>69.625.891,33</b>	<b>723.042,29</b>	<b>88.838,00</b>	<b>1.093,40</b>	<b>589.294,26</b>	<b>69.849.570,76</b>	<b>49.492.511,71</b>	<b>3.906.466,07</b>	<b>0,00</b>	<b>1.354,04</b>	<b>589.294,26</b>	<b>52.811.037,56</b>	<b>17.038.533,20</b>	<b>20.133.379,62</b>
<b>II. Sachanlagen</b>														
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.142.987.560,99	21.175.893,84	0,00	4.504.452,22	23.793.844,52	1.144.874.062,53	528.916.299,74	28.027.004,61	0,00	-523,98	15.130.383,06	541.812.397,31	603.061.665,22	614.071.261,25
2. Technische Anlagen und Maschinen	764.009.798,72	22.881.417,52	0,00	67.354.368,87	10.086.185,15	844.159.399,96	545.030.839,55	28.774.882,81	0,00	1.717,25	8.012.793,42	565.794.646,19	278.364.753,77	218.978.959,17
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	115.537.652,46	7.112.626,66	15.460,68	505.136,28	4.923.820,67	118.247.055,41	90.355.586,76	7.929.060,79	0,00	-2.547,31	4.667.981,18	93.614.119,06	24.632.936,35	25.182.065,70
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	120.339.405,40	10.713.936,38	0,00	-72.365.050,77	35.054.647,76	23.633.643,25	-0,39	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,39	23.633.643,64	120.339.405,79
<b>Summe Sachanlagen</b>	<b>2.142.874.417,57</b>	<b>61.883.874,40</b>	<b>15.460,68</b>	<b>-1.039,40</b>	<b>73.858.498,10</b>	<b>2.130.914.161,15</b>	<b>1.164.302.725,66</b>	<b>64.730.948,21</b>	<b>0,00</b>	<b>-1.354,04</b>	<b>27.811.157,66</b>	<b>1.201.221.162,17</b>	<b>929.692.998,98</b>	<b>978.571.691,91</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>														
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2. Assoziierte Unternehmen	4.017.486,29	0,00	0,00	0,00	0,00	4.017.486,29	21.118,00	123.455,00	0,00	0,00	0,00	144.573,00	3.872.913,29	3.996.368,29
3. Beteiligungen	0,00	24.975,00	0,00	0,00	0,00	24.975,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	24.975,00	0,00
4. Sonstige Ausleihungen	253.147,58	0,00	0,00	0,00	53.324,24	199.823,34	59,93	0,00	0,00	0,00	0,00	59,93	199.763,41	253.087,65
<b>Summe Finanzanlagen</b>	<b>4.270.633,87</b>	<b>24.975,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>53.324,24</b>	<b>4.242.284,63</b>	<b>21.177,93</b>	<b>123.455,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>144.632,93</b>	<b>4.097.651,70</b>	<b>4.249.455,94</b>
<b>Summe Anlagevermögen</b>	<b>2.216.770.942,77</b>	<b>62.631.891,69</b>	<b>104.298,68</b>	<b>0,00</b>	<b>74.501.116,60</b>	<b>2.205.006.016,54</b>	<b>1.213.816.415,30</b>	<b>68.760.869,28</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>28.400.451,92</b>	<b>1.254.176.832,66</b>	<b>950.829.183,88</b>	<b>1.002.954.527,47</b>

## Erläuterungen zur Konzernbilanz

### Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2015 und seine Gliederung sind im Anlagespiegel dargestellt.

### Umlaufvermögen

Die Vorräte betreffen mit TEUR 2.048 Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie mit TEUR 2.662 zum Verkauf bestimmte Grundstücke in der Airport City.

### Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände:

	31.12.2015	31.12.2014
	TEUR	TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	27.311	22.506
davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	27.311	22.506
Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	2.366	1.795
davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	2.366	1.795
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0
davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	0	0
Sonstige Vermögensgegenstände	5.132	3.868
davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	4.911	3.548
davon von mehr als einem Jahr	221	320

Bei dem Posten in den sonstigen Vermögensgegenständen mit einer Restlaufzeit über einem Jahr handelt es sich um einen Rückforderungsanspruch gegen das Finanzamt aus Körperschaftsteuerguthaben.

### Rechnungsabgrenzungsposten

Der Bilanzposten beinhaltet als größten Posten die Geldbeschaffungskosten eines Schuldscheindarlehens in Höhe von TEUR 472. Die übrigen Beträge sind überwiegend 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 ausschließlich aufgrund der erfolgsneutralen Entkonsolidierung der Laroba GmbH & Co. KG erhöht.

### Konzernbilanzgewinn

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

### Ausgleichsposten für Anteile im Fremdbesitz

Der Ausgleichsposten betrifft die Anteile der Mitgesellschafter bei der Flughafen-Gesellschaft Mönchengladbach GmbH.

### Sonderposten für Investitionszuschüsse zu Sachanlagen

Für den Bau einer Kabinenbahn zwischen dem neuen IC-Bahnhof und dem neuen Terminal hat die Flughafen Düsseldorf GmbH in den vergangenen Jahren Investitionszuschüsse (Landeszuschüsse zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden) erhalten. Im Berichtsjahr wurden Erträge aus der Auflösung von TEUR 3.141 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 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 Außenwohnbereichsentschädigung gemäß der Betriebsregelung vom 21. September 2000 für den Flughafen Düsseldorf berücksichtigt. Die Rückstellungen für den Lärmschutz beträgt zum Stichtag rund TEUR 7.492.

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 3.467 ausgewiesen. Im Geschäftsjahr 2015 wurde die Schätzung der Dauer und des Verlaufs der voraussichtlichen Beseitigungsarbeiten aktualisiert.

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 Jubiläumsgewährungen), Personalkosten sowie sonstige übliche Rückstellungen wie z.B. die Jahresabschlussprüfung.

### Verbindlichkeiten

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

Verbindlichkeiten	31.12.2015	Restlaufzeit			31.12.2014
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	588.875	53.388	258.055	277.431	623.507
Verbindlichkeiten aus Immobilienfinanzierung	85.848	4.412	17.649	63.788	91.423
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.136	10.136	0	0	16.144
Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen u. assoziierten Unternehmen	16.588	16.588	0	0	17.884
Sonstige Verbindlichkeiten	13.818	11.781	2.037	0	12.764
– davon aus sonstigen Darlehen	74	74	0	0	80
– davon aus Steuern	3.190	3.190	0	0	6.818
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	0	0	1
	<b>715.265</b>	<b>96.305</b>	<b>277.741</b>	<b>341.219</b>	<b>761.722</b>

Für die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und aus Immobilienfinanzierung wurden Sicherheiten wie folgt gestellt:

	31.12.2015	31.12.2014
	TEUR	TEUR
besichert durch Grundpfandrechte	114.410	106.181
besichert durch Negativerklärung	560.583	589.197
	<b>674.723</b>	<b>695.378</b>

In dem Ausweis der Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit bis zu einem Jahr sind die abgegrenzten Darlehenszinsen und die vertraglich vereinbarten Tilgungen lang- und kurzfristiger Darlehen enthalten.

## Verbindlichkeiten aus Immobilienfinanzierung

Zur Finanzierung des Kaufpreises für die Immobilien Parkhaus 3 und 4 sowie des Hotels auf Parkhaus 3 hat die ESTAMIN einen Forderungskaufvertrag mit der Bayerischen Landesbank, München, sowie der Stadtparkasse Düsseldorf abgeschlossen. Danach erwerben die Banken rätierlich alle Forderungen aus Mietdarlehen und aus den Leasingverträgen der ESTAMIN, welche vollständig gegenüber anderen Konzerngesellschaften mit einer Laufzeit bis 2029 bestehen. Nach Ablauf der Zinsbindung müssen entsprechend angepasste Leasingraten gezahlt werden. Nachdem eine erste Zinsbindung aus diesen Verträgen am 31. Januar 2013 endete, werden entsprechend angepasste Leasingraten gezahlt.

Als Sicherheiten haben sich die Banken u.a. in Höhe der Darlehensbeträge Grundschulden an den entsprechenden Teilerbaugrundstücken 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, demnach müssen entsprechend angepasste Leasingraten gezahlt werden.

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

## Rechnungsabgrenzungsposten

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

## Erläuterungen zur Konzern-gewinn- und -verlustrechnung

### Umsatzerlöse

Das Passagiervolumen in Düsseldorf stieg im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 2,9 % auf 22.476.500 Passagiere. Die Anzahl der gesamten Flugzeugbewegungen blieb im Vergleich zum Vorjahr mit 210.205 Starts und Landungen nahezu konstant.

Die Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 448.997 sind gegenüber dem Vorjahr um TEUR 23.415 bzw. 5,5 % gestiegen.

Die Erlöse im Aviation-Bereich sind mit TEUR 274.873 (Vorjahr: TEUR 266.092) gegenüber dem Vorjahr um 3,3 % gestiegen. Im Wesentlichen sind die höheren Passagierzahlen hierfür verantwortlich.

Der Erlösbereich Non-Aviation verzeichnete mit TEUR 174.124 (Vorjahr: TEUR 159.518) einen Anstieg um 9,2 %. Er beinhaltet im Wesentlichen die Erlöse aus der Vermietung und Verpachtung von Gastronomie- und Einzelhandelsflächen, Erlöse aus Versorgungsleistungen (Energie), aus der Bewirtschaftung von Werbeflächen und aus der im Rahmen der Eigenbewirtschaftung betriebenen Vermietung von Parkraum.

### Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge mit TEUR 13.731 sind im Vergleich zum Vorjahr (TEUR 14.017) beinahe unverändert. Die Erträge des Geschäftsjahres 2015 enthalten unter anderem als größte Einzelpositionen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen von TEUR 3.459 und aus den Auflösungen der verschiedenen Sonderposten von TEUR 3.191 sowie Erträge von TEUR 1.245 aus Konsolidierungsmaßnahmen.

### Materialaufwand

Der Materialaufwand mit TEUR 98.901 ist im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 2.744 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 128.333 um TEUR 2.651 gestiegen.

Der Personalaufwand beinhaltet in Höhe von TEUR 8.572 (Vorjahr: TEUR 8.764) Aufwendungen für Altersversorgung.

### Abschreibungen

Der Abschreibungsbetrag beinhaltet in Höhe von TEUR 36 Abschreibungen auf Geschäfts- und Firmenwerte der FDCG.

### 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 2015 dar.

### Zinsaufwand

Der Zinsaufwand in Höhe von TEUR 20.772 (Vorjahr: TEUR 22.583) betrifft im Wesentlichen die langfristige Finanzierung.

Aus der Aufzinsung von Rückstellungen resultiert ein Zinsaufwand in Höhe von TEUR 1.423 (Vorjahr: TEUR 1.473).

Auf die BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG entfallen Zinsaufwendungen in Höhe von TEUR 53 (Vorjahr: TEUR 88).

### Außerordentliches Ergebnis

Das außerordentliche Ergebnis ist von zwei Geschäftsvorfällen dominiert. Die Erträge des Berichtsjahres betreffen im Wesentlichen die Auflösung des Restbetrages der im Zusammenhang mit dem Brandschaden gebildeten Rückstellung. Die Aufwendungen betreffen die Kosten der Restrukturierung und Sanierung der Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH im Jahr 2015. 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 Ertrag aus latenten Steuern in Höhe von TEUR 935 berücksichtigt.

Die sonstigen Steuern betreffen hauptsächlich die Grundsteuer.

## Sonstige Angaben

### Aufgliederung der Mitarbeiterzahl

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter gliedert sich wie folgt auf:

Mitarbeiter	2015	2014
Angestellte	2.182	2.159
Auszubildende	69	64
Gesamt	2.251	2.223

Die BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG beschäftigt ebenso wie die Laroba GmbH & Co. KG keine Mitarbeiter.

### Haftungsverhältnisse

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

	Jährliche Netto-Mindestmiete (TEUR)	Laufzeit 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 ausgetauscht werden, wie z.B. Fahrzeuge und Büroequipment.

Von der Filana Grundstücksvermietungs-Gesellschaft mbH & Co. KG least der FDG Konzern das Parkhaus 5. Das Parkhaus wurde im Jahr 2006 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 15.713. 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 2015 wurden daraus Erlöse in Höhe von TEUR 639 vereinnahmt.

Im Jahr 2008 hat die Muttergesellschaft Flughafen Düsseldorf GmbH als Kommanditistin zusammen mit der BISAWA Beteiligung 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 Nettomietlöhne von TEUR 13.000 p.a. angenommen. Des Weiteren hat die Flughafen Düsseldorf GmbH Mietvertragsverpflichtungen übernommen (siehe zuvor). Zum Ende des Kalenderjahres 2034 besteht für die Flughafen Düsseldorf GmbH eine Option zum Erwerb sämtlicher Geschäftsanteile an der Komplementär-GmbH. Die BISAWA ist als vermögensverwaltende Immobilien-Gesellschaft 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 Mietvertragsverpflichtung und ggf. entfallender Vergütungen für Dienstleistungen an die BISAWA u.a. im Ausfall der Kapitaleinlage. Chancen liegen in der Vereinnahmung von Erlösen für verschiedene Dienstleistungen, die gegenüber der BISAWA erbracht werden. Im Geschäftsjahr 2015 betrug ihr Gewinnanteil TEUR 2.366, Dienstleistungserlöse wurden – vor Dienstleistungskosten – in Höhe von TEUR 1.537 vereinnahmt.

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

Der seit dem 1. Januar 1998 bestehende Erbbaurechtsvertrag hat eine Laufzeit von 30 Jahren. Der Erbbauszins beträgt für 2015 TEUR 10.295.

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 Leasinggeber, 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.

Da die FDG während der Bauphase die Finanzierung übernommen hatte, wurde die Laroba vor dem Hintergrund der Chancen-/Risikoverteilung seit 2013 bis 2014 im Konzernabschluss vollkonsolidiert. Mit Übernahme der Endfinanzierung durch die Berliner Hypothekbank und der damit einhergehende geänderten Risikoverteilung für die FDG erfolgte im Berichtszeitraum die Entkonsolidierung der Laroba. Die Gesellschaft wird nunmehr mit den Anschaffungskosten ihres Beteiligungsbuchwertes bei der Flughafen Immobilien GmbH im Konzern erfasst.

Im Übrigen fallen zusätzlich zu den zuvor beschriebenen Risiken aus außerbilanziellen Geschäften bis zum Jahr 2015 insgesamt sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von TEUR 209 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 EUR 36,7 Mio.

## Angaben zu Bewertungseinheiten

Die Flughafen Düsseldorf GmbH 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 Brand-schaden von 1996 aufgenommen Konsortialdarlehens über ehemals TDM 1.050.000 sowie eines in 2015 aufgenommenen Schuldscheindarlehens in Höhe von TEUR 198.000. Der Restbestand des Konsortialdarlehens ist in Höhe von TEUR 161.909 und der des Schuldscheindarlehens in Höhe von TEUR 78.000 in Bewertungseinheiten einbezogen. Des Weiteren ist ein in 2013 aufgenommenes bilaterales Darlehen mit der KfW Iplex GmbH in Höhe von TEUR 50.000 mit in die Bewertungseinheiten einbezogen worden.

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 Tranche oder nur über einen Teil dieser besteht und in der Regel 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. Eventuell bestehende negative Marktwerte werden durch Rückstellungen abgedeckt.

Die derzeitigen Sicherungen bestehen bis mindestens ins 2. Quartal 2016 und bis höchstens 2024. Von den zuvor genannten, zum Stichtag gesicherten Beträgen besteht bezogen auf den Stichtagswert für Beträge in Höhe von rund EUR 83,6 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 1,405 % und 4,03 % zuzüglich der jeweiligen Kreditmarge hergestellt.

## Angaben zu latenten Steuern

Es wurde bei der Ermittlung der latenten Steuern ein konzerneinheitlicher Steuersatz von 31,4 % 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, drohende Verluste, Prozesskosten und Jubiläumsg Gratifikationen; aktive latente Steuern
  - Neutralisierung Mehrerwerbspreis aus konzerninternen Veräußerungen bei den Zweckgesellschaften ESTAMIN und Japon; aktive latente Steuern (TEUR 18.418)
  - 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 und eines Gemeinschaftsunternehmens für das Geschäftsjahr 2015 TEUR 114 angefallen. Auf die Konzernabschlussprüfung entfallen davon TEUR 12 Für die Steuerberatung sind TEUR 88 im Berichtsjahr angefallen. Für andere Beratungsleistungen betrug das (konzernweite) Honorar TEUR 75.

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

Die Gesamtbezüge der Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2015 betragen EUR 754.872,48.

An ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung wurden EUR 286.223,45 ausbezahlt. Die dafür gebildeten Pensionsrückstellungen betragen zum 31. Dezember 2015 EUR 1.974.916.

Der Aufsichtsrat erhielt einschließlich der Sitzungsgelder Vergütungen in Höhe von EUR 62.530,13.

## 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. Zum aktuellen und ebenso zum vorherigen Stichtag waren keine Zahlungsmitteläquivalenten vorhanden und sind auch nicht im Finanzmittelfonds enthalten. Jederzeit fällige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie andere künftigen Kreditaufnahmen werden erstmalig in den Finanzmittelfonds einbezogen. Zum aktuellen Stichtag waren keine derartigen Verbindlichkeiten enthalten. Zum vorherigen Stichtag beliefen sich diese Verbindlichkeiten auf TEUR 5.000. Der Finanzmittelfonds der Vorperiode wurde entsprechend angepasst. Im Übrigen wurde gemäß DRS 21.54 auf die Angabe der Vorjahreszahlen verzichtet.

Ausschüttungen an Minderheitsgesellschaften sind nicht erfolgt.

Düsseldorf, den 29. Januar 2016

Flughafen Düsseldorf GmbH  
Dr. Ludger Dohm      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 von zwei Blockheizkraftwerken sichergestellt. Die Flughafen Düsseldorf Tanklager GmbH soll ein Tankdienstlager bauen und betreiben. Das Projekt befindet sich nach Erteilung der wesentlichen Genehmigungen im Berichtszeitraum in einem europaweiten Ausschreibungsverfahren. Der Baubeginn ist für Ende 2016

geplant. Die Teilbetriebnahme ist für 2018, die vollständige Inbetriebnahme für 2019 vorgesehen.

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

Im November erwartete der Sachverständigenrat für das Jahr 2015 eine Zuwachsrate des Bruttoinlandsprodukts von 1,7 %, für das Jahr 2016 von 1,6 %.

Inzwischen gehen die meisten Experten von einem realen Wachstum im Jahr 2015 von 1,5 % aus. Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung des Jahres 2015 war im Wesentlichen durch zwei Faktoren beeinflusst, nämlich die EURO-Griechenland-Krise sowie die starke Zunahme an Flüchtlingen in den EURO-Raum, insbesondere Deutschland.

Die deutsche Wirtschaft profitiert zum einen nach wie vor von der anhaltend niedrigen Zinssituation, einhergehend mit einer erneut sehr hohen Binnennachfrage in Deutschland und einem entsprechend hohen Konsum der Verbraucher. Im Zusammenhang mit der Flüchtlingskrise werden die staatlichen Haushalte in 2016 ca. EUR 9,0 Mrd. bis EUR 14,3 Mrd. an direkten Bruttoausgaben für Aufnahme und Erstversorgung von Flüchtlingen tätigen.

Auf der anderen Seite bestehen Risiken dadurch, dass die expansive Geldpolitik der Europäischen Zentralbank und die hiermit verbundenen günstigen Finanzierungskonditionen negative Anreize für Mitgliedstaaten des EURO – Raumes schaffen, ihre notwendigen Reformen aufzuschieben.

Im kommenden Jahr wird der Aufschwung sich nicht beschleunigen, da wesentliche Effekte wie niedrige Energiepreise und eine Inflationsrate nahe Null sich relativieren bzw. ansteigen (Inflationsrate in 2016 prognostiziert 1,2 % anstatt 0,3 % in 2015). Des Weiteren wird eine weitere Expansion der Investitionen der Wirtschaft durch einen Konjunkturabschwung in den Schwellenländern, hier vor allem China, verhindert. Positive Einflüsse werden weiterhin aus einer starken Binnenkonjunktur kommen. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt, der sich bislang von der Flaute unbeeindruckt gezeigt hat, wird sich trotz Mindestlohn weiter verbessern.

### Bundesweite Verkehrsentwicklung (Januar bis Oktober 2015)

Die Verkehrsentwicklung im Berichtszeitraum Januar bis Oktober 2015 war bundesweit positiv. Über die allgemeine Entwicklung lässt sich Folgendes berichten:

In den ersten zehn Monaten wurden an den deutschen Flughäfen mit über 186,5 Mio. Passagieren so viele Fluggäste wie im gesamten Jahr 2007 gezählt. Die Steigerung der Passagierzahlen im Gesamtzeitraum Vorjahr stieg die Anzahl der Passagiere um über 7,7 Mio. Die Bewegungen lagen 1,1 % über dem Vorjahresniveau.

Im Inlandverkehr war ein Wachstum von 2,3 % zu verzeichnen. Dies wurde dadurch erreicht, dass die streik- und witterungsbedingten Annullierungen im 1. Halbjahr 2015 insbesondere auf den stark betroffenen Strecken nach Frankfurt, Hamburg, München und Berlin geringer ausfielen.

Deutlich besser schnitt der Europaverkehr ab (+5,5 %). Auffällig sind die Steigerungen zu Destinationen in den Mittelmeeranrainern. Die Türkei – als Alternative zu Nordafrika – konnte auf dem deutschen Markt, nicht zuletzt aufgrund fehlender Touristen aus dem russischen Markt, hinreichend Kapazitäten bereitstellen. Auch die touristischen Destinationen in Spanien legten deutlich zu.

Der Interkontverkehr (+5,1 %) entwickelte sich noch vor dem Europaverkehr als stabiler Wachstumsträger. Wesentlicher Treiber war der Asienverkehr, wobei Ziele in Nahost im Vordergrund standen. Auffällig war das dynamische Wachstum im Verkehr mit Israel durch Angebotsaufstockungen und mit Dubai durch die Stärkung der Umsteigeverkehre. Auch die anderen Flughäfen in den Golfstaaten trugen zum überproportionalen Wachstum bei. In Fernost legten die aufkommensstarken Märkte China und Indien, aber auch Korea und Japan deutlich zu. Singapur musste hingegen als Konsequenz des Ausbaus der Nahost-Hubs Verluste hinnehmen. Ma-

aysia und Thailand wiesen aufgrund von Frequenzreduzierung sowie Flugzeugabstürzen und politischer Krise geringere Passagierzahlen aus. Der Afrikaverkehr schwächte sich aufgrund der Entwicklungen in Nordafrika ab. Nach Anschlägen brach zunächst der Verkehr mit Tunesien ein und in der Folge ging auch die Nachfrage nach ägyptischen Zielen zurück. Der Verkehr mit Nord-Amerika und der Karibik legte im Berichtszeitraum deutlich zu.

### Verkehrsentwicklung am Flughafen Düsseldorf (Januar bis Oktober 2015)

Von Januar bis Oktober 2015 lag die Zahl der Passagiere in Düsseldorf mit einem Anstieg von +623.000 deutlich über dem Vorjahresniveau bei einer leicht steigenden Anzahl der Bewegungen. Damit erreichte Düsseldorf einen Wert über dem Vorjahresniveau bei Passagieren pro Flug (113,9; +3,5 Pax). Aufstockungen von Frequenzen bzw. Neubedienungen und ein stabiles Interkontinentalangebot generierten den Anstieg der Passagiere in DUS. Dieses Wachstum wurde allerdings durch die streik- und witterungsbedingten Annullierungen (ca. 500 Bewegungen; ca. 40.000 Passagiere) negativ beeinflusst.

Im Vergleich mit den anderen deutschen Flughäfen lag DUS im Zeitraum Januar bis Oktober 2015 mit einem Passagierwachstum von 3,3 % unter dem ADV-Durchschnitt von 4,3 %. Bei den Flugbewegungen lag Düsseldorf mit 0,1 % ebenfalls unter dem Bundesdurchschnitt von +1,3 %.

Es gab in den letzten Monaten bei vielen Airlines den Trend zum Einsatz größeren Gerätes. Besonders erwähnenswert war die überdurchschnittliche Entwicklung während der NRW-Sommerferien und Herbstferien. Daher verzeichneten die Kennzahlen Sitze/Flug (153,0; +3,3 Sitze) und MTOW/Flug (71,6 t; +0,9 t) entsprechende Werte.

Mit einem Umsteiger-Anteil von 9,6 % (934.102; gegenüber 2014 -65.748) wurde der Vorjahreswert um 1,0 Prozentpunkte unterschritten. Das entspricht einem Rückgang des Umsteiger-Aufkommens gegenüber dem Vorjahr um 6,6 %. Nach der Umstellung der Verkehre von Lufthansa auf Germanwings ab April 2014 war hier eine deutliche Reduzierung der Transferpassagiere feststellbar. Auch bei Air Berlin wurde im Berichtszeitraum nur das Vorjahresniveau an Transferpassagieren erreicht. Gleichzeitig erhöhte sich aber die Anzahl der Originärpassagiere von 8.389.784 auf 8.766.353 (+4,5 %).

In der regionalen Gliederung kam es zu einem Minus im Inlandverkehr von 0,3 %, hervorgerufen insbesondere durch Frequenzreduzierungen von Germanwings/Lufthansa aber auch von Air Berlin auf den Strecken nach Frankfurt, Hamburg und Nürnberg. Ausschlaggebend waren ebenso die Annullierungen wegen diverser Streiks (insbesondere Lufthansa-/Germanwings-Pilotenstreik, Security-Personal usw.) bzw. witterungsbedingte Ausfälle (z.B. Orkan „Niklas“ im März).

Im europäischen Verkehr war ein Zuwachs von 3,0 % zu verzeichnen. Insbesondere der Verkehr nach Spanien, Italien und Portugal entwickelte sich im Berichtszeitraum positiv. Das Verkehrsaufkommen in die Türkei lag u.a. aufgrund wachsender Umsteigeströme über Istanbul in Richtung Fernost deutlich über Vorjahresniveau. Die skandinavischen Länder melden ebenso ein positives Aufkommen. Das Flugplanangebot im Berichtszeitraum wurde einerseits durch die Bedienung mehrerer neuer Destinationen (u.a. Germania, BMI Regional, Germanwings und Sun Express Germany), andererseits durch neue Airlines, wie Adria Airways, Bulgaria Air, Onur Air, Air Cairo und Alitalia verstärkt.

DUS lag im außereuropäischen Verkehr über dem bundesweiten Trend und meldete insgesamt steigende Passagierströme



### Koordinierung der Winterflugplanperiode 2015/16

(+6,0 %). Das USA-Aufkommen (-5,8 %) war durch die befristete Einstellung der Chicago-Strecke von Lufthansa (27. Januar bis 12. Februar 2015) als auch von American Airlines im Winter geprägt. Mit Beginn des Sommerflugplanes fand eine Aufstockung der Flüge von Air Berlin nach New York und Los Angeles statt. Bei den Afrika-Verbindungen (+12,5 %) war eine Erholung des Aufkommens nach Ägypten (+32,3%) sowie ein stabiles Wachstum nach Marokko (+87,3%) feststellbar. Nach den Anschlägen in Tunis und Djerba meldete Tunesien einen Nachfrageschwund von -30,1 %. Das Passagieraufkommen nach Asien mit ca. 107.700 mehr Passagieren gegenüber dem Vorjahr (+12,3 %) entwickelte sich weiterhin positiv. Emirates setzt seit dem 1. Juli 2015 auf dem Mittagsumlauf auf der Strecke nach Dubai sehr erfolgreich den Airbus A380 ein. Cathay Pacific nahm am 1. September 2015 erstmals den Flugbetrieb in DUS auf und fliegt viermal pro Woche mit einer Boeing 777 nach Hong Kong.

In den ersten drei Quartalen 2015 wies der Flughafen Düsseldorf einen um 1,5 Prozentpunkte niedrigeren Geschäftsreiseteil (30,0 %) als im Vorjahr (31,5 %) auf. Besonders stark war der Rückgang bei den Messebesuchern (-190.800 Passagiere; -31,6 %). Im Frühjahr 2015 fanden im Gegensatz zu 2014 keine Großmessen, wie „Wire and Tube“ und „Interpack“, statt.

Durch die Umstellung von Lufthansa auf Germanwings ab dem zweiten Quartal 2014 sind weiterhin starke Rückgänge bei allen Umsteigern erkennbar, insbesondere beim sonstigen beruflich veranlassten Umsteigerverkehr (-91.400 Passagiere; -28,7 %).

Der Anteil der Privatreisen stieg entsprechend von 68,5 % auf 70,0 %. Besonders stark war das Wachstum bei den „Ver-

wandten- und Bekanntenbesuchen“ im Quellverkehr (+299.700; +12,9 %). Aber auch der touristische Verkehr war insgesamt auf Wachstumskurs (+397.100; +5,2 %).

Es nutzten in den ersten drei Quartalen 2015 rund 68.100 mehr Niederländer den Flughafen Düsseldorf als im Vorjahr. Dies entspricht einem Wachstum von 11,7 %. Der prozentuale Anteil der Niederländer an den Gesamtpassagieren stieg um 0,2 Prozentpunkte auf 3,8 %. Dieses Wachstum ist insbesondere auf einen Anstieg des touristischen Verkehrs zurückzuführen (+57.800; +23,5 %). Absolut gesehen war ein Gesamtaufkommen von rund 651.300 Niederländern für die ersten drei Quartale 2015 zu verzeichnen. Damit bewegt sich die Zahl der Passagiere aus den Niederlanden auf dem Niveau von 2013, ist aber noch weit vom Höchststand 2009 (883.200 niederländische Passagiere) entfernt.

Betrachtet man die Verteilung der abfliegenden Fluggäste auf die Bodenreiseverkehrsmittel, so stieg der Bahnanteil um 0,9 Prozentpunkte von 19,8 % auf 20,7 % an. Dies entspricht einem absoluten Zuwachs von 136.900 Bahnreisenden.

Der PKW-Anteil wuchs leicht von 53,8 % auf 54,0 %. Dies bedeutet, dass 198.100 mehr Passagiere mit dem Auto zum Flughafen fuhren als im Vorjahreszeitraum. Dabei stieg die Zahl der Dauerparker (PKW wird für die Dauer der Reise am Flughafen geparkt) geringfügig um rund 8.900 Nutzer (+0,8 %) an. Ein deutliches Wachstum gab es bei den mit dem PKW gebrachten Passagieren, wobei das Fahrzeug nicht geparkt wurde (+199.300 PKW-Nutzer; +7,8 %). Bei den Kurzzeit-Parkern ging dagegen die Nachfrage zurück (-10.100 PKW-Nutzer; -3,0 %).

Zum 11. November 2015 liegt der Koordinierungsstand für die Flugplanperiode Winter 2015/16 mit 72.046 koordinierten Bewegungen um 3,1 % (= 2.331 Slots) unter dem Stand des Vorjahres.

Gründe hierfür sind u.a. eine späte Rückgabe von ca. 3.100 Slots durch Air Berlin, die streikbedingten Ausfälle der Lufthansa sowie die anhaltende Konsolidierung bzw. Flugplanbereinigung vieler anderer Airlines.

### Entwicklung Non-Aviation

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

Am Düsseldorfer Flughafen gibt es derzeit 79 Retail-Stores (inkl. Duty-free) und 42 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 Quadratme-

tern Fläche. Der größte Teil der insgesamt bestehenden Angebote der Bereiche Einzelhandel, F&B und Duty-free liegt dabei auf einer Fläche von etwa 5.200 Quadratmetern „luftseitig“ und ist nur den Passagieren in den Flugsteigen zugänglich.

Das Jahr 2015 war geprägt von wesentlichen strategischen Maßnahmen, um den implementierten Slogan „enjoy the airport“ weiter aufzuladen und mit Leben zu füllen. Die Kunden-, Service- und Angebotsfokussierung steht dabei im Mittelpunkt. Mit dem DUS Excellence Award, erstmalig vergeben an die besten Retail- sowie Food&Beverage-Stores, startet der Flughafen Düsseldorf eine Service- und Kundenoffensive, die in anderen Kundenbereichen des Airports ihre Fortsetzung finden soll.

Auch die beiden großen Tenderprojekte in 2015, zum einen das größte Food & Beverage-Paket (ca. 1.500 qm), wie auch alle Buch & Presse-Stores im öffentlichen Bereich, stehen unter dem unbedingten Ziel der optimalen Kundenansprache sowohl im Angebot, in den Prozessen, wie auch hinsichtlich modernster Technologien, Stichwort: Digitalisierung.

Wesentlicher Erfolgsfaktor wird dabei in Zukunft die neu zu entwickelnde enge Kooperation mit den Partnern des Airports sein. Ein bereits im Sommer 2015 umgesetztes F&B-Outlet, das neue Casual Dining Konzept „Palavriön – Urban Grill“, spiegelt diese neue Form der Zusammenarbeit und Ausrichtung exzellent wider.

Zur weiteren Etablierung des Flughafens Düsseldorf als Event-Location wurden auch in 2015 zahlreiche Veranstaltungen durchgeführt. Sie sind inzwischen fester Bestandteil in der Erlebniswelt Flughafen Düsseldorf, und das seit über sechs Jahren. Knapp 200.000 große und kleine Gäste besuchten im letzten Jahr wieder die Event-Sonntage, zu denen sich an jedem ersten Sonntag im Monat das Terminal in

eine ganz besondere Airlebnis-Welt verwandelte. Eine Veränderung der Konzepte wurde dahingehend konsequent weiter vorgenommen, als neue Eventformate etabliert werden konnten, die einerseits mit Eintritt belegt waren und andererseits auch über einen längeren Zeitraum mehrere Wochenenden erfolgreich betrieben wurden. Herausragendes Beispiel dafür war das OpenAirport Kino im Juli auf der Flughafenterrasse, das durch die hervorragende Vermarktung völlig ausverkauft war, ebenso die Eislaufbahn im Dezember. Die Strategie aus dem letzten Jahr, sich noch stärker auf die unterschiedlichen Zielgruppen zu fokussieren, wurde konsequent und sehr erfolgreich umgesetzt.

Der Bereich Airport Advertising hat sich in 2015 insgesamt sehr positiv weiterentwickelt. Mit dem Umzug in die neue Verwaltung hat der Bereich die Aufbruchsstimmung innerhalb des FDG genutzt und wird seit März 2015 als „Airport Media“ geführt. Der Hintergrund dafür lag zum einen in der erweiterten Begrifflichkeit „Media“, die in der gesamten Branche einen größeren Horizont bzgl. der medialen Themen bedeutet, zum anderen ist mit dem Begriff „Media“ auch eine neue strategische Ausrichtung des Bereiches benannt: Geht es doch zukünftig nicht nur um die reine Vermarktung von Werbeflächen am Flughafen Düsseldorf, sondern neben der Vermarktung der Werbemedien stehen auch „Gezielte Kooperationen“, „Konzeptionelle Vermarktungsprojekte“, „Performance-orientierte Medienthemen“ und „Innovative Medien-Entwicklungen“ im Fokus des Bereiches.

Innerhalb der Medienbranche – und hier insbesondere im Bereich „Digital-out-of-Home“ (DOOH) – hat sich der Trend aus 2014, das Thema der „Digitalisierung von Werbemedien“, fortgesetzt. Gerade die Medien im öffentlichen Raum finden immer mehr Aufmerksamkeit bei den Mediaplanern, da die entsprechenden Zielgruppen mehr und mehr ganztags unterwegs sind. So ist der Megatrend „Mobilität“ seit

Jahren der Antriebsmotor für eine verstärkte Innovationstätigkeit der gesamten Branche Außenwerbung. Diesem Innovations-Schub der Branche trägt die Abteilung Airport Media seit Jahren Rechnung und führt immer wieder zur Entwicklung neuer digitaler Medien.

Die digitalen Medien am Flughafen Düsseldorf konnten in 2015 um ein weiteres entscheidendes Produkt erweitert werden: Im Juli ging das Produkt DUS AD GATE auf Sendung. DUS AD GATE ist ein weiterer wichtiger Touchpoint auf der Customer Journey des Passagiers am Flughafen Düsseldorf. Mit DUS AD GATE erreichen die werbetreibenden Unternehmen alle Passagiere auf dem Weg zu den wichtigsten Destinationen ab Düsseldorf. Airlineunabhängig können Reisende zu ihrer Zieldestination angesprochen werden; und zwar in einer Situation, wo die Aufmerksamkeit der Passagiere auf die entsprechenden Werbeeinheiten sehr hoch ist.

DUS AD GATE nutzt einen Monitor über den Boarding-Countern an den Gates. Jeder Boarding-Vorgang an einem Flughafen (weltweit) folgt einem gleichem Verhaltensmuster. Die Passagiere suchen ihr entsprechendes Abflug-Gate und halten sich dort – bei Bedarf – in dem Wartebereich auf. Wenn das Boarding-Personal den Counter aktiviert, werden auf den Bildschirmen über dem Counter die entsprechende Destination und die Flugnummer angezeigt. DUS AD GATE nutzt diese Situation und zeigt dem Passagier zu seinem Flugziel entsprechende Informationen News, Wetterinfos sowie Werbung an. DUS AD GATE ist das neueste digitale Produkt am Flughafen Düsseldorf und vereint alle Vorzüge der digitalen Medien in einer speziellen Warte-Situation zum Vorteil der Passagiere. DUS AD GATE ist ein performance-orientiertes Werbemedium und wird mit seinem genauen Destinations-Targeting im Werbemarkt sehr gut angenommen. Die ersten Kunden aus der Tourismus-Industrie wie auch aus dem Dienstleistungs-Sek-



tor nutzen diese spezielle, neue, innovative und auf die Digitalisierung ausgerichtete Medienpräsentation.

In 2016 steht eine weitere Neuerung im Bereich der Digitalen Medien am Flughafen Düsseldorf an. Airport Media plant die Installation einer großformatigen Medienwand (ca. 7 x 4 m) im Abflug-Terminal (Y-Achse). Alle abfliegenden Passagiere können dann mit emotionalen Bewegbildern auf einer großen Monitorwand im öffentlichen Raum des Terminals angesprochen werden.

Der Medienmarkt in 2015 insgesamt ist weiterhin sehr volatil, d.h. neben den immer knapper werdenden Vorlaufzeiten für Media-Einbuchungen, verändert sich auch das Verhältnis der Brutto- und Netto-Medienpreise. Es ist zu beobachten, dass die Media-Spendings insgesamt nicht größer werden, die Zahl der Anbieter von Medien – insbesondere „Digitaler Medien“ – jedoch steigt. Dadurch bedingt findet derzeit eine dramatische Verschiebung zwischen Branding- und Performance-Werbeflächen statt. Der Einsatz von Werbebudget ist ohne den Nachweis seiner Wirksamkeit zukünftig nicht mehr opportun, die effiziente Steuerung von Mediabudget tritt an die Stelle von ungeplantem Verschwendungs-Mediaeinsatz. Erst der Nachweis von der Wirksamkeit des eingesetzten Mediabudgets wird in der Zukunft zu seiner Legitimation beitragen. Airport Media hat deshalb in 2015 in Zusammenarbeit mit der Agentur Kinetic eine Werbewirksamkeits-Studie veröffentlicht, mit der klar die Wirksamkeit von Flughafenwerbung in Düsseldorf nachgewiesen werden konnte.

Die Vermarktungs-Situation der Werbemedien in 2015 war vor allem durch den Vertrieb des standardisierten Produktes Colorama 4/1 und seiner Netz-Vermarktung geprägt. Daneben hat die Präsentation von Fahrzeugen im Terminal eine neue Qualität erreicht. Die Fahrzeug-Ausstellungsfläche im Flugsteig A ist für die Auto-

mobil-Industrie sehr interessant geworden, da hier auch der Automobil-Innovator Tesla ein Elektro-Auto platziert hat. Im Fokus der Vertriebs-Tätigkeit stand neben der Neukunden-Akquise auch erneut die Ansprache von mittelständischen Unternehmen aus der Region. Insgesamt liegen die Ergebnisse von Airport Media über Plan, so dass die Taktik der Kompensation von weggebrochenen Werbeetats insgesamt aufgegangen ist. In 2016 wird es darum gehen diese Taktik weiter auszubauen, da die Vermarktung von Werbemedien ein sehr schnell drehendes Geschäft ist. Basis dieser Vermarktungstätigkeit sind aber nach wie vor die drei tragenden Säulen von Airport Media „Vertrieb“, „Kommunikation“ und „Medien“. An deren grundsätzlicher Funktionalität hat sich auch unter der neuen Bezeichnung des Bereiches Airport Media nichts geändert.

Im Bereich des Passagierparkens hat sich die Entwicklung im Hinblick auf die Wettbewerbssituation im Umfeld weiter verschärft. Die erfolgreiche Etablierung der Zweitmarke „Parkvogel“ durch die SAIT in 2014 wurde in 2015 weiter gestärkt. Mit der Vermietung der Langzeitparkplätze speziell für die Zielgruppe der Urlauber an die SAIT zum 1. April 2015 und den Betrieb dieser Stellplätze unter der Marke Parkvogel konnte die Auslastung der gesamten Parkanlagen sowohl in der Terminalzone als auch in den Langzeitzonen insbesondere in den Sommerferienmonaten erheblich gesteigert werden. Die Vermarktung erfolgte durch die SAIT mit einem neuen Preis- und Servicekonzept unter Nutzung der angepassten Homepage dus.com. Diese Anpassungen haben erneut zu einer deutlichen Steigerung der Vorausbuchungen von Stellplätzen im Urlaubersegment geführt.

Im Bereich des Terminalparkens konnte ebenfalls mit neuen ausdifferenzierten Preisstrukturen sowohl der Umsatz pro Pax als auch die Auslastung gesteigert werden.

Der Gesamtumsatz und die Anzahl der Parkvorgänge konnten trotz des intensiveren Wettbewerbsumfelds insgesamt auch dank der guten Passagierentwicklung deutlich gesteigert werden. Dabei ist auch der Umsatz pro Passagier um ca. 3 % gestiegen.

### Entwicklung in den über Tochtergesellschaften und andere Beteiligungen betriebenen Geschäftssegmenten

#### Luftfracht

Die FDCG schließt das Jahr 2015 mit einem Tonnagerückgang von ca. 8,0 % und rund 105.300 Tonnen ab. Damit konnte der Tonnagezuwachs des Vorjahres nicht gesteigert werden, aber die Marke von 100.000 Tonnen Frachtvolumen wurde wieder überschritten. Die erzielten Einsparungen auf der Kostenseite haben wiederum zu einem positiven Ergebnis geführt.

Auf dem deutschen Markt sind die Luftfrachtvolumen aufgrund der gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen zwischen Januar und November um 0,2 % gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen. China, das nach wie vor der wichtigste Importmarkt ist, aber auch immer mehr ein wichtiger Exportmarkt wird, hat hier einen erheblichen Einfluss genommen. Somit sind im Speziellen die Importe nach Deutschland um 1,1 % gegenüber 2014 zurückgegangen und die abgeschwächte Nachfrage in Fernost hat die deutschen Luftfrachtexporte um lediglich 0,1 % gegenüber 2014 zunehmen lassen.

Als Folge dieser Entwicklungen sind auch auf dem Düsseldorfer Luftfrachtmarkt Importe und Exporte rückläufig gewesen. Aufgrund der hier im Vergleich zu anderen Flughäfen begrenzten Kapazitäten hat eine solche globale Entwicklung starke Auswirkungen. Somit hat sich der Flughafen Düsseldorf mit einem Tonnagerückgang von 8 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum unterdurchschnittlich zum deutschen Markt entwickelt. Ab September hat sich die globale Luftfracht wieder stabilisiert, was im speziellen positive Auswirkungen auf die Entwicklung der Exportfracht auf dem Düsseldorfer Markt hatte.

Im Geschäftsjahr 2015 hat sich die Ertragslage der Gesellschaft abweichend von der Tonnage entwickelt. Die Umsatzerlöse sind um 10 % auf TEUR 15.006 (Vorjahr: TEUR 16.654) zurückgegangen. Maßgeblich für die abweichende Entwicklung waren rückläufige Umsatzerlöse aus höherpreisigen Full-Handling-Leistungen, die im speziellen durch die rückläufige Import- und Exporttonnage verursacht wurden. Hinzu kam der Verlust eines Full-Handling-Kunden zur Mitte des Jahres. Die Preisstruktur konnte durch Vertragsverlängerungen und Preisanpassungen in 2015 erneut angehoben werden. Aufgrund der rückläufigen Tonnagen konnte dies eine Negativentwicklung der Umsatzerlöse nicht verhindern.

Im Ergebnis der vorstehenden Entwicklungen wurde das operative Ergebnis um 50 % von TEUR 2.861 auf TEUR 1.431 reduziert. Im Gesamtergebnis schloss das Geschäftsjahr mit einem Jahresüberschuss von TEUR 914 (Vorjahr: TEUR 1.899).

Am Flughafen Düsseldorf nehmen die Luftfahrtgesellschaften Air Berlin und Lufthansa eine dominierende Stellung ein. Dies ist im Luftfrachtbereich nicht anders. Der wirtschaftliche Erfolg und die strategische Ausrichtung dieser Unternehmen stellen für die FDCG zugleich Chancen und Risiken dar. Insoweit sind die Entwick-

lungen bei Mittel- und Langstrecken für die FDCG bedeutsamer als die für Luftfracht weniger bedeutenden Kurzstrecken.

#### Bodenverkehrsdienste

Die Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH (FDGHG) hat im Geschäftsjahr 2015 Umsatzerlöse von EUR 32,5 Mio. erzielt, die damit etwa 8,4 % über denen des Vorjahres (EUR 30,0 Mio.) liegen. Während bei den Umsatzerlösen die Entgelte für Abfertigungen mit ca. EUR 11,8 Mio. um EUR 0,9 Mio. unter dem Vorjahr (EUR 12,7 Mio.) liegen, ist bei den Erlösen aus Sonderleistungen insgesamt ein Erlösanstieg mit 2,6 Mio. auf ca. EUR 14,0 Mio. (Vorjahr: EUR 11,4 Mio.) zu verzeichnen, der vorwiegend witterungsbedingt auf Gesamtjahressicht auf höhere Erlöse aus der Flugzeugenteisung zurückzuführen ist. Aufgrund der sehr milden Temperaturen im Dezember und den damit verbundenen nahezu vollständig ausgebliebenen Enteisungserlösen zum Jahresende liegt die Steigerung dennoch hinter den Erwartungen.

Insgesamt verbucht die Gesellschaft einen Verlust in Höhe von EUR -10,5 Mio. (Vorjahr: EUR -15,3 Mio.), der durch die Flughafen Düsseldorf GmbH auf Basis des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags ausgeglichen wird. Die Ergebnisentwicklung wird weiterhin durch die rückläufige Entwicklung des Abfertigungsaufkommens beeinflusst.

Die Kündigung der Abfertigungsverträge durch Air Berlin und Condor in 2012 sowie weitere in den folgenden Jahren vollzogene Wechsel anderer Luftverkehrsgesellschaften – wie in 2015 Onur Air und Aeroflot – haben das Geschäftsvolumen der FDGHG insbesondere im Bereich Flugzeug- und Gepäckabfertigung kurz- bis mittelfristig erheblich gesenkt. Der entsprechende Marktanteil ist von rd. 85 % auf zuletzt 13,4 % gesunken. Dies führte dazu, dass für viele der FDGHG-Mitarbei-

ter keine Beschäftigung mehr vorhanden war und sich die in den letzten Jahren stetig verschlechternde Verlustsituation in der Vergangenheit zunehmend verschärfte.

Die Geschäftsführung der FDGHG hat deshalb Anfang 2012 ein langfristiges, strategisches Sanierungskonzept entwickelt. Das vorgeschlagene Maßnahmenpaket wurde zur Umsetzung genehmigt. Die Umsetzungsmaßnahmen wurden daraufhin im Sommer 2013 begonnen und in den Jahren 2014 und 2015 fortgeführt. Im Rahmen der Maßnahmen zur Anpassung der Personalkapazitäten haben seit Jahresbeginn 2015 stichtagbezogen weitere 35 Mitarbeiter das Unternehmen verlassen. Zusätzlich finden, bedingt durch innerbetriebliche Stellenausschreibungen in den Bereichen Transport-, Fahrdienste und Enteisierung, weitere FDGHG-interne Personaltransfers statt.

Größte Herausforderung in der Umsetzung sind die teilweise stark schwankenden Krankenquoten, die an manchen Tagen in einzelnen Funktionseinheiten kurzfristig auf über 30 % gestiegen sind. Ursächlich hierfür sind einerseits das Durchschnittsalter der Beschäftigten von 52 Jahren und andererseits knapp 20 % der Mitarbeiter mit einem ausgewiesenen und gemeldeten Schwerbehinderten-Grad. Dies führt zu Beeinträchtigungen der operativen Leistungsfähigkeit der Gesellschaft.

Im Bereich OPS konnte der bestehende Werkvertrag mit einem weiteren Dienstleister nicht über das Jahresende 2015 hinaus verlängert werden, so dass die Geschäftsgrundlage für die Aufrechterhaltung des OPS-Bereiches nicht mehr vorhanden ist. Die Mitarbeiter des Bereiches und der Betriebsrat wurden im Februar und März 2015 über die Entwicklung und die möglichen Alternativen (interne Stellenangebote etc.) informiert.

Da nach aktuellem Planungsstand davon auszugehen ist, dass sich der Wettbe-



werbsdruck auf dem Abfertigungsmarkt ab Anfang 2016 durch den anstehenden Eintritt eines weiteren Bodenabfertigungsdienstleisters weiter verschärft wird, werden je nach Kundenentwicklung in 2016 weitere Personalanpassungen notwendig sein.

Der Gesamtpersonalaufwand belief sich 2015 auf EUR 30,8 Mio. und lag somit um 5,0 % unter Vorjahr (EUR 32,5 Mio.). Der Anstieg des durchschnittlichen Personalaufwands je Mitarbeiter ist maßgeblich auf die Auswirkungen der Tarifierhöhung in Höhe von 2,1 % zum 1. März 2015 zurückzuführen. In 2015 wurden Altersteilzeitverträge im Rahmen der Sanierungsmodalitäten abgeschlossen. Die durchschnittliche Krankenstandquote in 2015 von 12,1 % lag leicht unter dem Vorjahresniveau (12,5 %).

Für das Erreichen einer mittelfristigen Rentabilität des Bereichs Bodenverkehrsdienste ist auch im Hinblick auf einen verbleibenden geringeren Kundenbestand sowie der Chance des Verbleibs von Abfertigungsleistungen die Umsetzung des entwickelten Sanierungskonzepts zwingend erforderlich.

Der Rückgang des Marktanteils im Bereich der Vorfeld- und Gepäckabfertigung hat zu einem deutlichen Rückgang der Umsatzerlöse geführt. Durch die sinkende Produktivität, die rückläufige operative Leistungsfähigkeit und die verzögerte Anpassung der Personalressourcen kann dies auf der Kostenseite nicht kompensiert werden.

### Luftverkehrssicherheit

Die Flughafen Düsseldorf Security GmbH hat ihre Terminal- und Sicherheitsdienstleistungen wiederum erfolgreich am Flughafen angeboten. Insgesamt lagen die Umsatzerlöse in 2015 bei EUR 22,7 Mio. und sind damit um 8,2 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Ursächlich hierfür ist im Wesentlichen der Umsatz mit Konzerngesellschaften aufgrund eines gestiegenen Bedarfs an Sicherheitsdienstleistungen sowie die notwendigen Preisanpassungen

in Folge von Tarifabschlüssen. Auch bei den Erlösen aus Leistungen mit Dritten konnten wieder Steigerungen erzielt werden. Da der Umsatz zu über 95 % konzernintern erzielt wird, ist mithin der effektive Beitrag der Sicherheitsdienstleistungen zum Konzernergebnis erheblich geringer.

Im Geschäftsjahr 2015 lag die durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten bei 202 Mitarbeitern (Vorjahr: 180). Im Rahmen der Sanierung der FDGHG wurden von der FDSG auch im Laufe des Jahres 2015 wieder Mitarbeiter übernommen. Dies führt im Wesentlichen zu einer entsprechenden Steigerung bei den Personalaufwendungen und ist damit maßgeblich für den Jahresfehlbetrag verantwortlich.

Der Jahresfehlbetrag lag 2015 bei TEUR -888 (Vorjahr: TEUR -1.469).

Gemäß der Konzerngesamtstrategie 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. Dies wird weiterhin zu einem Anstieg des eigenen Mitarbeiterbestands führen. Dies kann unter Umständen zu einem Verzicht auf eine ggf. preisgünstigere Deckung des Bedarfs im Wege des Personalleasings führen.

### 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. Ihren Beitrag zum Konzernergebnis leistet die FDEG ausschließlich mittelbar in Form der für den Konzern realisierten Kostenvorteile.

Die Gesellschaft erzielt im Geschäftsjahr 2015 bei Umsatzerlösen von TEUR 16.709 (Vorjahr: TEUR 16.861) einen Jahresüberschuss vor Ergebnisabführung von TEUR 2.773 (Vorjahr: Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme TEUR 1.366). Umsatzerlöse und Ergebnis übersteigen die für das Geschäftsjahr prognostizierten Werte, da sich die Preis- und Absatzentwicklung positiver gestaltet hat als erwartet; ferner konnte ein periodenfremder Ertrag erzielt werden.

Der Stromliefer- und Netznutzungsvertrag zwischen den Stadtwerken Düsseldorf und der FDEG war zum Jahresende 2014 ausgelaufen. Bezüglich der Rechnungsstellung besteht hier noch Klärungsbedarf dem Grunde und der Höhe nach. Die in der Vergangenheit gebildeten Rückstellungen wurden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Betrags reduziert, hieraus entsteht ein Ertrag von TEUR 2.237.

Die Verzögerungen der Inbetriebnahmen des Blockheizkraftwerkes II sowie der Absorptionskältemaschine haben sich grundsätzlich negativ auf das Ergebnis ausgewirkt. Der externe Strombezug hat sich allerdings aufgrund der Inbetriebnahme des Blockheizkraftwerkes II sowie durch den Wechsel des Stromlieferanten von verschiedenen Kunden der FDG reduziert. Diese Entwicklung wird durch gesunkene Bezugskosten für elektrische Energie begleitet, was sich in um TEUR -4.378 verringerten Aufwendungen für Strom niederschlägt.

### Immobilien Gesellschaften

Nach der unterjährigen Verschmelzung der Flughafen Düsseldorf Objekt Eins GmbH auf die Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH bestehen mit der Flughafen Düsseldorf Verwaltungs GmbH noch zwei zum FDG Konzern gehörende Immobilien-töchter. Deren Entwicklung ist differenziert zu betrachten.

Die Umsatz- und Ergebnisbeiträge der FD Verwaltung sind aus Konzernsicht von deutlich untergeordneter Bedeutung.

Die für das Geschäftsjahr 2015 geplanten Verkäufe der Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH konnten im Geschäftsjahr 2015 realisiert werden. Hieraus erzielte die Gesellschaft Umsatzerlöse in Höhe von EUR 10,7 Mio. Die im Wesentlichen aus der innerkonzernlichen Vermietung einer Tiefgarage erzielten Vermietelerlöse betragen in der FDI EUR 2,9 Mio. Insgesamt wurden Umsatzerlöse in Höhe von EUR 14,0 Mio. erzielt (Vorjahr: EUR 4,2 Mio.). Für das Geschäftsjahr 2015 ergibt sich bei der FDI ein Jahresüberschuss vor Ergebnisabführung von TEUR 6.848.

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 das neue Verwaltungsgebäude für den FDG Konzern entstanden ist. Die Zwischenfinanzierung wurde für die Bauphase von der FDG selbst vorgenommen, bis im I. Quartal 2015 die Finanzierung insgesamt von der Laroba GmbH & Co. KG abgelöst und übernommen wurde. Diese erneute Änderung hinsichtlich der Verteilung der Chancen und Risiken in Bezug auf die Finanzierung führt zu einer Entkonsolidierung der Gesellschaft als Zweckgesellschaft nach § 290 Abs. 2 Nr. 4 HGB im Geschäftsjahr 2015. Die Laroba wird nicht mehr in den Konzernabschluss einbezogen.

Die als Immobilienzweckgesellschaften gemäß § 290 Abs. 2 Nr. 4 HGB in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften Estamin Grundstücksverwal-

tungs 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 2015 einen handelsrechtlichen Jahresüberschuss, der in Form von Erträgen aus der Anwendung der Equity-Methode mit EUR 2,4 Mio. (Vorjahr: EUR 1,6 Mio.) in das Konzernergebnis eingeht.

### Flughafen Mönchengladbach

Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Anzahl der Gesamtflugbewegungen am Flughafen Mönchengladbach auf 39.411 (+7,1 %). Ebenso wurden mit 28.175 Fluggästen +0,6 % mehr gezählt als im Vorjahr.

Die in den Jahren 2010 bis 2012 durchgeführten Restrukturierungsmaßnahmen zeigten auch in 2015 ihre Wirkungen. Lag der durchschnittliche Verlust in den vorgenannten Jahren bei etwa EUR 5,0 Mio., so konnte der Verlust in 2015 durch die durchgeführten Anpassungsmaßnahmen beim Personal sowie durch eine Kapitalherabsetzung, durch die Abwertung des Anlagevermögens und einen Forderungsverzicht um etwa die Hälfte reduziert werden. Der über den Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag durch die FDG zu tragende Verlust lag in 2015 bei EUR 2,4 Mio. Mittelfristig bleibt die Gesellschaft 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 gemeinsam mit Partnern aus der Mineralölindustrie sowie Luftverkehrsgesellschaften in der Form eines Gemeinschaftsunternehmens gegründet. Es ist geplant, die Treibstoffversorgung der Flugzeuge künftig in dieser eigenständigen Gesellschaft zusammen mit den Partnern zu organisieren. Die FDG ist mit 40 % Anteil Minderheitsgesellschafter mit maßgeblichem Einfluss.

Das Tanklager soll auf dem Gelände des Flughafens Düsseldorf errichtet werden. Die FDTG wird jedem Anbieter oder Abnehmer von Flugkraftstoff ermöglichen, das Tanklager zu entsprechenden Entgelten zu nutzen.

Nach Erstellung der Ausführungsplanung und anschließender europaweiter Ausschreibung soll in 2016 mit dem Bau begonnen werden. Die Teilbetriebnahme ist für 2018, die vollständige Inbetriebnahme für 2019 vorgesehen.

Der Jahresfehlbetrag in Höhe von TEUR 256 resultiert im Wesentlichen aus den im Geschäftsjahr angefallenen Verwaltungskosten, die auf der Grundlage eines geschlossenen Dienstleistungsvertrages von der FDG erbracht wurden.

### Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

#### Personal

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



## Immissionsschutz (Lärmschutz)

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. Dezember 2015 waren im Konzern Flughafen Düsseldorf GmbH (ohne Geschäftsführer) beschäftigt:

Mitarbeiter	31.12.2014	31.12.2015
Angestellte	2.144	2.240
Auszubildende	74	74
Gesamt	2.218	2.314

In Bezug auf die Altersstruktur der Beschäftigten ergab sich zum Stand 31. Dezember 2015 für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Konzern Flughafen Düsseldorf GmbH (inkl. Auszubildende) ein Durchschnittsalter von 46,45 Jahren. Die Altersstruktur ist dadurch gekennzeichnet, dass die oberen Altersklassen deutlich stärker besetzt sind. So sind 13 % der Beschäftigten zwischen 41 und 45 Jahre alt, 20 % zwischen 46 und 50 Jahre und 21 % zwischen 51 und 55 Jahre.

## Zielgröße Frauenanteil

Der Aufsichtsrat der Flughafen Düsseldorf GmbH hat durch Beschlussfassung vom 15. September 2015 als Zielgröße in der Geschäftsführung einen Frauenanteil von 0,0 % und im Aufsichtsrat von 15,0 % festgelegt.

Die Geschäftsführung legte durch Beschlussfassung am gleichen Tag die diesbezügliche Zielgröße für die 1. Führungsebene unterhalb der Geschäftsführung mit 15,8 % und die 2. Führungsebene mit 25,0 % fest.

Die Frist für die Erreichung der vorgenannten Zielgröße wurde einheitlich auf den 30. Juni 2017 festgelegt.

Seit 2003 führt der Flughafen Düsseldorf ein umfangreiches Lärmschutzprogramm in seiner Nachbarschaft durch. Zusammen mit den Airlines hat der Flughafen seit Beginn des aktuellen Schallschutzprogramms im Jahr 2003 circa EUR 70,9 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 Außenwohnbereichsentschädigung 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 sechs Vollzeitkräfte an der Abwicklung des Schallschutzprogrammes.

Der Flughafen unterhält eine Fluglärm-messanlage mit 13 stationären und zwei transportablen Messanlagen sowie ein Messfahrzeug. Auf Bitten der Stadt Meerbusch und der Anwohner wurde beispielsweise im April 2014 in Lank-Latum eine transportable Messstelle an einem alternativen Messstandort zur bestehenden stationären Messstelle aufgestellt, der deutlich näher zur Ideallinie der Nordabflugrouten liegt. Die Messergebnisse werden im Rahmen der monatlichen Messstellenstatistiken veröffentlicht. Da der Messstandort auch relativ viele Hintergrundgeräusche registrierte, wurde nach dem Vorschlag der Stadt Meerbusch ein weiterer Standort getestet, an den Anfang 2016 nun die stationäre Messstelle verlegt werden wird.

Außerdem wurde in Essen-Kettwig unterhalb der Anfluggrundlinie der Nordbahn mehrere Monate lang Fluglärm gemessen. Der Vergleich mit Messungen aus dem Jahr 2009 zeigt, dass die Belastung dort unverändert ist.

Der Flughafen betreibt außerdem auf freiwilliger Basis Luftqualitätsmessanlagen für Stickoxide, Schwefeldioxid, Benzol,

Toluol, Feinstaub PM10 und PM2,5 sowie Ozon. Da die Messungen auch die Abgase anderer Verursacher erfassen, werden zusätzlich Ausbreitungsrechnungen durchgeführt. Die speziell für Flughäfen entwickelte Software Lasport wurde in 2015 aktualisiert, so dass nun unter anderem die aktuellen Emissionsfaktoren für den Straßenverkehr berücksichtigt werden können.

## 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 „VonHier-Aus“ 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 Unbedingte zu beschränken und die Akzeptanz des Luftverkehrs trotz Umweltbeeinträchtigungen zu erhöhen.

Im Frühjahr 2013 hatte der Flughafen angekündigt, einen Planfeststellungsantrag zur Kapazitätserweiterung zu stellen. Um dem Wunsch der Betroffenen und der Politik nach frühzeitigen Bürgerinformationen zu entsprechen, hat der Flughafen von November 2013 bis Mitte Februar 2014 insgesamt zehn Informationsveranstaltungen in den umliegenden Kommunen (Kaarst, Mülheim, Essen, Meerbusch, Düsseldorf, Ratingen, Neuss, Duisburg, Krefeld und Heiligenhaus) durchgeführt. Die Wortprotokolle der Veranstaltungen sowie weitere Informationen zu den angesprochenen Themen stehen für jedermann einsehbar auf der Internetseite des Flughafens. Die in den Veranstaltungen geäußerten Sorgen und Bedenken der

Bürger hat der Flughafen aufgegriffen und im September den Antrag in zwei wesentlichen Punkten so geändert, dass zentrale Bedenken entkräftet werden konnten. Die erforderlichen Gutachten werden derzeit überarbeitet und an die geänderten Antragsinhalte angepasst. Der Antrag für das Planfeststellungsverfahren zur Kapazitätserweiterung wurde im Berichtszeitraum gestellt. Eine Entscheidung hierüber steht noch aus.

Der Airport beschäftigt in dem eigens eingerichteten Service- und Steuerungscenter „Umwelt und Nachhaltigkeit“, das auch den Besucherdienst für Rundfahrten umfasst, 19 Mitarbeiter.

## Umwelt

Das ökologische Engagement des Düsseldorfer Airports zur Reduzierung der Kohlendioxid-Emissionen (CO<sub>2</sub>) aus dem Flughafenbetrieb wurde zum Jahresanfang 2015 erneut 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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, 2012 bei 56.850 Tonnen, 2013 bei 57.460 Tonnen und 2014 bei 53.880 Tonnen. Zur Klimaschutzstrategie des Düssel-

dorfer Flughafens gehört ein Einsparungsziel pro Verkehrseinheit (VE) von 10 % bezogen auf den Mittelwert der CO<sub>2</sub> Bilanz von 2010 bis 2012 bis zum Jahr 2020, das heißt, bis 2020 soll der relative CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 2,83 kg pro VE um 0,28 kg auf 2,55 kg pro VE gesenkt werden. 2015 konnte außerdem der Flughafen Düsseldorf erfolgreich mit dem ÖKOPROFIT Siegel zertifiziert werden, einem Programm unter Beteiligung der Stadt Düsseldorf, der IHK, der Effizienz-Agentur NRW, der Stadtwerke Düsseldorf und des Zentrums für Umwelt und Energie der Handwerkskammer Düsseldorf. Dieses Programm ist der Einstieg ins Umweltmanagement und verbindet ökologischen Nutzen mit ökonomischem Gewinn.

Zum 15-jährigen ÖKOPROFIT Jubiläum hat der Flughafen außerdem eine Auszeichnung als Leuchtturm-Projekt für seine Mitarbeiterbindung erhalten. 37 CO-Scouts hatten mit diesem Projekt das Unternehmen in seinen Umweltschutzbemühungen aus der Mitarbeiterschaft heraus unterstützt.

Die Energieeffizienzrichtlinie 2012/27/EU wurde im Rahmen des Energiedienstleistungsgesetzes in nationales Recht umgesetzt. Danach musste der Flughafen bis zum 5. Dezember 2015 ein Energieaudit durchführen lassen, dass weitere Vorschläge zur Energieeinsparung macht.

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

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

Auf der Grundlage der letzten Bestandsaufnahme im November 2013 basierend auf dem Jahr 2012 betrug die direkte Bruttowertschöpfung am Flughafen (Gesamt-



## Die Bedeutung für den Arbeitsmarkt

wert der im Produktionsprozess erzeugten Waren und Dienstleistungen (Produktionswert), abzüglich des Werts der Vorleistungen) insgesamt EUR 1.257,5 Mio. Das Investitionsvolumen der Unternehmen am Flughafen betrug EUR 239,3 Mio. Durch die veranschlagten Vorleistungskäufe von EUR 1.601,7 Mio. und die vorgenannten Investitionen resultiert ein Auftragsvolumen für Zulieferer der Betriebe am Flughafen Düsseldorf von EUR 1.841,0 Mio. Das Gesamtauftragsvolumen des Flughafens wiederum erzeugt eine indirekte Bruttowertschöpfung von EUR 1.309,4 Mio. Daraus resultiert ein indirekter Beschäftigungseffekt von 23.134 Erwerbstätigen.

Die Berechnung der fiskalischen Effekte aus den direkten, indirekten und induzierten Einkommenseffekten, zu dem die aufkommensstärksten Steuerarten herangezogen werden wie z.B. Lohn- und Einkommensteuer, Umsatzsteuer, Gewerbe- und Körperschaftsteuer sowie Energie- und Stromsteuer, führen zu einem Gesamtsteueraufkommen von etwa EUR 846,9 Mio.

Wendet man die Anteile der Gebietskörperschaften an der Aufteilung des Steueraufkommens nach Bund, Ländern und Gemeinden auf das mit dem Flughafen Düsseldorf zusammenhängende Steueraufkommen an, resultieren daraus für den Bund EUR 429,4 Mio., für die Länder EUR 302,3 Mio. und für die Gemeinden EUR 115,2 Mio. Der Anteil des Landes NRW an diesem Steueraufkommen liegt bei rund EUR 200 Mio.

Die Haushaltswirkung für die Stadt Düsseldorf im Jahr 2012 lag unter Berücksichtigung der Gewinnausschüttung, der Zahlung des Erbbauzinses für das Flughafengelände und den wichtigsten Steuerarten bei etwa EUR 84,2 Mio.

Mit über 56.700 Arbeitsplätzen, EUR 3,4 Mrd. Bruttowertschöpfung sowie einem Steueraufkommen von knapp EUR 850 Mio. allein aus der Leistungserstellung ist der Flughafen heute ein wichtiger Wirtschaftsfaktor nicht nur für den Regierungsbezirk Düsseldorf, sondern für ganz NRW.

Am Flughafen Düsseldorf gibt es nach den Erkenntnissen der letzten Arbeitsstätten-erhebung insgesamt 19.729 Arbeitsplätze; davon 17.061 auf dem Flughafengelände und 2.668 auf den Büro- und Gewerbeflächen der Airport City. Damit zählt der Flughafen zu den größten Arbeitsstätten in NRW; der Duisburger Hafen zählt etwa 40.000 Arbeitsplätze und der Chemiestandort Leverkusen etwa 30.000 Beschäftigte

## 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 Bahn-anreise 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 Autobahn-ausfahrt, 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:

Der Konzern Flughafen Düsseldorf hat in 2015 bei einem Gesamtumsatz von EUR 449,0 Mio. (Vorjahr: EUR 425,6 Mio.) einen Konzernjahresüberschuss von EUR 53,7 Mio. (Vorjahr: EUR 42,9 Mio.) erzielt.

Die Aviation-Erlöse sind im Geschäftsjahr 2015 um 3,3 % von EUR 266,1 Mio. auf EUR 274,9 Mio. gestiegen.

Die Aviation-Erlöse setzen sich zusammen aus fixen und variablen Landeentgelten, Abstellentgelten, Bodenverkehrsdienstleistungen sowie Frachtentgelten. Die Landeentgelte sind von EUR 219,6 Mio. auf EUR 228,0 Mio. um 3,8 % gestiegen. Hierbei werden Airline-Förderungen gemäß Entgeltordnung in Höhe von EUR 8,3 Mio. (Vorjahr: EUR 6,8 Mio.) als Erlöschmälerungen bei den Umsatzerlösen aus Landeentgelten abgesetzt. Die Erlöse aus Bodenverkehrs- und Bodenabfertigungsdienstleistungen sind von EUR 29,9 Mio. im Vorjahr auf EUR 31,9 Mio. in 2015 gestiegen. Die Frachtentgelte sind von EUR 16,6 Mio. auf EUR 15,0 Mio. um 9,6 % gesunken.

Die Erlöse im Bereich „Non-Aviation“ sind um 9,2 % gestiegen und zwar von EUR 159,5 Mio. in 2014 auf EUR 174,1 Mio. in 2015.

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 85,6 Mio. auf 75,7 Mio. EUR gesunken. Die Pacht- und Umsatzmieten sind von EUR 42,5 Mio. auf EUR 55,6 Mio. gestiegen. Die Einnahmen aus Versorgungsleistungen sind um 14,5 % von EUR 12,8 Mio. auf EUR 14,6 Mio. gestiegen. Die sonstigen Erlöse sind von EUR 18,6 Mio. im Vorjahr auf EUR 17,6 Mio. gesunken.

Innerhalb der Subsegmente Mieten und Pacht-/Umsatzmieten bewegte sich der Geschäftsbereich überdurchschnittlich im Vergleich zum Vorjahr. Ursächlich hierfür ist insbesondere die positive Verkehrsentwicklung. Die Verschiebung in den Umsätzen zugunsten der Pacht-/Umsatzmieten hat mit der Implementierung eines neuen

Die Personalaufwendungen sind im Geschäftsjahr im Wesentlichen aufgrund einer Tarifsteigerung sowie leicht gestiegener Mitarbeiterzahlen um rund EUR 2,7 Mio. gestiegen. Die Abschreibungen sind korrespondierend mit der Zunahme des Anlagevermögens um EUR 5,1 Mio. gestiegen.

Kennzahlen im Konzern	Ist 2014	Ist 2015
Cashflow (in TEUR)	116.380	130.718
EBIT (in TEUR)	80.834	104.918
EBITDA (in TEUR)	144.363	173.555
EBITDA-Marge	33,9 %	38,7 %
ROCE	9,2 %	12,2 %
Eigenkapitalrentabilität (EBIT)	39,5 %	45,0 %
Umsatzrentabilität (EBIT)	18,6 %	22,8 %
Kapitalrendite	8,5 %	10,0 %
Umsatz/Mitarbeiter FTE (in EUR)	209.671	222.021
Personalaufwand/Mitarbeiter (in EUR)	61.904	63.459
Wirtschaftliches Eigenkapital (in TEUR)	165.013	174.035
Wirtschaftliches Eigenkapital/Bilanzsumme	15,28 %	16,67 %

Dienstleistung-Vertragsmodells und der Bewirtschaftung der Parkhäuser des Flughafens durch die neue Marke des Parkvogels (SAIT) zu tun.

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten Erträge aus der Auflösung von einem Sonderposten für Zuschüsse in Höhe von EUR 3,2 Mio. Auflösungen von Sonderposten mit Rücklagenanteil sind in den sonstigen betrieblichen Erträgen der Konzern-GuV abweichend zur GuV des Mutterunternehmens FDG nicht enthalten, weil solche Sonderposten im Konzernabschluss nicht bilanziert sind.

Der Materialaufwand ist im Vergleich zum Vorjahr um rund EUR 2,7 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. Größere Kostenabweichungen sind im Berichtsjahr lediglich bei den Instandhaltungs- und Umbaufremdleistungen mit TEUR 3.491 zu verzeichnen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind im aktuellen Geschäftsjahr um EUR 10,8 Mio. gesunken. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf den vollständigen Wegfall der Marketingsupports für Airlines zurückzuführen. Weiterhin wirkt sich hier – gleichlaufend mit dem gesunkenen Abfertigungsvolumen der Bodenverkehrsdienste – der geringere Bedarf an Fremdpersonal aufwandsreduzierend aus.

Aus der zuvor beschriebenen Entwicklung ergibt sich ein operatives Ergebnis von EUR 104,9 Mio. und damit eine Steigerung von 30,0 % gegenüber dem Vorjahr. Damit einhergehend konnte eine EBITDA-Marge von 38,7 % (Vorjahr: 33,9 %) erreicht werden.

Der Zinsaufwand für Darlehen ist mit EUR 20,8 Mio. in 2015 um EUR 1,8 Mio. bzw. 8,0 % aufgrund eines günstigeren Zinsniveaus niedriger als im Vorjahr. Das Darlehensvolumen (ohne Bilanzposten Verbindlichkeiten aus Immobilienfinanzierung) von insgesamt EUR 629 Mio. ist zu rund 80 % mit festen Zinssätzen gesichert. Im Zinsergebnis reflektiert sich, dass ex-

terne Finanzierungen im Wesentlichen von der Muttergesellschaft FDG aufgenommen werden. Nur die Tochtergesellschaften FHG MG, GVG, FDI sowie die Zweckgesellschaften Estamin und Japon (Bilanzposten Verbindlichkeiten aus Immobilienfinanzierung) 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 2015 wurden Erträge von EUR 2,4 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 2015 außerordentliche Erträge aus der Auflösung der Restrückstellung für den Brandschaden in Höhe von EUR 1,5 Mio. Dem gegenüber stehen EUR 4,5 Mio. außerordentlicher Aufwand aus der Sanierung der FDGHG. Hierbei handelt es sich ausschließlich um die Kosten der FDGHG, denn der gewährte Zuschuss der Flughafen Düsseldorf GmbH wird im Konzernergebnis wieder neutralisiert.

Korrespondierend mit dem operativen Ergebnis steigt der Steueraufwand an.

Bei unter den Erwartungen liegenden Umsatzerlösen liegen operatives Ergebnis sowie Konzernjahresüberschuss über der Prognose. Das operative Ergebnis liegt damit deutlich über der letztjährigen Prognose.

## Vermögenslage

Das mittel- und langfristig gebundene Vermögen ist von EUR 1.029 Mio. in 2014 auf EUR 978 Mio. in 2015 gesunken.

Das Sachanlagevermögen hat sich um EUR 48,9 Mio. gegenüber dem Vorjahr reduziert. Wesentlich beeinflusst wird diese Entwicklung von der Entkonsolidierung der Laroba GmbH & Co. KG und dem in diesem Zusammenhang erfolgten Abgang der bisher aufgelaufenen Anzahlungen für das neue Verwaltungsgebäude nebst entsprechendem Grundstück in einer Gesamthöhe von etwa EUR 42,1 Mio. Den Anlagenabgängen zu Restbuchwerten von insgesamt EUR 46,0 Mio. und planmäßigen Abschreibungen in Höhe von EUR 64,7 Mio. standen Zugänge von EUR 61,8 Mio. gegenüber. Wesentliche Zugänge sind die neue Gepäckförderanlage (EUR 5,5 Mio.), eine neues Betriebsgebäude für EUR 10,0 Mio. sowie der Bau der neuen Polizeiwache für EUR 2,4 Mio.

Das kurzfristig gebundene Vermögen weist EUR 65,9 Mio. in 2015 gegenüber EUR 50,6 Mio. in 2014 aus.

Die Kundenforderungen betragen im Berichtsjahr EUR 27,3 Mio. gegenüber EUR 22,5 Mio. in 2014. Dies bedeutet einen durchschnittlichen Forderungsbestand von 20,3 Tagen (Vorjahr: 22,2).

Abweichend zu den Einzelabschlüssen der Konzerngesellschaften werden im Konzernabschluss für Differenzen zwischen handels- und steuerbilanziellen Wertansätzen auf der Einzelabschlussebene 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 stiegen gegenüber dem Vorjahr um rund EUR 1,0 Mio. auf EUR 26,2 Mio. Verlustvorträge sind in den aktiven latenten Steuern dabei unverändert nicht enthalten. Mit rund EUR 18,4 Mio. entfallen die aktiven latenten Steuern auf Unterschie-

de 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. Die Gewinnrücklage hat sich durch die Entkonsolidierung der Laroba erhöht, da diese einen Verlustvortrag ausgewiesen hat, der nunmehr nicht mehr enthalten ist. Die Anteile im Fremdbesitz betreffen somit wieder ausschließlich den Flughafen Mönchengladbach. Aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrags, der keine Kompensationen für den Minderheitsgesellschafter vorsieht, werden die Anteile im Fremdbesitz nicht vom Geschäftsergebnis des Flughafens Mönchengladbach beeinflusst.

Die Rückstellungen sind von EUR 110,1 Mio. in 2014 auf EUR 113,4 Mio. gestiegen. Wesentliche Ursache sind die höheren Steuerrückstellungen für die abgeschlossene Betriebsprüfung sowie für Nachzahlungen an Ertragssteuer für das Kalenderjahr 2015.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sinken auf jetzt EUR 588,9 Mio. Sie beinhalten im Wesentlichen die Verbindlichkeiten aus einem im Anschluss an den Brandschaden von 1996 in 1998 geschlossenen Konsortialdarlehen sowie einem Schuldscheindarlehen. Darüber hinaus hat die Muttergesellschaft im Geschäftsjahr 2015 laufend kurzfristige Darlehen aufgenommen für den Geschäftsbetrieb.

Die Verbindlichkeiten aus der Immobilienfinanzierung betreffen die Finanzierung der in den Konzernabschluss einbezogenen Zweckgesellschaften und sind planmäßig um EUR 5,6 Mio. gesunken.

Auf die vorstehenden Ausführungen zu den aktiven latenten Steuern wird hingewiesen. Die um TEUR 72 gestiegenen pas-

siven 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 130,7 Mio., der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit betrug per Saldo EUR 18,5 Mio. und der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeiten lag bei EUR 95,1 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 25,6 Mio. (Vorjahr: EUR 13,5 Mio.) aus.

In der Gesamtbetrachtung sieht das Konzern-Management 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 Ist-Wert von einem definierten Planwert negativ abweicht, verstanden. Wenn ein Ist-Wert 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 vier Anschlussjahre erstellt wird. Die Planung wird nach dem Gegenstromprinzip erarbeitet und bedarf nach Vorberatung des Aufsichtsrates der Zustimmung der Gesellschafterversammlung.

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

## Wesentliche Risiken

Seit dem Jahr 2007 führt das Umweltamt der Stadt Düsseldorf Untersuchungen im nördlichen Stadtgebiet zu Belastungen des Grundwassers mit Perfluorierten Tensiden (PFT) durch. Im Zuge dieser Untersuchungen sind erhöhte PFT-Konzentrationen im Boden und Grundwasser auf dem Flughafengelände sowie im Grundwasser in Kaiserswerth und Lohausen festgestellt worden. Auf der Grundlage von zahlreichen Untersuchungen ist eine Gefährdungsabschätzung erstellt worden. Nach dem erfolgreichen Einsatz einer Testanlage ist die erste Grundwassersanierungsanlage am ehemaligen Feuerlöschübungsbecken im November 2015 in Betrieb genommen worden. Zwei weitere Anlagen an der Feuerwache Nord und an der Südbahn (Unfallstelle Atlas Air) gehen im ersten Quartal 2016 in Betrieb.

Bereits im Jahresabschluss 2010 wurde eine Rückstellung für die erwarteten Untersuchungen und Sanierungsmaßnahmen gebildet. Es kann derzeit nicht vollständig ausgeschlossen werden, dass bei einem längeren Betrieb dieser Anlagen sowie aufgrund von Bodensanierungsmaßnahmen auf dem FDG-Gelände und einer möglichen Sanierung der PFT-Fahnen im Grundwasser außerhalb des Flughafengeländes deutlich höhere Sanierungskosten auf die FDG zukommen. Die Sanierungsmöglichkeiten und gesetzlichen Anforderungen für eine Sanierung der belasteten Bodenmassen sind derzeit unklar, es fehlen festgelegte Grenzwerte und Sanierungszielwerte für den Boden. Die Erfordernis einer Fahnenanierung kann derzeit nicht abgeschätzt werden. Ebenso wenig besteht abschließende Klarheit, ob die FDG zumindest teilweise Regress für von ihr getragene Kosten nehmen kann. Des Weiteren kann es im Zuge von Tiefbaumaßnahmen zu erhöhten Baukosten kommen, wenn der Boden mit PFT belastet ist und gesondert zu entsorgen ist. Zudem kann dies zu Terminverzögerungen bei diesen Projekten führen.

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 stehen unter einem erheblichen Preisdruck und bilden auf der Erlösseite das maßgebliche Risikopotenzial. Das in 2012/2013 erarbeitete Restrukturierungskonzept befindet sich in der Umsetzung. Zwischenzeitlich wird die FDG voraussichtlich nochmals signifikante Verluste der FDGHG zu tragen haben, die Sanierung wird aber voraussichtlich ab 2017 zu einer nachhaltig positiven Ergebnislage in der FDGHG führen. Ein wesentliches Risiko besteht jedoch zunächst, wenn das Restrukturierungsprogramm nicht wie geplant umgesetzt werden kann. Der ge-

plante 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 an nähernde 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 Bodenabfertigungsdienstleister auszuschreiben. Ziele hierbei sind, wieder einen echten Wettbewerb auf dem Vorfeld zu ermöglichen und den Standort Düsseldorf so für die Airlines attraktiv zu halten. Eine Lizenz wird von der FDGHG gehalten. Die Ausschreibung der zweiten und der dritten Lizenz ist in 2015 erfolgt. Von der Genehmigungsbehörde wurden diese Lizenzen wiederum an Aviapartner und neu an Acciona Airport vergeben. Es wird von einer Betriebsaufnahme zum 1. April 2016 ausgegangen. Sollte jedoch beispielsweise die Entscheidung der Genehmigungsbehörde beklagt werden, könnte sich dieser Zeitpunkt verschieben. Je weiter sich die Betriebsaufnahme des dritten Abfertigers verzögert, desto später können die weiteren Sanierungsmaßnahmen bei der FDGHG erfolgen.

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 durch-

geführt 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 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 weiter steigende Sicherheitskosten zur Folge haben.

Für das Jahr 2016 wurde ein EEG-Preisanteil von 6,354 ct/kWh festgelegt. Nach aktuellen Prognosen ist auch für die nächsten Jahre durch den Ausbau von erneuerbaren Energien mit höheren EEG-Kosten oder zusätzlichen Umlagen 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 und es werden weitere Einsparmöglichkeiten u.a. durch zunehmende LED-Beleuchtung und die Stärkung der Eigenversorgung untersucht und umgesetzt.

Die beiden größten Airlinegruppen am Flughafen Düsseldorf sind Air Berlin und die Lufthansa Gruppe, bestehend aus Lufthansa und Eurowings. 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. Aktuell wird von beiden Airlines eher ein Ausbau der bestehenden Verkehre angestrebt. So wird Air Berlin insbesondere das Interkontinental-Angebot samt zugehöriger Feeder-Verkehre weiter ausbauen und Eurowings im Kontinentalbereich wachsen. Hieraus leitet sich die Chance ab, in Nordrhein-Westfalen – wie in den Vorjahren – weitere Marktanteile hinzuzugewinnen. Aber auch zusätzliche Streckenaufnahmen bereits etablierter oder auch neuer Airlines im Kontinental- sowie Interkontinentalbereich können positive Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen am Flughafen Düsseldorf haben.

Die Wirtschaftsplanung sieht für das Jahr 2019 den Bescheid eines Planfeststellungsbeschlusses mit ersten verkehrlichen Zuwächsen im Winterflugplan 2019/2020 vor. Es besteht das Risiko, dass sich im Genehmigungsverfahren Verzögerungen oder sonstige Entwicklungen ergeben, so dass sich im Planungszeitraum die im Zusammenhang mit der erweiterten Betriebsgenehmigung geplanten Verkehrssteigerungen nicht realisieren lassen.

Am 15. Juni 2015 hat das Landesverkehrsministerium den Planfeststellungsbeschluss für die Errichtung von Vorfeldflächen auf dem westlichen Betriebsgelände des Verkehrsflughafen Düsseldorf erlassen. Der Beschluss ist sofort vollziehbar. Gegen den Beschluss haben die Stadt Ratingen, die Stadt Kaarst, die Stadt Meerbusch sowie zehn Privatpersonen Klage mit dem Ziel der Aufhebung des Beschlusses erhoben und ferner haben die Stadt Meerbusch und die zehn Privatpersonen einen Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung ihrer Klagen gestellt. Hier besteht das Risiko, dass die

FDG die notwendigen Abstellpositionen nicht bauen kann, wenn der Beschluss aufgehoben werden sollte.

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. 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 Prolongationen 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 Lärmschutzaufgaben belastet werden wird.

Ein vom Flughafen Düsseldorf letztlich nicht beeinflussbares Risiko geht von Witterungslagen und Schadensereignissen aus. So kann es aufgrund von Schnee-

fall 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 können 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 und auch politischen Konflikten sind Auswirkungen auf Geschäfts- und Touristikreisen nicht auszuschließen.

Die Geschäftsentwicklung in den Non-Aviation-Geschäftsfeldern ist ebenfalls mit Chancen und Risiken behaftet. So kann es im Bereich der Vermietung zu Rückgängen durch Kündigung oder Nichtverlängerung von Verträgen wie der Flugzeughalle 8 kommen, die anderweitig aufzufangen sind. Der Bereich Werbung ist stark von der konjunkturellen Entwicklung abhängig, bietet aber auch große Chancen durch neue Werbeformen und die zunehmende Digitalisierung. Im Bereich Parken ist die Preissensibilität hoch und auch die Konkurrenz im Umfeld sehr groß. Dem wurde durch die Etablierung der Marke „Parkvogel“ über die Tochterfirma SITA Airport IT GmbH im Bereich Urlauberparken begegnet. Eine Steigerung der Retail-Erlöse soll durch die Erweiterung und Modernisierung der Gastronomie und Einzelhandelsflächen erfolgen. Auch hier bietet die zunehmende Digitalisierung Chancen in der Vermarktung.

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 aufrechtzuerhalten 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 Absicherungs niveau insgesamt sowie über einzelne Sicherung entscheidet das so genannte Treasury-Board. Per Ende 2015 liegt der Anteil der festverzinslichen bzw. per SWAP gesicherten Darlehen bei rund 79 %. Zur Absicherung bedient sich die FDG ausschließlich so genannter Mikro-Hedges. Als Sicherungsinstrumente kommen ausschließlich Zinsswaps zum Einsatz. Die Effektivität der Si-



cherung 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. Ggf. werden so genannte Forward-Zinsswaps als Anschlusssicherungen abgeschlossen. Bilanziell führen die beschriebenen Hedgings in der Regel zur Behandlung als Bewertungseinheit mit dem jeweiligen (Teil-)Kredit, so dass insofern weit aus den (Forward-) Swaps selbst keine weiteren Risiken resultieren. Eventuell bestehende negative Marktwerte werden durch Rückstellungen abgedeckt. Das aktuell günstige Zinsniveau stellt derzeit eher eine Chance für die FDG dar, da die FDG mit dem variablen Anteil der Darlehens von dieser Entwicklung profitiert.

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 fünf 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

Kontinental- und Interkontinentalverbindungen von Lufthansa und Air Berlin. Des Weiteren kann der inzwischen fast komplett vollzogene Übergang der dezentralen Europaverkehre der Lufthansa auf Germanwings positive Auswirkungen für Düsseldorf haben. Hieraus leitet sich die Chance ab, in Nordrhein-Westfalen – wie in den Vorjahren – weitere Marktanteile hinzuzugewinnen. Aber auch zusätzliche Streckenaufnahmen bereits etablierter oder auch neuer Airlines im Kontinental- sowie Interkontinentalbereich können positive Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen am Flughafen Düsseldorf haben.

## Prognosebericht

Das Münchner Ifo-Institut sagt für das kommende Jahr ein erneut stärkeres Wachstum voraus als noch im gemeinsamen Herbstgutachten vor einigen Wochen. Die Wirtschaftsleistung soll demnach auch im kommenden Jahr um 1,9 % steigen. Hierbei verbesserte sich der Wert noch einmal im Vergleich zum Herbstgutachten, wo er noch bei 1,8 % lag.

Dank des konstant hohen privaten Verbraucherkonsums bleibt Deutschland nach Prognose des Ifo-Instituts auf einem verhaltenen Wachstumskurs. Ein weiterer, wichtiger Einflussfaktor für die noch einmal gestiegene Wirtschaftsleistung sind die kreditfinanzierten Leistungen des Staates im Rahmen der Flüchtlingshilfe, die wie ein Investitionsprogramm wirken.

Die deutschen Unternehmen tragen jedoch auch in 2016 nur wenig mit ihren vergleichsweise niedrigen Investitionen zum Wachstum bei.

Die nach wie vor sehr niedrigen Ölpreise, der historisch niedrige Kreditzins und der zum Dollar schwache Euro schaffen auch weiterhin sehr günstige Wirtschafts-Rahmenbedingungen. Negativ werden sich in 2016 die Abschwünge in den Schwellenländern, allen voran China, auswirken.

Die Arbeitslosenquote dürfte demnach 2016 leicht auf 6,4 % sinken, wird jedoch in 2017 auf voraussichtlich 7,1 % steigen. Die Zahl der Erwerbstätigen wird auch dank der anhaltend starken Einwanderung einen erneuten Rekord von 43,4 Millionen erreichen. Die Inflationsrate wird in 2016 um 1,0 % liegen, dies stellt zu den 0,3 % des aktuellen Jahres eine erhebliche Steigerung dar, ist aber immer noch weit weniger als die knapp zwei Prozent, die die Europäische Zentralbank (EZB) anstrebt.

Der Finanzierungsüberschuss des deutschen Staates wird vom aktuellen Rekordniveau von EUR 31,3 Mrd. auf nur noch EUR 12,4 Mrd. in 2016 sinken, unter anderem bedingt durch die hohen Kosten für Flüchtlinge.

Auch in 2016 wird mit einem weiterhin über der allgemeinen Wachstumsrate liegenden Wachstum des Flugverkehrs bzw. des Passagier Volumens gerechnet.

So ist die Nachfrage nach Start- und Landefestern, den so genannten Slots, in Düsseldorf unverändert hoch und schöpft bereits die 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 2016

In der Sitzung des Koordinierungsausschusses für die Flugplansaison Sommer 2016 wurde einvernehmlich beschlossen, die Koordinierungseckwerte von 43 (Einbahnbetrieb) bzw. 45 (Zweibahnbetrieb) unverändert bestehen zu lassen.

Zum Anmeldeschluss am 10. Oktober 2015 wurden für den Flughafen Düsseldorf Slots für 172.264 Bewegungen beantragt. Dies bedeutet einen Zuwachs von

5,4 % oder 8.798 Bewegungen gegenüber der auf 31 Wochen normierten Beantragung für den Sommerflugplan 2015. Deutschlandweit sind für alle koordinierten bzw. flugplanvermittelten Flughäfen durchschnittlich 3,4 % mehr Slots beantragt worden.

Dabei wurden von den Fluggesellschaften erneut mit bis zu 64 Slots pro Stunde deutlich mehr Bewegungen in den Spitzenstunden von Montag bis Freitag in der der Zeit von 06:00 bis 07:55 Uhr, 09:00 bis 11:55 Uhr, 13:00 bis 15:55 Uhr sowie 17:00 bis 21:55 Uhr nachgefragt, als mit maximal 45 Bewegungen/Std. bei Zweibahnbetrieb vom Flughafenkoordinator zugeteilt werden dürfen.

Nach der Erstkoordination am 27. Oktober 2015 waren durch den Flughafenkoordinator für den Flughafen Düsseldorf 152.670 Slots im Linien- und Charterverkehr koordiniert. Dies entspricht einer Differenz von 0,8 % (= 577 Slots) gegenüber der Erstkoordination 2015. Aufgrund der großen Übernachtfrage konnten mehr als 16.500 Slots gar nicht zugeteilt werden. Mehr als 20.000 Slots konnten nur mit Zeitabweichungen koordiniert werden.

## Erwartete Geschäftsentwicklung in 2016

Auf Basis der zuvor dargestellten Rahmenbedingungen für den Sommerflugplan 2016 und den Erwartungen für den Winterflugplan 2016/2017 geht die Geschäftsführung der FDG für das Geschäftsjahr 2016 von etwa 22,9 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 dazu entsprechend wachsen und ein Niveau von näherungsweise EUR 96 Mio. erreichen. In der Gesamtbetrachtung wird eine

kontinuierliche Ergebnisverbesserung bei der Flughafen Düsseldorf GmbH erwartet. Wesentliche Investitionen des kommenden Geschäftsjahres werden die Generalsanierung von Flugbetriebsflächen und erneute Investitionen in Sicherheit und Komfort im Terminal betreffen. Insgesamt wird das Investitionsvolumen 2016 in etwa das Niveau von 2015 erreichen.

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit wird für 2016 auf dem Niveau von 2015 erwartet. Aufgrund der erneut hohen Investitionstätigkeit und in Zusammenschau mit einer zu erwartenden Vollausschüttung des aktuellen Jahresüberschusses wird deshalb voraussichtlich eine langfristige Nettoneukreditaufnahme von bis zu EUR 25 Mio. erfolgen.

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

## Nachtragsbericht

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

Düsseldorf, den 29. Januar 2016  
Flughafen Düsseldorf GmbH

Dr. Ludger Dohm      Thomas Schnalke

## Impressum

### Herausgeber

Flughafen Düsseldorf GmbH  
Unternehmenskommunikation  
Leitung: Thomas Kötter

### Konzeption & Redaktion

Jörn Bücher

### Gestaltung

Karl-Heinz Morawietz

### Fotos

Jörn Bücher (Seite 15)  
Karl-Heinz Morawietz (Seite 23)  
Andreas Wiese  
Fotolia (Seite 15)  
World Duty Free Group (Seite 14)

DUS



Geschäftsbericht 2015

Düsseldorf Airport  
Postfach 30 03 63  
D-40403 Düsseldorf

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

[dus.com](http://dus.com)