



i | Fünfjahresübersicht
2013–2017

Verkehrsentwicklung

	2013	2014	2015	2016	2017
--	------	------	------	------	------

Fluggäste

Fluggastaufkommen (Mio.)	21,23	21,85	22,50	23,52	24,6
--------------------------	-------	-------	-------	-------	------

Durchschnitt pro Tag	58.159	59.864	61.579	64.443	67.463
----------------------	--------	--------	--------	--------	--------

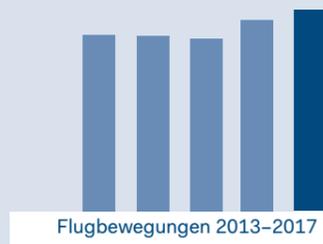
Flugbewegungen

Flugbewegungen	210.828	210.732	210.205	217.574	221.635
----------------	---------	---------	---------	---------	---------

Durchschnitt pro Tag	578	577	576	596	607
----------------------	-----	-----	-----	-----	-----

Luftfracht

Luftfracht (t) inkl. Trucking	110.815	114.180	105.300	107.619	121.614
-------------------------------	---------	---------	---------	---------	---------



Geschäftsentwicklung in Mio. EUR

	2013	2014	2015	2016	2017
--	------	------	------	------	------

Umsatzerlöse	429,2	425,6	449,0	464,9	482,8
--------------	-------	-------	-------	-------	-------

Bilanzsumme	1.067,6	1.079,8	1.044,0	987,2	993,4
-------------	---------	---------	---------	-------	-------

Anlagevermögen	984,1	1.003,0	950,8	927,4	925,3
----------------	-------	---------	-------	-------	-------

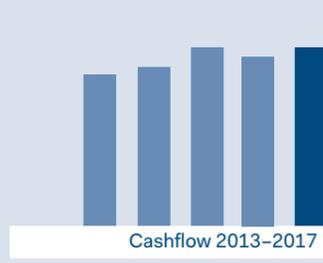
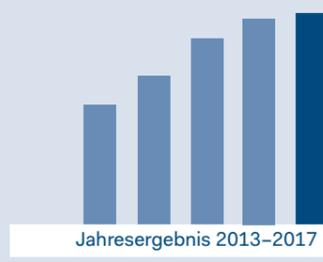
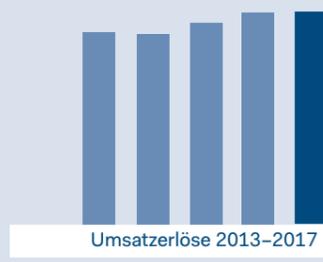
Investitionen	104,2	83,1	62,6	46,8	73,2
---------------	-------	------	------	------	------

Abschreibungen	61,3	63,5	68,6	69,9	73,8
----------------	------	------	------	------	------

Jahresergebnis	34,5	42,9	53,7	59,9	60,1
----------------	------	------	------	------	------

Cashflow	111,0	116,4	130,7	124,1	128,6
----------	-------	-------	-------	-------	-------

Mitarbeiterzahl (zum 31.12.)	2.246	2.252	2.240	2.223	2.271
------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------



i

Geschäftsbericht 2017

Fünfjahresübersicht	2
Vorwort der Geschäftsführung	5
Konzernstruktur	6
Organe der Gesellschaft	7
Chronik 2017	8
Top Five: Flugziele und Airlines	16
Flugangebot	18
Bericht des Aufsichtsrates	27
Jahresabschluss zum 31. Dezember 2017	30



Liebe Leserin, lieber Leser,

die Rhein-Ruhr-Region braucht einen leistungsstarken und wachstumsorientierten Flughafen. Das hat das Jahr 2017 wieder einmal eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Trotz des Marktaustritts unseres bis dato größten Airlinepartners Air Berlin befindet sich der Düsseldorfer Airport weiterhin auf Erfolgskurs. Mit 24,6 Millionen Fluggästen konnten wir auf den achten Passagierrekord in Folge blicken und das Passagierwachstum von 4,8 % im Jahresvergleich nochmals toppen. Dank unseres wettbewerbsstarken Marktes und dem großartigen Engagement unserer Airlinepartner – insbesondere Eurowings und Condor – ist es uns gelungen, die Lücke im Flugplan kurzfristig wieder zu schließen. Die ungebrochene Slotnachfrage mit einer Rekordanmeldung für den Sommerflugplan 2018 offenbart aber schonungslos unsere mangelnden Entwicklungschancen.

Um unserer gesamtwirtschaftlichen Verantwortung für die Rhein-Ruhr-Region mit dem größten deutschen Ballungsraum im Einzugsgebiet, einem ungebrochenen Mobilitätsbedürfnis seiner Einwohner und der stark exportorientierten Wirtschaft gerecht zu werden, benötigt der Flughafen Düsseldorf Handlungsspielraum. Damit wir auch künftig den Veränderungen der Luftverkehrsbranche erfolgreich begegnen und das Unternehmen ertragsstark weiterentwickeln können, setzen wir große Hoffnungen in die beantragte Anhebung der Bewegungskapazität. Wir haben unsere Hausaufgaben gemacht. Jetzt ist es an der Landesregierung, eine Entscheidung zu treffen.

Als wirtschaftlich solides Unternehmen mit einem Jahresüberschuss von 60,1 Mio. Euro entwickeln wir unsere strategische Ausrichtung entsprechend den sich wandelnden Rahmen- und Marktbedingungen weiter. Den Trend zur Digitalisierung von Geschäftsprozessen begreifen wir als Chance.



Michael Hanné, Thomas Schnalke (Sprecher),
Dr. Martin Kirchner-Anzinger (v.l.)

Mit einer zukunftsweisenden Digitalstrategie wollen wir unser Unternehmen noch serviceorientierter aufstellen, indem wir neue digitale Angebote für unsere Passagiere und Besucher schaffen und gleichzeitig neue Erlöspotenziale heben.

Unser besonderer Dank gilt unseren Geschäftspartnern und natürlich unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Sie sorgen durch ihr stetes und hohes Engagement, durch ihr Können und ihre Ideen dafür, dass wir 2017 erneut solch eine positive Bilanz ziehen konnten. Sie sind es, die tagelange erfolgreiche Entwicklung des Airports mitgestalten und vorantreiben. Wir blicken trotz eines zunehmend anspruchsvolleren Marktumfelds positiv in die Zukunft.

Die Geschäftsführung

Thomas Schnalke *Michael Hanné* *Dr. Martin Kirchner-Anzinger*
Thomas Schnalke Michael Hanné Dr. Martin Kirchner-Anzinger
Sprecher



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 Security GmbH
(100 % FDG)

Flughafen Düsseldorf Tanklager GmbH
(40 % 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)

Estamin Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH (ab 1.2.2018)
(100 % FDG)

Gesellschafter

Airport Partners GmbH

Landeshauptstadt Düsseldorf



Aufsichtsrat

Thomas Geisel
Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt Düsseldorf
Vorsitzender

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

Dipl.-Kfm. Gerhard Schroeder
Geschäftsführer
AviAlliance GmbH
Zweiter stellv. Vorsitzender

Cafer Celik
Assistent Betriebsleitung
Warehouse
Arbeitnehmervertreter

Dr. Axel Epe
Rechtsanwalt

Raymond Gray
Group CFO DAA plc, Ireland

Heinz Hardt
Bürgermeister a. D. der
Landeshauptstadt Düsseldorf

Angela Hebel
Sprecherin der GRÜNEN
Ratsfraktion

Michael Henning
Referent für Wildlife Control
und Jagdrecht
Arbeitnehmervertreter
(Ersatzmitglied)

Rainer Hindenburg
Sachgebietsleiter
Arbeitnehmervertreter

Uwe Kasischke
BEM-Beauftragter
Gesundheitsmanagement
Arbeitnehmervertreter

Werner Kiepe
Gewerkschaftssekretär
Landesbezirksverwaltung der
Vereinten Dienstleistungs-
gewerkschaft ver.di
Arbeitnehmervertreter

Stefani Kleeberg
Redakteurin
Arbeitnehmervertreterin

Frank Krugmann
Gesellschaftervertreter
DAA plc, Ireland

Holger Linkweiler
Geschäftsführer
AviAlliance GmbH

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

Markus Paulich
Vorsitzender des Betriebsrates
der Flughafen Düsseldorf GmbH
Arbeitnehmervertreter

Stephanie Peifer
Geschäftsführerin
Bezirksverwaltung der
Vereinten Dienstleistungs-
gewerkschaft ver.di
Arbeitnehmervertreterin

Andreas Rimkus
Abgeordneter des
Deutschen Bundestages

Michael Röder
Leiter Personalmanagement
Arbeitnehmervertreter

Rolf Tups
Unternehmensberater

Geschäftsführung

Thomas Schnalke
Sprecher der Geschäftsführung
Geschäftsbereich
Aviation, Non-Aviation und
strategische Entwicklung
Düsseldorf

Michael Hanné
Geschäftsführer
Arbeitsdirektor
Geschäftsbereich
Operations und
Arbeitsdirektor
Düsseldorf

Dr. Martin Kirchner-Anzinger
Geschäftsführer
Geschäftsbereich
Immobilien Management und
Kaufmännisches
Köln

Prokuristen

Stefan Beitelmann
Geschäftsbereichsleiter
Operations und Sicherheit
Düsseldorf (ab 1. Januar 2017)

Anja Dauser
Geschäftsbereichsleiterin
Immobilien Management
Düsseldorf (ab 1. Januar 2017)

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

Ellen Kirschenfauth
Leiterin des Service- und
Steuerungs-Centers
Human Resources
Köln (ab 1. Januar 2017)

Andreas Klingler
Stabsstellenleiter Recht &
Compliance
Düsseldorf (ab 1. Januar 2017)

Ilse Ruffer
Geschäftsbereichsleiterin
Customer Management
Düsseldorf (ab 1. Januar 2017)

Thilo Schmid
Geschäftsbereichsleiter
Aviation Management &
Unternehmensentwicklung
Mülheim an der Ruhr
(ab 1. Januar 2017)

Ulrich Worzalla
Leiter des Service- und
Steuerungs-Centers
Kaufmännischer Bereich
Duisburg

**1. Januar**
90 Jahre DUS

Der Flughafen wird 90 Jahre alt. 1927 wurde die Flughafen-gesellschaft gegründet und im Jubiläumsjahr stehen zahlrei-che Veranstaltungen, Ausstellungen und Aktionen unter dem Motto „Nachbar seit 1927“.

**13. Februar****Nächster Schritt im Planfeststellungsverfahren**

Beim Erörterungstermin in Halle 1 der Düsseldorfer Messe können Träger öffentlicher Belange sowie Bürgerinnen und Bürger, die im vergangenen Jahr schriftliche Stellungnahmen und Einwendungen abgegeben hatten, diese noch einmal mündlich vortragen. Nach Abschluss des Anhörungsverfahrens trifft die Planfeststellungsbehörde, das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW (MBWSV), die abschließenden Entscheidungen auf Basis einer umfassenden Abwägung aller privater und öffentlicher Belange.

**27. Januar****DUS unterstützt lokale Projekte in der Nachbarschaft**

Der Düsseldorfer Airport unterstützt vier Projekte in seinem näheren Umfeld mit einer Weihnachtsspende in Höhe von insgesamt 10.000 Euro. Das Stammhaus Kaiserswerth der Düsseldorfer Diakonie, die Neander Diakonie Ratingen, der Carolinenhof in Essen Kettwig und der OBV e.V. in Meerbusch freuen sich über jeweils 2.500 Euro. Thomas Schnalke, Sprecher der Flughafengeschäftsführung, überreicht Einrich-tungsleiter Klaus Patzelt und seinem Team vom Stammhaus Kaiserswerth den Scheck.

30. Januar**Neue Stromtankstellen**

Der Düsseldorfer Airport reagiert auf die zunehmende Nachfrage nach elektrischen Ladeplätzen und baut sein Angebot an Strom-tankstellen für Parkkunden aus. Insgesamt 16 Ladeplätze für Elektroautos, die von den Stadtwerken Düsseldorf betrieben werden, stehen Passagieren und Besuchern jetzt in drei Park-häusern zur Verfügung.

**14. Februar****„Hausmann's-Kost“ von Tim Mälzer**

Das deutschlandweit dritte „Hausmann's“ eröffnet im Flug-steig A. Konzipiert wurde es von Patrick Rüter und Star-koch Tim Mälzer, die zur Eröffnung eigens nach Düsseldorf anreisen. Wie der Name vermuten lässt, erwartet Reisende im „Hausmann's“ deutsche Küche – ehrlich und bodenstän-dig, aber mit einem besonderen Twist. Betrieben wird das Restaurant vom Verkehrsgastronomie-Experten SSP.

**31. März****Neue Airline: Air Seychelles**

Air Seychelles, die nationale Fluggesellschaft der Seychellen, bietet zweimal pro Woche eine Nonstopverbindung zwischen den Seychellen und Düsseldorf an. In etwas mehr als zehn Stunden Flugzeit geht es bequem über Nacht von Düsseldorf mit einem Airbus A330-200 in das Inselparadies südlich des Äquators.

**19. April****Düsseldorf Airport feiert Geburtstag**

Die Zeit ist wie im Flug vergangen: In neun Jahrzehnten hat sich der Düsseldorfer Airport vom kleinen Verkehrslandeplatz zum größten Flughafen Nordrhein-Westfalens und zum Tor NRW in die Welt entwickelt. Düsseldorfs Oberbürgermeister Thomas Geisel und die Geschäftsführung des Düsseldorfer Airports würdigen gemeinsam das 90-jährige Bestehen des Flughafens. Zum Geburtstag landen zwei historische Flug-zeuge in DUS: Eine LTU De Havilland Dove, ein zweimotoriges Propellerflugzeug aus dem Jahr 1949, und eine Air Albatros Antonow An-2, ein historischer Doppeldecker in auffälligem Rot, ebenfalls aus dem Jahr 1949.

25. April**Umweltschutzbeitrag durch Hybridfahrzeuge**

Der Airport verfügt nun über zwei Hybridfahrzeuge. 17 weitere Autos des Modells BMW 225xe iPerformance Active Tourer wer-den folgen. Mit dem Einsatz umweltfreundlicher Technologien untersteicht der Flughafen sein ökologisches Engagement.

**27. April****Girls Day verschafft Einblicke in den Berufsalltag**

Welche Berufswege bietet der Flughafen? Wie sieht die Aus-bildung zur Fluggerätmechanikerin aus? Welche Fähigkeiten muss man als Pilotin mitbringen? Antworten auf diese und viele weitere Fragen bekommen 55 Schülerinnen des Max-Planck-Gymnasiums in Stockum am Düsseldorfer Airport. Anlässlich des Girls' Day ermuntert der Flughafenkonzern sie gemeinsam mit seinen Airlinepartnern Lufthansa, Eurowings, Sun Express sowie Textron Aviation dazu, sich in vermeintli-chen Männerberufen zu probieren.

3. Mai**Airport begrüßt nationales Luftverkehrskonzept**

Der Düsseldorfer Airport begrüßt das von Bundesverkehrsmini-ster Alexander Dobrindt vorgelegte nationale Luftverkehrskon-zept. Der größte Flughafen NRW gehört danach zu den bedeut-samsten deutschen Airports, die aufgrund ihrer höchstmög-lichen nationalen, europäischen und vor allem interkontinentalen Konnektivität und stark ausgeprägtem Geschäftsreise- und Tourismusverkehr im besonderen Interesse des Bundes sind.

7. Mai**DUS ist bereit für den „Grand Départ“**

Zwei Monate vor dem Start zum Grand Départ in Düsseldorf dreht sich beim Airlebnis „Tour de l'aéroport DUS“ alles um das Fahrrad. Mit großem Bühnenprogramm, einer waghalsigen Hochseilshow, prominenten Gästen aus der Radsportszene, vie-len Aktivstationen und zwei Ausstellungen stimmen sich die Bes-ucher auf Düsseldorfs Sportereignis des Jahres ein.

06



10. Mai

„DUSconference plus“ eröffnet

Mit dem „DUSconference plus“ eröffnet ein hochmodernes Konferenzcenter mitten im Terminal, das mehr bietet als klassisches Conferencing. Unkomplizierte und spontane Buchung beispielsweise, Arbeitsplätze für einzelne Personen und ein außergewöhnliches Cateringangebot. Betrieben wird das „DUSconference plus“ vom Verkehrsgastronomiekonzern SSP – The Food Travel Experts, der 2016 den Zuschlag für das Center sowie acht gastronomische Einheiten am Flughafen erhielt.

2. Mai

ANA wechselt Dreamliner

Die mehrfach ausgezeichnete 5-Star-Airline All Nippon Airways (ANA) setzt auf ihrer täglichen Nonstop-Verbindung zwischen Düsseldorf und Tokio (Narita) ab Sommer noch größeres Fluggerät ein: eine Boeing 787-9. Die Entscheidung vom kleineren hin zum großen Dreamliner trifft die ANA pünktlich zum dreijährigen Jubiläum der Strecke.

4. Juni

Das Terminal tanzt

Das beliebte Airlebnis „TanzTerminal, tanz!“ geht in die achte Runde. Die besten Latein-Paare aus Nordrhein-Westfalen tanzen um den „Düsseldorf Airport Cup“. Passend zum 90. Geburtstag des Flughafens wird es auf dem Tanzparkett historisch: Die Zuschauer können sich auf Tänze aus den vergangenen Jahrzehnten freuen. Von Boogie Woogie bis Hip Hop, von Revuetanz bis Discofox, von Tango bis Modern Jazz.

13. Juni

DUS ist bestens vernetzt

Erstmals in seiner Geschichte gehört der Flughafen Düsseldorf zu den 20 europäischen Flughäfen mit der besten Konnektivität im weltweiten Luftverkehrsnetz. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie des Airport Council International, dem internationalen Dachverband der Flughafenbetreiber. Konkret belegt der größte Flughafen Nordrhein-Westfalens unter den am stärksten vernetzten europäischen Airports den 16. Platz.



24. Juni

Kreative Nachbarschaftshilfe

Fast 100 Vereine aus der Nachbarschaft des Düsseldorfer Airports haben dem Flughafen mit kreativen Ideen sowie mit liebevollen, originellen und aufwändig gestalteten Beiträgen zu seinem runden Geburtstag gratuliert. Der Airport hatte anlässlich seines 90. Geburtstages die Mitmachaktion ins Leben gerufen. In Erinnerung an die Gründung vor 90 Jahren überreicht die Geschäftsführung den Vereinen bei einer kleinen Feierstunde jeweils einen Scheck in Höhe von 1.927 Euro.



27. Juni

Rheinland Pitch Finale am Airport

Rund 1.000 Gäste verfolgen mit Spannung das Rheinland-Pitch Finale, das zum ersten Mal in der Station Airport ausgerichtet wird. Das Finale ist eine gemeinschaftliche Veranstaltung der „Digitalen Stadt Düsseldorf e.V.“, der Landeshauptstadt Düsseldorf, des Airports und „Startplatz“, dem Initiator des Formats. Der Rheinland-Pitch bringt Startups, Unternehmen und potentielle Investoren zusammen.



27. Juni

Tour de France offiziell in Düsseldorf gelandet

Tourdirektor Christian Prudhomme landet mit Flug AF1406 in Düsseldorf. Auf dem Vorfeld wird er von Oberbürgermeister Thomas Geisel und Thomas Schnalke, Sprecher der Flughafengeschäftsführung, empfangen.

07

3. Juli

Kostenloses WLAN

Am Düsseldorfer Flughafen können Passagiere und Besucher ab sofort rund um die Uhr auf ein kostenfreies WLAN zugreifen. Das Angebot ist für die gängigsten Anwendungen verfügbar. Neben dem kostenlosen Internetzugang haben Passagiere und Besucher darüber hinaus auch die Möglichkeit, eine Premiumvariante zu buchen. Der Zugang erfolgt über ein sicheres VPN-Netzwerk.



4. Juli

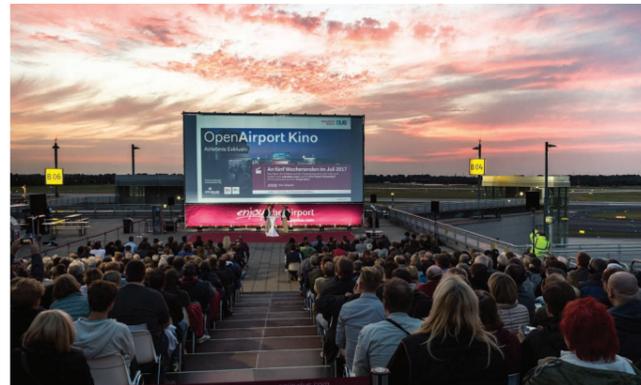
Patrizia Pepe eröffnet ersten Flughafenshop

Mit „Patrizia Pepe“ ist eine weitere Premiummarke an Nordrhein-Westfalens größtem Flughafen vertreten. Im Flugsteig C können modebewusste Passagiere ab sofort noch kurz vor ihrem Flug Kleidung, Schuhe und Accessoires im 90 Quadratmeter großen Store kaufen. Für das italienische Label ist es der erste Shop an einem deutschen Flughafen.

5. Juli

Rekordhalbjahresbilanz: Passagierplus von zwölf Prozent

Das Passagierwachstum am Düsseldorfer Flughafen hat sich nach dem Rekordjahr 2016 im ersten Halbjahr 2017 noch einmal beschleunigt. DUS zählt rund 11,8 Millionen ankommende und abfliegende Passagiere. Dies entspricht einer Steigerung von zwölf Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum.



17. Juli

OpenAirport Kino mit erfolgreichster Saison

Die vierte Saison des „OpenAirport Kinos“ am Düsseldorfer Flughafen ist die bisher erfolgreichste. Für acht der elf Vorstellungen waren an der Abendkasse keine Karten mehr erhältlich, jeweils 500 Zuschauer genossen die Blockbuster vor der außergewöhnlichen Kulisse der Start- und Landebahn.



15. August

Air Berlin meldet Insolvenz an

Air Berlin, größte Airline am Airport, stellt beim Amtsgericht einen Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens in Eigenverwaltung. Air Berlin ist ein langjähriger und wichtiger Partner des Düsseldorfer Airports. Die Airline verantwortet rund 30 Prozent des Passagieraufkommens am Flughafen.

25. August

Ausgezeichneter Airporthonig

Fleißige Flughafenbienen liefern 320 Gläser besten Honig. Die in unmittelbarer Nachbarschaft des Flughafens ansässigen Bienen „ernten“ im Umkreis von bis zu drei Kilometern rund um das Airportgelände Pflanzensäfte und Pollen und produzieren daraus Honig. Das Ergebnis von zwei Fachlaboren, davon ein Bio-Monitoring-Fachlabor, die den Honig auch auf mögliche Schadstoffe untersuchen: keine Auffälligkeiten. Stattdessen: Honig von 1A-Qualität.



1. September

24 Azubis beginnen Ausbildung

Mit Beginn des neuen Ausbildungsjahres starten 24 neue Kollegen in neun verschiedenen Berufsbildern als Auszubildende oder Studierende Dualer Studiengänge ins Berufsleben. In allen Ausbildungsjahren befinden sich zurzeit insgesamt 49 Auszubildende, neun Studierende in Dualen Studiengängen sowie zwei Trainees.



3. September

Kulinarische Reise ins Gründungsjahr

Der Flughafen lädt zum 90-jährigen Geburtstag 90 auserwählte Gäste zu einem „Airlebnis Exklusiv“ ein. Beim „Dîner en 1927“ genießen die Gäste mitten im Terminal feine Speisen in einem nostalgischen Ambiente. Das Mehr-Gänge-Menü von Sternekoch Björn Freitag und den Flughafengastronomen nimmt die Gäste mit auf eine Zeitreise in die „Goldenen Zwanziger“.

5. September

Flughafen prüft rechtliche Schritte gegen Sicherheitsfirma

Vor dem Hintergrund der massiven Einschränkungen durch die personelle Unterbesetzung an den Sicherheitskontrollstellen prüft die Flughafen Düsseldorf GmbH rechtliche Schritte gegen das im Auftrag der Bundespolizei arbeitende Unternehmen Kötter Security. Seit Wochen kommt es im Terminal von NRW's wichtigstem Flughafen zu langen Warteschlangen, weil die Sicherheitskontrollstellen nicht in ausreichendem Maße mit Personal besetzt werden können.



14. September

Lufthansa tauft Flugzeug auf Stadtnamen „Essen“

Ein Airbus A350-900 der Lufthansa wird am Düsseldorfer Airport auf den Namen der Ruhr-Metropole getauft. Als fliegender Botschafter trägt das Langstreckenflugzeug den Namen „Essen“ künftig in alle Welt.

20. September

Nachbarschaftsteam besucht umliegende Kommunen

Das Nachbarschaftsteam des Flughafens macht mit seinem Infomobil vier Mal im Jahr Station in den umliegenden Kommunen. Vor Ort berichtet das Team über das aktuelle Geschehen rund um NRW's größten Flughafen, nimmt Beschwerden wie Anregungen entgegen und beantwortet Fragen interessierter Bürger. „Haltestellen“ sind Essen-Kettwig, Ratingen-Lintorf, Kaarst, Düsseldorf-Lohausen und Meerbusch-Büderich.



28. September

Nachtlandungen trotz Verkehrswachstum rückläufig

Die Anzahl der Nachtlandungen am Düsseldorfer Flughafen hat sich in den ersten acht Monaten des Jahres spürbar reduziert. Obwohl die Zahl der gesamten Flugbewegungen in den Monaten Januar bis August um sechs Prozent auf 144.388 im Vergleich zum Vorjahr zugenommen hat, sank die Anzahl der nächtlichen Landungen zwischen 23:00 und 6:00 Uhr im selben Zeitraum um neun Prozent auf 1.261.

29. September

Ausbildung erhält Gütesiegel

Der Düsseldorfer Airport ist ausgezeichnet. Auszubildende und duale Studenten haben bei einer Befragung durch die Ertragswerkstatt GmbH unter anderem Angaben zur Qualität der Ausbildung am Airport, den Arbeitsbedingungen, den Tätigkeiten und zum Thema Zusammenarbeit gemacht. Dabei bescheinigten sie dem Flughafen ein „Ausgezeichneter Ausbildungsbetrieb“ in der Region zu sein. Dafür wird der größten Arbeitsstätte Düsseldorfs nun ein Gütesiegel verliehen, das genau diesen Namen trägt.

4. Oktober

Airport City an Bord der Immobilienmesse in München

Die Düsseldorfer Airport City präsentiert sich auf der renommierten Immobilienmesse Expo Real in München – und das bereits zum 17. Mal in Folge. Insgesamt 1.700 Aussteller präsentieren auf der Fachmesse für Immobilien und Investitionen die beliebtesten Businessstandorte und die modernsten Gebäudetechniken rund um das Thema Gewerbeimmobilien.



27. Oktober

Letzter offizieller Air Berlin-Flug

Abschied mit Wehmut. Der letzte Air Berlin-Flug unter AB-Flugnummer landet aus Rom kommend in Düsseldorf. Begrüßt von einer Wasserfontäne der Flughafenfeuerwehr versammeln sich zahlreiche „Air Berliner“ auf dem Vorfeld und bereiten Flug AB8719 einen würdigen, inoffiziellen Abschied.



2. November

Nach 14 Jahren wieder Condor Langstrecke

Nach dem Aus der Air Berlin bietet Condor ab sofort mehrere Karibikstrecken ab Düsseldorf an. Den Anfang macht die erste interkontinentale Verbindung von Condor nach Punta Cana in der Dominikanischen Republik. Die karibische Insel wird zweimal wöchentlich von der Landeshauptstadt aus angefliegen. Die Maschine vom Typ Airbus A330-200 wird standesgemäß mit einer feierlichen Wasserfontäne der Düsseldorfer Flughafenfeuerwehr verabschiedet.

16. November

Airport City wächst

Nach dem Erfolg der Airport City I plant der Flughafen eine Erweiterung des Areals im westlichen Bereich des Airportgeländes. Auf einer Fläche von über fünf Hektar soll mit der Airport City II der hochwertige Immobilienstandort fortgeführt werden. Die Entwicklung des Plangebiets, angrenzend an die Kreuzung Flughafenstraße und Klaus-Bungert-Straße, soll mit maximal neun entstehenden Baufeldern in zwei Phasen erfolgen. Die Erschließung der Airport City II zieht in Phase Zwei einen Umzug der derzeit dort ansässigen Bundespolizeiinspektion nach sich.



20. Dezember

Achter Passagierrekord in Folge

Noch nie starteten und landeten so viele Menschen in Düsseldorf wie in 2017 und dies trotz der Insolvenz der bis dahin größten Airline am Standort, der Air Berlin. Thomas Schnalke, Sprecher der Geschäftsführung, und Eurowings-Geschäftsführer Dr. Jörg Beißel begrüßen den 24-millionsten Fluggast in Düsseldorf. Zum Ende des Jahres zählt der Airport 24,6 Millionen Passagiere, ein Plus von rund 4,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.



13. November

Streckenaufstockung bei Singapore Airlines

Singapore Airlines kündigt an, ab März 2018 eine vierte Verbindung auf der bestehenden Strecke Düsseldorf – Singapur aufzunehmen. Der neue Flug startet jeweils mittwochs, erstmals am 28. März 2018, mit der Flugnummer SQ 337 (Abflug Düsseldorf 11:55 Uhr, Ankunft Singapur 06:20 Uhr Ortszeit). Wie bei den drei bestehenden Flügen von Düsseldorf nach Singapur, kommt auch auf dieser Verbindung der moderne A350-900 zum Einsatz.





1

München
1,6 Mio. Fluggäste

Palma de Mallorca
1,3 Mio. Fluggäste



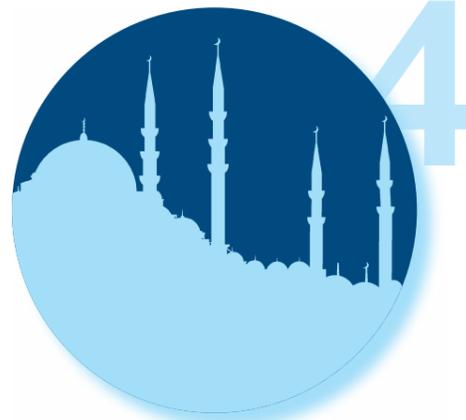
2



3

Berlin
1,1 Mio. Fluggäste

Istanbul
1,0 Mio. Fluggäste



4



5

London
0,9 Mio. Fluggäste



1

**Germanwings/
Eurowings**
6,2 Mio. Fluggäste

Air Berlin
4,8 Mio. Fluggäste



2



3

Lufthansa
1,5 Mio. Fluggäste

Niki
1,1 Mio. Fluggäste



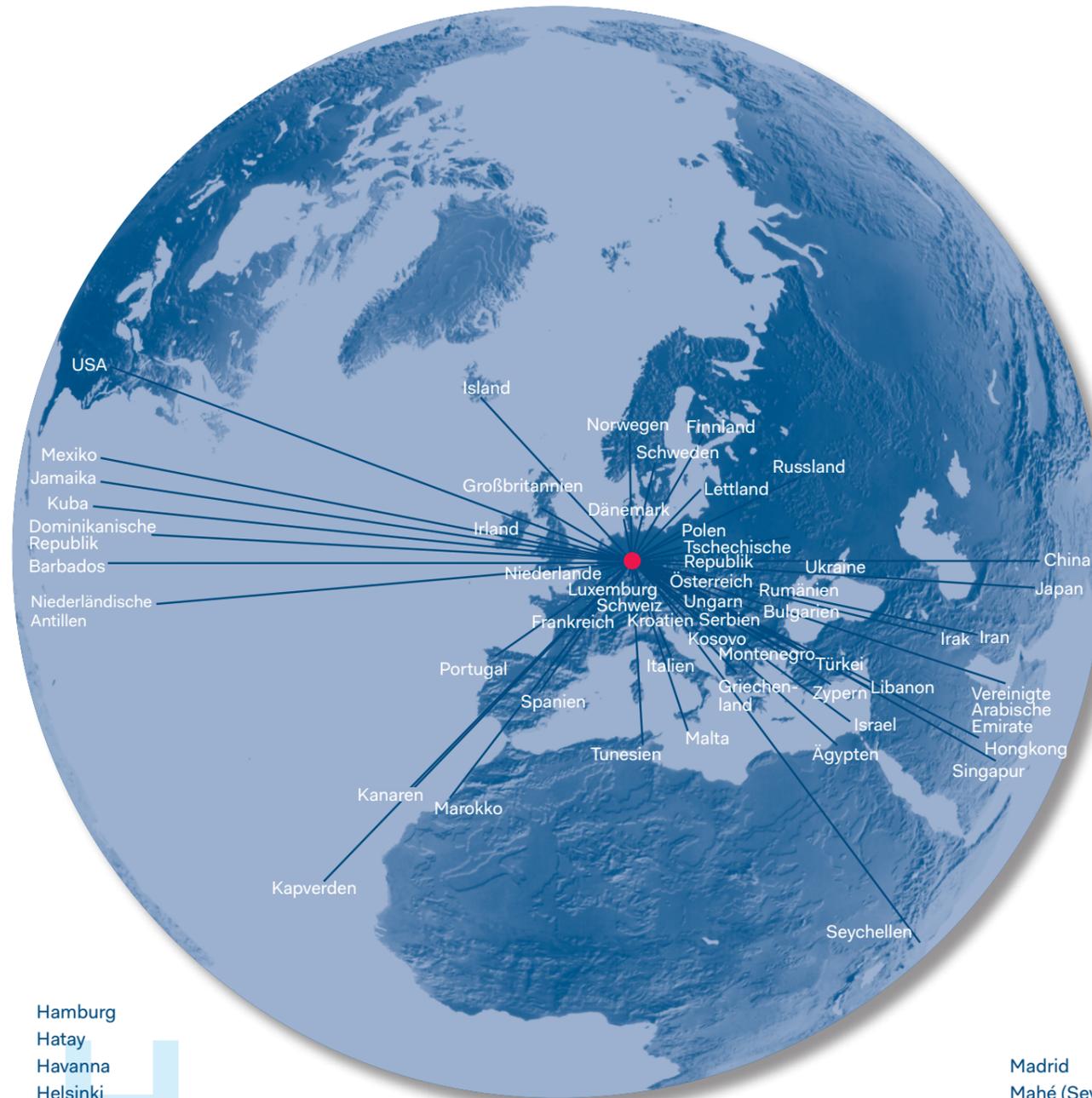
4



5

Sun Express
0,9 Mio. Fluggäste

202 Ziele
52 Länder
74 Airlines



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

D
Dalaman
Djerba
Doncaster-Sheffield
Dresden
Dubai
Dubai-World Central
Dublin
Dubrovnik

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

E
Edinburgh
Edremit
Elazig
Enfidha

F
Faro
Florenz
Fort Myers
Frankfurt
Fuerteventura
Funchal

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

C
Cagliari
Cancun
Cardiff
Catania
Chania (Kreta)
Cork
Curaçao

G
Gaziantep
Gazipasa
Genf
Glasgow
Göteborg
Gran Canaria
Graz
Guernsey

I
Ibiza
Innsbruck
Istanbul-Ataturk
Istanbul-Sabiha Gökçen
Izmir

J
Jerez de la Frontera
Jersey
Jönköping

K
Kalamata
Karlovy Vary
Kattowitz
Kavalla
Kayseri
Kiew
Kittilä
Kopenhagen
Korfu
Kos
Krakau
Kütahya

L
La Romana
Lamezia-Terme
Larnaka
Leeds-Bradford
Leipzig/Halle
Linz
Lissabon
London-City
London-Heathrow
Los Angeles
Luxemburg
Luxor
Lyon

M
Madrid
Mahé (Seychellen)
Mahon (Menorca)
Mailand-Linate
Mailand-Malpensa
Malaga
Malatya
Malta
Manchester
Marrakesch
Marsa Alam
Marseille
Miami
Monastir
Montego Bay
Montpellier
Moskau-Domodedovo
Moskau-Sheremetyevo
München
Mykonos

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

O
Olbia
Ordu-Giresun
Orlando
Oslo

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

R
Reykjavik/Keflavik
Rhodos
Riga
Rijeka
Rom

S
Sal
Salzburg
Samos
Samsun
San Francisco
Santa Cruz de la Palma
Santorin (Thira)
Santo Domingo
Sharm El Sheikh
Singapur
Skiathos
Southampton
Split
St. Petersburg
Stockholm
Stuttgart
Sulaymaniyah

T
Teheran
Tel Aviv
Teneriffa-Süd
Thessaloniki
Tivat
Tokio-Narita
Trabzon
Tunis

U
Umea

V
Valencia
Varadero
Varna
Venedig

W
Warschau
Westerland (Sylt)
Wien
Wroclaw/Breslau

Z
Zadar
Zagreb
Zakynthos
Zonguldak



Marktführer in NRW, drittgrößter Airport in Deutschland und der achte Passagierrekord in Folge. DUS ist beliebter denn je. Das Flugangebot umfasst 200 Nonstopziele weltweit.





Shopping-Center, Tagungsort, Erlebnis- und Übernachtungsstätte sowie Transitort zwischen Urlaubsvorfreude und Heimkehr. Es gibt viele gute Gründe für DUS.



Mit der Planung zur „Airport City II“ geht der erfolgreiche Büropark am Airport in die nächste Runde. Bis zum Jahr 2029 entstehen weitere Bürogebäude in Terminalnähe.



Das Jahr 2017 war für den Flughafen Düsseldorf überaus erfolgreich, was sich auch in dem erneuten Anstieg des Passagieraufkommens auf 24,6 Millionen Fluggästen gezeigt hat. Gleichzeitig haben aber auch die Umwälzungen im Luftverkehrsmarkt nach der Insolvenz der Air Berlin den Airport vor große Herausforderungen gestellt. So wird, nachdem sich bereits sehr kurzfristig erste Erfolge im Streckenneuaufbau eingestellt haben, die durch den Marktaustritt der Air Berlin entstandene Lücke im Flugplan bis zum Jahresende wieder geschlossen sein. Hierzu trägt insbesondere die Entscheidung der Eurowings als schnellste wachsende Airline Europas bei, ihr Streckenangebot im innerdeutschen, europäischen und erfreulicherweise auch im Langstreckenbereich deutlich aufzustocken und damit die Pole Position in Düsseldorf nachhaltig zu verstärken. Condor und Tuifly engagieren sich ebenfalls sehr stark und auch andere Airlines kennen die Bedeutung der Rhein-Ruhr-Region und werden ihre Präsenz in Düsseldorf ausbauen. Dieses außergewöhnliche Engagement ist zugleich Ausdruck der Stärke des hiesigen Flughafens als Tor Nordrhein-Westfalens in die Welt. So verbindet Düsseldorf Airport die Bürgerinnen und Bürger und die Wirtschaft der Rhein-Ruhr-Region mit weltweit über 200 Flugzielen, stärkt damit nachhaltig die Entwicklung unseres Bundeslandes und bildet eine wichtige Säule der wirtschaftlichen Prosperität der gesamten Region. Da die Nachfrage nach Start- und Landerechten nach wie vor ungebrochen hoch ist, benötigt der Flughafen dringend eine Entwicklungsperspektive und damit eine Anhebung der Kapazität. Diese soll im Rahmen einer bedarfsgerechten Anpassung der Betriebsgenehmigung herbeigeführt werden.

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

Die Warth & Klein Grant Thornton 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 2017 und den Lagebericht 2017 sowie den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2017 und

Konzernlagebericht 2017 geprüft und uneingeschränkt bestätigt. Dem Aufsichtsrat lagen die Berichte des Abschlussprüfers vor. Der Abschlussprüfer hat an der Bilanzsitzung des Aufsichtsrates am 09. April 2018 teilgenommen und über die Ergebnisse seiner Prüfungen berichtet. Der Aufsichtsrat hat den vorliegenden Jahresabschluss, den Lagebericht und den Ergebnisverwendungsvorschlag sowie den Konzernabschluss und Konzernlagebericht 2017 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 2017 sowie den Konzernabschluss 2017 und erhebt gegen das Ergebnis der Prüfungen durch den Abschlussprüfer keine Einwände.

Der Aufsichtsrat schlägt der Gesellschafterversammlung vor:

- den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2017 festzustellen,
- den Konzernabschluss und Konzernlagebericht 2017 zu billigen,
- den Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2017 von EUR 60.907.441,32 an die Gesellschafter auszuschütten,
- den Geschäftsführern für das Geschäftsjahr 2017 Entlastung zu erteilen.

Im Geschäftsjahr 2017 haben keine Veränderungen in den Aufsichtsratsmandaten stattgefunden. Gleiches gilt für die Besetzung der Geschäftsführung.

Der Aufsichtsrat bedankt sich bei den Geschäftsführern sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für das große Engagement und die gute Leistung im Geschäftsjahr 2017.

Düsseldorf, 09. April 2018

Flughafen Düsseldorf GmbH
Der Aufsichtsrat

Thomas Geisel
(Vorsitzender)



Jahresabschluss
zum 31. Dezember 2017

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	37
Bilanz FDG	38
Gewinn- und Verlustrechnung FDG	40
Bilanz Konzern	41
Gewinn- und Verlustrechnung Konzern	43
Anhang	44
- Allgemeine Angaben	44
- Konsolidierungskreis	44
- Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze	45
- Erläuterungen zur Konzernbilanz	52
- Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	54
- Sonstige Angaben	55
Konzernlagebericht	58

Wir haben den von der Flughafen Düsseldorf GmbH, Düsseldorf, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Konzernbilanz, Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzerneigenkapitalspiegel, Konzernkapitalflussrechnung, sowie Konzernanhang – und den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2017 bis zum 31. Dezember 2017 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bil-

des der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss der Flughafen Düsseldorf GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2017 bis zum 31. Dezember 2017 den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den gesetzlichen Vorschriften, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Düsseldorf, den 13. Februar 2018

Warth & Klein Grant Thornton AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hermann-Josef Schulze Osthoff
Wirtschaftsprüfer

Robert Schreiner
Wirtschaftsprüfer

Aktiva

	31.12.2017	31.12.2016
	EUR	EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	14.329.564,47	13.719.228,47
2. Geleistete Anzahlungen	36.933,75	0,00
	<u>14.366.498,22</u>	<u>13.719.228,47</u>
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		
a) Flughafenbauten inkl. Grundstücke	469.510.642,51	483.012.501,51
b) Grundstücke mit Wohnbauten	18.468.898,02	18.734.453,36
c) Grundstücke ohne Bauten	15.741.718,07	13.565.009,98
d) Erbbaurechte	1.604.425,00	1.764.868,00
2. Technische Anlagen und Maschinen		
a) Flughafenanlagen	106.298.346,00	95.907.691,00
b) Betriebsanlagen	151.792.025,77	159.321.339,77
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	21.521.398,50	19.074.412,33
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	45.140.632,28	35.748.395,52
	<u>830.078.086,15</u>	<u>827.128.671,47</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	117.753,57	146.035,99
	<u>26.450.618,42</u>	<u>26.478.900,84</u>
	870.895.202,79	867.326.800,78
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.161.964,50	1.952.612,35
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17.160.610,20	15.353.832,41
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	21.781.541,95	16.232.626,95
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.921.291,87	1.039.475,79
4. Sonstige Vermögensgegenstände	5.616.713,05	1.903.993,02
	<u>46.480.157,07</u>	<u>34.529.928,17</u>
III. Flüssige Mittel	4.486.731,36	5.777.076,02
	<u>53.128.852,93</u>	<u>42.259.616,54</u>
C. Rechnungsabgrenzungsposten	1.783.347,07	1.441.785,52
	<u>925.807.402,79</u>	<u>911.028.202,84</u>

Passiva

	31.12.2017	31.12.2016
	EUR	EUR
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	25.564.594,06	25.564.594,06
II. Kapitalrücklage	80.582.202,95	80.582.202,95
III. Gewinnrücklagen (andere Gewinnrücklagen)	1.230.210,15	1.230.210,15
IV. Jahresüberschuss	60.907.441,32	61.254.098,80
	<u>168.284.448,48</u>	<u>168.631.105,96</u>
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zu Sachanlagen	38.455.401,77	41.646.251,69
C. Sonderposten mit Rücklageanteil	49.931.415,01	52.006.491,85
D. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5.463.885,00	5.218.460,00
2. Steuerrückstellungen	2.154.734,07	2.475.655,93
3. Sonstige Rückstellungen	55.797.900,89	51.116.848,09
	<u>63.416.519,96</u>	<u>58.810.964,02</u>
E. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	546.083.676,47	525.242.822,18
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	11.697.955,84	5.024.854,30
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	13.775.644,89	21.465.416,89
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	14.340.521,19	15.421.549,68
5. Sonstige Verbindlichkeiten	17.511.063,61	19.911.851,47
	<u>603.408.862,00</u>	<u>587.066.494,52</u>
F. Rechnungsabgrenzungsposten	2.310.755,57	2.866.894,80
	<u>925.807.402,79</u>	<u>911.028.202,84</u>

Gewinn- und Verlustrechnung

	01.01. – 31.12.2017	01.01. – 31.12.2016
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	443.576.033,70	421.022.207,08
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	2.447.991,40	1.966.686,64
3. Sonstige betriebliche Erträge	10.404.932,59	9.398.814,62
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	28.407.921,04	30.049.790,40
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	77.731.772,77	75.885.974,11
	<u>106.139.693,81</u>	<u>105.935.764,51</u>
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	73.534.755,27	68.229.605,59
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	18.699.762,77	17.050.575,65
	<u>92.234.518,04</u>	<u>85.280.181,24</u>
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	65.873.128,63	62.636.374,83
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	89.749.427,55	72.897.403,29
8. Erträge aus Beteiligungen	3.629.504,30	1.288.229,86
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	6.206.181,05	9.474.191,41
10. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	2.778,05	3.498,72
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	791.369,30	249.500,09
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme	12.955.843,72	11.820.009,59
13. Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	0,00	5.349,36
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	12.122.954,40	15.065.391,61
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	27.234.527,33	26.958.779,72
16. Ergebnis nach Steuern	60.748.696,91	62.803.874,27
17. Sonstige Steuern	-158.744,41	1.549.775,47
18. Jahresüberschuss	60.907.441,32	61.254.098,80

Aktiva

	31.12.2017	31.12.2016
	EUR	EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	14.345.636,83	13.748.322,83
2. Geschäfts- oder Firmenwert	955.259,31	1.036.611,34
3. Geleistete Anzahlungen	249.673,75	112.360,00
	15.550.569,89	14.897.294,17
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	559.231.148,88	574.974.622,13
2. Technische Anlagen und Maschinen	272.818.775,77	271.529.780,77
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	28.203.956,22	25.924.586,05
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	45.827.689,73	36.123.904,69
	906.081.570,60	908.552.893,64
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	3.501.236,03	3.783.417,79
2. Sonstige Ausleihungen	117.753,57	146.035,99
	3.618.989,60	3.929.453,78
	925.251.130,09	927.379.641,59
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.235.821,44	2.876.992,60
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	22.727.723,77	19.327.107,21
2. Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	1.921.291,87	1.039.475,79
3. Sonstige Vermögensgegenstände	6.029.192,74	2.139.791,12
	30.678.208,38	22.506.374,12
III. Flüssige Mittel	9.130.273,93	8.510.219,43
	42.044.303,75	33.893.586,15
C. Rechnungsabgrenzungsposten	1.795.924,52	1.472.890,99
D. Aktive latente Steuern	24.302.551,53	24.476.850,25
	993.393.909,89	987.222.968,98

Passiva

	31.12.2017	31.12.2016
	EUR	EUR
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	25.564.594,06	25.564.594,06
II. Kapitalrücklage	80.582.202,95	80.582.202,95
III. Gewinnrücklagen (andere Gewinnrücklagen)	2.855.001,48	2.855.001,48
IV. Ausgleichsposten Anteile im Fremdbesitz	175.692,52	175.692,52
V. Konzernbilanzgewinn	47.077.698,54	48.224.564,71
	156.255.189,55	157.402.055,72
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zu Sachanlagen	38.455.401,77	41.646.251,69
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	15.267.795,00	15.010.689,00
2. Steuerrückstellungen	2.441.933,20	2.623.451,06
3. Sonstige Rückstellungen	75.163.200,11	73.598.490,79
	92.872.928,31	91.232.630,85
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	562.594.670,59	552.514.494,88
2. Verbindlichkeiten aus Immobilienfinanzierung	74.899.212,03	81.070.149,67
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	13.860.005,67	6.486.731,84
4. Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	14.715.521,19	15.421.549,68
5. Sonstige Verbindlichkeiten	20.987.323,59	21.307.644,67
	687.056.733,07	676.800.570,74
E. Rechnungsabgrenzungsposten	3.324.849,94	4.175.466,97
F. Passive latente Steuern	15.428.807,25	15.965.993,01
	993.393.909,89	987.222.968,98

Gewinn- und Verlustrechnung

	01.01. – 31.12.2017	01.01. – 31.12.2016
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	482.780.630,08	464.884.563,12
2. Verminderung des Bestands an zur Veräußerung gehaltenen Grundstücken	-868.374,87	-1.793.361,24
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	2.447.991,40	1.966.686,64
4. Sonstige betriebliche Erträge	10.963.431,04	8.960.313,37
5. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	24.780.417,86	25.754.287,09
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	70.153.932,87	69.970.053,09
6. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	111.700.327,56	105.940.703,13
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	28.674.350,60	26.993.270,02
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	73.549.326,23	70.528.442,30
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	87.964.627,55	69.094.000,41
9. Erträge aus Anwendung der Equity-Methode	2.489.651,87	1.175.541,36
10. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	2.778,05	3.498,72
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	790.827,04	300.022,31
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen	282.181,76	119.819,86
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	13.351.051,36	16.610.447,93
14. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	27.784.382,21	28.334.737,41
15. Konzernergebnis nach Steuern	60.366.336,60	62.151.503,04
16. Sonstige Steuern	254.808,12	2.224.291,15
17. Konzernjahresüberschuss	60.111.528,48	59.924.211,89
18. Gewinnvortrag	48.220.268,86	43.325.521,52
19. Ausschüttungen	61.254.098,80	55.028.168,70
20. Konzernbilanzgewinn einschließlich Anteile anderer Gesellschafter	47.077.698,54	48.224.564,71

Allgemeine Angaben

Die Flughafen Düsseldorf GmbH ist als Muttergesellschaft des Flughafen Düsseldorf Konzerns (FDG Konzern) gemäß §§ 290 ff. HGB zur Aufstellung eines Konzernabschlusses verpflichtet. Die Flughafen Düsseldorf GmbH hat ihren Sitz in Düsseldorf und ist im Handelsregister des Amtsgerichts Düsseldorf unter der Registernummer HRB 28 eingetragen.

Der Konzernabschluss zum 31. Dezember 2017 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 des § 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 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 sogenannten Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und die zu diesen gemäß § 313 Abs. 2 Nr. 2 und 3 HGB angabepflichtigen Informationen stellen sich wie folgt dar:

Name	Sitz	Anteil am Kapital in %	Anmerkung
BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG	Pullach	100	Gemeinschaftsunternehmen
SITA Airport IT GmbH	Düsseldorf	30	assoziiertes Unternehmen
Flughafen Düsseldorf Tanklager GmbH	Düsseldorf	40	assoziiertes Unternehmen

Konsolidierungs-, Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Konsolidierungsgrundsätze

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

Vorbereitung der Vollkonsolidierung

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

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

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

Vollkonsolidierung

Die Vollkonsolidierungsmaßnahmen umfassen die:

- Kapitalkonsolidierung
- Schuldenkonsolidierung
- Aufwands- und Ertragskonsolidierung

Außerdem werden zu den Konsolidierungsmaßnahmen erforderlichenfalls latente Steuern berücksichtigt.

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

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt für sämtliche Tochterunternehmen nach der Neubewertungsmethode. Die Erstkonsolidierung erfolgt dabei auf den jeweiligen Erwerbszeitpunkt, wobei im Erwerbszeitpunkt die Vermögensgegenstände, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten mit dem beizulegenden Zeitwert, die Rückstellungen gemäß § 253 Abs.1 Satz 2 und 3, Abs. 2 und die latenten Steuern – ggf. im Zuge des BilMoG-Übergangs nachträglich – gemäß § 274 Abs. 2 HGB bewertet werden. Ein aus der 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 sogenannten bilanzorientierten (Temporary-)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 sogenannte Gemeinschaftsunternehmen ebenso nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen, wie sogenannte 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 sogenannter 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 sogenannte mittelbare Pensionsverpflichtungen und ähnliche Verpflichtungen wird im Einzelabschluss der Muttergesellschaft derart ausgeübt, dass für solche Verpflichtungen keine Rückstellungen gebildet werden. Im Konzernabschluss hat der FDG Konzern mittelbare Pensions- und ähnliche Verpflichtungen mit einem so genannten Zwischenansatz berücksichtigt. Das heißt, 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 Gesamtbetrages 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 sogenannten BilMoG gemäß der sogenannten 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 angesetzt worden.

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

Das Wahlrecht der Aktivierung 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 auf der bilanziellen Ebene entsprechende Bewertungseinheiten gebildet. Die im Wege so genannter Mikro-Hedges bestehenden Zinsswaps und Forward-Zinsswaps werden entsprechend mit der abgesicherten Kredittranche zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Als Buchungsmethode kommt dabei dieso genannte Einfrierungsmethode zur Anwendung. Eventuell bestehende negative Marktwerte von nicht in Bewertungseinheiten einbezogenen Finanzinstrumenten sowie ineffektive Teile von gebildeten Bewertungseinheiten werden durch Drohverlustrückstellungen abgedeckt.

Die zeitlichen Anforderungen an die Aufstellung und Prüfung des Konzernabschlusses bedingen eine Aufstellung im sogenannten 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 (Bauzeitinszen).

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 Firmenwerte im Konzernabschluss resultieren aus der Konsolidie-

rung der Tochtergesellschaft FD Cargo GmbH sowie aus der Verschmelzung der Flughafen Düsseldorf Verwaltungs GmbH auf die Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH im Jahr 2016. Die Bestimmung der Nutzungsdauer für den Geschäfts- oder Firmenwert aus der Konsolidierung der FD Cargo GmbH erfolgte unter Berücksichtigung der Umstände, dass die bedeutenden Absatz- und Beschaffungsmärkte des FDG-Konzerns nur geringfügigen Änderungen unterliegen, auf der Absatzseite eine hohe Kundenbindung vorliegt und gewisse Markteintrittsbarrieren bestehen. Die Nutzungsdauer wurde mit 20 Jahren ermittelt. Geschäfts- oder Firmenwerte, die nach dem 31. Dezember 2015 entstanden sind, werden nach § 253 Abs. 3 S. 3 und 4 HGB über zehn Jahre abgeschrieben.

Finanzanlagen

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

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

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

Umlaufvermögen

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

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

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

Rechnungsabgrenzungsposten (aktiv sowie passiv)

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

Rückstellungen

Rückstellungen werden für erkennbare Risiken, ungewisse Verpflichtungen, drohende Verluste aus schwebenden Geschäften und unterlassenen Instandhaltungen, die innerhalb von drei Monaten nach dem Geschäftsjahresende nachgeholt werden, gebildet. Die Bewertung erfolgt zum nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrag. Dabei werden künftige Preis- und Kostensteigerungen berücksichtigt, soweit diese zum Abschlussstichtag ausreichend konkretisiert

und objektiviert sind. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit den ihrer Restlaufzeit entsprechenden, von der Deutschen Bundesbank vorgegebenen durchschnittlichen Marktzinsen der vergangenen sieben Jahre abgezinst.

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

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

Für die Abzinsung der Rückstellungen für Pensionen wurde entsprechend § 253 Abs. 2 Satz 2 i.V.m. Abs. 6 HGB der Zinssatz auf Basis des durchschnittlichen Zinssatzes der vergangenen zehn Jahre bei einer pauschalen Annahme einer Restlaufzeit von 15 Jahren festgelegt. Dieser Zinssatz beträgt, prognostiziert auf den Stichtag 31.12.2017, 3,68 % (i.V. 4,01%). Der entstandene Unterschiedsbetrag aus den unterschiedlich ermittelten Zinssätzen wird im Finanzergebnis ausgewiesen. Bei der Festlegung des Zinssatzes wurde von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, den Zinssatz bis zu drei Monate vor dem Bilanzstichtag festzustellen. Der Zinssatz wurde zum 31.10.2017 festgestellt und bei unterstelltem unverändertem Zinsniveau auf den Bilanzstichtag fortgeschrieben.

Soweit versicherungsmathematische Berechnungen vorgenommen werden, liegen diesen grundsätzlich zugrunde:

- projected unit credit-Methode (PUC-Methode) als versicherungsmathematisches Verfahren bzw. Barwertmethode im Fall der Altersteilzeitverpflichtungen

- Richttafeln RT 2005 G der Heubeck Richttafeln GmbH als biometrische Grundlagen

- Rententrend von 2 %

- Preis- bzw. Kostensteigerungstrend von 2 % im Fall der Beihilfen sowie ggf. im Fall von Jubiläumsgartifikationen

- altersabhängige Fluktuationsannahmen im Fall von Jubiläumsgeldern und Entgeltfortzahlungen im Sterbefall

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.

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

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten wurden mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt.

Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens	Anschaffungs- und Herstellungskosten							kumulierte Abschreibungen						Buchwerte	
	Vortrag zum	Zugänge	Zugänge durch	Zuschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	Stand am	Vortrag zum	Zugänge	Zuschrei-	Umbuchungen	Abgänge	Stand am	Stand am	Stand am
	01.01.2017	des Geschäftsjahres	Konsolidierungs-				31.12.2017	01.01.2017		bungen			31.12.2017	31.12.2017	31.12.2016
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände															
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte															
sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	67.924.567,70	4.809.018,59	0,00	1,00	140.338,26	3.477,03	72.870.448,52	54.176.244,87	4.352.043,85	0,00	0,00	3.477,03	58.524.811,69	14.345.636,83	13.748.322,83
2. Geschäfts- oder Firmenwert	930.199,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	930.199,80	-106.411,54	81.352,03	0,00	0,00	0,00	-25.059,51	955.259,31	1.036.611,34
3. Geleistete Anzahlungen	112.360,00	137.313,75	0,00	0,00	0,00	0,00	249.673,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	249.673,75	112.360,00	
Summe Immaterielle Vermögensgegenstände	68.967.127,50	4.946.332,34	0,00	1,00	140.338,26	3.477,03	74.050.322,07	54.069.833,33	4.433.395,88	0,00	0,00	3.477,03	58.499.752,18	15.550.569,89	14.897.294,17
II. Sachanlagen															
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.146.828.586,13	12.055.495,23	0,00	0,00	3.151.337,48	543.382,16	1.161.492.036,68	571.853.964,00	30.493.730,92	0,00	0,00	86.807,12	602.260.887,80	559.231.148,88	574.974.622,13
2. Technische Anlagen und Maschinen	862.969.105,43	16.593.127,63	0,00	0,00	12.332.224,38	794.667,92	891.099.789,52	591.439.324,66	30.847.312,63	0,00	0,00	4.005.623,54	618.281.013,75	272.818.775,77	271.529.780,77
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	123.572.896,64	8.198.021,03	0,00	1.461,25	1.924.809,69	1.657.836,57	132.039.352,04	97.648.310,59	7.774.886,80	0,00	0,00	1.587.801,57	103.835.395,82	28.203.956,22	25.924.586,05
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	36.123.904,30	27.467.320,06	0,00	219,48	-17.548.709,81	215.044,69	45.827.689,34	-0,39	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,39	45.827.689,73	36.123.904,69
Summe Sachanlagen	2.169.494.492,50	64.313.963,95	0,00	1.680,73	-140.338,26	3.210.931,34	2.230.458.867,58	1.260.941.598,86	69.115.930,35	0,00	0,00	5.680.232,23	1.324.377.296,89	906.081.570,60	908.552.893,64
III. Finanzanlagen															
1. Assoziierte Unternehmen	4.042.461,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.042.461,29	259.043,50	282.181,76	0,00	0,00	0,00	541.225,26	3.501.236,03	3.758.442,79
davon Beteiligungen	24.975,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	24.975,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	24.975,00	24.975,00	24.975,00
2. Sonstige Ausleihungen	146.095,92	0,00	0,00	0,00	0,00	28.282,42	117.813,50	59,93	0,00	0,00	0,00	59,93	117.753,57	146.035,99	
Summe Finanzanlagen	4.213.532,21	0,00	0,00	0,00	0,00	28.282,42	4.185.249,79	259.103,43	282.181,76	0,00	0,00	0,00	541.285,19	3.618.989,60	3.929.453,78
Summe Anlagevermögen	2.242.675.152,21	69.260.296,29	0,00	1.681,73	0,00	3.242.690,79	2.308.694.439,44	1.315.270.535,62	73.831.507,99	0,00	0,00	5.683.709,26	1.383.418.334,35	925.251.130,09	927.379.641,59

Erläuterungen zur Konzernbilanz

Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2017 und seine Gliederung sind im Anlagespiegel dargestellt.

Umlaufvermögen

Die Vorräte betreffen mit TEUR 2.236 die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe.

Rechnungsabgrenzungsposten

Der Bilanzposten beinhaltet als größte Einzelposten die Geldbeschaffungskosten eines Schuldscheindarlehens mit TEUR 336 sowie Versicherungskosten von TEUR 506.

Gezeichnetes Kapital

Das voll eingezahlte Stammkapital der Gesellschaft beträgt gegenüber dem Vorjahr unverändert TEUR 25.565 (TDM 50.000). Es wird zum Bilanzstichtag jeweils zur Hälfte von der Landeshauptstadt Düsseldorf und der Airport Partners GmbH gehalten.

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage hat sich nicht verändert.

Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklage hat sich nicht verändert.

Konzernbilanzgewinn

Das voll eingezahlte Stammkapital der Gesellschaft beträgt gegenüber dem Vorjahr unverändert TEUR 25.565 (TDM 50.000). Es wird zum Bilanzstichtag jeweils zur Hälfte von der Landeshauptstadt Düsseldorf und der Airport Partners GmbH gehalten.

Ausgleichsposten für Anteile im Fremdbesitz

Der Ausgleichsposten betrifft die Anteile der Mitgeschafter 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 950 ausgewiesen.

Rückstellungen

Hierin enthalten ist die Rückstellung für Lärmschutzmaßnahmen (TEUR 8.649). Damit werden mögliche Erstattungsansprüche von Aufwendungen für baulichen Schallschutz der Eigentümer von Wohnraum sowie Träger besonders schutzbedürftiger Einrichtungen in einer festgelegten Lärmschutzzone abgedeckt. Hierin ist auch eine Rückstellung für die Erfüllung der zu erwartenden Erstattungsansprüche auf eine Außenwohnbereichsentschädigung gemäß der Betriebsregelung vom 21. September 2000 für den Flughafen Düsseldorf berücksichtigt. Im Zuge weiterer erwarteter Investitionen in Lärmschutzmaßnahmen wurde die bestehende Rückstellung im Geschäftsjahr aufgestockt.

Für das Risiko der durch Grundwasserproben festgestellten Verunreinigung des Grundwassers mit Perfluorierten Tensiden (PFT) auf dem Flughafengelände und die hieraus resultierenden Sanierungsverpflichtungen hat die Flughafen Düsseldorf GmbH eine Rückstellung in Höhe von TEUR 2.430 dotiert.

Weitere Rückstellungen betreffen im Wesentlichen Airlineförderungen im Rahmen der Flughafen-Entgeltordnung (TEUR 18.649) und Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen in Höhe von TEUR 15.268 sowie TEUR 11.160 für Altersteilzeitzusagen. Sonstige Rückstellungen betreffen diverse geschäftsübliche Rückstellungen wie z.B. ausstehende Eingangsrechnungen und Kosten der Jahresabschlussprüfung.

Verbindlichkeiten

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

Verbindlichkeiten	31.12.2017	Restlaufzeit			31.12.2016
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	562.595	30.853	291.326	240.416	552.514
Verbindlichkeiten aus Immobilienfinanzierung	74.899	4.412	17.648	52.839	81.070
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	13.860	13.860	0	0	6.487
Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen u. assoziierten Unternehmen	14.716	14.716	0	0	15.422
Sonstige Verbindlichkeiten	20.987	13.031	0	7.956	21.308
– davon aus sonstigen Darlehen	72	72	0	0	73
– davon aus Steuern	2.925	2.925	0	0	2.230
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	33	33	0	0	0
	687.057	76.872	308.974	301.211	676.801

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

	31.12.2017	31.12.2016
	TEUR	TEUR
besichert durch Grundpfandrechte	116.725	122.339
besichert durch Negativerklärung	546.084	511.241
	662.809	633.580

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.

Erläuterungen zur Konzern-gewinn- und -verlustrechnung

Verbindlichkeiten aus Immobilienfinanzierung

Zur Finanzierung des Kaufpreises für die Immobilien Parkhaus 3 und 4 sowie des Hotels auf Parkhaus 3 hat die ESTAMIN einen Forderungskaufvertrag mit der Bayerischen Landesbank, München, sowie der Stadtparkasse Düsseldorf abgeschlossen. Danach erwerben die Banken rätierlich alle Forderungen aus Mieterdarlehen und aus den Leasingverträgen der ESTAMIN, welche vollständig gegenüber anderen Konzerngesellschaften mit einer Laufzeit bis 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 Teilerbbaugrundstücken einräumen lassen.

Zur Finanzierung des Kaufpreises für das Parkhaus 8 (Tiefgarage) hat die Japon einen Forderungskaufvertrag mit der Deutsche Postbank AG, Bonn, abgeschlossen. Die Japon verkauft hieraus an die Bank die Gesamtforderung aus den Leasingraten gemäß Leasingvertrag, welche vollständig gegenüber anderen Konzerngesellschaften mit einer Laufzeit bis 30. September 2030 bestehen. Eine erste Zinsbindung endet am 30. September 2020, 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 passive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von TEUR 3.325 beinhaltet im Wesentlichen einen vorab geleisteten Miet-Zuschuss (TEUR 1.500) für einen laufenden Mietvertrag (ursprünglich TEUR 2.500).

Umsatzerlöse

Das Passagiervolumen in Düsseldorf stieg im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 4,8 % auf 24.624.050. Die Anzahl der gesamten Flugzeugbewegungen erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 1,9 % auf 212.440 Starts und Landungen.

Die Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 482.781 sind gegenüber dem Vorjahr um TEUR 17.896 bzw. 3,8 % gestiegen.

Die Erlöse im Aviation-Bereich sind mit TEUR 294.124 (Vorjahr: TEUR 280.556) gegenüber dem Vorjahr um 4,8 % gestiegen. Diese setzen sich im Wesentlichen zusammen aus Start- und Landeentgelten, Abstell- und Sicherheitsentgelte sowie Bodenabfertigung. Der Anstieg ist auf die höhere Passagieranzahl zurück zu führen.

Der Bereich Non-Aviation verzeichneten mit TEUR 188.657 (Vorjahr: TEUR 184.329) einen Anstieg um 2,3 %. Dieser setzt sich im Wesentlichen aus den Erlösen für Vermietung und Verpachtung von Gastronomie- und Einzelhandelsflächen sowie der Vermietung flughafeneigener Immobilien, Erlöse aus Versorgungsleistungen (Energie), aus der Bewirtschaftung von Werbeflächen und aus der im Rahmen der Eigenbewirtschaftung betriebenen Vermietung von Parkraum zusammen.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von TEUR 10.963 (Vorjahr: TEUR 8.960) enthalten im Wesentlichen die Erträge aus der Auflösung von sonstigen Rückstellungen mit TEUR 2.546 (Vorjahr 1.966) sowie die Erträge aus der Auflösungen der Sonderposten für Zuschüsse in Höhe von TEUR 3.191 (Vorjahr: TEUR 3.191).

Verminderung des Bestands an zur Veräußerung gehaltenen Grundstücken

Auf die Bestandsminderung entfielen Aufwendungen in Höhe von TEUR 868 (Vorjahr: TEUR 1.793).

Materialaufwand

Der Materialaufwand mit TEUR 94.934 ist im Vergleich zum Vorjahr leicht um TEUR 790 zurückgegangen.

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 von TEUR 132.934 in 2016 um TEUR 7.441 auf TEUR 140.375 gestiegen.

Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus tarifvertraglichen Änderungen (Tarifsteigerung 2,35%, Einführung einer neuen Entgeltordnung zum TVöD zum 01.01.2017 für alle Tarifmitarbeiter) sowie dem Beschäftigtenzuwachs.

Abschreibungen

Der Abschreibungsbetrag von TEUR 73.549 ist um 5,2 % höher als im Vorjahr, hiervon entfallen TEUR 81 auf Abschreibungen auf Geschäfts- und Firmenwerte. Ferner sind außerplanmäßige Abschreibungen auf Technische Anlagen und Maschinen in Höhe von TEUR 1.678 (Vorjahr: TEUR 2.207) enthalten.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

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

Erträge aus der Anwendung der Equity-Methode

Die Erträge entfallen auf die BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG und die SITA Airport GmbH, Düsseldorf, und stellen die handelsrechtlichen Ergebnisabführungen für das Geschäftsjahr 2017 (BISAWA) sowie 2016 (SITA) dar.

Zinsaufwand

Der Zinsaufwand in Höhe von TEUR 13.351 (Vorjahr: TEUR 16.610) betrifft im Wesentlichen die langfristige Finanzierung.

Aus der Aufzinsung von Rückstellungen resultiert ein Zinsaufwand in Höhe von TEUR 817 (Vorjahr: TEUR 1.072).

Auf die BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG entfallen Zinsaufwendungen in Höhe von TEUR 18 (Vorjahr: TEUR 30).

Ertragssteuer

Bei den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von TEUR 27.784 wurde im Geschäftsjahr saldiert ein Aufwand aus latenten Steuern in Höhe von TEUR 552 berücksichtigt.

Die sonstigen Steuern betreffen hauptsächlich die Grundsteuer sowie eine Steuererstattung aus Vorjahren. (TEUR 1.800)

Sonstige Angaben

Aufgliederung der Mitarbeiterzahl

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter gliedert sich wie folgt auf:

Mitarbeiter	2017	2016
Angestellte	2.139	2.152
Auszubildende	70	71
Gesamt	2.209	2.223

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	Sept. 2018
Luftfrachtgebäude u. Mietwagenzentrum	6.900	Oktober 2018 bzw. Mai 2019

Vor dem Hintergrund der Kenntnis der wirtschaftlichen Lage der BISAWA wird derzeit eine Inanspruchnahme aus den Verpflichtungen im Areal des Luftfrachtgebäudes und Mietwagenzentrums für weitgehend unwahrscheinlich gehalten. Für die mögliche Inanspruchnahme der Mietverpflichtung der Wartungshalle 8 wurde im Geschäftsjahr eine Drohverlustrückstellung in Höhe von TEUR 572 gebildet.

Außerbilanzielle Geschäfte und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Gesellschaft hat zwecks Verbesserung der Liquidität und zur Verbesserung finanzieller Kennzahlen verschiedene Leasingverträge über Immobilien und Mobilien abgeschlossen. Die Mobilien betreffen regelmäßig Vermögensgegenstände, die turnusmäßig ausgewechselt werden, wie z.B. Fahrzeuge und Büroequipment. Soweit Leasingverträge im Zusammenhang mit so genannten Sale-and-lease-back-Geschäften stehen, dienen sie unter anderem auch dazu, Finanzmittel für bestimmte Neuinvestitionen zu beschaffen.

Die Flughafen Düsseldorf GmbH hat im Rahmen einer Sale-and-lease-back-Transaktion in 2003 Anlagevermögen an die Estamin Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG veräußert. Hierbei handelt es sich um die Parkhäuser 3 und 4 und das Hotel auf Parkhaus 3. Bei einem Verkaufserlös von TEUR 115.000 wurde in 2003 ein Gewinn aus Anlagenabgang von TEUR 63.900 erzielt. Aus diesem Gewinn wurden TEUR 38.000 in

eine Rücklage nach § 6b EStG eingestellt. Die Rücklage wurde auf die in 2003 fertig gestellte Halle vor Flugsteig C übertragen. Diese Transaktion bot der Flughafen Düsseldorf GmbH den Vorteil eines Liquiditätszuflusses bei gleichzeitiger Generierung eines Ertrages. Die Flughafen Düsseldorf GmbH hat für alle Verpflichtungen aus diesem Geschäft Eintrittsgarantien abgegeben. Sie hat die Estamin Grundstücksverwaltungsgesellschaft für alle Verpflichtungen aus den übernommenen Miet- und Pachtverhältnissen freigestellt, die von der Flughafen Düsseldorf als Untermiet-/Unterpachtverträge fortgeführt werden. Die künftigen Leasingraten inklusive Zinsen und ohne sonstige Kosten betragen nach aktuellem Stand insgesamt bis zum Jahr 2028 TEUR 81.173. Nach Ablauf der nächsten 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 der Parkhäuser und des Hotels. Während der Leasingdauer bieten sich der Gesellschaft Chancen aus der Bewirtschaftung des Parkraums und aus der Weitervermietung des Hotels. Im Geschäftsjahr 2017 wurden für die drei Objekte insgesamt TEUR 25.712 an Erlösen vereinnahmt. Das Parkhaus 4 ist seit 2015 in der Bewirtschaftung durch die SITA (Parkvogel). Mit Kaufvertrag vom 25. Januar 2018 wurden die Anteile an der Estamin Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG hält, gekauft. Der Kaufpreis in Höhe von EUR 1.247.924,00 war am 29. Januar 2018 fällig. Von ihrer Tochtergesellschaft Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH (FDI) mietet die Gesellschaft seit dem Jahr 2004 die Tiefgarage Parkhaus 8. Die FDI wiederum least diese von der Japon Grundstückverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG. In den seinerzeitigen Grundstücksverkauf war die FDI involviert. Zum Ende der Grundmietzeit besteht zugunsten der FDI ein Ankaufsrecht über das Parkhaus, in das die Flughafen Düsseldorf GmbH vorrangig eintreten kann. Die Gesellschaft ist außerdem in bestimmten Fällen zum Eintritt in die zwischen FDI und Japon geschlossenen Verträge verpflicht-

tet. Die künftigen Mieten der FDG betragen nach aktuellem Stand insgesamt bis zum Jahr 2030 TEUR 29.930. Nach Ablauf der nächsten Zinsbindungsfrist kann es zu einer Änderung der Leasingraten aus der Anpassung der Refinanzierung kommen. Während der Leasingdauer bieten sich der Gesellschaft Chancen aus der Bewirtschaftung des Parkraums. Im Geschäftsjahr 2017 wurden daraus Erlöse in Höhe von TEUR 2.726 vereinnahmt.

Von der Filana Grundstücksvermietungs-Gesellschaft mbH & Co. KG least die Flughafen Düsseldorf GmbH das Parkhaus 5. Das Parkhaus wurde im Jahr 2006 fertiggestellt. Am Grundstückserwerb der Filana war die Flughafen Düsseldorf GmbH in einer Vermittlerrolle beteiligt. Die künftigen Leasingraten betragen nach aktuellem Stand insgesamt bis zum Jahr 2029 TEUR 14.463. Nach Ablauf der nächsten 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 der Gesellschaft Chancen aus der Bewirtschaftung des Parkraums. Das Parkhaus ist im April 2015 in die Bewirtschaftung durch die SAIT übergegangen (Parkvogel). Hieraus ergaben sich im Berichtsjahr Erlöse von TEUR 4.799.

Im Jahr 2008 hat die Flughafen Düsseldorf GmbH als Kommanditistin zusammen mit der BISAWA Beteiligungs GmbH, Pullach, als Komplementärin die BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG gegründet. An die Gesellschaft wurden 4 Teilerbbaurechte – z.T. mit aufstehenden Gebäuden – veräußert. Es handelt sich um die am Flughafen gelegenen Teilerbbaurechte DACC Frachtzentrum, Halle 8, Mietwagenzentrum und Flughangar Halle 7. Der Kaufpreis betrug TEUR 110.102, der Abgangsgewinn TEUR 35.861. Zur Finanzierung der Kaufpreise der 4 Teilerbbaurechte sowie anschließender Bauvorhaben wurden insgesamt ca. TEUR 150.000 an Darlehen von einem Bankenkonsortium durch die BISAWA aufgenommen. Die

Flughafen Düsseldorf GmbH hat im Einzelabschluss eine Eigenkapitalquote von 15 % während der Darlehenslaufzeit nicht zu unterschreiten. Auch bei einer wesentlichen Verschlechterung der wirtschaftlichen Verhältnisse haben die Banken ein Kündigungsrecht, dieses wird z.B. bei einer Unterschreitung der Nettomieterlöse von TEUR 13.000 p.a. angenommen. Des Weiteren hat die Flughafen Düsseldorf GmbH Mieteintrittsverpflichtungen übernommen (siehe zuvor). Bedingt durch die Kündigung der Halle 8 zum 31.12.2016 wurde die Mieteintrittsverpflichtung im Oktober 2017 in Höhe von TEUR 383 durch die BISAWA gezogen. Darüber hinaus wurde in der Flughafen Düsseldorf GmbH eine Drohverlustrückstellung in Höhe von TEUR 572 für die zu erwartende Verpflichtung im kommenden Zeitraum Oktober 2017 bis September 2018 passiviert.

Zum Ende des Kalenderjahres 2034 besteht für die FDG eine Option zum Erwerb sämtlicher Geschäftsanteile an der Komplementär-GmbH. Die BISAWA ist als vermögensverwaltende Immobiliengesellschaft mit den Erträgen hieraus gem. § 9 Nr. 1, Satz 2 GewStG nicht gewerbesteuerpflichtig. Die Flughafen Düsseldorf GmbH hatte insgesamt ein Kommanditkapital von TEUR 1.500 aufzubringen. Ihr Risiko liegt neben der Mieteintrittsverpflichtung und ggf. entfallender Vergütungen für Dienstleistungen an die BISAWA u.a. im Ausfall ihrer Kapitaleinlagen. Chancen liegen für die FDG in der Vereinnahmung von Gewinnanteilen sowie in der Vereinnahmung von Erlösen für verschiedene Dienstleistungen, die sie gegenüber der BISAWA erbringt. Im Geschäftsjahr 2017 betrug ihr Gewinnanteil TEUR 1.802, Dienstleistungserlöse wurden – vor Dienstleistungskosten – in Höhe von TEUR 1.771 vereinnahmt.

Im Geschäftsjahr 2012 hatte die Flughafen Düsseldorf GmbH beschlossen, ein neues Verwaltungsgebäude über eine Vermietungsgesellschaft errichten zu lassen und anschließend von dieser zu mieten. Das Grundstück, auf dem die Immobilie errichtet worden ist, wurde Ende 2012 von der Tochtergesellschaft Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH an den künftigen Lea-

singgeber, die LAROMA GmbH & Co. KG (im Folgenden LAROMA), verkauft. An der LAROMA ist die Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH als Kommanditist beteiligt. Die LAROMA ist mit einem Nominalkapital von TEUR 25 ausgestattet. Die Flughafen Düsseldorf GmbH mietet das fertiggestellte Gebäude über zunächst 15 Jahre an, hat jedoch die Möglichkeit, den Mietvertrag optional zu verlängern oder die Immobilie indirekt durch Erwerb der Anteile an der LAROMA zu erwerben. Die sich aus dem Mietvertrag ergebende Mietverpflichtung beläuft sich zum Bilanzstichtag auf TEUR 45.909.

Neben den zuvor beschriebenen Geschäften bestehen ein Erbbaurechtsvertrag – der Geschäftsbetrieb erfolgt im Wesentlichen auf Erbbaurechtsgelände – sowie verschiedene Miet- und Wartungs-/Instandhaltungsverträge, die im Rahmen des gewöhnlichen Geschäftsbetriebs geschlossen wurden. Der aus dem bis zum Jahr 2027 gültige Erbbaurechtsvertrag resultierende jährliche Erbbauszins beträgt derzeit TEUR 10.295. Im Übrigen fallen zusätzlich zu den zuvor beschriebenen Risiken aus außerbilanziellen Geschäften bis zum Jahr 2019 insgesamt sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von TEUR 879 an. Diese betreffen insbesondere Kfz-Leasingraten. Außerdem besteht ein Bestellobligo aus zum Bilanzstichtag vergebenen Aufträgen für Investitionen in Höhe von EUR 45,4 Mio. für die FDG.

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 Brandschaden von 1996 aufgenommen Konsortialdarlehens über ehemals TDM

1.050.000 sowie eines in 2014 aufgenommenen Schuldscheindarlehens in Höhe von TEUR 198.000. Der Restbestand des Konsortialdarlehens ist in Höhe von TEUR 122.710 und der des Schuldscheindarlehens in Höhe von TEUR 44.000 in Bewertungseinheiten einbezogen. Des Weiteren ist ein in 2013 aufgenommenes bilaterales Darlehen mit der KfW Ipex 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 Anschlussfinanzierungen (Forward-Zinsswaps). Gesichert ist das Zahlungsstromänderungsrisiko aus den Grundgeschäften. Andere Risiken als ein Zinsanstieg bestehen für die Grundgeschäfte nicht. Aus den Sicherungsgeschäften resultieren negative Marktwerte in Höhe von TEUR 10.702 (i.V. TEUR 14.905), die im Rahmen der Bildung der Bewertungseinheiten nicht bilanziert sind. Die Effektivität der Sicherung wird prospektiv über die so genannte Critical Terms Match Methode bestimmt. Für den Teil der bestehenden Bewertungseinheiten, der aufgrund von Unterschieden in den Critical Terms von Grund- und Sicherungsgeschäft ineffektiv ist, werden entsprechende Drohverlustrückstellungen gebildet.

Die derzeitigen Sicherungen bestehen bis mindestens in das 3. Quartal 2019 und bis höchstens 2032. Durch die Sicherungen werden synthetisch festverzinsliche Kredite zu Zinssätzen zwischen 0,914 % und 2,863 % zuzüglich der jeweiligen Kreditmarge hergestellt.

Angaben zu latenten Steuern

Es wurde bei der Ermittlung der latenten Steuern ein konzernerheitlicher Steuersatz von 30,9 % 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 Jubiläumsgartifikationen; aktive latente Steuern
- Neutralisierung Mehrerwerbspreis aus konzerninternen Veräußerungen bei den Zweckgesellschaften ESTAMIN und Japon; aktive latente Steuern (TEUR 18.225)
- 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 2017 TEUR 129 angefallen. Für andere Beratungsleistungen betrug das (konzernweite) Honorar TEUR 43.

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

Die Gesamtbezüge der Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2017 betragen EUR 1.196.361,62.

An ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung und ihre Hinterbliebenen wurden EUR 283.257,81 ausgezahlt. Die für diesen Personenkreis gebildeten Pensionsrückstellungen betragen zum 31. Dezember 2017 EUR 3.667.802,00.

Der Aufsichtsrat erhielt einschließlich der Sitzungsgelder Vergütungen in Höhe von EUR 53.787,50.

Der Aufsichtsrat erhielt einschließlich der Sitzungsgelder Vergütungen in Höhe von EUR 58.342,13.

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. Jederzeit fällige Bankverbindlichkeiten werden nicht in den Finanzmittelfonds einbezogen. Zum aktuellen Stichtag und ebenso zum vorherigen Stichtag waren keine Zahlungsmitteläquivalente vorhanden und somit auch nicht im Finanzmittelfonds enthalten. Der Mittelzufluss aus der laufenden Tätigkeit mit TEUR 139.951 ist leicht über Vorjahrsniveau. Es wurden Investitionen ins Anlagevermögen von TEUR 73.176 getätigt. In 2017 erfolgte die vollständige Ausschüttung des Ergebnisses der FDG GmbH 2016 in Höhe von TEUR 61.254 an die Gesellschafter. Ausschüttungen an Minderheitsgesellschafter sind nicht erfolgt.

Nachtragsbericht

Mit Kaufvertrag vom 25. Januar 2018 hat die FDG die Anteile an der Estamin GmbH, die die Komplementäranteile an der Estamin Grundstücksverwaltungs-gesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG hält, gekauft. Der Kaufpreis in Höhe von EUR 1.247.924,00 war am 29. Januar 2018 fällig. Weitere Ereignisse von besonderer Bedeutung für die Gesellschaft, die nicht im Jahresabschluss berücksichtigt sind, haben sich nach dem Stichtag nicht ergeben.

Düsseldorf, den 13. Februar 2018

Flughafen Düsseldorf GmbH

Thomas Schnalke
Martin Kirchner-Anzinger
Michael Hanné



Grundlagen des Konzerns

Geschäftstätigkeit

Die Flughafen Düsseldorf GmbH (im Folgenden auch FDG) entwickelt und betreibt den Flughafen Düsseldorf. In den Flughafenbetrieb eingebunden sind auch die meisten ihrer Tochtergesellschaften. 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 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 Verkaufsgeschäfte und Gastronomie. In diesem Sinne begreift auch die FDG ihre Geschäftstätigkeit.

Neben dem Geschäftsbereich Operations und Sicherheit, der für die Abwicklung des Flugbetriebes zuständig ist, verantwortet der Geschäftsbereich Real Estate Management den technischen Betrieb der Infrastruktur der FDG. Über ihre Geschäftsbereiche Customer Management, Media-Management sowie Immobilienmanagement ist die FDG in der Bewirtschaftung von Gastronomie-, Einzelhandels- und Werbeflächen, der Parkraumbereitstellung sowie der Vermietung gewerblich genutzter Flächen (Hotel, Hangars, Büros, etc.) aktiv. In diesen Bereichen erfolgt dabei regelmäßig eine Zusammenarbeit mit Partnerunternehmen, wobei die FDG als Vermieter bzw. Verpächter sowie Gesamtkoordinator auftritt.

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. 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. Aber nicht nur Großkonzerne schätzen das einwohnerstärkste Bundesland, um von hier aus ihre Geschäfte zu leiten: Rund 765.000 kleine und mittelständische Unternehmen sind in NRW angesiedelt. Darüber hinaus steuern etwa 15.000 ausländische Unternehmen aus den wichtigsten Investorenländern von hier aus ihre Deutschland- und Europaaktivitäten. Hierzu zählen etwa 3M, BP, Ericsson, Ford, LG Electronics, QVC, Sony, Toyota und Vodafone. 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. 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.

Der Düsseldorfer Airport ist gleichzeitig ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für den Regierungsbezirk Düsseldorf und Nordrhein-Westfalen. Die Betriebe am Flughafen beziehen im Jahr Lieferungen und Leistungen in Höhe von rund zwei Milliarden EUR. Mit

über 56.700 Arbeitsplätzen, EUR 3,4 Mrd. Bruttowertschöpfung sowie einem Steueraufkommen von knapp EUR 847 Mio. allein aus der Leistungserstellung ist der Flughafen heute ein wichtiger Wirtschaftsfaktor nicht nur für den Regierungsbezirk Düsseldorf, sondern für ganz NRW.

Bedeutung für den Arbeitsmarkt

Eine 2016 durchgeführte Arbeitsstättenhebung des Instituts für Handelsforschung (IfH) hat ergeben, dass am Düsseldorfer Airport rund 21.600 Menschen arbeiten. Hiermit ist der Flughafen weiter die größte Arbeitsstätte der nordrhein-westfälischen Landeshauptstadt und eine der größten in ganz NRW. Insgesamt 489 Unternehmen haben in Summe 18.100 Mitarbeiter gemeldet, die am Flughafen tätig sind. Davon sind 15.988 Arbeitsplätze den 208 Unternehmen zuzuordnen, die ihren festen Sitz auf dem Flughafengelände haben. Zusätzlich werden 2.116 Arbeitsplätze von 281 Unternehmen gestellt, die Mitarbeiter von außerhalb zum Flughafen senden wie zum Beispiel Personaldienstleister, Beratungsunternehmen, Baufirmen oder Reinigungsdienste. Damit sind etwa 1.800 Mitarbeiter mehr am Düsseldorfer Airport tätig, als im vorherigen Erhebungszeitraum 2014 (19.800 Arbeitsplätze). Der Duisburger Hafen zählt etwa 40.000 Arbeitsplätze und der Chemiestandort Leverkusen etwa 30.000 Beschäftigte.

Verkehrliche Entwicklung

Der Bahnhof „Düsseldorf Flughafen“ bindet den Airport an das Fernstreckennetz der Deutschen Bahn AG an. Er liegt an einer der meistbefahrenen Bahnstrecken Deutschlands. Rund 350 Züge halten dort täglich – vom ICE bis zur S-Bahn. Der Bahnhof befindet sich im Zentrum wichtiger deutscher Verkehrsachsen und Verbindungen in das gesamte Ruhrgebiet. Zu den 350 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 umzustei-

gen bequem zum Flughafen und zurück fahren. Der Flughafen verfolgt konsequent die Idee des nahtlosen Reisens, das dem Passagier den bequemen Wechsel der Verkehrsträger ermöglicht. Direkt im Bahnhof „Düsseldorf Flughafen“ befindet sich die Station des SkyTrain, einer Kabinenbahn, die die Passagiere in kürzester Zeit ins Terminal bringt.

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

Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Der Aufschwung, in dem sich die deutsche Wirtschaft seit 2013 befindet, wird weiter fortgesetzt. Das Bruttoinlandsprodukt stieg gemäß Jahreswirtschaftsbericht 2018 des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie im Vorjahresvergleich um 2,2 %, für das kommende Jahr rechnet das ifo Institut mit einem Wachstum von über 2,0 %. Die deutsche Wirtschaft ist damit im achten Jahr in Folge gewachsen. Im Jahr 2016 betrug das Plus 1,9 %, im Jahr 2015 waren es 1,7 %. Die 2,2 % sind der höchste Zuwachs seit sechs Jahren. Positive Impulse kamen dabei vor allem aus dem Inland.

Wie schon in den vergangenen Jahren wird die konjunkturelle Entwicklung von der weiter lebhaften Konsumnachfrage der privaten Haushalte und der regen Bautätigkeit bestimmt. Die Konsumausgaben der privaten Haushalte stiegen in 2017 um 2,0 %, die Konsumausgaben des Staates um

1,4 %. Der Anstieg des Konsums wird sich im kommenden Jahr fortsetzen. Die Anlageinvestitionen legten um 3,0 % zu, die Bauinvestitionen um 2,6 %, die Ausgaben für Ausrüstungen wie Maschinen und Fahrzeuge sogar um 3,5 %.

Die Ausfuhren stiegen im Jahresvergleich um 4,7 %, die Importe sogar um 5,2 %. Der Außenbeitrag, also die Differenz zwischen Exporten und Importen, trug demnach 0,2 %punkte zum Wachstum bei. Bruttolöhne und –gehälter aller Arbeitnehmer erhöhten sich im Jahr 2017 um 4,4 %. Die Nettolöhne und –gehälter stiegen etwas weniger stark um 4,1 %. In Summe hat sich das verfügbare Einkommen der privaten Haushalte im Jahr 2017 um 3,9 % erhöht. Die industrienahen Dienstleister (z. B. der Verkehrssektor oder die Unternehmensdienstleister) profitierten von der robusten Entwicklung im Verarbeitenden Gewerbe, die konsumnahen Dienstleister von der anhaltenden Expansion der realen Konsumausgaben.

Im Jahresdurchschnitt 2017 dürfte die gesamtwirtschaftliche Produktion in Deutschland um 1,8 % wachsen und damit in einem geringfügig langsameren Tempo als im vergangenen Jahr (1,9 %). Die Unternehmensinvestitionen werden im Jahr 2017 voraussichtlich um 2,2 % zunehmen.

Im Euroraum wurden 2017 vom Aufschwung mittlerweile alle großen Mitgliedstaaten erfasst. Der Produktionszuwachs in den fünf größten Volkswirtschaften (Deutschland, Frankreich, Italien, Spanien und die Niederlande) wich im ersten Quartal 2017 durchschnittlich nur noch um $\pm 0,15$ %punkte vom Zuwachs im Euroraum insgesamt ab; im vergangenen Sommer war diese Dispersion noch mehr als doppelt so groß. Zu dieser Verbreiterung des Aufschwungs haben insbesondere Italien und Frankreich beigetragen. Nachdem dort die gesamtwirtschaftliche Produktion in den Jahren 2014 bis 2016 im Schnitt nur um 0,2 % pro Quartal stieg, konnte das reale Bruttoinlandsprodukt zu Beginn 2017 um 0,4 % zulegen.

Weltweit gewinnen der Nationalismus und Protektionismus an Zuspruch, der Kurs der neuen US-amerikanischen Regierung ist weiterhin unklar und die Europäische Union wie auch der Euroraum stehen vor großen Herausforderungen, ihre Stabilität zu bewahren. Zudem ist die Krise im Nahen Osten ungelöst. Sofern diese Risikofaktoren begrenzt bleiben, wird mit einer Belebung der Weltwirtschaft einhergehend mit einem Wachstum von 3,4 % gerechnet.

Branchenbezogene Rahmenbedingungen

Verkehrsentwicklung im Vergleich zum Vorjahr im Überblick:

Passagiere Zielgebiete	Jahr 2017 Deutschland*	Jahr 2017 DUS
Inland	0,2%	-0,4%
Europa	6,0%	5,5%
Außereuropa	8,4%	8,3%
davon Langstrecke		-0,1%
Gesamt	5,1%	4,8%
Bewegungen	1,5%	1,9%

* Quelle ADV



Deutschlandweite Verkehrsentwicklung (Januar bis Dezember)

Die Verkehrsentwicklung im Berichtszeitraum Januar bis Dezember 2017 war deutschlandweit positiv. Über die allgemeine Entwicklung lässt sich Folgendes berichten:

Die Terroranschläge in den traditionellen touristischen Zielgebieten im östlichen Mittelmeerraum und in Nordafrika im Jahr 2016 verursachten weiterhin Wanderungsbewegungen im touristischen Verkehr. Durch die zwischenzeitliche Erholung nordafrikanischer Destinationen verloren die Balearen wieder Fluggäste. Die Türkei, insbesondere Istanbul und Antalya, waren auch weiterhin von der Krise betroffen, auch wenn sich das Aufkommen aufgrund der last minute-Geschäfte etwas erholte. Das aufstrebende Kroatien und Zypern verzeichneten hohe Zuwachsraten und entwickelten sich zu Alternativen. Spanien und Portugal profitierten von Angebotsaufstockungen, ebenso wie Griechenland, Ägypten und Tunesien. Die Kanaren und die Karibik verzeichneten zwar Zuwächse die allerdings im dritten Quartal an Dynamik verloren haben. In diesen Märkten spiegelte sich die Verunsicherung nach dem Insolvenzantrag von Air Berlin vom 15.8.2017 wider.

Im Inland-Verkehr war ein Wachstum von 0,2 % zu verzeichnen. Einerseits profitierten die inländischen Verbindungen von Basisseffekten (Witterung, Streik etc.) aus dem Vorjahr, andererseits fanden Neuaufnahmen und Aufstockungen auf verschiedenen Strecken statt. Die Verkehre zwischen den mittelgroßen Flughäfen wuchsen teilweise sogar zweistellig. Auf den nachfragestärksten Routen - wie von Frankfurt nach Hamburg und Berlin - stagnierte die Passagierachfrage jedoch.

Mit einer ungewöhnlichen Dynamik (+ 6,0 %) trug der Europa-Verkehr hauptsächlich zum absoluten Passagierwachstum bei. Es fanden deutliche Angebots-Verschiebungen von Türkei-Destinationen zu Zielen im westlichen Mittelmeer statt. Entsprechend

legten touristische Destinationen besonders in Spanien, Italien und Portugal deutlich zu. Der Verkehr innerhalb von Westeuropa gewann am kräftigsten Passagiere hinzu. Erwähnenswert ist die Erholung der Passagierströme nach Russland, trotz der weiterhin bestehenden politischen Sanktionen.

Der Außereuropa-Verkehr (+ 8,4 %) schnitt prozentual stärker als der Kontverkehr ab. Verantwortlich hierfür sind die aufkommensstärksten Märkte Nordamerika und in Fernost (China, Japan und Korea). Hier sorgte die Neubedienung verschiedener Destinationen für Wachstum. Allerdings meldeten andere Märkte auch Rückgänge durch z. B. die Einstellungen der Destinationen Kuala Lumpur und Colombo ex-Frankfurt sowie die Reduzierung der Verbindungen nach Bangkok. Lateinamerika war ebenso rückläufig durch den Wegfall der Flüge nach Venezuela und die Frequenz-Reduzierungen zu Zielen in Brasilien. Die Vereinigten Arabischen Emirate zogen mit leicht verringerter Dynamik Umsteigerungsverkehre nach Fernost an. Insbesondere Singapur spürte den Ausbau des Nahost-Hubs und musste Verluste hinnehmen. Der Afrikaverkehr erholte sich weitgehend, die Destinationen Ägypten und Tunesien meldeten z.T. deutliche Zuwächse.

Verkehrsentwicklung ab DUS

Von Januar bis Dezember 2017 wurde mit 24,6 Mio. Passagieren ein Rekordergebnis in Düsseldorf erreicht. Die Zahl der Passagiere mit einem Anstieg von + 1.118.863 (+ 4,8 %) lag deutlich über dem Vorjahr bei einer gleichzeitig leichter gestiegenen Anzahl an Bewegungen (+ 4.061; + 1,9 %). Damit erreichte Düsseldorf auch einen Wert über dem Vorjahresniveau bei Passagieren pro Flug (111,2; + 3,1 Pax). Aufstockungen von Frequenzen bzw. Neubedienungen und ein steigendes Interkontinentalangebot (- 0,5 % Flüge, 0,4 % Sitze) generierten das Passagierwachstum in DUS.

In den letzten Monaten setzte sich bei vielen Airlines der Trend zum Einsatz größerer

Gerätes fort. Daher verzeichneten die Kennzahlen Sitze/Flug (155,0; + 4,0 Sitze) und MTOW/Flug (75,4 t; + 1,6 t) entsprechend höhere Werte. Mit einem Umsteiger-Anteil von 10,8 % (abfliegende Passagiere: 1.328.735; + 106.484) wurde der Vorjahreswert um 0,4 %punkte überschritten. Der Passagierückgang im Inland-Verkehr von -0,4 % wurde insbesondere durch die Verluste bzw. Einstellung des Betriebs von Air Berlin geprägt. Die Lufthansa-Gruppe schaffte es trotz eines sehr starken Wachstums von +21,1 % nicht, diese Verluste zu kompensieren. Ebenso stagnierte bei Air Berlin auch das Zubringeraufkommen in Düsseldorf.

Im europäischen Verkehr entwickelten sich Spanien, Italien und Portugal sowie Frankreich und Griechenland im Berichtszeitraum positiv. Das Verkehrsaufkommen in die Türkei war leicht im Plus (1,4 %). Istanbul meldete insgesamt eine Steigerung. Hier lag zwar das Passagieraufkommen bei Turkish Airlines unter dem Vorjahresniveau, jedoch wurde dies von einer Passagiersteigerung bei Pegasus Airlines und Atlas Global überkompensiert. Die Verkehre zu touristisch geprägten Zielflughäfen (z. B. Antalya, Bodrum und Dalaman) verloren hingegen Passagiere. Auch erwähnenswert sind die Erholungseffekte im Verkehr nach Russland (+ 70.000; + 14,5 %). Das Flugplanangebot im Berichtszeitraum wurde einerseits durch die Bedienung mehrerer neuer Destinationen (u. a. Barcelona, Larnaca, Preveza, Tivat, Marsa Alam, Kos, Genf, Kiew, Sharm el Sheikh, Dubrovnik), andererseits durch Frequenzaufstockungen wie von Air Berlin, Eurowings, Germania, LOT, TUIFly, Sun Express, Fly Egypt, Azur Air und Air Cairo verstärkt. Erwähnenswert ist auch der Neueinstieg von Norwegian Air, die seit Beginn des Sommerflugplans von DUS aus sechs Destinationen bedient. Der Treiber bei der europäischen Entwicklung ist die Wings-Gruppe, die im Berichtszeitraum ein Plus von insgesamt ca. 1.199.000 Passagieren (+ 24,0 %) meldete.

DUS meldete im Langstrecken-Verkehr insgesamt leicht rückgängige Passagier-

ströme (-0,1 %). Diese Entwicklung war von der Einstellung sämtlicher Strecken Air Berlins geprägt. Zunächst wurde in der letzten Dekade September das Karibik-Programm und Mitte Oktober der USA-Verkehr eingestellt. Das Insolvenzverfahren und die daraus resultierende Situation von Air Berlin (schlechte Buchungszahlen, Flug-Annullierungen etc.) traf DUS besonders hart, da Air Berlin die Nummer 1 im Langstreckenverkehr in Düsseldorf und immer ein Treiber in der DUS-Entwicklung war.

Das USA-Aufkommen (- 5,8 %) litt besonders unter der o.g. Entwicklung bei Air Berlin. Im Karibik-Verkehr insgesamt wurde, bedingt durch die Betriebseinstellung der Air Berlin, ab Ende September ein Rückgang von ca. 30.000 Passagieren (- 7,8 %) gemeldet. Das Passagieraufkommen nach Asien mit ca. 102.000 mehr Passagieren gegenüber dem Vorjahr (+ 7,8 %) entwickelte sich weiterhin positiv. Sowohl die Golfcarrier Emirates (beide tägliche Verbindungen wieder vermehrt mit Airbus A380) nach Dubai und Etihad Airways nach Abu Dhabi als auch Cathay Pacific nach Hong Kong und Singapore Airlines nach Singapur meldeten steigende Passagierzahlen.

Bei den Afrika-Verbindungen (+ 49,0 %) war eine Erholung nordafrikanischer Destinationen (Ägypten, Marokko und Tunesien) feststellbar. Entsprechend stieg das Passagieraufkommen nach Afrika sehr deutlich (+ 240.200; + 61,9 %) nach den terroristischen Anschlägen von 2016 (Tunis, Djerba, Sharm El-Sheikh). Als Highlight ist die Bedienung von Air Seychelles zu erwähnen, die von April bis September zweimal wöchentlich DUS mit den Seychellen verband.

Mit Beginn des Sommerflugplans übernahm Niki innerhalb der Air-Berlin-Gruppe ca. 15 touristische Destinationen aus dem Air-Berlin-Portfolio und bediente diese unter eigener Flugnummer. Die Passagierentwicklung von Niki war als positiv zu bewerten und meldete im Berichtszeitraum eine Auslastung von 82,3 %. Am 13.12.2017 war auch Niki insolvent geworden und musste den Flugbetrieb einstellen. Insgesamt

meldete die Air Berlin-Gruppe einen Rückgang sowohl bei den Bewegungen (-12,5 %; - 7.410) als auch bei den Passagieren (- 21,4 %; -1.602.038). Die Lufthansa-Gruppe erweiterte hingegen ihr Angebot in Düsseldorf (u.a. nach Hamburg, Birmingham, Berlin, Manchester, Prag, Dubrovnik, Lissabon) und meldete eine Steigerung von ca. 4.387 Bewegungen (+ 6,6 %) bei einer Steigerung der Passagiere um 21,7 % (+ 1.377.928). Die Kennzahl Passagiere pro Flug erhöhte sich damit von 95 auf 108 bei einer Auslastungssteigerung von 62,0 % auf 65,8 %. Erwähnenswert ist hier der roll-over von Canadair zu Airbus A320 in DUS und die damit verbundene Sitzplatzkapazitätserhöhung (+ 7,6 % Sitze pro Flug).

In den ersten 3 Quartalen 2017 wies der Flughafen Düsseldorf einen um 1,0 %punkte niedrigeren Geschäftsreiseanteil von 31,2 % als im Vorjahr von 32,2 % auf. Der Anteil der Privatreisenden stieg entsprechend von 67,8 % auf 68,8 %.

Absolut gesehen ergab sich bei den Geschäftsreisenden ein Zuwachs von 415.000 Passagieren (+ 7,5 %). Stark zugelegt im Geschäftsreiseverkehr hat die Lufthansa-Gruppe (LH-Classic, Euro-/Germanwings) mit rd. 352.600 (+ 16,5 %) Passagieren mehr als im Vorjahr. Ein sehr hoher Anstieg ist auch im Zielverkehr bei den Messe-/Kongressbesuchern zu verzeichnen. Hier gab es einen Zuwachs von 38.169 Passagieren (+ 36,5 %). Das Aufkommen bei den Privatreisenden nahm um 1,5 Mio. Passagiere zu (+ 13,0 %). Im Quellverkehr haben die Bekannten-/Verwandtenbesuche ein deutliches Wachstum zu verzeichnen (+ 1,15 Mio.; + 50,1 %). Die Messe-/Kongressbesucher im Quellverkehr nahmen dagegen leicht ab (- 7.180; -3,7 %). Der private Umsteigerverkehr wuchs mit 368.700 Passagieren erheblich; dies entspricht einer Steigerungsrate von 27,0 %.

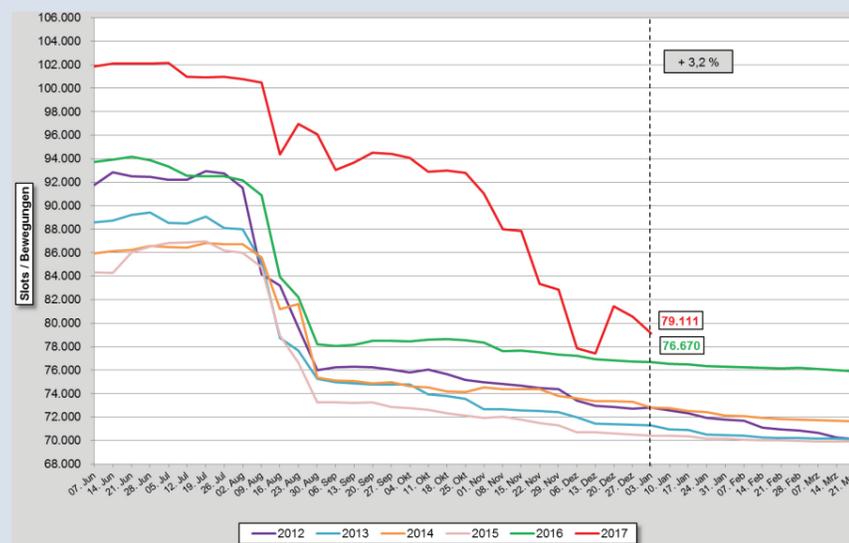
Rund 760.000 Niederländer nutzten in den ersten 3 Quartalen 2017 den Flughafen Düsseldorf als Start- bzw. Zielflughafen. Dies sind knapp 12.000 mehr als im Vorjahr und entspricht einem Wachstum von 1,6 %. Der %uale Anteil der Niederländer

an den Gesamtpassagieren rutschte dabei mit 4,0 % leicht unter das Vorjahresniveau. Das absolute Wachstum ist vor allem auf einen Anstieg im Geschäftsreiseverkehr zurückzuführen (+ 41.100; + 19,1 %). Der touristische Verkehr ging um 98.000 (-22,2 %) Passagiere zurück. Dagegen wuchsen die Verwandten-/Bekanntensuche um 68.800 (+ 75,6 %).

Betrachtet man die Verteilung der abfliegenden Fluggäste auf die Bodenreiseverkehrsmittel, so wuchs der Bahnanteil gegenüber dem Vorjahr um 2,0 %punkte von 22,2 % auf 24,2 %. Absolut gesehen nahm die Zahl der Bahnreisenden um 339.600 Personen zu. Der PKW-Anteil fiel um 1,2 %punkte von 52,9 % auf 51,7 %. Dennoch fuhren 304.000 Passagiere mehr mit dem Auto zum Flughafen als im Vorjahr. Dabei stieg die Zahl der Dauerparker (PKW wird für die Dauer der Reise am Flughafen geparkt) um 92.200 (+ 8,2 %). Bei den Kurzzeit-Parkern schrumpfte die Nachfrage deutlich um 90.400 (- 30,3 %). Stark gestiegen ist dagegen die Zahl der mit dem PKW gebrachten Passagiere, wobei das Fahrzeug nicht geparkt wurde (+ 302.200 PKW-Nutzer; + 11,3 %).

Slot Koordination Winter 2017/18

Zum 03.01.2018 liegt der Koordinierungsstand für die Flugplanperiode Winter 17/18 mit 79.111 angemeldeten Bewegungen um 3,2 % über dem Vergleichszeitpunkt der Vorjahressaison. In diesem Koordinationsbestand sind allerdings noch Teile der Air Berlin Slots enthalten, obwohl die Fluggesellschaft am 27.10.2017 den kommerziellen Flugbetrieb eingestellt hat. Diese noch von Air Berlin gehaltenen Slots sind Teil der Insolvenzmasse von Air Berlin und sollen im Rahmen einer Übernahme von Flugzeugen und Crews durch die Lufthansa Gruppe bzw. easyJet an diese Fluggesellschaften übertragen werden. Dabei wollen easyJet und Fluggesellschaften der Lufthansa Gruppe, z. B. Lufthansa, Eurowings, Swiss, Austrian, Air Berlin Strecken übernehmen bzw. Zusatzverkehre einrichten. Dies beinhaltet auch Teile der Lang-



Entwicklung der wöchentlichen Koordinationsstände (Linien- & Charterflüge) für die Winterflugpläne 2012 bis 2017 (auf 21 Wochen normiert)

streckenverbindungen in die USA und in die Karibik. Ebenfalls enthalten sind noch Teile der Fly-Niki Slots, die den Flugbetrieb am 13.12.2017 eingestellt hat und deren Slotbestand nun ebenfalls Teil der Insolvenzmasse ist.

Gleichzeitig sind durch die Condor ebenfalls ehemalige Air Berlin Karibikstrecken kurzfristig ersetzt worden. Da sich die oben beschriebene Übernahme, bedingt durch die Überprüfung der EU- und Deutschen Wettbewerbsbehörden, noch hinzieht, werden die Air Berlin Slots derzeit wochenweise zurückgegeben. Slots, die auf diese Weise in den Pool gelangen, können dabei nur zum kleinen Teil von Airlines weiterverwertet werden, entweder um den Flugplan zu optimieren oder um z. B. Ad-hoc Charter aufzulegen.

Daher ist für diese Winterflugplanperiode auch ein untypischer Koordinationsverlauf zu erkennen.

Geschäftsverlauf

Geschäftsverlauf Customer Management

Der im Oktober 2016 implementierte Geschäftsbereich „Customer Management“ hat sich im Jahr 2017 zunächst analog den zukünftigen Herausforderungen organisiert. Es sind neben den Stabstellen Produkt Design & techn. Projektmanagement und Business Analyses die Abteilungen Commercial Operation und -Development sowie Customer Mobility definiert und besetzt worden.

„Der Kunde im Fokus“

Die zentralen Aufgaben des Geschäftsbereiches sind die ganzheitliche Kundenfokussierung, die Entwicklung neuer Erlöspotentiale & Geschäftsmodelle sowie deren Umsetzung in die DUS Welt. Voraussetzung dafür ist eine agile Handlungsfähigkeit aufbauend auf dem Verständnis der aktiven Verantwortung zur Gestaltung des DUS Marketplace.

Folgende Kernprojekte wurden daher in 2017 definiert und vorangetrieben:

1. Commercial Operations:

Der stationäre Retailmarkt durchlebt enorme Veränderungen durch die Digitalisierung und gesellschaftliche Trends. Das traditionelle Vertragsmanagement der Flächenvermarktung ist damit nicht mehr zukunftsträchtig. Neue Kooperationsformen als Multiplikatoren, Potentialerweiterung und Services werden die klassischen Geschäftsmodelle ablösen. Ein wesentliches Projekt beschäftigt sich mit dem Retail der Zukunft am Airport DUS und dessen Umsetzung.

2. Commercial Development:

Im Fokus steht hier die Entwicklung einer digitalen Commerce Strategie und deren Umsetzung entlang der Customer Journey. Dabei wurde eine Architektur für eine digitale Commerce Plattform entworfen. Ziel ist es, über Partnerschnittstellen Services und Produkt-Bundles zu vermarkten. Die Digitalisierung ermöglicht die Interaktion mit und Wertschöpfung am Kunden, zeitlich und räumlich verlängert (24/7, at home – back at home).

3. Customer Mobility:

Digitalisierung und Mobilität sind wesentliche Veränderungstreiber der Gesellschaft durch massive disruptive Entwicklungen (IOT, Elektro-Mobility, autonomes Fahren, Drohnen etc.). Eine hohe technologische Flexibilität und Agilität ist zwingend. Mobilitätsprodukte werden vielfältiger, individueller und schneller am Markt sein. Dazu wurden Projekte in 2017 gestartet zu folgenden Themen: Verkehrsleitkonzept, Navigation und Steuerung der Kunden. Ebenso wurden zukunftsorientierte Konzepte für die Bereiche Parkraum, Car Rental, Car Rental Center, Schrankenanlagen, Payment etc. entwickelt.

Geschäftsverlauf Media Management

Der Geschäftsbereich Media-Management, zuständig für das Airport Media-Geschäft am Düsseldorfer Flughafen, schaut auf ein dynamisches Geschäftsjahr zurück. Nach den strukturellen Veränderungen der Aufbauorganisation wurde der Geschäftsbereich in die Bereiche Media-Sales, verantwortlich für die Vermarktung der Werbepoints am Airport, und Media-Development, zuständig für die Weiterentwicklung aller Werbemedien, die Entwicklung und Umsetzung von Vermarktungs-, Medien- und Telekommunikationskooperationen, das gesamte Geschäftsfeld Medienproduktion sowie der Implementierung und Etablierung innovativer Technologien, unterteilt.

Besonders nachgefragt wurden im Geschäftsjahr 2017 die digitalen Out-of-Home-Medien, darunter das doppelseitige DUS AD BOARD im Terminal, bislang eines der größten digitalen Indoor-Screen-Flächen an einem deutschen Flughafen.

Auch das klassische Portfolio wurde gut von werbungtreibenden Partnern angenommen. Der Flughafen wird als Werbestandort immer attraktiver, wodurch Media-Management auch in 2018 die Konzepte und Angebote mit Hochdruck weiter ausbauen wird. Die Bestandsflächen werden dabei sukzessive modernisiert, um jederzeit einen hohen Qualitätsstandard für die Werbungtreibenden zu gewährleisten. Zudem wurde unser Serviceangebot im Bereich Medienproduktion weiter ausgebaut. Mit Hilfe eines webbasierten Tools wird bereits seit einem Jahr der Prozess der Medienproduktion am Flughafen vereinfacht und beschleunigt. Für Werbungtreibende werden nun alle notwendigen Arbeitsschritte, d.h. vom Angebot bis zur Montage des Werbemittels, aus einer Hand angeboten.

Media-Management wird 2018 weiterhin den Ausbau analoger und digitaler Medien sowie die dazu gehörigen Services forcieren, um so an den relevanten Touchpoints

Medien entlang der Customer Journey auszubauen und mittels Tracking-Methoden neue Targeting-Ansätze zu schaffen. Die dadurch entstehenden Anreize schaffen eine noch höhere Relevanz und bilden maßgebende Standortvorteile für den Düsseldorfer Airport.

Geschäftsverlauf Immobilienmanagement

Der Geschäftsbereich Immobilienmanagement umfasst die Tätigkeitsfelder Immobilienentwicklung und Immobilienvermietung am Standort Flughafen Düsseldorf. Der Zuständigkeitsbereich der Immobilienvermietung liegt u.a. in der Vermietung flughafeneigener Immobilien im Stadtteil Lohausen. Dort befinden sich ca. 120 Objekte in der Vermietung.

Über den Standort Lohausen hinaus, befasst sich der Bereich Immobilienvermietung mit dem Immobilienmanagement der flughafeneigenen Büroflächen, der Hangars sowie der Lager- und Vorfeldflächen. Durch die Insolvenz der Fluggesellschaften Air Berlin und NIKI sowie der Air Berlin Technik werden zeitnah weitere Vermietungsvolumina auf den Markt kommen, über welche der Flughafen sich in Akquise-Gesprächen befindet. Ein Großteil dieser Mietflächen befindet sich im Eigentum der BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG (BISAWA). Darüber hinaus hat der Flughafen in 2017 durch den Ankauf der Liegenschaft Tilde-Klose-Weg 2-4 ein Terminal nahes Grundstück für den Eigenbedarf arrondiert.

Des Weiteren ist die Immobilienentwicklung innerhalb des Geschäftsbereiches u.a. verantwortlich für das Management des Bürostandortes „Airport City“. Dieses ca. 23h große Areal wurde im Jahr 2003 durch die Immobiliertochter „FDI“ erworben und seitdem infrastrukturell entwickelt. Erlöse werden hierbei durch Grundstücks-

verkäufe erzielt; Straßen und Grünflächen verbleiben im Eigentum der FDI. Im Jahr 2017 wurde das letzte, verfügbare Bau-feld an den Investor AOS GmbH & Co.KG veräußert. Das Grundstück umfasst eine Fläche von ca. 4.400 m², welche mit einem hochwertigen Bürogebäude von ca. 9.100 m² BGF bebaut wird. Über die Airport City I hinaus befasst sich der Bereich Immobilienmanagement mit der Fortentwicklung des Büroareals in der Airport City II. Hinsichtlich dessen befindet man sich innerhalb des Bebauungsplanverfahrens. Mit Erlangung der Rechtsgültigkeit stehen weitere ca. 70.000 m² BGF zur Vermarktung zur Verfügung. Eine Teilfläche dessen wird zur Realisierung eines Hotels mit ca. 200 Zimmern verwendet werden.

Geschäftsverlauf Real Estate Management

Mit der Gesamtleistung aus einer Hand ist der Geschäftsbereich Real Estate Management am Flughafen Düsseldorf im strategischen und operativen Asset-Management sowie in der Projektplanung und -steuerung erfolgreich tätig. Er ist ebenso für die Unterhaltung und den Betrieb aller sich am Flughafen befindenden technischen Anlagen, Gebäude und Flächen verantwortlich.

Asset-Management:

Um die stärkere Fokussierung auf den Kunden in den Prozessen der operativen Bereiche der Flughafen Düsseldorf GmbH besser unterstützen zu können, wurde dieser Aspekt zusätzlich in den Mittelpunkt des Asset-Managements im Geschäftsbereich Real Estate Management gerückt und durch organisatorische Maßnahmen begleitet.

Facility-Management-Leistungen:

Die Nachfrage, an durch das Real Estate Management zu erbringenden Facility-Management-Leistungen, wurde durch Dritte stetig größer. Daher konnte der Anteil der

Facility-Management-Leistungen, die der Geschäftsbereich kostenpflichtig an Dritte erbringt, erhöht werden.

Versorgung:

Im Rahmen der Wärmeversorgung wurden Vertragsverhandlungen erfolgreich abgeschlossen, so dass der Flughafen an das zentrale Fernwärmenetz der Stadtwerke Düsseldorf angeschlossen wird. Dadurch werden zukünftig das Terminal und weitere Gebäude umwelt- und klimafreundlich beheizt. Ein entsprechender Vertrag wurde unterzeichnet. Demnach erfolgt der Anschluss an das Fernwärmenetz bis Ende 2019. In der Folge reduzieren sich nicht nur die Feinstaub- und Stickoxid-Emissionen, sondern es sinkt auch der Ausstoß von Kohlendioxid um rund 70 %. Damit erfüllt die Flughafen Düsseldorf GmbH bereits die deutschen Klimaziele für das Jahr 2040 – und leistet einen wichtigen Beitrag dazu, dass Düsseldorf 2050 klimaneutral wird.

Gepäckförderanlage:

Für den Neubau einer Gepäckförderanlage im Flugsteig C wurde der komplette Betrieb in der dafür errichteten Interimshalle aufgenommen sowie die Baumaßnahmen eingeleitet bzw. begonnen, so dass zukünftig auch dort die Gepäckförderung im WANenbetrieb erfolgen kann.

Europäische Wasserrahmenrichtlinie

Alle Regenwasserbehandlungsanlagen werden erneuert und nach Fertigstellung der Anlage Ost wurde mit der Erneuerung der Anlage West begonnen. Diese ist nahezu fertiggestellt.

EASA-Zertifizierung

Innerhalb des EASA-Zertifizierungsvorhabens wurden umfangreiche Anpassungen der technischen Flugplatzausrüstung vorgenommen. Das EASA-Zertifikat wurde Ende des Jahres erteilt.

Masterplan

Der Masterplan West wurde fertiggestellt. Für den Gesamtmasterplan bis 2035 wurde begonnen umfangreiche Daten zu erheben, zu analysieren und erste Prognosen daraus abzuleiten.

Geschäftsverlauf Operations und Sicherheit

Der Geschäftsbereich Operations und Sicherheit sorgt für einen zuverlässigen und sicheren Betrieb auf dem gesamten Flughafengelände; Schwerpunkte sind dabei der Flug- und Terminalbetrieb. Zur Bewältigung dieser Aufgaben ist der Geschäftsbereich organisatorisch in fünf Abteilungen gegliedert:

1. Aviation und zentrale Infrastruktur

Die Abwicklung des Flugbetriebs war im Wesentlichen durch die immer knapper werdende Ressource „Abstellposition“ geprägt. Verzögerungen bei der Genehmigung von Luftfahrzeugpositionen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens oder notwendige Sanierungsarbeiten auf dem Vorfeld in Verbindung mit dem sehr hohen Verkehrsaufkommen bis August, haben häufig zu Engpässen geführt. Der Terminalbetrieb war im Wesentlichen durch die seit Ende Juni 2017 stetig steigende personelle Unterdeckung bei der Fa. Kötter, die im Auftrag der Bundespolizei die Sicherheitskontrollstellen nach §5 Luftverkehrsgesetz besetzt, und den mangelhaften Leistungen der Dienstleister, die im Auftrag der Airlines z. B. für Check-in oder Gepäckausladung zuständig sind, geprägt. Besonders herausfordernd waren die massiven operativen Probleme der Air Berlin bzw. der Niki im Sommer sowie die anschließende Insolvenz beider Airlines. Der Aktionsplan zur Verbesserung der Situation an den Luftverkehrskontrollen, der aus organisatorischen und baulichen Maßnahmen besteht, soll zu Beginn der Sommerferien 2018 greifen. Das Projekt „Beschränkung der Vorfahrten Abflug und Ankunft“ wurde weiter vorangetrieben und wird Ende des 1. Quartals 2018 in Betrieb gehen.

2. Feuerwehr

Laut Vorgabe von ICAO, EASA und der Baubehörde hat der Flughafen Düsseldorf eine Werkfeuerwehr zu betreiben, diese ist Voraussetzung für den sicheren Flug- und Terminalbetrieb. Der durch die Gewerkschaft komba gekündigte Tarifvertrag wurde in 2017 neu verhandelt, ein

Neuabschluss konnte noch vor Weihnachten erzielt werden. Im Kern wurde die Arbeitszeit um vier Stunden reduziert, gleichzeitig wurden in den Tarifvertrag Regeln zum Gesundheitsschutz, die vom Amt für Arbeitsschutz im 24-Stundendienst gefordert wurden, aufgenommen.

3. Notfall- und Safety Management

Aufgrund der teilweise mangelhaften Kenntnisse bei Mitarbeitern der Bodenverkehrsdienstleister und der in Teilbereichen unzureichenden Abfertigungsqualität, wurden die Maßnahmen des Safety Managements weiter intensiviert. Im April wurde die Flugunfallübung Sierra 2017 erfolgreich durchgeführt, mit den Ergebnissen der Übung werden die Prozesse und Abläufe bei allen Beteiligten weiter verbessert. Im Rahmen der „EASA-Zertifizierung“ wurden die Antragsunterlagen fristgerecht Mitte 2016 eingereicht. Eine intensive Bearbeitung durch das Verkehrsministerium erfolgte ab Mai 2017, dadurch hat sich die Abstimmung der durch die FDG angemeldeten Abweichungen verzögert. Somit wurde das Flughafen-Zeugnis erst am 29.12.2017 mit Nebenbestimmungen unbefristet erteilt. Zur Überwachung der weiteren Bearbeitung und Prüfung von operativen und technischen Änderungen auf Übereinstimmungen mit den EASA-Forderungen, wurde im Mai die von der EASA geforderte Funktion des Compliance-Managers eingerichtet.

4. Security

Die Herausforderungen im Security-Bereich nehmen weiter zu. Während die „Airside-Security“ sehr stark reglementiert ist und regelmäßig Audits durch verschiedene Organisationen und Behörden durchgeführt werden, müssen die Sicherheitsmaßnahmen auf der Landseite permanent an die zunehmende Bedrohung z. B. durch Terroranschläge angepasst werden. Als erste Konsequenz wurde ein Sachgebiet „Landside-Security“ eingerichtet, welches in 2018 insbesondere die Eingänge zum Terminal abgesichert wird.

5. Brandschutzmanagement

Kernaufgabe des Brandschutzmanagements ist die Einhaltung und kontinuierliche Fortschreibung des Brandschutzkonzepts der FDG. Für zahlreiche Baumaßnahmen wurden brandschutztechnische Fachplanungen oder Stellungnahmen verfasst, diese bildeten die Grundlage für die Genehmigung durch die Baubehörde. Auch die Wirkfunktionsprüfung, d. h. das Zusammenspiel aller sicherheitstechnischen Anlagen und die Beseitigung von sicherheitsrelevanten Mängeln wurden vom Brandschutzmanagement überwacht.

Geschäftsverlauf Aviation Management und Unternehmensentwicklung

Der im Januar 2017 neu geschaffene Geschäftsbereich Aviation Management und Unternehmensentwicklung ist verantwortlich für die Weiterentwicklung des Airline-Geschäfts im nationalen und internationalen Luftverkehrsmarkt. Neben der kontinuierlichen Entwicklung des Streckennetzes durch Akquirierung neuer Airlines, Ausbau bestehender Airline-Partnerschaften und dem aktiven Management der zur Verfügung stehenden Slots, werden durch den Bereich die Vermarktung der Sitzplatzkapazitäten durch Marketingmaßnahmen unterstützt, alle Verkehrsdaten erfasst und analysiert und die verkehrliche Planung für die Zukunft erstellt. Darüber hinaus wird die Flughafenentgelt- und Förderstruktur kontinuierlich weiterentwickelt und die Zusammenarbeit mit allen Airlines, relevanten Behörden, Organisationen, Verbänden und Interessensgruppen koordiniert. Im Rahmen der Unternehmensentwicklung werden alle operativen Prozesse kontinuierlich optimiert, unternehmensübergreifende Projekte begleitet und die Unternehmensstrategie nach Analyse der Markt- und Umfeldentwicklung weiterentwickelt. In 2017 wurden u.a. folgende wichtige Themen entwickelt und umgesetzt:

Neue Entgeltordnung ab 01.01.2018
Seit Jahresbeginn 2017 wurde mit einer

Arbeitsgruppe, bestehend aus den Luftverkehrsgesellschaften mit Home-Carrier-Status (Air Berlin, Condor, Lufthansa, Eurowings, Tuifly, Germania und SunExpress Deutschland) und Vertretern der Verbände BDF und BARIG, über eine neue Flughafenentgeltordnung ab 2018 verhandelt. Ziele aus Sicht des Flughafens waren, eine einvernehmliche Vereinbarung zu erzielen und die zukünftige Förderung eng an der Airline Strategie auszurichten. Die angestrebte Konsenslösung wurde in Form einer Mehrjahresvereinbarung für die Jahre 2018 bis 2020 im Juli unterschrieben. Der vollumfängliche Genehmigungsantrag nach §19b LuftVG wurde am 31.7.2017 im Ministerium für Verkehr fristgerecht übergeben und Ende Oktober für die Umsetzung und Veröffentlichung ab 01.01.2018 genehmigt.

Recovery Plan Air Berlin

Nach dem Antrag der Air Berlin auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens in August 2017 wurde der Flugbetrieb und das Streckenangebot schrittweise reduziert und ab Ende Oktober 2017 komplett eingestellt. Bereits Ende August wurde flughafenintern ein unternehmensübergreifendes Projekt initiiert mit dem Ziel, einen strategischen Plan zu entwickeln, wie die zu erwartende Verkehrs- und Umsatzlücke kurz- und mittelfristig geschlossen werden kann. Mit zuletzt ca. 6 Mio. Passagieren pro Jahr und einem Marktanteil von ca. 30% war die Air Berlin bis dato die größte Luftverkehrsgesellschaft am Standort. Bereits innerhalb weniger Wochen ist es gelungen, das weggefallene Flugangebot nach Florida und in die Karibik durch Eurowings, Condor und Azur wiederzustellen. Durch die Übernahme von Betriebsteilen der Air Berlin durch Eurowings, easyJet und Condor zeichnet sich eine Umverteilung des Marktes ab. Die darüber hinaus verbleibenden Slots treffen auf eine nach wie vor sehr große Nachfrage, die durch Wachstumsplanungen und -ankündigungen nahezu aller Luftverkehrsgesellschaften unterstrichen wird. Vorausgesetzt die relevanten Slots werden rechtzeitig neu verteilt, kann daher die durch den Wegfall der Air Berlin entstandene Lücke im Kontverkehr bereits im Sommerflugplan 2018 weitestgehend geschlossen werden.

Entwicklung der Tochter- und Beteiligungsgesellschaften

Die **Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH** fertigte in 2017 7,8 Tsd. Flugbewegungen ab. Damit liegt der Marktanteil der FDGHG nur noch bei 3,7 % nach 9,9 % in 2016. Der in 2012 begonnene Sanierungsprozess wurde auch in 2017 fortgeführt. Ziel ist weiterhin die Fokussierung auf die Kernbereiche De-Icing, Passagier- und Crewtransporte sowie die zentrale Infrastrukturleistung für die FDG. Aus der Umsetzung des Sanierungskonzepts sind in 2017 Sanierungsaufwendungen von insgesamt TEUR 560 angefallen, die im Wesentlichen ATZ-Verträge, Abfindungen, Rechtskosten, Kosten für Gutachten sowie sonstigen Sachkosten betreffen.

Im Vergleich zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2016 sank die Anzahl der Beschäftigten um insgesamt 15. Die durchschnittliche Mitarbeiterzahl im Jahr 2017 lag bei 563 Mitarbeitern/-innen gegenüber 612 Mitarbeitern/-innen in 2016.

Insgesamt wird das operative Geschäft der FDGHG durch eine zunehmend sinkende, operative Leistungsfähigkeit, hohe und stark schwankende Krankenquoten, eine steigende Anzahl von Mitarbeitern mit Leistungseinschränkungen (z. B. Mitarbeiter mit einem ausgewiesenen und gemeldeten Schwerbehinderten-Grad) und das hohe Durchschnittsalter beeinflusst. Im Rahmen der Maßnahmen zur Anpassung der Personalkapazitäten haben seit Jahresbeginn 2017 ca. 37 aktive Stammkräfte das Unternehmen verlassen. Zeitgleich wurde zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Belegschaft die Anzahl an Aushilfen um 12 Mitarbeiter erhöht.

Zusammenfassend ist, auf der Basis der vorliegenden Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Konzerneinbindung der Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH, die wirtschaftliche Lage der Gesellschaft als stabil einzuschätzen, gleichwohl ist die Gesellschaft bis zur erfolgreichen Umsetzung des Sanierungskonzeptes strukturell unrentabel.



Für das Jahr 2018 wird daher eine Ergebnisverbesserung mit einem operativen Ergebnis von rund TEUR -2.856 erwartet. Vor dem Hintergrund der fortlaufenden Sanierungsaktivitäten und den stark volatilen Rahmenbedingungen ist das prognostizierte Ergebnis allerdings mit Unsicherheiten behaftet.

Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Anzahl der Gesamtflugbewegungen am **Flughafen Mönchengladbach** um 1.732 (+ 4,7 %) auf insgesamt 38.449 Bewegungen. Die Anzahl der gewerblichen Schulflüge hat mit 22.812 Flugbewegungen gegenüber dem Vorjahr um 946 Bewegungen (+ 4,3 %) zugenommen. Im nichtkommerziellen Bereich reduzierten sich die Flugbewegungen im Vergleich zum Vorjahr um 271 (- 3,5 %) auf 7.549 Flugbewegungen.

Der über den Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag durch die FDG zu tragende Verlust lag in 2017 bei EUR 2,4 Mio.

Die **Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH** schließt das Jahr 2017 mit einer Tonnage von rund 121.600 Tonnen (Vorjahr: 106.500 Tonnen) ab. Damit konnte ein Tonnagezuwachs von 14 % generiert werden. Die Gesellschaft erzielte 2017 einen Jahresüberschuss von EUR 1,8 Mio. (Vorjahr: EUR 1,1 Mio.).

Das Geschäftsjahr 2017 der **Flughafen Düsseldorf Security GmbH** wurde mit einem positiven Ergebnis abgeschlossen. Durch die wirtschaftliche Gesamtlage in Verbindung mit der positiven Verkehrsentwicklung am Flughafenstandort Düsseldorf ist die wirtschaftliche und finanzielle Lage des Unternehmens stabil. Unverändert werden die Umsatzerlöse der FDSG überwiegend mit Gesellschaften bzw. Geschäftsbereichen des FDG-Konzerns erzielt.

Insgesamt lagen die Gesamtumsatzerlöse in 2017 bei TEUR 28.886 und sind damit um 10,06 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Ursächlich hierfür ist im Wesentlichen der Umsatz mit Konzerngesellschaften aufgrund eines gestiegenen Bedarfs

an Sicherheitsdienstleistungen sowie notwendiger Preisanpassungen in Folge von Tarifabschlüssen.

Im Geschäftsjahr 2017 lag die Anzahl der Beschäftigten zum 31.12. bei 218 Mitarbeitern (Vorjahr: 207). Dies führte neben den tariflichen Steigerungen auch zur entsprechenden Erhöhung bei den Personalaufwendungen.

Der Jahresüberschuss lag 2017 bei TEUR 1.171 (Vorjahr: TEUR 489). Für 2018 wird von einem deutlichen Rückgang des Ergebnisses ausgegangen, da mit einer schwächeren Auftragslage zu rechnen ist.

Die **Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH** konnte einen Grundstücksverkauf in der Airport City realisieren und somit das letzte vorhandene Baufeld veräußern. Das Baufeld 19b mit einer Mindest BGF von 9.109 m² wurde an die AOS GmbH & Co. KG veräußert. Die Erlöse aus Grundstücksverkäufen beliefen sich insgesamt auf EUR 4,6 Mio. (Vorjahr: EUR 10,5 Mio.). Die im Wesentlichen aus der innerkonzernlichen Vermietung einer Tiefgarage erzielten Vermietenerlöse betragen EUR 2,9 Mio. (Vorjahr: EUR 3 Mio.). Insgesamt wurden Umsatzerlöse in Höhe von EUR 8,2 Mio. erzielt (Vorjahr: EUR 14,3 Mio.).

Für das Geschäftsjahr 2017 ergibt sich ein Jahresüberschuss vor Ergebnisabführung von TEUR 3.532. Im Zuge der Fortentwicklung des Bauabschnitts Airport City II plant die Gesellschaft bis zum Jahr 2029 die Realisierung weiterer ca. 70.000 m² Bruttogeschossfläche.

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 Netzinfrastruktur. Außerdem kauft der Flughafen Düsseldorf Konzern über sie den ganz überwiegenden Teil des vom ihm verbrauchten oder vertriebenen Stroms ein. Durch die Inbetriebnahme eines zweiten Blockheizkraftwerkes in 2015

konnte die Menge des eingekauften Stromes und somit der Wareneinsatz erneut reduziert werden. Die Gesellschaft erzielt im Geschäftsjahr 2017 bei Umsatzerlösen von TEUR 16.050 (Vorjahr: TEUR 17.134) einen Jahresüberschuss vor Ergebnisabführung von TEUR 1.502 (Vorjahr: Jahresüberschuss TEUR 948).

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. Zum 31. Dezember 2017 weist die Gesellschaft einen Jahresfehlbetrag von TEUR 705 (Vorjahr Jahresfehlbetrag TEUR 415) aus, der im Wesentlichen von den Kosten der Finanzierung herrührt.

Das gemeinsam mit der LHI Leasing GmbH, Pullach, gegründete Gemeinschaftsunternehmen **BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG** mit den Immobilien Flughafenhalle 8 und Frachtzentrum DUS-ACC, sowie der Wartungshalle 7 und dem Mietwagenzentrum hat sich zwar positiv entwickelt und im Geschäftsjahr 2017 einen handelsrechtlichen Jahresüberschuss von TEUR 1.802 (Vorjahr TEUR 997) erzielt, dennoch ist mit der Insolvenz der Air Berlin ein wesentlicher Mieter der Wartungshalle 7 entfallen. Der Wegfall der Air Berlin als Mieter wird sich in der BISAWA im kommenden Geschäftsjahr in einem deutlichen Umsatzrückgang niederschlagen, der sich auch auf das erzielbare Jahresergebnis auswirken wird.

Finanzielle Leistungsindikatoren

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Ertragslage

Die interne Unternehmenssteuerung geht von folgenden finanziellen Leistungsindikatoren aus, die u.U. kalkulatorische Elemente im Vergleich zu den handelsrechtlichen Daten beinhalten können.

Die festgelegten Leistungsindikatoren haben sich wie folgt entwickelt:

Im mittelfristigen Mehrjahresdurchschnitt werden bei den Kennzahlen unter anderem eine E-BITDA-Marge von mehr als 40 % und ein ROCE oberhalb von 10,0 % angestrebt.

Der Flughafen Düsseldorf Konzern hat in 2017 bei einem Gesamtumsatz von EUR 482,8 Mio. (Vorjahr: EUR 464,9 Mio.) einen Jahresüberschuss von EUR 60,1 Mio. (Vorjahr: EUR 59,9 Mio.) erzielt.

Die Erlöse im Aviation-Bereich sind mit TEUR 294.124 (Vorjahr: TEUR 280.556) gegenüber dem Vorjahr um 4,8 % gestiegen. Diese setzen sich im Wesentlichen zusammen aus Start- und Landeentgelten, Abstell- und Sicherheitsentgelte sowie Bodenabfertigung. Der Anstieg ist auf die höhere Passagieranzahl zurück zu führen.

Die Aviation-Erlöse setzen sich zusammen aus fixen und variablen Landeentgelten, Abstellentgelten sowie Bodenverkehrsdienstleistungen. Die Landeentgelte sind von EUR 234,2 Mio. auf EUR 245,6 Mio. gestiegen. Die Erlöse aus Bodenverkehrsdienstleistungen haben sich von EUR 30,7 Mio. auf EUR 29,8 Mio. vermindert. Die Airline-Förderungen gemäß Entgeltordnung in Höhe von EUR 12,4 Mio. werden als Erlösschmälerung bei den Umsatzerlösen aus Landeentgelten abgesetzt.

Die Erlöse im Bereich „Non-Aviation“ sind von EUR 172,2 Mio. in 2016 auf EUR 184,2 Mio. in 2017 gestiegen. Die „Non-Aviation“-Erlöse setzen sich zusammen aus Mieterlösen (z.B. F&B-Flächen, Retail-Flächen, Werbeflächen), Pacht- und Umsatzmieten (z.B. F&B-Flächen, Retail-Flächen, Werbeflächen), Einnahmen aus Versorgungsleistungen und sonstigen Erlösen (z.B. Werkstatteleistungen gegenüber Dritten). Die Mieterlöse sind von EUR 76,1 Mio. auf EUR 79,8 Mio. gestiegen. Die Pacht- und Umsatzmieten sind von EUR 61,4 Mio. auf EUR 67,6 gestiegen Mio. und die Einnahmen aus Versorgungsleistungen sind von mit EUR 14,0 Mio. nahezu aus Vor-

Kennzahlen auf Konzernebene	Ist 2017	Ist 2016
Cashflow (in TEUR)	128.621	124.100
EBIT (in TEUR)	100.990	106.913
EBITDA (in TEUR)	174.540	177.441
EBITDA-Marge	36,2 %	38,2 %
ROCE	12,4 %	13,0 %
Eigenkapitalrentabilität (EBIT)	50,1 %	49,5 %
Umsatzrentabilität (EBIT)	20,4 %	22,8 %
Kapitalrendite	10,8 %	11,3 %
Umsatz/Mitarbeiter FTE (in EUR)	238.012	225.447
Personalaufwand/Mitarbeiter (in EUR)	69.205	64.655
Wirtschaftliches Eigenkapital (in TEUR)	175.483	178.225
Wirtschaftliches Eigenkapital/Bilanzsumme	17,66%	18,05 %

jahresniveau geblieben. Die sonstigen Erlöse sind von EUR 20,4 Mio. auf EUR 22,5 Mio. gestiegen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten Erträge aus der Auflösung von sonstigen Rückstellungen mit EUR 2,5 Mio. und Sonderposten für Zuschüsse in Höhe von insgesamt EUR 3,2 Mio.

Der Materialaufwand ist im Vergleich zum Vorjahr mit EUR 94,9 Mio. um EUR leicht um EUR 0,8 Mio. zurückgegangen. Der Konzern FDG erfasst im Materialaufwand u.a. den Energieverbrauch, die Erbpacht für das Betriebsgelände, bestimmte Miet- und Leasingaufwendungen, Müllentsor-



gungs- und Abwasserkosten sowie Instandhaltungsaufwendungen und weitere Fremdleistungen. Als Materialkosten i.e.S. sind u.a. Werkstatt-, Reparatur- und Verbrauchsmaterialien sowie Enteisungsmittel erfasst.

Die Personalaufwendungen sind gegenüber dem Vorjahr Konzernweit um EUR 7,4 Mio. auf EUR 140.375 Mio. gestiegen. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus tarifvertraglichen Änderungen (Tarifsteigerung 2,35%, Einführung einer neuen Entgeltordnung zum TVöD zum 01.01.2017 für alle Tarifmitarbeiter).

Die Anzahl der Beschäftigten hat sich von 2.223 (31. Dezember 2016) auf 2.209 (31. Dezember 2017) leicht vermindert. Der Anstieg der Personalkosten resultiert aus dem Anstieg der Mitarbeiteranzahl sowie einer tarifvertraglichen Steigerung von 2,4 % im Berichtsjahr.

Die Abschreibungen sind gegenüber dem Vorjahr um EUR 3,8 Mio. auf EUR 73,8 Mio. gestiegen.

Die Position sonstige betriebliche Aufwendungen mit EUR 88 Mio. beinhalten u.a. Aufwendungen für die Öffentlichkeits- und Marketingarbeit, Einzelwertberichtigungen auf Forderungen, EDV-Kosten, Rechts- und Beratungskosten, Aufwendungen für Versicherungsprämien, Kosten des Geldverkehrs sowie Bewachungs- und Sicherheitsdienstleistungen. Aus den zuvor beschriebenen Entwicklungen ergibt sich ein operatives Ergebnis von EUR 100,9 Mio. (Vorjahr: EUR 106,9 Mio.). Damit einhergehend konnte ein EBITDA in Höhe von EUR 174,5 Mio. (Vorjahr: EUR 177,4 Mio.) und damit eine EBITDA-Marge von 36,2 % (Vorjahr: 38,3 %) erreicht werden.

Für das Geschäftsjahr 2017 konnten Beteiligungserträge aus der Beteiligung am Joint Venture BISAWA in Höhe von TEUR 1.802 vereinnahmt werden.

Der Zinsaufwand für Darlehen ist von EUR 16,6 Mio. in 2016 auf EUR 13,4 Mio. in 2017

gesunken. Das gegenüber dem Vorjahr um 10,1 Mio. EUR gesunkene Darlehensvolumen von insgesamt EUR 562,6 Mio. ist zu rund 77,7 % mit festen Zinssätzen gesichert. Die Zinsbelastung sank gegenüber dem Vorjahr aufgrund des aktuell niedrigen Zinsniveaus, von dem die FDG bei variablen Darlehen und bei Anschlusssicherungen profitieren konnte. Externe Finanzierungen werden im Wesentlichen von der Muttergesellschaft FDG aufgenommen. Die Zweckgesellschaften Estamin und Japon sind eigenständig finanziert.

Vermögenslage

Das mittel- und langfristig gebundene Vermögen ist von EUR 949,9 Mio. in 2016 auf EUR 952,3 Mio. in 2017 nahezu auf Vorjahresniveau geblieben.

Die Zugänge im Sachanlagevermögen betragen EUR 64,3 Mio. und sind über den Investitionen des Vorjahres. Die größten Zugänge zu den Flughafenbauten inkl. Grundstücke (TEUR 12.055) betreffen den Zugang eines neu erworbenen Grundstücks (TEUR 2.256) sowie verschiedene Baumaßnahmen am Flugsteig A/B und Zentralgebäude.

Die Investition in Betriebsanlagen von TEUR 9.514 betreffen im Wesentlichen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Umbau der Gepäckförderanlage Flugsteig C sowie die Leichtbauhalle der Gepäckförderanlage (TEUR 3.142).

Das kurzfristig gebundene Vermögen 2017 in Höhe von EUR 43,5 Mio. ist gegenüber 2016 um EUR 8,5 Mio. gestiegen.

Die Kundenforderungen betragen im Berichtsjahr EUR 22,7 Mio. gegenüber EUR 19,3 Mio. in 2016.

Abweichend zu den Einzelabschlüssen der Konzerngesellschaften werden im Konzernabschluss für Differenzen zwischen handels- und steuerbilanziellen Wertansätzen auf der sogenannten Handelsbilanz II – Ebene latente Steuern gebildet. Außer-

dem werden latente Steuern auf konsolidierungsbedingte Differenzen gebildet. Hierbei werden die aktiven und passiven latenten Steuern brutto, d. h. unsaldiert, ausgewiesen. Die passiven Ansätze basieren im Wesentlichen aus dem fehlenden Ansatz der steuerlichen Sonderposten mit Rücklageanteil, während die aktiven latenten Steuern aus den unterschiedlichen Wertansätzen im Einzelabschluss der Leasinggesellschaften und dem Ansatz der Wirtschaftsgüter im Konzernabschluss resultieren.

Finanzlage und Gesamtaussage

Das gezeichnete Kapital und auch die Kapitalrücklage und die Gewinnrücklage haben sich zum Vorjahr nicht verändert. Der Jahresüberschuss des Vorjahres wurde vollständig ausgeschüttet.

Die sonstigen Rückstellungen sind von EUR 73,6 Mio. in 2016 auf EUR 75,2 Mio. in 2017 leicht angestiegen. Größte Einzelrückstellungen sind die Rückstellungen für Immissionsschutz-/Lärmschutzprogramme und Rabattierungen/Streckenförderungen gegenüber Airlines.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind in der Summe mit EUR 562,6 Mio. gegenüber dem Vorjahr leicht um 1,8 % gestiegen. Die Bankverbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen die Verbindlichkeiten aus einem im Anschluss an den Brandschaden von 1996 in 1998 abgeschlossenen Konsortialdarlehen. Zur Finanzierung von Investitionen und Refinanzierungen wurde im April 2014 ein langfristiges Schuldscheindarlehen über EUR 198,0 Mio. aufgenommen. Weiterhin wurden kurzfristige Darlehen im Jahresverlauf kontinuierlich abgeschlossen, um z.B. saisonbedingte Liquiditätsschwankungen auszugleichen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungsunternehmen bestehen im Wesentlichen gegenüber dem Joint Venture BISAWA.

Die Verbindlichkeiten aus der Immobilienfinanzierung betreffen die Finanzie-

rung der in den Konzernabschluss einbezogenen Zweckgesellschaften und sind planmäßig um EUR 6,2 Mio. von 2016 auf 2017 gesunken.

Nach den Auszahlungen für die Investitionstätigkeit, der Auszahlung an die Anteilseigner und der Tilgung mittel- und langfristiger Finanzdarlehen weist der Finanzmittelfonds am Ende der Periode EUR 9,1 Mio. (Vorjahr: EUR 8,5 Mio.) aus. Kurzfristige Betriebsmittelkredite sind in den Finanzmittelfonds nicht einbezogen.

In der Gesamtbetrachtung sieht die Geschäftsführung die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage der FDG als zufriedenstellend und gute Ausgangsposition für die weitere Unternehmensentwicklung an.

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Flughafen Düsseldorf GmbH als Arbeitgeber

Der Bereich Human Resources begleitet und gestaltet gemeinsam mit den Fachbereichen die Veränderungen in der Arbeitswelt. Neben den bekannten Trends wie Digitalisierung, Demographie, Employer Branding sowie Mitarbeitergewinnung und -bindung wird zukünftig verstärkt auch die Integration der nachkommen Generationen Y und Z in das Unternehmen im Fokus stehen. Die Flexibilisierung von Arbeitsort-/Arbeitszeitmodellen, Selbstbestimmung und agiles Arbeiten in kleinen, weniger hierarchisch geprägten Teamstrukturen werden hier weiter an Bedeutung gewinnen.

Wesentlicher Erfolgsfaktor wird darüber hinaus, neben einer bedarfsgerechten Ausbildung, in Zukunft auch die interne Qualifizierung der Mitarbeiter, insbesondere bzgl. flughafenspezifischer Tätigkeitsanforderungen sein. Mit der Verleihung des „Azubi-Siegels“ in 2017 ist der Flughafen Düsseldorf nun auch „ausgezeichneter Ausbildungsbetrieb“.

Entwicklung der Beschäftigten

Für alle tarifgebundenen Mitarbeiter der Flughafen Düsseldorf GmbH findet der Tarifvertrag TVöD-F Anwendung. Ein AT-Entgelt-Grading-System von Willis Towers Watson 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.

Zum 31.12.2017 waren bei der Flughafen Düsseldorf GmbH (ohne Geschäftsführer) beschäftigt

Mitarbeiter	2016	2017
Angestellte	2.152	2.139
Auszubildende	71	70
Gesamt	2.223	2.209

In Bezug auf die Altersstruktur der Beschäftigten ergab sich zum Stand 31.12.2017 für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Flughafen Düsseldorf GmbH (inkl. Auszubildende) ein Durchschnittsalter von 44,57 Jahren. Die Altersstruktur ist dadurch gekennzeichnet, dass die oberen Altersklassen deutlich stärker besetzt sind. So sind 12 % der Beschäftigten zwischen 41 und 45 Jahre alt, 17 % zwischen 46 und 50 Jahre und 18 % zwischen 51 und 55 Jahre. Im Vergleich zum Vorjahr (Durchschnittsalter: 44,30 Jahre) ist das Durchschnittsalter leicht angestiegen. Die Abgangsflyktion betrug für das Jahr 2017 insgesamt 2,75 % (2016: 1,48 %) und bewegt sich damit deutlich über dem Vorjahresniveau.

Im Bereich der Aus- und Weiterbildungskosten wurde im Jahr 2017 ein zentrales Budget in Höhe von TEUR 846 zur Verfügung gestellt. Aus diesem Budget sind für unterschiedlichste Fortbildungsmaßnahmen TEUR 734 abgerufen worden.

Zielgröße Frauenquote

Der Aufsichtsrat der Flughafen Düsseldorf GmbH hat durch Beschlussfassung vom 20. September 2017 als Zielgröße für die Aufsichtsratszusammensetzung einen Frauenanteil von 15,0 % festgelegt. Für die Geschäftsführung wurde eine Zielgröße von 0,0 % festgelegt.

Die Geschäftsführung legte durch Beschlussfassung am gleichen Tag die diesbezügliche Zielgröße für die 1. Führungsebene unterhalb der Geschäftsführung mit 21,8 % und die 2. Führungsebene mit 25,9 % fest. Die Frist für die Erreichung der vorgenannten Zielgröße wurde einheitlich auf den 30. Juni 2020 festgelegt.

Umwelt und Gesellschaft

Immissions- und Lärmschutz

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 73,7 Mio. in Maßnahmen zum Schallschutz, wie den Einbau von schalldämmenden Fenstern und Balkontüren sowie schalldämmten Belüftungsanlagen in Schlafräumen, investiert. Die Frist zur Beantragung von Schallschutzmaßnahmen aufgrund der Betriebsgenehmigung vom 09. November 2005 wäre im Juli 2014 abgelaufen. Der Flughafen hat sich aber bereit erklärt, auch später eingereichte Anträge auf freiwilliger Basis zu bearbeiten und Schallschutz zu erstatten.

Da nur noch wenige Anträge auf Außenbereichsschallschutz vorliegen, ist der seit dem Start bisher geflossene Gesamtaufwand mit rund EUR 7,0 Mio. gegenüber dem Vorjahr unverändert geblieben. Derzeit arbeiten etwa 6 Vollzeitkräfte an der Abwicklung des Schallschutzprogrammes.

Der Flughafen unterhält eine Fluglärm-messanlage mit 13 stationären und zwei transportablen Messanlagen sowie ein Messfahrzeug. Die Messergebnisse werden im Rahmen monatlicher Messstellenstatistiken veröffentlicht.

Außerdem betreibt der Flughafen auf freiwilliger Basis Luftqualitätsmessanlagen für Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Benzol, Toluol, Feinstaub PM10 und PM2,5 sowie Ozon. Da die Messungen auch die Abgase anderer Verursacher erfassen, werden zusätzlich Ausbreitungsrechnungen durchgeführt.

Der Bereich Immissionsschutz des Flughafens verfolgt intensiv die aktuellen Forschungsergebnisse und Aktivitäten, um entsprechende Fragen aus der Nachbarschaft und Belegschaft kompetent beantworten zu können. Sobald zugehörige Messverfahren und Grenzwerte definiert sind, wird sich der Flughafen einer Erweiterung seiner Messaktivitäten nicht verschließen.

Nachbarschaftsdialog

Das Nachbarschaftsbüro des Düsseldorfer Flughafens 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 Publikationen, wie Broschüren zum Lärmschutzprogramm oder zum Flugbetrieb am Düsseldorfer Flughafen, durch regelmäßige Veröffentlichungen auf den Nachbarschaftsseiten des FDG-Internetauftritts oder durch einen Infobrief bei kurzfristigen, zeitlich begrenzten Änderungen des Flugbetriebs oder Aktivitäten auf dem Vorfeld, werden die Anwohner über aktuelle Flughafenthemen auf dem Laufenden gehalten. Durch die Kommunikation über die erforderlichen Betriebsabläufe auf einem Flughafen sowie über die Aktivitäten gerade im Fluglärm- und Luftqualitätsbereich wird gezeigt, dass der Flughafen bestrebt ist, die Belastungen auf das unbedingt Notwendige zu beschränken und die Akzep-

tanz des Luftverkehrs trotz Umweltbeeinträchtigungen zu erhöhen.

Am 20. Februar 2017 fand der Erörterungstermin zum Antrag auf Planfeststellung mit Änderung der Betriebsgenehmigung in der Messe Düsseldorf statt. Über sechs Tage hinweg haben sich alle Beteiligten zu 66 Tagesordnungspunkten in mehr als 600 Wortmeldungen, die regelmäßig zu weitergehenden intensiven fachlichen Diskussionen führten, mit dem Antrag auseinandergesetzt. Eine Entscheidung in der Sache wurde während der Erörterung nicht getroffen. Dies wird die Planfeststellungsbehörde, das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW (MBWSV), erst auf Basis einer umfassenden Abwägung aller privaten und öffentlichen Belange tun.

In der anhaltenden Diskussion um verspätete Flüge in den Nachtstunden setzt der Düsseldorfer Flughafen weiterhin auf größtmögliche Transparenz. Seit 2014 veröffentlicht der Düsseldorfer Airport die nächtlichen Flugbewegungen in seinem „Nachtflugreport“ auf der Unternehmenswebseite (www.dus.com/konzern). Zukünftig sollen diese Daten zudem durch einen Pünktlichkeitsreport ergänzt werden, in dem die Pünktlichkeit am Flughafen Düsseldorf auf Monatsbasis transparent dargestellt werden soll. Der Flughafen Düsseldorf arbeitet gemeinsam mit seinen Partnern sehr intensiv daran, die nächtliche Verspätungssituation im Sinne der Anwohner zu verbessern.

In der öffentlichen Diskussion um den Flugverkehr und die Fluglärmbelastung wurde in 2017 auch vermehrt die Forderung erhoben, ältere Flugzeuge der A320-Familie mit sogenannten Vortex-Generatoren (Wirbelgeneratoren) umzurüsten bzw. seitens des Flughafens einen Anreiz für Airlines zu schaffen, der diese zu einer Umrüstung bewegt. In der durch das Landesverkehrsministerium genehmigten Entgeltordnung 2018 finden Wirbelgeneratoren nun erstmals Berücksichtigung. Somit können Flugzeuge, die mit Vortex-Generatoren ausgestattet sind, in der Regel eine

Lärmklasse niedriger eingestuft werden, als entsprechende Flugzeugmuster ohne Vortex-Generatoren. Der Vorteil kommt bei dem Pfeifgeräusch eher in größeren Höhen beim Landeanflug zum Tragen. So verbessern sich die Flugzeugtypen der A320-Familie mit Wirbelgeneratoren um mindestens eine Stufe. Der Airport beschäftigt im eigens eingerichteten Servicecenter „Nachbarschaftsdialog, Umwelt und Nachhaltigkeit“, die auch den Besucherdienst für Rundfahrten umfasst, 25 Mitarbeiter.

Umwelt

Das ökologische Engagement des Düsseldorfer Airports zur Reduzierung der Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) aus dem Flughafenbetrieb wurde zum Jahresanfang 2017 erstmalig mit einem Gütesiegel des renommierten Klimaschutzprogramms „Airport-Carbon-Accreditation“ (ACA) für das Level 3 „Optimization“ offiziell zertifiziert. Berichtsjahr war das Jahr 2015. Der Bericht wurde Ende 2016 vorgelegt und durch einen unabhängigen Zertifizierer bestätigt. Die Unterlagen für das Berichtsjahr 2016 für die Rezertifizierung wurden im Dezember 2017 abgegeben. Das Ergebnis steht noch aus.

Für die Zertifizierung im Level 3 „Optimization“ konnte der Düsseldorfer Airport sowohl eine umfassende Klimaschutzstrategie sowie eine valide CO₂-Bilanz vorweisen. Die vorgelegte CO₂-Bilanz für das Jahr 2015 beinhaltet die verursachten CO₂-Emissionen der Aktivitäten und Anlagen, die der Flughafen direkt kontrolliert gemäß Scope 1 (Energie in eigener Produktion und Kraftstoffe), Scope 2 (von Dritten eingekaufte Energiemengen) und erstmalig auch Scope 3 des ACI. Bei den Scope 3 Emissionen, handelt es sich um die Emissionen, die am Standort durch Dritte entstehen, auf die das Unternehmen jedoch keinen direkten Einfluss ausüben kann, also z. B. die von Flugzeugen während des LTO (Landing-Take-off)- Zyklus, Drittabfertigung oder dem Zubringerverkehr erzeugten Emissionsmengen.

Das Einsparungsziel für Scope-1 und Scope-2 Emissionen des Flughafens Düsseldorf beträgt für das Jahr 2020 gegenüber dem Durchschnitt der Jahre 2010 und 2012 10 %. Dies bedeutet, dass der relative CO₂ Fußabdruck in kg CO₂ pro VE (Verkehrseinheit) im Jahr 2020 auf 2,55 kg/VE sinken soll. Dieses Ziel von 2,55 kg/VE wird mit dem Mittelwert der rollierenden zurückliegenden drei Jahre verglichen, um eine längerfristige kontinuierliche Reduzierung der CO₂ Emissionen zu erreichen. Der Flughafen Düsseldorf konnte seine relativen CO₂ Emissionen um 3,9 % von 2,54 (Mittel 2012 - 2014) auf 2,44 kg/VE (Mittel 2013 - 2015) reduzieren.

Im Jahr 2016 wurden 49.866,27 t CO₂ Emissionen verursacht. Pro Verkehrseinheit entspricht dies 2,04 kg CO₂. Gegenüber der absoluten Menge im Jahr 2015 von 54.406,27 t CO₂ ist dies eine weitere Reduktion um 8,3 %. Durch den gleichzeitigen Anstieg der Verkehrseinheiten konnte der Ausstoß pro Verkehrseinheit auf 2,04 kg, also um 12,4 % weiter reduziert werden. Damit reduzierte sich auch der Mittelwert der letzten drei Jahre von 2,44 kg/VE (Mittel 2013 - 2015) auf 2,25 kg/VE (Mittel 2014 - 2016). Da es sich bei den 2,55 kg/VE um ein längerfristiges Ziel handelt und die CO₂ Emissionen auch von nicht direkt beeinflussbaren Größen, wie dem CO₂ Faktor der Stadtwerke oder der Witterung abhängen, wurde bisher an dem aktuellen Ziel für das Jahr 2020 festgehalten, obwohl im letzten Jahr das Ziel bereits erreicht wurde. Nachdem das Ziel nun mehrere Jahre nacheinander erreicht wurde, soll in 2018 auf Basis der geplanten weiteren Maßnahmen zur Energieeinsparung ein neues Ziel definiert werden.

Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Wirtschaftliche und brachenbezogene Prognose

Der robuste Aufschwung, in dem sich die deutsche Wirtschaft seit dem Jahr 2013 befindet, wird sich fortsetzen. Getragen wird die Expansion der Wirtschaft nicht nur von der weiter lebhaften Konsumnachfrage der privaten Haushalte und den Bauinvestitionen, sondern nun auch von den Exporten. Das ifo Institut rechnet, dass die jahresdurchschnittliche Rate des realen Bruttoinlandsprodukts für 2018 bei 2,0 % liegen wird, wobei für das höhere Wachstumstempo ein größerer Überhang aus 2017 maßgeblich sein dürfte. Die Zahl der Erwerbstätigen steigt 2018 um 385.000, hingegen sinkt die Arbeitslosenquote voraussichtlich auf 5,5 % im laufenden Jahr.

Auch in 2018 wird mit einem weiterhin über der allgemeinen Wachstumsrate liegenden Anstieg des Flugverkehrs bzw. Passagier volumens gerechnet.

Die Nachfrage nach Start- und Landefestern, den so genannten Slots, in Düsseldorf ist unverändert hoch und schöpft bereits die zur Verfügung stehenden Kapazitäten aus. Historische Slots von Air Berlin und FlyNiki werden nach Vereinbarung zwischen den Insolvenzverwaltern und anderen Airlines neu verteilt. Die Airlines setzen weiterhin auf den größten NRW-Flughafen als Drehkreuz.

Slot-Beantragung und -Koordination Sommer 2018

In der Sitzung des Koordinierungsausschusses vom 07. September 2017 für die Flugplansaison Sommer 2018 wurde einvernehmlich beschlossen, die Koordinierungseckwerte von 43 (Einbahnbetrieb), bzw. 45 (Zweibahnbetrieb) weiterhin unverändert bestehen zu lassen.

Zum Anmeldeschluss am 05. Oktober 2017 wurden für den Flughafen Düsseldorf Slots für 212.041 Bewegungen beantragt. Dies bedeutet ein Plus von 19,2 %, bzw. 53.302 angemeldeten Bewegungen gegenüber der Beantragung für den Sommerflugplan 2017. Dabei ist zu beachten, dass dies keinen echten Zuwachs darstellt, vielmehr sind in der Anmeldung auch noch die historischen Air Berlin Slots enthalten.

Deutschlandweit wurden für alle koordinierten, bzw. flugplanvermittelten Flughäfen durchschnittlich 10,0 % mehr Slots beantragt. Auch hier sind vielfach die historischen Slots der Air Berlin mit beantragt, sodass diese Zahlen nicht zwingend den tatsächlichen Slotbedarf an einzelnen Flughäfen widerspiegeln.

Für den Flughafen Düsseldorf wurden dabei von den Fluggesellschaften erneut mit bis zu 85 Slots pro Stunde deutlich mehr Bewegungen in den Spitzenstunden nachgefragt, als mit maximal 45 Bewegungen/Std. bei Zweibahnbetrieb vom Flughafenkoordinator zugeteilt werden dürfen. Am Spitzentag wurden 1.045 Slots beantragt. Maximal wären 747 koordinierte Slots/Tag möglich.

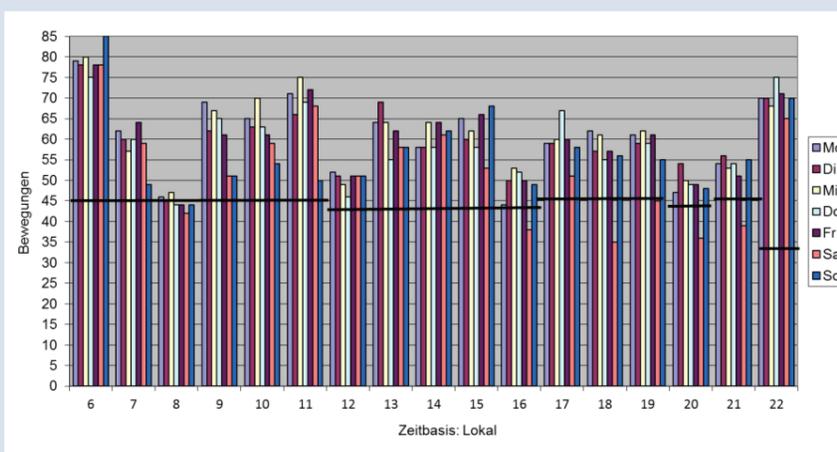


Nach der Erstkoordination am 26.10.2017 waren durch den Flughafenkoordinator für den Flughafen Düsseldorf 156.739 Slots im Linien- und Charterverkehr koordiniert. Dies entspricht einer Differenz von + 0,6 % (= 906 Slots) gegenüber der Erstkoordination 2017. Teil der Erstkoordination sind auch noch die mehreren tausend historischen Air Berlin Slots.

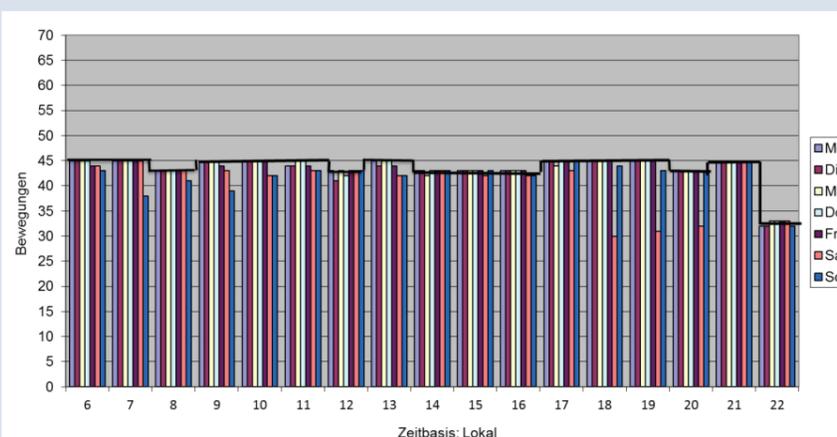
Das Plus in den koordinierten Bewegungen kommt u.a. dadurch zustande, dass die Fluggesellschaften nun auch die ehemals verbliebenen nachfrageschwachen Zeiten (z. B. am Wochenende) mit Flugbewegungen belegen.

Aufgrund der Rekordanmeldung zum Sommer 2018 konnte der Flughafenkoordinator aufgrund der geltenden Stundeneckwerte mehr als 47.000 Slots nicht zuteilen.

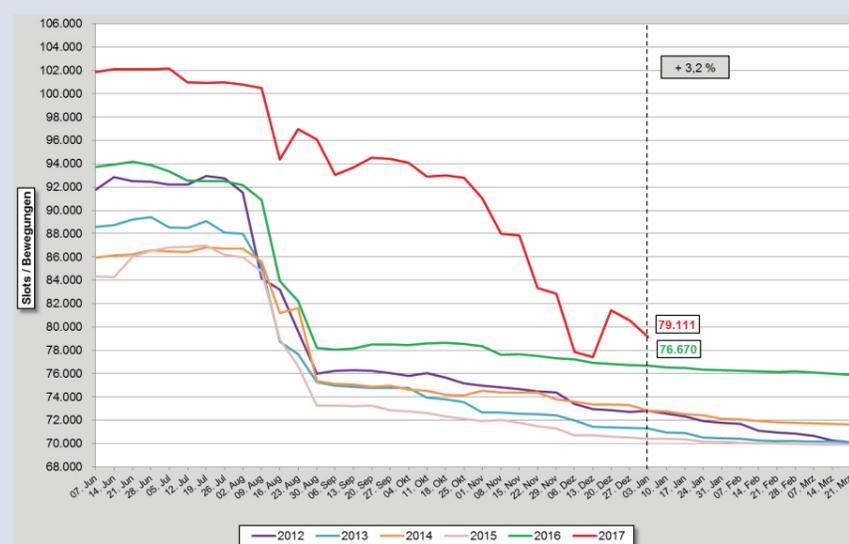
Zum 03.01.2018 sind für den Sommer 2018 134.369 Bewegungen koordiniert. Damit liegt der Slotbestand leicht über dem Vorjahr (+0,4 %). Allerdings befinden sich in der Koordination noch historische Slots von Air Berlin und FlyNiki, die Teil der Insolvenzmasse sind und die nach der Finalisierung der diversen Vereinbarungen zwischen den Insolvenzverwaltern und anderen Airlines neu verteilt werden.



Musterwoche zum Datenbestand der Beantragung Sommer 2018



Musterwoche zum Datenbestand der Erstkoordination Sommer 2018



Entwicklung der wöchentlichen Koordinationsstände (Linien- & Charterflüge) für die Sommerflugpläne 2013 bis 2018

Ausblick 2018

Auf Basis der zuvor dargestellten Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung geht die Geschäftsführung der FDG für das Geschäftsjahr 2018 von einem gegenüber 2017 in etwa gleichbleibenden Passagiervolumen in Höhe von 24,5 Mio. am Flughafen Düsseldorf aus. In Folge der sich ändernden Verkehrsstrukturen und im Rahmen von Preissteigerungen wird jedoch mit einem Umsatzwachstum im Bereich Aviation sowie auch Non-Aviation gerechnet. Das operative Ergebnis soll ein Niveau von näherungsweise EUR 97,6 Mio. erreichen. In der Gesamtbetrachtung wird eine kontinuierliche Ergebnisverbesserung bei der Flughafen Düsseldorf GmbH erwartet.

Wesentliche Investitionen des kommenden Geschäftsjahres werden die Erneuerungen bzw. Erweiterungen von Flugbetriebsflächen, Regenklärbecken und der Gepäckförderanlage sowie die Arrondierung des Flughafengeländes betreffen.

Auf Basis der zuvor dargestellten Rahmenbedingungen sowie der Marktberichte Düsseldorf geht der Geschäftsbereich Immobilienmanagement in 2018 von einer weiterhin stabilen Geschäftsentwicklung aus. Die Nachfrage nach Büroflächen für den Teilmarkt Airport City ist nachhaltig stabil bei gleichzeitig niedrigem Leerstandsvolumen. Auch das Interesse von Projektentwicklern und Immobiliengesellschaften, an diesem Standort zu investieren, ist ungebrochen. Der frühestmögliche Verkaufszeitpunkt weiterer Flächen der Airport City II ist vom Verlauf des laufenden Bebauungsplanverfahrens (Airport City II) abhängig. Eine große Herausforderung stellt die Nachvermietung der Liegenschaften dar, welche durch die Air Berlin, Air Berlin Technik sowie die NIKI in Folge der Insolvenz vorzeitig zurückgegeben werden. Die in Verhandlung befindliche, zukünftige Airlinestrategie wird einen erheblichen Einfluss auf den Bedarf an Wartungshangars und sonstigen Flächen zeigen. Des Weiteren sind von der Entwicklung zahlreiche Dienstleister, wie z. B. Cateringunternehmen, die ebenfalls Mieter des Flughafens

sind, direkt abhängig. Die bisherige Slotvergabe und entsprechende Veröffentlichungen der Airlines sind vor diesem Hintergrund positiv zu bewerten.

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit wird für 2018 auf dem Niveau von 2017 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 23 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 geplante Veräußerung von Anteilen der FHG MG mit entsprechendem Entfall der Verlustübernahme zu vollenden.

Chancen- und Risikobericht

Chance- und Risikomanagement

Um wesentliche Chancen und Risiken der zukünftigen Geschäftsentwicklung zeitnah und umfassend abbilden zu können, ist bei der Flughafen Düsseldorf GmbH einschließlich deren Tochtergesellschaften ein umfangreiches Chancen- und Risikomanagementsystem implementiert. Der Prozess hierzu gliedert sich hauptsächlich in die Phasen Identifikation, Bewertung, Steuerung, Überwachung und Kommunikation. Die Operationalisierung und Umsetzung erfolgt durch eine eigene Richtlinie zum Chancen- und Risikomanagement.

Verantwortlich für die übergreifende Steuerung der Chancen und Risiken ist das Zentrale Chancen- und Risikomanagement des Unternehmens, welches organisatorisch im Bereich des Corporate Controllings angesiedelt ist. Eine regelmäßige Aktua-

lisierung erfolgt durch die jeweiligen Risikoverantwortlichen und Risikobeauftragten der einzelnen Geschäftsbereiche und den verbundenen Unternehmen. Durch sie werden identifizierte Chancen und Risiken bewertet und entsprechende Steuerungs- und Überwachungsmaßnahmen erarbeitet und nachverfolgt. Unterstützt wird dieser Prozess von einer detaillierten Dokumentation des gesamten Risikomanagementsystems mittels einer Software, die als zentrale Datenbank für sämtliche identifizierte Chancen bzw. Risiken und damit verbundenen Maßnahmen zur Verfügung steht. Neu auftretende wesentliche Chancen bzw. Risiken sind im Rahmen einer ad-hoc-Meldung, unabhängig von der regelmäßigen Berichterstattung, direkt mitzuteilen. Darüber hinaus findet vierteljährlich eine Chancen- und Risikoinventur auf Konzernebene statt.

Die Chancen und Risiken werden in drei Chancen- bzw. Risikoklassen unterteilt. Die Chancen-Risikoklasse A gibt das höchste, die Chancen-Risikoklasse B ein mittleres und die Chancen-Risikoklasse C ein niedriges (Gefährdungs-) Potential an. Mit der Bildung dieser Rangfolge wird im Rahmen der Risikoberichterstattung unmittelbar die relative Bedeutung der Chancen und Risiken unterstrichen. Alle A-Chancen und A-Risiken werden quantitativ bewertet und mehrjährig betrachtet. Durch die „mehrjährige Bewertung“ wird der Einfluss der Chancen und Risiken auf den Wirtschaftsplan stärker herausgestellt.

Für die quantitative Bewertung sind den Kriterien der Auswirkung konkrete Spannen von Beträgen zugeordnet, die sich aber in den Gesellschaften unterscheiden können, da die Schadenshöhe/Auswirkung je nach Vermögens- und Ertragslage eine andere Wirkung auf die Gesellschaft hat.

Im Jahresverlauf werden im Konzern zwischen 60 und 70 Chancen und Risiken aktiv gesteuert.

Wesentliche Chancen und Risiken

Beim Verkehr zeigt sich aus der zugrunde liegenden Verkehrsprognose das Risiko insbesondere in der unterstellten Weiterführung bzw. dem Wiederaufbau des Verkehrs nach der Insolvenz der Air Berlin. Air Berlin hat den Verkehr komplett zum 28.10.2017 eingestellt. Von Lufthansa wurde die Tochtergesellschaft LGW übernommen, wodurch die von diesen Airlines bedienten Strecken im Kontinental-Bereich als Bestandteil der LH-Gruppe weitergeführt werden können. Ebenso werden die zuvor bereits im Wet-Lease von Lufthansa für Air Berlin durchgeführten Strecken weiterbedient. Auch easyJet übernimmt weitere Air Berlin-Strecken von Berlin aus, von Düsseldorf wird aber zunächst nur Berlin mehrmals am Tag angefliegen. Zudem nehmen weitere Airlines ehemalige Air Berlin-Strecken in ihr Programm auf. Offen ist im Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichtes noch der Verkauf der Air Berlin-Tochter Niki. Die Air-Berlin-Tochter geht nicht wie geplant an IAG. Neuer Besitzer wird Niki Lauda, der zusammen mit Thomas-Cook-Tochter Condor bot. Die Lufthansa hatte zuvor ihr Kaufangebot nach kartellrechtlichen Bedenken zurückgezogen. Die Interkontinental-Strecken der Air Berlin sind bereits zum 15.10.2017 vollständig weggefallen und werden zunächst nur zum Teil durch Neuaufnahmen von Condor und der LH-Gruppe bereits ab dem Winterflugplan 2017/18 sowie erweitert im Sommerflugplan 2018 aufgefangen. Hier besteht die Chance des weiteren Ausbaus von Interkont-Strecken insbesondere durch Eurowings. Durch die nachhaltige Veränderung der Kundenstruktur ergibt sich für den Flughafen Düsseldorf ein erhöhtes Abhängigkeits-Risiko gegenüber der Lufthansa / Eurowings-Gruppe, die künftig voraussichtlich eine noch bedeutendere Stellung als Airline am Flughafen Düsseldorf einnehmen wird. Gleichzeitig bieten sich hier jedoch auch Chancen aus einer engeren strategischen Zusammenarbeit mit dieser Airline in Non-Aviation-Segmenten. Positiv zu bewerten ist, dass der Ausfall der Air Berlin am Standort Düs-

seldorf voraussichtlich bereits im Frühjahr 2018 fast vollständig durch Slots anderer Airlines aufgeholt sein wird.

Grundsätzlich 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 Wirtschaftskrisen im Euro-Raum und auch politischen Konflikten sind Auswirkungen auf Geschäfts- und Touristikreisen nicht auszuschließen.

Ein vom Flughafen Düsseldorf letztlich nicht beeinflussbares Risiko geht von Witterungslagen und Schadensereignissen aus. So kann es aufgrund von Schneefall und Glätte zu Beeinträchtigungen des Flugverkehrs kommen, die sich auch auf die Umsätze der FDG auswirken. Ähnliches gilt für Naturereignisse wie z. B. Vulkanausbrüche – wie zuletzt das Geschäftsjahr 2010 gezeigt hat. Auch das Enteistungsgeschäft der Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH (FDGHG) ist stark witterungsabhängig und kann Chance als auch Risiko für diese Tochtergesellschaft darstellen.

Am 15. Juni 2015 hat das Landesverkehrsministerium den Planfeststellungsbeschluss für die Errichtung von Vorfeldflächen auf dem westlichen Betriebsgelände des Verkehrsflughafens Düsseldorf erlassen. Der Beschluss ist sofort vollziehbar. Gegen den Beschluss haben die Stadt Ratingen, die Stadt Kaarst, die Stadt Meerbusch sowie 10 Privatpersonen Klage mit dem Ziel der Aufhebung des Beschlusses erhoben und ferner haben die Stadt Meerbusch und die 10 Privatpersonen einen Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung ihrer Klagen gestellt. Hier besteht das Risiko, dass die FDG die notwendigen Abstellpositionen nicht bau-

en kann, wenn sich das Verfahren weiter verzögern oder der Beschluss aufgehoben werden sollte.

Die Wirtschaftsplanung sieht für das Jahr 2019 den Bescheid eines Planfeststellungsbeschlusses mit ersten verkehrlichen Zuwächsen im Winterflugplan 2019/2020 vor. Mit der erwarteten Genehmigung und dem daraus entstehenden Verkehrswachstum sind neben den erforderlichen Investitionen in die Infrastruktur auch positive Ergebniseffekte durch zusätzliche Erlöse in den Bereichen Aviation und Non-Aviation zu erwarten. Es besteht allerdings 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. Sollte die beantragte Kapazitätserweiterung nicht genehmigt werden, ist mit einer stagnierenden Geschäftsentwicklung des Flughafens zu rechnen.

Als High Risk Unternehmen stehen Flughäfen unter besonderer Beobachtung öffentlicher Stakeholder und Meinungsbildner. Eine Vielzahl potenziell negativer Issues bergen auf kommunikativer Ebene die Gefahr eines Reputationsverlustes/Schädigung des Images, sollte das Unternehmen hier nicht adäquat reagieren. Es besteht abgeleitet das Risiko, dass Passagiere Flughäfen der Umgebung als Folge des Reputationsschadens präferieren und der Kundenverlust Auswirkungen auf die Ertragslage des Unternehmens hat. Die Gefahr eines Reputationsschadens kann dabei aus sehr verschiedenen Themenfeldern hervorgehen, die unterschiedliche Eintrittswahrscheinlichkeiten und Auswirkungen aufweisen. Aktuell verzeichnet der Luftverkehrsstandort Düsseldorf eine Reihe relevanter Reputationsrisiken. Dabei ist anzumerken, dass die Situation durch das zeitgleiche Auftreten reputationsgefährdender Issues verschärft wird. Beispielhaft sind in 2017 Verzögerungen rund um das

Gepäckhandling und die teilweisen Personalengpässe an den Sicherheitskontrollen zu nennen. Dabei hat die FDG nur mittelbaren Einfluss auf die Prozesse der externen Dienstleister im Abfertigungsgeschäft und bei den Sicherheitskontrollen, da keine Vertragsverhältnisse der FDG mit diesen Gesellschaften bestehen. Hier sieht jedoch der Passagier den Flughafen Düsseldorf in der Verantwortung. Neben regelmäßigen Gesprächen wird durch Vertragsstrafen im Rahmen der Flughafenbenutzungsordnung und das Angebot, die Sicherheitskontrollen für den Bund durchzuführen, diesem Umstand Rechnung getragen.

Die Liberalisierung der Bodenabfertigungsdienste, die seit 2004 von der 100%igen Tochtergesellschaft FDGHG erbracht werden, hat zu einem kontinuierlichen Erstarken des Wettbewerbs geführt. Per Ende 2017 liegt der Marktanteil der FDGHG bei 3,7 %. Das in 2012/2013 erarbeitete Restrukturierungskonzept befindet sich in der Umsetzung. Trotz eines bereits erfolgten signifikanten Mitarbeiterabbaus existiert das Risiko der nicht möglichen Umsetzung der weiteren geplanten Sanierungsbemühungen. Der geplante Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen zugunsten der konzerninternen Deckung von Leistungsbedarfen im Bereich Sicherheitsdienstleistungen und Leistungen, insbesondere in der zentralen Infrastruktur, bedeutet für andere Konzerngesellschaften eventuellen Mehraufwand gegenüber der Deckung dieser Bedarfe im Wege des Bezugs von Fremdleistungen. Ergänzend ist auf das Risiko der Zahlung eines Ausgleichsbetrages an die RZVK aufgrund möglicher substanzieller Personalverluste hinzuweisen.

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 Untersuchun-

gen sind erhöhte PFT-Konzentrationen im Boden und Grundwasser auf dem Flughafengelände sowie im Grundwasser in Kaiserswerth, Kalkum und Lohausen festgestellt worden. Auf der Grundlage von zahlreichen Untersuchungen ist eine Gefährdungsabschätzung erstellt worden. Nach dem erfolgreichen Einsatz einer Testanlage sind drei Grundwassersanierungsanlagen am ehemaligen Feuerlöschübungsbecken im November 2015, an der Feuerwache Nord im Mai 2016 und an der Südbahn (Unfallstelle Atlas Air) im Juni 2016 in Betrieb genommen worden. Bereits im Jahresabschluss 2010 wurde eine Rückstellung für die erwarteten Untersuchungen und Sanierungsmaßnahmen gebildet. Möglichkeiten und Anforderungen der Bodensanierung werden derzeit mit den Behörden abgestimmt, die zu höheren Kosten führen können. Die PFT-Fahnen in Kaiserswerth, Kalkum und Lohausen werden in die Sanierung einbezogen. Die FDG befindet sich in der Abstimmung mit den Behörden zu den Sanierungszielen und weiteren Sanierungsmaßnahmen. Es gibt keine gesetzlich verbindlichen Grenzwerte und Sanierungszielwerte für Boden und Grundwasser. Ebenso wenig besteht abschließende Klarheit, ob die FDG alleiniger Verursacher ist und 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.

Für das Jahr 2018 wurde ein EEG-Preisanteil von 6,79 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. In den letzten Jahren wurden hier bereits Maßnahmen zur Gegensteuerung

getroffen und es werden weitere Einsparmöglichkeiten u.a. durch Stärkung der Eigenversorgung untersucht und umgesetzt. 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 und im Jahresabschluss 2017 diese Rückstellung noch einmal erhöht. Es kann aber weder mit Sicherheit gesagt werden, dass diese Rückstellungen ausreichend sind, noch ist es ausgeschlossen, dass der Flughafen künftig mit weiteren Lärmschutzauflagen belastet wird.

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 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.

Die Nachvermietungen für Flugzeug-Hallen 7 und 8 stellen nach der Air Berlin-Insolvenz ein Risiko für die Beteiligung BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG (Bisawa) dar. Es finden Verhandlungen über vollständige, aber auch teilweise und temporäre Vermietungen des Hallenteils der Halle 8 sowie der Halle 7 statt. Für den Büroteil der Halle 8 ist die Bundespolizei als neuer Mieter vorgesehen, da grundsätzlich eine Verlagerung der Bundespolizei aufgrund der geplanten Entwicklung des Areals der Airport City II notwendig ist.

Bei der Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH (FDI) besteht das Hauptrisiko in der Verzögerung des Projektes Airport City II, wenn die Grundstücksverhandlungen mit der Stadt sich weiter verzögern oder die Rechtsgültigkeit des B-Plans nicht wie geplant erreicht wird. Der derzeitige sich im Genehmigungsverfahren befindliche B-Plan ist aufgrund der bestehenden Hinder-

nisbegrenzungsflächen der Querwindbahn (Start- und Landebahn 15/33) so nicht umsetzbar. Da sich die Verkleinerung des B-Plan-Gebietes nicht wirtschaftlich durchführen lässt, ist die Aufgabe der Querwindbahn im Rahmen eines Änderungs-genehmigungsverfahrens erforderlich. Die Dauer des Entscheidungsprozesses sowie des Änderungs-genehmigungsverfahrens können zu einer Verzögerung des B-Planverfahrens führen. Zudem kann die Bau-maßnahme U81 bei der Entwicklung der Airport City II und bei der Vermarktung Auswirkungen zeigen.

Die Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH (FDCG) ist stark von der Tonnageentwicklung abhängig, die wiederum sehr stark an der Konjunkturlage hängt. Daraus ergeben sich für die FDCG sowohl Chancen und Risiken aus dieser Entwicklung. Daneben zeigte der in den aktuellen Planungen bereits berücksichtigte Einbruch der Interkontinental-Verbindungen nach der Air Berlin Insolvenz zunächst starke Auswirkungen. Der eingesetzte und weiter erwartete Wiederaufbau dieser und anderer Interkontinentalverbindungen und die sich damit verändernde Kundenstruktur der FDCG sind ebenso mit Chancen und Risiken verbunden.

Aufgrund der Entwicklungen in der Luftverkehrswirtschaft hat das ursprüngliche Rational der mehrheitlichen Beteiligung der FDG an der Flughafengesellschaft Mönchengladbach mbH (FMG) keinen Bestand mehr. Vor diesem Hintergrund ist eine Reduzierung der Beteiligung durch Anteilsveräußerung an den Mitgesellschafter NEW mobil und aktiv Mönchengladbach GmbH beabsichtigt, wobei seitens der FDG ein Minderheitenanteil von 20,00 % gehalten werden soll. Die NEW bezweckt mit dem Anteilserwerb insbesondere die Ausweitung des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach bezüglich des Wertverkehrs sowie die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen. Im Wirtschaftsplan wurde die Einigung mit der NEW zur Übertragung von Anteilen an der

FMG ab dem 01.04.2018 unterstellt. Sollte die Transaktion scheitern, müsste die FDG durch den bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag weiter die Verluste bis zur möglichen Kündigung tragen, welche voraussichtlich eine Insolvenz der FMG zur Folge hätte. Die Kündigung des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags ist mit Auslaufen der Kündigungs-verzichtserklärung zum 31. Dezember 2020 möglich.

In ausgewählten Einzelfällen hat die FDG Bürgschaften zugunsten von Tochterunternehmen und Beteiligungen übernommen. Laut Gesellschaftsvertrag der BISAWA stehen die Gewinnentnahmen der Gesellschafter unter dem Vorbehalt der Rückforderung durch den persönlich haftenden Gesellschafter, der BISA-WA Beteiligungs GmbH. Die Rückforderung kann nach pflichtgemäßem Ermessen erfolgen, insbesondere dann, wenn die Einnahmen der Gesellschaft nicht geeignet sind, die Ausgaben zu decken. Die Rückzahlungsverpflichtung ist begrenzt auf die entnommenen Gewinnanteile des Kommanditisten der letzten fünf Geschäftsjahre mit positiven Jahresüberschüssen. Für die FDG besteht insofern das Risiko, vereinbarte Beteiligungserträge in Höhe von insgesamt etwa 8,8 Mio. EUR auf Anforderung zurückzahlen zu müssen. Vor dem Hintergrund der aktuell geführten Gespräche mit potenziellen Interessenten zur Vermietung der Hallen 7 und 8 wird derzeit jedoch nicht von der Inanspruchnahme der Rückzahlungsanforderung durch die Komplementärin der BISAWA ausgegangen. Mit Gesellschafterbeschluss vom 05. / 08.01.2018 hat sich die FDG zudem bereit erklärt, der BISAWA ein nachrangiges Darlehen in Höhe der Gewinnanteile 2017 von 1,9 Mio. EUR zu gewähren. Bisher wurde auch dieses Darlehen nicht in Anspruch genommen.

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 Absicherungsniveau insgesamt sowie über einzelne Sicherungen entscheidet das so genannte Treasury-Board. Per Ende 2017 liegt der Anteil der festverzinslichen bzw. per SWAP gesicherten Darlehen bei rund 73 %. Zur Absicherung bedient sich die FDG ausschließlich so genannter Mikro-Hedges. Als Sicherungsinstrumente kommen ausschließlich Zinsswaps zum Einsatz. Die Effektivität der Sicherung wird anhand der so genannten critical-terms-match-Methode bestimmt. Bei mit Tilgungen versehenen Kredittranchen wird darauf geachtet, dass auch das Absicherungsinstrument eine „Tilgung“ vollzieht. Teilweise wird dabei nicht die volle Restlaufzeit der Kredittranchen abgesichert. Ggf. werden so genannte Forward-Zinsswaps als Anschlusssicherungen abgeschlossen. Bilanzial führen die beschriebenen Hedgings

i.d.R. zur Behandlung als Bewertungseinheit mit dem jeweiligen (Teil-) Kredit, so dass insoweit 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 Darlehen von dieser Entwicklung profitiert. Dagegen könnte ein gegenüber der Planung schnellerer bzw. stärkerer Anstieg der Zinsen negative Auswirkungen auf die Zinsaufwendungen haben. Aufgrund des günstigen Zinsniveaus hat die FDG Swaps auf zwei bestehende Finanzierungen abgeschlossen, deren Laufzeit über die Laufzeit der ausgewählten Darlehen hinausgeht (sog. antizipative Swaps). Diese werden als Bewertungseinheit zwischen Swap und Darlehen dargestellt.

Im Rahmen des Konsortialkreditvertrags bestehen so genannte Financial Covenants. Deren Nicht-Einhaltung könnte eine Kündigung der Kredite zur Folge haben. Konkret bestehen Covenants im Hinblick auf eine wirtschaftliche Eigenkapitalquote sowie eine Mindestrelation von Barliquidität im Verhältnis zum durchschnittlichen Kapitaldienst der kommenden 5 Jahre. Unter Barliquidität wird dabei eine Art Cashflow verstanden. Eine (künftige) Verfehlung der financial Covenants erscheint aktuell sehr unwahrscheinlich.

Gesamtbeurteilung Risiken und Chancen

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

Düsseldorf, den 13. Februar 2018

Flughafen Düsseldorf GmbH

Thomas Schnalke
Michael Hanné
Dr. Martin Kirchner – Anzinger



Herausgeber
Flughafen Düsseldorf GmbH
Unternehmenskommunikation
Leitung: Thomas Kötter

Konzeption & Redaktion
Jörn Bücher

Gestaltung
Jörn Bücher

Fotos
Andreas Wiese



DUS



Geschäftsbericht 2017

Düsseldorf Airport
Postfach 30 03 63
D-40403 Düsseldorf

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

dus.com