



Geschäftsbericht 2020



Inhaltsverzeichnis

Vorwort der Geschäftsführung	3
Chronik	5
Verkehrsentwicklung	7
Geschäftsentwicklung	7
Bericht des Aufsichtsrats	8
Jahresabschluss zum 31.12.2020	11
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	52
Impressum	55



Liebe Leserin, lieber Leser,

„unser Airport blickt auf das erfolgreichste Verkehrsjahr seiner über 90-jährigen Geschichte zurück“ – mit diesen Worten begannen wir voller Stolz unser Vorwort zum Geschäftsbericht des letzten Jahres. Zum damaligen Zeitpunkt waren auch die Aussichten auf 2020 vielversprechend: Das steigende Mobilitätsbedürfnis der vergangenen Jahre spiegelte sich in kontinuierlich steigenden Fluggastzahlen an unserem Airport wider. Ob Urlaub, Geschäftstermin oder Besuch bei Familie und Freunden – für längere Distanzen war das Flugzeug das Transportmittel der Wahl und DUS das Tor zur Welt für Nordrhein-Westfalen.

Ab März 2020 machte jedoch auch das Corona-Virus vor keiner Landesgrenze mehr Halt, und die Weltgesundheitsorganisation erklärte den Covid-19-Ausbruch zur Pandemie. Mit spürbaren Folgen, die uns alle mit enormer Wucht getroffen haben und die unser tägliches Leben und Miteinander bis heute tiefgreifend beeinflussen.

Die coronabedingten Reisebeschränkungen, Einreiseverbote und Quarantäneregeln haben auf die gesamte Reisebranche und damit auch auf die Luftverkehrswirtschaft weltweit dramatische Auswirkungen, deren Ausmaß und Ende heute noch nicht absehbar sind.

Für den Flughafen Düsseldorf, dessen Geschäftsgrundlage nicht zuletzt ein grenzenloser Reiseverkehr ist, war die anhaltende Pandemie im Jahr 2020 eine existenzielle Bedrohung. Die Zahlen sprechen eine eindeutige Sprache: Im vergangenen Geschäftsjahr ging unser Passagieraufkommen im Vergleich zum Vorjahr um 74,2 Prozent zurück. Mit entsprechenden Auswirkungen auf das Wirtschaftsergebnis. Erstmals seit 1997 erwirt-

schaftete das Unternehmen 2020 keinen Jahresüberschuss, sondern einen Jahresfehlbetrag. Er beläuft sich auf 182,4 Millionen Euro.

Und das, obwohl der Airport mit Einbruch der Passagierzahlen und Erträge unverzüglich alle Maßnahmen ergriffen hat, um wirtschaftlichen Schaden abzuwenden. In sämtlichen Bereichen, die von den Auswirkungen der Corona-Pandemie tangiert werden, ist die Belegschaft des Flughafens seit März 2020 in Kurzarbeit, Investitionen wurden verschoben, und zur Kosteneinsparung haben wir den Flughafenbetrieb auf ein operativ notwendiges Minimum heruntergefahren. Unserer Betriebspflicht sind wir aber trotz Verluste in Millionenhöhe nachgekommen.

Statt Urlaubsfreuden standen plötzlich Urlaubserückholaktionen im Fokus, Frachtflugzeuge beförderten medizinische Hilfsgüter und Masken. Mit einer beispiellosen Informationskampagne hielten wir unsere Passagiere über sich stetig ändernde Corona-Schutzmaßnahmen, Abstandsregelungen, Einreiseverordnungen, Quarantänebestimmungen, Testmöglichkeiten und Retail-Angebote auf dem Laufenden. Binnen kürzester Zeit haben wir Hygiene-Schutzmaßnahmen für unsere Passagiere sowie für unsere Mitarbeiter umgesetzt und unsere Infrastruktur den neuen Nachfrage-, aber auch den neuen Hygienebedürfnissen angepasst. Innerhalb weniger Tage haben wir ein funktionsbereites behördliches Corona-Testzentrum in der Ankunftsebene gebaut.

Gleichzeitig stand die Sicherung der Liquidität im Mittelpunkt unserer Anstrengungen. Wesentlich dabei war, dass die Anteilseigner den Jahresüberschuss von 2019 in Höhe von 63 Millionen Euro im

„Der Markt, den wir vor der Krise kannten, wird sich strukturell verändern. Mittelfristig werden wir uns auf weniger Luftverkehr einstellen müssen.“

Thomas Schnalke

Unternehmen beließen und dem Flughafen bereits im August zusätzlich ein nachrangiges Darlehen in Höhe von 100 Millionen Euro zusagten. Auf dieser Grundlage hat der Airport im Jahresverlauf einen Kredit über 250 Millionen Euro im Rahmen des Infrastruktur-Corona-Programms des Landes NRW und der NRW-Bank in Anspruch genommen.

Damit ist die FDG voraussichtlich bis 2023 durchfinanziert, aber dies setzt selbstverständlich ein Wiedererstarren des Reise- und Luftverkehrs im Jahr 2021 voraus. Hierfür sind wiederum eine flächendeckende Teststrategie und eine rasche Immunisierung der Gesellschaft gegen das Corona-Virus entscheidend. Im Einklang mit der Branche gehen wir davon aus, dass der Flughafen Düsseldorf im Jahr 2021 wieder 50 Prozent des Verkehrs im Vergleich zum Vorkrisenjahr 2019 verzeichnet, aber wann und in welchem Maße die Passagierzahlen wieder deutlich steigen werden, ist aktuell schwer zu prognostizieren. Diese Ungewissheit bleibt für uns eine planerische und operative Herausforderung.

Aufgrund der noch stark eingeschränkten Reisemöglichkeiten und Quarantäneverordnungen wickeln wir jedoch zum Zeitpunkt dieser Veröffentlichung nur rund 10 Prozent unseres sonst üblichen Verkehrs ab. Damit hat sich die verkehrliche

Situation durch die Verschärfung der Pandemie über den Jahreswechsel 2020/21 schlechter entwickelt als geplant. Wir begrüßen es daher sehr, dass Bundes- und Landesregierung zugesagt haben, den Airport mit der Erstattung der während des ersten Lockdowns 2020 angefallenen Bereitstellungskosten in Höhe von rund 60 Millionen Euro zu unterstützen.

Der Markt, den wir vor der Krise kannten, wird sich strukturell verändern. Mittelfristig werden wir uns auf weniger Luftverkehr einstellen müssen. Wir gehen davon aus, erst 2025 wieder an das Rekordjahr 2019 anknüpfen zu können. Um diese historische Krise des Luftverkehrs zu meistern, passen wir derzeit unsere Unternehmensstruktur an die geringeren Verkehrsvolumina der kommenden Jahre an. Unsere traditionellen Stärken, Anpassungsfähigkeit und Innovationskraft, helfen uns dabei. Wir werden uns künftig noch mehr auf

„In den kommenden Herausforderungen liegen für unser Unternehmen zugleich große Chancen. DUS punktet mit seinen Standortvorteilen.“

Lars Mosdorf

wesentliche, wertschöpfende Tätigkeitsfelder konzentrieren. Damit gewinnen wir zugleich die nötige Flexibilität, um auch in Zukunft auf veränderte Rahmenbedingungen angemessen reagieren zu können.

Fest steht: In den kommenden Herausforderungen liegen für unser Unternehmen zugleich große Chancen. DUS punktet mit seinen Standortvorteilen: einem bevölkerungsreichen Einzugsgebiet von potentiell 18 Millionen reisewilligen Menschen, seiner zentralen geografischen Lage und einer starken regionalen Wirtschaft. Ein Ort, an dem sich unterschiedliche Verkehrswege kreuzen.

„Mit der Umsetzung eines weitreichenden Restrukturierungsprogramms stellen wir das Unternehmen für die Zukunft auf.“

Michael Hanné

Auf dieser Basis werden wir uns im Verbund mit Partnern zum Mobilitätsdienstleister auch über die Grenzen hinaus entwickeln. Flugreisen bleiben unser Kerngeschäft, zugleich nehmen wir die Start- und Endpunkte der Reisenden in den Blick, bieten gezielt den Umstieg auf andere Verkehrsträger an: Der Weg zum Ziel führt über DUS. Damit bieten sich auch Chancen für den Ausbau unseres Geschäftsmodells – mit Park-and-Ride-Angeboten für die Stadt, mit einem Sharing-Hub für die individuelle Mobilität, perspektivisch mit Flugtaxen, die die Region anbinden. Unseren Fernbahnhof wollen wir intensiver betreiben und die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Bahn aktiv mitgestalten. Dadurch frei werdende Slots können wir effizienter als bisher nutzen.

Auch wenn die notwendige Klimadiskussion von den Schlagzeilen der Corona-Pandemie medial überlagert wird, widmen wir uns weiterhin der Frage, wie sich Klimaschutz und Fliegen miteinander vereinbaren lassen. Es ist unser erklärtes Ziel, die Einwirkungen des Flughafenbetriebs auf die Umwelt und das Klima so gering wie möglich zu halten. DUS steht zu seiner Verantwortung und wird bis 2035 CO₂-neutral sein.

Es ist uns an dieser Stelle ein besonderes Anliegen, unseren Passagieren, Airlinepartnern und Geschäftspartnern vor Ort zu danken, die in diesen ungewöhnlichen Zeiten weiterhin volles Vertrauen in die Zukunft des Luftverkehrs setzen. Wir werten dieses Vertrauen als Ansporn, gemeinsam den Luftverkehr kundenorientiert und klimagerecht weiterzuentwickeln.

Unser Dank gilt zugleich unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die sich ganz neuen Anforderungen stellen müssen und die unter erschwerten Umständen mit hoher Leistungsbereitschaft und viel Erfahrung den Betrieb des Airports coronagerecht aufrechterhalten haben – damit wir alle unbesorgt reisen können und der Flughafen Düsseldorf das bleibt, was er ist: Nordrhein-Westfalens Tor zur Welt.

März 2020

Weltweit

Weltgesundheitsorganisation erklärt Covid-19-Ausbruch zur Pandemie.



Am Boden

Drastischer Rückgang an Starts und Landungen.

Kosten senken

DUS passt seine Infrastruktur dem Nachfragerückgang an und schließt die Flugsteige B und C, Teile der Gepäcksortieranlage sowie zahlreiche Parkplätze und Parkhäuser.

Kurzarbeit

Zur Kostensenkung und Anpassung an die Auslastung führt DUS Kurzarbeit ein.



Lockdown

Auch die Retailer am Airport reagieren auf den Nachfragerückgang und die Lockdown-Maßnahmen und schließen Geschäfte und Restaurants.

April 2020

Back home

Im April startet die große Welle an Rückholerflügen von Urlaubern aus Corona-Risikogebieten.

Finanzierung

Die Anteilseigner belassen den Jahresüberschuss von 2019 in Höhe von 63 Mio. Euro im Unternehmen. Eine weitere Maßnahme zur Finanzierungs-sicherung ist die Platzierung eines Schuldscheins über 109 Mio. Euro.



Luftbrücke

Seit Mitte des Monats landen regelmäßig Frachtflüge, mit denen medizinische Ausrüstung wie Masken, Schutzanzüge und Einmalhandschuhe aus China nach Deutschland geflogen werden.



Tiefpunkt erreicht

Am 13. April zählt der Airport nur 123 Passagiere, am 25. April finden nur fünf Flugbewegungen statt.

Mai 2020



Infektionsschutz

Ab sofort gilt Maskenpflicht im Terminal. Um den Passagieren ein sicheres Reisen zu ermöglichen, setzt der Airport zahlreiche Hygieneschutzmaßnahmen um.



Informationskampagne

Der Flughafen startet eine umfangreiche Informationskampagne zu sich stetig ändernden Einreiseverordnungen, Quarantänebestimmungen, Testmöglichkeiten und Corona-Schutzmaßnahmen.

Juni 2020

Rekordzeit

Im Auftrag des NRW-Gesundheitsministeriums errichtet ein Flughafen-Team innerhalb von nur 72 Stunden in Kooperation mit der Kassenärztlichen Vereinigung Nordrhein und dem Ministerium ein Corona-Abstrichzentrum im Sicherheitsbereich der Gepäckausgabe.



Night of Light

Auch DUS beteiligt sich an der bundesweiten Aktion „Night of Light“, um auf die dramatische Situation der Eventbranche hinzuweisen, und lässt seine Event-Locations „DUSCongress plus“ und die „Station Airport“ in rotem Licht erleuchten.



August 2020



Lichtblicke

Zu den Sommerferien macht sich kurzfristig Reiseeuphorie breit. Mit rund 10.000 Starts und Landungen und mehr als 930.000 Passagieren fällt die Bilanz der Sommerferien etwas positiver aus als vor Urlaubsbeginn prognostiziert.



Kreditmaßnahme

Zusätzlich zur Überlassung des Jahresüberschusses sagen die Anteilseigner dem Unternehmen einen nachrangigen Kredit in Höhe von 100 Mio. Euro zu.

September 2020

Test für jedermann

Das Unternehmen Centogene betreibt im Terminal ein Corona-Testzentrum. Der Covid-19-Test richtet sich vor allem an Fluggäste, grundsätzlich kann sich dort aber jeder auf eigene Kosten testen lassen.



U81 trotz Corona im Zeitplan

Bei der neuen Stadtbahnlinie wird mit den Ausubarbeiten für den Tiefbahnhof und die Tunnel-einfahrt begonnen. Im Jahr 2024 soll die U81 den Airport mit Messe, Innenstadt und langfristig auch mit den linksrheinischen Stadtteilen sowie mit Meerbusch und Krefeld verbinden.



November 2020



Welcome back

Emirates nimmt den Flugbetrieb nach Dubai wieder auf. An Bord: vorwiegend Fracht.



Finanzierungssicherung

Als weitere Maßnahme zur Finanzierungssicherung des Airports schließt DUS einen Darlehensvertrag mit der NRW-Bank über 250 Mio. Euro ab.

Dezember 2020

Neue Struktur

Die Gesellschafter stimmen einem Restrukturierungskonzept zu, um die Liquidität zu sichern und den Konzern auf eine nachhaltig wirtschaftliche Grundlage zu stellen.



Zweiter Lockdown

Der zweite Lockdown zwingt zu weiteren Kapazitätsanpassungen. DUS schließt wiederum die Flugsteige B und C.



Verkehrsergebnis

Im Jahr 2020 verzeichnet der Düsseldorfer Flughafen gegenüber dem Vorjahr einen Passagierrückgang um 74,2 Prozent. Im gleichen Zeitraum sank die Zahl der Flugbewegungen um 65,1 Prozent.

Verkehrsentwicklung



	2016	2017	2018	2019	2020
Fluggäste					
Fluggastaufkommen (Mio.)	23,5	24,6	24,3	25,5	6,6
Durchschnitt pro Tag	64.267	67.509	66.533	69.880	17.971
Flugbewegungen					
Flugbewegungen	217.574	221.635	218.818	225.935	78.805
Durchschnitt pro Tag	594	607	600	619	215
Luftfracht					
Luftfracht (t) inkl. Trucking	107.619	121.614	95.955	81.150	33.500

Geschäftsentwicklung



	2016	2017	2018	2019	2020
Umsatzerlöse	464,9	482,8	474,5	501,1	187,7
Bilanzsumme	987,2	993,4	1.135,4	1.136,1	1.220,2
Anlagevermögen	927,4	925,3	1.066,0	1.063,1	1.050,7
Investitionen	46,8	73,2	80,2	82,4	72,7
Abschreibungen	69,9	73,8	76,0	81,0	82,7
Jahresergebnis	59,9	60,1	59,1	57,1	-125,3
Cashflow	124,1	128,6	109,2	160,0	-67,4

in Mio. Euro

A wide-angle photograph of an airport tarmac at sunset. The sky is a vibrant orange and yellow, with the sun low on the horizon. In the foreground, the dark silhouettes of several aircraft tails are visible, some with distinctive logos. The tarmac is dark, and the overall scene is peaceful and atmospheric. A blue rectangular box is overlaid on the right side of the image, containing white text.

Bericht des Aufsichtsrats

Bericht des Aufsichtsrats für das Jahr 2020

1. 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. Im Jahr 2020 hat der Aufsichtsrat elf Sitzungen abgehalten. Sitzungen des Investitionsausschusses fanden dreimal, des Finanz- und Prüfungsausschusses sechsmal und des Personalausschusses zweimal statt. Der Präsidialausschuss hat vier Sitzungen abgehalten.

Der Aufsichtsrat hat sich in seinen Sitzungen, die aufgrund der Corona-Pandemie zum großen Teil als Video-/Telefonkonferenz stattgefunden haben, laufend und eingehend unter anderem mit der Lage des Unternehmens, dem Gang der Geschäfte, der Unternehmensplanung, der Investitionstätigkeit, der Finanzierung des Unternehmens 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 wurden von der Geschäftsführung – auch außerhalb der schriftlichen und mündlichen Unterrichtung in den Sitzungen – regelmäßig über die Lage und die Entwicklung der Gesellschaft sowie über wesentliche Ereignisse und wichtige Geschäftsvorfälle informiert. Für diejenigen Geschäfte und Maßnahmen, die der ausdrücklichen Zustimmung des Aufsichtsrates bedürfen, wurde diese eingeholt. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2020, Herr Dr. Pohlig, informierte sich darüber hinaus laufend bei der Geschäftsführung über bedeutsame Vorgänge des Geschäftsbetriebes.

2. a) Die Aufgaben des Aufsichtsrats waren im Berichtsjahr ganz überwiegend von der Corona-Pandemie geprägt. Schwerpunkthemen in diesem Zusammenhang waren die Beratungen zur Gewinnverwendung des Jahresergebnisses für das Geschäftsjahr 2019 und die Finanzierung der FDG durch ein Gesellschafterdarlehen, den NRW.BANK.Infrastruktur Corona-Kredit, sowie die Refinanzierung eines variablen Darlehens. Bedeutende Beratungsgegenstände bildeten zudem das Restrukturierungskonzept und das Freiwilligenprogramm. Schließlich diskutierte und beriet der Aufsichtsrat zum Notlagentarifvertrag für Flughäfen sowie zum Wirtschaftsplan 2021 bis 2025, der ganz im Zeichen der Auswirkungen der Corona-Krise steht.

In einer Sondersitzung des Aufsichtsrats im Frühjahr ist die Unternehmensstrategie der FDG beraten worden. Des Weiteren waren die Entgeltstrategie und die Änderung der Vorgehensweise zu deren Umsetzung Thema im Aufsichtsrat.

b) Neben den regelmäßigen Überwachungsaufgaben und Berichterstattungen zur Internen Revision und zur Entwicklung des Internen Kontrollsystems hat sich der Finanz- und Prüfungsausschuss in seiner Dezembersitzung über den Sachstand zur All-Risk-Versicherung berichten lassen.

3. 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 2020 und den Lagebericht 2020 sowie den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2020 und den Konzernlagebericht 2020 geprüft und uneingeschränkt bestätigt.

Dem Aufsichtsrat und dem Finanz- und Prüfungsausschuss lagen die Berichte des Abschlussprüfers vor. Der Finanz- und Prüfungsausschuss hat die Berichte in Anwesenheit des Wirtschaftsprüfers in seiner Sitzung am 18. März 2021 vorberaten und dem Aufsichtsrat empfohlen, der Gesellschafterversammlung eine Empfehlung zur Billigung des Jahresabschlusses der FDG und des Konzernabschlusses sowie des Konzernlageberichts auszusprechen.

Der Abschlussprüfer hat ebenfalls an der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 19. März 2021 teilgenommen und über die Ergebnisse seiner Prüfungen berichtet. Der Aufsichtsrat hat den vorliegenden Jahresabschluss, den Lagebericht und den Ergebnisverwendungsvorschlag sowie den Konzernabschluss und Konzernlagebericht 2020 anhand der Prüfungsberichte und der Feststellungen nach § 53 Haushaltsgrundsatzgesetz sowie der hierzu veröffentlichten Grundsätze über die Prüfung von Unternehmen geprüft, eingehend beraten und keine Einwände erhoben.

Der Aufsichtsrat billigt den von der Geschäftsführung aufgestellten Jahresabschluss zum 31. Dezember 2020 sowie den Konzernabschluss 2020 und erhebt gegen das Ergebnis der Prüfungen durch den Abschlussprüfer keine Einwände.

4. Auf Grundlage seiner Beratungen und der Empfehlungen des Finanz- und Prüfungsausschusses schlägt der Aufsichtsrat der Gesellschafterversammlung vor,

- den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2020 mit einem negativen Ergebnis von EUR 182.406.455,41 (keine Ausschüttungsfähigkeit) festzustellen,
- den Konzernabschluss und Konzernlagebericht 2020 zu billigen,
- den Geschäftsführern für das Geschäftsjahr 2020 Entlastung zu erteilen.

5. Der Aufsichtsrat hat sich nach Ablauf der fünfjährigen Amtszeit in seiner Sitzung am 19. März 2020 nach Bestellung in der Gesellschafterversammlung bzw. durch die Wahl der Arbeitnehmer neu konstituiert. Die Herren Cafer Celik und Michael Röder sind als Aufsichtsratsmitglieder ausgeschieden. Die Herren Ümit Abay und Stefan Beitelmann sind neu in den Aufsichtsrat gewählt worden. Die Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat haben sich nicht geändert. Herr Dr. Rolf Pohlig wurde bis zum 15. Januar 2021 zum Vorsitzenden, Herr Peter Büddicker zum stellvertretenden Vorsitzenden und Herr Thomas Geisel bis zum 15. Januar 2021 zum Zweiten stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt. Infolge des Ergebnisses der Kommunalwahlen in diesem Jahr haben die Gesellschafter die Herren Thomas Geisel, Andreas Rimkus und Stefan Wiedon als Aufsichtsratsmitglieder abberufen. Zugleich sind Frau Monika Lehmhaus, Herr Dr. Stephan Keller und Herr Peter Rasp als neue Mitglieder des Aufsichtsrats bestellt

worden. In der Aufsichtsratssitzung am 14. Dezember 2020 ist Herr Rolf Tups zum Zweiten stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrates bis zum 15. Januar 2021 und zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats für den Zeitraum vom 16. Januar 2021 bis zum 15. Januar 2023 gewählt worden. Der Aufsichtsrat hat zugleich Herrn Dr. Rolf Pohlig mit Wirkung vom 16. Januar 2021 bis zum 15. Januar 2023 zum Zweiten stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt.

Seit dem 1. Januar 2020 ist Herr Lars Mosdorf kaufmännischer Geschäftsführer der Flughafen Düsseldorf GmbH. Der Aufsichtsrat hat Herrn Thomas Schnalke in der Aufsichtsratssitzung am 14. Dezember 2020 über den 31. Oktober 2021 (Ende der bisherigen Bestellsdauer) hinaus bis zum 31. Dezember 2022 zum Vorsitzenden der Geschäftsführung der Gesellschaft bestellt.

Der Aufsichtsrat bedankt sich bei den Geschäftsführern, den Herren Thomas Schnalke (Vorsitzender), Michael Hanné und Lars Mosdorf, sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für das große Engagement in pandemiebedingt sehr schwierigen Zeiten und die geleistete Arbeit im Geschäftsjahr 2020.

Düsseldorf, 19. März 2021

Flughafen Düsseldorf GmbH
Der Aufsichtsrat

Rolf Tups
(Vorsitzender)



Einzelabschluss

Bilanz FDG	12
Gewinn- und Verlustrechnung FDG	14

Konzernabschluss

Bilanz Konzern	15
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	17

Anhang

• Allgemeine Angaben	18
• Konsolidierungskreis	18
• Konsolidierungs-, Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze	19
• Erläuterungen zur Konzernbilanz inkl. Anlagespiegel	24
• Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und -Verlust-Rechnung	27
• Sonstige Angaben inkl. Organe der Gesellschaft	28
• Konzernkapitalflussrechnung	33
• Konzerneigenkapitalspiegel	34
Konzernlagebericht	35

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	52
--	----

Aktiva	EUR	31.12.2020 EUR	31.12.2019 EUR
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	8.875.047,44		10.577.350,44
2. Geleistete Anzahlungen	<u>149.164,98</u>		<u>20.224,00</u>
		9.024.212,42	10.597.574,44
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken			
a) Flughafenbauten inkl. Grundstücke	567.345.920,51		586.920.340,51
b) Grundstücke mit Wohnbauten	18.378.641,60		18.378.641,60
c) Grundstücke ohne Bauten	14.980.322,58		14.969.509,58
d) Erbbaurechte	56.476.886,00		58.687.743,00
2. Technische Anlagen und Maschinen			
a) Flughafenanlagen	121.103.918,00		124.688.365,00
b) Betriebsanlagen	162.378.444,77		156.834.998,77
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	28.456.032,00		27.908.421,21
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	<u>55.480.822,46</u>		<u>46.789.527,10</u>
		1.024.600.987,92	1.035.177.546,77
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	9.533.547,00		22.260.080,10
2. Beteiligungen	18.185.005,25		18.185.005,25
3. Sonstige Ausleihungen	<u>38.395,32</u>		<u>51.627,69</u>
		27.756.947,57	40.496.713,04
		<u>1.061.382.147,91</u>	<u>1.086.271.834,25</u>
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		3.123.106,34	3.126.297,77
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.678.257,63		20.220.429,92
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	14.123.960,12		20.784.152,17
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	15.101,20		31.374,37
4. Sonstige Vermögensgegenstände	<u>3.930.991,72</u>		<u>6.722.363,24</u>
		25.748.310,67	47.758.319,70
III. Flüssige Mittel		72.079.238,16	6.216.597,83
		<u>100.950.655,17</u>	<u>57.101.215,30</u>
C. Rechnungsabgrenzungsposten		<u>3.152.899,82</u>	<u>3.013.784,15</u>
D. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag		<u>11.879.718,01</u>	<u>0,00</u>
		<u>1.177.365.420,91</u>	<u>1.146.386.833,70</u>

Passiva	EUR	31.12.2020	31.12.2019
		EUR	EUR
A. Eigenkapital			
I. Gezeichnetes Kapital	25.564.594,06		25.564.594,06
II. Kapitalrücklage	80.582.202,95		80.582.202,95
III. Gewinnrücklagen (andere Gewinnrücklagen)	1.230.210,15		1.230.210,15
IV. Gewinnvortrag	63.149.730,24		0,00
V. Jahresfehlbetrag/Jahresüberschuss	-182.406.455,41		63.149.730,24
VI. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag	11.879.718,01		0,00
		<u>0,00</u>	<u>170.526.737,40</u>
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zu Sachanlagen		30.965.652,01	32.506.401,93
C. Sonderposten mit Rücklageanteil		43.706.184,49	45.781.261,33
D. Rückstellungen			
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	6.040.056,00		5.839.905,00
2. Steuerrückstellungen	887.549,00		1.109.229,00
3. Sonstige Rückstellungen	36.544.604,21		54.315.239,33
		<u>43.472.209,21</u>	<u>61.264.373,33</u>
E. Verbindlichkeiten			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	961.669.311,79		790.867.983,30
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	8.420.868,76		12.495.532,77
3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	60.605.391,78		0,00
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.464.916,60		9.242.532,22
5. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	787.684,23		3.667.695,84
6. Sonstige Verbindlichkeiten	25.856.114,06		19.415.548,07
		<u>1.058.804.287,22</u>	<u>835.689.292,20</u>
F. Rechnungsabgrenzungsposten		417.087,98	618.767,51
		<u>1.177.365.420,91</u>	<u>1.146.386.833,70</u>

Gewinn- und Verlustrechnung
FDG

	01.01.-31.12.2020 EUR	01.01.-31.12.2019 EUR
1. Umsatzerlöse	187.314.058,17	473.478.012,29
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	2.038.060,23	2.689.760,52
3. Sonstige betriebliche Erträge	8.940.850,32	14.001.351,81
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	26.273.960,41	32.044.505,76
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	60.685.678,25	87.865.585,35
	86.959.638,66	119.910.091,11
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	74.220.409,60	81.607.070,68
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	18.832.154,60	21.226.391,20
	93.052.564,20	102.833.461,88
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	78.506.306,28	74.943.954,93
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	75.170.407,37	89.967.131,69
8. Erträge aus Beteiligungen	711.506,48	1.687.506,46
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1.292.077,73	8.744.516,35
10. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	961,43	1.357,23
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	165.173,47	190.013,07
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme	15.250.075,41	52.181,76
13. Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	12.726.533,10	1.820.000,00
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	19.551.868,50	17.863.959,19
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-750.130,52	28.089.799,10
16. Ergebnis nach Steuern	-180.004.575,17	65.311.938,07
17. Sonstige Steuern	2.401.880,24	2.162.207,83
18. Jahresfehlbetrag/Jahresüberschuss	-182.406.455,41	63.149.730,24

Aktiva	EUR	31.12.2020 EUR	31.12.2019 EUR
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	8.899.271,80		10.608.615,80
2. Geschäfts- oder Firmenwert	675.000,00		792.555,25
3. Geleistete Anzahlungen	<u>523.839,70</u>		<u>325.010,03</u>
		10.098.111,50	11.726.181,08
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	633.007.949,27		655.017.596,27
2. Technische Anlagen und Maschinen	294.540.932,77		293.650.864,77
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	39.365.319,72		37.209.357,93
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	<u>56.083.264,38</u>		<u>47.388.039,28</u>
		1.022.997.466,14	1.033.265.858,25
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	17.611.313,49		18.013.088,34
2. Sonstige Ausleihungen	<u>38.395,32</u>		<u>51.627,69</u>
		17.649.708,81	18.064.716,03
		<u>1.050.745.286,45</u>	<u>1.063.056.755,36</u>
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		3.171.051,81	3.157.261,89
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.123.756,15		32.318.420,37
2. Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	28.950,09		31.374,37
3. Sonstige Vermögensgegenstände	<u>5.498.406,17</u>		<u>8.527.627,24</u>
		15.651.112,41	40.877.421,98
III. Flüssige Mittel		76.719.913,04	6.505.875,40
		<u>95.542.077,26</u>	<u>50.540.559,27</u>
C. Rechnungsabgrenzungsposten		<u>3.157.070,54</u>	<u>3.040.496,35</u>
D. Aktive latente Steuern		<u>70.754.887,80</u>	<u>19.501.791,73</u>
		<u><u>1.220.199.322,05</u></u>	<u><u>1.136.139.602,71</u></u>

Passiva	EUR	31.12.2020 EUR	31.12.2019 EUR
A. Eigenkapital			
I. Gezeichnetes Kapital	25.564.594,06		25.564.594,06
II. Kapitalrücklage	80.582.202,95		80.582.202,95
III. Gewinnrücklagen (andere Gewinnrücklagen)	2.829.810,15		2.829.810,15
IV. Ausgleichsposten Anteile im Fremdbesitz	0,00		0,00
V. Konzernbilanzverlust/-gewinn	<u>-81.572.513,55</u>		<u>43.694.402,32</u>
		27.404.093,61	152.671.009,48
B. Unterschiedsbetrag aus Kapitalkonsolidierung		6.732.885,14	7.106.934,32
C. Sonderposten für Investitionszuschüsse zu Sachanlagen		30.965.652,01	32.506.401,93
D. Rückstellungen			
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	6.429.460,00		6.224.357,00
2. Steuerrückstellungen	886.719,13		1.108.399,13
3. Sonstige Rückstellungen	<u>47.687.278,25</u>		<u>68.476.270,08</u>
		55.003.457,38	75.809.026,21
E. Verbindlichkeiten			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	976.410.440,26		805.612.493,40
2. Verbindlichkeiten aus Immobilienfinanzierung	8.484.703,67		9.354.929,67
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9.459.269,79		14.404.309,26
4. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	60.605.391,78		0,00
5. Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	787.684,23		3.667.695,84
6. Sonstige Verbindlichkeiten	<u>30.256.129,05</u>		<u>20.158.503,94</u>
		1.086.003.618,78	853.197.932,11
F. Rechnungsabgrenzungsposten		1.152.062,97	2.014.223,45
G. Passive latente Steuern		12.937.552,16	12.834.075,21
		<u>1.220.199.322,05</u>	<u>1.136.139.602,71</u>

Gewinn- und Verlustrechnung
Konzern

	01.01.-31.12.2020 EUR	01.01.-31.12.2019 EUR
1. Umsatzerlöse	187.728.502,30	501.103.426,09
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	2.038.060,23	2.689.760,52
3. Sonstige betriebliche Erträge	4.245.759,18	13.733.801,09
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	20.187.273,72	26.778.053,88
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	50.570.187,22	70.301.619,59
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	106.764.848,06	119.915.974,72
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	27.455.331,97	31.530.644,25
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	82.746.544,12	80.979.561,92
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	61.201.032,11	80.812.005,44
8. Erträge aus der Anwendung der Equity-Methode	711.506,48	856.636,01
9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	961,43	1.357,23
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	187.780,01	183.839,82
11. Abschreibungen auf Finanzanlagen	401.773,85	1.427.556,16
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	20.267.474,65	18.772.169,35
13. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-51.883.773,56	28.724.673,85
14. Konzernergebnis nach Steuern	-122.798.122,51	59.326.561,60
15. Sonstige Steuern	2.468.793,36	2.229.227,83
16. Konzern-Jahresfehlbetrag/-überschuss	-125.266.915,87	57.097.333,77
17. Gewinnvortrag	43.694.402,32	45.259.181,14
18. Ausschüttungen	0,00	58.662.112,59
19. Konzernbilanzverlust/-gewinn einschließlich Anteile anderer Gesellschafter	-81.572.513,55	43.694.402,32

Allgemeine Angaben

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

Der Konzernabschluss zum 31. Dezember 2020 wurde nach den maßgeblichen handelsrechtlichen Vorschriften und den Vorschriften über die Rechnungslegung von Gesellschaften mit beschränkter Haftung aufgestellt. Er umfasst die gesetzlichen Bestandteile gemäß § 297 Abs. 1 HGB (Konzernbilanz, Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung, Konzernkapitalflussrechnung, Konzerneigenkapitalpiegel und Konzernanhang). Für die Konzernbilanz und die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung wurden die Grundsätze für die Gliederung entsprechend § 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. Zu diesem 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 nicht geändert.

Übersicht über die 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 in %
Flughafen Düsseldorf GmbH	Düsseldorf	Mutterunternehmen
Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH	Düsseldorf	100
Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH	Düsseldorf	100
Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH	Düsseldorf	100
Flughafen Düsseldorf Security GmbH	Düsseldorf	100
Flughafen Düsseldorf Energie GmbH	Düsseldorf	100
Japon Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG*	Mainz	100

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

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

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

Konsolidierungs-, Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Konsolidierungsgrundsätze

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

Vorbereitung der Vollkonsolidierung

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

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

Angesichts der Tatsache, dass der Konzernabschluss bisher nur inländische Gesellschaften umfasst, ist eine Währungsumrechnung gemäß § 308 a 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 Kapitalerstkonsolidierung verbleibender positiver Unterschiedsbetrag wird als Geschäfts- und Firmenwert ausgewiesen. Ein in 2018 erstmals 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. wird 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 gemäß § 303 HGB eliminiert.

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

Auf Konsolidierungsmaßnahmen werden gemäß § 306 HGB latente Steuern nach dem sogenannten bilanzorientierten (Temporary-)Konzept gebildet. Dabei sind auch im Rahmen der Kapitalkonsolidierung latente Steuern zu berücksichtigen; ausgenommen für einen verbleibenden Unterschiedsbetrag aus der Kapitalaufrechnung. Ein aus der Bildung von latenten Steuern auf Konsolidierungsmaßnahmen sich ggf. ergebender sogenannter 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. passivische Unterschiedsbeträge haben sich im Rahmen der Anwendung der Equity-Methode nicht ergeben.

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Grundsätzliches

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

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

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

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

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

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

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 sogenannter Mikro-Hedges bestehenden Zinsswaps und Forward-Zinsswaps werden entsprechend mit der abgesicherten Kredittranche zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Als Buchungsmethode kommt dabei die sogenannte Einfrierungsmethode zur Anwendung. Eventuell bestehende negative Marktwerte von nicht in Bewertungseinheiten einbezogenen Finanzinstrumenten sowie ineffektive Teile von gebildeten Bewertungseinheiten werden durch Drohverlustrückstellungen abgedeckt.

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu den Anschaffungskosten aktiviert und entsprechend ihrer Nutzungsdauer linear abgeschrieben, sofern diese der Abnutzung unterliegen.

Das Sachanlagevermögen wird zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, im Fall der Abnutzung vermindert um planmäßige lineare Abschreibungen, bilanziert. Lediglich Gebäude, die von 1993 bis 1995 zugegangen sind, werden nach Maßgabe des § 7 Abs. 5 EStG abgeschrieben. Bei der Herstellung eines Vermögensgegenstandes anfallende anteilige Personal- und Sachkosten der eigenen Mitarbeiter, die für Planung, Durchführung und Überwachung solcher Projekte verantwortlich zeichnen, werden als Eigenleistungen aktiviert.

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

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

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

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

Geschäfts- und Firmenwerte im Konzernabschluss resultieren aus den Tochtergesellschaften Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH (FDCG) sowie aus der Verschmelzung der Flughafen Düsseldorf Verwaltungs GmbH auf die Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH (FDI) im Jahr 2016. Die Bestimmung der Nutzungsdauer für den Geschäfts- oder Firmenwert aus der Konsolidierung der FDCG 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 Satz 3 und 4 HGB über zehn Jahre abgeschrieben. Die Geschäfts- und Firmenwerte der Estamin Beteiligungs GmbH und BISAWA Beteiligungs GmbH wurden bereits in 2019 außerplanmäßig abgeschrieben. Der Geschäfts- und Firmenwert der FDCG wurde außerplanmäßig im Jahr 2020 vollständig abgeschrieben.

Finanzanlagen

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

Die sonstigen Ausleihungen betreffen Arbeitgebendarlehen, 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 Mona-

ten 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. Dezember 2020, 2,31 % (i.V. 2,71 %). Bei der Festlegung des Zinssatzes wurde von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, den Zinssatz bis zu drei Monate vor dem Bilanzstichtag festzustellen. Der Zinssatz wurde zum 31. Oktober 2020 festgestellt und bei unterstelltem unverändertem Zinsniveau auf den Bilanzstichtag fortgeschrieben.

Soweit versicherungsmathematische Berechnungen vorgenommen werden, liegen diesen grundsätzlich zugrunde:

- Projected-Unit-Credit-Methode (PUC-Methode) als versicherungsmathematisches Verfahren bzw. Barwertmethode im Fall der Altersteilzeitverpflichtungen
- Richttafeln RT 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 sogenannten Blockmodell bestehenden Altersteilzeitverpflichtungen wird der sogenannte 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					
	Vortrag zum 01.01.2020	Zugänge des Geschäftsjahres	Zuschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2020
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände						
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	76.980.223,87	555.286,67	0,00	1.786.664,31	1.197,00	79.320.977,85
2. Geschäfts- oder Firmenwert	991.404,50	0,00	0,00	0,00	0,00	991.404,50
3. Geleistete Anzahlungen	325.010,03	198.829,67	0,00	0,00	0,00	523.839,70
Summe immaterielle Vermögensgegenstände	78.296.638,40	754.116,34	0,00	1.786.664,31	1.197,00	80.836.222,05
II. Sachanlagen						
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.307.723.059,80	10.935.073,33	0,00	5.315.145,45	4.945.799,87	1.319.027.478,71
2. Technische Anlagen und Maschinen	938.581.378,40	21.804.862,25	1,00	12.486.983,28	6.110.582,93	966.762.641,00
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	143.942.314,88	10.142.837,60	47.774,50	1.381.401,03	2.510.511,87	153.003.816,14
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	47.388.038,89	30.349.040,41	0,00	-20.970.194,07	683.621,24	56.083.263,99
Summe Sachanlagen	2.437.634.791,97	73.231.813,59	47.774,50	-1.786.664,31	14.250.515,91	2.494.877.199,84
III. Finanzanlagen						
1. Assoziierte Unternehmen	2.537.486,29	0,00	0,00	0,00	0,00	2.537.486,29
2. Beteiligungen	18.062.196,50	0,00	0,00	0,00	0,00	18.062.196,50
3. Sonstige Ausleihungen	51.687,62	0,00	0,00	0,00	13.232,37	38.455,25
Summe Finanzanlagen	20.655.252,10	0,00	0,00	0,00	13.232,37	20.638.138,04
Summe Anlagevermögen	2.536.582.800,78	73.985.929,93	47.774,50	0,00	14.264.945,28	2.596.351.559,93

Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens

	Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte		Stand am 01.01.2020
	Vortrag zum 01.01.2020	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2020	Stand am 31.12.2020	
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände							
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	66.371.608,07	4.050.197,13	1.097,85	1.197,00	70.421.706,05	8.899.271,80	10.608.615,80
2. Geschäfts- oder Firmenwert	198.849,25	117.555,25	0,00	0,00	316.404,50	675.000,00	792.555,25
3. geleistete Anzahlungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	523.839,70	325.010,03
Summe immaterielle Vermögensgegenstände	66.570.457,32	4.167.752,38	1.097,85	1.197,00	70.738.110,55	10.098.111,50	11.726.181,08
II. Sachanlagen							
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	652.705.463,53	35.859.733,16	-8.312,11	2.537.355,14	686.019.529,44	633.007.949,27	655.017.596,27
2. Technische Anlagen und Maschinen	644.930.513,63	33.387.731,69	-791,16	6.095.745,93	672.221.708,23	294.540.932,77	293.650.864,77
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	106.732.956,95	9.331.326,89	8.005,42	2.433.792,84	113.638.496,42	39.365.319,72	37.209.357,93
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	-0,39	0,00	0,00	0,00	-0,39	56.083.264,38	47.388.039,28
Summe Sachanlagen	1.404.368.933,72	78.578.791,74	-1.097,85	11.066.893,91	1.471.879.733,70	1.022.997.466,14	1.033.265.858,25
III. Finanzanlagen							
1. Assoziierte Unternehmen	2.389.702,54	0,00	0,00	-1,00	2.389.703,54	147.782,75	147.783,75
2. Beteiligungen	196.891,91	401.773,85	0,00	0,00	598.665,76	17.463.530,74	17.865.304,59
3. Sonstige Ausleihungen	59,93	0,00	0,00	0,00	59,93	38.395,32	51.627,69
Summe Finanzanlagen	2.586.654,38	401.773,85	0,00	-1,00	2.988.429,23	17.649.708,81	18.064.716,03
Summe Anlagevermögen	1.473.526.045,42	83.148.317,97	0,00	11.068.089,91	1.545.606.273,48	1.050.745.286,45	1.063.056.755,36

Erläuterungen zur Konzernbilanz

Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2020 und seine Gliederung sind im Anlagespiegel dargestellt.

Die größten Zugänge zu den Anschaffungskosten der Flughafenbauten inkl. Grundstücke (TEUR 7.989) betreffen unter anderem die Neukonzeptionierung des Mietwagenzentrums mit TEUR 3.706, Modernisierungsmaßnahmen im Zentralgebäude mit TEUR 584 sowie die energetische Fassaden-erneuerung des DACC Cargo Centers mit TEUR 509.

Weitere Zugänge bei den Flughafenbauten verteilen sich auf verschiedene Baumaßnahmen in den Flugsteigen A und B und dem Zentralgebäude, sowie Umbauten im Flugsteig C und in der Halle C.

Die Zugänge der Betriebsanlagen von TEUR 17.088 betreffen im Wesentlichen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Einbau neuer Brandmeldeanlagen in verschiedenen Bereichen des Flughafens mit TEUR 3.142, die Übergabestation/Anbindung an das Fernwärmenetz (TEUR 2.015), diverse Erweiterungen der Gepäckförderanlage in Höhe von TEUR 3.925 sowie eine Stützkonstruktion zum Lageraustausch im Brückenbauwerk mit TEUR 1.496.

Bei den Zugängen der Flughafenanlagen in Höhe von TEUR 4.652 handelt es sich im Wesentlichen um Maßnahmen am Vorfeldbereich A10–A12 mit TEUR 3.430 sowie das Regenklärbecken West mit TEUR 386.

In den Zugängen der Betriebs- und Geschäftsausstattung von TEUR 6.078 befinden sich im

Wesentlichen Kraftfahrzeuge, Spezialfahrzeuge und Fahrzeuge für die Feuerwehr (TEUR 2.959), sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung (TEUR 545) und Einrichtungen für die Fluggastabfertigung (TEUR 1.734).

Wesentliche Positionen in den Zugängen zu den Anlagen in Bau/geleistete Anzahlungen mit TEUR 30.319 sind der Ausbau des Regenklärbeckens Mitte mit TEUR 6.981, der Umbau des Büroriegels der Halle 8 für die Bundespolizei (TEUR 5.560), der Austausch der mehrstufigen Reisegepäckkontrollanlage mit TEUR 3.102, der Neubau einer Werkstatt mit TEUR 2.409 sowie die Erweiterung der Interimshalle für die Gepäckanlage mit TEUR 1.572.

Die Abgänge des Anlagevermögens von TEUR 10.198 betreffen im Wesentlichen Verkäufe und Verschrottungen innerhalb der Betriebsanlagen mit TEUR 5.586 sowie diverse Verschrottungen und Veräußerungen der Betriebs und Geschäftsausstattung mit TEUR 2.588.

Darüber hinaus wurden TEUR 684 der Anlagen in Bau aufwandsseitig erfasst, da diverse Baumaßnahmen nicht zur Ausführung gekommen sind und auch nicht mehr weiter verfolgt werden.

Umlaufvermögen

Die Vorräte betreffen mit TEUR 3.171 die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände:

	31.12.2020	31.12.2019
	TEUR	TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.124	32.318
• Davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	10.124	32.318
Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	29	31
• Davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	29	31
Sonstige Vermögensgegenstände	5.498	8.528
• Davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	5.498	8.528

Rechnungsabgrenzungsposten

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von TEUR 3.157 beinhaltet im Wesentlichen Geldbeschaffungskosten von TEUR 1.321 sowie Versicherungskosten von TEUR 579.

Gezeichnetes Kapital

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

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage hat sich nicht verändert.

Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklage hat sich nicht geändert.

Konzernbilanzverlust

Durch den Konzernbilanzverlust sowie das negative Ergebnis im FDG Einzelabschluss ist kein Ausschüttungspotential des Mutterunternehmens gegeben.

Unterschiedsbetrag aus Kapitalkonsolidierung

Erstmals wurde in 2018 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 zum 31. Dezember 2020 beträgt TEUR 6.733.

Sonderposten für Investitionszuschüsse zu Sachanlagen

Für den Bau einer Kabinenbahn zwischen dem IC-Bahnhof und dem Terminal hat die FDG in den vergangenen Jahren Investitionszuschüsse (Landeszuschüsse zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden) erhalten. In 2020 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 50 ausgewiesen.

Rückstellungen

Die Rückstellungen verringerten sich im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 20.806 auf TEUR 55.003. Hierin enthalten ist die Rückstellung für Lärmschutzmaßnahmen (TEUR 6.269). Damit werden mögliche Erstattungsansprüche von Aufwendungen für baulichen Schallschutz der Eigentümer von Wohnraum sowie Träger besonders schutzbedürftiger Einrichtungen in einer festgelegten Lärmschutzzone abgedeckt. Des Weiteren sind Rückstellungen für die Erfüllung der zu erwartenden Erstattungsansprüche auf eine Außenwohnbereichsentschädigung gemäß der Betriebsregelung vom 21. September 2000 für den Flughafen Düsseldorf hierin 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 FDG eine Rückstellung in Höhe von TEUR 1.515 dotiert.

Weitere wesentliche sonstige Rückstellungen betreffen ausstehende Rechnungen (TEUR 14.373) und Rückstellungen des Personalbereichs in Höhe von TEUR 13.821, davon TEUR 6.118 für Altersteilzeitzusagen, Jubiläumszusagen (TEUR 1.672) sowie TEUR 6.234 für Pensionszusagen. Sonstige Rückstellungen betreffen diverse geschäftsübliche Rückstellungen wie z. B. die Jahresabschlussprüfung.

Der Unterschiedsbetrag gemäß § 253 Abs. 6 Satz 1 HGB beträgt zum 31. Dezember 2020 TEUR 656.

Verbindlichkeiten

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

	31.12.2020	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	Restlaufzeit mehr als 5 Jahre	31.12.2019
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	976.410	57.818	452.172	466.420	805.612
Verbindlichkeiten aus Immobilienfinanzierung	8.485	870	3.481	4.134	9.355
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9.459	9.459	0	0	14.404
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	60.605	0	0	60.605	0
Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	788	788	0	0	3.668
Sonstige Verbindlichkeiten	30.256	30.256	0	0	20.159
• Davon aus sonstigen Darlehen	57	57	0	0	74
• Davon aus Steuern	1.060	1.060	0	0	1.874
• Davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	48	48	0	0	46
	1.086.003	100.929	455.978	529.096	853.198

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

	31.12.2020	31.12.2019
	TEUR	TEUR
Besichert durch Grundpfandrechte	14.741	14.745
Besichert durch Forderungsverkäufe	11.484	12.420
Besichert durch Negativerklärung	961.669	790.868
	987.894	818.033

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 KG einen Forderungskaufvertrag mit der Bayerischen Landesbank, München, sowie der Stadtsparkasse Düsseldorf im Jahr 2003 abgeschlossen. Danach erwerben die Banken rätlich alle Forderungen aus Mieterdarlehen und aus den Leasingverträgen der Estamin KG, die vollständig gegenüber anderen Konzerngesellschaften mit einer Laufzeit bis 2029 bestehen. Die Estamin KG wurde im Jahr 2018 auf die FDG verschmolzen.

Mit Übernahme der vollständigen Kontrolle bieten sich der FDG Chancen und Risiken aus der Vermietung.

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, die vollständig gegenüber anderen Konzerngesellschaften mit einer Laufzeit bis 30. September 2030 bestehen. Eine erste Zinsbindung endete am 30. September 2020, demnach müssen entsprechend angepasste Leasingraten gezahlt werden.

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

Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von TEUR 1.152 beinhaltet im Wesentlichen Beiträge von Luftverkehrsgesellschaften am „Cold Pool“ im Rahmen der Flugzeugenteisung in Höhe von TEUR 732. Diese wurden entsprechend der Anzahl der Enteisungsmonate von Oktober bis April auf die Jahre 2020 und 2021 anteilig passivisch abgegrenzt.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 187.729 sind um TEUR 313.375 bzw. 62,5 % massiv gesunken und liegen, bedingt durch die Corona-Pandemie, deutlich unter Vorjahresniveau.

Das Passagiervolumen ging entsprechend in Düsseldorf im Vergleich zum Vorjahr um 74,3 % bzw. 18.920.849 auf 6.558.247 (Passagiere im Großluftverkehr) zurück. Die Anzahl der gesamten Flugzeugbewegungen fiel ebenfalls dramatisch im Vergleich zum Vorjahr um 67,2 % auf 71.292 Starts und Landungen (Bewegungen im Großluftverkehr) in 2020.

Die Erlöse im Aviation-Bereich fielen um TEUR 205.359 bzw. 69,7 % auf TEUR 89.474 (Vorjahr: TEUR 294.833).

Die Erlöse aus Flughafenentgelten setzen sich im Wesentlichen zusammen aus Lande- und Startentgelten sowie Passagierentgelten. Diese reduzierten sich deutlich um TEUR 179.965 auf TEUR 73.829 (Vorjahr: TEUR 253.795) gegenüber dem Vorjahr.

Der Rückgang der Erlöse aus Bodenverkehrs- und Bodenabfertigungsdienstleistungen war ebenfalls deutlich. So wurden in 2020 Erlöse in Höhe von TEUR 8.963 (Vorjahr: TEUR 26.665) erwirtschaftet.

Der Rückgang der Frachtingelte um TEUR 7.691 auf TEUR 6.682 war auf die deutlich geringere Tonnage von rund 33.500 Tonnen (Vorjahr: 81.000 Tonnen) zurückzuführen. Dies entspricht einem Rückgang von 58,7 %. Seit 2012 liegt die Tonnage damit das dritte Jahr in Folge unter der 100.000-Tonnen-Marke.

Der Bereich Non-Aviation verzeichnete mit TEUR 98.338 (Vorjahr: TEUR 206.331) ebenfalls einen massiven Rückgang von 52,3 %. Dieser setzte sich im Wesentlichen aus den Erlösen für Vermietung und Verpachtung von Gastronomie- und Einzelhandelsflächen sowie der Vermietung flughafeneigener Immobilien, Erlösen aus Versorgungsleistungen (Energie), aus der Bewirtschaftung von Werbeflächen und aus der im Rahmen der Eigenbewirtschaftung betriebenen Vermietung von Parkraum zusammen.

Auch die Grundstücksverkäufe sind im Berichtsjahr deutlich auf TEUR 825 (Vorjahr: TEUR 7.950) zurückgegangen.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von TEUR 4.246 (Vorjahr: TEUR 13.734) verringerten sich. Diese enthalten im Wesentlichen periodenfremde Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen sowie die Erträge aus der Auflösung der Sonderposten für Zuschüsse in Höhe von TEUR 3.171 (Vorjahr: TEUR 3.191).

Materialaufwand

Der Materialaufwand mit TEUR 70.757 verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 26.322. Der Materialaufwand beinhaltet im Wesentlichen Materialkosten, Energiekosten, Instandhaltungskosten, die Erbpachtzinsen, bestimmte Miet- und Leasingaufwendungen und bestimmte Fremdleistungen. Der Rückgang beruht auf Sparmaßnahmen, die im Zuge der Corona-Pandemie kurzfristig ergriffen wurden. Dies waren u.a. die Reduzierung von bezogenen Leistungen und die Verhandlung mit Dienstleistern, die temporäre Schließung von Terminal- und Parkbereichen sowie Außerbetriebnahmen von technischen Anlagen.

Personalaufwand

Der Personalaufwand reduzierte sich um TEUR 17.226 auf TEUR 134.220 (Vorjahr: TEUR 151.447). Dieser setzt sich zusammen aus den Löhnen und Gehältern und den sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die ab Mitte März eingeführte Kurzarbeit zurückzuführen.

Abschreibungen

Die Abschreibungen von TEUR 82.747 waren um TEUR 1.767 höher als im Vorjahr, hiervon entfallen TEUR 118 (Vorjahr: TEUR 81) auf Abschreibungen auf Geschäfts- und Firmenwerte. Es wurden keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf technische Anlagen und Maschinen erfasst.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen waren mit TEUR 61.201 (Vorjahr: TEUR 80.812) durch coronabedingte Sparmaßnahmen deutlich unter Vorjahresniveau. 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 von TEUR 712 (Vorjahr: TEUR 857) entfielen auf die SITA Airport GmbH, Düsseldorf, und stellen das anteilige handelsrechtliche Ergebnis dar.

Abschreibungen aus Finanzanlagen

Die Abschreibung auf Finanzanlagen in Höhe von TEUR 402 (Vorjahr: TEUR 1.428) betraf die Bewertung der Flughafen Mönchengladbach GmbH.

Zinsaufwand

Der Zinsaufwand in Höhe von TEUR 20.267 (Vorjahr: TEUR 18.772) betraf im Wesentlichen die langfristige Finanzierung.

Aus der Aufzinsung von Rückstellungen resultierte ein Zinsaufwand in Höhe von TEUR 317 (Vorjahr: TEUR 553).

Ertragsteuer

Der Gesetzgeber hat im Jahr 2020 die Möglichkeit geschaffen, die steuerliche Verlustverrechnung frühzeitig auf TEUR 5.000 zu erhöhen. Entsprechend hat die FDG im laufenden Jahr eine Erstattung für Körperschaftsteuer für den Veranlagungszeitraum 2019 in Höhe von TEUR 766 erhalten. Auf den Jahresfehlbetrag entfallen latente Steuererträge i.H.v. TEUR 51.335.

Die sonstigen Steuern in Höhe von TEUR 2.469 (Vorjahr: TEUR 2.229) betreffen hauptsächlich die Grundsteuer.

Sonstige Angaben

Aufgliederung der Mitarbeiterzahl

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter gliedert sich wie folgt auf:

	2020	2019
Angestellte	2.078	2.131
Auszubildende	80	79
Gesamt	2.157	2.210

Haftungsverhältnisse

Im Zusammenhang mit der in 2012 erfolgten Kapitalherabsetzung bei der Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH hat die FDG Bürgschaft in Höhe von TEUR 241 übernommen. Eine Inanspruchnahme wird jedoch als unwahrscheinlich erachtet, da die Beteiligungsgesellschaft voraussichtlich in der Lage sein wird, die entsprechenden Zahlungen zu leisten.

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.

Von ihrer Tochtergesellschaft Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH (FDI) mietet die Gesellschaft seit dem Jahr 2004 die Tiefgarage Parkhaus 8 inkl. Grundstück. 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 FDG 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 18.121. Nach Ablauf der nächsten Zinsbindungsfrist im Jahr 2025 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 2020 wurden daraus Erlöse in Höhe von TEUR 1.098 vereinnahmt.

Von der Filana Grundstücksvermietungs-Gesellschaft mbH & Co. KG least die FDG das Parkhaus 5 inkl. Grundstück. Das Parkhaus wurde im Jahr 2006 fertiggestellt. Am Grundstückserwerb der Filana war die FDG in einer Vermittlerrolle beteiligt.

Die künftigen Leasingraten betragen nach aktuellem Stand insgesamt bis zum Jahr 2029 TEUR 9.859. Nach Ablauf der nächsten Zinsbindungsfrist in 2021 kann es zu einer Änderung der Leasingraten aus der Anpassung der Refinanzierung kommen. Am Ende der Grundmietzeit besteht für die FDG 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 1.556.

Im Geschäftsjahr 2012 hatte die FDG 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 (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 FDG 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 43.528.

Neben den zuvor beschriebenen Geschäften bestehen ein Erbbaurechtsvertrag – der Geschäftsbetrieb der FDG erfolgt im Wesentlichen auf Erbbaurechtsgelände – sowie verschiedene Miet- und Wartungs-/Instandhaltungsverträge, die

im Rahmen des gewöhnlichen Geschäftsbetriebs geschlossen wurden.

Der aus bis zum Jahr 2027 gültigen Erbbaurechtsvertrag resultierende Erbbauzins beträgt TEUR 10.865. Der in 2018 erworbene Erbbaurechtsvertrag der BISAWA KG 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 283 an. Diese betreffen insbesondere Kfz-Leasingraten.

Außerdem besteht ein Bestellobligo aus zum Bilanzstichtag vergebenen Aufträgen für Investitionen in Höhe von TEUR 55.397 für die FDG.

Angaben zu Bewertungseinheiten

Die FDG sichert sich unter Einsatz von 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 Branchen eines 1998 im Anschluss an den Brandschaden von 1996 aufgenommenen Konsortialdarlehens über ehemals TDM 1.050.000 sowie in 2013 und 2018 aufgenommene bilaterale Darlehen. Der Restbestand des Konsortialdarlehens ist in Höhe von TEUR 1.704 als Grundgeschäft in bestehende Bewertungseinheiten einbezogen. Der Restbestand des bilateralen Darlehens ist in Höhe von TEUR 308.685 in Bewertungseinheiten einbezogen. Darin enthalten sind antizipative Hedges in Höhe von TEUR 49.000.

Die Bewertungseinheiten bestehen in Form sogenannter Mikro-Hedges. Das heißt für jede gesicherte Tranche besteht in voller Höhe eine individuelle Sicherung, die entweder über die volle Restlaufzeit der Tranche oder über diese hinaus (sogenannte antizipative Zinsswaps) besteht und in der Regel vollständig effektiv ist. Ggf. bestehen Anschlussfinanzierungen. 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 34.800 (Vorjahr: TEUR 27.007), die im Rahmen der Bildung der Bewertungseinheiten nicht bilanziert sind. Die Effektivität der Sicherung wird prospektiv über die sogenannte 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 2021 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 30% 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 Alters- teilzeitverpflichtungen, drohende Verluste, Prozesskosten und Jubiläumsgatifikationen; aktive latente Steuern
- Neutralisierung des Mehrerwerbspreises aus konzerninternen Veräußerungen bei den Zweckgesellschaften Japon und urspr. Estamin KG; aktive latente Steuern (TEUR 16.692)
- Sonderposten mit Rücklagenanteil; passive latente Steuern

Es bestehen steuerrechtliche Verlustvorträge für die Gewerbesteuer von TEUR 170.432 sowie für die Körperschaftsteuer von TEUR 170.731. Die sich hieraus ergebenden aktiven latenten Steuern belaufen sich auf TEUR 51.840.

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 2020 TEUR 117,5 angefallen. Davon entfallen TEUR 109 auf Abschlussprüfungsleistungen und TEUR 4 auf sonstige Bestätigungsleistungen.

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

Die Gesamtbezüge der Geschäftsführer im Geschäftsjahr 2020 betragen EUR 1.323.167,95. Die für diesen Personenkreis gebildeten Pensionsrückstellungen betragen EUR 2.015.352,00.

An ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung und ihre Hinterbliebenen wurden EUR 259.020,30 ausgezahlt. Die für diesen Personenkreis gebildeten Pensionsrückstellungen betragen zum 31. Dezember 2020 EUR 3.829.561,00.

Der Aufsichtsrat erhielt einschließlich der Sitzungsgelder Vergütungen in Höhe von EUR 44.767,50.

Angaben zur Kapitalflussrechnung

Der Finanzmittelfonds besteht grundsätzlich aus den Zahlungsmitteln (Barmittel und täglich fällige Sichteinlagen) und den Zahlungsmitteläquivalenten (kurzfristige, äußerst liquiden 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 Mittelabfluss aus der laufenden Tätigkeit mit TEUR 67.376 ist deutlich unter Vorjahrsniveau (Mittelzufluss: TEUR 156.967). Es wurden Investitionen ins Anlagevermögen in Höhe von TEUR 73.232 getätigt. In 2020 erfolgte keine Ausschüttung des Ergebnisses des Jahres 2019.

Ausschüttungen an Minderheitsgesellschafter 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 16. Februar 2021

Flughafen Düsseldorf GmbH

Thomas Schnalke
Michael Hanné
Lars Mosdorf

Gesellschafter

Airport Partners GmbH Landeshauptstadt Düsseldorf

Aufsichtsrat

Rolf Tups
Unternehmensberater
Vorsitzender (seit 16.01.2021)
Zweiter stellv. Vorsitzender
(vom 14.12.2020 bis 15.01.2021)

Peter Büddicker
Landesbezirksfachbereichsleiter
Landesbezirksverwaltung der Vereinten
Dienstleistungsgewerkschaft ver.di
Arbeitnehmervertreter
Erster stellv. Vorsitzender

Dr. Rolf Pohlig
Unternehmensberater
Vorsitzender (vom 16.01.2019 bis 15.01.2021)
Zweiter stellv. Vorsitzender
(vom 16.01.2021 bis 15.01.2023)

Thomas Geisel
Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt Düsseldorf
Zweiter stellv. Vorsitzender (bis 11.11.2020)

Ümit Abay
Arbeitnehmervertreter
(seit 19.03.2020)

Stefan Beitelmann
Leiter Bereich Infrastructure
Arbeitnehmervertreter
(seit 19.03.2020)

Cafer Celik
Assistent Betriebsleitung Warehouse
Arbeitnehmervertreter
(bis 19.03.2020)

Prof. Christoph Ehrhardt
Managing Partner Bennix Strategic
Advisors GmbH

Raymond Gray
Group CFO daa plc, Ireland

Angela Hebler
Sprecherin der GRÜNEN
Ratsfraktion

Rainer Hindenburg
Sachgebietsleiter
Arbeitnehmervertreter

Uwe Kasischke
BEM-Beauftragter Gesundheits-
management
Arbeitnehmervertreter

Dr. Stephan Keller
Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt Düsseldorf
(seit 11.11.2020)

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

Stefani Kleeberg
Redakteurin
Arbeitnehmervertreterin

Monika Lehnhaus
Pädagogin
(seit 11.11.2020)

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
Dienstleistungsgewerkschaft ver.di
Arbeitnehmervertreterin

Peter Rasp
Privatier
(seit 11.11.2020)

Andreas Rimkus MdB
Abgeordneter des Deutschen
Bundestages
(bis 11.11.2020)

Michael Röder
Leiter Personalmanagement
Arbeitnehmervertreter
(bis 19.03.2020)

Gerhard Schroeder
Geschäftsführer AviAlliance GmbH

Stefan Wiedon
Pädagogische Fachkraft
(bis 11.11.2020)

Rüdiger Burs
Arbeitnehmervertreter (Ersatzmitglied)

Michael Henning
Arbeitnehmervertreter (Ersatzmitglied)

Marvin Reschinsky
Arbeitnehmervertreter (Ersatzmitglied)

Mustafa San
Arbeitnehmervertreter (Ersatzmitglied)

Klaus Schroeter
Arbeitnehmervertreter (Ersatzmitglied)

Britta Wortmann
Arbeitnehmervertreterin (Ersatzmitglied)

Geschäftsführung

Thomas Schnalke
Vorsitzender der Geschäftsführung
Düsseldorf

Michael Hanné
Geschäftsführer und Arbeitsdirektor
Düsseldorf

Lars Mosdorf
Geschäftsführer Finanzen
(seit 01.01.2020)
Düsseldorf

Prokuristen

Stefan Beitelmann
Leiter Bereich Infrastructure (IF)
Düsseldorf

Rüdiger Burs
Leiter Real Estate Management (RE)
Kaarst

Anja Dauser
Leiterin Bereich Commercial (CM)
Düsseldorf

Ellen Kirschenfauth
Leiterin Bereich Human Resources (HR)
Köln

Andreas Klingler
Leiter Stabsstelle Corporate Legal (CL)
Düsseldorf

Thilo Schmid
Leiter Bereich Aviation (AM)
Mülheim an der Ruhr

Ulrich Worzalla
Leiter Kaufmännischer Bereich (KB)
Duisburg

**Konzernkapitalflussrechnung
für das Geschäftsjahr
vom 01.01.2020 bis 31.12.2020**

	2020	2019
	TEUR	TEUR
Periodenergebnis (einschließlich Ergebnisanteilen von Minderheitsgesellschaftern)	-125.267	57.097
Abschreibungen (+) / Zuschreibungen (-) auf Gegenstände des Anlagevermögens inkl. Finanzanlagen	83.148	82.407
Zunahme (+) / Abnahme (-) der Rückstellungen	-20.584	249
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+) / Erträge (-)	-1.915	-2.812
Sonstige zahlungsunwirksame Veränderungen des Anlagevermögens	0	0
Gewinn (-) / Verlust (+) aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	2.738	-6.822
Zunahme (-) / Abnahme (+) der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	25.096	-3.451
Zunahme (+) / Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	1.410	11.511
Zinsaufwendungen (+) / Zinserträge (-)	20.080	18.588
sonstige Beteiligungserträge (-)	-712	-857
Ertragssteueraufwand (+)	-51.884	28.725
Ertragssteuerzahlung (-) sowie latente Steuern	512	-27.669
Mittelzufluss / -abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	-67.376	158.127
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens (+)	459	2.296
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-73.280	-81.804
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-754	-1.612
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	0	-20
Erhaltene Zinsen (+)	188	184
Erhaltene Beteiligungserträge (+)	712	857
Mittelzufluss / -abfluss aus der Investitionstätigkeit	-72.675	-80.099
Veränderung der Gewinnrücklagen aus Folgekonsolidierung sowie sonstiger erfolgswirksamer Konsolidierungsmaßnahmen	0	0
Auszahlungen an Unternehmenseigner und Minderheitsgesellschafter (Dividenden, Erwerb eigener Anteile, Eigenkapitalrückzahlungen, andere Ausschüttungen) (-)	0	-58.662
Gezahlte Zinsen (-)	-20.267	-18.772
Einzahlungen (+) / Auszahlungen (-) aus der Aufnahme von bzw. für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-)Krediten (-)	169.928	-7.905
Einzahlungen (+) / Auszahlungen (-) aus der Aufnahme von bzw. für die Tilgung von Gesellschafterdarlehen	60.605	0
Mittelzufluss / -abfluss aus der Finanzierungstätigkeit	210.266	-85.339
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands	70.214	-8.472
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds		
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode (+)*	6.506	14.978
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	76.720	6.506

Konzerneigenkapitalspiegel
für das Geschäftsjahr
vom 01.01.2020 bis 31.12.2020

	31.12.2018	Konzern- Jahresüberschuss	Ausschüttung	Übrige Veränderungen	31.12.2020	Konzern- Jahresfehlbetrag	Ausschüttung	Übrige Veränderungen	31.12.2020
	EUR				EUR				
Mutterunternehmen									
Gezeichnetes Kapital Konzernbilanz	25.564.594,06	0,00	0,00	0,00	25.564.594,06	0,00	0,00	0,00	25.564.594,06
+ Kapitalrücklage	80.582.202,95	0,00	0,00	0,00	80.582.202,95	0,00	0,00	0,00	80.582.202,95
+ erwirtschaftetes EK im Konzern Mutterunternehmen	48.088.991,29	57.097.333,77	58.662.112,59	0,00	46.524.212,47	-125.266.915,87	0,00	0,00	-78.742.703,40
= Eigenkapital Mutterunternehmen im Konzern	154.235.788,30	57.097.333,77	58.662.112,59	0,00	152.671.009,48	-125.266.915,87	0,00	0,00	27.404.093,61
Minderheitsgesellschafter									
+ Ausgleichsposten Anteile am Fremdbesitz	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
+ erwirtschaftetes EK im Konzern Minderheitsgesellschafter	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Konzerneigenkapital	154.235.788,30	57.097.333,77	58.662.112,59	0,00	152.671.009,48	-125.266.915,87	0,00	0,00	27.404.093,61

Grundlagen des Geschäftsmodells

Geschäftstätigkeit

Die Flughafen Düsseldorf GmbH (im Folgenden FDG) entwickelt und betreibt den Flughafen Düsseldorf. Eingebunden sind hierbei die Tochtergesellschaften mit ihren jeweils spezifischen Aufgabenschwerpunkten.

Moderne Flughäfen sind mehr als nur Verkehrsknotenpunkte bzw. Start oder Ziel einer Reise. Sie präsentieren sich als Erlebniswelt und Dienstleistungszentrum und sind ein idealer Standort für Verkaufsgeschäfte und Gastronomie und zunehmend auch als Mobilitäts-Hub. In diesem Sinne organisiert auch die FDG ihr Geschäftsmodell. Das Gesamtsystem wird durch die Corona-Krise jedoch wesentlich beeinflusst.

Wirtschaftliche Bedeutung

Der Düsseldorfer Flughafen gibt wichtige Impulse für den gesamten Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen (NRW). Neben seiner bedeutenden Funktion als Arbeitgeber und Mobilitätsanbieter spielt er eine zentrale Rolle als Auftraggeber für die heimische Wirtschaft.

Mit dem größten Einzugsgebiet Europas ziehen der Flughafen und die Rhein-Ruhr-Region die Welt an. Fast 150 Millionen Menschen leben in einem Radius von 500 Kilometern um Düsseldorf. Das entspricht einem Drittel aller Verbraucher und 45 % der Kaufkraft in der Europäischen Union.

NRW ist zugleich ein wichtiges Zentrum der deutschen Wirtschaft. 18 der 50 umsatzstärksten Unternehmen haben hier ihren Hauptsitz, darunter neun der 30 Dax-Unternehmen. Aber nicht nur Großkonzerne schätzen das einwohnerstärkste Bundesland, um von hier aus ihre Geschäfte zu leiten: Über 711.000 kleine und mittelständische Unternehmen sind in NRW angesiedelt. Darüber hinaus steuern etwa 20.000 ausländische Unternehmen aus den wichtigsten Investorenländern von hier aus ihre Deutschland- und Europaaktivitäten. (Quelle: NRW Invest)

Verkehrliche Infrastruktur

Wesentliche Standortfaktoren einer Region sind die Mobilität und die hervorragende Erreichbarkeit. Als Mobilitäts-Hub, an dem die unterschiedlichen Verkehrsträger zusammentreffen, dient der Airport nicht nur der Landeshauptstadt Düsseldorf, sondern der gesamten Region als Knotenpunkt. Im Mittelpunkt Europas, mit einer leistungsstarken Wirtschaftsregion, ist eine hervorragende verkehrliche Anbindung, sowohl land- als auch luftseitig, von elementarer Bedeutung.

Dem Flughafen Düsseldorf kommt dabei eine Schlüsselrolle zu. Schon heute ist er einer der am besten angebundenen Flughäfen in Deutschland. Sowohl die zahlreichen Autobahnanschlüsse als auch die gute Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) tragen dazu bei, dass Passagiere ihn bequem und multimodal ansteuern können. Vor allem aber führt der Bahnhof „Düsseldorf Flughafen“ zu einer optimalen Erreichbarkeit auch über mittlere und weite Strecken.

Er liegt an einer der meistbefahrenen Bahnstrecken Deutschlands und bindet den Airport an das Fernstreckennetz der Deutschen Bahn an. Täglich halten dort über 350 Züge – vom ICE bis zur S-Bahn. Der Bahnhof befindet sich im Zentrum wichtiger deutscher Schienenverkehrsachsen und Verbindungen in die gesamte Region. Aus vielen Orten des Einzugsgebietes können die Fluggäste mindestens stündlich und direkt zum Flughafen und zurück fahren.

Der Flughafen verfolgt seine Strategie des „seamless travel“, des nahtlosen Reisens, das dem Passagier den bequemen Wechsel der Verkehrsträger ermöglicht. Direkt im Bahnhof „Düsseldorf Flughafen“ befindet sich die Station des SkyTrains, einer Kabinenbahn, die die Passagiere in kürzester Zeit ins Terminal bringt.

Für den Düsseldorfer Flughafen hört die Intermodalität nicht bei der Bahnanbindung auf. Er befindet sich am 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 profitieren von der guten Erreichbarkeit des Flughafens.

In der aktuell durch die Corona-Pandemie geprägten Situation können Passagiere am Düsseldorfer Airport mit rund 30 Fluggesellschaften zu etwa 60 Zielen in 25 Ländern reisen. 2020 nutzten rund 6,6 Millionen Passagiere den Flughafen Düsseldorf. Das ist ein coronabedingter Rückgang um rund 74 % im Vergleich zum Jahr 2019, in dem Passagiere mit rund 70 Fluggesellschaften von DUS aus zu etwa 200 Zielen weltweit reisen konnten. Bei normalen Marktverhältnissen verzeichnet der Airport rund 620 tägliche Flugbewegungen mit durchschnittlich 70.000 Passagieren.

Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Weltwirtschaft war im Jahr 2020 massiv geprägt von den Einflüssen der Covid-19-Pandemie. Die Pandemie unterbrach viele Lieferketten durch Grenzkontrollen, Exportverbote und Lockdowns. Der Ausfall einiger Zulieferer legte ganze Wertschöpfungsketten lahm. Nur große öffentliche Rettungspakete konnten zur teilweisen Stabilisierung beitragen.

Der Personenverkehr ging durch die coronabedingten Einschränkungen bei allen Verkehrsträgern deutlich zurück. Gerade in der Anfangszeit stieg folglich die Nutzung digitaler Medien durch z.B. Videokonferenzen oder Onlineshopping. Die entsprechenden Industriezweige verzeichneten ein sprunghaftes Wachstum.

Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) schrumpfte im Jahr 2020 um 5,0 % im Vergleich zum Vorjahr (Quelle: Berechnungen des Statistischen Bundesamtes auch für die folgenden Aussagen). Somit ist die deutsche Wirtschaft durch die Corona-Pandemie nach einer zehnjährigen Phase des Wachstums in eine tiefe Rezession geraten.

Deutlich zeigte sich der konjunkturelle Einbruch in den Dienstleistungsbereichen, die zum Teil so starke Rückgänge wie noch nie verzeichneten. Im zusammengefassten Wirtschaftsbereich Handel, Verkehr und Gastgewerbe war die Wirtschaftsleistung preisbereinigt um 6,3 % niedriger als 2019.

Die deutschen Exporte schrumpften erstmals seit 2009 um 9,9 %. Auch die Importe gingen um 8,6 % deutlich zurück.

Die preisbereinigten Bruttoinvestitionen gingen 2020 im Vorjahresvergleich um 3,5 % zurück. Dabei legten die Bauinvestitionen entgegen diesem Trend um 1,5 % zu.

Rund 44,8 Millionen Erwerbstätige waren mit Arbeitsort in Deutschland tätig. Das waren etwa 477.000 Personen oder 1,1 % weniger als 2019. Damit endete aufgrund der Corona-Pandemie der über 14 Jahre anhaltende Anstieg der Erwerbstätigkeit. Besonders betroffen waren geringfügig Beschäftigte sowie Selbstständige, während die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten stabil blieb.

Die Finanzierungskosten (ohne Risikoaufschläge) sind im Euroraum weiterhin sehr günstig. Mit dem Ziel, die Inflation bzw. die Preisstabilität im Euroraum zu gewährleisten, beließ die Europäische Zentralbank (EZB) den Hauptfinanzierungssatz auch in 2020 (seit März 2016) bei 0 %. Der Zinssatz für die Einlagefazilität (Einlagesatz) wurde im September 2019 auf -0,50 % gesenkt und blieb seither unverändert.

Branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die Statistik der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e.V. (ADV) zeigt – inkl. des Bereichs „allgemeine Luftfahrt“ – im Jahr 2020 folgendes:

Zu Beginn des ersten Quartals des Jahres 2020 setzte sich zunächst der Trend der laufenden Wintersaison 2019 fort. Die Abschwächung des ökonomischen Umfeldes und die hieraus resultierenden Konsolidierungsmaßnahmen der Fluggesellschaften führten zu einem leicht rückläufigen Angebot. Im Monatsverlauf des Februars sorgte die zunehmende Ausbreitung des Corona-Virus in Deutschland und Europa für einen ersten Einbruch der Nachfrage. Im März traf schließlich die weltweite Ausbreitung des Corona-Virus den

gesamten Luftverkehr in einem bisher nicht bekannten Ausmaß. Die Folge waren die Einstellung der meisten Flugverbindungen und ein drastischer Passagierückgang. Diese Entwicklung setzte sich auch im April und Mai in noch gravierenderer Art und Weise fort. Erst ab Mitte Juni fand eine Aufhebung der Reisewarnungen für 31 europäische Länder statt. Damit und mit der beginnenden Feriensaison zog die Nachfrage im Juli wieder an. Doch schon im September fand der Aufwärtstrend mit einem Wiederanstieg der Corona-Infektionen und zunehmenden Reisewarnungen ein Ende. Das letzte Quartal des Jahres 2020 war geprägt durch Quarantäne-Bestimmungen für Reisende sowie verstärkte Lockdowns mit entsprechenden Auswirkungen auf den Reiseverkehr.

Verkehrsentwicklung im Überblick

	2020		2020	
	deutschlandweit		Flughafen Düsseldorf	
Passagiere	absolut	% zu VJ	absolut	% zu VJ
Inland	11.676.578	-74,7	1.057.775	-75,1
Europa	41.139.398	-74,0	4.929.855	-72,9
Außereuropa	10.000.239	-77,1	570.617	-81,1
Davon Langstrecke			374.675	-82,4
Gesamt (inkl. sonst. Verk. + Transit)	63.120.414	-74,6	6.577.392	-74,2
Bewegungen				
Gesamt	1.080.460	-54,9	78.807	-65,1

Deutschlandweite Verkehrsentwicklung

- Das gewaltige Ausmaß an Flug-Annullierungen in Verbindung mit dem massiven Angebots- und Nachfrageeinbruch führte in allen Regionen zu Aufkommensrückgängen.
- Der Rückgang im Inlandverkehr (-74,7 %) bewegte sich auf dem Niveau des Gesamtverkehrs (-74,6 %). Waren zu Jahresbeginn geänderte Reiserichtlinien aufgrund der wachsenden Klimadiskussion der Auslöser, so überlagerte ab der zweiten Quartalshälfte die Pandemie den Aufkommensrückgang im Inland. Es wurden nur noch aufkommensstarke Verbindungen aufrechterhalten.
- Die globale Pandemie aufgrund von Covid-19 sorgte dafür, dass der geschäftliche und private Reiseverkehr durch Grenzschießungen und Lockdowns komplett zum Erliegen kam. Somit schloss der Europa-Verkehr (-74,0 %) im Berichtszeitraum ähnlich schwach wie der Inlandsverkehr ab. Besonders starke Rückgänge waren im Verkehr mit Südeuropa feststellbar. Hier stand Italien deutlich im Vordergrund, da hier die Pandemie schon frühzeitig aufgetreten war. Innerhalb Spaniens waren die Balearen ebenfalls in einem besonderen Maße betroffen, da im März durch die Pandemie eine vorübergehende Einstellung des Veranstaltergeschäftes erfolgte. Ebenso fiel zum Teil der Ferienreiseverkehr aus. Erst im 3. Quartal fand durch die Grenzöffnungen ein deutlicher Erholungsschub, vor allem im Urlaubsverkehr, statt. Griechenland, Portugal, die Kanaren und die Türkei waren die gefragtesten Ziele. Die zum Ende des Betrachtungszeitraums wieder häufigeren Reisewarnungen erhöhten die Verunsicherung der Reisenden, so dass ein erneuter Nachfrageeinbruch unvermeidlich wurde.

- Durch die im Gegensatz zum Kontverkehr dauernd aufrechterhaltenen Reisewarnungen schnitt der außereuropäische Verkehr (-77,1 %) am schwächsten ab. Nachdem sich die Pandemie zunehmend auf alle Kontinente ausgebreitet hatte, wurden nur noch wenige Verbindungen und ausgewählte touristische Flüge aufrechterhalten. Insgesamt mussten die aufkommensstärksten Märkte Nordamerika und Fernost die höchsten Rückgänge hinnehmen.

Verkehrsentwicklung gesamt in DUS

Statistik*	2020	Abw. zu VJ
Bewegungen	71.291	-67,2
Passagiere	6.588.247	-18.920.849
Kennzahlen	2020	Abw. zu VJ
Sitze/Flug	144,1	-5,8
MTOW/Flug	68,8	-3,8t
Umsteigeranteil	5,8%	-1,4PP
Pax/Flug	83,5	-29,4
Auslastung	57,9%	-17,4PP

* Nur Großluftverkehr.

Neben einem geänderten Reiseverhalten (bevorzugte Nutzung von Bodenverkehrsmitteln und Naherholungszielen) sorgten die ab Oktober steigende Infektionszahlen und damit zunehmende Reisebeschränkungen und Lockdowns auch im 4. Quartal des Jahres für eine wieder rückläufige Nachfrage. Reiseplanungen wurden deutlich erschwert, die Reisenden reagierten entsprechend verunsichert. Im Privatreiseverkehr zeigte sich eine spürbare Buchungszurückhaltung und im Geschäftsreiseverkehr wurden Dienstreisen zunehmend eingeschränkt.

Entwicklung Top-5-Destinationen nach Regionen

Zielgebiet	Destination	Pax lokal 2020	Δ Pax	Abw. in %
Inland	München	424.991	-1.062.363	-71,4
	Berlin	296.056	- 937.229	-76,0
	Hamburg	133.266	- 388.619	-74,5
	Frankfurt	57.991	- 320.531	-84,7
	Dresden	49.519	- 120.235	-70,8
	Sonstige	95.952	- 359.002	-79,0
	Summe	1.057.775	-3.187.979	-75,1
Europa	Istanbul	420.959	- 706.120	-62,7
	Palma de Mallorca	279.824	-1.264.857	-81,9
	London	257.756	- 747.229	-74,4
	Zürich	193.552	- 553.955	-74,1
	Wien	188.303	- 580.217	-75,5
	Sonstige	3.589.461	-9.434.371	-72,4
	Summe	4.929.855	-13.286.749	-72,9
Interkont	Dubai	130.074	- 389.778	-75,0
	Abu Dhabi	40.492	- 153.094	-79,1
	New York	22.259	- 191.289	-89,6
	Tokio	21.123	- 101.939	-82,8
	Atlanta	17.616	- 114.598	-86,7
	Sonstige	339.053	-1.495.423	-81,5
	Summe	570.617	-2.446.121	-81,1
Summe Großluftverkehr		6.558.247	-18.920.849	-74,3

Entwicklung Top-10-Airlines 2020

Airline/-Gruppe	Bew. 2020	Δ Bew.	Pax lokal 2020	Δ Pax
Lufthansa-Gruppe	34.806	-66.649	2.750.831	-7.869.398
Sun Express	3.496	- 5.093	431.736	- 912.723
Condor	2.607	- 5.342	366.486	-1.220.059
Lauda / Ryanair	2.911	- 5.952	325.704	-1.079.528
TUIfly	2.459	- 3.958	323.997	- 742.703
Turkish Airlines	2.035	- 2.021	284.412	- 368.717
Pegasus Airlines	1.699	- 1.855	222.009	- 326.527
Emirates	416	- 962	129.551	- 372.701
Aegean Airlines	948	- 872	121.975	- 145.836
British Airways	1.802	- 5.418	119.217	- 420.759
Sonstige	18.112	-47.837	1.482.329	- 5.461.898
Summe Großluftverkehr	71.291	- 145.959	6.558.247	-18.920.849

Die Auswirkungen und Folgen der Pandemie auf den Flugverkehr sind weiterhin massiv und es ist zurzeit noch nicht sicher absehbar, wann sich die Lage normalisiert. Viele Airlines haben ihr Flugprogramm für den Sommer deutlich reduziert oder komplett ausgesetzt. Auch Reisewarnungen, Einreisebeschränkungen oder Ausgangssperren einzelner Länder gelten teilweise für diesen Zeitraum oder gänzlich bis auf Widerruf. Entsprechend wird hier auf die übliche Auflistung der Airlines bzw. Frequenzaufstockungen nach Destinationen mangels fehlender Aussagekraft verzichtet.

Organisation und Geschäftsverlauf der Flughafen Düsseldorf GmbH

Die Corona-Pandemie hat das Geschäftsjahr 2020 dramatisch geprägt. Sowohl in verkehrlicher als auch wirtschaftlicher Hinsicht. Ab Mitte März hat der erste Lockdown den Flugverkehr nahezu vollständig zum Erliegen gebracht. Eine leichte Erholung auf rund 30% des Niveaus des Vorjahres konnte nach den Lockerungen im Sommer verzeichnet werden. Veränderte Teststrategien und Quarantänemaßnahmen im Verlauf der Ferienzeit sowie Lockdown-Maßnahmen ab November haben besonders ab dem 4. Quartal die Verkehrszahlen erneut einbrechen lassen.

Wesentliche kurzfristig ergriffene Maßnahmen zur Liquiditätssicherung und Kostensenkung waren neben der Einführung der Kurzarbeit, den Verhandlungen mit Dienstleistern, der Verschiebung nicht dringend benötigter Investitionen auch die Schließung von Flugsteigen, Parkflächen und Teil-Außerbetriebnahme der Gepäckförderanlage.

Weitere längerfristig ausgerichtete liquiditätsschaffende Maßnahmen waren die Gewährung eines subordinierten Gesellschafterdarlehens in Höhe von 100 Mio. EUR, Bank-Darlehensverträge von 250 Mio. EUR mit einer 80%igen Haftungsfreistellung durch die NRW-Bank bzw. das Land NRW sowie mittelfristig fest zur Verfügung stehende Linien von rund 118 Mio. EUR. Des Weiteren wurde bereits im April ein Schuldscheindarlehen von 109 Mio. EUR abgeschlossen.

Zur Schonung der Liquidität haben die Gesellschafter das Ergebnis des Jahres 2019 im Unternehmen belassen. Es erfolgte ein Vortrag des Ergebnisses in Höhe von TEUR 63.150 auf neue Rechnung.

Auch konnte im Berichtszeitraum die Grundlage für die nachhaltigen, unabdingbaren Restrukturierungsmaßnahmen in Form von umsetzungsreifen Maßnahmen in verschiedenen Erlös- und Kostenbereichen mit einem konzernweiten Volumen von ca. 50 Mio. EUR geschaffen werden.

Ein erster Bestandteil dieser Maßnahmen wurde bereits im Oktober 2020 durch die Umsetzung eines Freiwilligenprogramms zur nachhaltigen Senkung der Personalkosten. Das Programm eröffnet zwei Optionen: das vorzeitige Ausscheiden aus der FDG gegen Zahlung einer Abfindung oder die Möglichkeit einer Frühverrentung mit Kompensationszahlung.

Konkret wurden die folgenden Handlungsfelder konzipiert, die zur Zukunftssicherung des Airports beitragen sowie die freie Finanzierbarkeit am Kapitalmarkt in den Jahren 2022/23 sicherstellen.

1. Steigerung der Umsatzerlöse

Diese Maßnahme bezieht sich zum einen auf die Anpassung der Flughafenentgelte, sowie zum anderen auf die Entwicklung neuer sowie die Steigerung bestehender Erlösquellen im Non-Aviation-Bereich.

2. Senkung der Strukturkosten

Im Fokus dieses Themenfelds steht in erster Linie eine dauerhafte Reduzierung der Sachkosten, insbesondere auf Fremdleistungen.

3. Senkung des Personalaufwands

Ein struktureller Umbau des Unternehmens/Konzerns sowie prozessuale Anpassungen verbunden mit einer deutlichen Reduzierung der Stellen sind wesentliche Inhalte dieser Maßnahme. Zur Umsetzung erfolgt auch eine Analyse der Optionen, die sich für die Töchter der FDG und in puncto Insourcing ergeben.

Entwicklung der Tochter- und Beteiligungsgesellschaften

Die **Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH (FDGHG)** als eine der drei mit Personal ausgestatteten Tochtergesellschaften des FDG-Konzerns, übernimmt als Flugzeug-Abfertigungsunternehmen am Flughafen Düsseldorf für diverse Luftverkehrsgesellschaften im Wesentlichen die vorfeldseitigen Beförderungen von Passagieren und Crews sowie die Enteisierung von Flugzeugen. Ergänzend wurden in der Vergangenheit bedarfsorientiert in Spitzenzeiten für die beiden anderen Flugzeug-Abfertigungsunternehmen Bodenabfertigungsleistungen erbracht.

Die FDGHG hält Bodenverkehrsdienstverträge mit Luftverkehrsgesellschaften über den vorfeldseitigen Fluggast- und Crewtransport sowie einen Rahmenvertrag mit Acciona und Aviapartner als wesentlichen Dienstleistern für die Bodenverkehrsdienste am Flughafen. In 2020 ist ein Vertrag über die Passagier- und Crewbeförderung mit der Eurowings, dem größten Kunden, mit einer Laufzeit bis Ende 2025 geschlossen worden. Mit den übrigen Gesellschaften der Lufthansa-Gruppe, im Wesentlichen bestehend aus Lufthansa, Austrian Airlines und Swiss, sind die Vertragsverhandlungen zu einer langfristigen Verlängerung weit fortgeschritten. Auch mit Acciona steht eine Vertragsverlängerung unmittelbar bevor. Über die Rahmenverträge mit Acciona und Aviapartner wird eine Vielzahl von vorfeldseitigen Beförderungen von Fluggästen durchgeführt. Die Flugzeugenteisierung erfolgt in direkten Vertragsverhältnissen mit den Luftverkehrsgesellschaften.

Die Umsatzerlöse des Unternehmens lagen mit TEUR 15.280 in 2020 57,7 % unter dem Vorjahr (TEUR 36.112).

Die Umsatzentwicklung der FDGHG ist in 2020 im Wesentlichen durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie und das damit verbundene geringe Verkehrsaufkommen bestimmt. Die Erlöse aus den übrigen Sonderleistungen, vorwiegend bestehend aus der vorfeldseitigen Fluggast- und Crewförderung sowie der Flugzeugenteisierung, belaufen sich in 2020 auf TEUR 5.625 (Vorjahr: TEUR 16.516). Bei den darin enthaltenen Umsätzen aus der Flugzeugenteisierung wirkte sich zudem der witterungsmäßig milde Winter erlösreduzierend aus.

Das Geschäftsjahr wurde mit einem operativen Ergebnis in Höhe von TEUR -14.200 (Vorjahr: TEUR 155) bzw. einem Jahresfehlbetrag in Höhe von TEUR 14.288 (Vorjahr: TEUR 52) im Wesentlichen infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie abgeschlossen. Das EBITDA lag bei TEUR -12.316 (Vorjahr: TEUR 1.810).

Im Vergleich zum Vorjahr sank die Anzahl der aktiven Beschäftigten um insgesamt 26 auf 447.

Der Jahresfehlbetrag in Höhe von TEUR 14.288 wird auf Basis des zwischen der Flughafen Düsseldorf GmbH und der Gesellschaft geschlossenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags mit einer Mindestlaufzeit bis zum 31. Dezember 2021 durch die FDG als Organträger ausgeglichen. Der Vertrag wird zum Ende des Wirtschaftsjahres 2021 beendet.

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 Luftfrachtabwicklung. Hierzu zählen die physische und dokumentarische Abfertigung von Luftfrachtsendungen sowie weitere gesonderte Dienstleistungen aus den Bereichen Sicherheit, Lagerhaltung sowie Be- und Entladungstätigkeiten.

Die Entwicklung der Fracht in Düsseldorf lag zu Beginn des Jahres 2020 in den Monaten Januar und Februar auf Vorjahresniveau und damit über Plan. Im März erfolgte coronabedingt der Einbruch, da die Beiladekapazität auf den Passagierflügen in kürzester Zeit beinahe vollständig entfallen ist.

Mit 146 reinen Frachtflügen – zum überwiegenden Teil mit sogenannten Minifrachtern (Passagierflugzeuge, die ausschließlich Fracht befördern) – wurden im Geschäftsjahr 2020 insgesamt 33.500 to. Fracht (Vorjahr: 81.150 Tonnen) von und nach DUS befördert. Dies entspricht einem Rückgang von 58,7 %. Seit 2012 liegt die Tonnage damit das dritte Jahr in Folge unter der 100.000 Tonnen-Marke.

Die geflogene Fracht ist mit 20.059 Tonnen deutlich stärker gegenüber dem Vorjahr eingebrochen (-67,2 %) als der Luftfrachtersatzverkehr mit LKW (-32,8 %).

Vor allem aufgrund der starken Einfuhr von Schutzkleidung und medizinischen Gütern hat sich die Verteilung zwischen importierten und exportierten Waren gegenüber dem Vorjahr (2019: Exporte 53 % und Importe 47 %) in 2020 deutlich zugunsten der Importe (Exporte 43 % und Importe 57 %) verschoben.

Die Umsatzerlöse sind um -50,2 % auf TEUR 7.331 (Vorjahr: TEUR 14.708) zurückgegangen und damit nicht so stark wie die Tonnage gesunken (-59 % ggü. Vorjahr).

Das EBIT belief sich auf TEUR -5.139 und liegt damit deutlich um TEUR 5.146 unter dem Vorjahresvergleichswert.

Im Gesamtergebnis liegt das Geschäftsjahr mit einem Jahresfehlbetrag von TEUR 5.166 (Vorjahr: TEUR 38) deutlich unter dem Vorjahr. Der Jahresfehlbetrag verbleibt in der Gesellschaft und führt dort zu einem nicht durch Eigenkapital gedeckten Fehlbetrag von TEUR 4.231.

Die Flughafen Düsseldorf Security GmbH (FDSG) erbringt im Wesentlichen Sicherheitsdienstleistungen am Flughafen Düsseldorf.

Im Jahr 2020 konnte das geplante Auftragsvolumen am Standort nicht realisiert werden. Darüber hinaus mussten Abfindungen im Rahmen des konzernweit eingeführten Freiwilligenprogramms zur Reduktion des Personals gezahlt werden.

Die wirtschaftliche und finanzielle Lage des Unternehmens ist dennoch stabil. Unverändert werden die Umsatzerlöse der FDSG überwiegend mit Gesellschaften bzw. Geschäftsbereichen des FDG-Konzerns erzielt. Die Corona-Pandemie führte aber auch dazu, dass ungeplante, neue Sicherheitspositionen besetzt werden mussten, z.B. Abstandskontrolle, Kontrolle der Einhaltung der Maskenpflicht und Bewachungen im Corona-Testzentrum. Insgesamt lagen die Gesamtumsatzerlöse in 2020 bei TEUR 24.478 (Vorjahr: TEUR 32.254) und sind damit um 24,1 % gegenüber dem Vorjahr gesunken.

Die im Geschäftsjahr 2020 erbrachten Sicherheitsdienstleistungen wurden auch unter Kosten- und Flexibilitäts Gesichtspunkten teilweise mit Hilfe des Einsatzes von Fremdpersonal abgedeckt.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit beträgt 2020 TEUR -960 (Vorjahr: TEUR 467). Der Jahresfehlbetrag wurde im Rahmen des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrages an die FDG abgeführt.

Die Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH (FDI) hat im Jahr 2003 gemäß ihrer Zweckbestimmung von der Bundesrepublik Deutschland ein an den Flughafen Düsseldorf angrenzendes Kasernengelände gekauft. Nach baureifer Erschließung der Grundstücke wurden die Baufelder der Airport City I an Investoren weiterveräußert. Im Geschäftsjahr konnten Erlöse aus Nachzahlungsverpflichtungen realisiert werden.

Die im Wesentlichen aus der Vermietung einer Tiefgarage innerhalb des Konzerns erzielten Vermietenerlöse betragen TEUR 2.731 (Vorjahr: TEUR 2.888). Die Umsatzerlöse gesamt betragen TEUR 3.938 (Vorjahr: TEUR 11.461). Aus einer Nachzahlungsverpflichtung ergeben sich Umsatzerlöse von TEUR 825 (Vorjahr: Erlöse aus der Veräußerung von Grundstücksflächen i.H.v. TEUR 7.950).

Für das Geschäftsjahr 2020 ergibt sich ein Jahresüberschuss vor Ergebnisabführung von TEUR 360. Der Gewinn wurde im Rahmen des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrages an die FDG abgeführt.

Über die Flughafen Düsseldorf Energie GmbH (FDE) erfolgt auf dem Areal des Flughafens Düsseldorf die Verteilung und teilweise die Erzeugung von Nutzenergien (Wärme und Kälte), d.h. der Betrieb von Energieerzeugungsanlagen und Netzinfrastruktur. 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 2020 bei Umsatzerlösen von TEUR 14.572 (Vorjahr: TEUR 17.616) einen Jahresüberschuss vor Ergebnisabführung von TEUR 932 (Vorjahr: TEUR 621). Der Gewinn wurde im Rahmen des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrages an die FDG abgeführt.

Die Flughafen Düsseldorf Tanklager GmbH i.L. (FDTG) wurde im Dezember 2013 gemeinsam mit Partnern aus der Mineralölindustrie sowie Luftverkehrsgesellschaften in der Form eines Gemeinschaftsunternehmens gegründet. Die Gesellschaft befindet sich seit 2020 in der Liquidation.

Finanzielle Leistungsindikatoren

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Ertragslage

Die interne Unternehmenssteuerung erfolgt durch die finanziellen Leistungsindikatoren, die z. T. kalkulatorische Elemente im Vergleich zu den handelsrechtlichen Daten beinhalten.

Die Leistungsindikatoren entwickelten sich wie folgt:

Kennzahlen auf Unternehmensebene:

	Ist 2020	Ist 2019
EBIT (in TEUR)	-154.201	108.066
EBITDA (in TEUR)	-71.455	189.045
EBITDA-Marge	-38,1 %	37,7 %
ROCE	-15,7 %	10,9 %
Eigenkapitalrentabilität	-357,0 %	48,8 %
Umsatzrentabilität (operatives Ergebnis)	-82,5 %	21,4 %
Kapitalrendite	-11,7 %	9,7 %
Umsatz/Mitarbeiter FTE (in EUR)	93.619	245.311
Personalaufwand/ Mitarbeiter FTE (in EUR)	66.935	74.139
Wirtschaftliches Eigenkapital (in TEUR)	49.620	176.031
Wirtschaftliches Eigenkapital/Bilanzsumme	4,07 %	15,49 %

Sowohl die Umsätze als auch die Aufwendungen des Konzerns waren im Jahr 2020 massiv durch die Corona-Pandemie geprägt. Der Flughafen Düsseldorf Konzern erzielte in 2020 bei einem Gesamtumsatz von TEUR 187.729 (Vorjahr: TEUR 501.103) einen Jahresfehlbetrag von TEUR 125.267 (Vorjahr Jahresüberschuss: TEUR 57.097).

Die Erlöse im Aviation-Bereich lagen mit TEUR 89.474 (Vorjahr: TEUR 294.833) um 69,7 % unter Vorjahresniveau. Sie setzten sich aus fixen und variablen Landeentgelten, Abstellentgelten sowie Entgelten für Bodenverkehrsdienstleistungen zusammen. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf das geringere Passagieraufkommen zurückzuführen. Die Erlöse aus Flughafenentgelten gingen 2020 deutlich um 70,9 % auf TEUR 73.829 (Vorjahr: TEUR 253.795) zurück. Die Erlöse aus Flughafenentgelten setzen sich aus fixen und variablen Landeentgelten sowie Abstellentgelten zusammen. Die Airline-Förderungen gemäß Entgeltordnung werden als Erlösschmälerung mit den Umsatzerlösen aus Landeentgelten saldiert. Die Auslösegrenzen der Förderungen gemäß Entgeltordnung sind im Vergleich zum Vorjahr nicht erreicht worden.

Die Erlöse im Bereich „Non-Aviation“ reduzierten sich deutlich von TEUR 206.331 in 2019 auf TEUR 98.338 bzw. um 52,3 %. Die „Non-Aviation“-Erlöse setzen sich zusammen aus Mieterlösen, Pacht- und Umsatzmieten sowie Einnahmen aus Versorgungsleistungen, die durch die Vermarktung von z. B. F&B-Flächen, Retail-Flächen, Park- und Werbeflächen erzielt werden. Daneben sind hier sonstige Erlöse (z. B. Werkstatteleistungen gegenüber Dritten) enthalten. Die Mieterlöse gingen um TEUR 41.389 auf TEUR 57.613 in 2020 zurück. Auch die Pacht- und Umsatzmieten reduzierten sich um TEUR 48.376 auf TEUR 19.824. Die FDI realisierte Erlöse aus Grundstücksverkäufen in Höhe von TEUR 825 (Vorjahr TEUR 7.950).

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von TEUR 4.246 (Vorjahr: TEUR 13.734) verringerten sich. Diese enthalten im Wesentlichen periodenfremde Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen sowie die Erträge aus der Auflösung der Sonderposten für Zuschüsse in Höhe von TEUR 3.171 (Vorjahr: TEUR 3.191).

Der Materialaufwand mit TEUR 70.757 verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 26.322. Der Materialaufwand beinhaltet im Wesentlichen Materialkosten, Energiekosten, Instandhaltungskosten, die Erbpachtzinsen, bestimmte Miet- und Leasingaufwendungen und bestimmte Fremdleistungen. Der Rückgang beruht auf Sparmaßnahmen, die im Zuge der Corona-Pandemie kurzfristig ergriffen wurden. Dies waren u.a. die Reduzierung von bezogenen Leistungen und die Verhandlung

mit Dienstleistern, die temporäre Schließung von Terminal- und Parkbereichen sowie Außerbetriebnahmen von technischen Anlagen.

Der Personalaufwand reduzierte sich um TEUR 17.227 auf TEUR 134.220 (Vorjahr: TEUR 151.447). Dieser setzt sich zusammen aus den Löhnen und Gehältern und den sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die ab Mitte März eingeführte Kurzarbeit zurückzuführen. Die Anzahl der Beschäftigten hat sich zum Stichtag (31. Dezember) von 2.203 auf 2.115 verringert.

Die Abschreibungen sind gegenüber dem Vorjahr um TEUR 1.767 auf TEUR 82.747 gestiegen. Es wurden im Sachanlagevermögen keine außerplanmäßigen Abschreibungen erfasst.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen waren mit TEUR 61.201 (Vorjahr: TEUR 80.812) durch coronabedingte Sparmaßnahmen deutlich unter Vorjahresniveau. Diese Position beinhaltet u. a. Aufwendungen für die Öffentlichkeitsarbeit, Einzelwertberichtigungen auf Forderungen, EDV-Kosten, Rechts- und Beratungskosten, Aufwendungen für Versicherungsprämien sowie Bewachungs- und Sicherheitsdienstleistungen.

Aus den zuvor beschriebenen Entwicklungen ergibt sich ein EBIT von TEUR -154.201 (Vorjahr: TEUR 108.066). Damit einhergehend konnte ein EBITDA in Höhe von TEUR -71.455 (Vorjahr: TEUR 189.045) und damit eine EBITDA-Marge von -38,1 % (Vorjahr: 37,7 %) erreicht werden.

Für das Geschäftsjahr 2020 konnten Beteiligungserträge aus Equity-Bewertungen von TEUR 712 (Vorjahr: TEUR 857) aus der SITA Airport IT GmbH erzielt werden.

Der Zinsaufwand für Darlehen ist von TEUR 18.772 in 2019 auf TEUR 20.267 angestiegen. Externe Finanzierungen wurden im Wesentlichen von der Muttergesellschaft FDG aufgenommen. Die Zweckgesellschaft Japon ist eigenständig finanziert.

Vermögenslage

Das mittel- und langfristig gebundene Vermögen ist mit TEUR 1.050.745 leicht unter Vorjahresniveau (TEUR 1.063.057).

Das Sachanlagevermögen reduzierte sich, bedingt durch die Abschreibung, leicht um TEUR 10.268. Die Investitionen von TEUR 73.232 betreffen im Wesentlichen Maßnahmen im Zusammenhang mit technischen Anlagen und Maschinen (TEUR 21.805). Dies waren im Wesentlichen die Einbauten neuer Brandmeldeanlagen in verschiedenen Bereichen des Flughafens mit TEUR 3.142, die Übergabestation/Anbindung an das Fernwärmenetz (TEUR 2.015), diverse Erweiterungen der Gepäckförderanlage in Höhe von TEUR 3.925 sowie eine Stützkonstruktion zum Lageraustausch im Brückenbauwerk mit TEUR 1.496.

Bei den Zugängen der Flughafenanlagen handelt es sich im Wesentlichen um Maßnahmen am Vorfeld-Bereich A10–A12 mit TEUR 3.430 sowie das Regenklärbecken West mit TEUR 386.

In den Zugängen der Betriebs- und Geschäftsausstattung von TEUR 10.143 befinden sich im Wesentlichen Kraftfahrzeuge, Spezialfahrzeuge und Fahrzeuge für die Feuerwehr (TEUR 2.959), sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung (TEUR 545) und Einrichtungen für die Fluggastabfertigung (TEUR 1.734).

Wesentliche Positionen in den Zugängen zu den Anlagen in Bau/geleistete Anzahlungen mit TEUR 30.349 sind der Ausbau des Regenklärbeckens Mitte mit TEUR 6.981, der Umbau des Büroriegels der Halle 8 für die Bundespolizei (TEUR 5.560), der Austausch der mehrstufigen Reisegepäckkontrollanlage mit TEUR 3.102, der Neubau einer Werkstatt mit TEUR 2.409 sowie die Erweiterung der Interimshalle für die Gepäckanlage mit TEUR 1.572.

Die Finanzanlagen verringerten sich um TEUR 415 auf TEUR 17.650, im Wesentlichen begründet durch das anteilige Equity-Ergebnis der FMG.

Das kurzfristig gebundene Vermögen in Höhe von TEUR 95.542 erhöhte sich deutlich um TEUR 45.002 gegenüber dem Vorjahr. Im Wesentlichen ist der Anstieg mit der Bildung der Liquiditätsreserven zu begründen. Diese erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 70.214 auf TEUR 76.720.

Die Kundenforderungen betragen im Berichtsjahr TEUR 10.124 gegenüber TEUR 32.318 im Vorjahr. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf das geringe Geschäft durch die Pandemie zurückzuführen.

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 auf 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. Der Anstieg der aktiven latenten Steuern auf TEUR 70.755 ist auf die Aktivierung latenter Steuern auf steuerliche Verlustvorträge von TEUR 165.570 zurückzuführen.

Finanzlage und Gesamtaussage

Das gezeichnete Kapital und auch die Kapitalrücklage sowie die Gewinnrücklage haben sich zum Vorjahr nicht verändert. Das Ergebnis des Vorjahres der FDG in Höhe von TEUR 63.150 wurde im Berichtsjahr vollständig auf neue Rechnung vorgetragen.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 205 auf TEUR 6.429 angestiegen. Die sonstigen Rückstellungen reduzierten sich, bedingt durch die geringeren Verpflichtungen aus den Streckenförderungen gegenüber Airlines gemäß Entgeltordnung, deutlich auf TEUR 47.687. Die Rückstellungen für ausstehende Eingangsberechnungen sowie Rückstellungen für Immissionsschutz-/Lärmschutzprogramme sind nur leicht zurückgegangen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind 2020 um TEUR 170.798 auf TEUR 976.410 deutlich gestiegen. Diese setzen sich im Wesentlichen aus bilateralen Darlehen in Höhe von TEUR 755.411, einem in 2020 aufgenommenen Schuldscheindarlehen in Höhe von TEUR 109.000, Restverbindlichkeiten aus einem in 2014 abgeschlossenen Schuldscheindarlehen in Höhe von TEUR 86.000 sowie Restverbindlichkeiten aus einem im Anschluss an den Brandschaden von 1996 abgeschlossenen Konsortialdarlehen in Höhe von TEUR 6.476.

Im Zuge der Sicherung der Liquidität hat der Gesellschafter ein Darlehen in Höhe von TEUR 100.000 gewährt. Zum Stichtag sind TEUR 60.000 abgerufen.

Des Weiteren sind in den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten TEUR 14.741 der Japon KG und kurzfristige Darlehen in Höhe von TEUR 46.500 enthalten.

Zur besseren Liquiditätssteuerung wird überschüssige Liquidität im Rahmen der bestehenden Betriebsmittelrahmenkreditverträge mit Beteiligungsunternehmen abgezogen.

Nach den Auszahlungen für die Investitionstätigkeit und der Tilgung mittel- und langfristiger Finanzdarlehen sowie weiteren Aufnahmen von Finanzdarlehen etc. weist der Finanzmittelfonds am Ende der Periode TEUR 76.720 (Vorjahr: TEUR 6.506) aus. Kurzfristige Betriebsmittelkredite sind in den Finanzmittelfonds nicht einbezogen.

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Flughafen Düsseldorf GmbH als Arbeitgeber

Aufgrund der coronabedingten Krise im weltweiten Luftverkehr hat auch die Ausprägung der Personalarbeit im Jahr 2020 eine andere Zielrichtung nehmen müssen als geplant. Mit Beginn der Pandemie wurde bereits Mitte März mit den betrieblichen Gremien eine Betriebsvereinbarung zur Einführung von Kurzarbeit abgeschlossen, die es ermöglichte, schnell und effektiv auf den dramatischen Passagiereinbruch im Luftverkehr zu reagieren. Der weitere Jahresverlauf war geprägt von der Implementierung sozialverträglicher Personalkos-

tensenkungsmaßnahmen, z.B. in Form eines sog. Freiwilligenprogramms, und der Entwicklung eines zukunftsweisenden Konzeptes für eine nachhaltige Kosteneinsparung für die Folgejahre.

Gleichzeitig werden die Weichen für die Zukunft gestellt. Der Flughafen hat sich daher entschieden, auch in Zukunft Ausbildungsbetrieb zu bleiben und gerade die sehr flughafenspezifischen Berufsbilder weiterhin bedarfsorientiert auszubilden.

Anzahl der Beschäftigten:

	31.12.2020	31.12.2019
Angestellte (inkl. Aushilfen):	2.034	2.119
Auszubildende:	81	87
Gesamt:	2.115	2.203

Im Bereich der Aus- und Weiterbildungskosten wurde für das Jahr 2020 ein zentrales Budget in Höhe von TEUR 850 geplant. Seit Beginn der Corona-Pandemie wurden nur noch gesetzlich vorgeschriebene bzw. absolut betriebsnotwendige Seminare und Weiterbildungen durchgeführt. Bis Dezember 2020 sind für unterschiedlichste Fortbildungsmaßnahmen TEUR 387 abgerufen worden.

Für alle tarifgebundenen Beschäftigten der Flughafen Düsseldorf GmbH findet der Tarifvertrag TVöD-F Anwendung. Im Rahmen des § 18 TVöD-F ist auch im Geschäftsjahr 2020 an die berechtigten Beschäftigten zusätzlich zum Tabellenentgelt ein Leistungsentgelt gezahlt worden.

Für AT-Angestellte bis zur mittleren Managementebene kommt ein Entgelt-Grading-System (Willis

Towers Watson) mit variablen Gehaltskomponenten zur Anwendung, das an ein Zielvereinbarungssystem mit ergebnisabhängigen und persönlichen Zielen gekoppelt ist.

Aufgrund der Pandemie wurde ein großer Teil der geplanten Präsenzs Schulungen abgesagt. Um der besonderen Situation – gerade zu Beginn der Pandemie – gerecht zu werden, wurden diverse zusätzliche digitale Schulungsangebote bereitgestellt, z. B.:

- 1) Freiwilliges E-Learning „Hygiene- und Infektionsschutz“ ab März 2020, mit dem Ziel, grundlegende Kenntnisse zum Thema Infektionsschutz zu vermitteln und Beschäftigte zu sensibilisieren
- 2) Unterweisung zu Infektionsschutzmaßnahmen (SARS-CoV2 / Coronavirus) in Form eines Read & Sign Dokuments
- 3) Virtueller Austausch: „Führen in besonderen Zeiten“ (Angebot an die Führungskräfte).

Zielgröße Frauenquote

Der Aufsichtsrat der Flughafen Düsseldorf GmbH hat durch Beschlussfassung vom 29. Juni 2020 als Zielgröße für die Aufsichtsratszusammensetzung einen Frauenanteil von 20,0 % festgelegt. Für die Geschäftsführung gelten weiterhin 0,0 %.

Die Geschäftsführung legte durch Beschlussfassung am gleichen Tag die Zielgröße für die 1. Führungsebene unterhalb der Geschäftsführung mit 26,7 % und für die 2. Führungsebene mit 27,3 % fest. Die Frist für die Erreichung der vorgenannten Zielgrößen wurde einheitlich auf den 30. Juni 2022 festgelegt.

Prognose-, Chancen- und Risikobericht

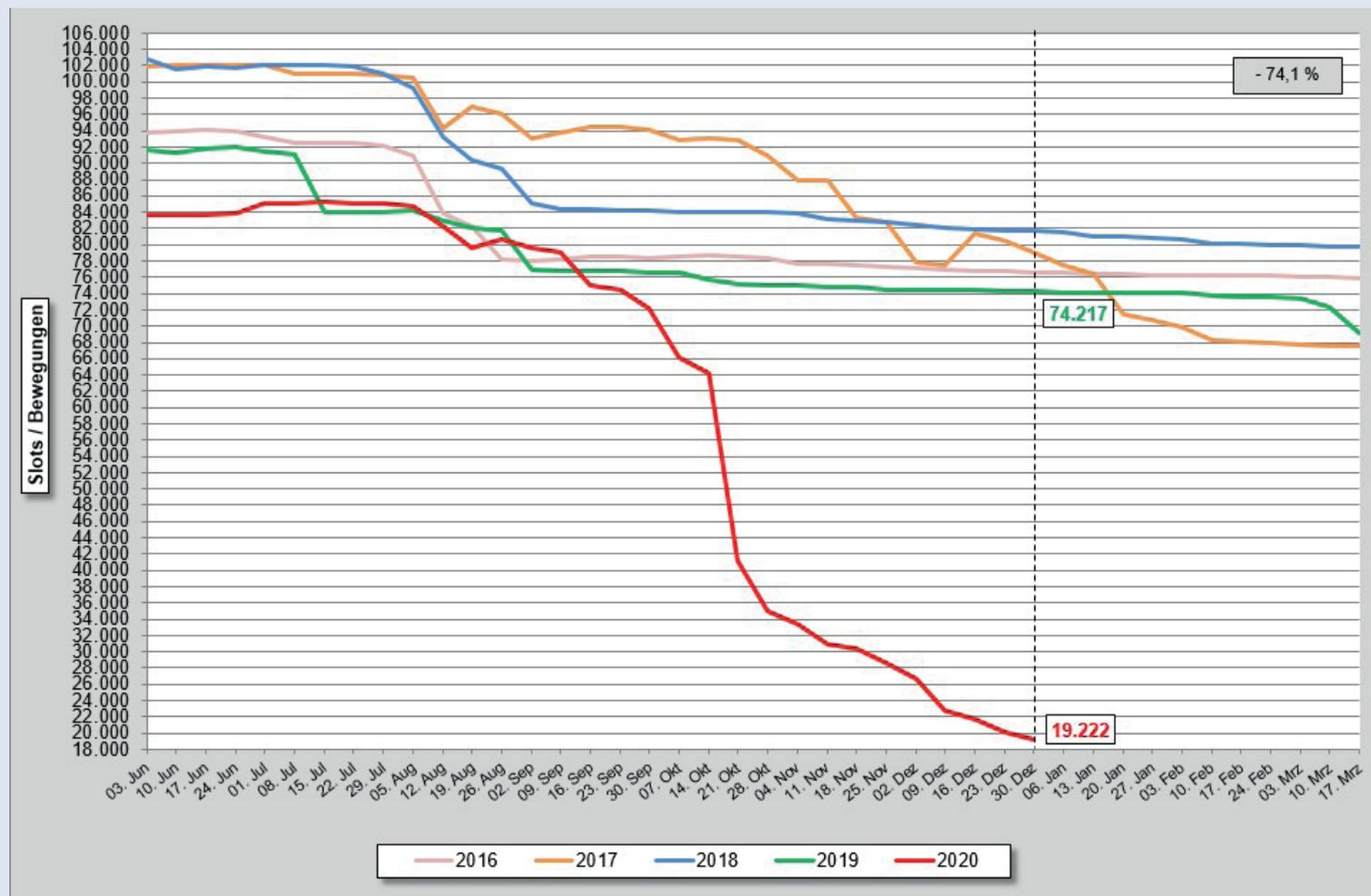
Prognosebericht

Wirtschaftliche und branchenbezogene Prognose

Die Prognosen sind mit großer Unsicherheit behaftet und hängen mit dem weiteren Verlauf der Corona-Pandemie zusammen. Die schwache Konsumnachfrage, der massive Einbruch des Tourismus und die unterschiedlichen Infektionsschutzmaßnahmen machen es schwierig, die wirtschaftliche und branchenbezogene Entwicklung vorherzusehen. Der internationale Währungsfonds (IWF) erwartet für das Jahr 2021 ein deutliches Wachstum der Weltwirtschaft von 5,2 %. Das BIP der Europäischen Union könnte 2021 um 5,0 % wachsen. Unter der Voraussetzung, dass die bestehenden Maßnahmen unverändert bis März 2021 in Kraft bleiben und danach allmählich gelockert werden, wird das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt in Deutschland gemäß ifo-Institut im Jahr 2021 um voraussichtlich 4,2 % steigen.

Slot-Koordination Winter 2020/21

Zum Ende des Jahre 2020 sind 19.222 Slots für Düsseldorf koordiniert. Das sind 74,1 % (=54.995) Slots weniger als zum Vorjahreszeitpunkt. Grund hierfür sind die anhaltende Corona-Pandemie und die damit einhergehenden Reisebeschränkungen und -warnungen sowie die Quarantänebestimmungen der verschiedenen Länder. Die EU hat Anfang Oktober 2020 die sogenannte 80/20-Regel, die weltweit zur Kalkulation der historischen Slotrechte herangezogen wird, für die Winterflugplan-Periode ausgesetzt. Als Folge haben die Fluggesellschaften massiv ihren Slot-Bestand bereinigt.



Entwicklung der wöchentlichen Koordinationsstände (Linien- und Charterflüge) für die Winterflugpläne 2015 - 2019 (auf 21 Wochen normiert)

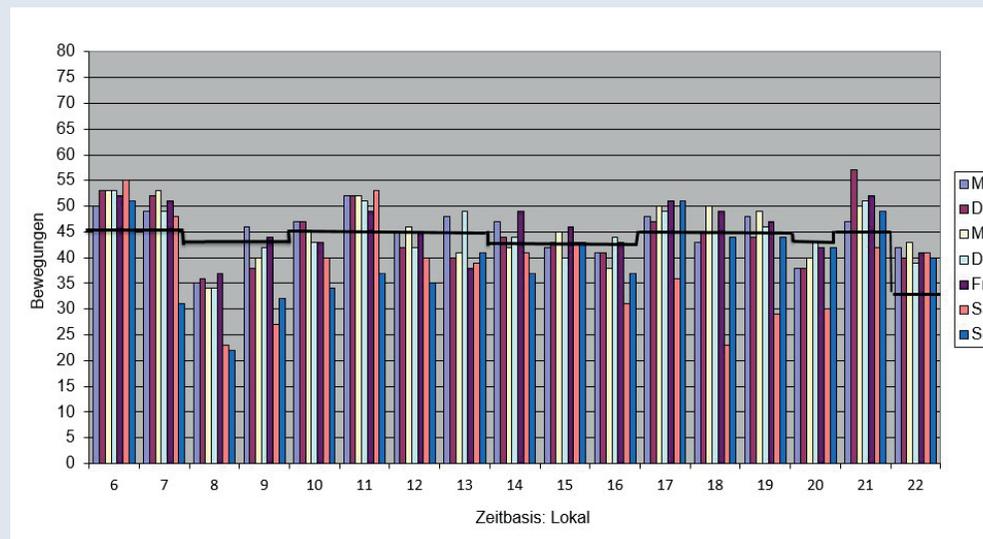
Slot-Beantragung und -Koordination Sommer 2021

Bedingt durch die Corona-Pandemie ist die für den 15. September 2020 geplante Sitzung des Koordinierungsausschusses für die Sommerflugplanperiode 2021 (28.03.-30.10.2021) abgesagt worden.

Stattdessen wurde in einem schriftlichen Verfahren zwischen dem Bundesverkehrsministerium (BMVI) und dem Landesverkehrsministerium (VM-NRW) Einvernehmen darüber erzielt, dass auch für diese Flugplanperiode die Koordinierungseckwerte von 43 (bei Einbahnbetrieb) bzw. 45 (bei Zweibahnbetrieb) unverändert bestehen bleiben.

Zum Anmeldeschluss am 8. Oktober 2020 wurden für die gesamte Flugplansaison 154.706 Slots beantragt. Für den Sommer 2020, d.h. vor der Corona-Pandemie, waren es auf 31 Wochen normiert 181.746 – dies ist ein Minus von 27.040 beantragten Slots bzw. -14,9 %.

Dabei haben die Fluggesellschaften erneut mit bis zu 58 Slots pro Stunde deutlich mehr Bewegungen in den Spitzenstunden nachgefragt, als mit maximal 45 Bewegungen/Std. bei Zweibahnbetrieb vom Flughafenkoordinator zugeteilt werden dürfen. An Spitzentagen wurden mehr als 780 Slots beantragt - maximal wären 741 koordinierte Slots pro Tag möglich.

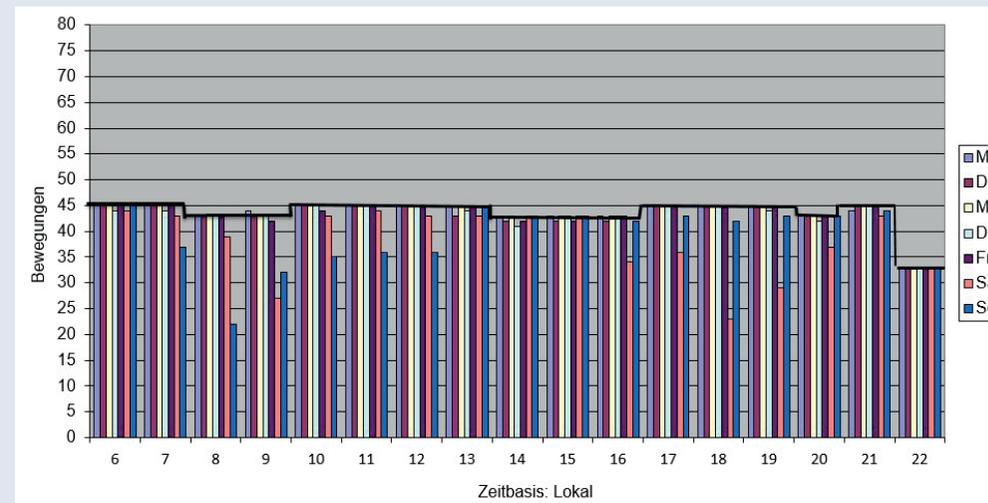


Musterwoche zum Datenbestand der Beantragung Sommer 2021

Mit der Erstkoordination am 9. November 2020 sind durch den Flughafenkoordinator für den Flughafen Düsseldorf 150.713 Slots im Linien- und Charterverkehr zugeteilt worden. Dies entspricht einem Minus von 3.832 Slots (-2,5 %) gegenüber der Erstkoordination 2020 (normiert).

Dabei können vom Flughafenkoordinator mehr als 4.000 Slots nicht zugeteilt werden, d.h. nur etwa 97 % der Slot-Nachfragen für Düsseldorf können bedient werden. Damit liegt die Slot-Ausschöpfungsquote im Vergleich zu den Vorjahren auf einem sehr hohen Niveau.

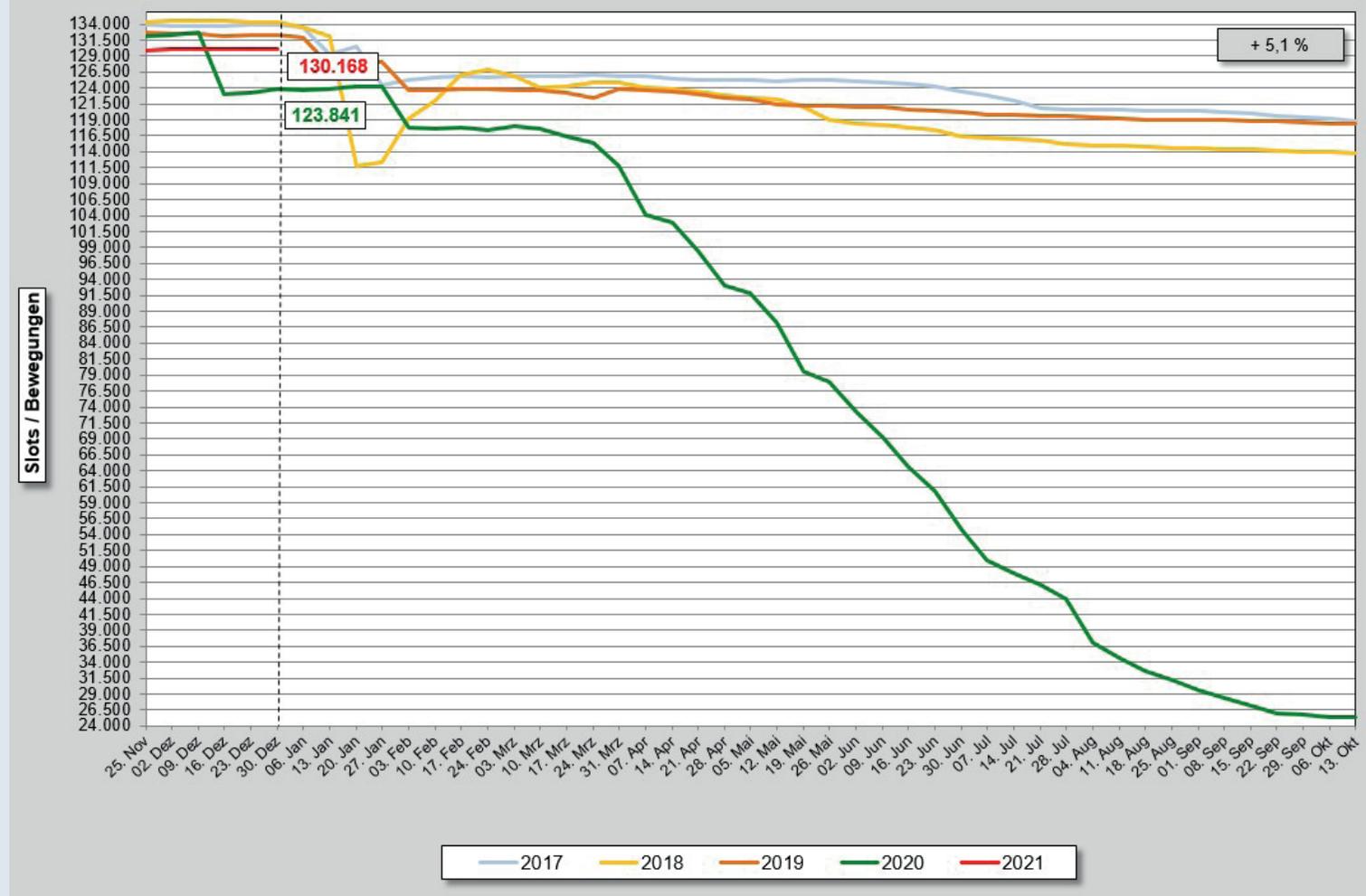
An drei Tagen wurde mit 741 von 741 möglichen Slots eine Vollauslastung koordiniert, an 130 Tagen konnten mehr als 700 Slots zugeteilt werden.



Musterwoche zum Datenbestand der Erstkoordination Sommer 2021

Im weiteren Verlauf der Koordination sind zum 30. Dezember 2020 für die verkehrsreichsten sechs Monate Mai bis Oktober 130.168 Slots vom Flughafen-Koordinator zugeteilt worden. Das sind 5,1 % mehr als zum Vergleichszeitpunkt des Vorjahres.

Aufgrund der Corona-Pandemie ist die Historics Base Line Date (HBD – der weltweit festgelegten Frist zur Rückgabe nicht benötigter Slots) vom 31. Januar auf den 7. Februar 2021 verschoben worden; daher können zum jetzigen Zeitpunkt keine Rückschlüsse auf die weitere Slot-Entwicklung gezogen werden.



Entwicklung der wöchentlichen Koordinationsstände (Linien- und Charterflüge) für Mai bis Oktober 2017 - 2021

Ausblick 2021

Auf Basis der zuvor dargestellten Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung geht die Geschäftsführung der FDG für das Geschäftsjahr 2021 von einem gegenüber 2020 höheren Passagiervolumen in Höhe von 12,7 Millionen am Flughafen Düsseldorf aus, welches aber weiterhin 50% unter den Verkehrszahlen aus 2019 liegt. Infolge der steigenden Verkehre wird mit einer der Verkehrsentwicklung entsprechenden Umsatzerholung im Bereich Aviation sowie auch im Bereich Commercial gerechnet. Der Umsatz liegt jedoch rund 40 % unter der Vergleichszahl des Jahres 2019 und das bilanzielle EBIT bleibt mit EUR -64 Mio. negativ. In der Gesamtbetrachtung wird mit einer sukzessiven Erholung in den nächsten Jahren gerechnet. Es wird erwartet, dass die Passagierzahlen aus 2019 im Jahr 2025 und der Umsatz 2019 von EUR 459 Mio. annähernd in 2024 wieder erreicht werden kann. Die Ergebnisse sollen durch ein bereits in 2020 gestartetes Restrukturierungsprojekt nachhaltig verbessert werden. Das bilanzielle EBIT wird auch dadurch im Jahr 2022 mit rund EUR 83 Mio. bereits wieder deutlich positiv erwartet.

Wesentliche Investitionen des kommenden Geschäftsjahres werden neben Ersatzinvestitionen insbesondere der Baubeginn des 2. Bauabschnittes des Vorfeld West, der Austausch der Mehrstufigen Reisegepäckkontrolle (MRKA) auf ECAC-Standard sowie der bereits laufende Umbau des Büroriegels der Halle 8 für die Bundespolizei und der Weiterbau des Regenklärbeckens Mitte sein.

Die letzten Verkäufe und die Errichtung von Bürogebäuden im Bereich der Airport City zeigen, dass die Nachfrage nach Büroflächen für den Standort trotz der Pandemie stabil ist. Auch das Interesse von Projektentwicklern und Immobiliengesellschaften, weiter an diesem Standort zu investieren, ist vorhanden. Der frühestmögliche Verkaufszeitpunkt weiterer Flächen der Airport City II ist vom Verlauf des laufenden Bebauungsplanverfahrens (Airport City II) abhängig. Der Beschluss wird für 2021 erwartet.

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit wird für 2021 wieder wesentlich besser als 2020, aber weiter mit einem negativen Wert erwartet. Trotz der gegenüber 2020 wieder höheren, aber reduzierten Investitionstätigkeit ist keine Neukreditaufnahme notwendig, da durch das Gesellschafterdarlehen und den NRW-Kredit die FDG voraussichtlich bis einschließlich 2023 durchfinanziert ist.

In der Gesamtbetrachtung sieht die Geschäftsführung die FDG mit einem Wiederaufleben des Verkehrs und der Umsetzung des Restrukturierungsprogramms wieder eine positive Entwicklung in den nächsten Jahren mit einer Rückkehr zur alten Ertragskraft.

Chancen- und Risikobericht

Chancen- und Risikomanagement

Um wesentliche Chancen und Risiken der zukünftigen Geschäftsentwicklung zeitnah und umfassend abbilden zu können, ist bei der FDG 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 allgemeinen Grundsätze, die Verantwortlichkeiten sowie die Umsetzung der Aufgaben regelt 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 Controlling angesiedelt ist. Eine regelmäßige Aktualisierung erfolgt durch die jeweiligen Risikoverantwortlichen und Risikobeauftragten der einzelnen Bereiche und der 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 verbundene Maßnahmen zur Verfügung steht. Neu auftretende wesentliche Chancen bzw. Risiken sind im Rahmen einer ad-hoc-Meldung, unabhängig von der regelmäßigen Berichterstat-

tung, direkt mitzuteilen. Darüber hinaus erfolgt pro Quartal eine Chancen- und Risikoinventur auf Konzernebene. Als zusätzliche unterstützende Steuerungs-, Kontroll- und Überwachungsinstanz dient der vierteljährlich stattfindende Risikoausschuss.

Für das Chancen- und Risikomanagement bei der FDG bildet der Wirtschaftsplan die Basis. Definiert ist ein Risiko als negative Abweichung zum Planwert. Bei einer positiven Abweichung ergibt sich folglich die Definition als Chance. 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 50 und 60 Chancen und Risiken aktiv gesteuert.

		Eintrittswahrscheinlichkeit		
		sehr wahrscheinlich		
		wahrscheinlich		
		unwahrscheinlich		
		sehr unwahrscheinlich		
R - bedeutsam	R - spürbar		C - spürbar	C - bedeutsam

Wesentliche Chancen und Risiken

Beim Verkehr besteht nach dem starken Einbruch der Bewegungs- und Passagierzahlen in 2020 und einer zwischenzeitlich daraus resultierenden Bestandsgefährdung weiterhin große Unsicherheit aufgrund der ungewissen Entwicklung in der Corona-Pandemie. Das Risiko von weiteren Streckenstreichungen, Marktaustritten sowie einer lang dauernden konjunkturellen Erholung können die Verkehrsentwicklung neben den weiter möglichen Effekten aus Terror und Streiks negativ beeinflussen. Durch den seit November 2020 immer wieder verlängerten zweiten Lockdown und weiter herrschende Verunsicherung bei den Passagieren ist eine schnelle Erholung des Luftverkehrs in weite Ferne gerückt. Hoffnung geben die Ende

2020/Anfang 2021 zugelassenen Impfstoffe in der EU. Eine weltweite Verteilung wird aber viel Zeit in Anspruch nehmen. Daher besteht derzeit weiter das Risiko von weiteren Wellen und damit notwendigen Lockdowns, auch mit erheblichen Auswirkungen auf den Flugverkehr. Es wird erwartet, dass die Geschäftsreisen deutlich schwächer und langsamer zurückkommen als der private Verkehr. Die touristischen Reisen hingegen werden voraussichtlich schneller und der ethnische Verkehr am schnellsten wieder nachgefragt. Es besteht trotzdem das Risiko, dass das Verkehrsaufkommen von 2019 erst nach 2025 wieder erreicht wird. Das dazu erstellte und mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 40% angenommene Risikoszenario

zeigt im Wirtschaftsplanzeitraum 2021 bis 2025 ein um 10,7 Mio. geringeres Passagieraufkommen auf (davon in 2021 -3,5 Mio. Passagiere). Dies würde zu einem EBIT-Verlust von -146 Mio. Euro führen und zeigt damit einen Schadenerwartungswert von rund 59 Mio. Euro. Um den starken Ergebniseinbrüchen und den negativen Auswirkungen auf die Finanzierbarkeit der FDG zu begegnen, wurde ein Restrukturierungsprogramm gestartet. Ziel ist es, den Verschuldungsgrad im Jahr 2023 wieder auf einen Wert <5,0 zu bringen. Dagegen besteht auch die Chance, dass bei einer früheren Rückkehr zur Normalität, bspw. durch den flächendeckenden Einsatz eines wirksamen Impfstoffes oder auch die Nutzung von Corona-Schnelltests, der Verkehr

schneller wieder anzieht und eine bessere Verkehrserholung möglich ist, wie es auch in den Best-Case-Szenarien vieler Experten abgebildet ist. Dieses mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von ebenfalls 40% angenommene Chancenszenario zeigt im Wirtschaftsplanzeitraum 2021 bis 2025 ein um 3,7 Mio. höheres Passagieraufkommen auf (davon in 2021 +0,7 Mio. Passagiere) und würde zu einer EBIT-Verbesserung von +50 Mio. Euro führen. Der Chancenerwartungswert liegt hier bei rund 20 Mio. Euro. Weitere verkehrliche Risiken resultieren aus der nachhaltigen Klimadiskussion, welche für die Luftfahrtbranche noch nicht absehbare Auswirkungen zur Folge haben kann.

Aktuell besteht eine im Konsens mit den Airlines und vom Ministerium genehmigte unbefristete Entgeltordnung ab dem 1. Januar 2021. Es wird nun eine Einigung für das Jahr 2022 und ggf. die Folgejahre auch unter verstärkter Berücksichtigung von Lärmbelastungen und der Auswirkungen der Corona-Pandemie gesucht.

Das Risiko der ungünstigeren Performance von Non-Aviation-Erlösen beinhaltet insbesondere Planunterschreitungen bei den Geschäftsfeldern Gastronomie, Verkaufsgeschäfte und Autovermieter durch Marktaustritte infolge der Pandemie und von geringeren Parkerlösen, u.a. bei einer noch ungünstigeren Entwicklung des Geschäftsreiserverkehrs. Daneben werden auch bei den Mieten und im Geschäftsfeld Werbung insbesondere Risiken aufgrund von Marktaustritten gesehen.

Die Liberalisierung der Bodenabfertigungsdienste hat zu einem kontinuierlichen Erstarben des Wettbewerbs und damit einem kontinuierlichen Verlust

der Marktanteile der 100%igen Tochtergesellschaft FDGHG geführt. Das in 2012/13 erarbeitete Restrukturierungskonzept wurde umgesetzt. Zum Juli 2018 wurde die Flugzeug- und Gepäckabfertigung mit Luftverkehrsgesellschaften im direkten Vertragsverhältnis aufgegeben. Der Fokus des Leistungsportfolios liegt beim vorfeldseitigen Passagier- und Crewtransport, bei der Flugzeugenteisung sowie im verstärkten Maße in der Erbringung von vereinbarten Dienstleistungen für die FDG. Trotz eines bereits erfolgten signifikanten Mitarbeiterabbaus und eines in 2019 erstmals positiven operativen Ergebnisses bei der FDGHG existiert das Risiko einer nachhaltigen Umsetzung der Sanierungsbemühungen aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie. Das konzernweite Restrukturierungsprogramm erstreckt sich daher auch auf die FDGHG. Der bestehende Ergebnisabführungsvertrag wurde von der Konzernmutter zum 31. Dezember 2021 gekündigt, so dass die FDGHG ab 2022 selbstständig am Markt agieren muss, was durch die Restrukturierung erfolgen soll.

Bei der FDGHG existiert zudem das betriebliche Risiko, dass die Erlöse aus Transportdiensten (Crew- und Passagiertransporte) nicht erreicht werden, was an veränderten Preisanpassungen oder auch einer anderen verkehrlichen Entwicklung infolge weiterer Lockdowns liegen kann. Aktuell wird eher ein Risiko gesehen, die geplanten Verkehrsergebnisse zu erreichen. Allerdings besteht mit einer geringeren Eintrittswahrscheinlichkeit auch die Chance, dass der Verkehr schneller wieder anzieht und eine bessere Verkehrserholung möglich ist und damit auch höhere Erlöse aus den Transportdiensten erzielt werden können.

Seit dem Jahr 2007 führt das Umweltamt der Stadt Düsseldorf Untersuchungen im nördlichen Stadtgebiet zu Belastungen des Grundwassers mit Perfluorierten Tensiden (PFT) durch. Im Zuge dieser Untersuchungen sind erhöhte PFT-Konzentrationen im Boden und Grundwasser auf dem Flughafengelände sowie im Grundwasser in Kaiserswerth, 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. Die PFT-Fahne im Stadtteil Lohausen wurde bereits in die Sanierung einbezogen, dazu wurde in Lohausen ein Sanierungsbrunnen an die bestehende Anlage angeschlossen. Die PFT-Fahnen in den Stadtteilen Kaiserswerth und Kalkum sollen 2021 und 2022 in die Sanierung einbezogen werden, in Kaiserswerth durch den Anschluss von weiteren Sanierungsbrunnen an eine bestehende Anlage. In Kalkum ist dafür der Neubau einer weiteren Sanierungsanlage vorgesehen. Zudem finden Gespräche mit den Wasserwerken Duisburg über PFT-Auswirkungen und die daraus resultierenden Effekte auf die Wasseraufbereitung statt. Die FDG wird einen Pilotversuch und eine Vorstudie im Jahr 2021 dazu beauftragen und durchführen. Die FDG befindet sich in der Abstimmung mit den Behörden zu den Sanierungszielen und weiteren Sanierungsmaßnahmen.

Bei der Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH (FDI) besteht das Hauptrisiko in der Verzögerung des Projektes Airport City II, wenn die Rechtsgültigkeit des B-Plans nicht wie geplant erreicht wird. Insbesondere der in 2021 unterstellte Verkauf des Baufeldes 2 mit einem hohen Ertrag wäre davon betroffen. Zudem können die Baumaßnahme U81 sowie eine fehlende Investitionsbereitschaft bzw. -möglichkeit von Investoren aufgrund der Corona-Pandemie bei der Entwicklung der Airport City II und bei der Vermarktung Auswirkungen zeigen.

Die Corona-Pandemie stellt für die Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH (FDCG) ein sehr hohes Risiko dar. Es besteht die Gefahr, dass die geplanten Flugstrecken, und hier insbesondere die Interkontinentalstrecken, nicht oder verzögert aufgenommen werden und damit frachtstarke Strecken entfallen. Die Verluste übersteigen bereits in 2020 das Eigenkapital der FDCG und führen zu hohen Liquiditätsbedarfen. Eine Insolvenz der FDCG wird durch eine über mindestens 24 Monate garantierte Liquiditätsbereitstellung durch den Gesellschafter FDG vermieden. Auch bei der FDCG befindet sich das Restrukturierungsprojekt in der Umsetzung, um den Umsatzverlust durch Kosteneinsparungen zu begrenzen. Der Beteiligungsbuchwert bei der FDG wurde im Jahresabschluss 2020 bereits abgeschrieben. Es droht aber zusätzlich eine Abschreibung der geplanten Forderungen, wenn sich das Geschäft der FDCG nicht wieder erholt und die geplante Rückzahlung des Kredites nicht möglich sein sollte.

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 von Unternehmen. 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.

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 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 aufrechtzuerhalten sind, erhoben. Auf zweifelhafte Positionen des Forderungsbestands werden angemessene Wertberichtigungen gebildet. Allerdings leiden Airlines, Mieter und Pächter sowie weitere Partner der FDG unter den starken Umsatz- und Ergebniseinbrüchen infolge der Pandemie. Erste Insolvenzen sind bereits eingetreten. Es ist in 2021 mit verzögerten Zahlungen und auch Insolvenzen zu rechnen, bei denen nicht in jedem Fall genügend Sicherheiten über Bardeposits und Bürgschaften zur Verfügung stehen. Damit drohen weitere Verluste aus und Wertberichtigungen auf Forderungen, die das Ergebnis der FDG zusätzlich belasten können.

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 EURIBOR-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 sogenannte Treasury-Board. Per

Ende 2020 liegt der Anteil der festverzinslichen bzw. per SWAP gesicherten Darlehen bei 98,5 %. Zur Absicherung bedient sich die FDG sogenannten Mikro-Hedges. Als Sicherungsinstrumente kommen Zinsswaps zum Einsatz. Die Effektivität der Sicherung wird anhand der sogenannten 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. Es wurden teilweise Zinsswaps abgeschlossen, deren Laufzeit über die Laufzeit des Grundgeschäftes hinausgeht (sog. antizipative Zinsswaps). Zur Wahrung der Bewertungseinheit zwischen bestehendem Zinsswap und einem Grundgeschäft wird darauf geachtet, dass die Planung der FDG Anschlussfinanzierungen vorsieht.

Im Konsortialkreditvertrag, bei zwei bilateralen Krediten sowie bei den Schuldscheindarlehen aus dem Jahr 2014 bestehen sogenannte Financial Covenants. Deren Nicht-Einhaltung könnte eine Kündigung der Kredite zur Folge haben. Konkret bestehen Covenants im Hinblick auf eine wirtschaftliche Eigenkapitalquote. Da diese im Jahresabschluss 2020 den Covenant-Wert unterschreitet, werden Verhandlungen mit den Banken über eine Waiver-Regelung geführt. Erste Erfolge konnten bereits verzeichnet werden.

Gesamtbeurteilung Risiken und Chancen

In der Gesamtbetrachtung wird die Risikosituation der FDG als grundsätzlich beherrschbar eingeschätzt, da die Liquidität durch die Aufnahme des Gesellschafterdarlehens über EUR 100 Mio. und den NRW-Kredit mit Landesbürgschaft über EUR 250 Mio. auf Grundlage der derzeitigen Planung bis einschließlich 2023 gesichert ist. Zudem wurde eine RCF-Linie über EUR 118 Mio. abgeschlossen, die weitere Liquiditätsbedarfe abdecken kann. Dennoch ist die aktuelle Covid-19-Pandemie sowie deren künftiger Verlauf als existenzbedrohendes Risiko einzuschätzen, falls es zu wesentlich längeren und stärkeren Auswirkungen der Pandemie kommt.

Düsseldorf, den 16. Februar 2021
Flughafen Düsseldorf GmbH

Thomas Schnalke

Michael Hanné

Lars Mosdorf

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Flughafen Düsseldorf GmbH, Düsseldorf, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2020, der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung, dem Konzerneigenkapitalspiegel und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 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 2020 bis zum 31. Dezember 2020 geprüft. Die im Abschnitt „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ des Konzernlageberichts enthaltene, auf die Angaben der Frauenquote beschränkte Erklärung zur Unternehmensführung 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 2020 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 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 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 oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Angaben im Konzernlagebericht oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten zu dem Schluss gelangen, 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 19. Februar 2021

Warth & Klein Grant Thornton AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hermann-Josef Schulze Osthoff
Wirtschaftsprüfer

Robert Schreiner
Wirtschaftsprüfer



Geschäftsbericht 2020

Flughafen Düsseldorf GmbH
Corporate Communications
Postfach 30 03 63
40403 Düsseldorf

Fotos: Andreas Wiese, Jörn Bücher

dus.com

