







Fünffjahresübersicht  
2014–2018

Verkehrsentwicklung

	2014	2015	2016	2017	2018
--	------	------	------	------	------

Fluggäste

Fluggastaufkommen (Mio.)	21,85	22,50	23,52	24,6	24,3
--------------------------	-------	-------	-------	------	------

Durchschnitt pro Tag	59.864	61.579	64.443	67.463	66.533
----------------------	--------	--------	--------	--------	--------

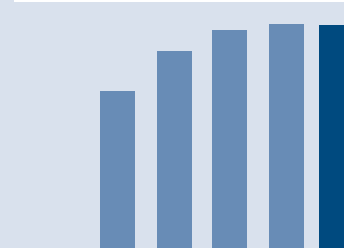
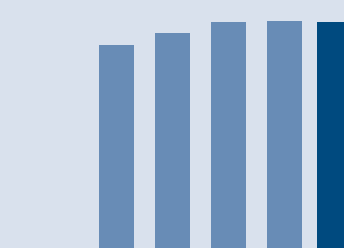
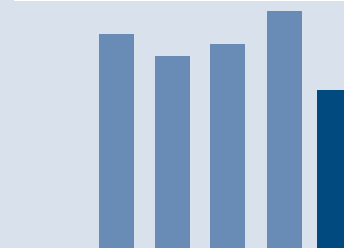
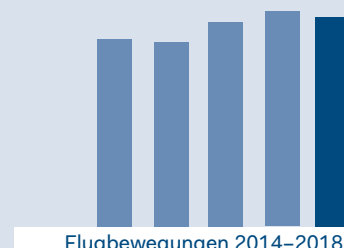
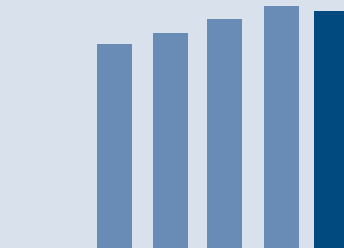
Flugbewegungen

Flugbewegungen	210.732	210.205	217.574	221.635	218.818
----------------	---------	---------	---------	---------	---------

Durchschnitt pro Tag	578	577	576	596	560
----------------------	-----	-----	-----	-----	-----

Luftfracht

Luftfracht (t) inkl. Trucking	114.180	105.300	107.619	121.614	95.955
-------------------------------	---------	---------	---------	---------	--------



Geschäftsentwicklung in Mio. EUR

	2014	2015	2016	2017	2018
--	------	------	------	------	------

Umsatzerlöse	425,6	449,0	464,9	482,8	474,5
--------------	-------	-------	-------	-------	-------

Bilanzsumme	1.079,8	1.044,0	987,2	993,4	1.135,4
-------------	---------	---------	-------	-------	---------

Anlagevermögen	1.003,0	950,8	927,4	925,3	1.066,0
----------------	---------	-------	-------	-------	---------

Investitionen	83,1	62,6	46,8	73,2	80,2
---------------	------	------	------	------	------

Abschreibungen	63,5	68,6	69,9	73,8	76,0
----------------	------	------	------	------	------

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

Cashflow	116,4	130,7	124,1	140,0	109,2
----------	-------	-------	-------	-------	-------

Mitarbeiterzahl (zum 31.12.)	2.252	2.240	2.223	2.271	2.307
------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------



Geschäftsbericht 2018

Fünffjahresübersicht	2
Vorwort der Geschäftsführung	5
Konzernstruktur	6
Organe der Gesellschaft	7
Chronik 2018	8
Top Five: Flugziele und Airlines	14
Flugangebot	16
Bericht des Aufsichtsrates	25
Jahresabschluss zum 31. Dezember 2018	27



Liebe Leserin, lieber Leser,

2018 war ein aufregendes, herausforderndes und abwechslungsreiches Jahr für den Flughafen Düsseldorf. Die Slotnachfrage der Airlines war ungebrochen hoch, mit unserem Streckennetz sind wir in einem sich schnell wandelnden Markt sehr gut aufgestellt. Die Menschen reisen sehr gerne von und zum Düsseldorfer Airport, wie uns jüngst wieder eine Fluggastbefragung bestätigte. Das alles unterstreicht unsere Marktführerschaft als Flughafen für die Rhein-Ruhr-Region und ganz Nordrhein-Westfalen. Die Passagierzahlen sowie die Starts und Landungen bewegten sich in 2018 annähernd auf Vorjahresniveau. Der Jahresüberschuss beträgt 59,1 Mio. Euro. Und das, obwohl mit der Air Berlin unser größter Carrier den Flugbetrieb eingestellt hat. In einem gemeinsamen Kraftakt mit unseren Partnern und unseren Mitarbeitern ist es uns gelungen, das Verkehrsangebot binnen eines Jahres wieder herzustellen. Mit Verlegung der Langstrecke nach Düsseldorf setzte Eurowings ein deutliches Zeichen für die Attraktivität unseres Standorts. Aber auch andere Airlines wie Condor und Tuifly trugen durch Streckenaufstockungen dazu bei, dass der Düsseldorfer Flughafen seinen Wachstumskurs künftig wieder fortsetzen kann.

Wir schauen erwartungsfroh in die Zukunft und werden unsere Infrastruktur und unser Dienstleistungsangebot der wachsenden Mobilitätsnachfrage in der Bevölkerung und in der Wirtschaft anpassen. Die Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Münster zur Rechtmäßigkeit des Projekts „Ersatzfläche Vorfeld West“ ist in dieser Hinsicht positiv zu sehen. Und auch für das laufende Planfeststellungsverfahren zur Kapazitätserweiterung hoffen wir auf eine positive Entscheidung des zuständigen Landesverkehrsministeriums, das unseren Antrag derzeit nach Recht und Gesetz bearbeitet. Der Düsseldorfer Airport benötigt Wachstumschancen, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Die seit Jahren hohe Slotnachfrage ist dafür ein eindrucksvoller Beweis.



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

Als größte Arbeitsstätte in Düsseldorf mit über 20.000 Beschäftigten gibt der Flughafen erhebliche Beschäftigungsimpulse für das Land. Wir arbeiten täglich daran, die Standortqualität immer weiter zu verbessern. Wir möchten auch weiterhin ein attraktiver Arbeitgeber sein, der Toleranz und kollegiales Miteinander fördert.

Angesichts der guten Ergebnisse möchten wir uns ganz herzlich bei allen bedanken, die diesen Erfolg im vergangenen Jahr ermöglicht haben: bei unseren Passagieren, den Besuchern, Airlines und übrigen Geschäftspartnern. Und nicht zuletzt bei unseren Mitarbeitern, die durch ihr hohes Engagement und ihre Einsatzbereitschaft dazu beitragen, Düsseldorf Airport tagtäglich startklar zu machen.

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 &amp; Co. KGaA

40% Aer Rianta International cpt

## Tochtergesellschaften

**Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH, Düsseldorf**  
(100% FDG)

**Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH, Düsseldorf**  
(100% FDG)

**Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH, Düsseldorf**  
(100% FDG)

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

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

**Flughafen Düsseldorf Energie GmbH, Düsseldorf**  
(100% FDG)

**Estamin Beteiligungs GmbH, Düsseldorf**  
(100% FDG)

**BISAWA Beteiligungs GmbH, Düsseldorf**  
(100% FDG)

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

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

Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH, Mönchengladbach  
(20% FDG)

SITA Airport IT GmbH, Düsseldorf  
(30% FDG)

Flughafen Düsseldorf Tanklager GmbH, Düsseldorf  
(40% FDG)

## Gesellschafter

Airport Partners GmbH

Landeshauptstadt Düsseldorf



## Aufsichtsrat

Thomas Geisel  
Oberbürgermeister der  
Landeshauptstadt Düsseldorf  
Vorsitzender (bis 15. Januar 2019)  
Zweiter stellv. Vorsitzender  
(ab 16. Januar 2019)

Dr. Rolf Pohlig  
Unternehmensberater  
(ab 26. September 2018)  
Vorsitzender (ab 16. Januar 2019)

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

Gerhard Schroeder  
Geschäftsführer  
AviAlliance GmbH  
Zweiter stellv. Vorsitzender  
(bis 15. Januar 2019)

Cafer Celik  
Assistent Betriebsleitung  
Warehouse  
Arbeitnehmervertreter

Prof. Christoph Ehrhardt  
Managing Partner Bennix  
Strategic Advisors GmbH  
(ab 26. September 2018)

Dr. Axel Epe  
Rechtsanwalt  
(bis 25. September 2018)

Raymond Gray  
Group CFO daa plc, Ireland

Heinz Hardt  
Bürgermeister a. D. der  
Landeshauptstadt Düsseldorf  
(bis 28. Februar 2018)

Angela Hebler  
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  
(bis 25. Mai 2018)

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 MdB  
Abgeordneter des  
Deutschen Bundestages

Michael Röder  
Leiter Personalmanagement  
Arbeitnehmervertreter

Rolf Tups  
Unternehmensberater

Stefan Wiedon  
Pädagogische Fachkraft  
(ab 9. April 2018)

## Geschäftsführung

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

Michael Hanné  
Geschäftsführer  
Arbeitsdirektor  
Geschäftsführungsbereich  
Operations und Arbeitsdirektor  
Düsseldorf

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

## Prokuristen

Stefan Beitelmann  
Geschäftsbereichsleiter  
Operations und Sicherheit  
Düsseldorf

Rüdiger Burs  
Geschäftsbereichsleiter  
Real Estate Management  
Kaarst (ab 1. Januar 2019)

Anja Dauser  
Geschäftsbereichsleiterin  
Immobilien Management  
Düsseldorf

Dipl.-Ing. Klaus Dirmeier a.D.  
Geschäftsbereichsleiter  
Real Estate Management  
Essen (bis 31. August 2018)

Ellen Kirschenfauth  
Leiterin des Service- und  
Steuerungs-Centers  
Human Resources  
Köln

Andreas Klingler  
Stabsstellenleiter  
Recht & Compliance  
Düsseldorf

Ilse Ruffer  
Geschäftsbereichsleiterin  
Customer Management  
Düsseldorf

Thilo Schmid  
Geschäftsbereichsleiter  
Aviation Management &  
Unternehmensentwicklung  
Mülheim an der Ruhr

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



01



10. Januar

**Neues digitales Werbemedium**

Düsseldorf Airport baut sein digitales Werbeangebot aus. Auf insgesamt 45 „Airport Mall Video-Screens“, die sich im öffentlichen Bereich sowie in den drei Flugsteigen befinden, können werbetreibende Unternehmen ab sofort aufmerksamkeitsstark ihre Botschaften platzieren.



16. Februar

**Eurowings setzt voll auf Düsseldorf**

Für den bevorstehenden Sommerflugplan stockt Eurowings sein Angebot am Düsseldorfer Airport um 30 Prozent auf und bietet seinen Kunden damit eine Million Sitze im Monat an. Dieses Wachstum zeigt sich auch an der Flottengröße: Rund 40 Flugzeuge – ein Plus von circa 50 Prozent – werden im Sommer in Düsseldorf stationiert, darunter in einem ersten Schritt drei, später acht Langstreckenjets.



15. Januar

**Klimaschutz dank Fernwärme**

Vertragsunterzeichnung zum Klimaschutz: Der Airport wird bis Ende 2019 an das zentrale Fernwärmenetz der Stadtwerke Düsseldorf angeschlossen und dadurch zukünftig das Terminal und weitere Gebäude umwelt- und klimafreundlich beheizen. Infolgedessen reduzieren sich nicht nur die Feinstaub- und Stickoxid-Emissionen, sondern auch der Ausstoß von Kohlendioxid sinkt um rund 70 Prozent.



20. März

**Mit Laudamotion nach Spanien**

Die österreichische Fluglinie Laudamotion steuert erstmals den Düsseldorfer Airport an. Mit an Bord: Niki Lauda, dreifacher Formel-1-Weltmeister und Besitzer der neu gegründeten Airline, der vor zahlreichen Medienvertretern seinen Sommerflugplan vorstellt. Laudamotion kündigt an, in Düsseldorf ihre größte Basis aufzubauen und noch mehr Flüge bis zur Sommersaison anzubieten.

1. Februar

**Auszeichnung für ökologisches Engagement**

Der Düsseldorfer Flughafen verbessert seine CO<sub>2</sub>-Bilanz nochmals. Dies wird vom internationalen Zertifizierungsprogramm „Airport-Carbon-Accreditation“ (ACA) bestätigt. Bereits zum zweiten Mal wurden die gesamten Emissionen betrachtet, die am Flughafen-Standort entstehen.

04



19. April

**Airport meets Startup**

Der Flughafen beteiligt sich an der Düsseldorfer „Startup-Woche“ und lädt zur Veranstaltung „Airport meets Startup“ ins Terminal ein. „Frische Ideen aus der Gründerwelt sind immer gefragt“, betont Thomas Schnalke, Sprecher der Geschäftsführung des Düsseldorfer Flughafens. „Innovative Impulse und Produkte können uns helfen, die Abläufe am Airport zu verbessern, auf die Bedürfnisse unserer Kunden noch schneller und zielgerichteter zu reagieren.“



28. April

**Wasserfontäne zum Aufstieg**

Großer Empfang am Airport: Gut 600 Fans feiern Bundesliga-Aufsteiger Fortuna Düsseldorf. Um 19:23 Uhr landet der Charterjet mit der Flugnummer VO 7001 unter dem Jubel der Fans am Düsseldorfer Flughafen. Die Maschine wird von Wasserfontänen empfangen und aus dem Cockpit ragt eine Fortuna-Fahne.

29. April

**DUS sponsert Metro-Marathon**

Geschäftsführer und Arbeitsdirektor Michael Hanné feuert den Startschuss für die Staffelläufer beim Metro-Marathon ab, den der Düsseldorfer Airport erneut sponsert. Zusammen mit 12.000 anderen Sportbegeisterten begeben sich die Flughafenläufer auf die Langstrecke.



26. April

**Schülerinnen nehmen Männerberufe unter die Lupe**

Wie es ist, sich als Frau in typischen Männerdomänen zu behaupten, erleben die Mädchen beim Girls' Day live und in Farbe. Der Flughafenkonzern und seine Partner Lufthansa, Eurowings, Sun Express und Aviapartner haben sie dazu eingeladen, sich für einen Tag lang selbst einmal in diesen Berufsfeldern auszuprobieren.



6. Mai

**Stimmgewaltiges „AirCappella Festival“**

Im Terminal geht es stimmgewaltig zu. Beim „AirCappella Festival“ geben sich zwölf Bands aus Deutschland, Österreich und den Niederlanden ein Stelldichein – und das ganz ohne Instrumente. Als besonderer Gast tritt Henning Wehland, Mitbegründer von H-Blockx und Mitglied der Söhne Mannheims, auf.



**9. Mai****Neuer Partner: Icelandair**

Die isländische Fluggesellschaft Icelandair kündigt eine Verbindung nach Keflavik an. Künftig geht es viermal in der Woche von Düsseldorf über den Heimatflughafen Keflavik auch weiter nach Nordamerika.

**1. Juni****Ryanair eröffnet Basis in Düsseldorf**

Der Low-Cost-Carrier Ryanair eröffnet eine neue Basis in Düsseldorf und feiert drei neue Strecken nach Alicante, Malaga und Palma, die ab dem Sommerflugplan bedient werden. Lutz Honerla und Ulrich Topp vom Airport heißen Lisa Maria Rumpf, Sales and Marketing Executive DACH, stellvertretend für die Airline willkommen.

**7. Mai****Airport unterstützt Koala-Zucht**

Um das international renommierte Zuchtprogramm des Duisburger Zoos zu unterstützen, übernimmt der Düsseldorfer Flughafen eine Koala-Tierpatenschaft und damit einen großen Teil der jährlich anfallenden Verpflegungskosten. Dank dreier wöchentlicher Direktverbindungen zwischen Miami und Düsseldorf findet der Eukalyptus ohne Zeitverlust seinen Weg in den Duisburger Zoo.

**28. Mai****Verlagsgruppe Handelsblatt zeigt Präsenz**

Ein lebensgroßer Bulle nimmt in der Abflughalle Platz. Dort macht er mit einem Handelsblatt in seinen Hufen auf die bekannte Wirtschafts- und Finanzzeitung aufmerksam. Die Aktion ist ein Baustein von vielen in einer partnerschaftlichen Kooperation, die der Flughafen mit der Verlagsgruppe Handelsblatt eingegangen ist.

**8. Juni****Planfeststellungsbeschluss ist rechtmäßig**

Das Oberverwaltungsgericht Münster fällt die Entscheidung zur Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses für das Projekt „Ersatzfläche Vorfeld West“. Die Städte Kaarst, Meerbusch und Ratingen sowie mehrere Privatpersonen hatten gegen den im Juni 2015 erlassenen Planfeststellungsbeschluss des NRW-Verkehrsministeriums geklagt. In den kommenden vier Jahren kann der Düsseldorfer Airport jetzt die für den Flugbetrieb so wichtigen Abstellpositionen bauen.

**27. Juni****Rheinland-Pitch-Finale verspricht Startup-Spirit**

Beim Finale des in der Szene renommierten Wettbewerbs „Rheinland-Pitch“ kann man den Startup-Spirit fühlen. In der Station Airport präsentieren vier junge Gründer ihre innovativen Geschäftsideen und erhoffen sich möglichst viel Zuspruch beim Online-Voting der Expertenjury. Rund 1.000 hochkarätige Gäste, darunter Unternehmer und potentielle Investoren, verfolgen den Showdown, den der Airport als Gastgeber ausrichtet.

**1. Juli****Thomas Schnalke wird Vize-Präsident der ADV**

Dr. Stefan Schulte, Vorstandsvorsitzender der Fraport AG, übernimmt den ADV-Präsidentenstab. An seine Seite tritt als Vize-Präsident Thomas Schnalke, Sprecher der Geschäftsführung. Die Amtszeit geht bis Ende 2020. Der Flughafenverband ADV setzt sich für einen wettbewerbsfähigen Luftverkehr und moderne, leistungsfähige Flughäfen in Deutschland ein. Inhaltlich nutzen die Flughafenchefs das Verbandstreffen, um ihre politischen Erwartungen zu formulieren.

**9. Juli****Mehr Platz an der Sicherheitskontrolle A**

Rechtzeitig vor Beginn der Sommerferien wird der neue Eingangsbereich vor der Sicherheitskontrolle in Flugsteig A eröffnet. Dabei wurde die Bordkartenkontrolle vorverlegt und somit deutlich mehr Platz für die Wartefläche geschaffen. Die Erweiterung ist Teil des Maßnahmenpakets zur Verbesserung der Kundenzufriedenheit.

**19. Juli****Mehr Transparenz durch Web Reports**

Seit fast vier Jahren stellt der Flughafen Düsseldorf auf seiner Homepage sämtliche Flugbewegungen inklusive der Lärm-messwerte nahezu live auf einer Karte dar. In dem „TraVis“ genannten System werden unter anderem der Schallpegel, die Geschwindigkeit und der Flugzeugtyp der in Düsseldorf startenden und landenden Maschinen gezeigt. Ab sofort ergänzen so genannte Web Reports die bisherigen Darstellungen. Der Nutzer erhält nun Einblicke in die monatlichen Messergebnisse und Verkehrsdaten jeder einzelnen der insgesamt 13 festen Flug-lärm-Messstellen.

**1. August****Düsseldorf Airport reduziert Beteiligung**

Die Flughafen Düsseldorf GmbH und der linksrheinische kommunale Versorger NEW strukturieren ihr Engagement als Gesellschafter bei der Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH (FMG) um. Der Düsseldorfer Airport ist – statt wie bisher mit 70 Prozent – jetzt nur noch mit 20 Prozent beteiligt, während die Eigner aus Mönchengladbach ihre Anteile von bisher 30 auf 80 Prozent erhöht haben. Mit 0,01 Prozent bleibt die Stadt Willich weiterhin beteiligt.

**20. August****Jugendinfonieorchester gibt Konzerte in Japan**

Gemeinsam mit dem japanischen Carrier All Nippon Airways ANA und Düsseldorfs Oberbürgermeister Thomas Geisel verabschiedet Geschäftsführer Michael Hanné knapp 100 Musiker des Düsseldorfer Jugendinfonieorchesters vor ihrem Abflug im Terminal. Zwei Konzerte im japanischen Chiba stehen auf dem Programm. Mit ANA geht es auf Konzertreise in Richtung Tokio.

**1. September****Tag der offenen Tür in der Ausbildungswerkstatt**

Die Ausbildungswerkstatt öffnet ihre Pforten. Schulabgänger, die sich ein Bild machen möchten, wie am Airport ausgebildet wird, können sich beim „Tag der offenen Ausbildung“ in der Ausbildungswerkstatt ausführlich über Zukunftschancen am Airport informieren.

**1. September****Flughafen sponsert DUS Cup**

Traditionell begegnen sich am ersten Samstag nach den Sommerferien die Teams der umliegenden Vereine beim großen Jugendfußballturnier. Angefangen bei den Bambini bis hin zu den Spielern der D-Jugend sind alle Altersklassen beim DUS Cup vertreten. Als Ausrichter ist der Flughafen auf dem Vereinsgelände des TuS Düsseldorf Nord, am Ammerweg in Düsseldorf Unterrath, zu Gast.





1. September

**Neue Zufahrtsregelung**

Neue Schrankenanlagen in der Zufahrt zur Abflug- und An-  
kunftsebene helfen, den Verkehrsfluss zu verbessern. Die neue  
Zufahrtsregelung wird nach einer kurzen Eingewöhnungs-  
phase von den Passagieren angenommen.



11. September

**Azubis beginnen Ausbildung**

22 neue Auszubildende in fünf Ausbildungsberufen und sechs  
Studierende in drei Studiengängen starten ihre berufliche  
Laufbahn am Airport. So viele neue junge Kollegen gab es  
in keinem Jahr zuvor: ein weiterer Flughafen-Ausbildungsre-  
kord.



12. September

**Digitale Sensortechnik erfasst Wartezeiten**

Ab sofort werden die Wartezeiten an den Sicherheitskontroll-  
stellen aller Flugsteige in Echtzeit erfasst. Diese Daten liefern  
den operativen Stellen sowie der strategischen Produkt-  
und Betriebsplanung wertvolle Hinweise für die Planung und  
Steuerung der Passagierströme. Den Fluggästen werden  
die aktuellen Wartezeiten über Screens an den Kontrollstellen  
angezeigt, aber auch in der Flughafen-App und auf der  
-Website.



2. September

**Erstmals mit Airlebnis on Tour**

Zum ersten Mal geht der Flughafen mit einem Airlebnis auf  
Tour und veranstaltet sein großes „Kinder.Flughafen.Fest“  
außerhalb des Flughafengeländes. 15.000 begeisterte  
Zuschauer verwandeln dabei die Galopprennbahn im  
Düsseldorfer Norden für einen Tag in eine riesige Spiel-  
und Spaßfläche.



1. November

**Digitale Werbung**

Mit der „Premium Digital Skywall“ schafft der Airport die der-  
zeit mit rund 144 Quadratmetern größte digitale Outdoor-Flä-  
che an einem deutschen Flughafen. Dafür wurde die analoge  
Werbefläche auf der Vorfahrt der Abflugebene umfangreich  
modernisiert und auf den neusten Stand der digitalen Technik  
gebracht.

7. November

**Neue Flughafen-Webcams**

Die Webcams des Flughafens sind eines der beliebtesten Fea-  
tures auf der Homepage. Rund 3,2 Millionen Mal wurde im letzten  
Jahr auf den Service zugegriffen. Vier der insgesamt fünf Web-  
cams sind durch moderne und hochauflösende HD-Kameras er-  
setzt worden, die nun einen noch „schärferen“ Blick auf das Ge-  
schehen am Airport ermöglichen.



28. Dezember

**100 zusätzliche Arbeitsplätze durch Condor-Wartung**

Condor, zweitgrößte Fluggesellschaft am Airport, wartet seine  
Airbusflotte künftig am Standort Düsseldorf über die Unter-  
nehmenstochter Condor Technik GmbH. Der Mietvertrag für  
Halle 7 ist auf zehn Jahre festgeschrieben. Im Sommer 2019  
sollen bereits rund 80 Mechaniker und Technikexperten sowie  
etwa 20 Logistikmitarbeiter vor Ort im Einsatz sein.



14. November

**Start frei für „thinkDUS“**

Auf der ersten Veranstaltung des neuen Netzwerk-Formats  
„thinkDUS“ informieren Thomas Schnalke, Sprecher der  
Geschäftsführung, und Robert Henrich, COO des VW-Toch-  
terunternehmens Mola, über neue Arten der Fortbewegung  
und Mobilität. Rund 80 Gäste aus dem politischen Umfeld,  
den Ministerien, der Stadtverwaltung und den IHKs folgen im  
KIT Café am Mannesmannufer interessiert den Argumenten  
der Redner und diskutieren anschließend über die Zukunft  
der Mobilität.

31. Dezember

**Verkehrsergebnis auf hohem Vorjahresniveau**

Im Verkehrsjahr 2018 steigt die Passagierzahl wieder über 24 Mil-  
lionen. Mit rund 24,3 Millionen Fluggästen liegt der Wert trotz des  
Aus der Air Berlin nur leicht unter dem Rekordergebnis des Vor-  
jahres (-1,6 Prozent). Während in den ersten neun Monaten noch  
Basiseffekte aus der Airline-Insolvenz gegriffen hatten, ist seit  
Oktober bereits wieder ein deutliches Plus bei den Verkehrs- und  
Passagierzahlen vorzuweisen. Auch die Anzahl der Flugbewegun-  
gen liegt mit etwa 219.000 Starts und Landungen annähernd auf  
dem hohen Vorjahresniveau. (-1,2 Prozent).





1

**Palma de Mallorca**  
1,5 Mio. Fluggäste

**München**  
1,4 Mio. Fluggäste



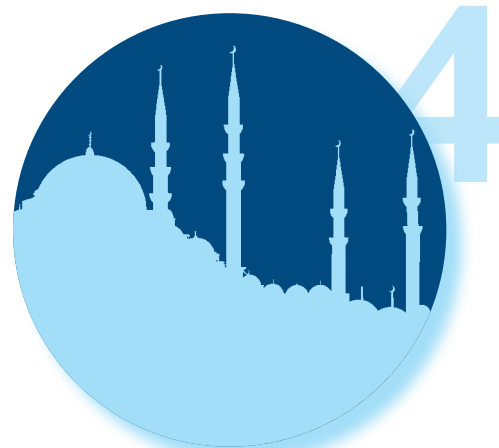
2

**Berlin**  
1,2 Mio. Fluggäste



3

**Istanbul**  
1,0 Mio. Fluggäste



4

**London**  
0,9 Mio. Fluggäste



5



1

**Germanwings/  
Eurowings**  
8,3 Mio. Fluggäste

**Lufthansa**  
1,7 Mio. Fluggäste



2

**Condor**  
1,6 Mio. Fluggäste



3

**TUIfly**  
1,0 Mio. Fluggäste



4

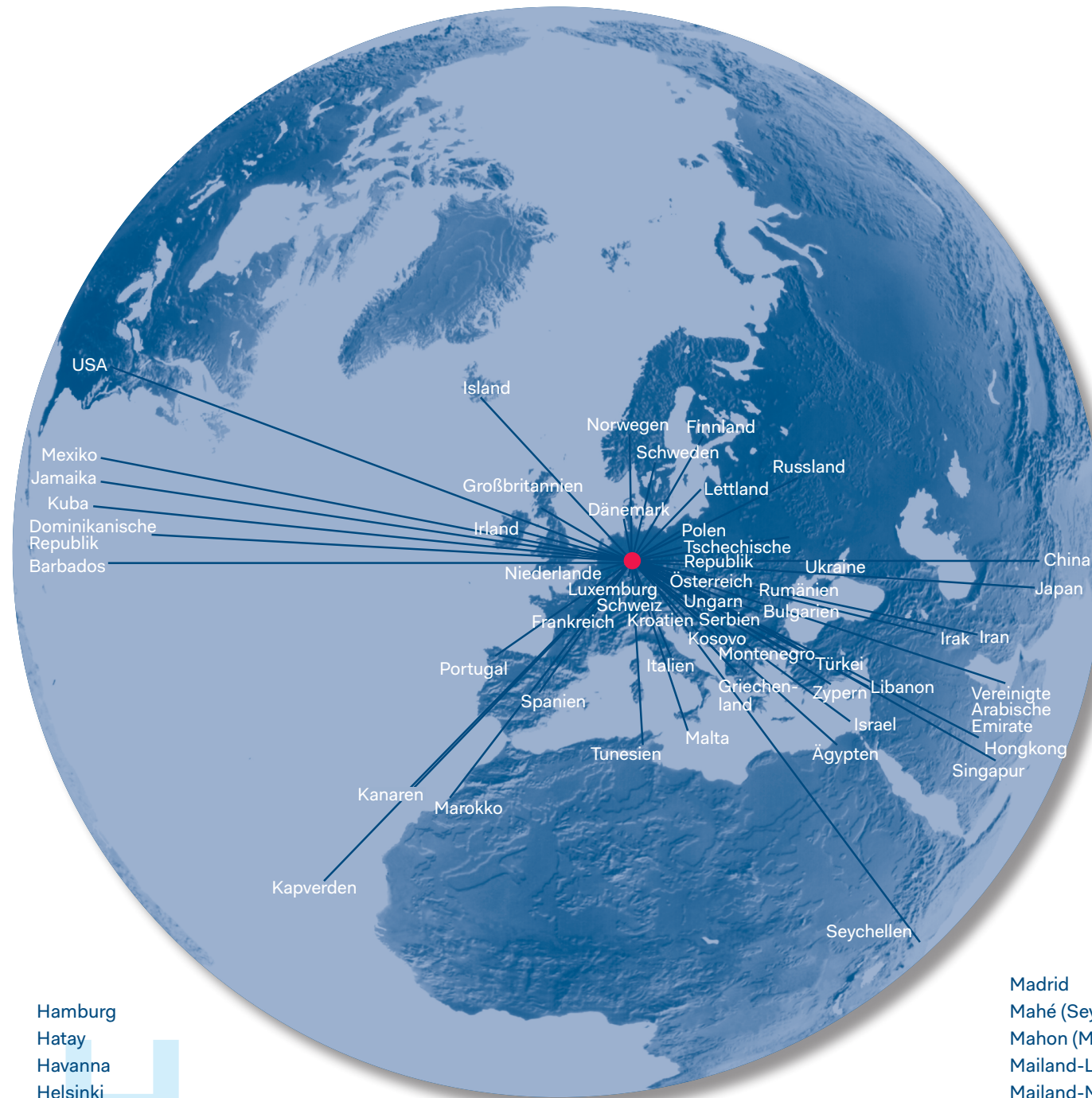
**Sun Express**  
0,7 Mio. Fluggäste



5



217 Ziele  
57 Länder  
75 Airlines



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

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

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

**E**  
Edinburgh  
Edremit  
Elazig  
Enfidha

**C**  
Cagliari  
Cancun  
Cardiff  
Catania  
Chania (Kreta)  
Cork

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

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

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

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

**J**  
Jerez de la Frontera  
Jersey  
Jönköping

**K**  
Kalamata  
Karpatos  
Kavalla  
Kayseri  
Kiew  
Kittilä  
Konya  
Kopenhagen  
Korfu  
Kos  
Kosice  
Krakau  
Kütahya

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

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

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

**O**  
Olbia  
Ordu-Giresun  
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  
Samana  
Samos  
Samsun  
Santa Cruz de la Palma  
Santorin (Thira)  
Sharm El Sheikh  
Singapur  
Sitia (Kreta)  
Skiathos  
Skopje  
Southampton  
Split  
St. Petersburg  
Stockholm  
Stuttgart

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

**V**  
Valencia  
Varadero  
Varna  
Venedig

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

**Z**  
Zadar  
Zagreb  
Zakynthos  
Zonguldak  
Zürich





217 Ziele. 57 Länder. 75 Airlines. DUS als größter Airport Nordrhein-Westfalens möchte weiter wachsen, um der Nachfrage seitens der Airlines und der Fluggäste gerecht werden zu können.







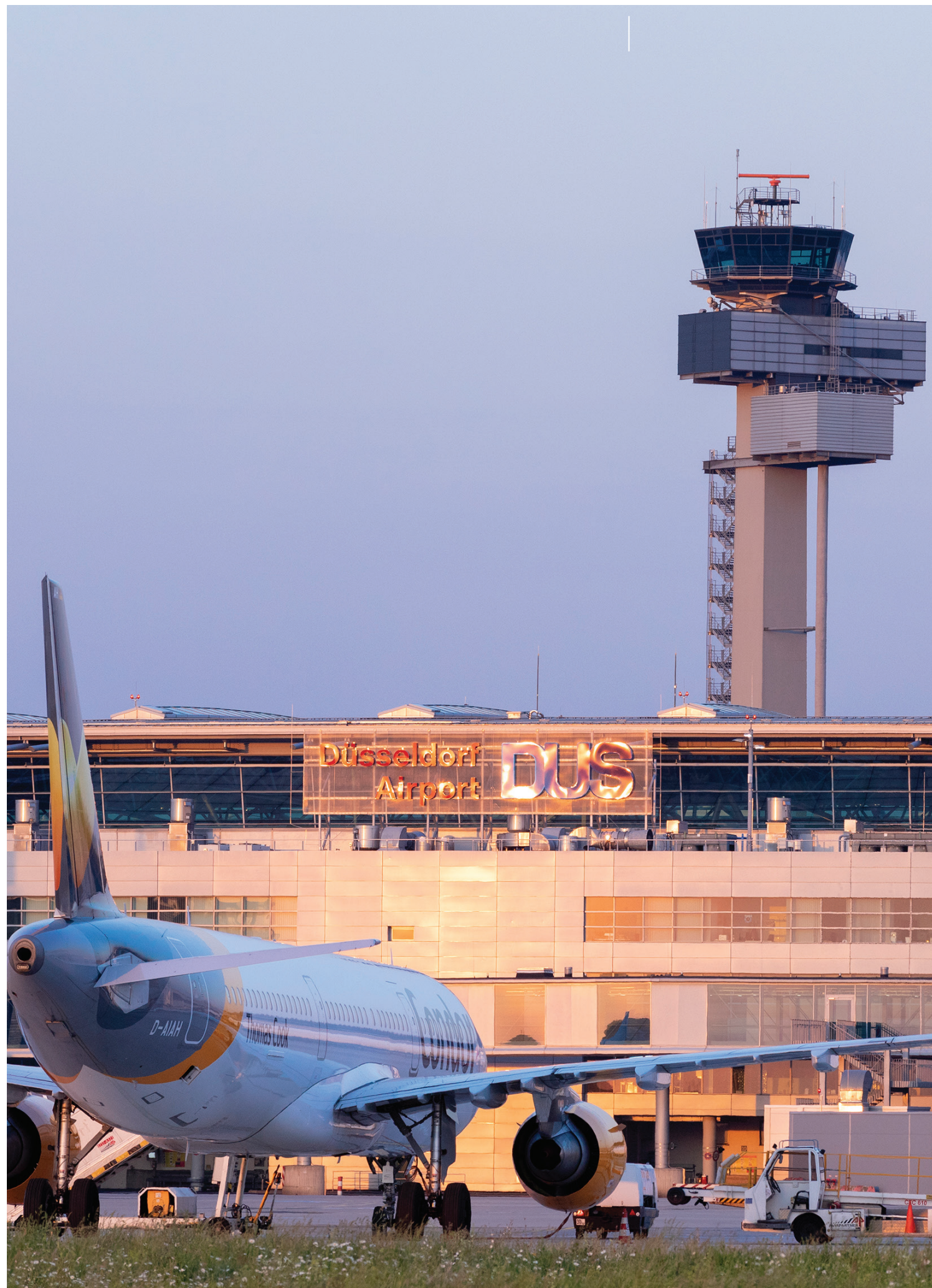
Mit modernen Retail-Konzepten bereitet sich der Düsseldorfer Airport auf die Zukunft vor. Dabei stehen Kundenwünsche und -bedürfnisse an erster Stelle.





Die Airport City wird über Düsseldorf hinaus ihrem Ruf als attraktiver und erfolgreicher Businesspark gerecht. Mit der Airport City II wird das Erfolgsmodell fortgeschrieben.





Trotz tiefgreifender Veränderungen in der Luftverkehrsbranche war auch 2018 für den Flughafen Düsseldorf ein erfolgreiches Jahr. So behauptete der Flughafen trotz der Insolvenz der Fluggesellschaft Air Berlin 2017 im vergangenen Jahr mit 24,3 Millionen Fluggästen erneut seine Position als größter Flughafen Nordrhein-Westfalens. Dank des einwohner- und wirtschaftsstarken Einzugsgebietes sowie der herausragenden Leistung aller Beteiligten konnte der mit dem Marktaustritt von Air Berlin verbundene Einbruch binnen Jahresfrist kompensiert werden. Damit ist der Flughafen Düsseldorf nach wie vor eine wichtige Säule der wirtschaftlichen Prosperität der Region und bildet eine unverzichtbare Grundlage für deren weitere Entwicklung. Das Mobilitätsbedürfnis der Menschen und Unternehmen in der Rhein-Ruhr-Region ist ungebrochen und wird in Zukunft weiter zunehmen. Mit einem attraktiven Streckennetz und einem bedarfsgerechten Flugangebot soll diesem auch in der Zukunft entsprochen werden. So hat im zurückliegenden Jahr Eurowings, insbesondere durch die Verlegung der Langstrecke nach Düsseldorf, ihr Engagement weiter gesteigert. Andere Airlines, wie etwa Condor und Tuifly, die allesamt viele Verbindungen aufgestockt haben, bekennen sich ebenfalls uneingeschränkt zum Standort Düsseldorf. Für 2019 wird weiteres spürbares Wachstum erwartet. Aufgrund der ungebrochen starken Nachfrage nach Start- und Landerechten benötigt der Flughafen dringend eine Entwicklungsperspektive. Diese setzt eine entsprechende Ausweitung der Kapazität voraus, die im Rahmen einer bedarfsgerechten Anpassung der Betriebsgenehmigung und unter Berücksichtigung der Interessen der umliegenden Anwohner herbeigeführt werden soll.

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 hinaus 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 bei der Geschäftsführung 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 2018 und den Lagebericht 2018 sowie den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2018 und Konzernlagebericht 2018 geprüft und uneingeschränkt bestätigt. Dem Aufsichtsrat lagen die Berichte des Abschlussprüfers vor. Der Ab-

schlussprüfer hat an der Bilanzsitzung des Aufsichtsrates am 19. März 2019 teilgenommen und über die Ergebnisse seiner Prüfungen berichtet. Der Aufsichtsrat hat den vorliegenden Jahresabschluss, den Lagebericht und den Ergebnisverwendungsvorschlag sowie den Konzernabschluss und Konzernlagebericht 2018 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 2018 sowie den Konzernabschluss 2018 und erhebt gegen das Ergebnis der Prüfungen durch den Abschlussprüfer keine Einwände.

Der Aufsichtsrat schlägt der Gesellschafterversammlung vor:

- den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2018 festzustellen
- den Konzernabschluss und Konzernlagebericht 2018 zu billigen
- den Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2018 von EUR 58.662.112,59 zu  $\frac{3}{4}$ , d. h. EUR 43.996.584,44, an die Gesellschafter auszuschütten und zu  $\frac{1}{4}$ , d. h. EUR 14.665.528,15, den Gewinnrücklagen zuzuführen
- den Geschäftsführern für das Geschäftsjahr 2018 Entlastung zu erteilen

Für Herrn Oberbürgermeister Thomas Geisel endete zum 15. Januar 2019 sein mit großem Engagement wahrgenommenes Amt als Vorsitzender des Aufsichtsrates der Flughafen Düsseldorf GmbH. Er hat in dieser Funktion die notwendigen Entscheidungen zur strategischen Ausrichtung der Flughafen Düsseldorf GmbH und die daraus erwachsenen Weichenstellungen begleitet und damit maßgeblich zur erfolgreichen Entwicklung des Luftverkehrsstandortes Düsseldorf beigetragen. Zum selben Zeitpunkt endete die Amtszeit von Herrn Gerhard Schroeder als Zweiter stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrates. Beiden Mandatsträgern dankt der Aufsichtsrat für ihr Wirken zum Wohle des Flughafens Düsseldorf. Herr Dr. Rolf Pohlig wurde mit Wirkung vom 16. Januar 2019 zum Vorsitzenden und Herr Oberbürgermeister Thomas Geisel zum Zweiten stellv. Vorsitzenden des Aufsichtsrates gewählt.

Durch Niederlegung ihrer Mitgliedschaften sind im Jahr 2018 die Herren Heinz Hardt, Dr. Axel Epe und Frank Krugmann aus dem Aufsichtsrat der Flughafen Düsseldorf GmbH ausgeschieden. Als Nachfolger wurden die Herren Prof. Christoph Ehrhardt, Dr. Rolf Pohlig und Stefan Wiedon in den Aufsichtsrat bestellt. Der Aufsichtsrat dankt den ausgeschiedenen Mitgliedern auch an dieser Stelle für ihre geleistete Arbeit und ihren engagierten Einsatz für die Interessen des Flughafens Düsseldorf.

Der Aufsichtsrat bedankt sich bei den Geschäftsführern, den Herren Thomas Schnalke (Sprecher) sowie Michael Hanné und Dr. Martin Kirchner-Anzinger sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für das große Engagement und die gute Leistung im Geschäftsjahr 2018.

Düsseldorf, 19. März 2019

Flughafen Düsseldorf GmbH  
Der Aufsichtsrat

Dr. Rolf Pohlig





## Jahresabschluss zum 31. Dezember 2018

Bilanz FDG	28
Gewinn- und Verlustrechnung FDG	30
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	31
Bilanz Konzern	35
Gewinn- und Verlustrechnung Konzern	37
Anhang	38
- Allgemeine Angaben	38
- Konsolidierungskreis	38
- Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze	40
- Erläuterungen zur Konzernbilanz	46
- Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	48
- Sonstige Angaben	50
Konzernlagebericht	54



**Aktiva**

	31.12.2018	31.12.2017
	EUR	EUR
<b>A. Anlagevermögen</b>		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	13.087.374,47	14.329.564,47
2. Geleistete Anzahlungen	2.584,00	36.933,75
	<u>13.089.958,47</u>	<u>14.366.498,22</u>
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		
a) Flughafenbauten inkl. Grundstücke	545.112.945,20	469.510.642,51
b) Grundstücke mit Wohnbauten	18.378.641,60	18.468.898,02
c) Grundstücke ohne Bauten	15.107.833,30	15.741.718,07
d) Erbbaurechte	60.841.776,36	1.604.425,00
2. Technische Anlagen und Maschinen		
a) Flughafenanlagen	111.102.769,00	106.298.346,00
b) Betriebsanlagen	138.081.831,77	151.792.025,77
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	26.404.214,66	21.521.398,50
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	56.459.224,90	45.140.632,28
	<u>971.489.236,79</u>	<u>830.078.086,15</u>
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	26.129.834,84	22.260.080,10
2. Beteiligungen	19.985.005,25	4.072.784,75
3. Sonstige Ausleihungen	75.509,38	117.753,57
	<u>46.190.349,47</u>	<u>26.450.618,42</u>
	<u>1.030.769.544,73</u>	<u>870.895.202,79</u>
<b>B. Umlaufvermögen</b>		
I. Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.181.927,91	2.161.964,50
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20.926.759,20	17.160.610,20
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	10.649.431,80	21.781.541,95
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	453.440,77	1.921.291,87
4. Sonstige Vermögensgegenstände	3.920.605,86	5.616.713,05
	<u>35.950.237,63</u>	<u>46.480.157,07</u>
III. Flüssige Mittel	7.480.719,46	4.486.731,36
	<u>45.612.885,00</u>	<u>53.128.852,93</u>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<u>2.766.124,27</u>	<u>1.783.347,07</u>
	<u>1.079.148.554,00</u>	<u>925.807.402,79</u>

**Passiva**

	31.12.2018	31.12.2017
	EUR	EUR
<b>A. Eigenkapital</b>		
I. Gezeichnetes Kapital	25.564.594,06	25.564.594,06
II. Kapitalrücklage	80.582.202,95	80.582.202,95
III. Gewinnrücklagen (andere Gewinnrücklagen)	1.230.210,15	1.230.210,15
IV. Jahresüberschuss	58.662.112,59	60.907.441,32
	<u>166.039.119,75</u>	<u>168.284.448,48</u>
<b>B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zu Sachanlagen</b>	<b>35.285.351,85</b>	38.455.401,77
<b>C. Sonderposten mit Rücklageanteil</b>	<b>47.856.338,17</b>	49.931.415,01
<b>D. Rückstellungen</b>		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5.422.213,00	5.463.885,00
2. Steuerrückstellungen	217.586,58	2.154.734,07
3. Sonstige Rückstellungen	50.868.539,24	55.797.900,89
	<u>56.508.338,82</u>	<u>63.416.519,96</u>
<b>E. Verbindlichkeiten</b>		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	735.061.527,17	546.083.676,47
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.211.299,59	11.697.955,84
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	13.977.205,71	13.775.644,89
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3.227.503,97	14.340.521,19
5. Sonstige Verbindlichkeiten	15.706.895,34	17.511.063,61
	<u>772.184.431,78</u>	<u>603.408.862,00</u>
<b>F. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>1.274.973,63</b>	2.310.755,57
	<u>1.079.148.554,00</u>	<u>925.807.402,79</u>

**Gewinn- und Verlustrechnung**

	01.01. – 31.12.2018	01.01. – 31.12.2017
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	446.676.031,26	443.576.033,70
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	2.658.829,22	2.447.991,40
3. Sonstige betriebliche Erträge	11.309.872,34	10.404.932,59
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	28.336.642,92	28.407.921,04
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	83.612.835,41	77.731.772,77
	<u>111.949.478,33</u>	<u>106.139.693,81</u>
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	77.593.887,27	73.534.755,27
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	19.725.210,34	18.699.762,77
	<u>97.319.097,61</u>	<u>92.234.518,04</u>
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	67.322.917,34	65.873.128,63
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	86.844.701,01	89.749.427,55
8. Erträge aus Beteiligungen	9.320.960,71	3.629.504,30
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1.982.457,56	6.206.181,05
10. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	2.072,27	2.778,05
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	184.200,15	791.369,30
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme	9.172.251,52	12.955.843,72
13. Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	600.000,00	0,00
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	13.713.568,17	12.122.954,40
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	24.919.350,93	27.234.527,33
<b>16. Ergebnis nach Steuern</b>	<b>60.293.058,60</b>	<b>60.748.696,91</b>
17. Sonstige Steuern	1.630.946,01	-158.744,41
<b>18. Jahresüberschuss</b>	<b>58.662.112,59</b>	<b>60.907.441,32</b>



## Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Flughafen Düsseldorf GmbH, Düsseldorf, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2018, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, dem Konzerneigenkapitalpiegel und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2018 bis zum 31. Dezember 2018 sowie dem Konzernanhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Flughafen Düsseldorf GmbH, Düsseldorf, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2018 bis zum 31. Dezember 2018 geprüft. Die im Abschnitt „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ des Konzernlageberichts enthaltene auf die Angaben zur Frauenquote beschränkte Erklärung zur Unternehmensführung, sowie die lageberichts-fremden Angaben in den Abschnitten „2.4. Berichterstattung der Geschäftsbereiche“ und „2.8. Umwelt und Gesellschaft“ des Konzernlageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2018 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2018 bis zum 31. Dezember 2018 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf die oben genannten nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Konzernlageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

## Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

## Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die von uns vor dem Datum dieses Bestätigungsvermerks erlangte Konzernklärung zur Unternehmensführung nach § 315d HGB bzw. die im Abschnitt „Prüfungsurteile“ genannten, nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Konzernlageberichts.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Konzernabschlussprüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, den inhaltlich geprüften Bestandteilen des Konzernlageberichts oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns zu den vor dem Datum dieses Bestätigungsvermerks erlangten sonstigen Informationen durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

## Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.



## Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.

- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Düsseldorf, den 18. Februar 2019

Warth & Klein Grant Thornton AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hermann-Josef Schulze Osthoff  
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

Robert Schreiner  
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer



**Aktiva**

	31.12.2018	31.12.2017
	EUR	EUR
<b>A. Anlagevermögen</b>		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	13.090.429,83	14.345.636,83
2. Geschäfts- oder Firmenwert	3.108.627,75	955.259,31
3. Geleistete Anzahlungen	<u>231.664,00</u>	<u>249.673,75</u>
	16.430.721,58	15.550.569,89
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	677.378.498,95	559.231.148,88
2. Technische Anlagen und Maschinen	262.324.833,77	272.818.775,77
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	33.082.121,38	28.203.956,22
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	<u>57.262.165,50</u>	<u>45.827.689,73</u>
	1.030.047.619,60	906.081.570,60
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	19.420.645,50	3.501.236,03
2. Sonstige Ausleihungen	<u>75.509,38</u>	<u>117.753,57</u>
	19.496.154,88	3.618.989,60
	1.065.974.496,06	925.251.130,09
<b>B. Umlaufvermögen</b>		
I. Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.226.642,60	2.235.821,44
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	25.154.097,92	22.727.723,77
2. Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	453.440,77	1.921.291,87
3. Sonstige Vermögensgegenstände	<u>4.389.649,88</u>	<u>6.029.192,74</u>
	29.997.188,57	30.678.208,38
III. Flüssige Mittel	14.978.200,38	9.130.273,93
	<u>47.202.031,55</u>	<u>42.044.303,75</u>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>2.927.716,22</b>	<b>1.795.924,52</b>
<b>D. Aktive latente Steuern</b>	<b>19.325.435,61</b>	<b>24.302.551,53</b>
	<u>1.135.429.679,44</u>	<u>993.393.909,89</u>

**Passiva**

	31.12.2018	31.12.2017
	EUR	EUR
<b>A. Eigenkapital</b>		
I. Gezeichnetes Kapital	25.564.594,06	25.564.594,06
II. Kapitalrücklage	80.582.202,95	80.582.202,95
III. Gewinnrücklagen (andere Gewinnrücklagen)	2.829.810,15	2.855.001,48
IV. Ausgleichsposten Anteile im Fremdbesitz	0,00	175.692,52
V. Konzernbilanzgewinn	<u>45.259.181,14</u>	<u>47.077.698,54</u>
	154.235.788,30	156.255.189,55
<b>B. Unterschiedsbeitrag aus Kapitalkonsolidierung</b>	<b>7.140.337,70</b>	<b>0,00</b>
<b>C. Sonderposten für Investitionszuschüsse zu Sachanlagen</b>	<b>35.285.351,85</b>	<b>38.455.401,77</b>
<b>D. Rückstellungen</b>		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5.724.087,00	15.267.795,00
2. Steuerrückstellungen	650.774,71	2.441.933,20
3. Sonstige Rückstellungen	<u>68.727.184,19</u>	<u>75.163.200,11</u>
	75.102.045,90	92.872.928,31
<b>E. Verbindlichkeiten</b>		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	812.647.360,45	562.594.670,59
2. Verbindlichkeiten aus Immobilienfinanzierung	10.225.155,67	74.899.212,03
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.803.910,40	13.860.005,67
4. Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	3.009.218,43	14.715.521,19
5. Sonstige Verbindlichkeiten	<u>16.927.631,66</u>	<u>20.987.323,59</u>
	848.613.276,61	687.056.733,07
<b>F. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>2.993.070,05</b>	<b>3.324.849,94</b>
<b>G. Passive latente Steuern</b>	<b>12.059.809,03</b>	<b>15.428.807,25</b>
	<u>1.135.429.679,44</u>	<u>993.393.909,89</u>

**Gewinn- und Verlustrechnung**

	01.01. – 31.12.2017	01.01. – 31.12.2017
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	474.538.430,33	482.780.630,08
2. Verminderung des Bestands an zur Veräußerung gehaltenen Grundstücken	0,00	-868.374,87
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	2.658.829,22	2.447.991,40
4. Sonstige betriebliche Erträge	21.315.611,52	10.963.431,04
5. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	24.081.509,32	24.780.417,86
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	65.233.715,22	70.153.932,87
6. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	116.459.293,96	111.700.327,56
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	29.951.847,99	28.674.350,60
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	76.016.929,81	73.549.326,23
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	79.996.378,90	87.964.627,55
9. Erträge aus Anwendung der Equity-Methode	906.881,54	2.489.651,87
10. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	2.072,27	2.778,05
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	71.613,81	790.827,04
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen	617.812,03	282.181,76
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	16.375.558,17	13.351.051,36
14. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	29.505.319,45	27.784.382,21
<b>15. Konzernergebnis nach Steuern</b>	<b>61.255.073,84</b>	<b>60.366.336,60</b>
16. Sonstige Steuern	<u>2.166.149,92</u>	<u>254.808,12</u>
<b>17. Konzernjahresüberschuss</b>	<b>59.088.923,92</b>	<b>60.111.528,48</b>
18. Gewinnvortrag	47.077.698,54	48.220.268,86
19. Ausschüttungen	<u>60.907.441,32</u>	<u>61.254.098,80</u>
<b>20. Konzernbilanzgewinn einschließlich Anteile anderer Gesellschafter</b>	<b>45.259.181,14</b>	<b>47.077.698,54</b>



## Allgemeine Angaben

Die Flughafen Düsseldorf GmbH ist als Muttergesellschaft des Flughafen Düsseldorf Konzerns (FDG Konzern) gemäß §§ 290 ff. HGB zur Aufstellung eines Konzernabschlusses verpflichtet. 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 2018 wurde nach den maßgeblichen handelsrechtlichen Vorschriften und den Vorschriften über die Rechnungslegung von Gesellschaften mit beschränkter Haftung aufgestellt. Er umfasst die gesetzlichen Bestandteile gemäß § 297 Abs. 1 HGB (Konzernbilanz, Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzernkapitalflussrechnung, Konzerneigenkapitalspiegel und Konzernanhang). Für die Konzernbilanz und die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung wurden die Grundsätze für die Gliederung entsprechend der § 298 Abs.1 i.V.m. §§ 266, 275 ff. HGB beachtet. Für die Gewinn- und Verlustrechnung wurde dabei, wie im Vorjahr, das Gesamtkostenverfahren angewandt. In Anlehnung an § 275 Abs. 4 HGB i.V.m. § 158 AktG wurde dabei das Gliederungsschema erweitert.

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

## Konsolidierungskreis

### Änderungen im Konsolidierungskreis

Die Zusammensetzung der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen hat sich im Laufe des Geschäftsjahres geändert, wodurch die Vergleichbarkeit mit dem Vorjahreswert eingeschränkt ist. Folgende Änderungen des Konsolidierungskreises haben sich gegenüber dem Vorjahr ergeben:

#### Vollkonsolidierung der BISAWA Beteiligungs GmbH

Die Flughafen Düsseldorf GmbH hat zum 1. Oktober 2018 100% der Anteile an der BISAWA Beteiligungs GmbH, Düsseldorf, erworben und die Gesellschaft zu diesem Zeitpunkt erstmals in den Konzernabschluss im Rahmen der Vollkonsolidierung einbezogen. Da in der Vergangenheit keine anteilmäßigen Beziehungen bestanden, war die Gesellschaft bisher nicht Teil des Konzernabschlusses. Die BISAWA Beteiligungs GmbH selbst führt keine operative Geschäftstätigkeit aus. Für den Konzernabschluss ergeben sich insofern keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage aus der Erstkonsolidierung.

#### Vollkonsolidierung der BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG

Mit dem Kauf der Anteile an der geschäftsführenden BISAWA Beteiligungs GmbH wurde die BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG, Düsseldorf, (BISAWA) erstmalig zum 1. Oktober 2018 in den Konzernabschluss als vollkonsolidiertes Unternehmen einbezogen. Die BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG war zum 31. Dezember 2017 als Gemeinschaftsunternehmen im Rahmen der Equity-Methode in den Konzernabschluss der FDG einbezogen worden.

Zur Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr wird die Vermögenslage der BISAWA im Einzelabschluss zum 31. Dezember 2018 sowie zum 31. Dezember 2017 im Folgenden dargestellt.

Mit Wirkung zum 31. Dezember 2018 hat die BISAWA weitgehend alle Vermögensgegenstände ihrer operativen Geschäftstätigkeit (im Wesentlichen Hallen) an die FDG veräußert. Das Umlaufvermögen besteht mit TEUR 3.797 aus liquiden Mitteln und mit TEUR 1.113 aus Forderungen gegen die FDG, die im Rahmen des Konzernabschlusses konsolidiert wurden.

#### Vollkonsolidierung der Estamin Beteiligungs GmbH

Mit Erwerb der vollen Anteile an der Estamin Beteiligungs GmbH zum 31. Januar 2018 wurde die Gesellschaft erstmals in den Konzernabschluss im Rahmen der Vollkonsolidierung einbezogen. Da in der Vergangenheit keine anteilmäßigen Beziehungen bestanden, war die Gesellschaft bisher nicht Teil des Konzernabschlusses. Die Estamin Beteiligungs GmbH selbst führt keine operative Geschäftstätigkeit aus. Für den Konzernabschluss ergeben sich insofern keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage aus der Erstkonsolidierung.

#### Entkonsolidierung der Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH und der Flughafen Mönchengladbach Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH

Mit Abstockung der Anteile an der Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH (FMG) zum 31. Juli 2018 wurden die Gesellschaft sowie die über sie gehaltene Flughafen Mönchengladbach Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH im Geschäftsjahr entkonsolidiert. Die FDG hält weiterhin 20% der Anteile an der FMG und bilanziert diese Beteiligung in Konzernabschluss fortan unter Anwendung der Equity-Methode.

Aus dem Einzelabschluss der Gesellschaft waren zum 31. Dezember 2017 insbesondere Gebäude mit einem Buchwert von TEUR 9.804, liquide Mittel in Höhe von TEUR 519 sowie Pensions- und sonstige Rückstellungen in Höhe von TEUR 822 und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von TEUR 1.501 in den Konzernabschluss eingegangen. Die übrigen Positionen des Einzelabschlusses wurden im Wesentlichen im Rahmen der Konsolidierungsmaßnahmen eliminiert.

## Übersicht der einbezogenen Konzerngesellschaften

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 %
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
BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG	Düsseldorf	100
Flughafen Düsseldorf Energie GmbH	Düsseldorf	100
Estamin Beteiligungs GmbH	Düsseldorf	100
BISAWA Beteiligungs GmbH	Düsseldorf	100
Estamin Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG	Mainz	100
Japon Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG*	Mainz	100

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

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

Name	Sitz	Anteil am Kapital %	Anmerkung
Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH	Mönchengladbach	20	assoziiertes Unternehmen
SITA Airport IT GmbH	Düsseldorf	30	assoziiertes Unternehmen
Flughafen Düsseldorf Tanklager GmbH	Düsseldorf	40	assoziiertes Unternehmen



## Konsolidierungs-, Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

### Konsolidierungsgrundsätze

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

### Vorbereitung der Vollkonsolidierung

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

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

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

### Vollkonsolidierung

Die Vollkonsolidierungsmaßnahmen umfassen die:

- Kapitalkonsolidierung
- Schuldenkonsolidierung
- Aufwands- und Ertragskonsolidierung
- Zwischenergebniseliminierung (sofern nicht von untergeordneter Bedeutung)

Außerdem werden zu den Konsolidierungsmaßnahmen erforderlichenfalls latente Steuern berücksichtigt.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt für sämtliche Tochterunternehmen nach der Neubewertungsmethode. Die Erstkonsolidierung erfolgt dabei auf den jeweiligen Erwerbszeitpunkt, wobei im Erwerbszeitpunkt die Vermögensgegenstände, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten mit dem beizulegenden Zeitwert, die Rückstellungen gemäß § 253 Abs.1 Satz 2 und 3, Abs. 2 und die latenten Steuern – ggf. im Zuge des BilMoG-Übergangs nachträglich – gemäß § 274 Abs. 2 HGB bewertet werden. Ein aus der Kapitalersterkonsolidierung verbleibender positiver Unterschiedsbetrag wird als Geschäfts- und Firmenwert ausgewiesen. Ein in 2018 erstmalig angefallener negativer Unterschiedsbetrag wird gemäß DRS 23 als Unterschiedsbetrag aus Kapitalkonsolidierung unter dem Eigenkapital ausgewiesen. Im Rahmen der Kapitalfolgekonsolidierung werden die aufgedeckten stillen Reserven und Lasten fortentwickelt und die Geschäfts- und Firmenwerte abgeschrieben bzw. der Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung aufgelöst.

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

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

Auf Konsolidierungsmaßnahmen werden gemäß § 306 HGB latente Steuern nach dem so genannten bilanzorientierten (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 assoziierten Unternehmen

Assoziierte Unternehmen werden nach der Equity-Methode einbezogen. Die Erstanwendung der Equity-Methode erfolgt dabei analog zur Vollkonsolidierung auf den Erwerbszeitpunkt.

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 aus Vereinfachungsgründen verzichtet.

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

### Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

#### Grundsätzliches

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

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

Die Bewertung der sich ergebenden Abweichungen zwischen den handelsbilanziellen und steuerbilanziellen Wertansätzen erfolgt mit dem konzernindividuellen Steuersatz im Zeitpunkt des Abbaus der Abweichung. Eine Abzinsung erfolgt dabei nicht. Soweit die künftigen Steuersätze noch nicht ausreichend konkretisiert sind, werden hilfsweise die aktuellen konzernindividuellen Sätze herangezogen.

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

Das Wahlrecht gemäß Artikel 28 Satz 2 EGHGB bezüglich des Ansatzes von Rückstellungen für so genannte mittelbare 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 bisher mittelbare Pensions- und ähnliche Verpflichtungen mit einem so genannten Zwischenansatz berücksichtigt. Das heißt, dass nicht der volle Verpflichtungsbetrag, sondern ein Teilbetrag zurückgestellt war. 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. Die Verpflichtungen bestanden im Rahmen der Betriebsrentenansprüche von bestimmten Konzernmitarbeitern bei der Rheinischen Zusatzversorgungskasse (RZVK). Im Berichtsjahr 2018 wurden die Rückstellungen vollständig aufgelöst, da von keinen Verpflichtungen mehr ausgegangen wird.

In den Einzelabschlüssen der Muttergesellschaft wurden bis zur Umsetzung des so genannten BilMoG gemäß der so genannten umgekehrten Maßgeblichkeit in Übereinstimmung mit den entsprechenden steuerlichen Regelungen Sonderposten mit Rücklagenanteil, insbesondere im Fall des Ansatzes von Reinvestitionsrücklagen in der Steuerbilanz, als besondere Passivposten gebildet. Im Rahmen des BilMoG-Übergangs wurde das diesbezügliche Wahlrecht zugunsten einer Fortführung dieser Sonderposten ausgeübt. Im Konzernabschluss sind seit jeher keine Sonderposten mit Rücklagenanteil ange-setzt worden.



## Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

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 die so 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 so genannten Fast-Close-Verfahren. Entsprechend basieren insbesondere die Erlöse und Aufwendungen des Monats Dezember z.T. auf einer auf Plandaten und Vergangenheitserfahrungen basierenden Schätzung.

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.

Die geringwertigen Wirtschaftsgüter mit einem Anschaffungswert von 250,00 bis 800,00 Euro werden im Anschaffungsjahr vollständig abgeschrieben.

Anschaffungskosten bis zu einem Betrag unter 250,00 Euro werden ab dem Jahr 2018 direkt in die Kosten gebucht.

Geschäfts- und Firmenwerte im Konzernabschluss resultieren aus den Tochtergesellschaften FD Cargo GmbH, Estamin Beteiligungs GmbH und BISAWA Beteiligungs 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 31.12.2018, 3,21 % (i.V. 3,68%). Bei der Festlegung des Zinssatzes wurde von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, den Zinssatz bis zu drei Monate vor dem Bilanz-

stichtag festzustellen. Der Zinssatz wurde zum 31.10.2018 festgestellt und bei ungestörtem 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 2018 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 Jubiläumsgratifikationen
- altersabhängige Fluktuationsannahmen im Fall von Jubiläumsgeldern und Entgeltfortzahlungen im Sterbefall

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

Soweit im Rahmen der sonstigen Rückstellungen Preis-/Kostensteigerungen zum Tragen kommen, wurden diese mit 2 % 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
	01.01.2018	des Geschäftsjahres	Konsolidierungs-				31.12.2018	01.01.2018		bungen			31.12.2018	31.12.2018	31.12.2017
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>															
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	72.870.448,52	2.490.332,52	0,00	0,00	632.111,84	202.692,24	75.790.200,64	58.524.811,69	4.371.651,36	0,00	0,00	196.692,24	62.699.770,81	13.090.429,83	14.345.636,83
2. Geschäfts- oder Firmenwert	930.199,80	0,00	2.295.925,17	0,00	0,00	0,00	3.226.124,97	-25.059,51	142.556,73	0,00	0,00	0,00	117.497,22	3.108.627,75	955.259,31
3. Geleistete Anzahlungen	249.673,75	18.924,00	0,00	0,00	-36.933,75	0,00	231.664,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	231.664,00	249.673,75
<b>Summe Immaterielle Vermögensgegenstände</b>	<b>74.050.322,07</b>	<b>2.509.256,52</b>	<b>2.295.925,17</b>	<b>0,00</b>	<b>595.178,09</b>	<b>202.692,24</b>	<b>79.247.989,61</b>	<b>58.499.752,18</b>	<b>4.514.208,09</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>196.692,24</b>	<b>62.817.268,03</b>	<b>16.430.721,58</b>	<b>15.550.569,89</b>
<b>II. Sachanlagen</b>															
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.161.492.036,68	8.931.621,51	149.733.399,84	0,00	2.255.301,97	26.038.462,75	1.296.373.897,25	602.260.887,80	30.267.970,10	0,00	-1.910,72	13.531.548,88	618.995.398,30	677.378.498,95	559.231.148,88
2. Technische Anlagen und Maschinen	891.099.789,52	17.318.823,21	3.198,00	0,00	5.432.897,82	31.985.920,00	881.868.788,55	618.281.013,75	33.094.644,08	0,00	4.094,69	31.835.797,74	619.543.954,78	262.324.833,77	272.818.775,77
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	132.039.352,04	11.183.067,07	5.418,00	6.967,83	2.017.705,95	7.664.080,20	137.588.430,69	103.835.395,82	8.140.107,54	0,00	-2.183,97	7.467.010,08	104.506.309,31	33.082.121,38	28.203.956,22
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	45.827.689,34	22.221.096,96	0,00	0,00	-10.301.083,83	485.537,36	57.262.165,11	-0,39	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,39	57.262.165,50	45.827.689,73
<b>Summe Sachanlagen</b>	<b>2.230.458.867,58</b>	<b>59.654.608,75</b>	<b>149.742.015,84</b>	<b>6.967,83</b>	<b>-595.178,09</b>	<b>66.174.000,31</b>	<b>2.373.093.281,60</b>	<b>1.324.377.296,98</b>	<b>71.502.721,72</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>52.834.356,70</b>	<b>1.343.045.662,00</b>	<b>1.030.047.619,60</b>	<b>906.081.570,60</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>															
1. Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	4.042.461,29	18.037.221,50	0,00	0,00	0,00	1.500.000,00	20.579.682,79	541.225,26	617.812,03	0,00	0,00	0,00	1.159.037,29	19.420.645,50	3.501.236,03
2. Sonstige Ausleihungen	117.813,50	0,00	0,00	0,00	0,00	42.244,19	75.569,31	59,93	0,00	0,00	0,00	0,00	59,93	75.509,38	117.753,57
<b>Summe Finanzanlagen</b>	<b>4.160.274,79</b>	<b>18.037.221,50</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>1.542.244,19</b>	<b>20.655.252,10</b>	<b>541.285,19</b>	<b>617.812,03</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>1.159.097,22</b>	<b>19.496.154,88</b>	<b>3.618.989,60</b>
<b>Summe Anlagevermögen</b>	<b>2.308.669.464,44</b>	<b>80.201.086,77</b>	<b>152.037.941,01</b>	<b>6.967,83</b>	<b>0,00</b>	<b>67.918.936,74</b>	<b>2.472.996.523,31</b>	<b>1.383.418.334,35</b>	<b>76.634.741,84</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>53.031.048,94</b>	<b>1.407.022.027,25</b>	<b>1.065.974.496,06</b>	<b>925.251.130,09</b>



## Erläuterungen zur Konzernbilanz

### Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2018 und seine Gliederung sind im Anlagespiegel dargestellt.

### Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2018	31.12.2017
	TEUR	TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	25.154	22.728
davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	25.154	22.728
Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	453	1.921
davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	453	1.921
Sonstige Vermögensgegenstände	4.390	6.536
davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	4.390	6.536
davon von mehr als einem Jahr	0	0

### Umlaufvermögen

Die Vorräte betreffen mit TEUR 2.227 die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe.

### Rechnungsabgrenzungsposten

Der Bilanzposten beinhaltet als größte Einzelposten die Geldbeschaffungskosten mit TEUR 716 sowie Versicherungskosten von TEUR 476.

### 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 aufgrund von Änderungen des Konsolidierungskreises um TEUR 25 reduziert.

### Konzernbilanzgewinn

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

### Ausgleichsposten für Anteile im Fremdbesitz

Der Ausgleichsposten betraf die Anteile der Mitgesellschafter bei der Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH. Mit Verkauf der Anteile an der Flughafen Mönchengladbach GmbH wurde die Gesellschaft in 2018 nicht mehr vollkonsolidiert. Ein entsprechender Ausgleichsposten entfällt ab dem Berichtsjahr.

### Unterschiedsbetrag aus Kapitalkonsolidierung

Erstmals wird im Berichtsjahr ein Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung der BISAWA KG ausgewiesen. Dieser ist unter dem Posten „Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung“ nach dem Eigenkapital auszuweisen (§ 301 III HGB) und wird in den Folgeperioden GuV-wirksam aufgelöst (§ 309 II HGB). Hintergrund war die durch die Erstkonsolidierung bei der Bisawa KG anzuwendende Neubewertungsmethode. Es wurden stille Reserven und Lasten der Gesellschaft im Rahmen einer Neubewertung aufgedeckt. Der Unterschiedsbetrag beträgt TEUR 7.140.

### 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. In 2018 wurden Erträge aus der Auflösung von TEUR 3.141 realisiert.

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 7.715). 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.

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 2.032 dotiert.

Weitere wesentliche sonstige Rückstellungen betreffen ausstehende Rechnungen (TEUR 7.246), Airlineförderungen im Rahmen der Flughafen-Entgeltordnung (TEUR 14.394) und Rückstellungen des Personalbereichs in Höhe von TEUR 12.391, davon TEUR 3.586 für Altersteilzeitzusagen, Jubiläumszusagen (TEUR 1.077) sowie TEUR 3.027 für variable Vergütung. Sonstige Rückstellungen betreffen diverse geschäftsübliche Rückstellungen wie z.B. Jahresabschlussprüfung.

Der Unterschiedsbetrag gem. § 253 Absatz 6 Satz 1 HGB beträgt zum 31. Dezember 2018 TEUR 721.

### Verbindlichkeiten

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

Verbindlichkeiten	31.12.2018	Restlaufzeit			31.12.2017
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	812.647	177.607	207.089	427.951	562.595
Verbindlichkeiten aus Immobilienfinanzierung	10.225	870	3.481	5.874	74.899
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.804	5.804	0	0	13.860
Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen u. assoziierten Unternehmen	3.009	3.009	0	0	14.716
Sonstige Verbindlichkeiten	16.928	16.928	0	0	20.987
– davon aus sonstigen Darlehen	71	71	0	0	72
– davon aus Steuern	2.710	2.710	0	0	2.925
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	45	45	0	0	33
	<b>848.613</b>	<b>204.218</b>	<b>210.570</b>	<b>433.825</b>	<b>687.057</b>

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

	31.12.2018	31.12.2017
	TEUR	TEUR
besichert durch Grundpfandrechte	77.553	116.725
besichert durch Negativerklärung	727.062	546.084
	<b>804.615</b>	<b>662.809</b>

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



## Verbindlichkeiten aus Immobilienfinanzierung

Zur Finanzierung des Kaufpreises für die Immobilien Parkhaus 3 und 4 sowie des Hotels auf Parkhaus 3 hatte die ESTAMIN einen Forderungskaufvertrag mit der Bayerischen Landesbank, München, sowie der Stadtparkasse Düsseldorf im Jahr 2003 abgeschlossen. Danach erwarben die Banken rätierlich alle Forderungen aus Mieterdarlehen und aus den Leasingverträgen der ESTAMIN, welche vollständig gegenüber anderen Konzerngesellschaften mit einer Laufzeit bis 2029 bestehen.

Mit Forderungsrückkauf zum 31. Januar 2018 wurde die bestehende Finanzierungsstruktur aus Forfaitierten Mieten vollständig zurückgeführt und durch Darlehensverträge ersetzt. Entsprechend erfolgt ab dem Berichtsjahr kein Ausweis mehr unter den Verbindlichkeiten aus Immobilienfinanzierung; stattdessen werden die zur Finanzierung des Forderungsrückkaufs aufgenommenen Darlehen unter den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ausgewiesen.

Mit Übernahme der vollständigen Kontrolle liegen Chancen und Risiken aus der Vermietung in der Flughafen Düsseldorf GmbH.

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

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

### Rechnungsabgrenzungsposten

Der passivische Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von TEUR 2.993 beinhaltet im Wesentlichen einen vorab geleisteten Miet-Zuschuss (TEUR 750) für einen laufenden Mietvertrag sowie Mitgliedsbeiträge von Luftverkehrsgesellschaften am „Cold Pool“ im Rahmen der Flugzeugenteisung. Die Mitgliedsbeiträge wurden entsprechend der Anzahl der Enteisungsmonate von Oktober bis April auf die Jahre 2018 und 2019 anteilig passivisch abgrenzt.

## Erläuterungen zur Konzerngewinn- und -verlustrechnung

### Umsatzerlöse

Das Passagiervolumen in Düsseldorf sank im Vergleich zum Vorjahr um 1,4 % auf 24.284.745. Die Anzahl der gesamten Flugzeugbewegungen sank ebenfalls im Vergleich zum Vorjahr um 1,3 % auf 218.818 Starts und Landungen in 2018.

Die Erlöse aus Flughafenentgelten setzen sich im Wesentlichen zusammen aus Lande- und Startentgelten sowie Passagierentgelten. Diese sind mit TEUR 248.906 (Vorjahr: TEUR 245.280) gegenüber dem Vorjahr um 1,5 % gestiegen.

Die Umsatzerlöse gingen leicht von TEUR 482.781 gegenüber dem Vorjahr auf TEUR 474.538 bzw. 1,7 % zurück.

Die Erlöse im Aviation-Bereich sind mit TEUR 289.806 (Vorjahr: TEUR 294.650) gegenüber dem Vorjahr um 1,5 % ebenfalls zurück gegangen. Diese setzen sich im Wesentlichen zusammen aus Start- und Landeentgelten, Abstell- und Sicherheitsentgelte sowie Bodenabfertigung. Während die Landeentgelte im Berichtsjahr leicht stiegen (+1,4%) sind die Erlöse aus Bodenabfertigung (-17,1%) sowie die Frachtentgelte (-14,6) deutlich zurückgegangen.

Der Rückgang der Frachtentgelte ist auf die deutlich geringere Tonnage von rund 96.000 Tonnen (Vorjahr: 121.600 Tonnen) zurück zu führen. Seit 2012 ist die Tonnage daher erstmals wieder unter die 100.000 to Marke gefallen. Damit belief sich der Tonnagerückgang auf -21 %. Der Rückgang der Erlöse aus Bodenabfertigung ist durch den Ausstieg der FDGHG aus der Flugzeugabfertigung mit Luftverkehrsgesellschaften im direkten Vertragsverhältnis gekennzeichnet. Nachfolgend führt die FDGHG noch Teilbereiche der Flugzeugabfertigung für vereinzelte Sonderflüge sowie für die Mitwettbewerber Acciona und Aviapartner aus.

Der Bereich Non-Aviation verzeichnete mit TEUR 184.784 (Vorjahr: TEUR 188.721) einen Rückgang um 2,1 %. Dieser setzte 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.

Während die Mieterlöse von TEUR 85.041 um TEUR 5.206 anstiegen, verzeichneten die anderen Non-Aviation Bereiche Rückgänge. Besonders die Gewinne aus dem Verkauf von Immobilien gingen um TEUR 4.529 auf TEUR 25 am deutlichsten zurück.

### Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von TEUR 21.316 (Vorjahr: TEUR 10.963) enthalten im Wesentlichen periodenfremde Erträge aus der Auflösung von sonstigen Rückstellungen mit TEUR 11.832 (Vorjahr 2.546) sowie die Erträge aus der Auflösungen der Sonderposten für Zuschüsse in Höhe von TEUR 3.191 (Vorjahr: TEUR 3.191). Der Anstieg der Auflösung von Rückstellungen resultiert aus der bisherigen Verpflichtung im Rahmen der Betriebsrentenansprüche von bestimmten Konzernmitarbeitern bei der Rheinischen Zusatzversorgungskasse (RZVK). Im Berichtsjahr 2018 wurden die Rückstellungen vollständig aufgelöst, weil von keiner Verpflichtung mehr ausgegangen wird.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind ferner Erträge aus der Entkonsolidierung der FMG in Höhe von TEUR 1.552 enthalten.

### Verminderung des Bestands an zur Veräußerung gehaltenen Grundstücken

Auf die Bestandsminderung entfielen im Vorjahr Aufwendungen in Höhe von TEUR 868. Im Berichtsjahr hat es keine Bestandsveränderungen an gehaltenen Grundstücken gegeben.

### Materialaufwand

Der Materialaufwand mit TEUR 89.315 ist im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 5.619 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 140.375 im Vorjahr um TEUR 6.036 auf TEUR 146.411 gestiegen.

Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus tarifvertraglichen Änderungen (Tarifsteigerung 3,19 %, weitere Umsetzung der neuen Entgeltordnung zum TVöD für alle Tarifmitarbeiter).

### Abschreibungen

Der Abschreibungsbetrag von TEUR 76.017 ist um TEUR 2.468 höher als im Vorjahr, hiervon entfallen TEUR 143 auf Abschreibungen auf Geschäfts- und Firmenwerte. Im Vergleich zum Vorjahr (TEUR 1.678) sind keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf Technische Anlagen und Maschinen) erfasst worden.

### 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 SITA Airport GmbH, Düsseldorf, und stellen die handelsrechtlichen Ergebnisse für das Geschäftsjahr 2018 dar.

### Abschreibungen aus Finanzanlagen

Die Abschreibung auf Finanzanlagen in Höhe von TEUR 600 betrifft die Flughafen Düsseldorf Tanklager GmbH. Aufgrund von nicht absehbaren Verzögerungen im Projektverlauf wurde der Beteiligungsbuchwert im Geschäftsjahr auf das anteilige Eigenkapital an der FDTG abgeschrieben.



## Sonstige Angaben

### Zinsaufwand

Der Zinsaufwand in Höhe von TEUR 16.376 (Vorjahr: TEUR 13.351) betrifft im Wesentlichen die langfristige Finanzierung.

Aus der Aufzinsung von Rückstellungen resultiert ein Zinsaufwand in Höhe von TEUR 940 (Vorjahr: TEUR 817).

### Ertragsteuer

Bei den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von TEUR 29.505 wurde im Berichtsjahr saldiert ein Aufwand aus latenten Steuern in Höhe von TEUR 3.666 berücksichtigt.

Die sonstigen Steuern in Höhe von TEUR 2.166 betreffen hauptsächlich die Grundsteuer. Eine Steuererstattung führte im Vorjahr (TEUR 255) zu einem deutlich geringeren Aufwand.

### Aufgliederung der Mitarbeiterzahl

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter gliedert sich wie folgt auf:

Mitarbeiter	2018	2017
Angestellte	2.130	2.139
Auszubildende	74	70
Gesamt	2.204	2.209

### Haftungsverhältnisse

Im Zusammenhang mit der in 2012 erfolgten Kapitalherabsetzung bei der Flughafen Düsseldorf GmbH hat die Flughafen Düsseldorf GmbH Bürgschaften in Höhe von TEUR 491 übernommen. Eine Inanspruchnahme wird jedoch als unwahrscheinlich erachtet, da die Beteiligungsgesellschaft voraussichtlich in der Lage sein wird, die entsprechenden Zahlungen zu leisten.

Mit dem Kauf der Teilerbbaurechte der Wartungshalle 7 sowie des Luftfrachtgebäudes und des Mietwagenzentrums entfallen sämtliche Mieteintrittsverpflichtungen, die die Flughafen Düsseldorf GmbH gegenüber der BISAWA KG in den letzten Jahren eingegangen ist.

### 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. Mit notariell beurkundetem Kaufvertrag vom 25. Januar 2018 wurde der Verkauf der Anteile an der Estamin Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH von der Deutschen Anlagen-Leasing GmbH an die Flughafen Düsseldorf GmbH zum 31. Januar 2018 beschlossen. Der Kaufpreis betrug TEUR 1.248. Die Flughafen Düsseldorf GmbH ist folglich zu 100% Gesellschafter der Estamin Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs-KG und gleichzeitig Mieter der Immobilien Parkhaus 3 mit aufstehendem Hotel sowie Parkhaus 4. Die künftigen Mieten betragen nach aktuellem

Stand bis zum Jahr 2028 insgesamt TEUR 65.905, wobei der Mietvertrag für das Hotel bereits im Jahr 2025 ausläuft. Im Geschäftsjahr 2018 wurden für die drei Objekte insgesamt TEUR 26.371 an Erlösen vereinnahmt.

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 verpflichtet. Die künftigen Mieten der FDG betragen nach aktuellem Stand insgesamt bis zum Jahr 2030 TEUR 25.593. 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 2018 wurden daraus Erlöse in Höhe von TEUR 3.108 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 11.962. 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. Hieraus ergaben sich im Berichtsjahr Erlöse von TEUR 5.073.

Im Geschäftsjahr 2018 hat die FDG die in 2008 an die BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG veräußerten Teilerbbaurechte nebst aufstehenden Gebäuden zum Kaufpreis von TEUR 148.615 zurück erworben. Es handelt es sich um die Teilerbbaurechte DACC Frachtzentrum, Halle 7, Halle 8, Leichtbauhalle Ost sowie das Mietwagenzentrum. Zuvor hat die FDG sämtliche Anteile an der BISAWA Beteiligungs GmbH, Düsseldorf, als Komplementärin der BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG gekauft. Die Finanzierung des Kaufpreises der Teilerbbaurechte erfolgte durch Neuaufnahme von Bankdarlehen.

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 Leasinggeber, 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 45.280

Neben den zuvor beschriebenen Geschäften bestehen ein Erbbaurechtsvertrag – der Geschäftsbetrieb der Flughafen Düsseldorf GmbH erfolgt im Wesentlichen auf Erbbaurechtsgelände – sowie verschiedene Miet- und Wartungs-/Instandhaltungsverträge, die im Rahmen des gewöhnlichen Geschäftsbetriebs geschlossen wurden.



## Angaben zu Bewertungseinheiten

Der aus dem bis zum Jahr 2027 gültigen Erbbaurechtsvertrag resultierende Erbbauzins ohne die bei der BISAWA erworbenen Erbbaurechte beträgt TEUR 10.865. Der für die von der BISAWA erworbenen Erbbaurechte gültige Erbbaurechtsvertrag hat eine Laufzeit bis 2047. Der daraus resultierende jährliche Erbbauzins beträgt derzeit TEUR 170.

Aus den vorstehend beschriebenen außerbilanziellen Geschäften ergeben sich für die FDG Ertragschancen aus den im Bereich Parken erzielbaren Umsatzerlösen. Risiken ergeben sich aus diesen außerbilanziellen Transaktionen insbesondere aus den laufenden Mietzahlungsverpflichtungen, die die FDG mit den jeweiligen Vertragspartnern eingegangen ist.

Im Übrigen fallen zusätzlich zu den zuvor beschriebenen Risiken aus außerbilanziellen Geschäften bis zum Jahr 2021 insgesamt sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von TEUR 287 an. Diese betreffen insbesondere Kfz- Leasingraten.

Außerdem besteht ein Bestellobligo aus zum Bilanzstichtag vergebenen Aufträgen für Investitionen in Höhe von EUR 37,2 Mio. für die FDG.

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 Tranchen eines 1998 im Anschluss an den Brandschaden von 1996 aufgenommen Konsortialdarlehens über ehemals TDM 1.050.000 sowie in 2013 und 2018 aufgenommene bilaterale Darlehen. Der Restbestand des Konsortialdarlehens ist in Höhe von TEUR 141.457 als Grundgeschäfts in bestehende Bewertungseinheiten einbezogen. Der Restbestand des bilateralen Darlehens ist in Höhe von TEUR 217.600 in Bewertungseinheiten einbezogen. Antizipative Hedges bestehen in Höhe von TEUR 80.000. Die besicherten in 2014 aufgenommenen Schuldscheindarlehen wurden in 2018 vorzeitig zurückgeführt.

Die Bewertungseinheiten bestehen in Form so genannter Mikro-Hedges. D.h. für jede gesicherte Tranche besteht in voller Höhe eine individuelle Sicherung, die entweder über die volle Restlaufzeit der Tranche oder über diese hinaus (sog. antizipative Zinsswaps) 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 13.516 (i.V. TEUR 10.702), 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 4. Quartal 2019 und bis höchstens 2038. Durch die Sicherungen werden synthetisch festverzinsliche Kredite zu Zinssätzen zwischen 0,910 % und 2,863 % zuzüglich der jeweiligen Kreditmarge hergestellt.

## Angaben zu latenten Steuern

Es wurde bei der Ermittlung der latenten Steuern ein konzerneinheitlicher Steuersatz von 29,9 % 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 Jubiläumsgatifikationen; aktive latente Steuern
- Neutralisierung Mehrerwerbspreis aus konzerninternen Veräußerungen bei den Zweckgesellschaften ESTAMIN und Japon; aktive latente Steuern (TEUR 17.842)
- 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 2018 TEUR 128 angefallen. Davon entfallen TEUR 120 auf Abschlussprüfungsleistungen und TEUR 8 auf sonstige Bestätigungsleistungen.

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

Die Gesamtbezüge der Geschäftsführer im Geschäftsjahr 2018 betragen EUR 1.385.465,50. Die für diesen Personenkreis gebildeten Pensionsrückstellungen betragen EUR 1.501.210,00.

An ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung und ihre Hinterbliebenen wurden EUR 257.579,90 ausgezahlt. Die für diesen Personenkreis gebildeten Pensionsrückstellungen betragen zum 31. Dezember 2018 EUR 3.662.061,00.

Der Aufsichtsrat erhielt einschließlich der Sitzungsgelder Vergütungen in Höhe von EUR 66.722,62.

## 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 109.189 ist unter Vorjahrsniveau. Es wurden Investitionen ins Anlagevermögen in Höhe von TEUR 68.128 getätigt. In 2018 erfolgte die vollständige Ausschüttung des Ergebnisses der FDG GmbH 2017 in Höhe von TEUR 60.907 an die Gesellschafter. Aus Änderungen des Konsolidierungskreises resultiert eine Veränderung des Finanzmittelfonds in Höhe von TEUR 7.359.

Ausschüttungen an Minderheitsgesellschaften sind nicht erfolgt.

## Nachtragsbericht

Ereignisse von besonderer Bedeutung für die Gesellschaft, die nicht im Jahresabschluss berücksichtigt sind, haben sich nach dem Stichtag nicht ergeben.

Düsseldorf, den 18. Februar 2019

Flughafen Düsseldorf GmbH

Thomas Schnalke  
Michael Hanné  
Dr. Martin Kirchner-Anzinger





## 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. 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 als Erlebniswelt sowie Dienstleistungszentrum und sind ein idealer Standort für Verkaufsgeschäfte und Gastronomie. In diesem Sinne begreift auch die FDG ihr Geschäftsmodell.

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 gibt wesentliche Impulse für den gesamten Wirtschaftsstandort NRW. Neben seiner wichtigen Funktion als Arbeitgeber und Mobilitätsplattform spielt er auch eine zentrale Rolle als Auftraggeber für die heimische Wirtschaft. Ein Arbeitsplatz am Flughafen, so eine Formel im Luftverkehr, die aus zahlreichen Arbeitsstättenhebungen in Flughafenregionen resultiert, zieht mindestens zwei weitere in der Region nach sich. In 2018 gab es am Flughafen Düsseldorf rund 22.000 Arbeitsplätze. Der Düsseldorfer Airport und die Region liegen geographisch 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 Region ist in Europa mit der Struktur der Großräume London und Paris vergleichbar und stellt für die Wirtschaft ein großes Marktpotenzial dar. Die Rhein-Ruhr-Region ist der drittstärkste Wirtschaftsraum Europas.

In Nordrhein-Westfalen haben 16 der umsatzstärksten deutschen Unternehmen ihren Hauptsitz. Dazu gehören neun 30 Dax-Unternehmen, darunter Eon, Henkel, Metro, Bayer, Thyssen Krupp und RWE. Nicht nur Großkonzerne schätzen das einwohnerstärkste Bundesland, um von hier aus ihre Geschäfte zu führen: 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. Die Ansiedlungserfolge hochrangiger Konzerne im Großraum Düsseldorf wie zum Beispiel SAP, Siemens, Mitsubishi Electric oder Huawei sind auch

auf die Nähe zum Airport zurückzuführen. Ein dichtes Streckenangebot zu den bedeutendsten Businesszielen und Langstreckenflüge zu wichtigen Geschäftszentren sind bei der Ansiedlung deutscher und ausländischer Unternehmen Entscheidungskriterien.

Die Betriebe am Flughafen beziehen im Jahr Lieferungen und Leistungen in Höhe von rund zwei Milliarden Euro. Die Leistungserstellung am Düsseldorfer Airport erzeugt im Jahr ein Steueraufkommen von über 800 Millionen Euro. Seine Bruttowertschöpfung beträgt etwa 3,4 Milliarden Euro.

### Verkehrliche Entwicklung

Der Bahnhof „Düsseldorf Flughafen“ bindet den Airport mit über 400 Frequenzen an das Fernstreckennetz der Deutschen Bahn und die Regionalverkehre gleich mehrerer Anbieter an. Er liegt an einer der meistbefahrenen Bahnstrecken Deutschlands und befindet sich im Zentrum wichtiger deutscher Schienenverkehrsachsen und Verbindungen in das gesamte Ruhrgebiet. Aus vielen Orten des Einzugsgebiets können die Fluggäste mindestens einmal in der Stunde direkt und ohne umzusteigen bequem zum Flughafen und zurück fahren. Der Flughafen verfolgt konsequent die Idee des „seamless travel“, des nahtlosen Reisens, das dem Passagier den bequemen Wechsel der Verkehrsträger ermöglicht. Über den flughafeneigenen SkyTrain gelangen unsere Gäste binnen weniger Minuten zum Terminal. Alternativ sind der Düssel-

dorfer Hauptbahnhof und weitere Ziele von der S-Bahnhaltestelle direkt unterhalb des Terminals im 20-Minutentakt erreichbar.

Für Düsseldorf Airport hört die Idee der Intermodalität nicht bei der Bahnreise auf. Der Flughafen befindet sich im Schnittpunkt wichtiger Verkehrswege wie der Autobahn A 3, der A 52 oder der A 44 und verfügt über eine eigene Autobahnausfahrt. Auch viele niederländische und belgische Passagiere nutzen die gute Erreichbarkeit des Airports. Mit rund 22.000 Stellplätzen gehört der Airport zu den größten Parkraumbetreibern an einem Standort in Deutschland.

## Wirtschaftsbericht

### Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Hochkonjunktur, in der sich die deutsche Wirtschaft seit geraumer Zeit befindet, hat im laufenden Berichtsjahr leicht an Schwung verloren. Insbesondere die außenwirtschaftlichen Risiken haben deutlich zugenommen, mit der Folge, dass die unterjährige Konjunkturprognose nach unten angepasst wurde. Die Einführung von Importzöllen auf Stahl- und Aluminiumprodukte durch die US-amerikanische Wirtschaftspolitik sowie die Androhung weiterer Zölle auf andere Produkte hat exportierende Unternehmen im Euroraum veranlasst, über die Produktionsketten nachzudenken, und zu einer Aufschiebung der entsprechenden Investitionen geführt.

Die binnenwirtschaftliche Auftriebskraft ist weiterhin intakt. Die privaten Konsumausgaben und die Bauinvestitionen expandieren weiterhin. Positive Wachstumsimpulse kamen 2018 vor allem aus dem Inland: Sowohl die privaten Konsumausgaben (+1,0 %) als auch die staatlichen Konsumausgaben (+1,1 %) waren höher als im Vorjahr. Die Zuwächse fielen jedoch deutlich niedriger aus als in den letzten drei Jahren.

Die preisbereinigten Bruttoinvestitionen legten insgesamt im Vorjahresvergleich um 4,8 % zu. Die Bauinvestitionen stiegen um 3,0 %; vor allem in den öffentlichen Tiefbau wurde deutlich mehr investiert als ein Jahr zuvor. Die sonstigen Anlagen, zu denen unter anderem die Ausgaben für Forschung und Entwicklung gehören, lagen um 0,4 % über dem Vorjahresniveau.

Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) war im Jahr 2018 nach ersten Berechnungen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) um 1,5 % höher als im Vorjahr. Die deutsche Wirtschaft ist damit das neunte Jahr in Folge gewachsen. In den beiden vorangegangenen Jahren

war das preisbereinigte BIP jeweils um 2,2 % gestiegen. Eine längerfristige Betrachtung zeigt, dass das deutsche Wirtschaftswachstum im Jahr 2018 über dem Durchschnittswert der letzten zehn Jahre von +1,2 % liegt. Die führenden Institute rechnen in 2019 gemäß der Prognosen vom Dezember 2018 mit einem Wachstum des Bruttoinlandsprodukts um 1,6 % laut DIW, um 1,8 % laut IfW. Das ifo Institut rechnet mit einem BIP Wachstum von nur 1,1 % in 2019.

Die EZB führte Anfang 2018 das erweiterte Programm zum Ankauf von Anleihen (Asset Purchase Program - APP) mit einem Volumen von mtl. rund 30 Mrd. Euro fort. Den Hauptfinanzierungssatz mit 0% sowie den Einlagesatz mit -0,4% beließ die EZB auch in 2018 unverändert.

Die Finanzierungsbedingungen im Euroraum sind weiterhin günstig. Während die Leitzinsen auch in 2019 auf dem derzeitigen Niveau bleiben dürften, wurde bereits im Berichtszeitraum das Volumen des APP zurückgeführt und voraussichtlich in 2019 auf null reduziert.

Der Staat erzielte im Jahr 2018 einen Rekordüberschuss in Höhe von 59,2 Milliarden Euro (2017: 34,0 Milliarden Euro). Bund, Länder, Gemeinden und Sozialversicherungen beendeten das Jahr nach vorläufigen Berechnungen zum fünften Mal in Folge mit einem Überschuss. Bezogen auf das Bruttoinlandsprodukt in jeweiligen Preisen errechnet sich für den Staat im Jahr 2018 eine Überschussquote von 1,7%.



## Branchenbezogene Rahmenbedingungen

### Deutschlandweite Verkehrsentwicklung (Januar bis Dezember)

Die Verkehrsentwicklung im Berichtszeitraum Januar bis Dezember 2018 war in der Gesamtbetrachtung deutschlandweit positiv. Über die allgemeine Entwicklung lässt sich Folgendes berichten:

Es fand weiterhin eine uneinheitliche Entwicklung statt: Eine Reihe von Flughäfen (z.B. FRA, NUE, STR) profitierte überdurchschnittlich u.a. von der Entwicklung verschiedener Low Cost-Airlines und meldete positive Steigerungsraten. Bei einigen Flughäfen (u.a. TXL, DUS, HAM) waren die Auswirkungen des Air Berlin-Marktaustritts immer noch spürbar und die Entwicklung zeigte eine rückläufige Tendenz sowohl bei den Bewegungen als auch bei den Passagieren.

- Im Inland-Verkehr war ein Rückgang von 0,8 % zu verzeichnen. Es wurde bundesweit versucht, die Angebotslücke, die durch den Marktaustritt der Air Berlin entstanden war, zu schließen. Dies erfolgte weitgehend durch Streckenübernahmen durch andere Airlines bzw. Frequenzerhöhungen, ohne die Lücke des ersten Halbjahrs durch das rasche Wachstum im zweiten Halbjahr vollständig ausgleichen zu können.

- Mit einer deutlichen Dynamik (+5,9 %) trug hauptsächlich der Europa-Verkehr zum Passagierwachstum der deutschen Flughäfen bei. Die touristischen Destinationen, besonders in Spanien, Italien und Portugal, legten deutlich zu. Traditionelle Urlaubsdestinationen in Südosteuropa (Griechenland, Türkei, Kroatien) wuchsen ebenfalls stark. Erwähnenswert ist auch die Erholung der Passagierströme nach Russland, trotz der weiterhin bestehenden politischen Sanktionen. Die Fußball-Weltmeisterschaft im Juni brachte ein hohes Plus beim Passagieraufkommen. Nicht nur Urlaubsreisende, sondern auch Bekannten-/Verwandtenbesucher und Kreuzfahrer bewirkten einen kräftigen Wachstumsschub.

- Der Außereuropa-Verkehr (+3,1 %) wuchs prozentual schwächer als der Kontinentalverkehr. Der größte Wachstumstreiber war der (Nord-)Afrikaverkehr. Hier waren besonders Ziele in Ägypten und Tunesien gefragt. Auch die anderen Verkehrsregionen, mit Ausnahme von Mittelamerika (begrenzte Hotelkapazitäten in der Karibik), erreichten ein Wachstum. In Fernost bestimmten China, Südkorea (Olympische Spiele), Thailand und Vietnam das Wachstum.

### Verkehrsentwicklung im Vergleich zum Vorjahr im Überblick:

Passagiere	Jahr 2018	Jahr 2017
Zielgebiete	<b>Deutschland*</b>	<b>DUS</b>
Inland	-0,8%	-6,0%
Europa	5,9%	1,5%
Außereuropa	3,1%	-11,5%
davon Langstrecke		-26,1%
<b>Gesamt</b>	<b>4,0%</b>	<b>-1,4%</b>
<b>Bewegungen</b>	<b>4,2%</b>	<b>-1,3%</b>

\* Quelle ADV

### Verkehrsentwicklung in DUS (Januar bis Dezember)

- Die Gesamtentwicklung im Betrachtungszeitraum war durch Streckeneinstellungen von Air Berlin und Niki ab Oktober 2017 geprägt. Zuvor war das Vorjahresniveau sowohl bei den Bewegungen als auch bei den Passagieren verhältnismäßig hoch. Auch wenn die mittelfristige Nachfrageperspektive deutlich zeigt, dass die Air Berlin-Talsole im dritten Quartal 2018 durchschritten war, blieben verschiedene Kennzahlen zunächst negativ bzw. rückläufig.

- Von Januar bis Dezember 2018 lag die Zahl der Passagiere in Düsseldorf mit einem Rückgang von 355.928 (-1,4 %) bei einer ebenso gesunkenen Anzahl an Bewegungen (- 2.817; -1,3 %) unter dem Vorjahresniveau.

- Die Kennzahlen Sitze/Flug (149; -4,0 Sitze) und MTOW/Flug (72,0 t; -3,4 t) sanken u.a. aufgrund des Wegfalls der AB-Interkontinentalstrecken mit entsprechenden Großraumflugzeugen. Gleichzeitig blieb das Volumen von Flügen mit kleinen Regionalflugzeugen (Q400) konstant.

- Mit einem Umsteiger-Anteil von 6,5 % (abfliegende Passagiere: 793.763; Rückgang um -534.972) wurde der Vorjahreswert um 4,3 Prozentpunkte unterschritten.

- Der Passagierrückgang im Inland-Verkehr von 6,0 % wurde im Wesentlichen durch die Einstellung des Betriebs von Air Berlin geprägt. Die Lufthansa-Gruppe (Lufthansa + Eurowings/Germanwings) schaffte es trotz eines sehr starken Wachstums von +29,9 % nicht, diese Lücke zu schließen. Im Inlandsverkehr stieg bislang nur auf der Berlin (TXL)-Strecke mit easyJet ein Wettbewerber ein.

- Im europäischen Verkehr entwickelten sich Griechenland, Spanien, Portugal, Kroatien und Zypern im Berichtszeitraum positiv. Italien und die Schweiz erreichten nicht das Vorjahresniveau, da nicht die notwendigen (Flugzeug-)Kapazitäten zur Verfügung standen. Das Verkehrsaufkommen in die Türkei war im Plus (19,9 %). Sowohl Istanbul als auch Antalya meldeten eine Steigerung. Erwähnenswert sind die Erholungseffekte im Verkehr nach Russland, hier wurden die Vorjahreszahlen leicht überschritten.

Die Lücken im Flugplanangebot, entstanden durch den Marktaustritt von Air Berlin und Niki, sind in größerem Umfang geschlossen: Swiss führte die Erhöhung der Flugfrequenzen von drei- auf fünfmal täglich aus dem Winter auch im Sommer weiter. Austrian Airlines verdoppelte nahezu die wöchentlichen Flugfrequenzen nach Wien. Auch SAS erhöhte die Anzahl der wöchentlichen Verbindungen auf allen drei Strecken nach Stockholm, Kopenhagen und Oslo. Condor erweiterte das Flugangebot ex DUS im Sommerflugplan deutlich und bot über 100 Abflüge pro Woche zu knapp 35 Zielen an. Das waren ca. 80 % mehr Abflüge als noch im Sommer 2017.

Auch Eurowings (EW) legte im Sommerflugplan 2018 kräftig zu und bot über 830 wöchentliche Abflüge zu 95 Zielen im Flugplan ex DUS an. Neben vielen Frequenzerhöhungen waren auch einige neue Ziele im Angebot. Laudamotion kooperierte mit Ryanair und startete von

DUS zu verschiedenen Mittelmeerzielen. Ryanair flog ab dem 1. Juni zu drei Zielen ex DUS, und zwar täglich nach Palma, Alicante und Málaga. TUIfly und Germania nahmen ebenso eine Vielzahl neuer Verbindungen zum Sommerflugplan auf. Das Flugplanangebot im Betrachtungszeitraum wurde auch durch die Bedienung mehrerer neuer Destinationen durch neue Airlines ergänzt (u. a. von Astra Airlines, Cobalt Airlines, Air Arabia Egypt, Orange2Fly, Adria Airways, Nordwind).

Der Treiber bei der europäischen Entwicklung war die Wings-Gruppe (Eurowings/Germanwings), die ein Plus von insgesamt 991.818 Passagieren (+21,0 %) meldete.

- Der Flughafen Düsseldorf verzeichnete im Langstrecken-Verkehr per Saldo eine rückläufige Passagierzahl (-26,1 %). Diese Entwicklung war von der Einstellung sämtlicher Strecken Air Berlins geprägt. Eurowings bediente im Sommer neben bereits im Winter aufgenommenen Strecken Cancun und Punta Cana zudem noch sechsmal wöchentlich New York-JFK sowie jeweils dreimal die Woche Fort Myers und Miami. Azur Air führte zum Ende des Winterflugplans die vorerst letzten Langstreckenflüge ex DUS durch. Das USA-Aufkommen brach um 53,5 % (-494.909 Passagiere) ein und der Karibik-Verkehr meldete insgesamt einen Rückgang von 18,7 % (-67.390 Passagiere).

Das Passagieraufkommen nach Asien mit ca. 117.000 weniger Passagieren gegenüber dem Vorjahr (-8,3 %) entwickelte sich ebenfalls negativ. Die Golfcarrier Emirates (nach Dubai) und Etihad Airways (nach Abu Dhabi) meldeten Passagierzahlen unter dem Vorjahresniveau und setzten dadurch keine deutlichen Wach-

tumsimpulse wie in der Vergangenheit. Cathay Pacific stellte am 24.3. die Verbindung nach Hong Kong ein.

Bei den Afrika-Verbindungen (+39,8 %) war eine Erholung nordafrikanischer Destinationen (Ägypten, Marokko und Tunesien) feststellbar. Entsprechend stieg das Passagieraufkommen nach Afrika sehr deutlich (+295.956; +47,1 %).

Die Lufthansa-Gruppe erweiterte ihr Angebot in Düsseldorf erheblich und verzeichnete eine Steigerung von ca. 24.943 Bewegungen (+35,1 %) bei einer gleichzeitigen Steigerung der Passagiere um 28,4 % (+2.192.630). Die Kennzahl Passagiere pro Flug sank von 109 auf 104 bei einer Auslastungssteigerung von 67,4 % auf 71,4 %.

In den ersten 3 Quartalen 2018 wies der Flughafen Düsseldorf einen um 2,3 Prozentpunkte niedrigeren Geschäftsreisenteil (28,9 %) als im Vorjahr (31,2 %) auf. Der Anteil der Privatreisenden stieg entsprechend von 68,8 % auf 71,1 %.

Absolut gesehen ergab sich bei den Geschäftsreisenden ein Rückgang von 754.000 Passagieren (-12,7 %). Zugelegt haben im Geschäftsreiseverkehr vor allem Eurowings mit rd. +329.000 (+17,7 %), Easy Jet mit rd. +187.000 (+100 %), Austrian Airlines mit rd. +103.000 (+86,8 %), Lufthansa mit rd. 74.000 (+ 11,8 %) sowie Swiss mit rd. +60.000 (+79,6 %) Passagieren im Vergleich zum Vorjahr. Der durch die Air Berlin Insolvenz verursachte Passagierverlust im Geschäftsreiseverkehr (-1.527.000) konnte dadurch jedoch nicht kompensiert werden. Das Aufkommen bei den Privatreisenden nahm um 348.000 Passagiere (-2,7 %) ebenfalls ab.





### Berichterstattung der Geschäftsbereiche (nicht inhaltlich vom Abschlussprüfer geprüft)

#### Customer Management

Die wesentlichen strategischen Felder des Geschäftsbereiches Customer Management sind

Mobility, Retail/ Food and Beverages 4.0 und Digital Commerce. Die rasant zunehmende Digitalisierung, disruptive technische Entwicklungen sowie ein enormer Wertewandel in den jüngeren und nachkommenden Generationen (Millennials, Generation Z etc.) führen zu einer massiven Veränderung des Konsumverhaltens und der Ansprüche des Kunden. Dies ist bereits jetzt schon in Deutschland z.B. im stationären Einzelhandel durch negative Umsatzentwicklungen deutlich zu spüren. Ähnliche Tendenzen zeichnen sich im Bereich des Mobilitätskonsums (z.B. Sharing Community etc.) ab.

Der Airport DUS stellt sich diesen Herausforderungen. Wesentlich dabei ist die ganzheitliche Kundenfokussierung, die Entwicklung neuer Erlöspotentiale und 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 wie der Verlängerung der Wertschöpfung durch Digitalisierung. Dafür wurde innerhalb der Unternehmensstrategie die Bereichsstrategie CM abgeleitet, mit absolutem Fokus auf die „Customer Journey“.

### Organisation und Geschäftsverlauf der Flughafen Düsseldorf GmbH

Organisatorisch gliedert sich die Flughafen Düsseldorf GmbH in die folgenden Geschäftsbereiche:

- Customer Management
- Media Management
- Immobilienmanagement
- Real Estate Management
- Operations & Sicherheit
- Aviation Management und Unternehmensentwicklung

Für die kommerziellen Bereiche „Customer Management“ sowie „Media Management“ stehen die Themen aus dem Umfeld der Digitalisierung sowie das sich verändernde Konsumverhalten weiterhin im Fokus. Ziel der Aktivitäten besteht darin, den Passagieren eine optimale Customer Journey zu bieten und zukünftig Wertschöpfung in den neuen Geschäftsmodellen und Geschäftsfeldern zu generieren.

Der Geschäftsbereich Immobilienmanagement umfasst die Tätigkeitsfelder Immobilienentwicklung und Immobilienvermietung, was in diesem Zusammenhang auch das Management und die Entwicklung der „Airport City“ umfasst. Die Vermarktung der Airport City I war im Geschäftsjahr 2017 abgeschlossen, sodass neben laufenden Erlösen aus der Vermietung bestehender infrastruktureller Flächen keine wesentlichen Veräußerungserlöse erzielt wurden. Der Beginn der weiteren Vermarktung und damit weitere Veräußerungserlöse sind für Ende 2019 geplant. Im Vermietungssegment konnten in 2018 die durch die Air Berlin Insolvenz entstandenen Leerstände – wenn auch zu einem teilweise niedrigeren Mietniveau – fast vollständig neu beseitigt werden.

Der Geschäftsbereich Real Estate Management ist für Planung und Bau sowie die Unterhaltung und den Betrieb aller sich am Flughafen befindenden technischen Anlagen, Gebäude und Flächen verantwortlich. Für wesentliche Neu- und Erweiterungsinvestitionen verweisen wir auf die Ausführungen zum Anlagevermögen unter der Erläuterung der Vermögenslage.

Die Geschäftsentwicklung 2018 in den Bereichen Operations & Sicherheit sowie Aviation Management und Unternehmensentwicklung war weiterhin geprägt vom Marktaustritt der Air Berlin in 2017. Nach der kompletten Einstellung des Flugbetriebs zum Winterflugplan 2017/2018 war die Flughafen Düsseldorf GmbH mit der Koordinierung und der Kompensation der entstanden Verkehrs- und Umsatzlücken beschäftigt. Die Lücken im Kontverkehr und die Umverteilung des Marktes am Standort auf andere Luftverkehrsgesellschaften konnte weitestgehend mit Sommerflugplan 2018 abgeschlossen werden, allerdings waren gerade die Sommermonate durch viele Flugstreichungen, eine niedrige Pünktlichkeit und zahlreiche Spätankünfte geprägt.

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Wartezeiten an den Sicherheitskontrollen haben in 2018 gegriffen. So kam es auch in Spitzenstunden zu keinen überlangen Wartezeiten. In der Abteilung Notfall- und Safety Management wurden weitere Maßnahmen zur Sicherstellung eines zuverlässigen und sicheren Flughafenbetriebs eingeleitet, indem insbesondere ein neues Informations- und Warnsystem in Betrieb genommen wurde.

### Slot Koordination Winter 2018/19 (auf 21 Wochen normiert)

Zum 02.01.2019 liegt der Koordinierungsstand für die Flugplanperiode Winter 2018/19 mit 81.646 angemeldeten Bewegungen um 3,2 % über dem Vergleichszeitpunkt der Vorjahressaison. Hierbei ist zu beachten, dass zum Vergleichszeitpunkt in der Saison Winter 17/18 noch viele Slots von Air Berlin und Fly NIKI enthalten waren, die bereits den Flugbetrieb eingestellt hatten. Durch diese Sondersituation ist der Vergleich zwischen der aktuellen und der vorherigen Saison bedingt aussagefähig.

Der Vergleich der laufenden Wintersaison mit der Saison Winter 16/17, d.h. der letzten Saison mit einem durchgängigen Flugbetrieb von Air Berlin sowie einem typischen Verlauf der Koordination, zeichnet demgegenüber ein anderes Bild. Vergleicht man diese beiden Saisons miteinander, dann sind für die laufende Saison Winter 18/19 7,1 % mehr Slots als zum Vergleichszeitpunkt des Winters 2016/17 koordiniert.

Die Fluggesellschaften legen in der aktuellen Flugplanperiode eine gute Koordinierungsdisziplin an den Tag – so wurden nicht viele Slots in der laufenden Saison abgemeldet. Lediglich die Slots der Azur Air, die den Flugbetrieb eingestellt hat, wurden storniert. Alle anderen Slot-Rückgaben erfolgten im üblichen Rahmen, z. B. wegen kurzfristiger Flugplananpassungen bzw. Feiertags- und Ferienstreichungen.

Betrachtet man die Verteilung der abfliegenden Fluggäste auf die Anreiseverkehrsmittel, so wuchs der Bahnanteil gegenüber dem Vorjahr um 0,6 Prozentpunkte von 24,3 % auf 24,9 %. Absolut gesehen nahm die Zahl der Bahnreisenden um 59.000 Personen zu.

Der PKW-Anteil wuchs um 2,3 Prozentpunkte von 51,9 % auf 54,2 %. Absolut fuhren 211.000 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 49.000 (+4 %). Bei den Kurzzeitparkern schrumpfte die Nachfrage um 8.000 (-3,9 %). Stark gewachsen ist dagegen die Zahl der mit dem PKW gebrachten Passagiere (+170.000; +5,7 %), ohne dass das Fahrzeug geparkt wurde.

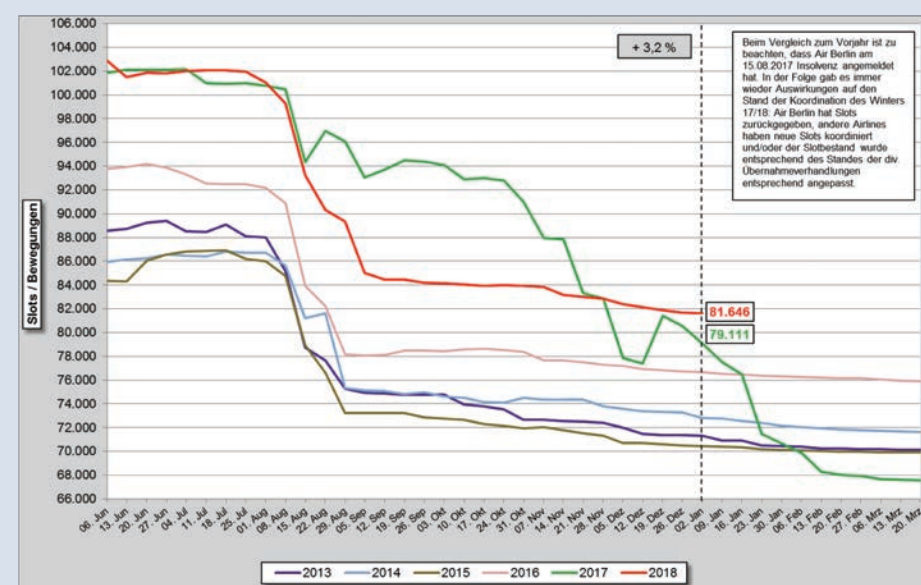
Überdurchschnittlich starke Rückgänge sind bei der Nutzung von Taxi (-163.000; -11,3 %), Mietwagen (-53.000; -16,9 %) und Linienbus (-29.000; -26,1 %) zu beobachten.

Im Quellverkehr haben sowohl die touristischen Reisen (+624.000; +9,2 %) als auch die Bekannten-/ Verwandtenbesuche (+164.000; +4,8 %) ein Wachstum zu verzeichnen. Der private Umsteigeverkehr brach jedoch stark ein (-1.019.000; -58,7 %).

Insgesamt betrachtet konnte der Anstieg im Quellverkehr um 2,5 % die Rückgänge von 8,5 % im Zielverkehr und 55,6 % im Umsteigeverkehr nicht kompensieren.

Rund 695.000 Niederländer nutzten in den ersten 3 Quartalen den Flughafen Düsseldorf als Start- bzw. Zielflughafen. Dies sind knapp 65.000 weniger als im Vorjahr und entspricht einem Rückgang von -8,6 %. Verluste sind sowohl im Geschäfts (-22.000; -8,6 %) als auch im Privatreiseverkehr (-43.000; -8,6 %) zu verzeichnen.

Der prozentuale Anteil der Niederländer an den Gesamtpassagieren betrug 3,9 % und liegt damit 0,1 Prozentpunkte unter dem Anteil vom Vorjahr.



Entwicklung der wöchentlichen Koordinationsstände (Linien- & Charterflüge) für die Winterflugpläne 2013 - 2018 (auf 21 Wochen normiert).





## Media Management

Es wurden darauf basierend in 2017 Handlungsfelder aus der Unternehmensstrategie der FDG abgeleitet und Projekte definiert. Diese Projekte wurden begonnen und befinden sich in unterschiedlichen Entwicklungs- und Umsetzungsstufen, darunter:

- Masterplan Mobilität einschließlich E-Mobility
- Eigenbewirtschaftung des Parkgeschäfts
- Digitale Commerce Plattform
- Kollaborationsprojekte / agile Arbeitswelt

Durch das Vernetzen all dieser Projekte wird der Airport DUS dem Kunden eine optimale Customer Journey bieten und zukünftig Wertschöpfung in den neuen Geschäftsmodellen und Geschäftsfeldern generieren. In die Zukunft schauend müssen die nächsten Schritte die Vernetzung mit Partnern On- und Off Campus sein. Dazu wird CM in 2019 eine Strategie entwickeln.

Der Geschäftsbereich Media-Management, zuständig für das Airport Media-Geschäft am Düsseldorfer Flughafen, schaut auf ein dynamisches Geschäftsjahr zurück. Im Mittelpunkt des Jahres 2018 stand vor allem die Inbetriebnahme der Premium Digital Skywall. Mit 144 m<sup>2</sup> ist dies die größte Outdoor LED Fläche an einem europäischen Flughafen. Werbepartner auf der digitalen Großfläche ist weiterhin Vodafone, das mit Airport-affinen Kampagnen an einem der relevantesten Touchpoints der Terminalvorfahrt punktet. Zusätzlich wurde das Produktportfolio um ein hochwertiges digitales Lounge-Network in den Common-User-Lounges und der VIP-Lounge ergänzt, welches im nächsten Geschäftsjahr zunehmend ausgebaut werden soll. Zu den neuen Kunden des Media Teams gehören u.a. Air China, die Luxus schmuck Marke Messika, Lautsprecher Teufel sowie der Smartphone Hersteller Huawei, welcher für den Standort DUS eine eigene kreative Kampagne entwickelte.

Das Media-Management Team wird sich in 2019 weiterhin auf den Ausbau digitaler Medien und den dazu gehörigen Service spezialisieren. Mit Hilfe von „Targeted Playlist“ werden so die relevanten Touchpoints entlang der Customer Journey am DUS nach definierten Zielgruppen ausgerichtet. Ebenfalls wird das Team den Fokus auf den Einsatz von Programmatic Advertising legen. Hier steht statt des Produktes die Zielgruppe am jeweiligen Standort im Mittelpunkt.

## Immobilienmanagement

Der Geschäftsbereich Immobilienmanagement umfasst die Tätigkeitsfelder Immobilienentwicklung und Immobilienvermietung am Standort Flughafen Düsseldorf.

Die Aufgaben der Immobilienvermietung reichen von der Akquise neuer Mieter und der Betreuung der Bestandsmieter bis zur Erstellung von möglichen Nutzungskonzepten. Ziel ist die bestmögliche Vermarktung der flughafeneigenen Immobilien unter strategischen und marktrelevanten Kriterien. Insgesamt beträgt das Vermietungsvolumen ca. 300.000 m<sup>2</sup>, das sich in ca. 450 Mietverträge gliedert. Das Flächenportfolio besteht aus ca. 120 flughafeneigenen Immobilienobjekten im Stadtteil Lohausen sowie den Büroflächen, den Hangars sowie den Lager- und Vorfeldflächen auf dem gesamten Flughafengelände.

Die Aufgaben der Immobilienentwicklung lassen sich in die konzeptionelle Ausrichtung vorhandener Flächenreserven, die Arrondierung und Sicherung neuer Entwicklungsgebiete sowie die Entwicklung dieser Flächen gliedern. In diesem Zusammenhang ist die Immobilienentwicklung verantwortlich für Management und Entwicklung des Bürostandortes „Airport City“. Erlöse werden hierbei in der Regel durch Grundstücksverkäufe erzielt; Stra-

ßen und Grünflächen verbleiben im Eigentum. Das insgesamt ca. 23 ha große Areal wurde im Jahr 2003 durch das Konzernunternehmen Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH erworben. Die Vermarktung des ersten Bauabschnitts, der sogenannten Airport City I, wurde in 2017 abgeschlossen. Das Bebauungsplanverfahren des zweiten Bauabschnitts, der sogenannten Airport City II, wird voraussichtlich Ende 2019 abgeschlossen werden. Mit Erlangung der Rechtsgültigkeit stehen weitere ca. 65.000 m<sup>2</sup> BGF zur Vermarktung zur Verfügung. Auf einer Teilfläche soll ab 2020 ein Hotel mit ca. 200 Zimmern eigenentwickelt werden. Die Bauherrenvertretung und Projektsteuerung in Hochbauprojekten stellt ein weiteres Handlungsfeld der Immobilienentwicklung dar. In dieser werden die durch den Bereich Immobilienvermietung aufgenommenen Nutzeranforderungen nach vorgehender Wirtschaftlichkeitsbetrachtung baulich umgesetzt.

## Real Estate Management

Der Geschäftsbereich Real Estate Management ist am Flughafen Düsseldorf im strategischen und operativen Asset-Management sowie in der Projektplanung und -steuerung erfolgreich tätig. Die Unterhaltung und der Betrieb aller sich am Flughafen befindenden technischen Anlagen, Gebäude und Flächen liegen in dessen Verantwortung. Die folgenden Themen standen auch im Berichtszeitraum im Fokus:

- Nach der Air Berlin Insolvenz wurde im Frühjahr 2018 beschlossen, einen neuen Prognoseflugplan auf Basis der aktuellen Verkehrsstruktur zu entwickeln.
- Für den Neubau der Gepäckförderanlage im Flugsteig wurde der Terminplan angepasst, so dass ab Ende Februar 2019 die ersten Realflüge über die Anlage abgefertigt werden und ab Ende März 2019 der Regelbetrieb aufgenommen wird. Zukünftig kann auch dort die Gepäckförderung im Wannenbetrieb erfolgen.
- Mit dem Bau der Fernwärmearbeitung wurde an mehreren Stellen innerhalb Düsseldorfs begonnen. Des Weiteren wurden die zusätzlichen Aufträge im Geltungsbereich des eigenen Netzes ausgeschrieben und vergeben. Damit wird der Flughafen wie geplant, bis zur Heizperiode 2019/2020, an das zentrale Fernwärmenetz der Stadtwerke Düsseldorf angeschlossen. Zukünftig werden das Terminal und weitere Gebäude umwelt- und klimafreundlich beheizt.
- Innerhalb der Qualitätsoffensive wurden im Bereich der Gebäudereinigung Schwerpunkte gesetzt.
- Als zweite von drei Anlagen wurde im Frühjahr 2018 das Regenklärbecken West im nordwestlichen Gelände des Flughafens fertig gestellt.

## Operations und Sicherheit

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

1. Aviation und zentrale Infrastruktur  
Das Jahr 2018 war intensiv von den Nachwirkungen der Air Berlin-Insolvenz geprägt, was sich in den Sommermonaten in vielen Flugstreichungen, einer niedrigen Pünktlichkeit und zahlreichen Spätankünften auswirkte. Erfreulicherweise stabilisierte sich die Situation zum Ende des dritten Quartals.

Einen weiteren Schwerpunkt in 2018 stellten die Maßnahmen zur Verbesserung der Wartezeiten an den Sicherheitskontrollen dar. Im Standortdialog DUS wurden mit der Bundespolizei, deren Dienstleister Kötter Aviation Security, den Luftverkehrsgesellschaften und weiteren Beteiligten auf verschiedenen Ebenen intensive Gespräche geführt und Maßnahmen festgelegt, um eine Verbesserung der Personalsituation bei den Luftsicherheitsassistenten sowie eine optimierte Ressourcennutzung zu erreichen. Weitere Maßnahmen waren die Verlegung der Bordkartenkontrolle vor Flugsteig A zur Erweiterung der Anstellflächen vor den Kontrollspuren und die Ausstattung der Bereiche an den Kontrollspuren mit Messsensorik zur Erfassung der Echtzeit-Wartezeiten. Mit diesen Maßnahmen wurde erreicht, dass es selbst in Spitzenstunden zu keinen überlangen Wartezeiten kam.

Die Schrankenanlagen an der Vorfahrt Abflug und der Durchfahrt Ankunft gingen am 01. September 2018 mit dem Ziel der Verkehrsregelung und -begrenzung plan-



## Aviation Management und Unternehmensentwicklung

mäßig in Betrieb. Nach einer kurzen Phase der Umstellung auf die neue Zufahrts-situation trat die beabsichtigte Änderung der Verkehrsflüsse und insbesondere die Reduzierung der Stausituationen ein. Insgesamt hat sich die Gesamtsituation vor dem Terminal für alle Verkehrsteilnehmer entspannt.

### 2. Feuerwehr

Laut Vorgabe von ICAO, EASA, der Bezirksregierung Düsseldorf und der Baubehörde der Stadt Düsseldorf hat der Flughafen Düsseldorf eine Werkfeuerwehr zu betreiben. Diese ist Voraussetzung für den sicheren Flug- und Terminalbetrieb. Angefordert durch die Bezirksregierung hat der Flughafen in 2018 ein neues Gutachten zur Brandschutzbedarfs- und Entwicklungsplanung in Auftrag gegeben. Das nun vorliegende Ergebnis wird die Bezirksregierung im Januar 2019 zur Umsetzung innerhalb der nächsten 6 Jahre anordnen. Hiermit ist u.a. eine deutliche Aufstockung des Personals verbunden.

### 3. Notfall- und Safety Management

Im Rahmen des Notfallmanagements wurden die Vorbereitungen zur Einführung des Katastrophenwarnsystems KATWARN, welches als Informations- und Warnsystem für den Flughafen Düsseldorf dienen soll, abgeschlossen und das System zum 01.06.2018 in Betrieb genommen.

Zur Messung der Safety Performance der jeweiligen Bodenverkehrsdienstleister (BVD) am Flughafen Düsseldorf wurde zum 01.12.2018 ein sogenannter Safety Score implementiert. Anhand des Erfüllungsgrades festgelegter Bewertungsparameter, wie z. B. dem durchschnittlichen Risiko und Anzahl der Verstöße gegen die Flughafenbenutzungsordnung, soll neben

der Vergleichbarkeit Performance der BVD auch ein positiver Effekt auf die Betriebssicherheit erzielt werden.

### 4. Security

Die Herausforderungen im Security-Bereich nehmen stetig zu. Während sich im Bereich der „Airsides-Security“ der Trend zu einer starken Reglementierung fortsetzt, z.B. im USA-Verkehr, und regelmäßige Audits oder Inspektionen durch verschiedene Organisationen und Behörden durchgeführt werden, müssen die Sicherheitsmaßnahmen auf der Landseite permanent an die zunehmende Bedrohung, z. B. durch Terroranschläge, angepasst werden. Das mittlerweile eingerichtete Sachgebiet „Landside-Security“ erarbeitet systematisch Vorschläge zur Absicherung des Terminals gegen landseitige Gefahren.

### 5. Brandschutzmanagement

Für zahlreiche Baumaßnahmen wurden als Grundlage für die Genehmigung durch die Baubehörde brandschutztechnische Fachplanungen oder Stellungnahmen verfasst die. Auch die Wirkfunktionsprüfung, d. h. das Zusammenspiel aller sicherheitstechnischen Anlagen und die Beseitigung von sicherheitsrelevanten Mängeln, wurden vom Brandschutzmanagement überwacht.

Der 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 Umfeld-Entwicklung weiterentwickelt.

Das Jahr 2018 war vor allem aviationseitig geprägt von den Nachwirkungen des Marktaustritts der Air Berlin in der zweiten Jahreshälfte 2017. Nach der kompletten Einstellung des Flugbetriebs Ende Oktober 2017 wurde flughafenintern ein unternehmensübergreifendes Projekt „DUS Recovery“ initiiert mit dem Ziel, die zu erwartende Verkehrs- und Umsatzlücke kurz bis mittelfristig zu schließen. Mit zuletzt ca. 6 Mio. Passagieren pro Jahr und einem Marktanteil von ca. 30 % war die Air Berlin bis 2017 die größte Luftverkehrsgesellschaft

## Entwicklung der Tochter- und Beteiligungsgesellschaften

am Standort. Bereits zum Winterflugplan 2017/2018 wurde das weggefallene Flugangebot nach Florida und in die Karibik durch Eurowings, Condor und Azur wiederhergestellt. Durch die Übernahme von Betriebsteilen der Air Berlin durch Eurowings, easyJet, Condor und Laudamotion zeichnete sich bereits frühzeitig eine Umverteilung der Marktanteile ab. Zum Sommerflugplan 2018 gab es von zahlreichen Fluggesellschaften Wachstumsplanungen und -ankündigungen. Neben zahlreichen neuen Kontoverbindungen und Frequenzaufstockungen zu bereits bestehenden Flugzielen, konnte auch das Interkontinentalangebot durch die Aufnahme von Eurowings Langstreckenflügen weiter ausgebaut werden. Diese Entwicklung setzt sich auch im Winterflugplan 2018/19 fort, so dass die entstandene Lücke vollständig geschlossen werden konnte.

Die Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH (FDGHG), Konzerngesellschaft der Flughafen Düsseldorf Gruppe, übernimmt als drittgrößtes Flugzeug-Abfertigungsunternehmen am Flughafen Düsseldorf für diverse Luftverkehrsgesellschaften im Wesentlichen die vorfeldseitige Beförderungen von Passagieren und Crews sowie die Enteisung von Flugzeugen. Ergänzend werden für die beiden anderen Flugzeug-Abfertigungsunternehmen Bodenabfertigungsleistungen erbracht, die jedoch kein Kerngeschäft mehr darstellen.

Die Gesellschaft fertigte in 2018 insgesamt 5,2 Tsd. Flugbewegungen ab, wovon allerdings ab Mitte 2018 vorwiegend nur noch Flugzeugteilabfertigungen für die Mitwettbewerber Acciona und Aviapartner getätigt worden sind. Dies entspricht gegenüber 7,8 Tsd. Flugbewegungen in 2017 einem Rückgang um 33,3 %. Der Marktanteil der Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH beträgt bezogen auf die Flugbewegungen nach 3,7 % in 2017 noch 2,3 % im ersten Halbjahr 2018 und liegt im zweiten Halbjahr 2018 bei 0 %.

Im Bereich der Personentransporte konnte die FDGHG Verträge mit den neu hinzugekommenen Luftverkehrsgesellschaften (LVG) Laudamotion und Ryanair sowie mit wechselnden Gesellschaften wie z.B. Aegean Airlines, Etihad Airways, Bulgarian Air Charter und Hahn Air abschließen. Alle verbleibenden vorfeldseitigen Beförderungen von Fluggästen werden über den bestehenden Rahmenvertrag mit Acciona und Aviapartner durchgeführt. Die FDGHG führt ab Mitte 2018 zusätzliche Dienstleistungen für die FDG aus.

Im Vergleich zum Vorjahr sank die Anzahl der aktiven Beschäftigten um insgesamt 15 auf 501.

Das Geschäftsjahr wurde mit einem EBITDA in Höhe von TEUR -4.775 (Vorjahr: TEUR -8.622) bzw. einem Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme in Höhe von TEUR -6.928 (Vorjahr: TEUR -10.542) und damit deutlich schlechter als der Plan von TEUR -2.856 abgeschlossen. Im Planvergleich standen höheren Erlösen aus den Abfertigungsentgelten witterungsbedingt geringere Erlöse aus der Flugzeugenteisung gegenüber. Zudem fielen die Erlöse aus den Personentransporten infolge der geringer als prognostizierten Verkehrsentwicklung niedriger aus. Zu einem positiven Erlöseffekt führt die Übernahme von zusätzlichen Dienstleistungen für die FDG, die jedoch erst mit einer einmonatigen Verzögerung in voller Höhe anfielen. Auf der Kostenseite ist der gegenüber dem Planwert höher ausgefallene Personalaufwand anzuführen.

Zusammenfassend ist auf Basis der dargestellten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Konzerneinbindung die wirtschaftliche Lage der FDGHG als stabil einzuschätzen. Gleichwohl bleibt die Gesellschaft bis zur erfolgreichen Umsetzung des Reorganisationskonzeptes strukturell unrentabel. Hinsichtlich der mittel- bis langfristigen Entwicklung der FDGHG wird auf den Abschnitt „wesentliche Chancen und Risiken“ verwiesen.

2019 erwartet die FDGHG eine deutliche Ergebnisverbesserung mit einem operativen Verlust von rund TEUR -45, angesichts sehr volatiler Rahmenbedingungen mit Unsicherheiten behaftet.



Die Geschäftstätigkeit der **Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH** (FDCG) umfasst die Erbringung von Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Luftfrachtumschlag am Flughafen Düsseldorf. Das Dienstleistungsspektrum umfasst die gesamte import- und exportseitige Luftfrachtentwicklung. Hierzu zählen die physische und dokumentarische Abfertigung von Luftfrachtendungen sowie weitere gesonderte Dienstleistungen aus den Bereichen Sicherheit, Lagerhaltung sowie Be- und Entladungstätigkeiten. Die Gesellschaft schloss das Jahr 2018 mit einer gegenüber 2017 um 21 % geringeren Leistung von rund 96.000 Tonnen (Vorjahr: 121.600 Tonnen) ab. Seit 2012 fiel die Tonnage damit erstmals wieder unter die Marke von 100.000 Tonnen.

Die Verteilung der in Düsseldorf abgefertigten Frachtmengen veränderte sich gegenüber den Vorjahren (Exporte 54 % und Importe 46 %) leicht auf 51 % Exporte und 49 % Importe.

Die Umsatzerlöse fielen um -13,7 % auf TEUR 16.571 (Vorjahr TEUR 19.208) und damit deutlich weniger als die Tonnage. Maßgeblich für den Umsatzrückgang waren die Auswirkungen der Insolvenz der Air Berlin und der damit einhergehende Wegfall von Interkontverbindungen mit hoher Frachtbeiladung. Positiv hat sich eine Veränderung im Leistungsmix ausgewirkt.

Das Ergebnis vor Steuern belief sich auf TEUR 1.341 und liegt damit um TEUR 1.335 unter dem Vorjahresvergleichswert.

Im Gesamtergebnis schloss das Geschäftsjahr mit einem Jahresüberschuss n. St. von TEUR 831 (Vorjahr: TEUR 1.764).

Die **Flughafen Düsseldorf Security GmbH** (FDSG) erbringt im Wesentlichen Sicherheitsdienstleistungen am Flughafen Düsseldorf. Das Geschäftsjahr 2018 der Flughafen Düsseldorf Security GmbH wurde mit einem positiven Ergebnis abgeschlossen. Durch die wirtschaftliche Gesamtlage in Verbindung mit umfangreichen Beauftragungen im Bereich der Service-Dienstleistungen 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 2018 bei TEUR 31.366 und sind damit um 8,59 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Ursächlich hierfür ist im Wesentlichen der Umsatz mit Konzerngesellschaften aufgrund eines gestiegenen, ungeplanten Bedarfs an Sicherheits- und Serviceleistungen sowie von Preisanpassungen in Folge von Tarifabschlüssen.

Die im Geschäftsjahr 2018 erbrachten Sicherheitsdienstleistungen wurden auch unter Kosten- und Flexibilitätsgesichtspunkten mit Hilfe des Einsatzes von Fremdpersonal abgedeckt. Im Geschäftsjahr 2018 lag die Anzahl der Beschäftigten zum 31.12. bei 232 Mitarbeitern (Vorjahr: 218).

Der Jahresüberschuss lag 2018 bei TEUR 1.032 (Vorjahr: TEUR 1.171). Der Gewinn wurde im Rahmen des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrages an die Flughafen Düsseldorf GmbH abgeführt.

Die **Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH** (FDI) hat im Geschäftsjahr 2003 gemäß ihrer Zweckbestimmung von der Bundesrepublik Deutschland ein an den Flughafen Düsseldorf angrenzendes Kasernengelände gekauft. Da alle Grundstücke der Airport City I an Investoren veräußert wurden, konnten im Geschäftsjahr keine weiteren Erlöse aus Grundstücksverkäufen realisiert werden.

Die im Wesentlichen aus der Vermietung einer Tiefgarage innerhalb des Konzerns erzielten Vermietere Erlöse betrugen EUR 2,9 Mio. (Vorjahr: EUR 2,9 Mio.). Insgesamt wurden Umsatzerlöse in Höhe von EUR 3,7 Mio. erzielt (Vorjahr: EUR 8,2 Mio.). Im Vorjahr waren in den Umsatzerlösen EUR 4,5 Mio. aus der Veräußerung von Grundstücksflächen der Airport City I enthalten.

Für das Geschäftsjahr 2018 ergibt sich ein Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme von TEUR 651.

Über die **Flughafen Düsseldorf Energie GmbH** (FDE) erfolgt auf dem Areal Flughafen Düsseldorf die Verteilung und teilweise die Erzeugung von Nutzenergien (Wärme und Kälte), d. h. der Betrieb von Energieerzeugungsanlagen und Netzinfrastruktur. Außerdem kauft der Flughafen Düsseldorf Konzern über die FDE den überwiegenden Teil des vom ihm verbrauchten oder vertriebenen Stroms ein. Durch die Inbetriebnahme eines zweiten Blockheizkraftwerkes in 2015 konnte die Menge des eingekauften Stroms und somit der Wareneinsatz reduziert werden. Die Gesellschaft erzielt im Geschäftsjahr 2018 bei Umsatzerlösen von TEUR 15.967 (Vorjahr: TEUR 16.050) einen Jahresüberschuss vor Ergebnisabführung in Höhe von TEUR 950 (Vorjahr: Jahresüberschuss TEUR 1.503).

Die **Flughafen Düsseldorf Tanklager GmbH** (FDTG) wurde im Dezember 2013 gemeinsam mit Partnern aus der Mineralölindustrie sowie Luftverkehrsgesellschaften in der Form eines Gemeinschaftsunternehmens gegründet. Es ist beabsichtigt, die Treibstofflogistik für den Flugbetrieb mittelfristig nach Bau eines neuen Tanklagers in dieser eigenständigen Gesellschaft zu organisieren. Die FDG ist mit 40 % Anteil Minderheitsgesellschafterin. Zum 31. Dezember 2018 weist die Gesellschaft einen Jahresfehlbetrag von TEUR 45 (Vorjahr Jahresfehlbetrag TEUR 705) aus, der im Wesentlichen von Finanzierungskosten herrührt. Im Geschäftsjahr 2018 wurde auf den Beteiligungsbuchwert der FDG an der FDTG eine Abschreibung in Höhe von TEUR 600 vorgenommen. Wir verweisen hierzu auf unsere Ausführungen zur Vermögens- und Ertragslage.

Die **BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG** (BISAWA KG) veräußerte mit Kaufvertrag vom 22.11.2018 zum Ende des Berichtjahres die Teilerbaurechte nebst Gebäuden für TEUR 148.615 zu Marktwerten an die FDG veräußert. Es handelt es sich um die Objekte DACC Frachtzentrum, Halle 7, Halle 8, Leichtbauhalle Ost sowie das Mietwagenzentrum. Zuvor übernahm die FDG sämtliche Geschäftsanteile an der **BISAWA Beteiligung GmbH**, Düsseldorf, ihrerseits Komplementärin der BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG, zum Kaufpreis von TEUR 1.097.

Von den Umsatzerlösen der BISAWA KG in Höhe von TEUR 15.136 entfielen TEUR 12.419 auf Mieterlöse, der Rest auf Mietneben- und Verbrauchskosten. Die Bisawa KG erzielte im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Jahresüberschuss n. St. in Höhe von TEUR 7.336. Hiervon wurden TEUR 3.336 in die Rücklagen der Gesellschaft eingestellt.

Infolge des Verkaufs der o. g. Vermögenswerte wird die Gesellschaft zukünftig keine Erlöse mehr erzielen und soll 2019 auf die FDG verschmolzen werden.

Zum 01. August 2018 verkaufte die FDG ihre Anteile an der **Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH** (FMG) über eine komplexere Transaktion mehrheitlichen die Entwicklungsgesellschaft der Stadt Mönchengladbach (EWMG). Im Rahmen der Transaktion wurden sämtliche Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen der FDG und der FMG ausgeglichen. Die anteiligen Verluste für den Zeitraum 01.01. bis 31.07.2018 in Höhe von TEUR 1.593 wurden gemäß dem bis dato gültigen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag von der FDG übernommen. Dieser Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag wurde zum 31.07.2018 gekündigt. Zudem wurde eine Neufassung der Prioritätenregelung für den Flugbetrieb der FDG und der FMG zugunsten der FDG vereinbart.

Im Rahmen einer anschließenden Kapitalerhöhung der FMG um 18,71% unter Abschluss der Bezugsrechte der NEW und der EWMG hat die FDG Barmittel in Höhe von 17 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. Seither hält die FDG ohne weitere Verpflichtungen 20 % der Anteile an der FMG. Weitere 54,75 % liegen bei der EWMG, 25,24 % beim niederrheinischen Versorger NEW und 0,01 % bei der Stadt Willich.

Mit notariell beurkundetem Kaufvertrag vom 25. Januar 2018 wurde der Verkauf der Anteile an die **Estamin Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH** (ESTAMIN) von der Deutschen Anlagen-Leasing GmbH an die Flughafen Düsseldorf GmbH zum 31. Januar 2018 vollzogen. Der Kaufpreis betrug TEUR 1.247. Die Flughafen Düsseldorf GmbH ist seitdem zu 100% Gesellschafter der Estamin Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs-KG und gleichzeitig Mieterin der Immobilien Parkhaus 3 mit aufstehendem Hotel (Sheraton) sowie Parkhaus 4. Die künftigen Mieten betragen nach aktuellem Stand bis zum Jahr 2028 insgesamt TEUR 65.128, wobei der Mietvertrag für das Hotel bereits im Jahr 2025 ausläuft. Die Gesellschaft hat im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Jahresüberschuss in Höhe von TEUR 3.032 erzielt. Es ist beabsichtigt, die ESTAMIN 2019 auf die FDG zu verschmelzen.





## Finanzielle Leistungsindikatoren

### Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

#### Ertragslage

Die interne Unternehmenssteuerung geht von folgenden finanziellen Leistungsindikatoren aus, die unter Umständen kalkulatorische Elemente im Vergleich zu den handelsrechtlichen Daten beinhalten und daher vom Konzernabschluss abweichen können.

Die festgelegten Leistungsindikatoren haben sich basierend auf internen Kennzahlen wie folgt entwickelt:

Kennzahlen auf Konzernebene	Ist 2018	Ist 2017
EBIT (in TEUR)	109.263	100.990
EBITDA (in TEUR)	185.280	174.540
EBITDA-Marge	39,0 %	36,2 %
ROCE	12,1 %	12,4 %
Eigenkapitalrentabilität (EBIT)	49,5 %	50,1 %
Umsatzrentabilität (EBIT)	22,5 %	20,4 %
Kapitalrendite	9,8 %	10,8 %
Umsatz/Mitarbeiter FTE (in EUR)	231.379	238.012
Personalaufwand/Mitarbeiter (in EUR)	71.388	69.205
Wirtschaftliches Eigenkapital (in TEUR)	179.019	175.483
Wirtschaftliches Eigenkapital/Bilanzsumme	15,77%	17,66 %

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

Der Flughafen Düsseldorf Konzern hat in 2018 bei einem Gesamtumsatz von EUR 474,5 Mio. (Vorjahr: EUR 482,8 Mio.) einen Jahresüberschuss von EUR 59,1 Mio. (Vorjahr: EUR 60,1 Mio.) erzielt.

Die Erlöse im Aviation-Bereich waren mit TEUR 289.807 (Vorjahr: TEUR 294.123) gegenüber dem Vorjahr um 1,5 % leicht rückläufig. Diese setzen sich im Wesentlichen zusammen aus Start- und Landeentgelten, Abstell- und Sicherheitsentgelte sowie Bodenabfertigung. Die Airline-Förderungen gemäß Entgeltordnung in Höhe von EUR 11,5 Mio. werden als Erlösschmälerung

bei den Umsatzerlösen aus Landeentgelten abgesetzt. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf eine geringere Bodenabfertigung sowie eine geringere Tonnage zurück zu führen.

Die Aviation-Erlöse setzen sich zusammen aus fixen und variablen Landeentgelten, Abstellentgelten sowie Bodenverkehrsdienstleistungen. Die Landeentgelte sind von EUR 245,6 Mio. auf EUR 249,2 Mio. bzw. 1,4% gestiegen. Die Erlöse aus Bodenverkehrsdienstleistungen haben sich von EUR 29,8 Mio. auf EUR 24,7 Mio. deutlich verringert. Hintergrund ist der Ausstieg der FDGHG aus der Flugzeugabfertigung mit Luftverkehrsgesellschaften im direkten Vertragsverhältnis.

Die Erlöse im Bereich „Non-Aviation“ sind um EUR 3,9 Mio. auf EUR 184,8 Mio. in 2018 zurückgegangen. 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. Werkstattleistungen gegenüber Dritten). Die Mieterlöse sind von EUR 79,8 Mio. auf EUR 85 Mio. bzw. 6,5% gestiegen. Die Pacht- und Umsatzmieten sind, wie die andere Erlösposition, im Vergleich zum Vorjahr rückläufig. Diese gingen von EUR 67,6 Mio. auf EUR 67,4 leicht zurück. Die Einnahmen aus Versorgungsleistungen sind mit EUR 12,4 Mio. um EUR 1,7 Mio. zurückgegangen. Da die FDI in 2018 keine Grundstücke veräußert hat, gingen die entsprechenden Umsätze nahezu vollständig zurück. In 2017 wurden Erlöse aus Grundstücksverkäufen in Höhe von EUR 4,6 Mio. erzielt. Die sonstigen Erlöse sind von EUR 22,7 Mio. auf EUR 19,8 Mio. im Berichtsjahr ebenfalls rückläufig. Hintergrund waren geringere Passgaierzahlen sowie Effekte aus der Air Berlin-Insolvenz im Vorjahr.

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten Erträge aus der Auflösung von sonstigen Rückstellungen mit EUR 11,8 Mio. und Sonderposten für Zuschüsse in Höhe von insgesamt EUR 3,2 Mio.

Der Materialaufwand ist im Vergleich zum Vorjahr mit EUR 89,3 Mio. um EUR 5,6 Mio. zurückgegangen. Der Konzern FDG erfasst im Materialaufwand u.a. den Energieverbrauch, die Erbpacht für das Betriebsgelände, bestimmte Miet- und Leasingaufwendungen, Müllentsorgungs- 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 6,0 Mio. auf EUR 146,6 Mio. gestiegen. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus tarifvertraglichen Änderungen (Tarifsteigerung 3,19 %, weitere Umsetzung der neuen Entgeltordnung zum TVöD für alle Tarifmitarbeiter). Die Anzahl der Beschäftigten hat sich von 2.209 (31. Dezember 2017) auf 2.230 (31. Dezember 2018) leicht erhöht.

Die Abschreibungen sind gegenüber dem Vorjahr um EUR 2,5 Mio. auf EUR 76 Mio. gestiegen. Im Vergleich zum Vorjahr (EUR 1,7 Mio.) wurden keine außerplanmäßigen Abschreibungen erfasst.

Die Position sonstige betriebliche Aufwendungen mit 80 Mio. EUR 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. Im Vorjahr

waren unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen Einzelwertberichtigungen auf die Forderungen gegen die Air Berlin enthalten. Wesentliche Einzelwertberichtigungen in vergleichbarem Umfang wurden in 2018 nicht vorgenommen.

Aus den zuvor beschriebenen Entwicklungen ergibt sich gemäß interner Kennzahlenermittlung ein EBIT von EUR 109,3 Mio. (Vorjahr: EUR 100,9). Damit einhergehend konnte ein EBITDA in Höhe von EUR 185,3 Mio. (Vorjahr: EUR 174,5.) und damit eine EBITDA-Marge von 39,0 % (Vorjahr: 36,2 %) erreicht werden.

Für das Geschäftsjahr 2018 konnten Beteiligungserträge aus Equity Bewertungen von EUR 0,9 Mio. aus der SITA Airport IT GmbH erzielt werden.

Der Zinsaufwand für Darlehen ist von EUR 13,3 Mio. in 2017 auf EUR 16,4 Mio. in 2018 angestiegen. Das gegenüber dem Vorjahr um 250,1 Mio. EUR gestiegen Darlehensvolumen von insgesamt EUR 812,6 Mio. ist zu rund 95 % mit festen Zinssätzen gesichert. Die Zinsbelastung stieg gegenüber dem Vorjahr aufgrund der längeren Laufzeiten sowie der höheren Bemessungsgrundlage. Externe Finanzierungen werden im Wesentlichen von der Muttergesellschaft FDG aufgenommen. Der Rückgang der Verbindlichkeiten aus Immobilienfinanzierung ist auf die Neufinanzierung der Estamin KG zurück zu führen. Die Zweckgesellschaft Japon ist eigenständig finanziert.

#### Vermögenslage

Das mittel- und langfristig gebundene Vermögen ist von EUR 925,3 Mio. zum 31.12.2017 auf EUR 1.066 Mio. in 2018 deutlich angestiegen. Im Wesentlichen ist der Anstieg des gebundenen Vermögens auf die erstmalige Konsolidierung der BLSAWA KG im Konzernabschluss zurück zu führen.

Die Veränderung im Sachanlagevermögen betrug EUR 124,0 Mio.- diese betrifft die Flughafenbauten inkl. Grundstücke mit einem Netto-Zugang von rund EUR 118,1 Mio. und ist zurück zu führen auf die Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen (EUR 149,7 Mio.) sowie auf Investitionen des laufenden Jahres (EUR 59,7 Mio.) abzüglich der Abschreibung (EUR 71,5 Mio.).

Die Zugänge der Betriebsanlagen von EUR 17 Mio. betreffen im Wesentlichen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Umbau der Gepäckförderanlage von EUR 1,2 Mio. sowie die Blitzbefeuerung 23 R mit EUR 0,4 Mio., die Befeuerung der Südpiste mit EUR 0,4 Mio., die Rundbänder 1-3 für die Gepäckförderanlage mit EUR 0,3 Mio., die Fluggastbrücke B3 mit EUR 0,2 Mio., sowie die Fluggastbrücke B1 mit EUR 0,4 Mio.

Die Investition in Flughafenbauten von EUR 11,2 Mio. betreffen im Wesentlichen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Erneuerung der Bahn TWY L 8 Süd 2. Bauabschnitt (EUR 5,6 Mio.), Zugänge für den Parkplatz P13 (EUR 1,3 Mio.) sowie den Zugang des Regenklärbeckens West (EUR 0,9 Mio.).

Das kurzfristig gebundene Vermögen zum 31.12.2018 in Höhe von EUR 50,1 Mio. ist gegenüber dem Vorjahresstichtag um EUR 6,3 Mio. gestiegen.



## Finanzlage und Gesamtaussage

Die Kundenforderungen betragen im Berichtsjahr EUR 25,2 Mio. gegenüber EUR 22,7 Mio. in 2017. Die Veränderung ist im Wesentlichen auf in 2017 gebildete Wertberichtigungen für die Forderungen gegenüber der Air Berlin zurück zu führen.

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. Außerdem 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.

Das gezeichnete Kapital und auch die Kapitalrücklage haben sich zum Vorjahr nicht verändert. Die Gewinnrücklagen haben sich aufgrund von Konsolidierungskreisänderungen geringfügig geändert. Der Jahresüberschuss der Flughafen Düsseldorf GmbH des Vorjahres wurde vollständig ausgeschüttet.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind im Vergleich zum Vorjahr deutlich um EUR 9,5 Mio. zurückgegangen. Die bisherigen Verpflichtungen im Rahmen der Betriebsrentenansprüche von bestimmten Konzernmitarbeitern bei der Rheinischen Zusatzversorgungskasse (RZVK) wurden vollständig aufgelöst, da von keine Verpflichtung mehr ausgegangen wird.

Die sonstigen Rückstellungen sind von EUR 75,2 Mio. in 2017 auf EUR 68,7 Mio. in 2018 leicht zurückgegangen. Größte Einzelrückstellungen sind die Rückstellungen für Immissionsschutz-/Lärmschutzprogramme und Rabattierungen/Streckenförderungen gegenüber Airlines. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf geringere Rückstellungen für Streckenförderungen zurück zu führen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten stiegen 2018 um EUR 250,1 Mio. auf EUR 812,6 Mio. Im Wesentlichen bestehen sie aus Restverbindlichkeiten aus einem im Anschluss an den Brandscha-

den von 1996 abgeschlossenen Konsortialdarlehen in Höhe von EUR 162 Mio., Restverbindlichkeiten aus einem in 2014 abgeschlossenem Schuldscheindarlehen in Höhe von EUR 86 Mio., bilateralen Darlehen aus den Vorjahren in Höhe von EUR 165 Mio. sowie insbesondere in 2018 neu abgeschlossenen bilateralen Darlehen in Höhe von EUR 310,6 Mio. Von den in 2018 neu aufgenommenen Verbindlichkeiten wurden EUR 50 Mio. für Investitionszwecke sowie EUR 112 Mio. für die Rückführung von variablen Tranchen aus dem Schuldscheindarlehen von 2014 verwendet. Darüber hinaus wurden EUR 148,6 Mio. für gruppeninterne Refinanzierung von Immobilien aufgenommen. Dadurch konnte die Neufinanzierung der Immobilien günstiger dargestellt werden. Die FDG hat die günstige Marktlage genutzt und konnte ihr Finanzierungsportfolio hinsichtlich Laufzeit- und Zinsbindungsstruktur langfristig verbessern.

Zur besseren Liquiditätssteuerung wird überschüssige Liquidität im Rahmen der bestehenden Betriebsmittelrahmenkreditverträgen mit Beteiligungsunternehmen abgezogen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungsunternehmen resultieren.

Mit Forderungsrückkauf zum 31. Januar 2018 wurde die bestehende Finanzierungsstruktur aus Forfaitierten Mieten der Estamin KG vollständig zurückgeführt. Die Neufinanzierung erfolgte in Form von bilateralen Darlehensverträgen. Der mit der FDG in 2003 abgeschlossene Leasingvertrag wurde durch einen Triple Net Mietvertrag ersetzt.

Nach den Auszahlungen für die Investitionstätigkeit, der Auszahlung an die Anteilseigner und der Tilgung mittel- und langfristiger Finanzdarlehen sowie weiterer Aufnahme von Finanzdarlehen weist der Finanzmittelfonds am Ende der Periode EUR 15,0 Mio. (Vorjahr: EUR 9,1 Mio.) aus. Kurzfristige Betriebsmittelkredite sind in den Finanzmittelfonds nicht einbezogen.

Neben der Optimierung der Kosten- und Risikostruktur der Finanzierung der Gesellschaft steht die Fähigkeit der Gesellschaft, ihren fälligen Zahlungsverpflichtungen jederzeit nachzukommen, im Mittelpunkt des Finanzmanagements.

In der Gesamtbetrachtung sieht die Geschäftsführung die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage der FDG als zufriedenstellende 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 Trends wie Digitalisierung, Demographie, Employer Branding und Mitarbeitergewinnung und -bindung wird zukünftig verstärkt auch die Integration der nachkommenden Generationen Y und Z in das Unternehmen im Fokus stehen. Die Flexibilisierung von Arbeitsort- und Arbeitszeitmodellen, Selbstbestimmung und agiles Arbeiten in kleinen, weniger hierarchisch geprägten Teamstrukturen werden weiter an Bedeutung gewinnen. Wesentlicher Erfolgsfaktor wird darüber hinaus neben einer bedarfsgerechten Ausbildung in Zukunft auch die laufende interne Qualifizierung der Mitarbeiter, insbesondere bzgl. flughafenspezifischer Tätigkeitsanforderungen, sein. 2018 wurde der Flughafen Düsseldorf mit der Verleihung des „Azubi-Siegels“ erneut als „ausgezeichnete Ausbildungsbetrieb“ bewertet.

### Entwicklung der Beschäftigten

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

Anzahl der Beschäftigten:

Mitarbeiter	31.12.2017	31.12.2018
Angestellte (inkl. Aushilfen)	2.139	2.143
Auszubildende	70	87
Gesamt	2.209	2.230

In Bezug auf die Altersstruktur der Beschäftigten ergab sich zum Stand 31.12.2018 für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Flughafen Düsseldorf GmbH (inkl. Auszubildende) ein Durchschnittsalter von 44,5 Jahren. Die Altersstruktur ist dadurch gekennzeichnet, dass die oberen Altersklassen deutlich stärker besetzt sind. So sind 11% der Beschäftigten zwischen 41 und 45 Jahren alt, 15% zwischen 46 und 50 Jahren und 18% zwischen 51 und 55 Jahren. Im Vergleich zum Vorjahr (Durchschnittsalter: 44,6 Jahre) ist das Durchschnittsalter leicht gesunken. Die Fluktuationsquote betrug für das Jahr 2018 insgesamt 3,4%, wovon 1,2% auf reguläre Renteneintritte entfallen (2017: 3,4% Gesamtflyktuationsquote, davon 0,6% Renteneintritte).

Im Bereich der Aus- und Weiterbildungskosten wurde im Jahr 2018 ein zentrales Budget in Höhe von TEUR 800 zur Verfügung gestellt. Aus diesem Budget sind für unterschiedlichste Fortbildungsmaßnahmen ca. TEUR 700 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 (nicht inhaltlich vom Abschlussprüfer geprüft)

Der Airport beschäftigt im eigens eingerichteten Servicecenter „Nachbarschaftsdialog, Umwelt und Nachhaltigkeit“, das auch den Besucherdienst für Rundfahrten umfasst, 25 Mitarbeiter.

### 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 EUR 74,5 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 Außenwohnbereichsschädigung zur Bearbeitung vorliegen, ist der seit dem Start bisher geflossene Gesamtaufwand mit rund EUR 7,0 Mio. gegenüber dem Vorjahr unverändert geblieben. Derzeit arbeiten etwa 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, Fein-

staub 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 Akzeptanz des Luftverkehrs trotz Umweltbeeinträchtigungen zu erhöhen.

Am 08. Juni 2018 hat das Oberverwaltungsgericht Münster die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses für das Projekt „Ersatzfläche Vorfeld West“ bestätigt. Die Städte Kaarst, Meerbusch und Ratingen sowie mehrere Privatpersonen hatten gegen den im Juni 2015 erlassenen Planfeststellungsbeschluss des Verkehrsministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen geklagt. Das im Sommer 2018 gesprochene Urteil schafft die notwendige Klarheit, sodass nun die Baumaßnahme umgesetzt werden kann. Geplanter Baubeginn ist das Frühjahr 2019.

In der anhaltenden Diskussion um verspätete Flüge in den Nachtstunden setzt der Düsseldorfer Flughafen weiterhin auf größtmögliche Transparenz. Der auf der Unternehmenswebseite monatlich veröffentlichte Pünktlichkeitsreport bzw. die darin enthaltene Pünktlichkeitsstatistik stellen die aktuellen Monatswerte vom Flughafen Düsseldorf mit einem langjährigen Mittel im europäischen Vergleich dar. Für die zehn Tage mit den meisten Verspätungen werden jeweils die Gründe hierfür erläutert. Der Flughafen arbeitet gemeinsam mit seinen Partnern sehr intensiv daran, die nächtliche Verspätungssituation im Sinne der Anwohner zu verbessern.

Vor diesem Hintergrund haben Fluggesellschaften, Flughäfen und DFS ihre Anstrengungen verstärkt, um einen zusätzlichen Beitrag zur Stabilisierung des Flugbetriebs zu leisten. Dazu gehören unter anderem personelle Verstärkungen, die Bereithaltung von Reserveressourcen (Crews und Flugzeuge), die Optimierung von Prozessen am Boden (auf dem Vorfeld und am Terminal) oder die Überwachung zeitkritischer Flüge, und wo möglich, ihre bevorzugte Abfertigung am Boden und in der Luft. So hat der Flughafen Düsseldorf in diesem Sommer unter anderem im Bereich

der Bodenabfertigung durch Vorfeldsupervisor die Abfertigung unterstützt und die Prozesse beim Check In und den Sicherheitskontrollstellen durch Passagierlenker verbessert.

Auch bezüglich des Flugbetriebs am Düsseldorfer Flughafen wurde das Informationsangebot für Anwohner mit dem Ziel größtmöglicher Transparenz erweitert. Seit fast vier Jahren stellt Düsseldorf Airport auf seiner Homepage mittels einer Software zur Darstellung der Flugspuren mit dem Namen Track Visualisation, kurz „TraVis“, sämtliche Flugbewegungen nahezu live auf einer Karte dar. Angezeigt werden unter anderem der Schallpegel, die Geschwindigkeit und der Flugzeugtyp der in Düsseldorf startenden und landenden Maschinen. Seit Juli 2018 ergänzen sogenannte Web Reports die bisherigen Darstellungen. Die akustischen Mess- und Kenngrößen des Flugbetriebs werden hier mit den relevanten Verkehrsdaten verknüpft. Bei einem Klick auf die Web Reports erhält der Nutzer nun Einblick in die monatlichen Messergebnisse und Verkehrsdaten jeder einzelnen der insgesamt 13 festen Fluglärm-Messstellen des Airports. Mittels Diagrammen und Tabellen werden die Pegelhäufigkeit, der Dauerschallpegel, die Routenbelegung, die Anzahl der Flugbewegungen, die Betriebsrichtungs- und Bahnverteilung sowie der Typenmix angezeigt. Das Besondere: Die Daten sind zwölf Monate rückwirkend nachzuvollziehen. Die Entwicklung lässt sich durch eine chronologische Darstellung der einzelnen Monate einfach nachvollziehen.

### Klimaschutz

Das ökologische Engagement des Düsseldorfer Airports zur Reduzierung der Kohlendioxid-Emissionen (CO<sub>2</sub>) aus dem Flughafenbetrieb wurde zum Jahresanfang 2018 erneut mit dem Gütesiegel des renommierten Klimaschutzprogramms „Airport-Carbon-Accreditation“ (ACA) für das Level 3 „Optimization“ offiziell zertifiziert. Berichtsjahr war das Jahr 2016. Der Bericht wurde Ende 2017 vorgelegt. Die Unterlagen für das Berichtsjahr 2017 für die Rezertifizierung wurden im Dezember 2018 abgegeben. Das Ergebnis steht noch aus.

Für die Zertifizierung im Level 3 „Optimization“ konnte der Düsseldorfer Airport sowohl eine umfassende Klimaschutzstrategie sowie eine valide CO<sub>2</sub>-Bilanz vorweisen. Die vorgelegte CO<sub>2</sub> Bilanz für das Jahr 2016 beinhaltet die verursachten CO<sub>2</sub> 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 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, Dritt-Abfertigern oder dem Zubringerverkehr erzeugten Emissionsmengen.

Im Jahr 2017 wurden 47.106,77 t CO<sub>2</sub> Emissionen verursacht. Gegenüber der absoluten Menge im Jahr 2016 von 49.866,27 t CO<sub>2</sub> ist dies eine weitere Reduktion um 5,5%. Durch den gleichzeitigen Anstieg der Verkehrseinheiten konnte der Ausstoß pro Verkehrseinheit auf 1,84 kg, also um 9,95% weiter reduziert werden und liegt auch unter dem Mittelwert der letzten drei Jahre von 2,25 kg/VE (Mittel 2014 – 2016).

Nachdem das ursprünglich definierte Einsparungsziel für die Scope 1 und Scope 2-Emissionen des Flughafens Düsseldorf für das Jahr 2020 von 2,55 kg/VE (Verkehrseinheit) über die letzten Jahre nun stabil eingehalten werden konnte, hat sich der Flughafen ein neues relatives und erstmalig auch ein absolutes Einsparungsziel für das Jahr 2030 gesetzt. Der relative CO<sub>2</sub> Fußabdruck in kg CO<sub>2</sub> pro VE soll im Jahr 2030 auf 1,3 kg/VE sinken. Dies bedeutet eine Reduzierung um 54% gegenüber dem Basisjahr 2010. Gleichzeitig sollen die absoluten Emissionen für das Jahr 2030 auf 38.500 t CO<sub>2</sub> sinken. Dies bedeutet eine Reduzierung von 35% der Kohlendioxid Emissionen gegenüber dem Jahr 2010.



## Prognose-, Chancen- und Risikobericht

### Prognosebericht

#### Wirtschaftliche und brachenbezogene Prognose

Die Hochkonjunktur, in der sich die deutsche Wirtschaft seit dem letzten Jahr befindet, hat im laufenden Berichtsjahr leicht an Schwung verloren. Insbesondere die außenwirtschaftlichen Risiken haben deutlich zugenommen, mit der Folge, dass die unterjährige Konjunkturprognose nach unten angepasst wurde.

Die führenden Institute rechnen in 2019 gemäß ihrer Dezemberprognosen mit einem Wachstum des Bruttoinlandsprodukts um 1,6 % laut DIW, um 1,8 % laut IfW. Ähnliche Raten erwarten die Forscher auch für 2020. Das ifo Institut rechnet mit einem BIP Wachstum 2019 sogar nur noch um 1,1 %.

#### Slot-Beantragung und -Koordination Sommer 2019 (auf 31 Wochen normiert)

In der Sitzung des Koordinierungsausschusses vom 05. September 2018 für die Flugplansaison Sommer 2019 wurde einvernehmlich beschlossen, die Koordinierungseckwerte von 43 (Einbahnbetrieb), bzw. 45 (Zweibahnbetrieb) weiterhin unverändert bestehen zu lassen. Die Sommersaison 2019 wurde aus Gründen der Vergleichbarkeit mit den Vorsaisons auf 31 Wochen normiert.

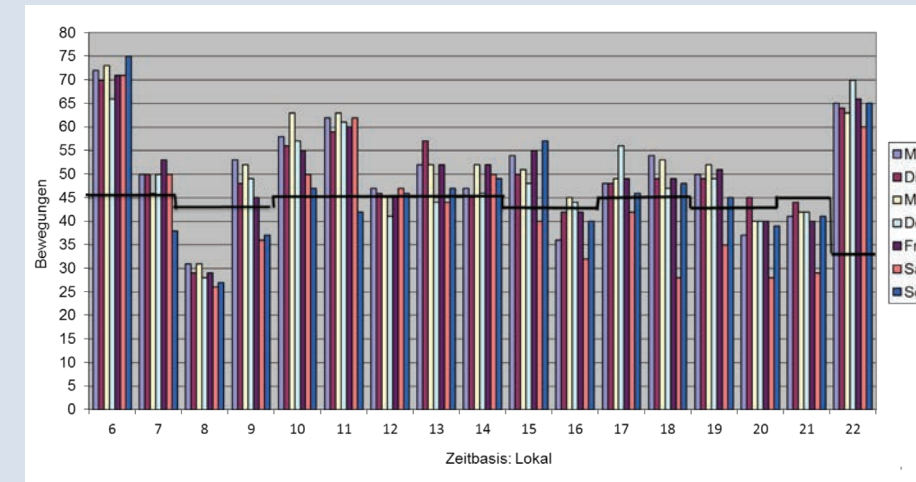
Zum Anmeldeschluss am 04. Oktober 2018 wurden für den Flughafen Düsseldorf Slots für 187.466 Bewegungen für den Sommer 2019 beantragt. Dies bedeutet ein Minus von 11,6 % für die angemeldeten Bewegungen gegenüber der vorjährigen Beantragung für den Sommerflugplan 2018. Dabei ist zu beachten, dass dies kein reales Minus darstellt, da in der Anmeldung zum Sommer 2018 noch die historischen Air Berlin und FlyNIKI Slots enthalten waren (ca. 30.000 Slots).

Für den Flughafen Düsseldorf wurden dabei von den Fluggesellschaften erneut mit bis zu 73 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 mehr als 900 Slots beantragt - maximal wären 747 koordinierte Slots/Tag rechtlich möglich.

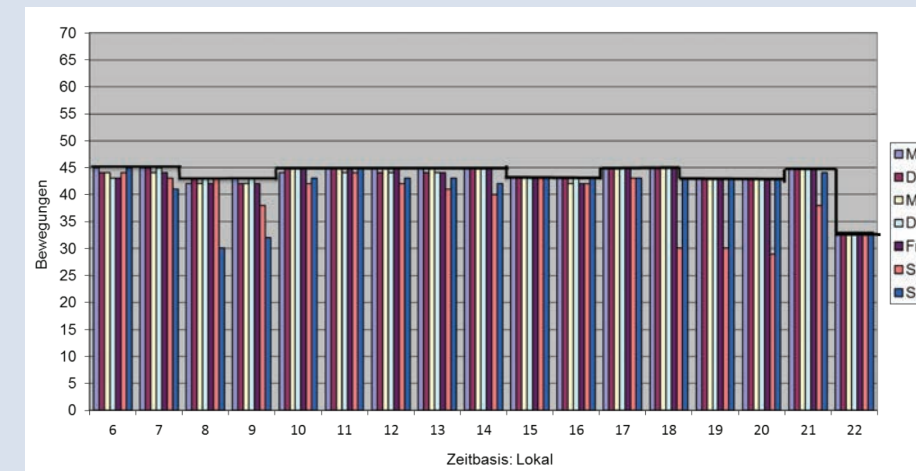
Nach der Erstkoordination für den Sommer 2019 waren durch den Flughafenkoordinator für den Flughafen Düsseldorf 153.941 Slots im Linien- und Charterverkehr koordiniert. Dies entspricht einer Differenz von -1,8% gegenüber der Erstkoordination 2018.

Dabei konnten vom Flughafenkoordinator mehr als 33.000 Slots nicht zugeteilt werden, d.h. lediglich 82 % der Slot Nachfrage für Düsseldorf konnte bedient werden.

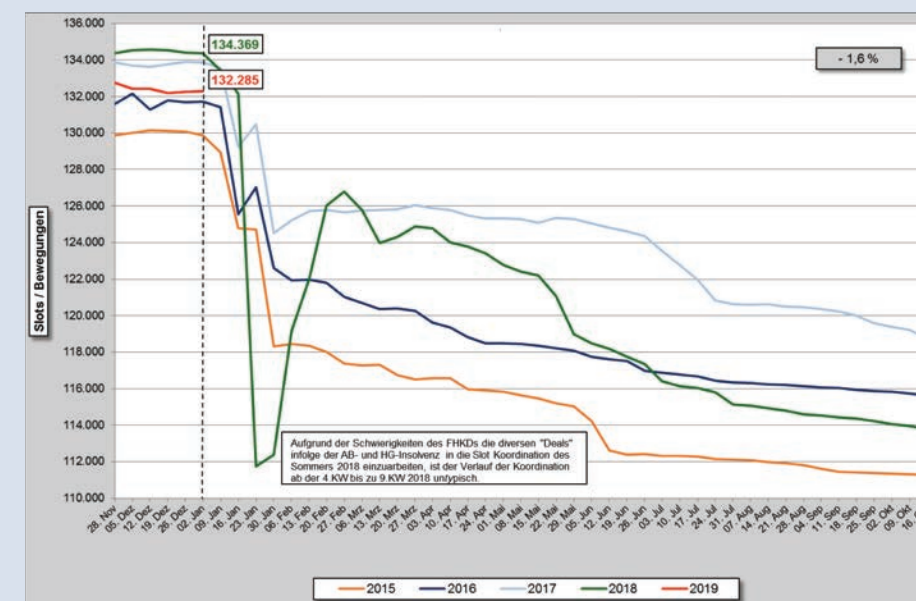
Zum 02.01.2019 waren für die Flugplansaison Sommer 2019 132.285 Slots koordiniert. Dies sind 1,6 %, bzw. 2.084 weniger koordinierte Bewegungen als zum Vergleichszeitpunkt für den Sommer 2018.



Musterwoche zum Datenbestand der Beantragung Sommer 2019



Musterwoche zum Datenbestand der Erstkoordination Sommer 2019



Entwicklung der wöchentlichen Koordinationsstände (Linien- & Charterflüge) für Mai bis Oktober 2015 – 2019

### Ausblick 2019

Auf Basis der zuvor dargestellten Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung geht die Geschäftsführung der FDG für das Geschäftsjahr 2019 von einem gegenüber 2018 um etwa 1,2 Mio. auf 25,5 Mio. steigenden Passagiervolumen am Flughafen Düsseldorf aus. In Folge der steigenden Verkehre wird mit einem Umsatzwachstum im Bereich Aviation sowie auch Non-Aviation gerechnet. Das operative Ergebnis soll ein Niveau von näherungsweise EUR 100 Mio. erreichen. In der Gesamtbetrachtung wird eine kontinuierliche Ergebnisverbesserung bei der Flughafen Düsseldorf GmbH erwartet.

In der aktuellen Planung wird eine Verschmelzung der verbliebenen Mantelgesellschaften BISAWA und Estamin auf die Flughafen Düsseldorf GmbH im kommenden Geschäftsjahr unterstellt.

Wesentliche Investitionen des kommenden Geschäftsjahres werden neben Ersatzinvestitionen insbesondere der Baubeginn eines neuen Parkhauses und die Arrondierung des Flughafengeländes sein.

Auf Basis der zuvor dargestellten Rahmenbedingungen sowie der Marktberichte Düsseldorf geht der Geschäftsbereich Immobilienmanagement in 2019 von einer weiterhin stabilen Geschäftsentwicklung aus. Die Nachfrage nach Büroflächen für den Standort Airport City ist nachhaltig stabil bei gleichzeitig niedrigem Leerstandsvolumen. Auch das Interesse von



Chancen- und Risikobericht

Projektentwicklern und Immobiliengesellschaften, weiter 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.

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit wird für 2019 ebenfalls höher als 2018 erwartet. Aufgrund der erneut hohen Investitionstätigkeit und in Zusammenschau mit einer zu entscheidenden Vollausschüttung des aktuellen Jahresüberschusses wird voraussichtlich eine langfristige Nettoneukreditaufnahme von bis zu EUR 60 Mio. erfolgen.

Die Restrukturierung der FDGHG wird fortgesetzt. Im Zuge der Qualitätsoffensive in den operativen Prozessen am Flughafen Düsseldorf leistet auch die FDGHG einen entscheidenden Beitrag.

In der Gesamtbetrachtung sieht die Geschäftsführung die FDG als gut aufgestellt für eine positive weitere Entwicklung.

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 Aktualisierung 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 dem Wirtschaftsplan zugrunde liegenden Verkehrsprognose das Risiko von Streckenstreichungen, Marktaustritten von Airlines, Streiks, Terror, der konjunkturellen Entwicklung sowie einer grundsätzlich geringeren Auslastung der Flugzeuge. Ein weiteres unbewertetes Risiko ist der mögliche Luftfahrt-Brexit, falls das britische Parlament dem zwischen EU und britischer Regierung ausgehandelten Kompromissvorschlag nicht zustimmt. Ende März 2019 verlässt Großbritannien die EU. Die Airlines bereiten sich seit dem Votum 2016 auf alle möglichen Szenarien vor. Ohne eine Neuregelung droht britischen Airlines und Flughäfen ein Chaosszenario mit unvorhersehbaren Folgen. Zudem sind bei Wirtschaftskrisen im Euro-Raum oder auch politischen Konflikten Auswirkungen auf Geschäfts- und Touristikreisen nicht auszuschließen.

Die Geschäftsentwicklung in den Non-Aviation Geschäftsfeldern ist ebenfalls mit Chancen und Risiken behaftet. So kann es im Bereich der Vermietung zu Rückgängen durch Kündigung oder Nichtverlängerung von Verträgen 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. Dieses Geschäft geht ab August 2019 wieder auf die FDG über. 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.

Am 15. Juni 2015 hat das Landesverkehrsministerium den Planfeststellungsbeschluss für die Errichtung von Vorfeldflächen auf dem westlichen Betriebsgelände des Verkehrsflughafens Düsseldorf erlassen. 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, ferner haben die Stadt Meerbusch und die 10 Privatpersonen einen Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung ihrer Klagen gestellt. Mit den Urteilen vom 08.06.2018 hat das OVG alle vier Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss abgewiesen und die Revision nicht zugelassen. Hiergegen haben teilweise Kläger Nichtzulassungsbeschwerden erhoben. Der Planfeststellungsbeschluss ist aber vollziehbar, d.h. es darf weiterhin gebaut werden. Wenn die Nichtzulassungsbeschwerden erfolgreich sein sollten, würden die Klageverfahren fortgesetzt und damit die bereits gebauten Flächen nicht nutzbar sein.

Im Wirtschaftsplan ist die Erteilung einer erweiterten Betriebsgenehmigung mit ersten verkehrlichen Auswirkungen ab Sommerflugplan 2023 unterstellt. Es besteht die Chance, dass das Verkehrsministerium den Planfeststellungsbeschluss früher erteilt und erste positive Effekte daraus in 2021 erzielt werden. Mit der 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. Sollte die beantragte Kapazitätserweiterung nicht genehmigt werden, ist mit einer stagnierenden Geschäftsentwicklung des Flughafens zu rechnen.

Flughäfen stehen unter besonderer Beobachtung öffentlicher Stakeholder und Meinungsbildner. Eine Vielzahl potenziell ne-

gativer Themen 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 Reputationschadens kann dabei aus sehr verschiedenen Themenfeldern hervorgehen, die unterschiedliche Eintrittswahrscheinlichkeiten und Auswirkungen aufweisen. Beispielhaft sind in 2018 Verzögerungen rund um das Gepäckhandling, die teilweisen Personalengpässe an den Sicherheitskontrollen sowie die allgemeine Pünktlichkeitssituation im Verkehr 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.

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 Enteisungsgeschäft der Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH (FDGHG) ist stark witterungsabhängig und kann Chance als auch Risiko für diese Tochtergesellschaft darstellen.

		Eintrittswahrscheinlichkeit							
		sehr wahrscheinlich		wahrscheinlich		unwahrscheinlich		sehr unwahrscheinlich	
		R - gravierend		R - erheblich		R - bedeutsam		R - spürbar	
		C - spürbar		C - bedeutsam		C - erheblich		C - gravierend	
Auswirkung								Auswirkung	



Die Liberalisierung der Bodenabfertigungsdienste, die seit 2004 von der 100%igen Tochtergesellschaft FDGHG erbracht werden, hat zu einem kontinuierlichen Erstarren des Wettbewerbs geführt. Das in 2012/2013 erarbeitete Restrukturierungskonzept befindet sich in der Umsetzung. Zum Juli 2018 wurde die Flugzeug- und Gepäckabfertigung mit Luftverkehrsgesellschaften im direkten Vertragsverhältnis aufgegeben. Der Fokus des Leistungsportfolios liegt beim vorfeldseitigen Passagier- und Crewtransport, der Flugzeugenteisung sowie im verstärkten Maße in der Erbringung von vereinbarten Dienstleistungen für die FDG. Weiterhin werden die anderen Abfertiger mit Teildienstleistungen unterstützt sowie einzelne Sonderflüge abgefertigt. Trotz eines bereits erfolgten signifikanten Mitarbeiterabbaus existiert das Risiko der nicht möglichen Umsetzung der weiteren geplanten Sanierungsmaßnahmen. 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 Untersuchungen sind erhöhte PFT-Konzentrationen im Boden und Grundwasser auf dem Flughafenfeld 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. 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 2019 wurde ein EEG-Preisanteil von 6,41 ct/kWh festgelegt. Auch für die nächsten Jahre ist 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.

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 Lärmschutzpro-

gramm hat die FDG entsprechende Rückstellungen gebildet. 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.

Durch die rasante Entwicklung der Informations- und Kommunikationstechnik und eine zunehmend fortschreitende Vernetzung besteht auch aufgrund der stark zugenommenen Gefahr von Cyber-Attacken ein latentes Risikopotential für IT-Systeme. Zudem sind die Rechtsanforderungen aus dem IT-Sicherheitsgesetz in Bezug auf kritische Infrastrukturbetreiber und die Anforderungen aus der KRITIS-VO einzuhalten. Ein aktives und vorbeugendes IT-Sicherheitsmanagement trägt diesen Themen Rechnung. Darüber hinaus wird die Einhaltung datenschutztechnischer Regelungen sichergestellt.

Um auch in den Folgejahren Gewinne aus Grundstücksverkäufen oder einer möglichen Eigenentwicklung zu generieren, befindet sich die FDI in einem Bebauungsplanverfahren zur Fortentwicklung des Bürostandortes am Flughafen. Im Zuge der Fortentwicklung des zweiten Bauabschnitts (Airport City II) plant die Gesellschaft bis zum Jahresende 2029 die Realisierung weiterer ca. 65.000 m<sup>2</sup> BGF. Der für das Geschäftsjahr 2018 geplante Grundstücksverkauf des ersten Baufeldes der Airport City II musste aufgrund einer Verzögerung im B-Planverfahren auf 2019 verschoben werden, welche aus einer Höhenbeschränkung resultierte. Mit Ende des Geschäftsjahres konnte die Höhenbeschränkung aufgehoben werden, sodass die Fortführung des B-Planverfahrens in Vorbereitung ist. Rechtsgültigkeit wird für das III. Quartal 2019 angestrebt. Es besteht das Hauptrisiko in der Verzögerung des Projektes Airport City II, wenn die

Grundstücksverhandlungen mit der Stadt sich weiter verzögern oder die Rechtsgültigkeit des Bebauungsplans nicht wie geplant erreicht wird. Zudem kann die Baumaßnahme 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. Des Weiteren bieten gerade Interkontinentalverbindungen Chancen auf zusätzliche Tonnage. Daraus ergeben sich für die FDCG Chancen und Risiken aus der Entwicklung dieser Einflussfaktoren.

### 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 u.a. Kundendeposits, die während der gesamten Geschäftsbeziehung aufrechtzuhalten 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 Teil der Kreditfinanzierung der FDG liegt eine variable Verzinsung, regelmäßig auf EU-RIBOR-Basis, zugrunde. Die FDG strebt hier eine umfassende Absicherung

gegen dieses Risiko an, lässt durch die Nicht-Absicherung eines gewissen kleineren Teilbestandes aber zugleich Raum für Zinschancen offen. Über das Absicherungsniveau insgesamt sowie über einzelne Sicherungen entscheidet das so genannte Treasury-Board. Per Ende 2018 liegt der Anteil der festverzinslichen bzw. per SWAP gesicherten Darlehen bei rund 95 %. 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. Für den Teil der bestehenden Bewertungseinheiten, der aufgrund von Unterschieden in den Critical Terms von Grund- und Sicherungsgeschäft ineffektiv ist, werden entsprechende Drohverlustrückstellungen gebildet. 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. Es wurden teilweise Zinsswaps abgeschlossen, deren Laufzeit über die Laufzeit des Grundgeschäftes hinaus geht (sog. antizipative Zinsswaps). Zur Wahrung der Bewertungseinheit zwischen bestehendem Zinsswap und einem Grundgeschäft wird darauf geachtet, dass die Planung der FDG Anschlussfinanzierungen vorsieht. Ggf. werden so genannte Forward-Zinsswaps als Anschlusssicherungen abgeschlossen. Bilanziell führen die beschriebenen Hedgings i.d.R. zur Behandlung als Bewertungseinheit mit dem jeweiligen (Teil-)Kredit, so dass insoweit aus den (Forward-)Zinsswaps selbst keine weiteren Risiken resultieren. Eventuell bestehende negative Marktwerte werden durch Rückstellungen abgedeckt. Aufgrund des günstigen Zinsniveaus in 2018 hat sich FDG bereits mit Finanzierungsmitteln für das Jahr 2019 eingedeckt. So stehen für das 2019 insge-

samt EUR 120,0 Mio. an bilateralen Darlehen zur Auszahlung bereit. Sollte die Zinskurve schneller als derzeit prognostiziert ansteigen, wäre ein höherer Zinsaufwand bei den Um- und Neufinanzierungen ab 2020 zu erwarten.

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 18. Februar 2019

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, Axel Römer

Fotos  
Andreas Wiese, Jörn Bücher



DUS



Geschäftsbericht 2018

Düsseldorf Airport  
Postfach 30 03 63  
D-40403 Düsseldorf

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

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