

Airbus A320

CP

NO TOW

Geschäftsbericht 2022

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort der Geschäftsführung _____	3
Chronik _____	6
Kennzahlen _____	9
Ein Ökosystem rund um den SkyTrain _____	10
Integrierte Logistik für Luftfracht und Terminal _____	13
Klimaschutz in allen Elementen _____	16
Klimaneutralität _____	19
Bericht des Aufsichtsrates _____	21
Jahresabschluss zum 31.12.2022 _____	23
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers _____	67
Impressum _____	70

Vorwort der Geschäftsführung

LIEBE LESERINNEN, LIEBE LESER,

mit Erscheinen dieses Berichts liegen unsere ersten 100 Tage als neue Geschäftsführung des Düsseldorfer Flughafens bereits hinter uns. Eine inspirierende Zeit intensiver Begegnungen: mit unserem Airport-Team, unseren Anteilseignern, unseren Partnern vor Ort und in der Branche. Mit politischen Akteuren, unseren Nachbarn, mit Vertretern aus Wirtschaft und Gesellschaft in Stadt und Region. Wir haben engagierte Menschen getroffen, die die Zukunft unseres Flughafens umtreibt. Wir haben wertvolle Hinweise und Ideen erhalten, wichtige Anliegen gehört. Jedes Gespräch, das wir geführt haben, hat uns dabei geholfen, Bilanz zu ziehen, die operativen Fragestellungen unseres Airports mit Blick auf die Sommersaison zu adressieren und erste strategische Grundlinien für die weitere Entwicklung des Düsseldorfer Flughafens zu zeichnen.

Aufwind in 2022

Der Wiederanlauf nach Corona war 2022 eine operative Herausforderung: Gestörte Lieferketten, hohe Krankenstände, Know-how-Verlust und Personalknappheit prägten das Bild – branchenübergreifend, europaweit. Der Luftverkehr hatte mit gestörten Abläufen an den neuralgischen Punkten der Passagierabfertigung zu kämpfen – auch am Flughafen Düsseldorf. Zugleich war die Reiselust der Menschen ungebrochen. In den Sommerferien begrüßte der Airport wieder knapp drei Millionen Passagiere und auch in den Herbstferien war die Nachfrage mit über einer Million Fluggästen groß. Erstmals seit Beginn der Corona-Krise gelang es auf dieser Basis, im Kerngeschäft wieder kostendeckend zu arbeiten. Insgesamt nutzten über 16 Millionen Passagiere unseren Flughafen für ihren Start in den Urlaub, zum Besuch von Freunden und Verwandten oder für die Geschäftsreise. Das entspricht einem Zuwachs von über acht Millionen Passagieren im Vergleich zum Vorjahr.



Pradeep Pinakatt,
Kaufmännischer Geschäftsführer und Arbeitsdirektor

Lars Redeligx,
Vorsitzender der Geschäftsführung

Vorwort der Geschäftsführung

Zusätzlichen Rückenwind erfuhr der Airport von seinen Gesellschaftern, die ihre partnerschaftliche Kooperation Ende letzten Jahres mit Abschluss eines neuen Konsortialvertrages noch einmal bekräftigt haben. Die Landeshauptstadt Düsseldorf und die Airport Partners GmbH unterstreichen damit die Rolle unseres Airports als wichtigsten Luftverkehrsstandort mit internationaler Anbindung in NRW und Motor für die wirtschaftliche Entwicklung der gesamten Region.

Währenddessen bleibt die wirtschaftliche Lage unseres Unternehmens zum Abschluss des Geschäftsjahres angespannt - trotz der soliden Ergebnisse vor allem in den verkehrsreichen Sommermonaten. Die schwarze Null haben wir zwar noch leicht mit einem negativen Ergebnis von TEUR 11.928 verfehlt. Dennoch hat sich unser Airport erfolgreich aus den coronabedingten tiefroten Zahlen zurückgekämpft und sich Ende letzten Jahres erfolgreich auf dem Bankenmarkt mit Liquidität für 2023 eingedeckt. Auch der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit war wieder positiv. Die nachhaltige Ergebnissteigerung und eine positive Verkehrsprognose für das laufende Jahr sind Anlass, optimistisch nach vorne zu blicken: Wir erwarten wieder über 20 Millionen Passagiere an unserem Flughafen.

Schubkraft und operative Stabilität in 2023

Auch unser Flugangebot und das Streckennetz wachsen weiter. Zur noch jungen Direktverbindung von Qatar Airways nach Doha kommen in diesem Jahr mit Etihad Airways und Delta Air Lines zwei langjährige Airline-Partner zurück in die NRW-Landeshauptstadt und erweitern unser Langstrecken-Angebot. Dazu werden wir eine Reihe neuer Fluggesellschaften begrüßen können, etwa Royal Jordanian, FlyOne Armenia, die isländische Airline Play oder die spanische Volotea. Unsere innereuropäischen Verbindungen entwickeln sich sehr gut. Eurowings, Condor und TUfly bieten ein großes Streckennetz mit allen klassischen Business- und Urlaubsdestinationen. Allein Eurowings bedient im Sommer ab DUS über 115 Direktziele.

Fest steht: Die operative Leistungsfähigkeit unseres Airports ist einer der Grundpfeiler unseres Erfolgs. Fest steht damit auch: Die für Fluggäste wie Mitarbeiter unbefriedigende Situation zu verkehrsreichen Spitzenzeiten des vergangenen Jahres darf sich nicht wiederholen. Unser Anspruch ist ein durchgängig positives Passagierlebnis. Dieses Ziel haben wir mit unserem Führungsteam zur Chefsache gemacht, einen hohen einstelligen Millionenbetrag investiert und im Schulterchluss mit unseren Standortpartnern das „Off-Block“-Programm mit über 30 Einzelmaßnahmen aufgesetzt. Es umfasst

unter anderem räumliche Anpassungen im Terminal, digitale Lösungen wie DUSgateway – ein online buchbares Zeitfenster für die Sicherheitskontrolle –, die automatisierte Gepäckaufgabe, optimierte Passagierführung und den Einsatz eigener qualifizierter Zusatzkräfte zur Unterstützung unserer Partner in Spitzenzeiten.

Am 19. Dezember 2022 hat das Verkehrsministerium die neuen Lizenznehmer für die Bodenabfertigungsdienste am Flughafen Düsseldorf zum 1. April 2023 bekannt gegeben. In den vergangenen Monaten haben wir zusammen mit Airlines und Abfertigungsdienstleistern intensiv und partnerschaftlich daran gearbeitet, einen geordneten Übergang der neuen Verantwortlichkeiten bei den Bodenverkehrsdiensten innerhalb von nur drei Monaten sicherzustellen. Ein wesentliches Ziel: den in der Gepäck- und Flugzeugabfertigung Beschäftigten Arbeitsplätze zu attraktiven Konditionen und eine zukunftssichere Weiterbeschäftigung anzubieten. Ergänzend haben Bewerbertage, eine Jobmesse und eine breit angelegte Kampagne dazu beigetragen, Menschen für die Arbeit an unserem Airport zu begeistern.



Vorwort der Geschäftsführung

Destination Zukunft

Welche strategischen Ziele steuern wir mit dem Düsseldorfer Flughafen an? Ein kontinuierlich verbessertes Kundenerlebnis im Terminal, ein attraktives Streckennetz und neue, insbesondere digitale Angebote für unsere Fluggäste werden über das laufende Jahr hinaus im Zentrum unseres Engagements stehen. Wir wollen DUS wieder zu einem der besten Flughäfen in Europa machen – in der Kategorie bis 30 Millionen Passagiere pro Jahr.

Dabei sind es unsere Mitarbeiter, die Stadt Düsseldorf und die Wirtschaftsregion Rhein-Ruhr, die dem Düsseldorfer Flughafen seine Einzigartigkeit verleihen. Sie sind Kern unserer DNA und damit ein wesentlicher Bezugsrahmen unseres Handelns. Standortattraktivität, partnerschaftliche Vernetzung und gute Nachbarschaft zählen daher zu unseren strategischen Zielen.

Damit geht einher, dass wir uns der Generationenaufgabe nachhaltige Mobilität verpflichten und auf diesem Wege wesentliche Standortfaktoren unseres Einzugsgebiets vorantreiben: Intermodalität und eine hervorragende Erreichbarkeit. Schon heute hat unser Airport von allen Flughäfen in Deutschland die vielfältigste Anbindung an Straße und Schiene. Der Anschluss an das Stadtbahnnetz mit der neuen Bahnlinie U 81 ist eine sinnvolle Ergänzung. Dadurch werden Anfahrtswege für Bürgerinnen und Bürger aus dem Düsseldorfer Norden zum Flughafen

sowie in die Innenstadt verkürzt. Auch der Ausbau des RRX entlang der vielbefahrenen Nord-Süd-Strecke stellt ein weiteres wichtiges Signal für den Wandel des Flughafens zu einem intermodalen Mobilitätshub dar. Unser Flughafen-Bahnhof kann in Zukunft die Schienenanbindung Düsseldorfs sinnvoll ergänzen und den stark frequentierten Düsseldorfer Hauptbahnhof entlasten.

Selbstverständlich werden wir weiterhin unseren Beitrag für einen nachhaltigen Luftverkehr leisten und spätestens im Jahr 2035 klimaneutral sein. Dazu investieren wir in Zukunftstechnologien, die für uns von enormer Bedeutung sind. So untersuchen wir zum Beispiel das Potential der Wasserstofftechnologie für eine klimaschonende Mobilität an unserem Standort. Zeitgleich investieren wir in den Ausbau der E-Ladeinfrastruktur auf unserem Vorfeld. Wir erweitern kontinuierlich unsere eigene E-Fahrzeugflotte und schaffen die Voraussetzung für eine zügige Umstellung auf E-Gepäckwagen oder E-Schlepper bei den Bodenverkehrsdiensten. Außerdem beschäftigen wir uns mit den infrastrukturellen Herausforderungen für nachhaltige Flugkraftstoffe, wie zum Beispiel Sustainable Aviation Fuel. Wir erwarten, dass nachhaltige Flugkraftstoffe bis 2035 eine enorme Nachfrage erfahren, und wollen hierfür eine ausreichende Versorgung von Lager- und Betankungskapazitäten bereitstellen.



Wir wollen die Zukunft des sich wandelnden Luftverkehrs unter der Maßgabe nachhaltiger, digitalisierter Mobilität mitgestalten. Dazu brauchen wir die enge, vertrauensvolle Zusammenarbeit mit starken Partnern und das Engagement und die Ideen aller Menschen an unserem Standort. Was das konkret bedeutet, wie für Boden- und Luftverkehr grüne Lösungen entstehen, wie Datenströme reibungsloses Reisen ermöglichen und digitale, integrierte Logistikkarten funktionieren, lesen Sie auf den nachfolgenden Seiten.

An dieser Stelle gebührt unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern besonderer Dank für ihr außergewöhnliches Engagement und ihre Bereitschaft, die vor uns liegenden Herausforderungen mit uns gemeinsam in Angriff zu nehmen. Darüber hinaus gilt unser Dank unseren Geschäftspartnern und unseren Fluggästen, die mit ihrem Vertrauen in unsere Arbeit eine wichtige Basis für die Weiterentwicklung des Airports zu einem modernen, nachhaltigen Mobilitätsdienstleister der Zukunft schaffen.

Chronik

DÜSSELDORF AIRPORT — GESCHÄFTSBERICHT 2022



WHITE MONKEY NEU IM FLUGSTEIG A

Marché International feiert die Eröffnung des White Monkey – Pizza Lab & Bar im Flugsteig A. Die Passagiere erwartet dort ein innovatives kulinarisches Erlebnis für alle Bedürfnisse.

GIRLS' DAY 2022

Der Düsseldorfer Airport ist mit an Bord beim bundesweiten Aktionstag zur „klischeefreien Berufsorientierung“. Rund 50 Schülerinnen unternehmen eine Reise in die Welt der Pilotinnen, der Feuerwehrfrauen, der Mechatronikerinnen und der Luftverkehrsmanagerinnen.



JANUAR

GRÜNSTROM

Der Airport deckt seinen eingekauften Strombedarf seit Jahresbeginn komplett mit Grünstrom, der zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien wie Sonnen-, Wind- oder Wasserkraft hergestellt wird.



FEBRUAR

MÄRZ

MIPIM IN CANNES

Die Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH präsentiert Fachbesuchern, interessierten Unternehmen sowie Investoren den exklusiven Business-Park Airport City auf der weltweit größten Immobilienmesse MIPIM im französischen Cannes.



APRIL

MAI



AUSZEICHNUNG FÜR CARGO-TOCHTER

Die Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH erhält zum dritten Mal in Folge das Pharma-Zertifikat des Centre of Excellence for Independent Validators (CEIV) der International Air Transport Association (IATA). Damit erweist sich DUS einmal mehr als wichtige Drehscheibe für die Pharmaindustrie.

Chronik



NEUE GESCHÄFTSFÜHRUNG

Der Aufsichtsrat der Flughafen Düsseldorf GmbH bestellt Lars Redeligh mit Wirkung zum 1. Januar 2023 zum neuen Vorsitzenden der Geschäftsführung und Pradeep Pinakatt zum Geschäftsführer Finanzen und Arbeitsdirektor.

KISS & FLY-ZONE

Bis zu 20.000 Fahrzeuge fahren wieder täglich am Terminal des Airports vor. Um den Verkehrsfluss besser zu steuern, nimmt DUS die Schranken zur Kiss & Fly-Zone vor der Abflugebene wieder in Betrieb.

JUNI

JAHRESEMPFANG

In sommerlicher Atmosphäre findet der traditionelle Jahresempfang des Düsseldorfer Airports coronabedingt im Juni statt. Dafür aber wieder persönlich vor Ort. Rund 500 hochrangige Vertreter aus Politik, Wirtschaft, Luftverkehrsbranche, Nachbarschaft und Medien treffen sich in der Event-Location Station Airport.



JULI

AUGUST

LAGARDÈRE TRAVEL RETAIL AUF WACHSTUMSKURS

Lagardère Travel Retail eröffnet zwei weitere Tech2go-Stores am Airport und bietet mit insgesamt vier Shops eine erweiterte Auswahl in Sachen Elektronik und Technik am Flughafen Düsseldorf.



SOMMERFERIEN

Die Reiselust der Menschen schlägt sich in Zahlen nieder: Während der Sommerferien begrüßt der Airport über 2,8 Millionen Passagiere, im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ein Anstieg um 61 Prozent. Damit setzt sich die positive Entwicklung seit Ende der pandemiebedingten Reisebeschränkungen rasant fort. Europaweit kommt es an Flughäfen zu verzögerten Prozessen und zum Teil erheblichen Wartezeiten für die Fluggäste bei Sicherheitskontrollen, Check-in oder Gepäckausrückung. Der Airport unterstützt seine Partner und leitet eine Vielzahl eigener operativer Maßnahmen in die Wege, um auf möglichst reibungslose Prozesse im Terminal hinzuwirken.

Chronik

DÜSSELDORF AIRPORT — GESCHÄFTSBERICHT 2022



AUSBILDUNGS- START AM AIRPORT

18 junge Menschen starten am Flughafen in ihre Ausbildung: darunter Mechatroniker, Elektroniker für Betriebstechnik und Werkfeuerwehrleute. Hinzu kommen zwei duale Studenten mit dem Schwerpunkt Luftverkehrsmanagement.



BODENVERKEHRSDIENSTE

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen gibt bekannt, dass die Acciona Airport Services Düsseldorf GmbH, die WISAG Aviation Contracting Düsseldorf GmbH & Co. KG und die AAS Deutschland GmbH als Bodenverkehrsdienstleister ab dem 1. April 2023 am Flughafen Düsseldorf tätig sind. Der Airport unterstützt die alten und neuen Partner der Airlines beim Übergang.

SEPTEMBER

NEUER DUSSHARING HUB

Am Airport startet mit dem DUSsharing hub ein neues Angebot für Fluggäste und Pendler. Dort sind alle mobilen Sharing-Angebote gebündelt und befinden sich ausschließlich an einem Ort, darunter E-Roller, E-Scooter, E-Bikes und PKW.



NOVEMBER



ERSTFLUG QATAR AIRWAYS

Am 15. November heißt der Airport den Erstflug von Qatar Airways willkommen. Die hochkarätige Fünf-Sterne-Fluggesellschaft verbindet NRWs Landeshauptstadt täglich mit der Emirat-Metropole Doha. Dank kurzer Umstiegszeiten bietet die neue Route auch hervorragende Anschlussmöglichkeiten zu beliebten Fernzielen.

DEZEMBER

NEUES PARK-&-RIDE-ANGEBOT

Wer mit dem Auto nach Düsseldorf zu den Weihnachtsmärkten fährt und der innerstädtischen Parkplatzsuche nebst An- und Abreisestau entgehen will, profitiert erstmals von einem günstigen Park-&-Ride-KombiTicket, das der Airport gemeinsam mit der Rheinbahn anbietet.

KENNZAHLEN 5-JAHRESÜBERSICHT

VERKEHRSENTWICKLUNG

	2018	2019	2020	2021	2022
FLUGGÄSTE					
Fluggastaufkommen (Mio.)	24,3	25,5	6,6	7,95	16,07
Durchschnitt pro Tag	66.533	69.880	17.971	21.789	44.038
FLUGBEWEGUNGEN					
Flugbewegungen	218.818	225.935	78.805	82.186	140.598
Durchschnitt pro Tag	600	619	215	225	385
LUFTFRACHT					
Luftfracht (t) inkl. Trucking	95.955	81.150	33.500	41.735	38.547

GESCHÄFTSENTWICKLUNG

	2018	2019	2020	2021	2022
Umsatzerlöse	474,5	501,1	187,7	244,7	368,3
Bilanzsumme	1.135,4	1.136,1	1.220,8	1.261,7	1.284,4
Anlagevermögen	1.066,0	1.063,1	1.050,7	994,4	965,7
Investitionen	80,2	82,4	72,7	66,8	51,5
Abschreibungen	76,0	81,0	82,7	78,4	77,9
Jahresergebnis	59,1	57,1	-125,3	-40,0	-19,6
Operativer Cashflow	109,2	160,0	-67,4	-23,4	127,4

in Mio. Euro



SKYTRAIN-DATA-SPACE: VERNETZUNG IN ECHTZEIT



Künstliche Intelligenz kann uns helfen, den intermodalen Verkehr effizienter zu steuern. Unser SkyTrain-Data-Space mit seinem kooperativen Datenraum soll zur Blaupause dafür werden.

Uwe Groß, Betriebsleiter SkyTrain, Flughafen Düsseldorf GmbH

Ein Ökosystem rund um den SkyTrain

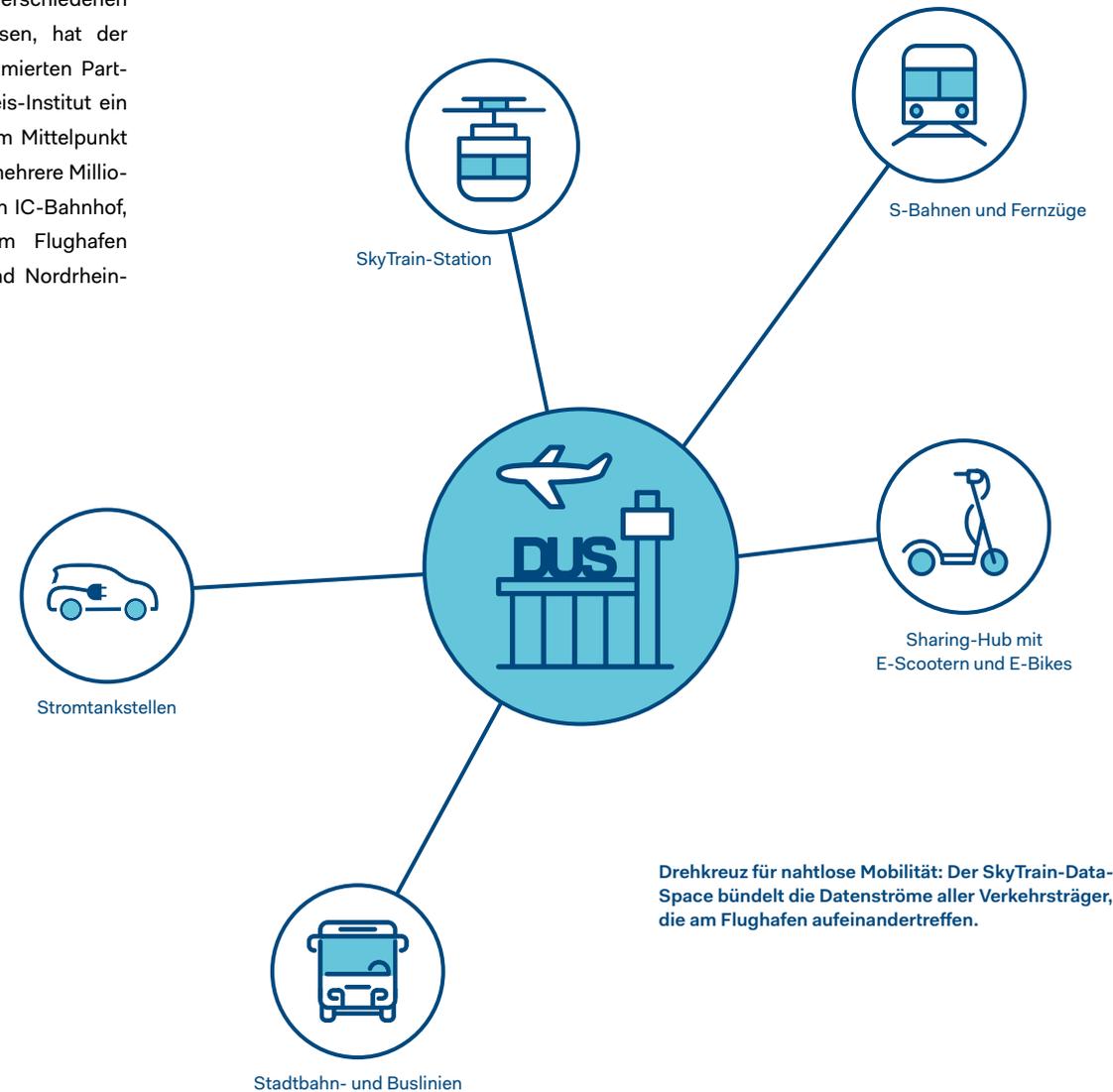
Aus Datenströmen lernen, damit reibungsloses Reisen Realität wird: wie der SkyTrain-Data-Space neue Maßstäbe setzt.

Aus dem Flugzeug zum Geschäftstermin binnen weniger Minuten. Vom SkyTrain in die Bahn, vom Gleis zum Gate und zurück. Mühelos reisen, in einem engmaschigen, minutiös aufeinander abgestimmten Netz, ganz ohne Schlangen und Staus: Das ist die Vision von nahtloser Mobilität, die der Flughafen Düsseldorf für immer mehr Menschen ermöglichen will. Über 16 Millionen Passagiere nutzen ihn jährlich, um flexibel zwischen Nah- und Fernverkehr und den diversen Verkehrsträgern zu wechseln. Nationale und internationale Flugverbindungen, Stadtbahn- und Buslinien, S-Bahnen und Fernzüge treffen hier auf eine innovative Infrastruktur für die individuelle Mobilität. Stromtankstellen fürs Auto, nur wenige Schritte entfernt von der SkyTrain-Station, ein Sharing-Hub mit E-Scootern und E-Bikes, binnen kürzester Zeit erreichbar für alle Besucher: DUS geht schon heute neue Wege, um seiner Verantwortung als intermodales Drehkreuz gerecht zu werden – und setzt dabei konsequent auf die Potentiale der Digitalisierung.

Betriebsdaten in Echtzeit bündeln

Was braucht es, um die Verkehrsströme an solchen Knotenpunkten der Mobilität wirkungsvoll lenken zu können? Wie gelingt es, komfortables, reibungsloses Reisen mit Effizienz und

Nachhaltigkeit zu verbinden? Weil solche Fragen sich nur im Miteinander der verschiedenen Verkehrsträger beantworten lassen, hat der Flughafen zusammen mit renommierten Partnern wie dem Ferdinand-Steinbeis-Institut ein Pilotprojekt ins Leben gerufen. Im Mittelpunkt dabei: der SkyTrain, der jährlich mehrere Millionen Menschen fahrerlos zwischen IC-Bahnhof, Parkhäusern und Terminals am Flughafen transportiert. Gefördert vom Land Nordrhein-



Drehkreuz für nahtlose Mobilität: Der SkyTrain-Data-Space bündelt die Datenströme aller Verkehrsträger, die am Flughafen aufeinandertreffen.

Ein Ökosystem rund um den SkyTrain



Offen für weitere Kooperationspartner: Mittelfristig soll die Plattform neue KI-Services für noch mehr Anwendungsszenarios bieten.

Westfalen soll an seinem Beispiel erprobt werden, wie künstliche Intelligenz dazu beitragen kann, optimale intermodale Lösungen zu schaffen. Grundgedanke ist es, alle beteiligten Verkehrsträger operativ zu vernetzen und sämtliche relevanten Datenströme in Echtzeit in einem eigenen SkyTrain-Data-Space zu bündeln. Während der Flughafen zum Beispiel mittels digitaler Zählsensorik an den SkyTrain-Stationen erfasst, wie stark dessen Züge und einzelne Wagen aktuell ausgelastet sind, steuern die Partner aus dem öffentlichen Schienenverkehr Daten aus ihren Betriebsabläufen bei.

Digitaler Zwilling für bessere Prognosen

Fahrpläne und Verspätungsmeldungen, Informationen zu Haltedauern, Zugausfällen und Wartezeiten fließen so in einem einzigen, kooperativen Datenraum zusammen, der auch an landes- und deutschlandweite Systeme angebunden wird. Mithilfe einer KI-gestützten Lern-Architektur, so die Planung, werden daraus konkrete Ansätze für Verbesserungen entstehen,

etwa für die Einsatzplanung, das Energiemanagement oder die Fahrgast-Kommunikation. Fällt in einer Stadt im Umland ein Zug aus, fehlt in einem Instandhaltungswerk ein Ersatzteil, können die Partner der Plattform gemeinsam verhindern, dass daraus an anderer Stelle des komplexen Systems lange Wartezeiten oder unnötige Leerfahrten resultieren. Im ersten Schritt soll der SkyTrain einen digitalen Zwilling bekommen, um die Auswirkungen solcher Szenarien simulieren und besser prognostizieren zu können. Mittelfristig steht ein ganzes Ökosystem auf der Agenda, das die Entwicklung neuer KI-Services ermöglicht und weiteren Kooperationspartnern offensteht.

Intelligentes Management der Verkehrsströme als Schlüssel

Schon zuhause via App erfahren, wie lange man exakt von Tür zu Tür unterwegs ist, sich darauf verlassen können, in zwar ausgelasteten, aber nicht überfüllten Verkehrsmitteln an den Zielort zu gelangen: Was sowohl Nahverkehrspendler als auch Fernreisende heute im intermodalen Zusammenspiel noch vermissen, kann dank Projekten wie dem SkyTrain-Data-Space bald Alltag werden. Ein intelligentes, digital gestütztes Management der Verkehrsströme an Drehkreuzen wie dem Flughafen Düsseldorf ist der Schlüssel dazu. Das gibt dem SkyTrain-Data-Space das Potential zur Blaupause – für eine nachhaltige, zukunftsfähige Mobilität, die auf starke Partnerschaften und kooperative Lösungen setzt.



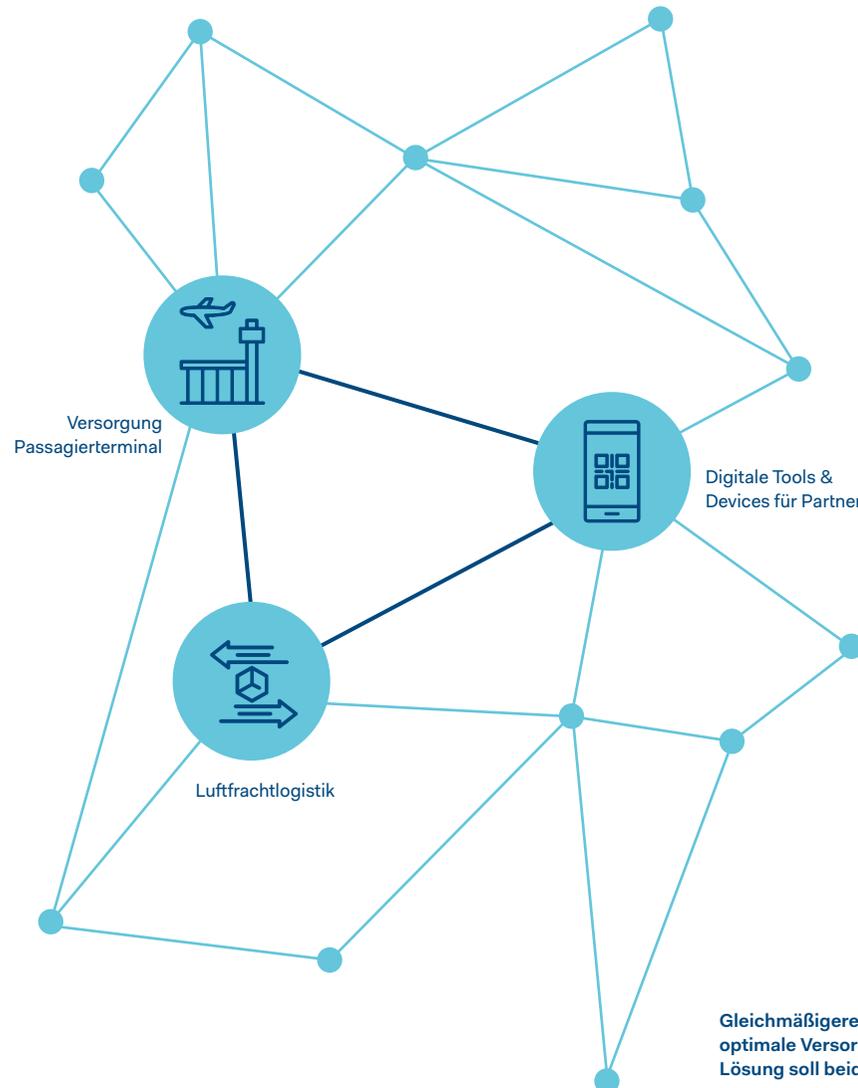
DIGITALES TESTFELD AIR CARGO



Wir digitalisieren die Standortlogistik, um unseren Partnern im Terminal neue Services anbieten zu können. Damit der Kaffee nie ausgeht – und jede Lieferung punktgenau ankommt.

Janine Kettler, Coordinator Food & Beverage, Flughafen Düsseldorf GmbH

Integrierte Logistik für Luftfracht und Terminal



Die unsichtbaren Lebensadern des Flughafens noch besser organisieren: wie ein digitales Konzept Prozesse verknüpft, die heute noch getrennt voneinander ablaufen.

Wer als Passagier oder Besucher am Flughafen ankommt, erlebt analogen und digitalen Service in diversen Variationen. Er gibt Gepäck auf, das via Transportband die Reise durch den Airport zum Flugzeug antritt. Probiert Kleidung an, die in den Stores in allen Größen bereitsteht. Sucht Geschenke aus oder deckt sich mit Lese-stoff ein, kauft Reise-Equipment für den Flug, vertraut darauf, noch kurz vorm Boarding die Reiseapotheke auffüllen zu können. Scannt in der Gastronomie einen QR-Code ein fürs digitale Bestellsystem, damit das ausgewählte Getränk binnen weniger Minuten am Tisch serviert wird. Oder nutzt eines der vielen Click-&-Collect-Angebote, um direkt an der Kasse das vorbe-stellte Sandwich in Empfang zu nehmen. Hinter den Kulissen, weitgehend unsichtbar für die-jenigen, die hier einkaufen, Mahlzeiten genießen,

ihr Gepäck aufgeben, verlaufen die verborge-nen Lebensadern des Flughafens Düsseldorf. Komplexe Logistikprozesse, die jeden Tag aufs Neue dafür sorgen, dass jeder Koffer, jedes Pro- dukt zur richtigen Zeit an seinem Bestimmungs- ort landet.

Lagerkapazitäten flexibel nutzen

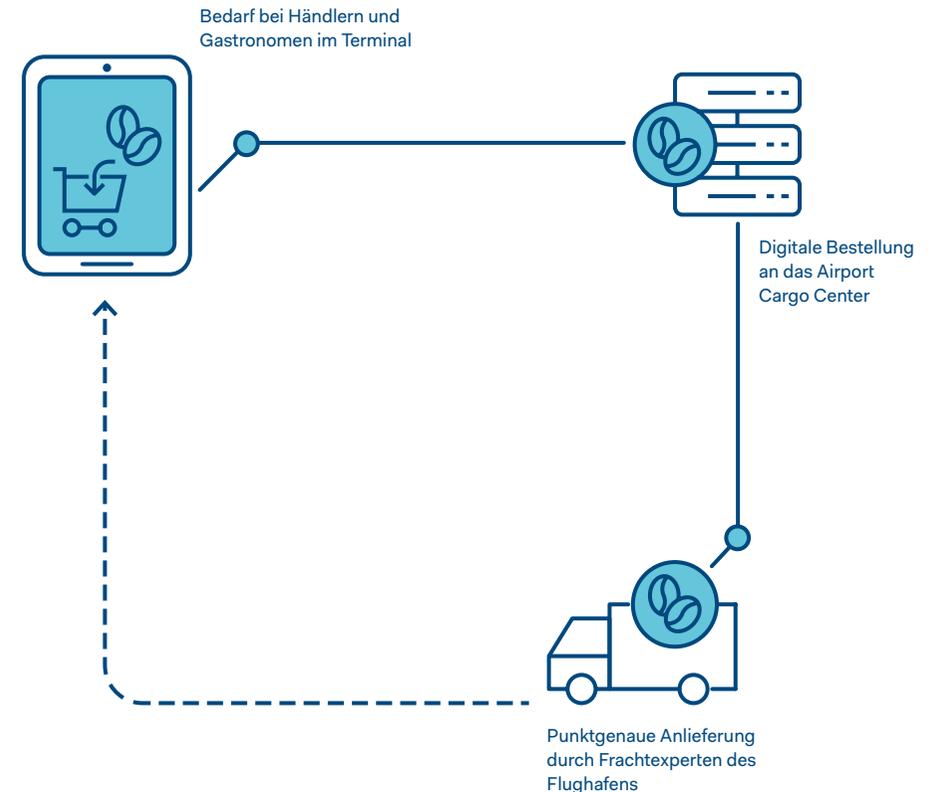
Sie effizient zu organisieren ist für Airports und ihre Partner im Terminal eine tägliche Heraus- forderung. Standorte, die keine Hub-Funktion für Luftfracht haben, stehen dabei vor einem besonderen Dilemma. Das Frachtgeschäft ver- läuft hier antizyklisch zum Personenverkehr – ohne dass es bislang möglich war, die Lager- kapazitäten flexibel zu nutzen. Ist das Passagieraufkommen etwa im innereuro- päischen Ferien-Flugverkehr hoch, leidet die Auslastung im Frachtzentrum, weil nur wenig Güter als Beiladung Platz in den Flugzeugen fin- den. Zugleich fehlt es den Gastronomen und Shops bei Hochbetrieb im Terminal häufig an Stauraum, um dringend benötigten Nachschub zu lagern. Wie eine Lösung für dieses Dilemma aussehen könnte, erforscht der Flughafen Düs- seldorf derzeit in einem vom Bund geförderten Projekt zur digitalen Standortlogistik. Ziel ist es, ein digitalisiertes, in die Luftfrachtabfertigung integriertes Konzept zur Terminalversorgung zu entwickeln. Damit im besten Fall sowohl die Auslastung im Frachtzentrum jederzeit stimmt als auch die Auswahl in den Regalen der Shop- Betreiber.

Integrierte Logistik für Luftfracht und Terminal

Demonstrator in realer Testumgebung

Welche Möglichkeiten gibt es, bisher separat betriebene Services effizient in eine einzige Logistikkette zu integrieren? Was ist technisch nötig, damit das Airport Cargo Center in naher Zukunft nicht nur Fracht umschlagen, sondern auch zentrale Funktionen für die Ver- und Entsorgung im Terminal übernehmen kann? Das sind die Fragen, die der Flughafen mit seinem Partner, dem Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik (IML), in einem Teilprojekt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Rahmen des Digitalen Testfelds Air Cargo (DTAC), beantworten will. Konkret soll dafür unter anderem ein Demonstrator in realer Testumgebung entstehen, über den Anbieter aus dem Terminal auf die Kapazitäten im Frachtzentrum zugreifen können. Fehlt es an Kaffee-Nachschub in der Gastronomie, so ein mögliches Szenario, würde in Zukunft ein Klick im flughafeneigenen Bestellsystem ausreichen, damit der Barista schon wenige Minuten später frische Bohnen in seine Maschinen füllen kann. Statt viel Zeit und Personalaufwand in eigene Logistikprozesse investieren zu müssen, profitieren Händler und Gastronomie-Betreiber vom Know-how und Equipment der Cargo-Fachleute und können sich stärker auf ihr Kerngeschäft konzentrieren.

Eine umfassend digitalisierte Standortlogistik, so viel ist bereits jetzt klar, bietet enormes Potential für mehr Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit und Resilienz am Flughafen. Nicht nur, dass das Frachtzentrum gleichmäßiger ausgelastet werden kann: Werden Lieferungen für Gastronomie und Shops sinnvoll gebündelt, entlastet das den Verkehr in der Versorgungsstraße. Die Partner im Terminal können sich auf eine präzise, dank digitaler Prozesse korrekte Belieferung verlassen – und benötigen selbst weniger Fläche, die für die Lagerhaltung gekühlt oder geheizt werden muss. So entstehen Chancen für neue Services, die eines Tages die Passagiere selbst nutzen könnten, für neue Geschäftsmodelle im Terminal – und integrierte Lösungen, die in Zukunft auch in ganz anderen Wirtschaftszweigen zum Einsatz kommen könnten.



Effiziente Bestell- und Lieferprozesse dank digitalisierter Standortlogistik



BODENMOBILITÄT OHNE EMISSIONEN

77 Sauberen Antrieben gehört die Zukunft, auch bei den Fahrzeugen auf dem Vorfeld. Wir erproben, worauf es dabei im Alltag ankommt.

Roland Lemberg, Mitarbeiter Passagiertransporte, Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH

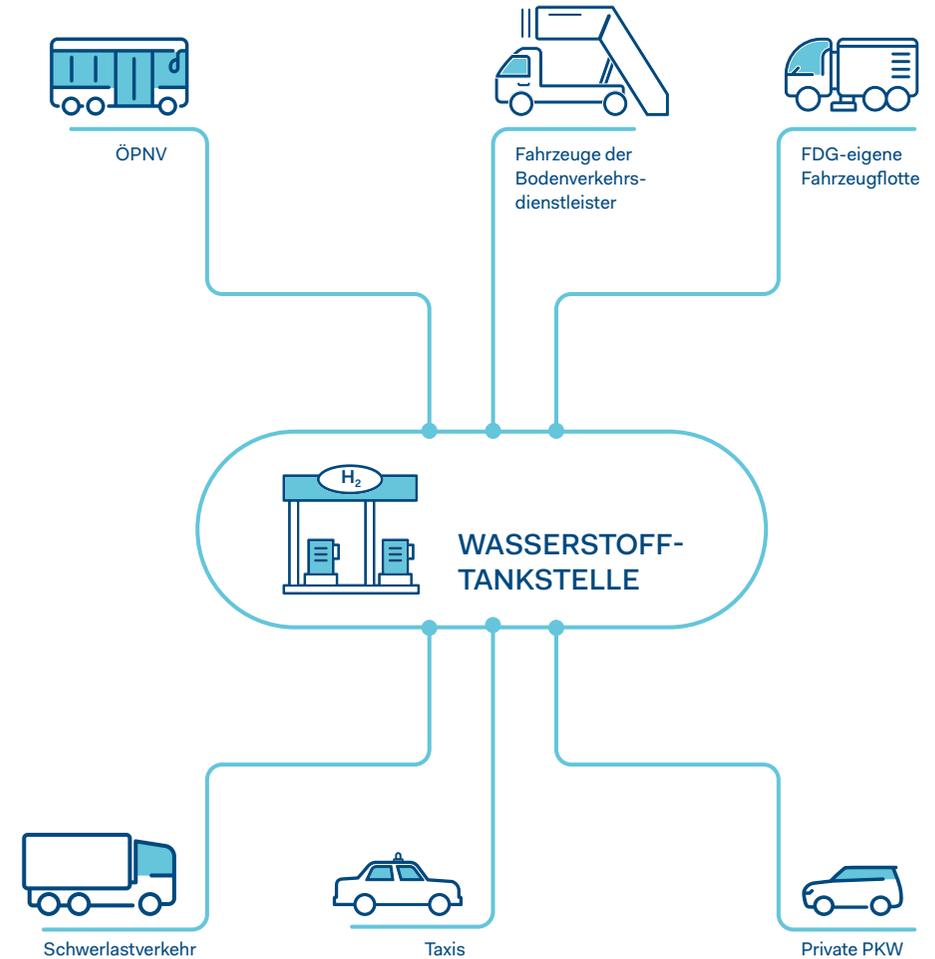
Klimaschutz in allen Elementen

Infrastruktur aufbauen für die Mobilität von morgen: wie für Boden- und Luftverkehr grüne Lösungen entstehen.

Wie können gerade Flughäfen einen wirksamen Beitrag zum Klimaschutz leisten? Was lässt sich im eigenen Betrieb erreichen – und was hilft den Partnern an den Drehkreuzen der Mobilität dabei, die Umwelt zu schonen? Der Airport Düsseldorf bekennt sich nicht nur zu ambitionierten Klimazielen, sondern will auch Impulsgeber sein auf dem Weg zur grünen Transformation der Luftverkehrswirtschaft. Bereits heute stößt er über 50 Prozent weniger CO₂ aus als noch im Jahr 2010. Was an Energie für die Versorgung der Infrastruktur benötigt wird, stammt zu großen Teilen aus eigener Produktion oder erneuerbaren Quellen. Zusätzlich ist es dank intelligenter Gebäudetechnik gelungen, den Verbrauch in den Terminals beträchtlich zu senken. Jetzt nimmt der Flughafen verstärkt die Mobilität ins Visier und setzt sich intensiv mit der Frage auseinander, was es braucht, damit sowohl am Boden als auch in der Luft mehr klimaschonende Antriebe zum Einsatz kommen.

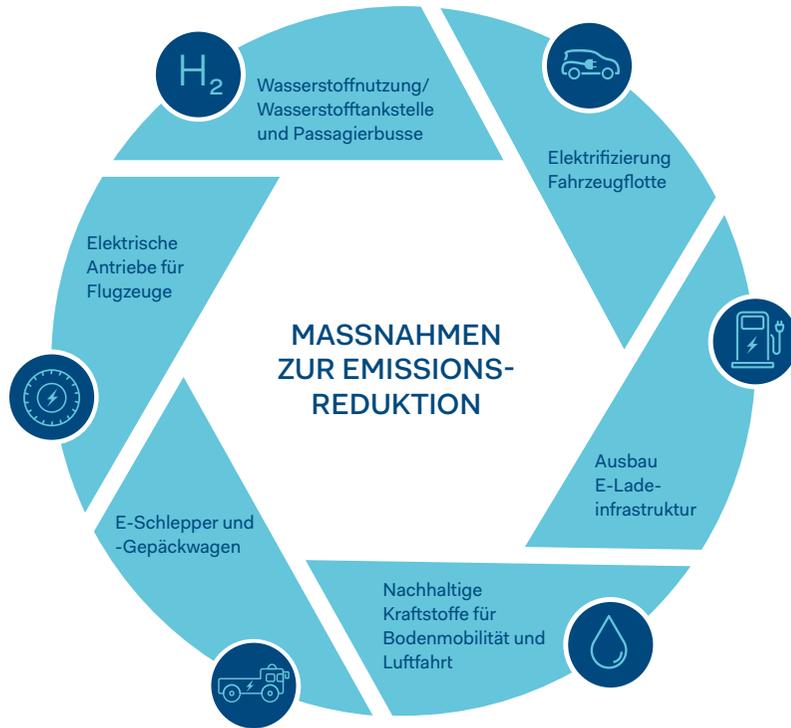
Brennstoffzellenbusse für Passagiere

Elektro- oder wasserstoffbetriebene Fahrzeuge, momentan noch rar auf dem Vorfeld, sollen in wenigen Jahren das Bild dominieren. Damit diese Vision Wirklichkeit wird, baut der Flughafen unter anderem seine E-Ladepunkte aus und gibt seinen Partnern jährlich steigende Mindestquoten für nachhaltige Modelle in ihren Flotten vor. Schon heute etwa muss jeder Schlepper elektrifiziert sein, der neu für den Betrieb zugelassen wird. Neben der Elektrifizierung bringt auch die Wasserstofftechnologie enormes Potential zur Emissionsreduktion mit sich, wie eine Machbarkeitsstudie ergeben hat. Deshalb laufen am Flughafen derzeit Planungen für eine Wasserstofftankstelle am Campus, die ab 2025 sowohl den Partnern in der Abfertigung als auch der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen soll. Wie sich die Technologie möglichst effizient nutzen lässt und zugleich möglichst viele Emissionen vermieden werden, soll außerdem ein Test mit einem Wasserstoffbus für die Passagierbeförderung untersuchen.



Zukunftsfähige Infrastruktur: Die geplante Wasserstofftankstelle soll auch der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen.

Klimaschutz in allen Elementen



Abschied vom fossilen Zeitalter: Der Flughafen schafft die Infrastruktur für saubere Antriebe.

Pflanzenöl an der Betriebstankstelle

Altes und Neues intelligent kombinieren, kreative, ganzheitliche Wege gehen: Darauf kommt es auf dem Vorfeld wie in der Kooperation mit den Airlines an, damit sich das Potential neuer Antriebstechnologien am Flughafen voll entfalten kann. Der Flughafen Düsseldorf setzt deshalb nicht auf die eine, sondern auf eine Vielzahl von innovativen Lösungen. Zum Beispiel mit Systemen wie WheelTug, einem zusätzlichen, elektrischen Antrieb für Flugzeuge, der das Manövrieren der Maschinen am Boden erheblich vereinfachen und Schlepper überflüssig machen könnte. Noch in diesem Jahr soll eine Pilotstudie zeigen, wie damit sowohl die Abfertigung effizienter werden als auch die Umweltbelastung sinken kann. Oder mit dem Einsatz von hydriertem Pflanzenöl (HVO) als Kraftstoff, das noch 2023 allen Partnern aus dem Vorfeldbetrieb an der Betriebstankstelle zur Verfügung

stehen soll. Insbesondere Fahrzeuge, die sich nicht auf Elektro- oder Wasserstoffantrieb umstellen lassen, können so deutlich umweltfreundlicher betrieben werden. Weil neben Pflanzenölen etwa auch gebrauchtes Speiseöl dabei eingesetzt werden kann, sind je nach Mischungsverhältnis lokale CO₂-Einsparungen um bis zu 90 Prozent möglich.

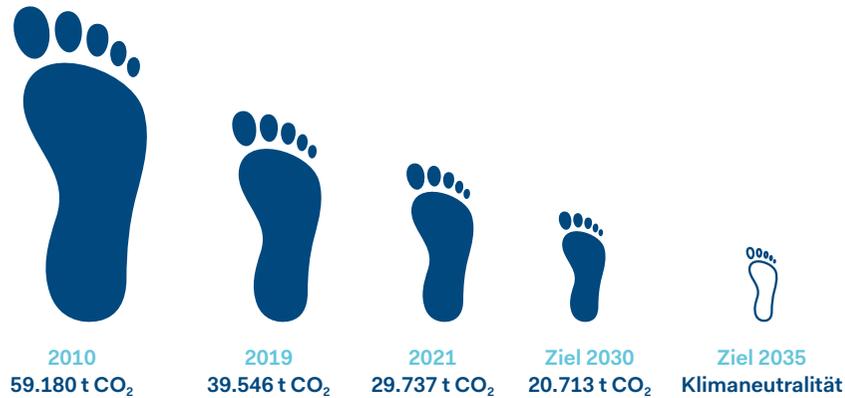
Infrastruktur für neue Luftfahrt-Ära

Die größte Herausforderung auf dem Weg zur grünen Transformation wird es bleiben, die Infrastruktur für eine neue, nachhaltigere Welt der Mobilität zu schaffen. Wird es eines Tages eine Anbindung an eine Wasserstoff-Pipeline geben? Wie sehen die Tanklager der Zukunft aus, die am Airport benötigt werden, sobald alternative Flugkraftstoffe marktreif sind und in ausreichender Menge zur Verfügung stehen? Was für neue Geschäftsmodelle und Partnerschaften lassen sich entwickeln, um eine neue Ära der klimaschonenden Luftfahrt einzuläuten? Noch sind viele dieser Fragen offen. Aber der Flughafen Düsseldorf hat den Anspruch, die Antworten maßgeblich mitzugestalten.

Klimaneutralität

KLIMANEUTRAL BIS SPÄTESTENS 2035

DÜSSELDORF AIRPORT — GESCHÄFTSBERICHT 2022



Unsere nachweislichen Erfolge zur Reduktion unseres CO₂-Fußabdrucks werden jährlich im Rahmen des internationalen Programms „Airport Carbon Accreditation (ACA)“ zertifiziert.



Umweltfreundliche Energieversorgung ausbauen

- Nutzung von Solarkraft zur Energieerzeugung
- Anschluss an das zentrale Fernwärmenetz der Stadtwerke Düsseldorf
- Umstellung der externen Stromversorgung auf TÜV-zertifizierten Grünstrom
- Betrieb moderner Blockheizkraftwerke zur Stromerzeugung



Gemeinsames Engagement für das Klima

- Förderung der Umweltkompetenz aller Beschäftigten
- Kooperation mit der Klimaschutzorganisation „Plant-my-tree“ zur Förderung der Wiederbewaldung am Standort NRW



In Zukunftstechnologien investieren

- Nutzung von Tiefengeothermie zur Dekarbonisierung der Wärmeversorgung
- Studie zu Nutzungsmöglichkeiten der Wasserstofftechnologie
- Ausbau smarterer Technik zur intelligenten Temperaturregelung mittels Wettervorhersage



Programm zur Förderung ökologischer Nachhaltigkeit im Luftverkehr im Rahmen der Entgeltordnung

- Anreize für den Einsatz elektrisch betriebener Luftfahrzeuge
- Airlines beim Systemwechsel von fossilem Kerosin zu SAF unterstützen



Nachhaltiges Bauen

- Umsetzung von Bauvorhaben gemäß den Kriterien der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen
- Optimierung von Raumluftanlagen
- Reduktion des Energieverbrauchs durch verstärkten Einsatz von LED-Beleuchtung



Nachhaltige Mobilität ausbauen

- Sukzessive Umstellung leichter Nutzfahrzeuge und PKW auf elektrische Antriebe, bis 2030 zu 50 Prozent, bis 2045 zu 100 Prozent, kontinuierlicher Ausbau der Ladeinfrastruktur
- Intelligente Vernetzung von Verkehrsträgern
- Verbesserung der Anbindung an Bahn und ÖPNV

BERICHT DES AUFSICHTSRATES UND JAHRESABSCHLUSS

Bericht des Aufsichtsrates	21
Einzelabschluss	
Bilanz FDG	23
Gewinn- und Verlustrechnung FDG	25
Konzernabschluss	
Bilanz Konzern	26
Gewinn- und Verlustrechnung Konzern	28
Konzernanhang	29
Allgemeine Angaben	29
Konsolidierungskreis	29
Konsolidierungs-, Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze	30
Erläuterungen zur Konzernbilanz inkl. Anlagespiegel	33
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung	39
Sonstige Angaben inkl. Organe der Gesellschaft	40
Konzernkapitalflussrechnung	45
Konzerneigenkapitalspiegel	46
Konzernlagebericht	47
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	67

BERICHT DES AUFSICHTSRATES FÜR DAS JAHR 2022

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 2022 hat der Aufsichtsrat fünf Sitzungen abgehalten und drei Beschlussverfahren durchgeführt. Sitzungen des Investitionsausschusses fanden dreimal, des Finanz- und Prüfungsausschusses viermal und des Personalausschusses ebenfalls viermal statt. Der Präsidialausschuss hat zwölf Sitzungen abgehalten. Besonderer Beratungsbedarf bestand im Hinblick auf die Nachbesetzung der beiden Geschäftsführerstellen.

Der Aufsichtsrat hat sich in seinen Sitzungen, die aufgrund der Corona-Pandemie zum 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 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 Aufsichtsrates für das Geschäftsjahr 2022, Herr Tups, informierte sich darüber hinaus laufend bei der Geschäftsführung über bedeutsame Vorgänge des Geschäftsbetriebes.

2.

a) Die Aufgaben des Aufsichtsrates waren im Berichtsjahr wie in den Vorjahren immer noch von der Corona-Pandemie geprägt. In diesem Zusammenhang hat der Aufsichtsrat die Zustimmung zum Abschluss eines Kredits in Höhe von EUR 50 Mio. und der Anschlussfinanzierung des Commerzbank-Kredites empfohlen. Auch war die Finanzierungsstrategie Gegenstand der Beratungen. Ein Schwerpunktthema bildete die strategische Überlegung zur Teilveräußerung der Flughafen Cargo GmbH und die anschließende Zustimmung zum Verkauf. Zudem stellten die Vergabe Mobile Workplace, der Neubau der Hauptfeuerwache und der Verkauf des Baufeldes 1 der Airport City II bedeutende Beratungsgegenstände dar.

In einer Sondersitzung des Aufsichtsrates ist u. a. über die Anpassung des Geschäftsverteilungsplans mit Wirkung zum 01.01.2023 im Hinblick auf die Bestellung der neuen Geschäftsführer diskutiert worden.

b) Neben den regelmäßigen Berichterstattungen hat sich der Personalausschuss in einer außerordentlichen Sitzung im Rahmen der Besetzung der Stelle des Leiters Aviation zur Erteilung der Prokura beraten.

3.

Die Pricewaterhouse Coopers GmbH – Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, die durch die Gesellschafterversammlung zum Abschlussprüfer gewählt und vom Aufsichtsrat beauftragt worden ist, hat den von der Geschäftsführung aufgestellten Jahresabschluss zum 31.12.2022 und den Lagebericht 2022 sowie den Konzernabschluss zum 31.12.2022 und Konzernlagebericht 2022 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 21.03.2023 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 Aufsichtsrates am 31.03.2023 teilgenommen und über die Ergebnisse seiner Prüfungen berichtet. Der Aufsichtsrat hat den vorliegenden Jahresabschluss, den Lagebericht und den Ergebnisverwendungsvorschlag sowie den Konzernabschluss und Konzernlagebericht 2022 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 31.12.2022 sowie den Konzernabschluss 2022 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 31.12.2022 mit einem negativen Ergebnis von EUR 11.927.530,73 (keine Ausschüttungsfähigkeit) festzustellen
- den Konzernabschluss und Konzernlagebericht 2022 zu billigen
- den Geschäftsführern für das Geschäftsjahr 2022 Entlastung zu erteilen

5.

Im Geschäftsjahr 2022 war Herr Rolf Tups Vorsitzender des Aufsichtsrates. Seine Vertreter waren Herr Peter Büddicker (Erster stellv. Vorsitzender) und Herr Dr. Rolf Pohlig (Zweiter stellv. Vorsitzender).

Herr Peter Rasp ist zum 10.03.2022 als Mitglied des Aufsichtsrates ausgeschieden. Für ihn ist Frau Dr. Zanda Martens mit Wirkung ab dem 10.03.2022 bestellt worden. Das Mandat von Herrn Marvin Reschinsky endete am 31.08.2022. Herr Andreas Bill ist durch Beschluss des Amtsgerichts Düsseldorf vom 05.12.2022 in den Aufsichtsrat bestellt worden. Das Aufsichtsratsmandat von Herrn Volker Maaßen endete im Rahmen des Eintritts in den Ruhestand am 31.10.2022. Das Nachbesetzungsverfahren durch das Amtsgericht Düsseldorf war zum Ende des Geschäftsjahres noch nicht abgeschlossen. Der Aufsichtsrat bedankt sich bei den ausgeschiedenen Mitgliedern Peter Rasp, Marvin Reschinsky und Volker Maaßen für ihr Engagement und die konstruktive Mitwirkung im Rahmen der Gremienarbeit.

Herr Pradeep Pinakatt ist am 01.11.2022 und Herr Lars Redeligx am 01.12.2022 in die Geschäftsführung eingetreten. Der Vorsitzende der Geschäftsführung Herr Thomas Schnalke und der Geschäftsführer und Arbeitsdirektor Herr Lars Mosdorf traten zum 31.12.2022 aus der Geschäftsführung aus.

Der Aufsichtsrat bedankt sich bei den zum Ende des Berichtsjahres ausgeschiedenen Geschäftsführern Thomas Schnalke und Lars Mosdorf, den neuen Geschäftsführern Lars Redeligx und Pradeep Pinakatt sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die geleistete Arbeit im Geschäftsjahr 2022.

Düsseldorf, 31.03.2023

Flughafen Düsseldorf GmbH
Der Aufsichtsrat

Rolf Tups
(Vorsitzender)

AKTIVA BILANZ FDG

DÜSSELDORF AIRPORT — GESCHÄFTSBERICHT 2022

A. ANLAGEVERMÖGEN

I. Immaterielle Vermögensgegenstände

- 1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten
- 2. Geleistete Anzahlungen

II. Sachanlagen

- 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken
 - a) Flughafenbauten inkl. Grundstücke
 - b) Grundstücke mit Wohnbauten
 - c) Grundstücke ohne Bauten
 - d) Erbbaurechte
- 2. Technische Anlagen und Maschinen
 - a) Flughafenanlagen
 - b) Betriebsanlagen
- 3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung
- 4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau

III. Finanzanlagen

- 1. Anteile an verbundenen Unternehmen
- 2. Beteiligungen
- 3. Sonstige Ausleihungen

B. UMLAUFVERMÖGEN

I. Vorräte

- 1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe

II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

- 1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
- 2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen
- 3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht
- 4. Sonstige Vermögensgegenstände

III. Flüssige Mittel

C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

D. AKTIVER UNTERSCHIEDSBETRAG AUS DER VERMÖGENSVERRECHNUNG

E. NICHT DURCH EIGENKAPITAL GEDECKTER FEHLBETRAG

	EUR	31.12.2022 EUR	31.12.2021 EUR
	24.619.740,94		25.527.850,94
	138.543,00		143.290,48
		24.758.283,94	25.671.141,42
	539.126.979,51		567.067.222,51
	16.933.809,93		17.164.644,84
	10.115.336,64		10.115.336,64
	52.055.172,00		54.266.028,00
	152.276.845,00		140.343.119,00
	140.646.379,58		152.613.981,77
	27.137.818,00		23.477.590,00
	39.099.756,35		39.282.702,79
		977.392.097,01	1.004.330.625,55
	9.533.547,00		9.533.547,00
	147.785,75		147.785,75
	15.285,52		27.815,19
		9.696.618,27	9.709.147,94
		1.011.846.999,22	1.039.710.914,91
		3.539.520,73	3.188.234,31
	15.894.365,86		13.597.780,34
	32.884.681,38		48.085.836,46
	163.882,22		31.414,57
	2.069.878,03		6.181.367,10
		51.012.807,49	67.896.398,47
		149.933.499,90	94.005.854,06
		204.485.828,12	165.090.486,84
		2.235.219,81	2.673.030,10
		779.785,91	895.030,00
		79.812.806,52	67.885.275,79
		1.299.160.639,58	1.276.254.737,64

PASSIVA BILANZ FDG

A. EIGENKAPITAL

I.	Gezeichnetes Kapital
II.	Kapitalrücklage
III.	Gewinnrücklagen (andere Gewinnrücklagen)
IV.	Verlustvortrag
V.	Jahresfehlbetrag
VI.	Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag

B. SONDERPOSTEN FÜR INVESTITIONSZUSCHÜSSE ZU SACHANLAGEN

C. SONDERPOSTEN MIT RÜCKLAGEANTEIL

D. RÜCKSTELLUNGEN

1.	Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen
2.	Steuerrückstellungen
3.	Sonstige Rückstellungen

E. VERBINDLICHKEITEN

1.	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten
2.	Verbindlichkeiten gegenüber weiteren Darlehensgebern
3.	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
4.	Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern
5.	Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen
6.	Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht
7.	Sonstige Verbindlichkeiten

F. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

EUR	31.12.2022 EUR	31.12.2021 EUR
25.564.594,06		25.564.594,06
80.582.202,95		80.582.202,95
1.230.210,15		1.230.210,15
-175.262.282,95		-119.256.725,17
-11.927.530,73		-56.005.557,78
79.812.806,52		67.885.275,79
	0,00	0,00
	29.248.000,57	30.728.122,22
	39.556.030,85	41.631.107,65
8.633.397,00		6.323.146,00
52.337,96		1.027.944,25
52.421.302,99		44.343.714,29
	61.107.037,95	51.694.804,54
911.279.996,28		908.192.911,83
108.500.000,00		108.500.000,00
10.941.158,80		5.238.840,29
107.583.116,10		103.890.423,52
0,00		3.802.337,90
1.397.330,85		2.198.054,69
28.165.717,08		19.893.285,86
	1.167.867.319,11	1.151.715.854,09
	1.382.251,10	484.849,14
	1.299.160.639,58	1.276.254.737,64

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FDG

	31.12.2022 EUR	31.12.2021 EUR
1. Umsatzerlöse	350.447.713,08	208.522.653,68
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	2.201.441,40	2.280.023,01
3. Sonstige betriebliche Erträge	35.628.850,61	72.752.126,27
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	27.614.773,00	25.124.370,72
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	98.805.804,83	82.025.013,23
	126.420.577,83	107.149.383,95
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	77.867.283,45	75.294.166,21
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	22.579.946,57	19.059.480,43
	100.447.230,02	94.353.646,64
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	74.527.946,86	74.589.948,97
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	50.266.919,26	50.116.942,45
8. Erträge aus Beteiligungen	370.791,01	51.822,43
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	855.686,99	33.014.303,20
10. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	446,14	713,83
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.627.377,17	183.733,69
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme	21.579.087,05	18.771.910,58
13. Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	0,00	0,00
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	27.774.693,50	25.469.938,58
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-107.348,65	52.752,40
16. Ergebnis nach Steuern	-9.776.799,47	-53.699.147,46
17. Sonstige Steuern	2.150.731,26	2.306.410,32
16. Jahresfehlbetrag	-11.927.530,73	-56.005.557,78

AKTIVA BILANZ KONZERN

A. ANLAGEVERMÖGEN

I. Immaterielle Vermögensgegenstände

1.	Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	24.631.519,94	25.544.700,94
2.	Geschäfts- oder Firmenwert	585.000,00	630.000,00
3.	Geleistete Anzahlungen	730.587,64	638.397,08

25.947.107,58

26.813.098,02

II. Sachanlagen

1.	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	562.216.985,45	591.000.026,01
2.	Technische Anlagen und Maschinen	302.710.239,58	303.895.621,77
3.	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	34.839.487,72	32.931.676,72
4.	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	39.773.892,51	39.561.226,90

939.540.605,26

967.388.551,40

III. Finanzanlagen

1.	Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	147.782,75	147.782,75
2.	Beteiligungen	49.977,00	24.977,00
3.	Sonstige Ausleihungen	15.285,52	27.815,19

213.045,27

200.574,94

965.700.758,11

994.402.224,36

B. UMLAUFVERMÖGEN

I. Vorräte

1.	Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.595.580,79	3.219.646,66
2.	Fertige Erzeugnisse	5.606.468,99	3.954.551,00

9.202.049,78

7.174.197,66

II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

1.	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	29.640.324,40	52.991.954,10
2.	Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	132.496,81	0,00
3.	Sonstige Vermögensgegenstände	1.963.135,81	6.864.474,44

31.735.957,02

59.856.428,54

156.527.351,62

98.427.360,66

197.465.358,42

165.457.986,86

2.239.915,29

2.683.128,73

C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

D. AKTIVE LATENTE STEUERN

87.834.924,19

87.258.935,21

E. AKTIVER UNTERSCHIEDSBETRAG AUS VERMÖGENSVERRECHNUNG

1.293.867,13

1.647.792,00

F. NICHT DURCH EIGENKAPITAL GEDECKTER FEHLBETRAG

29.909.407,94

10.260.283,34

1.284.444.231,08

1.261.710.350,50

PASSIVA BILANZ KONZERN

A. EIGENKAPITAL

	EUR	31.12.2022 EUR	31.12.2021 EUR
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. Konzernbilanzverlust	-138.886.015,10		-119.236.890,50
V. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag	29.909.407,94		10.260.283,34
		0,00	0,00

B. SONDERPOSTEN FÜR INVESTITIONSZUSCHÜSSE ZU SACHANLAGEN

C. RÜCKSTELLUNGEN

		29.248.000,57	30.728.122,22
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	9.149.539,00		6.723.420,00
2. Steuerrückstellungen	51.508,09		1.027.114,38
3. Sonstige Rückstellungen	59.785.413,16		56.119.930,09
		68.986.460,25	63.870.464,47

D. VERBINDLICHKEITEN

1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	911.558.152,77		908.196.511,83
2. Verbindlichkeiten gegenüber sonst. Darlehensgebern	108.500.000,00		108.500.000,00
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	13.323.036,73		8.146.942,30
4. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	107.583.116,10		103.890.423,52
5. Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	1.365.499,78		2.166.223,62
6. Sonstige Verbindlichkeiten	29.492.942,73		22.095.329,41
		1.171.822.748,11	1.152.995.430,68

E. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

G. PASSIVE LATENTE STEUERN

		2.180.309,71	1.261.677,96
		12.206.712,44	12.854.655,17
		1.284.444.231,08	1.261.710.350,50

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG KONZERN

	31.12.2022 EUR	31.12.2021 EUR
1. Umsatzerlöse	368.279.984,95	244.736.331,99
2. Erhöhung des Bestands an fertigen Erzeugnissen	1.651.917,99	3.954.551,00
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	2.201.441,40	2.280.023,01
4. Sonstige betriebliche Erträge	35.498.004,31	73.557.785,90
5. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	20.957.077,69	19.300.030,55
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	76.868.785,49	66.207.890,38
	97.825.863,18	85.507.920,93
6. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	109.819.823,97	109.643.599,33
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	31.124.924,75	26.700.877,19
	140.944.748,72	136.344.476,52
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	77.890.090,37	78.420.013,94
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	84.212.953,50	52.634.972,51
9. Erträge aus der Anwendung der Equity-Methode	372.041,01	51.822,43
10. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	446,14	713,83
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.365.077,93	182.667,97
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen	0,00	0,00
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	28.275.410,25	26.020.668,00
14. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-2.294.551,40	-16.542.299,67
15. Konzernergebnis nach Steuern	-17.485.600,89	-37.621.856,10
16. Sonstige Steuern	2.163.523,71	2.371.184,88
17. Konzern-Jahresfehlbetrag	-19.649.124,60	-39.993.040,98
18. Verlustvortrag (-)	-119.236.890,50	-79.243.849,52
19. Konzernbilanzverlust	-138.886.015,10	-119.236.890,50

KONZERNANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR 2022 BIS ZUM 31. DEZEMBER 2022

I ALLGEMEINE ANGABEN

Die Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG) ist als Mutterunternehmen 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 wird im elektronischen Bundesanzeiger offengelegt.

Der Konzernabschluss zum 31. Dezember 2022 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 des § 298 Abs. 1 i. V. m. §§ 266, 275 ff. HGB beachtet. Für die Gewinn- und Verlustrechnung wurde dabei, wie im Vorjahr, das Gesamtkostenverfahren angewandt. In Anlehnung an § 275 Abs. 4 HGB i. V. m. § 158 AktG wurde dabei das Gliederungsschema erweitert.

Stichtag des Konzernabschlusses ist der Jahresabschlussstichtag der Mutterunternehmen. Zu diesem Stichtag stellen zugleich alle in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen und assoziierten Unternehmen ihren Jahresabschluss auf.

II KONSOLIDIERUNGSKREIS

a) Änderungen im Konsolidierungskreis

Die Zusammensetzung der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen hat sich durch die geänderte Risikoeinschätzung der Zweckgesellschaften im Laufe des Geschäftsjahres geändert. Wir verweisen diesbezüglich auf Abschnitt III)

b) 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 abgabepflichtigen 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

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

III KONSOLIDIERUNGS-, BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSGRUNDSÄTZE

Im Vergleich zum Bericht des Vorjahres haben sich die folgenden Anpassungen ergeben:

Vor dem Hintergrund der geänderten Risikoeinschätzung wird ab dem Berichtszeitraum erstmals die Japon Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG nicht mehr als vollkonsolidiertes Unternehmen in den Konzernabschluss einbezogen; die Vorjahreswerte wurde entsprechend angepasst. Im Zuge dessen verkürzte sich die Bilanzsumme um TEUR 22.352.

Der Unterschiedsbetrag der Vorjahre aus der Kapitalkonsolidierung der BISAWA KG wurde im Berichtszeitraum nicht mehr ausgewiesen. Dieser war unter dem Posten „Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung“ nach dem Eigenkapital auszuweisen (§ 301 III HGB) und wurde in den Folgeperioden GuV-wirksam aufgelöst (§ 309 II HGB). Die durch die Erstkonsolidierung bei der BISAWA KG anzuwendende Neubewertungsmethode im Jahr 2018 wurde rückwirkend neu bewertet und entfällt.

a) Konsolidierungsgrundsätze

Bei der Konsolidierung werden neben den Vorschriften des HGB 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:

- 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. Im Rahmen der Kapitalfolgekonsolidierung werden die aufgedeckten stillen Reserven und Lasten fortentwickelt und die Geschäfts- und Firmenwerte abgeschrieben.

Forderungen, Rückstellungen und Verbindlichkeiten sowie andere Schuldverhältnisse zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden im Rahmen der Schuldenkonsolidierung 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 Gründen der Wesentlichkeit verzichtet.

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

b) 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, da die Finanzierung der des Konzerns insbesondere durch die Aufnahme des Gesellschafterdarlehens über EUR 100 Mio. und den NRW.Bank.Infrastruktur Corona-Kredit über 250 Mio. mit 80%iger Haftungsfreistellung auf Grundlage der derzeitigen Planung gesichert ist.

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 sie 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.

Anschaffungskosten bis zu einem Betrag unter EUR 250 werden, wie im Vorjahr, direkt in die Kosten gebucht.

Der Geschäfts- und Firmenwert im Konzernabschluss resultiert aus der Verschmelzung der Flughafen Düsseldorf Verwaltungs GmbH auf die Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH (FDI) im Jahr 2016. 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.

Beteiligungen sind zu Anschaffungswerten bilanziert.

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

Abschreibungen nach § 253 Abs. 3 Satz 5 HGB werden nur im Fall voraussichtlich dauernder Wertminderung vorgenommen. Falls Gründe für dauerhafte Wertminderungen entfallen, wird eine entsprechende Wertaufholung erfasst.

Umlaufvermögen

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

Die Bewertung der Fertigen Erzeugnisse erfolgt zu Anschaffungskosten.

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 aus Guthaben bei Kreditinstituten und sind zu Nominalwerten bilanziert.

Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

Zur Ausfinanzierung der Altersteilzeitverpflichtungen wurde ein Pensionstreuhandfonds bzw. Contractual Trust Arrangement (CTA) aufgelegt. Der aktive Unterschiedsbetrag in Höhe von TEUR 1.294 (Vorjahr: TEUR 1.648) ergibt sich aus dem Vermögensüberhang des CTA (Zeitwert: TEUR 15.394) im Vergleich zur zu saldierenden Altersteilzeitverpflichtung in Höhe von TEUR 14.100.

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.

Sonderposten für Investitionszuschuss

Der Sonderposten für Investitionszuschüsse ist in Höhe der Zuführungsbeträge abzüglich der kumulierten Auflösungen bewertet. Die Auflösung erfolgt in Höhe der Abschreibung der bezuschussten Vermögensgegenstände.

Rückstellungen

Rückstellungen werden für erkennbare Risiken, ungewisse Verpflichtungen, drohende Verluste aus schwebenden Geschäften und unterlassenen Instandhaltungen, die innerhalb von drei Monaten nach dem Geschäftsjahresende nachgeholt werden, gebildet. Die Bewertung erfolgt zum nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrag. Dabei werden künftige Preis- und Kostensteigerungen berücksichtigt, soweit diese zum Abschlussstichtag ausreichend konkretisiert und objektiviert sind. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit den ihrer Restlaufzeit entsprechenden, von der Deutschen Bundesbank vorgegebenen durchschnittlichen Marktzinsen der vergangenen sieben Jahre abgezinst.

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

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

Für die Abzinsung der Rückstellungen für Pensionen wurde entsprechend § 253 Abs. 2 Satz 2 i. V. m. Abs. 6 HGB der Zinssatz auf Basis des durchschnittlichen Zinssatzes der vergangenen zehn Jahre bei einer pauschalen Annahme einer Restlaufzeit von 15 Jahren festgelegt. Dieser Zinssatz beträgt, prognostiziert auf den Stichtag 31.12.2022, 1,79 % (Vorjahr: 1,87 %). Bei der Festlegung des Zinssatzes wurde von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, den Zinssatz bis zu drei Monate vor dem Bilanzstichtag festzustellen. Der Zinssatz wurde zum 31.10.2022 festgestellt und bei unterstelltem unverändertem Zinsniveau auf den Bilanzstichtag fortgeschrieben. Der entstandene Unterschiedsbetrag aus den unterschiedlich ermittelten Zinssätzen wird im Finanzergebnis ausgewiesen. Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 Satz 1 HGB beträgt zum 31.12.2022 TEUR 437 (Vorjahr: TEUR 497).

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 2,5 % (Vorjahr: 2,0 %)

- Preis- bzw. Kostensteigerungstrend von 4 % (Vorjahr 2,0 %) 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. Zur Ausfinanzierung der Altersteilzeitverpflichtungen wurde im Berichtsjahr 2021 erstmals ein Pensions-treuhandfonds bzw. Contractual Trust Arrangement (CTA) aufgelegt.

Soweit im Rahmen der sonstigen Rückstellungen Preis-/Kostensteigerungen zum Tragen kommen, wurden diese mit 4 % (Vorjahr: 2,0 %) p. a. in die Berechnung einbezogen.

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten wurden mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt.

IV ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2022 und seine Gliederung sind im Anlagespiegel dargestellt.

Das Sachanlagevermögen reduzierte sich, im Wesentlichen durch die laufende Abschreibung, um TEUR 27.848 auf TEUR 939.541. Dies entspricht einem Anteil an der Bilanzsumme von rund 75,1 %.

Die größten Zugänge zu den Anschaffungskosten für die Flughafenbauten (TEUR 4.074) betreffen unter anderem das Bürogebäude der Halle 8 für die Bundespolizei mit TEUR 1.208, den Relaunch Gastro „White Monkey“ mit TEUR 681, sowie den Relaunch Gastro „Bakery“ im Flugsteig C mit TEUR 546.

Weitere Zugänge bei den Flughafenbauten verteilen sich auf verschiedene Baumaßnahmen an den Flugsteigen A, B, und ZG, sowie Umbauten im Flugsteig C, der Halle C und der Interimshalle für die Gepäckförderanlage.

Bei den Zugängen der technischen Anlagen und Maschinen in Höhe von TEUR 20.189 handelt es sich im Wesentlichen um den Neubau des Vorfeldes West mit TEUR 10.391, den Neubau des Vorfeldes West, 3. Bauabschnitt, mit TEUR 750, den Bau des Regenklärbeckens Mitte mit TEUR 717, sowie um neue Dienstparkplätze im Bereich des neuen Gebäudes der neuen Halle der Bundespolizei mit TEUR 293. Darüber hinaus betreffen die Zugänge diverse

Brandmeldeanlagen in verschiedenen Bereichen des Flughafens mit TEUR 2.330, die Vorfeldbeleuchtung im Bereich des neuen Vorfeldes West mit TEUR 824 sowie die Gepäckförderanlage bei der Erweiterung der Interimshalle mit TEUR 226.

In den Zugängen bei der Betriebs- und Geschäftsausstattung von TEUR 4.511 befinden sich im Wesentlichen Ausstattungen im Bereich der Fluggastabfertigung mit TEUR 2.559 sowie neue Ausstattungen bei den Pachtbetrieben mit TEUR 969.

Wesentliche Positionen in den Zugängen zu den Anlagen im Bau mit TEUR 18.982 sind der Aufbau des modularen Flugsimulators mit TEUR 2.435, der Umzug der Lufthansa Technik in die Halle 7 mit TEUR 2.246, der Bau des Provisoriums für die Feuerwache Nord mit TEUR 1.196, die bauliche Schaffung einer Infrastruktur für das Entry Exit System mit TEUR 1.114 sowie der Neubau einer Kühlturmkentrale der Anlage 50–53 mit TEUR 573.

Umlaufvermögen

Die Vorräte betreffen mit TEUR 3.596 (Vorjahr: TEUR 3.220) die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie mit TEUR 5.606 (Vorjahr: TEUR 3.955) die fertigen Erzeugnisse.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2022 TEUR	31.12.2021 TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	29.640	52.992
- davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	29.640	52.992
Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	132	0
- davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	132	0
Sonstige Vermögensgegenstände	1.963	6.864
- davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	1.963	6.864

Der Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ist im Wesentlichen auf den Rückgang der Forderungen der Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH zurück zu führen. Aufgrund der in 2022 eingetretenen Insolvenz des Käufers und der damit vollzogenen Rückabwicklung des in 2021 erfolgten Grundstücksverkaufs sind die Grundstücke zum 27. Oktober 2022 an die FDI zurückgegangen. Eine Teilfläche (Baufeld 1) konnte mit Notarvertrag vom 20. Dezember 2022 wieder weiterveräußert werden.

Rechnungsabgrenzungsposten

Der aktivische Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von TEUR 2.240 beinhaltet Geldbeschaffungskosten von TEUR 1.062 sowie Versicherungskosten von TEUR 566.

Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag

Durch die aufgelaufenen Verluste der Vorjahre wurde das Eigenkapital bereits in 2021 vollständig aufgezehrt. Entsprechend wird ein nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag in Höhe von TEUR 29.909 ausgewiesen (Vorjahr: TEUR 10.260).

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. Diese besteht aus Zuzahlungen der Gesellschafter.

Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklage hat sich nicht geändert.

Konzernbilanzverlust

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

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 (Landeszuzwendungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden) erhalten. Des Weiteren hat die FDG Zuschüsse für bundespolizeispezifische Einbauten in der Halle 8 erhalten. In 2022 wurden Erträge aus der Auflösung von TEUR 2.804 (Vorjahr: 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 erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr von TEUR 63.870 auf TEUR 68.986. Diese setzen sich zusammen aus Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (TEUR 9.150), aus Steuerrückstellungen (TEUR 52) sowie aus sonstigen Rückstellungen. Hierin enthalten ist unter anderem die Rückstellung für Lärmschutzmaßnahmen (TEUR 5.592). Damit werden mögliche Erstattungsansprüche von Aufwendungen für baulichen Schallschutz der Eigentümer von Wohnraum sowie der Träger besonders schutzbedürftiger Einrichtungen in einer festgelegten Lärmschutzzone abgedeckt. Hierin ist auch eine Rückstellung für die Erfüllung der zu erwartenden Erstattungsansprüche auf eine Außenwohnbereichsentschädigung gemäß der Betriebsregelung vom 21.09.2000 für den Flughafen Düsseldorf berücksichtigt.

Für das Risiko der durch Grundwasserproben festgestellten Verunreinigung des Grundwassers mit Perfluorierten Tensiden (PFT) auf dem Flughafengelände und die hieraus resultierenden Sanierungsverpflichtungen hat die FDG eine Rückstellung in Höhe von TEUR 1.174 erfasst.

Weitere wesentliche sonstige Rückstellungen betreffen ausstehende Rechnungen (TEUR 24.745), Airlineförderungen im Rahmen der Flughafen-Entgeltordnung (TEUR 11.140) sowie diverse geschäftsübliche Rückstellungen wie z.B. für die Jahresabschlussprüfung. Die Altersteilzeitverpflichtung (TEUR 14.100) wird im Berichtszeitraum mit dem CTA Fonds saldiert ausgewiesen. Entsprechend werden keine Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen ausgewiesen.

Verbindlichkeiten

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

Verbindlichkeiten – Restlaufzeit

	31.12.2022 TEUR	Restlaufzeit bis 1 Jahr TEUR	Restlaufzeit über 1 Jahr TEUR	davon mehr als 5 Jahre TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	911.558	140.950	770.608	270.387
(Vorjahr)	908.197	54.989	853.208	293.609
Verbindlichkeiten gegenüber sonst. Darlehensgebern	108.500	0	108.500	85.000
(Vorjahr)	108.500	0	108.500	79.000
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	13.323	13.323	0	0
(Vorjahr)	8.147	8.147	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	107.583	0	107.583	0
(Vorjahr)	103.890	0	103.890	103.890
Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	1.365	1.365	0	0
(Vorjahr)	2.166	2.166	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	29.493	29.493	0	0
(Vorjahr)	22.095	22.096	0	0
- davon aus sonstigen Darlehen	58	58	0	0
(Vorjahr)	60	60	0	0
- davon aus Steuern	2.277	2.277	0	0
(Vorjahr)	1.594	1.594	0	0
- davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	52	52	0	0
(Vorjahr)	58	58	0	0
Gesamt	1.171.822	185.131	986.691	355.387
(Vorjahr)	1.152.995	87.397	1.065.598	476.499

Für die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie sonstigen Verbindlichkeiten wurden Sicherheiten wie folgt gestellt:

	31.12.2022 TEUR	31.12.2021 TEUR
besichert durch Negativerklärung	1.019.780	1.016.693

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.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen beinhalten TEUR 5.540 (Vorjahr: TEUR 0) Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern enthalten, wie im Vorjahr, ausschließlich Finanzverbindlichkeiten aus Darlehen nebst Zinsen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen betreffen, wie im Vorjahr, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Als Sicherheit fungiert unter anderem in Höhe des Darlehensbetrags eine Buchgrundschuld zugunsten der Bank am Leasingobjekt.

Rechnungsabgrenzungsposten

Der passivische Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von TEUR 2.180 beinhaltet im Wesentlichen vorab gezahlte Gebühren für vermietete Parkplätze (TEUR 796) sowie Beiträge von Luftverkehrsgesellschaften am „Cold Pool“ im Rahmen der Flugzeugenteisung in Höhe von TEUR 795. Diese wurden entsprechend der Anzahl der Enteisungsmonate von Oktober bis April auf die Jahre 2022 und 2023 anteilig passivisch abgegrenzt.

ENTWICKLUNG DES KONZERN-ANLAGEVERMÖGENS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR 2022 BIS 31. DEZEMBER 2022

Anschaffungs- und Herstellungskosten

	Vortrag zum 01.01.22 EUR	Zugänge des Geschäftsjahres EUR	Zugänge durch Konsolidierungs- kreisänderungen EUR	Zuschreibungen EUR	Umbuchungen EUR	Abgänge EUR	Stand am 31.12.22 EUR
I. IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE							
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	96.709.929,17	566.259,67	0,00	0,00	135.756,84	537.296,51	96.874.649,17
2. Geschäfts- oder Firmenwert	991.404,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	991.404,50
3. Geleistete Anzahlungen	638.397,08	142.118,79	0,00	0,00	-49.928,23	0,00	730.587,64
Summe immaterielle Vermögensgegenstände	98.339.730,75	708.378,46	0,00	0,00	85.828,61	537.296,51	98.596.641,31
II. SACHANLAGEN							
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.294.348.492,14	7.118.286,67	0,00	0,00	2.942.231,62	5.275.687,77	1.299.133.322,66
2. Technische Anlagen und Maschinen	1.000.405.127,17	20.188.997,25	0,00	0,00	9.119.296,75	30.638.352,61	999.075.068,56
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	153.724.593,65	4.511.102,61	0,00	601,97	6.388.737,32	7.833.179,93	156.791.855,62
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	39.561.226,51	18.981.807,36	0,00	0,00	-18.536.094,30	233.047,45	39.773.892,12
Summe Sachanlagen	2.488.039.439,47	50.800.193,89	0,00	601,97	-85.828,61	43.980.267,76	2.494.774.138,96
III. FINANZANLAGEN							
1. Assoziierte Unternehmen	2.537.486,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.537.486,29
2. Beteiligungen	24.977,00	25.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	49.977,00
3. Sonstige Ausleihungen	27.875,12	0,00	0,00	0,00	0,00	12.529,67	15.345,45
Summe Finanzanlagen	2.590.338,41	25.000,00	0,00	0,00	0,00	12.529,67	2.602.808,74
Summe Anlagevermögen	2.588.969.508,63	51.533.572,35	0,00	601,97	0,00	44.530.093,94	2.595.973.589,01

ENTWICKLUNG DES KONZERN-ANLAGEVERMÖGENS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR 2022 BIS 31. DEZEMBER 2022

	kumulierte Abschreibungen					Buchwerte		
	Vortrag zum 01.01.22 EUR	Zugänge EUR	Zuschreibungen EUR	Umbuchungen EUR	Abgänge EUR	Stand am 31.12.22 EUR	Stand am 31.12.21 EUR	Stand am 31.12.21 EUR
I. IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE								
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	71.165.228,23	1.609.441,51	0,00	0,00	531.540,51	72.243.129,23	24.631.519,94	25.544.700,94
2. Geschäfts- oder Firmenwert	361.404,50	45.000,00	0,00	0,00	0,00	406.404,50	585.000,00	630.000,00
3. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	730.587,64	638.397,08
Summe immaterielle Vermögensgegenstände	71.526.632,73	1.654.441,51	0,00	0,00	531.540,51	72.649.533,73	25.947.107,58	26.813.098,02
II. SACHANLAGEN								
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	703.348.466,13	35.424.769,50	0,00	-535,87	1.856.362,55	736.916.337,21	562.216.985,45	591.000.026,01
2. Technische Anlagen und Maschinen	696.509.505,40	31.878.985,46	0,00	-27,13	32.023.634,75	696.364.828,98	302.710.239,58	303.895.621,77
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	120.792.916,93	8.931.893,90	0,00	563,00	7.773.005,93	121.952.367,90	34.839.487,72	32.931.676,72
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	-0,39	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,39	39.773.892,51	39.561.226,90
Summe Sachanlagen	1.520.650.888,07	76.235.648,86	0,00	0,00	41.653.003,23	1.555.233.533,70	939.540.605,26	967.388.551,40
III. FINANZANLAGEN								
1. Assoziierte Unternehmen	2.389.703,54	0,00	0,00	0,00	0,00	2.389.703,54	147.782,75	147.782,75
2. Beteiligungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	49.977,00	24.977,00
3. Sonstige Ausleihungen	59,93	0,00	0,00	0,00	0,00	59,93	15.285,52	27.815,19
Summe Finanzanlagen	2.389.763,47	0,00	0,00	0,00	0,00	2.389.763,47	213.045,27	200.574,94
Summe Anlagevermögen	1.594.567.284,27	77.890.090,37	0,00	0,00	42.184.543,74	1.630.272.830,90	965.700.758,11	994.402.224,36

V ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Umsatzerlöse

Die ausschließlich im Inland erzielten Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 368.280 erhöhten sich um TEUR 123.544 bzw. 50,5% im Vergleich zum Vorjahr. Wesentlicher Treiber waren die Erlöse im Aviation-Bereich sowie Einmaleffekte.

Diese Erlöse aus dem Aviation-Bereich stiegen um TEUR 95.441 bzw. 85 % auf TEUR 207.787 (Vorjahr: TEUR 112.346).

Das Passagiervolumen (Großluftfahrt) in Düsseldorf erholte sich deutlich zum Vorjahr um 8.117.594 auf 16.056.311, liegt allerdings weiterhin unter dem Vor-Corona-Pandemievolumen. Die Anzahl der gesamten Flugzeugbewegungen erhöhte sich ebenfalls im Vergleich zum Vorjahr von 72.793 auf 130.654 Starts und Landungen (Bewegungen im Großluftverkehr) in 2022.

Die Erlöse aus Flughafenentgelten setzen sich im Wesentlichen zusammen aus Lande- und Startentgelten (inkl. Abstellentgelten) sowie Passagierentgelten. Diese sind mit TEUR 181.166 (Vorjahr: TEUR 92.972) gegenüber dem Vorjahr um 94,9 % ebenfalls deutlich gestiegen. Die Auslösegrenzen der Förderungen gemäß Entgeltordnung, die im Vorjahr kaum erreicht wurden, führt zu Erlösminderungen im Jahr 2022 in Höhe von TEUR 10.879.

Der Anstieg der Erlöse aus Bodenverkehrs- und Bodenabfertigungsdienstleistungen um TEUR 7.376 auf TEUR 17.833 hängt mit der positiven Passagierentwicklung zusammen.

Die Frachtentgelte blieben mit TEUR 8.788 leicht unter Vorjahresniveau (Vorjahr: TEUR 8.917). In 2022 wurden von der FDCG 38.547 Tonnen Luftfracht umgeschlagen (Flug und Truck), was einem Rückgang von 3.186 Tonnen oder um 7,6 % gegenüber Vorjahr bedeutet.

Der Bereich Non-Aviation verzeichnete mit TEUR 160.493 (Vorjahr: TEUR 132.393) ebenfalls einen deutlichen Anstieg. Die Non-Aviation-Erlöse setzen 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.

Die Grundstücksverkäufe sind im Berichtsjahr deutlich auf TEUR 11.394 (Vorjahr: TEUR 32.761) gesunken.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von TEUR 35.498 (Vorjahr: TEUR 73.558) gingen

deutlich zurück. Hintergrund waren die im Vorjahr erhaltenen Ausgleichszahlungen für ungedeckte Vorhaltekosten gemäß „Richtlinie Ausgleich Vorhaltekosten für Flughäfen“. Entsprechend wurden im Vorjahr die Vorhaltekosten in Höhe von TEUR 60.939 erstattet.

In diesem Berichtsjahr wurden Überbrückungshilfen gewährt und entsprechend TEUR 13.766 ertragswirksam realisiert. Des Weiteren werden in den sonstigen betrieblichen Erträgen die periodenfremden Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen TEUR 6.850, die Erträge aus den Auflösungen der Sonderposten für Zuschüsse in Höhe von TEUR 2.804 (Vorjahr: TEUR 3.203) sowie sonstige periodenfremde Erträge in Höhe von TEUR 1.690 ausgewiesen.

Materialaufwand

Der Materialaufwand von TEUR 97.826 erhöhte sich um TEUR 12.318. Er beinhaltet im Wesentlichen Materialkosten, Energiekosten, Instandhaltungskosten, die Erbpachtzinsen, bestimmte Miet- und Leasingaufwendungen und bestimmte Fremdleistungen. Wie im Vorjahr sind die Materialaufwendungen durch Sparmaßnahmen geprägt, die weiterhin im Zuge der Corona-Pandemie 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.

Während die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe um TEUR 1.657 auf TEUR 20.957 nur leicht stiegen, erhöhten sich die Aufwendungen für bezogene Leistungen deutlich um TEUR 10.661 auf TEUR 76.869. Ab dem Berichtszeitraum erfolgt erstmals der Ausweis der Bewachungs- und Sicherheitsdienstleistungen (TEUR 12.550) unter den Materialaufwendungen. Der entsprechende Ausweis des Vorjahres wurde angepasst. Es erfolgt eine Umgliederung vom sonstigen betrieblichen Aufwand in den Materialaufwand in Höhe von TEUR 11.839 für 2021.

Personalaufwand

Der Personalaufwand erhöhte sich um TEUR 4.600 auf TEUR 140.945. Dieser setzt sich zusammen aus den Löhnen und Gehältern und den sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung. Die Kurzarbeit in den ersten Monaten des Berichtszeitraums hat zu einer Entlastung der Personalaufwendungen geführt, auch wenn das Volumen in der Kurzarbeit deutlich geringer als in 2021 ausfiel. Die Tarifsteigerung zum 01. 04. 2022 um 1,8 % führte ebenfalls zu einer Erhöhung der Aufwendungen im Berichtszeitraum.

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von TEUR 10.220 (Vorjahr: TEUR 7.917) erhöhten sich deutlich.

Abschreibungen

Die Abschreibungen von TEUR 77.890 sind nahezu auf Vorjahresniveau (TEUR 78.420). Es wurden keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf Technische Anlagen und Maschinen erfasst.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen waren mit TEUR 84.213 (Vorjahr: TEUR 52.635) geprägt von Einmaleffekten. Es wurde ein Verlust aus der Ausbuchung von Forderungen in Höhe von TEUR 32.559 erfasst. Aufgrund der in 2022 eingetretenen Insolvenz und der damit vollzogenen Rückabwicklung des in 2021 erfolgten Grundstücksverkaufs sind die Grundstücke zum 27. Oktober 2022 an die FDI zurückgegangen. Darüber hinaus beinhaltet die Position 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 372 (Vorjahr: TEUR 52) entfielen auf die SITA Airport GmbH, Düsseldorf, und stellen das anteilige handelsrechtliche Ergebnis dar.

Zinsaufwand

Der Zinsaufwand in Höhe von TEUR 28.275 (Vorjahr: TEUR 26.021) betraf im Wesentlichen die langfristige Finanzierung. Davon entfallen TEUR 3.693 (Vorjahr: TEUR 3.285) auf Zinsaufwendungen gegenüber Gesellschaftern. Weitere TEUR 902 entfallen auf die Bewertung der CTA- Fonds.

Aus der Aufzinsung von Rückstellungen resultierte ein Zinsaufwand in Höhe von TEUR 1.221 (Vorjahr: TEUR 390).

Ertragsteuer

Auf den im Berichtszeitraum festgestellten Jahresfehlbetrag entfallen latente Steuererträge i. H. v. TEUR 2.295.

Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern in Höhe von TEUR 2.164 (Vorjahr: TEUR 2.371) betreffen hauptsächlich die Grundsteuer.

VI SONSTIGE ANGABEN

1) Aufgliederung der Mitarbeiterzahl

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter gliedert sich wie folgt auf:

	2022	2021
Angestellte	1.826	1.902
Auszubildende	56	64
Gesamt	1.882	1.966

2) Haftungsverhältnisse

Im Zusammenhang mit der in 2012 erfolgten Kapitalherabsetzung bei der Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH hat die FDG Bürgschaften in Höhe von TEUR 241 übernommen. Diese Bürgschaft ist Ende 2022 ausgelassen und wurde nicht in Anspruch genommen.

3) 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 bis zum Jahr 2030 insgesamt TEUR 14.415. 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 2022 wurden daraus Erlöse in Höhe von TEUR 4.248 vereinbart.

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 5.658. 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 5.494.

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 27.739.

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 dem bis zum Jahr 2027 gültigen Erbbaurechtsvertrag resultierende Erbbauzins beträgt TEUR 10.943. 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 2025 insgesamt sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von TEUR 1.366 an. Diese betreffen ausschließlich Kfz-Leasingraten.

Außerdem besteht ein Bestellobligo aus zum Bilanzstichtag vergebenen Aufträgen für Investitionen in Höhe von TEUR 62.339 für die FDG.

4) 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 im Wesentlichen bilaterale Darlehen. Der Restbestand der bilateralen Darlehen in Höhe von TEUR 291.271 ist als Grundgeschäft in Bewertungseinheiten einbezogen. Darin enthalten sind Antizipative-Hedges in Höhe von TEUR 49.565.

Die Bewertungseinheiten bestehen in Form sogenannter Mikro-Hedges, d.h. für jede gesicherte Tranche besteht in voller Höhe eine individuelle Sicherung, die entweder über die volle Restlaufzeit der Tranche oder über diese hinaus (sog. antizipative Zinsswaps) besteht und in der Regel vollständig effektiv ist. Ggf. bestehen Anschlussfinanzierungen. Gesichert ist das Zahlungsstromänderungsrisiko aus den Grundgeschäften. Andere Risiken als ein Zinsanstieg bestehen für die Grundgeschäfte nicht. Aufgrund der in Ende 2022 eingeleiteten Zinswende, resultieren aus den Sicherungsgeschäften positive Marktwerte in Höhe von TEUR 29.144 (Vorjahr: negativer Marktwert von TEUR 19.836), 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 1. Quartal 2023 und bis höchstens 2038. Durch die Sicherungen werden synthetisch festverzinsliche Kredite zu Zinssätzen zwischen 0,910 % und 2,015 % zuzüglich der jeweiligen Kreditmarge hergestellt.

Angaben zu mittelbaren Pensionsverpflichtungen und ähnlichen Verpflichtungen

Die wahlrechtsgemäß nicht bilanzierten mittelbaren Pensionsverpflichtungen und ähnlichen Verpflichtungen bestehen im Rahmen der Betriebsrentenansprüche von bestimmten Mitarbeitern der Gesellschaft an die Rheinische Zusatzversorgungskasse (RZVK). Anspruch auf diese Zusatzversorgung hat eine nennenswerte Anzahl von Mitarbeitern der FDG. Die Bilanzierung wird von der FDG auch deshalb unterlassen, weil eine Quantifizierung der für die FDG bestehenden zukünftigen Verpflichtung – außerhalb laufend erworbener Ansprüche – nicht hinreichend genau möglich ist.

Für Teile der Mitarbeiter der Flughafen Düsseldorf Gruppe besteht eine zusätzliche Altersversorgung bei der Rheinischen Zusatzversorgungskasse. Der Umlagesatz lag in 2022 unverändert bei 4,25 % zuzüglich eines Sanierungsgeldes von unverändert 3,5 % (Arbeitgeberanteil insgesamt unverändert 7,75 %). An umlagepflichtigen Löhnen und Gehältern wurden in 2022 TEUR 97.676 gezahlt.

5) Angaben zu latenten Steuern

Es wurde bei der Ermittlung der latenten Steuern ein konzerneinheitlicher Steuersatz von 31,2 % zugrunde gelegt, da alle in den Konzern einbezogenen Unternehmen im Inland ansässig sind.

Wesentliche Abweichungen zwischen handels- und steuerbilanziellen Wertansätzen betreffen:

- Pensions- und Beihilfeverpflichtungen; aktive latente Steuern
- sonstige Rückstellungen, insbesondere Altersteilzeitverpflichtungen, drohende Verluste, Prozesskosten und Jubiläumsgartifikationen; aktive latente Steuern
- Neutralisierung des Mehrerwerbspreises aus konzerninternen Veräußerungen bei den Zweckgesellschaften urspr. Estamin KG; aktive latente Steuern TEUR 14.610 (Vorjahr: TEUR 15.697)
- Sonderposten mit Rücklagenanteil; passive latente Steuern

Es bestehen steuerrechtliche Verlustvorträge für die Gewerbesteuer von TEUR 220.257 sowie für die Körperschaftsteuer von TEUR 228.783. Die sich hieraus ergebenden aktiven latenten Steuern belaufen sich auf TEUR 70.125.

Insgesamt bestehen am Bilanzstichtag aktive latente Steuern in Höhe von TEUR 88.589 (Vorjahr: TEUR 87.259). Die Erhöhung resultiert im Wesentlichen aus zusätzlich aufgebauten steuerlichen Verlustvorträge. Passive latente Steuern bestehen in Höhe von TEUR 12.351 (Vorjahr: TEUR 12.855).

6) 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 2022 TEUR 158 angefallen. Davon entfallen TEUR 124 auf Abschlussprüfungsleistungen sowie TEUR 34 auf Beratungsleistungen.

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

Die Gesamtbezüge der Geschäftsführer im Geschäftsjahr 2022 betragen EUR 1.936.555,57 (Vorjahr: EUR 821.785,97). Die für diesen Personenkreis gebildeten Pensionsrückstellungen betragen EUR 4.562.730.

An ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung und ihre Hinterbliebenen wurden EUR 319.102,55 (Vorjahr: EUR 258.055,68) ausgezahlt. Die für diesen Personenkreis gebildeten Pensionsrückstellungen betragen zum 31. Dezember 2022 EUR 4.410.657.

Der Aufsichtsrat erhielt einschließlich der Sitzungsgelder Vergütungen in Höhe von EUR 74.280,64.

Organe der Gesellschaft 2022

Gesellschafter

Airport Partners GmbH
Landeshauptstadt Düsseldorf

Prof. Christoph Ehrhardt
Managing Partner Bennix Strategic
Advisors GmbH

Uwe Klaus Kmoch
Betriebsrat FDGHG
Arbeitnehmervertreter

Marvin Reschinsky (bis 31.08.2022)
Gewerkschaftssekretär der Vereinten Dienst-
leistungsgewerkschaft ver.di
Düssel-Rhein-Wupper
Arbeitnehmervertreter

Aufsichtsrat

Rolf Tups
Unternehmensberater
(Vorsitzender)

Sven Erler
Executive Director Asset Management

Monika Lehmhaus
Pädagogin

Gerhard Schroeder
Geschäftsführer AviAlliance GmbH

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

Catherine Gubbins
Group CFO daa plc, Ireland

Volker Maaßen (bis 31.10.2022)
Vorsitzender des Betriebsrates der Flughafen
Düsseldorf Ground Handling GmbH
Arbeitnehmervertreter

Michael Henning
Arbeitnehmervertreter (Ersatzmitglied)

Dr. Rolf Pohlig
Unternehmensberater
(Zweiter stellv. Vorsitzender)

Rainer Hindenburg
Sachgebietsleiter
Arbeitnehmervertreter

Uwe Kasischke
BEM-Beauftragter Gesundheitsmanagement
Arbeitnehmervertreter

Dr. Zanda Martens (ab 10.03.2022)
Mitglied des Bundestages

Rüdiger Burs
Arbeitnehmervertreter (Ersatzmitglied)

Stefan Beitelmann
Leiter Bereich Infrastructure
Arbeitnehmervertreter

Dr. Stephan Keller
Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt Düsseldorf

Markus Paulich
Technischer Sachbearbeiter/
Fachkraft für Arbeitssicherheit
Arbeitnehmervertreter

Klaus Schroeter
Arbeitnehmervertreter (Ersatzmitglied)

Andreas Bill (ab 05.12.2022)
Gewerkschaftssekretär
Bezirksverwaltung der Vereinten
Dienstleistungsgewerkschaft ver.di
Arbeitnehmervertreter

Stefani Kleeberg
Redakteurin
Arbeitnehmervertreterin

Stephanie Peifer
Geschäftsführerin
Bezirksverwaltung der Vereinten
Dienstleistungsgewerkschaft ver.di
Arbeitnehmervertreterin

Britta Wortmann
Arbeitnehmervertreterin (Ersatzmitglied)

Peter Rasp (bis 10.03.2022)
Privatier

Geschäftsführung

Thomas Schnalke (bis 31.12.2022)
Vorsitzender der Geschäftsführung

Lars Mosdorf (bis 31.12.2022)
Geschäftsführer Finanzen und Arbeitsdirektor

Pradeep Pinakatt (ab 01.11.2022)
Geschäftsführer

Lars Redeligx (ab 01.12.2022)
Geschäftsführer

Prokuristen

Stefan Beitelmann
Leiter Infrastructure (IF)

Rüdiger Burs
Leiter Real Estate Management (RE)

Anja Dauser
Leiterin Commercial (CM)

Ellen Kirschenfauth
Leiterin Human Resources (HR)

Andreas Klingler
Leiter Stabsstelle Corporate Legal (CL)

Thilo Schmid (bis 28.02.2022)
Leiter Aviation (AM)

Ulrich Worzalla
Leiter Kaufmännischer Bereich (KB)

8) Angaben zur Kapitalflussrechnung

Der Finanzmittelfonds besteht grundsätzlich aus den Zahlungsmitteln (Barmittel und täglich fällige Sichteinlagen) und den Zahlungsmittel-äquivalenten (kurzfristige, äußerst liquide und geringen Wertschwankungen unterliegende Finanzmittel) des Konzerns. Jederzeit fällige Bankverbindlichkeiten werden nicht in den Finanzmittelfonds einbezogen. Zum aktuellen Stichtag und ebenso zum vorherigen Stichtag waren keine Zahlungsmitteläquivalente vorhanden und somit auch nicht im Finanzmittelfonds enthalten. Der Mittelzufluss aus der laufenden Tätigkeit mit TEUR 127.742 ist deutlich über Vorjahresniveau (Mittelabfluss TEUR 23.445). Es wurden Investitionen ins Anlagevermögen in Höhe von TEUR 51.534 getätigt.

Ausschüttungen an Minderheitsgesellschafter sind nicht erfolgt.

9) Nachtragsbericht

In der Gesamtbetrachtung wird die aktuelle Entwicklung der Risikosituation der FDG auch nach dem Bilanzstichtag als grundsätzlich beherrschbar eingeschätzt, dennoch ist die Covid-19-Pandemie sowie deren aktueller Verlauf als entwicklungsbeeinträchtigendes Risiko einzuschätzen. Der Eintritt einer bestandsgefährdenden Entwicklung wird auch nach dem Bilanzstichtag als sehr unwahrscheinlich eingeschätzt.

Düsseldorf, den 22. Februar 2023
Flughafen Düsseldorf GmbH

Lars Redeligx

Pradeep Pinakatt

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR 2022 BIS 31. DEZEMBER 2022

	2022 TEUR	2021 TEUR
Periodenergebnis (einschließlich Ergebnisanteilen von Minderheitsgesellschaftern)	-19.649	-39.993
Abschreibungen (+) / Zuschreibungen (-) auf Gegenstände des Anlagevermögens inkl. Finanzanlagen	77.890	78.420
Zunahme (+) / Abnahme (-) der Rückstellungen	5.116	8.867
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+) / Erträge (-)	-5.200	-3.802
Umbuchungen von Sachanlagevermögen in das Umlaufvermögen	0	8.790
Gewinn (-) / Verlust (+) aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	996	-26.959
Zunahme (-) / Abnahme (+) der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	25.738	-47.735
Zunahme (+) / Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	14.991	-11.069
Zinsaufwendungen (+) / Zinserträge (-)	26.910	25.838
sonstige Beteiligungserträge (-)	-372	-52
Ertragssteuerertrag (-) /-aufwand (+)	2.295	-16.542
Ertragssteuererstattung (+) /-zahlung (-) sowie latente Steuern	-973	791
Mittelzufluss / -abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	127.742	-23.445
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens (+)	1.349	36.281
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-50.800	-64.779
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-709	-378
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen/ inkl. CTA Fonds	-25	-1.648
Erhaltene Zinsen (+)	1.365	183
Erhaltene Beteiligungserträge (+)	372	52
Mittelzufluss / -abfluss aus der Investitionstätigkeit	-48.448	-30.290
Gezahlte Zinsen (-)	-24.555	-22.260
Einzahlungen aus der Aufnahme neuer Kredite	55.565	110.556
Auszahlung/Tilgung von (Finanz-)Krediten	-52.204	-56.415
Einzahlungen aus Zuschüssen	0	2.966
Einzahlungen aus der Aufnahme von Gesellschafterdarlehen	0	40.000
Mittelzufluss / -abfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-21.194	74.847
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands	58.100	21.112
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds		
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode (+)	98.427	77.314
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	156.527	98.427

KONZERNEIGENKAPITALSPIEGEL

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR 2022 BIS 31. DEZEMBER 2022

	31.12.2020 EUR	Konzern- Jahresfehlbetrag	Ausschüttung	Übrige Veränderungen	31.12.2021 EUR	Konzern- Jahresfehlbetrag	Ausschüttung	Übrige Veränderungen	31.12.2022 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
+ Gewinnrücklagen (andere Gewinnrücklagen)	2.829.810,15	0,00	0,00	0,00	2.829.810,15	0,00	0,00	0,00	2.829.810,15
+ Konzernbilanzgewinn (+) / Konzernbilanzverlust (-)	-81.572.513,55	-39.993.040,98	0,00	2.328.664,03	-119.236.890,50	-19.649.124,60	0,00	0,00	-138.886.015,10
+ nicht durch EK gedeckter Fehl- betrag (Gegenposten zu Aktiva)	0,00	0,00	0,00	0,00	10.260.283,34	0,00	0,00	0,00	29.909.407,94
Konzerneigenkapital	27.404.093,61	-39.993.040,98	0,00	2.328.664,03	0,00	-19.649.124,60	0,00	0,00	0,00

KONZERNLAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR 2022 BIS ZUM 31. DEZEMBER 2022

1. GRUNDLAGEN DES GESCHÄFTSMODELLS

1.1. 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 Mobilitäts-Hub. In diesem Sinne organisiert auch die FDG ihr Geschäftsmodell. Das Gesamtsystem wird aktuell noch durch die Corona-Krise wesentlich beeinflusst.

1.2. Wirtschaftliche Bedeutung

Die Auswirkungen der Pandemie und des Ukraine-Krieges haben im Jahr 2022 die verkehrliche Entwicklung am Standort Düsseldorf beeinträchtigt. Der Airport handelte auf seinem erfolgreichen Weg aus der Krise in einem Umfeld, das von großen wirtschaftlichen und operativen Herausforderungen geprägt war. Mit Beginn des Frühjahrs zeigte sich nach zwei pandemiegeprägten Jahren die ungebremste Reiselust der Menschen in steigenden Passagierzahlen.

In den Sommerferien begrüßte der Airport bereits wieder knapp drei Millionen Passagiere und auch in den Herbstferien war die Nachfrage mit über einer Million Fluggäste groß. Erstmals seit Beginn der Corona-Krise gelang es dem Airport auf dieser Basis, in seinem Kerngeschäft wieder kostendeckend zu arbeiten.

Die wirtschaftliche Lage des Unternehmens bleibt angespannt - trotz der soliden Ergebnisse vor allem in den verkehrsreichen Sommermonaten. Aber die erfolgreiche Neuaufstellung des Airports, eine nachhaltige Ergebnissteigerung und eine positive Verkehrsprognose für 2023 sind Anlass, zuversichtlich nach vorne zu blicken.

Mit seinem Einzugsgebiet ermöglichen der Flughafen und die Rhein-Ruhr-Region den Menschen und der heimischen Wirtschaft einen schnellen Zugang zu weltweit wichtigen Märkten und Metropolen. Der Düsseldorfer Airport geht, wie die gesamte Branche, von einer Normalisierung des Luftverkehrs in den nächsten drei bis vier Jahren aus. Der Luftverkehr bleibt ein Wachstumsmarkt und das Interesse der Airlines am Standort Düsseldorf ist nach wie vor sehr groß.

Fast 160 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. Die Reiselust der Menschen ist ungebrochen und der Airport liegt zentral in diesem bevölkerungsreichen Einzugsgebiet mit einer starken regionalen Wirtschaft. Nordrhein-Westfalen braucht nach drei pandemiegeprägten Jahren einen leistungsstarken Flughafen als Tor zur Welt für die Menschen und die Wirtschaft der Region.

NRW bleibt ein wichtiges Zentrum der deutschen Wirtschaft. 17 der 50 umsatzstärksten Unternehmen haben hier ihren Hauptsitz. 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. Dazu gehören Weltkonzerne wie z.B. 3M, BP, Ericsson, Ford, Huawei, QVC, UPS, Toyota oder Vodafone. Sie machen NRW zum Investitionsstandort Nr.1 in Deutschland. (Quelle: NRW. Global Business). So gehen z.B. rund 75 % der US-amerikanischen Direktinvestitionen nach NRW. Der größte Airport NRWs und die am Standort ansässigen Unternehmen werden daher auch zukünftig wichtige Impulse für den gesamten Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen geben, sei es als Arbeitgeber und Mobilitätsanbieter oder als Auftraggeber für die heimische Wirtschaft.

1.3. Verkehrliche Infrastruktur

Wesentliche Standortfaktoren einer Region sind die Mobilität und die hervorragende Erreichbarkeit. Als Mobilitätshub, an dem die unterschiedlichen Verkehrsträger zusammen treffen, 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 mit Verbindungen in die gesamte Region. Aus vielen Orten des Einzugsgebietes können die Fluggäste mindestens stündlich und direkt zum Flughafen und zurück fahren.

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.

Der Düsseldorfer Flughafen orientiert sich an wandelnden Mobilitätsbedürfnissen und ermöglicht mit seinem Angebot nahtlose Übergänge zwischen Makro- und Mikromobilität, zwischen A380 und Elektroroller. Der Airport bietet Reisenden und Pendlern gezielt den Umstieg auf andere Verkehrsträger an. Das ist auch das Ziel des neuen DUS Sharing Hub, eines wichtigen Bausteins der Intermodalität an unserem Airport und der erstmals angebotenen Park-and-Ride-Ride-Angebote in Kooperation mit der Rheinbahn.

Unerlässlich für die Mobilität der Zukunft ist ihre intelligente, digitale Vernetzung. Sie ermöglicht den Passagieren ein durchgängiges Reiseerlebnis über alle Verkehrsträger hinweg. Der Flughafen verfolgt die 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 SkyTrain, einer Kabinenbahn, die die Passagiere in kürzester Zeit ins Terminal bringt. Mit dem Modellprojekt SkyTrain-Data-Space entwickelt der Flughafen dafür zusammen mit dem Ferdinand-Steinbeis-Institut eine KI-basierte Lernarchitektur für vollautomatische ÖPNV-Systeme. Dabei kommt künstliche Intelligenz zur Auswertung von Datenströmen zum Einsatz, um die Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger an unserem Standort voranzutreiben. Das Projekt wird vom Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen gefördert.

Derzeit wird in unmittelbarer Nähe des Flughafens zudem das größte und wichtigste Verkehrsinfrastrukturprojekt der Landeshauptstadt realisiert. Der Anschluss des Flughafens an das Stadtbahnnetz mit der neuen Bahnlinie U81 ist eine sinnvolle Ergänzung für eine intermodale Vernetzung des Standortes. Die Eröffnung des ersten Streckenabschnitts ist für 2025 vorgesehen. Die neue Schienenanbindung des Flughafens an das U-Bahn-Netz der Stadt verkürzt dann Anfahrtswege, vor allem für Bürgerinnen und Bürger aus dem Düsseldorfer Norden, zum Flughafen sowie in die Innenstadt.

Der weitere, dritte Bauabschnitt für den Ausbau des U81-Bahnhofs „Flughafen-Terminal“ über eine Direktverbindung bis zum Fernbahnhof des Flughafens stellt langfristig eine sinnvolle Ergänzung für die Anbindung an den Regional- und Fernverkehr dar.

Der vierte Bauabschnitt der U81 soll in der Zukunft eine Stadtbahnstrecke zwischen dem Flughafen-Bahnhof und Ratingen West ermöglichen. Der Flughafen begrüßt, dass die Planung des vierten Bauabschnitts für den Streckenabschnitt zwischen dem Fernbahnhof und Ratingen Westbahnhof beginnen und die Beteiligten eine vertiefende Machbarkeitsstudie erstellen lassen. Bei einer Realisierung aller vier geplanten Bauabschnitte der U81 ist die Anbindung des Flughafens an den Öffentlichen Personennahverkehr der Stadt Düsseldorf ebenso attraktiv wie die Erschließung nach Ratingen. So wird Pendlern, aber auch Passagieren des Flughafens ein klimafreundliches Mobilitätsangebot zur Verfügung gestellt.

Der Ausbau des RRX entlang der vielbefahrenen Nord-Süd-Strecke stellt ein wichtiges Signal für den Wandel des Flughafens zu einem intermodalen Mobilitätshub dar. Entlang der Bahntrasse am Fernbahnhof bewegen sich täglich tausende Reisende und Pendler. Das Bedürfnis nach Mobilität und die Pendelentfernungen werden zukünftig weiter steigen. Eine zunehmende Verkehrsverlagerung auf die Schiene wird daher auch zusätzliche Kapazitäten auf der Kernstrecke zwischen Köln und Dortmund und

damit auch am Fernbahnhof erfordern. Vom Ausbau der Infrastruktur für den Regionalverkehr profitieren dann auch unmittelbar der Standort Fernbahnhof und der Gesamtstandort Flughafen Düsseldorf.

Die Haltestelle „Düsseldorf Flughafen“ kann damit in der Zukunft als Knotenpunkt im nördlichen Stadtgebiet eine verkehrlich sinnvolle Ergänzung für die Schienenanbindung Düsseldorfs darstellen. Weiterhin kann der Bahnhof nach einem Ausbau auch als Entlastung des stark frequentierten Düsseldorfer Hauptbahnhofs dienen.

Perspektivisch ist es auch denkbar, dass Lufttaxis die vorhandene Infrastruktur des Düsseldorfer Airports nutzen, um die Region anzubinden. Das Lufttaxi kann in Zukunft eine sinnvolle Ergänzung des bestehenden Verkehrsnetzes sein, etwa als Zubringer zu und Verteiler von großen Flughäfen, aber auch als Netzwerkstandort unabhängig vom kommerziellen Luftverkehr.

Aktuell können Passagiere am Düsseldorfer Airport mit 46 Fluggesellschaften zu etwa 120 Zielen weltweit reisen. 2022 nutzten rund 16 Millionen Passagiere den Flughafen Düsseldorf. Das entspricht knapp 63 % des Niveaus von 2019, in dem Passagiere mit rund 70 Fluggesellschaften von DUS aus zu etwa 200 Zielen weltweit reisen konnten. Bei normalen Marktverhältnissen wie 2019 verzeichnet der Airport rund 620 tägliche Flugbewegungen mit durchschnittlich 70.000 Passagieren.

1.4. Nachhaltige Standortentwicklung

Als eine der wesentlichen gesellschaftlichen Aufgaben unserer Zeit spielt der Umwelt- und Klimaschutz am Düsseldorfer Airport eine zentrale Rolle. Der Klimawandel verändert den Luftverkehr und erfordert neues Denken und Innovationen. Wir sind auf dem Weg zu einem CO₂-neutralen Flughafen und verfolgen dabei konsequent konkrete Ziele.

So wird der Düsseldorfer Flughafen 2030 seine CO₂-Emissionen um 65 % gegenüber dem Jahr 2010 gesenkt haben. Spätestens 2035 wird der Airport CO₂-neutral sein.

Dazu investiert der Flughafen in Zukunftstechnologien. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurde z.B. das Potential der Wasserstofftechnologie für eine klimaschonende Mobilität am Standort untersucht. Aus der Studie hat der Airport konkrete Schritte abgeleitet und plant nun den Aufbau einer vorfeldseitig und öffentlich zugänglichen Wasserstofftankstelle auf dem

Campus. Weiterhin soll mit dem Testbetrieb eines Wasserstoffbusses ein konkreter Anwendungsfall umgesetzt werden, der bereits in wenigen Jahren fester Bestandteil des Mobilitätsangebots werden kann.

Zeitgleich investiert der Düsseldorfer Flughafen in den Ausbau der E-Ladeinfrastruktur auf dem Vorfeld, um den Einsatz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen zu fördern. Der Airport erweitert seine eigene E-Fahrzeug-Flotte stetig und schafft die Voraussetzung für die voranschreitende Umstellung auf E-Gepäckwagen oder E-Schlepper bei seinen Partnern im Bereich der Bodenverkehrsdienste.

Neben der Umstellung der lokalen Bodenmobilität auf emissionsfreie Antriebe, beschäftigt sich der Airport auch mit den infrastrukturellen Herausforderungen für nachhaltige Flugkraftstoffe, bspw. Sustainable Aviation Fuel (SAF). Der Flughafen erwartet, dass nachhaltige Flugkraftstoffe bis 2035 eine enorme Nachfrage erfahren und will hierfür eine ausreichende Versorgung von Lager- und Betankungskapazitäten bereitstellen sowie die vorgelagerte Logistikkette für die Anlieferung von Flugkraftstoffen nachhaltig gestalten.

Zusätzlich unterstützt der Düsseldorfer Flughafen mit den Projektpartnern Stadt Duisburg und Stadt Düsseldorf, den Stadtwerken beider Städte, dem Fraunhofer Institut und der Universität Duisburg-Essen ein Forschungsprojekt für die Erschließung des geothermischen Potentials im Großraum Düsseldorf. Der Airport sieht hier eine nachhaltige Chance zur Dekarbonisierung der Wärmeversorgung.

Mit der Umstellung auf Grünstrom Anfang 2022 hat der Düsseldorfer Flughafen einen entscheidenden Schritt in Richtung klimaneutraler Flughafenbetrieb gemacht. Seitdem deckt der Airport seinen Bedarf an extern eingekauftem Strom zu 100 % aus erneuerbaren Energien wie Sonnen- Wind- oder Wasserkraft. Allein mit dieser Umstellung werden rund 10.000 Tonnen CO₂ jährlich eingespart.

Selbsterzeugter Strom kommt zusätzlich von eigenen Photovoltaik-Anlagen, um den Strombedarf des Flughafens zu decken. Derzeit plant der Airport den Einsatz weiterer Photovoltaikanlagen zusammen mit verschiedenen Energiespeicherlösungen. Mit Kälte- oder Wärmespeichern und Batterien könnten auftretende Überschüsse bei der Stromproduktion zeitlich entkoppelt vom aktuellen Bedarf genutzt werden. Damit stärkt der Flughafen seine Eigenstromversorgung auf Basis von regenerativen Stromerzeugern.

2. WIRTSCHAFTSBERICHT

2.1. Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Wirtschaft in Deutschland war in 2022 geprägt von Corona-Beschränkungen, gestörten Lieferketten und dem Ausbruch des Ukraine-Krieges. Stark gestiegene Energiekosten, aber auch höhere Rohstoff- und Lebensmittelpreise haben zu einem inflationären Anstieg der Verbraucherpreise geführt. Der Ukraine-Krieg, einhergehend mit Sanktionen, hat erhebliche Preissteigerungen und Handelseinschränkungen verursacht. Neue Lockdowns in China und dessen Seehäfen haben die Lieferkettenprobleme weiter verstärkt und ebenfalls zu einem Preisanstieg beigetragen.

Lag die Inflation im Jahr 2021 bei 3,1 %, so stiegen die Verbraucherpreise in 2022 um 7,9 %. Wesentliche Treiber waren die Verteuerung der Energiekosten mit 34,7 % sowie die Preissteigerung bei Nahrungsmitteln mit 13,4 %.

Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen war das Bruttoinlandsprodukt (BIP) für den Berichtszeitraum gemäß Statistischem Bundesamt (Destatis) im Vergleich zum Vorjahr um 1,9 % höher. Die Entwicklung verlief in den Wirtschaftsbereichen sehr unterschiedlich. Durch den Wegfall der Corona-Beschränkungen konnte die Kultur- und Unterhaltungsbranche mit 6,3 % Zuwachs am stärksten zulegen. Auch die Bereiche rund um Handel, Verkehr und Gastgewerbe verzeichneten mit 4,0 % einen

kräftigen Zuwachs. Hohe Bau- und Energiekosten sowie der Fachkräftemangel und teurere Finanzierungsbedingungen führten im Baugewerbe zu einem Rückgang der Bruttoproduktion (-2,3 %).

Der Arbeitsmarkt wurde weiterhin in 2022 durch den Einsatz von Kurzarbeit gestützt. Die Inanspruchnahme hat im Vergleich zu den von der Corona-Krise stark beeinträchtigten Jahren 2020 und 2021 deutlich abgenommen. Arbeitslosigkeit und Unterbeschäftigung sind 2022 gesunken. Im Jahresdurchschnitt 2022 waren rund 45,6 Millionen Menschen mit Arbeitsort in Deutschland erwerbstätig. So reduzierte sich die Zahl der Arbeitslosen in Deutschland im Vergleich zum Vorjahr um 195.000 auf 2.418.000 Menschen. Die Arbeitslosenquote belief sich im Dezember auf 5,4 %.

Die Finanzierungskosten im Euroraum sind im Jahr 2022 stark angestiegen. Mit dem Anstieg der Inflation hat die Europäische Zentralbank (EZB) ab Juli 2022 in mehreren Schritten den Hauptrefinanzierungssatz bis zum Jahresende von 0,0 % auf 2,5 % angehoben. Es wird ein weiterer Anstieg des Leitzinses auf bis zu 3,5 % erwartet. Mit der Zinswende ist nicht nur der Hauptrefinanzierungssatz, sondern auch die Einlagenfazilität wieder mit einem positiven Zinssatz zum Jahresende von 2,0 % besetzt.

2.2. Branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die Statistik der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e.V. (ADV) zeigt – inkl. des Bereichs „allgemeine Luftfahrt“ – im Jahr 2022 folgendes:

a.) Verkehrsentwicklung im Überblick

Der Berichtszeitraum des Jahres 2022 wurde auch in DUS unverändert durch die Coronapandemie geprägt. Gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres war eine Steigerung von rund 8,1 Mio. Fluggästen zu verzeichnen.

Im Verhältnis zu dem Zeitraum Januar bis Dezember 2019 liegt das Passagieraufkommen allerdings bei etwa 9,4 Mio. Fluggästen unterhalb des ursprünglichen Niveaus.

	Januar–Dezember 2022 Deutschlandweit			Januar–Dezember 2022 Non-Hub-Flughäfen*			Januar–Dezember 2022 Flughafen Düsseldorf		
	absolut	% 22/21	% 22/19	absolut	% 22/21	% 21/19	absolut	% 22/21	% 22/19
Passagiere									
Inland	18.822.025	97,6	-59,4	9.973.479	93,0	-65,8	1.305.734	85,7	-69,2
Europa	116.622.594	>100,0	-27,1	69.225.444	>100,0	-24,6	13.365.335	>100,0	-26,6
Außereuropa	29.277.006	>100,0	-33,1	5.120.201	>100,0	-39,6	1.370.763	>100,0	-54,6
davon Langstrecke							553.057	>100,0	-74,0
Sonst. Verkehr	332.450	28,9	10,6	295.555	31,0	60,9	17.565	22,7	4,9
Transit	249.871	44,9	-36,9	128.518	8,4	-50,4	14.479	76,4	40,6
Gesamt	165.303.946	>100,0	-34,1	84.744.032	>100,0	-34,8	16.073.876	>100,0	-37,0
Bewegungen									
Gesamt	1.927.699	41,2	-24,7	1.260.457	32,6	-14,0	140.597	71,1	-37,8

* Verkehr in Deutschland ohne FRA und MUC

b.) Deutschlandweite Verkehrsentwicklung (Januar bis Dezember)

- Im Berichtszeitraum wurden mit über 165,3 Mio. Fluggästen etwa 65,9% des Vorkrisenniveaus erzielt. Mit dieser Entwicklung liegt Deutschland am unteren Ende der großen europäischen Luftverkehrsmärkte. Ursächlich dafür sind nicht zuletzt die erhöhten Kosten und staatlichen Ausgaben wie z.B. die Erhöhung der Luftverkehrssteuer zum 1. April 2022, die Gebühren für die Flugsicherung und die Sicherheitskontrollen. Dies trägt dazu bei, dass der internationale Wettbewerb verzerrt wird bzw. die deutschen Luftverkehrsunternehmen überproportional belastet werden. Die Entwicklung der angebotenen Sitze liegt in Deutschland um mehr als 10 % hinter der von europäischen Nachbarstaaten zurück. Trotz der Folgen des Ende Februar einsetzenden Krieges in der Ukraine ist insgesamt ein positiver Trend zu verzeichnen.
- Der Inlandsverkehr litt unter der schwächeren Geschäftsreisennachfrage sowie den Angebotsreduzierungen aufgrund der Kapazitätsengpässe. Die anhaltende Verschärfung der Reiserichtlinien sowie die verstärkte Nutzung von digitalen Konferenzen und die Verlagerung auf die Bahn verhinderten eine Trendwende bei den Geschäftsreisen. Weiterhin erschwerten verschärfte Reiserichtlinien eine spürbare Rückkehr des Geschäftsreiseverkehrs. Insgesamt blieb der Inlandsverkehr (-59,4 %) unter dem Vorkrisenniveau (Jahr 2019) zurück.
- Die dynamische Erholung der Nachfrage seit März dieses Jahres spiegelt den hohen Wunsch nach touristischen und privaten Reisen wider. Die Ferienzeiten haben die Nachfrageentwicklung gefestigt. Die Europaverkehre bilden den Wachstumsmotor. Traditionelle VFR-Ziele in der Türkei, in Spanien oder Griechenland sowie einzelne osteuropäische Destinationen profitierten davon. Urlaubsreisen, z.B. nach Griechenland, Portugal, in die Türkei und auf die Balearen, erreichten hohe Zuwachsraten, teilweise deutlich über den Aufkommenswerten des Jahres 2019. Insgesamt schloss der **Europa-Verkehr** (-27,1 %) im Berichtszeitraum gegenüber 2019 wesentlich besser als der Inlandsverkehr ab.
- Der **außereuropäische Verkehr** (-33,1 %) wurde weitgehend vom Privatreiseverkehr geprägt und erholte sich nach der Öffnung verschiedener Märkte mit einer überraschenden Dynamik. Vor allem touristisch geprägte Destinationen (Karibik, Sri Lanka, Malediven) erzielten bereits Zuwächse. Weitere beliebte Saisonziele (Tunesien, Ägypten, Mexiko) näherten sich dem Vorkrisenniveau an. Auch die Öffnung des volumenstarken nordamerikanischen Marktes Ende 2021 trug zur Erholung der Interkontinentalnachfrage bei. Ausgenommen von der starken Erholungsphase waren noch immer die Märkte Nordostasiens, insbesondere China, die weiterhin unter den Corona-Einschränkungen litten. Der noch immer zu großen Teilen nicht wieder aufgenommene Asienverkehr verhindert eine noch bessere Entwicklung auf der Langstrecke. Einerseits untersagte Russland wegen des Ukraine-Krieges das Überfliegen von russischem Staatsgebiet, andererseits fliegen asiatische Airlines wegen des unwirtschaftlichen Umweges nicht in vollem Umfang wieder nach Deutschland.

c.) Verkehrsentwicklung Gesamtverkehr in DUS (Januar bis Dezember)

Statistik*	2022	2021	2019	2022/21	2022/19
Bewegungen	130.654	72.793	217.250	57.861	-86.596
Passagiere	16.056.311	7.938.717	25.489.401	8.117.594	-9.433.090
Kennzahlen	2022	2021	2019	2022/21	2022/19
Sitze/Flug	166	166	155	0,0 %	7,1 %
MTOW/Flug	73,6	70,4	72,6	3,2 t	1,0 t
Umsteigeranteil	3,0 %	1,6 %	7,2 %	1,4 PP	-4,2 PP
Pax/Flug	125,0	112,0	119,0	11,6 %	5,0 %
Auslastung	75,2 %	67,2 %	76,6 %	8,0 PP	-1,4 PP

* nur Großluftverkehr, mit Transit

Entwicklung Top-5-Destinationen nach Regionen

Zielgebiet	Destination	Pax lokal 2022	Δ Pax 22/21	Abw. 22/21 %	Abw. 22/19 %
Inland	München	724.927	365.107	>100,0	-51,3
	Berlin	217.209	91.729	73,1	-82,4
	Frankfurt	175.805	83.458	90,4	-53,6
	Hamburg	106.653	42.337	65,8	-79,6
	Dresden	47.631	25.040	>100,0	-71,9
	Sonstige	33.509	-5.078	-13,2	-92,6
	Summe	1.305.734	602.594	85,7	-69,2
Europa	Palma	1.266.293	580.822	84,1	-18,0
	Antalya	1.049.903	540.628	>100,0	12,2
	Istanbul	1.022.128	367.309	56,1	-9,3
	London	526.883	420.373	>100,0	-47,6
	Wien	383.611	198.502	>100,0	-50,1
	Sonstige	9.116.517	4.577.192	>100,0	-14,1
	Summe	13.365.335	6.684.826	>100,0	-26,6
Außereuropa	Hurghada	431.025	283.244	>100,0	-4,5
	Dubai	351.524	230.982	>100,0	-32,4
	Beirut	82.610	7.896	10,6	>100,0
	Marsa Alam	79.678	58.112	>100,0	-21,8
	Tunis	46.055	17.503	61,3	6,5
	Sonstige	379.871	226.166	>100,0	-80,3
	Summe	1.370.763	823.903	>100,0	-54,6
Summe Großluftfahrt (ohne Transit)		16.041.832	8.111.323	>100,0	-37,0

Entwicklung Top-10-Airlines

Airline/-Gruppe	Bewegungen 2022	Δ Bewegungen 22/21	Δ Bewegungen 22/19	Pax lokal 2022	Δ Pax 22/21	Δ Pax 22/19
Lufthansa-Gruppe	56.979	26.924	-44.476	6.090.090	3.284.330	-4.530.139
Condor	8.428	3.918	479	1.529.114	807.465	-57.431
Sun Express	7.326	2.350	-1.263	1.191.742	475.662	-152.717
Tuifly	5.373	774	-1.044	864.238	210.561	-202.462
Corendon Airlines	5.720	2.513	4.426	838.852	405.792	629.654
Turkish Airlines	4.839	1.495	783	817.096	312.463	163.967
Pegasus Airlines	4.159	1.482	605	676.967	299.421	128.431
Emirates	1.088	434	-290	344.804	224.661	-157.448
British Airways	3.600	2.732	-3.620	340.330	274.439	-199.646
Iberia	2.094	1.069	-112	298.433	177.390	-45.822
Sonstige	31.048	14.170	-42.084	3.050.166	1.639.139	-5.013.661
Summe Großluftfahrt	130.654	57.861	-86.596	16.041.832	8.111.323	-9.437.274

Die Auswirkungen von Covid-19 auf den Flugverkehr waren weiterhin deutlich spürbar, auch wenn sich die Lage seit Beginn der Osterferien verbessert hat. Airlines und Reiseveranstalter meldeten zwar einen spürbaren Buchungsanstieg für die späten Sommermonate, aber viele Airlines haben ihr Flugprogramm im Sommer auch deutlich reduziert oder komplett ausgesetzt. Reisewarnungen, Einreisebeschränkungen oder Ausgangssperren einzelner Länder führten zu weniger Flugreisen.

Eurowings startete im Mai mit diversen Sommerzielen und erhöhte auf einigen Strecken die wöchentlichen Flugfrequenzen. Ganz neu geht es seit dem Mai nach Belgrad sowie nach Volos. Insgesamt bedient Eurowings seit Mai mehr als 90 Ziele mit knapp 600 Abflügen pro Woche.

SAS stockte im Mai die wöchentlichen Flugfrequenzen zu allen drei ex DUS angeflogenen Zielen auf. So geht es zehn- statt achtmal nach Stockholm, zehn- statt fünfmal nach Oslo und 24- statt 19-mal nach Kopenhagen.

Tuifly startete ins Sommerflugplanprogramm mit über 20 Zielen mit bis zu 65 Abflügen pro Woche ex DUS.

Condor nahm im Mai wieder diverse Sommerziele auf und hat noch weitere Frequenzaufstockungen vorgenommen. Zudem geht es ganz neu nach Dubrovnik und Rijeka. Insgesamt bedient Condor seit Mai mehr als 30 Ziele mit knapp über 120 Abflügen pro Woche.

Corendon erweiterte deutlich das Flugangebot im Sommer auf knapp 30 Ziele. Mit Dalaman, Nador, Rhodos, Faro und Larnaka wurden gleich fünf neue Ziele aufgenommen. Insgesamt erhöhte sich das Flugangebot im Vergleich zum April von über 50 auf über 80 Abflüge pro Woche.

Sun Express erhöhte im Juli die wöchentlichen Flugfrequenzen zu einigen Zielen und nahm zudem fünf neue Ziele mit ins Flugplanprogramm auf. Damit erweitert sich mit nunmehr 18 Zielen und über 100 wöchentlichen Abflügen das Flugplanprogramm ex DUS gegenüber Mai deutlich (Mai: 13 Ziele und über 60 Abflüge pro Woche).

Als neue Fluggesellschaft verbindet die albanische Air Albania DUS mit Tirana. Ebenso sind in Düsseldorf neu vertreten: TUS Airways nach Tel Aviv, Norwegian Air Shuttle nach Oslo sowie Air Moldova nach Chisinau. Außerdem bietet Fly Egypt (FT) zum ersten Mal ab DUS Charterflüge nach Marsa Alam und Hurghada in Ägypten an.

Seit 15. November fliegt Qatar Airways täglich von DUS nach Doha.

2.3. Organisation und Geschäftsverlauf der Flughafen Düsseldorf GmbH

Der Flugverkehr zeigte sich in den Anfangsmo- naten des Geschäftsjahres durch die Auswir- kungen der Corona-Varianten derart reduziert, dass in wesentlichen Bereichen der FDG die Kurzarbeit als Instrument zur Kostenreduzie- rung unvermeidbar war. Infolge der Invasion Russlands in die Ukraine und des Kriegsbe- ginnns Ende Februar wurden weitreichende Sanktionen gegenüber Russland, russischen Staatsbürgern sowie russischen Unternehmen verhängt, die auch negative Auswirkungen auf Fluggesellschaften und Passagierströme hat- ten. Die verkehrsreichen Sommermonate und entsprechende Spitzenauslastungen führten zu operativen Herausforderungen. Die personellen Engpässe verzögerten die Abfertigungsprozes- se deutlich und führten zu erheblichen Warte- zeiten für Passagiere.

Das in 2020 eingeleitete Kosten- und Effizienz- programm wurde im Berichtsjahr abgeschlos- sen. Die angestrebten Erlössteigerungen und Kostensenkungen aus den vorgesehenen Maß- nahmen konnten in Gänze realisiert und die ent- sprechenden Ergebnispotentiale gehoben wer- den. Darüber hinaus wurden die im Vorjahr beantragten Überbrückungshilfen „Bundesre- gelungen Kleinbeihilfen 2020 bzw. Fixkostenzu- schüsse“ im Berichtszeitraum gewährt.

In 2022 erwirtschaftete die FDG einen Umsatz von TEUR 350.448, der mit TEUR 141.925 bzw. 68 % über dem Vorjahr, allerdings um TEUR 2.526 unter dem ursprünglichen Planwert lag. Ur- sächlich war insbesondere die Verkehrsent- wicklung. Die Passagierzahlen stiegen deutlich auf 16,1 Mio. (Vorjahr: 7,9 Mio.), lagen dennoch rund -5,9% unter dem Plan von 17,1 Mio. Die Flughafenentgelte (TEUR -12.412 bzw. -6,4 %) lagen im Vergleich zu den Mieterlösen (TEUR +6.453 bzw. 8,1%) unter Plan. Pacht und Versorgungsleistungen lagen auf Planniveau. Unter Plan lagen auch die Personalaufwendungen (TEUR -4,742 bzw. -4,4 %), die Instandhal- tungsaufwendungen (TEUR -4,138 bzw. -13,1 %) sowie die Energie-/Versorgungs- und Ent- sorgungsaufwendungen (TEUR -4,253 bzw. -14,5 %). Somit konnte die FDG das operative Ergebnis (EBIT operativ) gegenüber dem Vor- jahr um TEUR 79.270 auf TEUR 36.610 und ge- genüber Plan um TEUR 32.016 verbessern. Der bilanzielle EBIT zeigte mit TEUR 16.263 eine Planüberschreitung von TEUR 10.031 (Plan TEUR 6.232) und eine Verbesserung gegenüber 2021 von TEUR 44.624 auf. Im Vergleich zum operativen EBIT wirken sich hier die Beteili- gungsergebnisse aus. Insbesondere die FDI liegt, durch die Rückabwicklung des in 2021 ge- tätigten Verkaufs, mit TEUR -21,579 deutlich unter den Planannahmen von TEUR -457.

Die Gesellschafter belassen weiterhin das Ergebnis des Jahres 2019 in Höhe von TEUR 63.150 im Unternehmen.

2.4. Entwicklung der Tochter- und Beteili- gungsgesellschaften

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 We- sentlichen die vorfeldseitigen Beförderungen von Passagieren und Crews sowie die Entei- sung von Flugzeugen. Ergänzend wurden in der Vergangenheit bedarfsorientiert in Spitzenzei- ten für die beiden anderen Flugzeug-Abfertigungsunternehmen Bodenabfertigungsleistun- gen erbracht. Darüber hinaus erbringt die FDGHG diverse Leistungen für die FDG im Zu- sammenhang mit dem Betrieb der zentralen In- frastruktur.

Die FDGHG hält im Rahmen der vorfeldseitigen Fluggast- und Crewbeförderung Bodenver- kehrsdienstverträge sowohl direkt mit Luftver- kehrsgesellschaften als auch mit den beiden in DUS ansässigen Bodenverkehrsdienst- anbietern Acciona und Aviapartner. Im Berichtsjahr konnten die Leistungen der Bus- und Crewfah- ren mit Air France und KLM direkt kontrahiert werden, die zuvor unter Vertrag mit Aviapartner standen. Der Bodenverkehrsdienstvertrag mit Qatar Airways, die Ende 2022 den Flugbetrieb nach Düsseldorf aufnahmen, ist endverhandelt. Die Flugzeugenteisung erfolgt in direkten Ver- tragsverhältnissen mit sämtlichen Luftverkehrs- gesellschaften.

Die Gesamtumsatzerlöse des Unternehmens lagen mit TEUR 23.613 in 2022 ca. 45,2 % über dem Vorjahr (TEUR 16.262). Infolge der gegen- über Plan geringeren Verkehrsentwicklung wird der prognostizierte Gesamtumsatz (TEUR 25.061) nicht erreicht.

Die Umsatzentwicklung der FDGHG ist in 2022 im Wesentlichen durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie und den seit Februar 2022 vorherrschenden Krieg in der Ukraine, verbun- den mit dem daraus hervorgehenden weiterhin geringeren Verkehrsaufkommen, bestimmt. Die Erlöse aus den übrigen Bodenverkehrsdienst- leistungen, vorwiegend bestehend aus der vor- feldseitigen Fluggast- und Crewförderung so- wie der Flugzeugenteisung, belaufen sich in 2022 auf TEUR 21.692 nach TEUR 14.324 in 2021.

Das Geschäftsjahr wurde mit einem operativen EBIT in Höhe von TEUR -7.600 (Vorjahr: TEUR -18.135) bzw. einem Jahresfehlbetrag in Höhe von TEUR -8.166 (Vorjahr: TEUR -18.185) leicht über dem Plan-Ansatz in Höhe von TEUR -8.779 abgeschlossen. Das Jahreser- gebnis, bei dem es sich um einen finanziellen Leistungsindikator handelt, dient der internen Steuerung. Der EBITDA lag bei TEUR -5.929 (Vorjahr: TEUR -16.206).

Der Jahresfehlbetrag in Höhe von TEUR 8.166 ist erstmals aufgrund des zum 31.12.2021 gekündigten Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages mittels des mit der Flughafen Düsseldorf GmbH abgeschlossenen Betriebsmittelrahmenkredits von der Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH selbst zu tragen.

Entsprechend der Wirtschaftsplanung für das Jahr 2023 und die Folgejahre ist für 2023 noch ein negatives Ergebnis nachfolgend sind aber Jahresüberschüsse zu erwarten.

Die Geschäftstätigkeit der **Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH (FDCG)** umfasst die Erbringung von Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Luftfrachtschlag 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.

In 2022 wurden von der FDCG 38.547 Tonnen Luftfracht umgeschlagen (Flug und Truck), was einem Rückgang von 3.186 Tonnen oder 7,6 % gegenüber dem Vorjahr bedeutet. In den Mona-

ten Januar bis Juni konnte der Vorjahreswert jeweils übertroffen werden. In den Monaten Juli bis Dezember blieb hingegen das monatliche Frachtaufkommen hinter den Vergleichswerten des Vorjahres zurück.

Die geflogene Fracht lag mit 21.430 Tonnen deutlich unter dem Vorkrisenniveau und wegen im Berichtszeitraum ausgebliebener Frachtflüge leicht unter dem Vorjahr (-4,1 %). Der Luftfrachtersatzverkehr mit LKW lag mit einem Volumen von 17.117 Tonnen 11,7 % unter Vorjahr und hat zudem das Vorkrisenniveau noch nicht wieder erreicht.

Die Umsatzerlöse sind trotz o.g. Tonnagerückgang um 5 % auf TEUR 10.147 (Vorjahr: TEUR 9.672) gestiegen. Die Tonnage ist hingegen um 8 % gegenüber dem Vorjahr gesunken. Maßgeblich für den Umsatzanstieg waren die Erlöse aus Dienstleistungen gegenüber der FDG sowie stark angestiegene Umsätze für die Lagerung und sonstige Erlöse (z.B. Beladungen).

Das EBIT belief sich auf TEUR 778 und liegt damit um TEUR 775 deutlich über dem Vorjahresvergleichswert.

Im Gesamtergebnis schloss die FDCG das Geschäftsjahr mit einem Jahresüberschuss von TEUR 657 (Vorjahr: Jahresfehlbetrag von TEUR 82) ab.

Die **Flughafen Düsseldorf Security GmbH (FDSG)** erbringt im Wesentlichen Sicherheitsdienstleistungen am Flughafen Düsseldorf. Das Geschäftsjahr 2022 der Flughafen Düsseldorf Security GmbH wurde mit einem negativen Ergebnis, das besser als das im Wirtschaftsplan 2022 ausgewiesene Ergebnis ausfiel, abgeschlossen. Im Wirtschaftsplan 2022 war ein Ergebnis von TEUR -1.297 prognostiziert. Tatsächlich liegt das Ergebnis der FDSG in 2022 bei TEUR -899.

Unverändert werden die Umsatzerlöse der FDSG überwiegend mit Gesellschaften bzw. Geschäftsbereichen des FDG-Konzerns erzielt. Die FDSG erhielt in 2022 von der Muttergesellschaft deutlich mehr als die geplanten Aufträge im Bereich der Service-Dienstleistungen am Flughafenstandort Düsseldorf. Aufgrund der Probleme bei der Passagierkontrolle wurde insbesondere in den Sommermonaten das Servicepersonal signifikant aufgestockt.

Insgesamt lagen die Gesamtumsatzerlöse in 2022 bei TEUR 25.356 und sind damit um TEUR 2.333 gegenüber dem Vorjahr 2021 gestiegen.

Die im Geschäftsjahr 2022 erbrachten Sicherheitsdienstleistungen wurden wie in den Vorjahren auch unter Kosten- und Flexibilitätsgesichtspunkten in Teilen mit Hilfe des Einsatzes von Fremdpersonal des Dienstleisters Klüh Security GmbH abgedeckt.

Der Jahresfehlbetrag in Höhe von TEUR 899 ist erstmals aufgrund des zum 31.12.2021 ausgelaufenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages mittels des mit der Flughafen Düsseldorf GmbH abgeschlossenen Betriebsmittelrahmenkredits von der FDSG selbst zu tragen.

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 weiter veräußert. Im Geschäftsjahr konnten Erlöse aus Nachzahlungsverpflichtungen realisiert werden.

Die Umsatzerlöse betragen TEUR 13.843 (Vorjahr: TEUR 35.463) und beinhalten u. a. einen Grundstücksverkauf mit Notarvertrag vom 20. Dezember 2022 (Vorjahr: ein Verkauf, der in 2022 rückabgewickelt wurde). Die Umsatzerlöse bestehen überwiegend aus den Erlösen aus Grundstücksverkäufen (TEUR 11.394) und der Vermietung und Verpachtung sowie Versorgungsleistungen (TEUR 2.432). Aufgrund der in 2022 eingetretenen Insolvenz des Käufers und der damit vollzogenen Rückabwicklung des in 2021 erfolgten Grundstücksverkaufs sind die Grundstücke zum 27. Oktober 2022 an die FDI zurückgegangen. Eine Teilfläche (Baufeld 1) konnte mit Notarvertrag vom 20. Dezember 2022 wieder weiterveräußert werden.

Die im Wesentlichen aus der konzerninternen Vermietung der Tiefgarage Parkhaus 8 erzielten Mieterlöse betragen TEUR 1.913 (Vorjahr: TEUR 1.940).

Der Jahresfehlbetrag vor Verlustausgleich für das Geschäftsjahr 2022 beträgt TEUR 21.579 (Vorjahr: Jahresüberschuss TEUR von 32.255) und wird aufgrund des bestehenden Gewinn- und Beherrschungsvertrags von der Gesellschafterin Flughafen Düsseldorf GmbH ausgeglichen.

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 erzielte im Geschäftsjahr 2022 Umsatzerlöse von TEUR 13.232 (Vorjahr: TEUR 14.349). Damit wurden die geplanten Umsatzerlöse um TEUR 3.219 unterschritten. Für das Geschäftsjahr 2022 ergibt sich ein Jahresüberschuss vor Ergebnisabführung von TEUR 856 (Vorjahr: TEUR 759). Dies ist in Höhe von TEUR 72 über dem Planansatz. Dieser wird aufgrund des bestehenden Gewinn- und Beherrschungsvertrags an die Gesellschafterin Flughafen Düsseldorf GmbH abgeführt.

2.5. 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 2022	Ist 2021
EBIT (in TEUR)	7.130	-28.926
EBITDA (in TEUR)	85.020	49.494
EBITDA-Marge	23,1 %	20,2 %
ROCE	0,8 %	-2,9 %
Eigenkapitalrentabilität	-23,8 %	-50,0 %
Umsatzrentabilität (operatives Ergebnis)	1,8 %	-11,8 %
Kapitalrendite	0,5 %	-2,3 %
Umsatz/Mitarbeiter FTE (in EUR)	215.498	133.418
Personalaufwand/Mitarbeiter FTE (in EUR)	82.474	74.328
Wirtschaftliches Eigenkapital (in TEUR)	92.298	113.024
Wirtschaftliches Eigenkapital/Bilanzsumme	7,19 %	8,76 %

Auch im dritten Jahr in Folge waren die Umsätze wie auch die Aufwendungen der FDG durch die Corona-Pandemie geprägt. Der Flughafen Düsseldorf Konzern erzielte in 2022 bei einem Gesamtumsatz von TEUR 368.280 (Vorjahr: TEUR 244.736) einen Konzernjahresfehlbetrag von TEUR 19.649 (Vorjahr: TEUR 39.993).

Die Erlöse im Aviation-Bereich lagen mit TEUR 207.787 (Vorjahr: TEUR 112.346) deutlich über dem Vorjahresniveau. Sie setzten sich aus fixen und variablen Landeentgelten, Ab-

stellentgelten sowie Entgelten für Bodenverkehrsdienstleistungen zusammen. Der Anstieg ist auf das erhöhte Passagieraufkommen zurück zu führen. Die Erlöse aus Flughafenentgelten erholten sich in 2022 deutlicher als im Vorjahr um TEUR 88.194 bzw. 94,9 % auf TEUR 181.166 (Vorjahr: TEUR 92.972). Die Erlöse aus Flughafenentgelten setzten sich im Wesentlichen zusammen aus Lande- und Startentgelten sowie Passagierentgelten. Diese sind mit TEUR 178.091 (Vorjahr: TEUR 90.044) gegenüber dem Vorjahr um 97,8 % ebenfalls deutlich gestiegen. Die Auslösegrenzen der Förderungen gemäß Entgeltordnung, die im Vorjahr kaum erreicht wurde, führt zu Erlösminderungen im Jahr 2022 in Höhe von TEUR 10.879.

Die Erlöse im Bereich „Non-Aviation“ verzeichneten mit TEUR 160.493 (Vorjahr: TEUR 132.393) ebenfalls einen durch Einmaleffekte geprägten deutlichen Anstieg. Die Non-Aviation Erlöse setzten 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. Die Grundstücksverkäufe sind im Berichtsjahr deutlich auf TEUR 11.394 (Vorjahr: TEUR 32.761) gesunken.

Die sonstigen betrieblichen Erträge waren geprägt von Einmaleffekten. In 2022 reduzierten sich diese um mehr als die Hälfte bzw. um TEUR 38.060 auf TEUR 35.498. Der Rückgang lag im Wesentlichen an den im Vorjahr erstatteten Ausgleichszahlung für ungedeckte Vorhaltekosten gemäß der „Richtlinie Ausgleich Vorhaltekosten für Flughäfen“ in Höhe von TEUR 60.939. In diesem Berichtsjahr wurden Überbrückungshilfen gewährt und entsprechend TEUR 13.766 ertragswirksam realisiert. Des Weiteren werden in den sonstigen betrieblichen Erträgen die periodenfremden Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von TEUR 6.850, die Erträge aus der Auflösungen der Sonderposten für Zuschüsse in Höhe von TEUR 2.804 (Vorjahr: TEUR 3.203) sowie sonstige periodenfremde Erträge in Höhe von TEUR 1.690 ausgewiesen.

Der Materialaufwand in Höhe von TEUR 97.826 erhöhte sich um TEUR 12.318. Er beinhaltet im Wesentlichen Materialkosten, Energiekosten, Instandhaltungskosten, die Erbpachtzinsen, bestimmte Miet- und Leasingaufwendungen und bestimmte Fremdleistungen. Wie im Vorjahr sind die Materialaufwendungen durch Sparmaßnahmen geprägt, die weiterhin im Zuge der Corona-Pandemie 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. Während die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe

um TEUR 1.657 auf TEUR 20.957 nur leicht stiegen, erhöhten sich die Aufwendungen für bezogene Leistungen deutlich um TEUR 10.661 auf TEUR 76.869. Ab dem Berichtszeitraum erfolgt erstmals der Ausweis der Bewachungs- und Sicherheitsdienstleistungen (TEUR 12.550) unter den Materialaufwendungen. Der entsprechende Ausweis des Vorjahres wurde angepasst. Es erfolgt eine Umgliederung vom sonstigen betrieblichen Aufwand in den Materialaufwand in Höhe von TEUR 11.839 für 2021.

Der Personalaufwand erhöhte sich um TEUR 4.600 auf TEUR 140.945. Dieser setzt sich zusammen aus den Löhnen und Gehältern und den sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung. Die Kurzarbeit in den ersten Monaten des Berichtszeitraums hat zu einer Entlastung der Personalaufwendungen geführt, auch wenn das Volumen in der Kurzarbeit deutlich geringer als in 2021 ausfiel. Die Tarifsteigerung zum 01. April 2022 um 1,8 % führen ebenfalls zu einer Erhöhung der Aufwendungen im Berichtszeitraum. Die Anzahl der Beschäftigten ging im Jahresdurchschnitt um 52 (inkl. Auszubildender) zurück. Die Anzahl der Beschäftigten hat sich zum Stichtag (31. Dezember) auf 1.835 deutlich verringert.

Die Abschreibungen sind gegenüber dem Vorjahr leicht um TEUR 530 auf TEUR 77.891 rückläufig. Es wurden keine außerplanmäßigen Abschreibungen erfasst.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen deutlich im Vergleich zum Vorjahr an. Diese waren mit TEUR 84.213 (Vorjahr: TEUR 52.635) insbesondere durch Einmaleffekte geprägt. Es wurde ein Verlust aus der Ausbuchung von Forderungen in Höhe von TEUR 32.559 erfasst. Aufgrund der in 2022 eingetretenen Insolvenz und der damit vollzogenen Rückabwicklung des in 2021 erfolgten Grundstücksverkaufs sind die Grundstücke zum 27. Oktober 2022 an die FDI zurückgegangen. 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 7.130 (Vorjahr: TEUR -28.926). Damit einhergehend konnte ein EBITDA in Höhe von TEUR 85.020 (Vorjahr: TEUR 49.494) und damit eine EBITDA-Marge von 23,1 % (Vorjahr: 20,2 %) erreicht werden.

Für das Geschäftsjahr 2022 konnten Beteiligungserträge aus Equity-Bewertungen von TEUR 372 (Vorjahr: TEUR 52) aus der SITA Airport IT GmbH erzielt werden.

Der Zinsaufwand ist von TEUR 26.021 in 2021 auf TEUR 28.275 aufgrund höherer Basiszinsen angestiegen. Externe Finanzierungen wurden von der Muttergesellschaft FDG aufgenommen.

Vermögenslage

Das mittel- und langfristig gebundene Vermögen ist mit TEUR 965.701 unter Vorjahresniveau (TEUR 994.402).

Das Sachanlagevermögen reduzierte sich, bedingt durch die Abschreibung um TEUR 27.848 auf TEUR 939.541. Die Investitionen in Höhe von TEUR 50.800 (Vorjahr: TEUR 64.779) reduzierten sich auf die betriebsnotwendigen Investitionen. Die größten Zugänge zu den Anschaffungskosten der Flughafenbauten (TEUR 4.074) betreffen u.a. das Bürogebäude der Halle 8 für die Bundespolizei mit TEUR 1.208, den Relaunch Gastro „White Monkey“ mit TEUR 681 sowie den Relaunch Gastro „Bakery“ im Flugsteig C mit TEUR 546.

Weitere Zugänge bei den Flughafenbauten verteilen sich auf verschiedene Baumaßnahmen an den Flugsteigen A, B, ZG, sowie Umbauten im Flugsteig C, der Halle C und der Interimshalle für die Gepäckförderanlage.

In den Zugängen bei der Betriebs- und Geschäftsausstattung von TEUR 4.511 befinden sich im Wesentlichen Ausstattungen im Bereich der Fluggastabfertigung mit TEUR 2.559 sowie neue Ausstattungen bei den Pachtbetrieben mit TEUR 969.

Wesentliche Positionen in den Zugängen zu den Anlagen im Bau mit TEUR 18.982 sind der Aufbau des modularen Flugsimulators mit TEUR 2.435, der Umzug der Lufthansa Technik in die Halle 7 mit TEUR 2.246, der Bau des Provisoriums für die Feuerwache Nord mit TEUR 1.196, die bauliche Schaffung einer Infrastruktur für das Entry Exit System mit TEUR 1.114, sowie der Neubau einer Kühlturmzentrale der Anlage 50–53 mit TEUR 573.

Die Abgänge für das Sachanlagevermögen und die immateriellen Wirtschaftsgüter von TEUR 44.517 betreffen im Wesentlichen diverse Verschrottungen bei den Betriebsanlagen (hier die alte Gepäckförderanlage) mit TEUR 29.089 sowie Verschrottungen der Betriebs- und Geschäftsausstattung mit TEUR 7.597 und diverse Verschrottungen bei den Flughafenbauten mit TEUR 777.

Darüber hinaus wurden TEUR 233 der Anlagen im Bau aufwandseitig erfasst, da diverse Baumaßnahmen nicht zur Ausführung gekommen sind und auch nicht mehr weiterverfolgt werden.

Die Finanzanlagen erhöhten sich um TEUR 12 auf TEUR 213. Dies ist auf den Entfall der Vollkonsolidierung der Japon zurückzuführen. Entsprechend wird der Beteiligungsbuchwert mit TEUR 25 im Konzern ausgewiesen.

Das Umlaufvermögen in Höhe von TEUR 197.465 erhöhte sich um TEUR 32.007 gegenüber dem Vorjahr. Der Anstieg ist mit der Bildung weiterer Liquiditätsreserven zu begründen. Die liquiden Mittel erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 58.100 auf TEUR 156.527. Die Forderungen aus Lieferung und Leistungen reduzierten sich im Gegenzug um TEUR 28.352 auf TEUR 29.640. Zum Stichtag des Vorjahres wurde eine Forderung aufgrund des Grundstücksverkauf der FDI (TEUR 35.730) ausgewiesen.

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. Die aktiven latenten Steuern haben sich im Wesentlichen aufgrund der

bestehenden steuerrechtlichen Verlustvorträge für die Gewerbesteuer von TEUR 220.257 sowie für die Körperschaftsteuer von TEUR 228.783 um TEUR 576 auf TEUR 87.835 erhöht.

Finanzlage und Gesamtaussage

Das gezeichnete Kapital und auch die Kapitalrücklage sowie die Gewinnrücklage haben sich zum Vorjahr nicht verändert. Durch die aufgelaufenen Verluste der letzten Jahre wurde das Eigenkapital vollständig aufgezehrt. Entsprechend wird ein nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag in Höhe von TEUR 29.909 ausgewiesen (Vorjahr: TEUR 10.260).

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 2.426 auf TEUR 9.150 angestiegen. Die sonstigen Rückstellungen erhöhten sich, bedingt durch die höheren Rückstellungen für Airlineförderungen, im Rahmen der Flughafen-Entgeltordnung (TEUR 11.140) um TEUR 3.665 auf TEUR 59.785.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind 2022 um TEUR 3.362 auf TEUR 911.558 gestiegen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten setzen sich zusammen aus bilateralen Darlehen in Höhe von TEUR 773.280 und Restverbindlichkeiten aus in 2014 und 2020 aufgenommenen Schuldscheindarlehen in Höhe von TEUR 138.000. Weiterhin bestehen

Verbindlichkeiten gegenüber weiteren Darlehensgebern aus in 2014 aufgenommenen Schuldscheindarlehen sowie aus bilateral abgeschlossenen Verträgen in Höhe von insgesamt TEUR 108.500.

Im Zuge der Sicherung der Liquidität hat der Gesellschafter in 2020 ein subordiniertes Darlehen in Höhe von TEUR 100.000 gewährt. Es wurden, nachdem die erste Tranche in Höhe von EUR 60.000 in 2020 abgerufen wurde, im Jahr 2021 weitere TEUR 40.000 abgerufen.

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 156.527 (Vorjahr: TEUR 98.427) aus. Kurzfristige Betriebsmittelkredite sind in den Finanzmittelfonds nicht einbezogen.

Neben der Optimierung der Kosten- und Risikostruktur der Finanzierung der Gesellschaft steht die Fähigkeit der Gesellschaft, ihren fälligen Zahlungsverpflichtungen jederzeit nachzukommen, im Mittelpunkt des Finanzmanagements. Die Liquidität ist durch die Aufnahme des Gesellschafterdarlehens über TEUR 100.000, den NRW.Bank.Infrastruktur Corona-Kredit über TEUR 250.000 mit 80%iger Haftungsfreistellung sowie neuer bilateraler Darlehen in Höhe von TEUR 50.000 auf Grundlage der derzeitigen Planung bis einschließlich 2024 gesichert. Zudem wurde eine RCF-Linie über TEUR 117.500 abgeschlossen, die weitere Liquiditätsbedarfe abdecken kann.

2.6. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Flughafen Düsseldorf GmbH als Arbeitgeber

Nach Restrukturierung und Kurzarbeit lag der Fokus der Personalarbeit im Jahr 2022 auf der Stabilisierung der Arbeits- und Beschäftigungssituation.

Der Abschluss der internen Restrukturierung, die Wiederherstellung der Arbeitgeberattraktivität und das Rekrutieren von Personal waren die wesentlichen Herausforderungen.

Neben externen Einstellungen in den Bereichen IT und Digitalisierung lag der Fokus im Recruiting auf gezielten internen Karriereangeboten für die Beschäftigten. So waren 75 % aller internen Stellenbesetzungen persönliche Karriereschritte für die internen Kandidaten.

Aus- und Weiterbildung mussten für das Jahr 2022 auf die weiterhin wirtschaftlich angespannte Situation angepasst werden. Dennoch waren im Jahr 2022 mehr als 50 junge Menschen am Flughafen Düsseldorf in der Ausbildung beschäftigt oder absolvierten ein duales Studium im Bereich Luftverkehrsmanagement; der Fokus der Ausbildung lag auf den flughafenspezifischen Berufsbildern, um die operativen Bereiche zu stärken und die Prozesse im Terminal zu stabilisieren. Auch die Ausbildungsquote von zukünftigen Brandmeistern wurde bedarfsgerecht angepasst und damit verdoppelt.

Die interne Aus- und Weiterbildung ist das Fundament einer erfolgreichen und zukunftsgerichteten Personalpolitik. Daher wird der Flughafen auch zukünftig in eine erfolgreiche Aus- und Weiterbildung investieren und die Anzahl der Ausbildungsplätze und das Angebot dualer Studiengänge für 2023 erneut ausbauen.

Entwicklung der Beschäftigten

Zum 31.12.2022 waren bei dem Konzern der Flughafen Düsseldorf GmbH (ohne Geschäftsführer) beschäftigt:

	31.12.2022	31.12.2021
Angestellte	1.836	2.034
Auszubildende	57	81
Gesamt	1.893	2.115

In Bezug auf die Altersstruktur der Beschäftigten ergab sich zum Stand 31.12.2022 bei der Flughafen Düsseldorf GmbH (inkl. Auszubildender) ein Durchschnittsalter von 44,4 Jahren. Im Vergleich zum Vorjahr (Durchschnittsalter: 45,1 Jahre) ist das Durchschnittsalter gesunken. Die Altersstruktur ist dadurch gekennzeichnet, dass die oberen Altersklassen deutlich stärker besetzt sind. So sind 11 % der Beschäftigten zwischen 41 und 45 Jahre, 12 % zwischen 46 und 50 Jahre, 17 % zwischen 51 und 55 Jahre und 17 % zwischen 56 und 60 Jahren alt. Die Fluktuationsquote betrug für das Jahr 2022 insgesamt 6,9 %, wovon 1,2 % auf reguläre Renten-

eintritte und 1,2 % auf das Freiwilligenprogramm entfallen. (2021: 12,0 % Gesamtfuktuationsquote, davon 1,2 % Renteneintritte und 6,2 % Freiwilligenprogramm).

Für alle tarifgebundenen Beschäftigten der Flughafen Düsseldorf GmbH findet der Tarifvertrag TVöD-F Anwendung. Im Rahmen des § 18 TVöD-F ist auch im Geschäftsjahr 2022 an die berechtigten Beschäftigten zusätzlich zum Tabellenentgelt ein Leistungsentgelt gezahlt worden.

Für AT- und Leitende Angestellte kommt ein Entgelt-Grading-System (Willis Towers Watson) mit variablen Gehaltskomponenten zur Anwendung, das an ein Zielvereinbarungssystem mit ergebnisabhängigen und persönlichen Zielen gekoppelt ist.

Im Bereich der Aus- und Weiterbildungskosten wurde für das Jahr 2022 ein zentrales Budget in Höhe von TEUR 942 geplant. Bis Dezember 2022 sind für unterschiedlichste Fortbildungsmaßnahmen TEUR 706 abgerufen worden.

In diesem Jahr wurden neben gesetzlich vorgeschriebenen bzw. absolut betriebsnotwendigen Seminaren und Weiterbildungen wieder fachlich notwendige Qualifizierungen sowie Trainings u.a. zu den Themen Leadership und Projektmanagement durchgeführt. Weiterhin wurden in diesem Jahr diverse (digitale) Schulungsangebote zur Gesundheitsprävention wie z.B. Achtsamkeit, Resilienz oder Stressmanagement für alle Beschäftigten bereitgestellt, die sich den konkreten Themen in der Pandemie und den damit verbundenen neuen Herausforderungen widmen.

3. PROGNOSE-, CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

3.1. Prognosebericht

Wirtschaftliche und branchenbezogene Prognose

Die Prognosen für das kommende Jahr sind mit großer Unsicherheit behaftet und hängen, wie im Vorjahr, mit dem weiteren Verlauf der Corona-Pandemie sowie dem Krieg in der Ukraine zusammen. Die Erholung des Tourismus und des geschäftsreisenden Verkehrs machen es weiterhin schwierig, die wirtschaftliche und branchenbezogene Entwicklung vorherzusehen. Der Internationale Währungsfonds (IWF) geht derzeit von einer Wachstumsprognose für die Weltwirtschaft von 2,7 % für 2023 aus.

Slot Koordination Winter 2022/23

Zum 04.01.2023 sind 44.332 Slots für den Flughafen Düsseldorf koordiniert. Das sind 2,1 % (=969) Slots weniger als zum vergleichbaren Vorjahreszeitpunkt.

Der aktuelle Stand der Koordination spiegelt die Unsicherheiten im Luftverkehr aufgrund des andauernden Ukraine-Kriegs sowie der wachsenden Inflation und der steigenden Energiekosten wider. Die Fluggesellschaften planen ihre Kapazitäten aus diesen Gründen sehr vorsichtig. Da es aber zu diesem Zeitpunkt, anders als noch 2021 keine grundsätzlichen Einschränkungen im Luftverkehr aufgrund der Corona Pandemie mehr gibt, ist kein dramatisches Abschmelzen des Slot Bestands bis zum Ende der Saison zu erwarten.

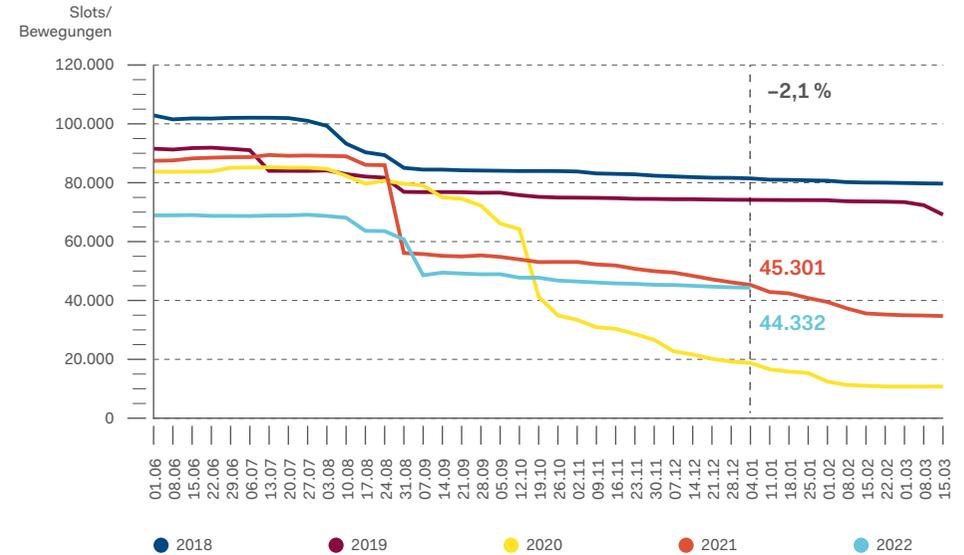


Abbildung 1: Entwicklung der wöchentlichen Koordinationsstände (Linien- und Charterflüge) für die Winterflugpläne 2018–2022 (auf 21 Wochen normiert)

Auch für die Flugplansaison Winter 2022/23 hat die EU die sogenannte 80/20-Regel, die weltweit zur Kalkulation der historischen Slot-Rechte herangezogen wird, ausgesetzt und Mitte Oktober 2022 für diese Flugplansaison durch die 75/25-Regel ersetzt.

In der Folge können die Fluggesellschaften ihren Slot-Bestand um Bewegungen bereinigen und trotzdem die historischen Slot-Rechte für die Wintersaison 2023/24 sichern.

Slot Beantragung und -Koordination Sommer 2023

In der Sitzung des Koordinierungsausschusses vom 31. August 2022 für die Flugplansaison Sommer 2023 wurde zwischen dem Bundesverkehrsministerium (BMVI) und dem NRW Ministerium für Natur, Umwelt und Verkehr (MNUV-NRW) Einvernehmen darüber erzielt, dass auch für diese Flugplanperiode die Koordinierungseckwerte von 43 (bei Einbahnbetrieb) bzw. 45 (bei Zweibahnbetrieb) unverändert bestehen bleiben.

Zum Slot-Anmeldeschluss am 7. Oktober 2022 wurden für die gesamte Sommersaison 2023 insgesamt 134.424 Slots für Starts und Landungen in Düsseldorf beantragt.

Im Vergleich zur letzten Sommersaison, für die 155.976 Slots beantragt wurden, beträgt der Rückgang insgesamt -18.552 Slots, bzw. -11,9%.

Die Beantragung der Airlines ist von einem vorsichtig positiven Planungsverhalten gekennzeichnet. Der zahlenmäßige Rückgang der beantragten Slots geht überwiegend auf solche Airlines zurück, die zwar für Sommer 2022 Slots beantragt hatten, jedoch keine Flüge durchgeführt haben. Diese Airlines, u.a. Ryanair, sind dabei für ca. 83 % des Rückgangs verantwortlich.

In der Spitzenstunde um 06:00 Uhr (Lokalzeit) wurden bis zu 54 Slots pro Stunde nachgefragt. Für die Spitzentagen 23. und 30.06.2023 wurden 711 Slots beantragt, für den Sommer 2022 waren bis zu 777 Slots nachgefragt (max. wäre 747 koordinierte Slots pro Tag möglich).

Mit der Erstkoordination am 8. November 2022 sind vom Flughafenkoordinator für den Flughafen Düsseldorf 137.826 Slots im Linien- und Charterverkehr sowie für Positionierungsflüge (=26) zugeteilt worden. Dies entspricht einem Minus von 13.680 Slots (-9,03%) gegenüber der Erstkoordination 2022 (normiert).

Dabei konnten vom Flughafenkoordinator alle beantragten Slots zugeteilt werden. An elf Tagen wurden mehr als 700 Slots koordiniert, in der Spitze 711 am 23. und 30. Juni 2023.

Nach dem Zeitpunkt der Erstkoordination werden von den Airlines zur Slot-Konferenz weitere Slots koordiniert, sodass sich der koordinierte Bestand zum 05.01.2023 um 1.218 Slots (Linie/Charter) auf 139.044 erhöht hat.

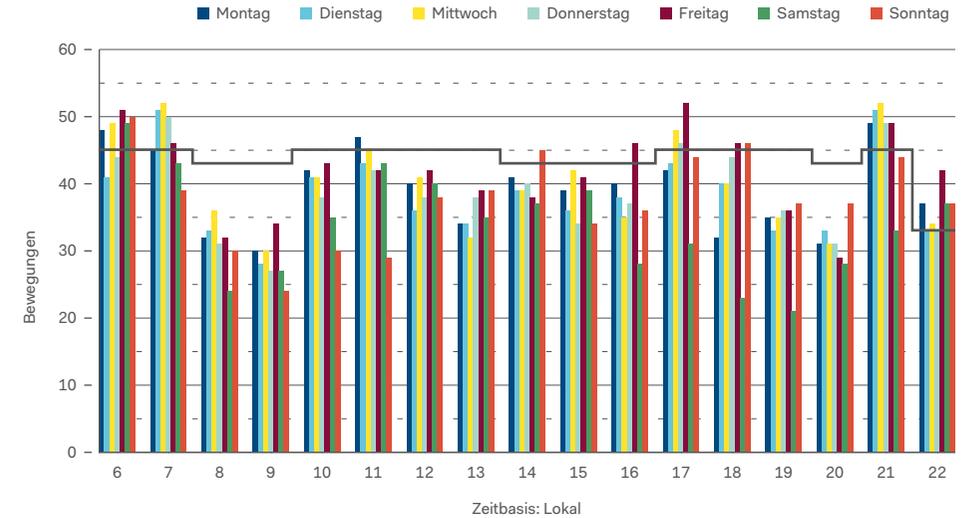


Abbildung 2: Musterwoche zum Datenbestand der Beantragung Sommer 2023

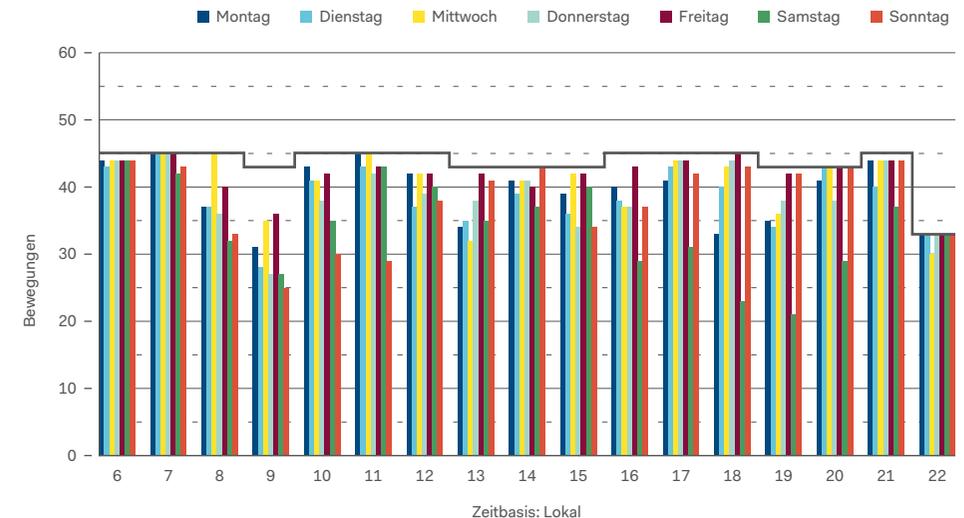


Abbildung 3: Musterwoche zum Datenbestand der Erstkoordination Sommer 2023

3.2. Ausblick 2023

Auf Basis der zuvor dargestellten Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung geht die Geschäftsführung der FDG für das Geschäftsjahr 2023 von einem gegenüber 2022 höheren Passagiervolumen in Höhe von über 20 Mio. am Flughafen Düsseldorf aus, das aber weiterhin 18 % unter den Verkehrszahlen aus 2019 liegt. Infolge der steigenden Verkehre wird mit einer weiteren Umsatzerholung im Bereich Aviation sowie auch Commercial gerechnet. Der Umsatz liegt noch rund 9 % unter dem Umsatz des Jahres 2019. Für das Jahr 2023 wird mit Umsatzerlösen von TEUR 465.864 und einem Jahresüberschuss von TEUR 33.857 gerechnet. Das erwartete bilanzielle EBIT ist mit rund TEUR 86.351 wieder deutlich positiv. In der Gesamtbetrachtung wird mit einer weiteren Erholung in den nächsten Jahren gerechnet. Es wird erwartet, dass die Passagierzahlen aus 2019 im Jahr 2026 und der Umsatz 2019 von TEUR 458.986 in 2024 wieder erreicht und auch leicht überschritten werden können.

Wesentliche Investitionen des kommenden Geschäftsjahres werden neben Ersatzinvestitionen insbesondere der Neubau des Rollweges K5/L9, der Neubau der Hauptfeuerwache, der Umbau der Beleuchtung der Parkhäuser auf LED-Technik, die Neugestaltung der Zugangssituation am Flugsteig A, die Errichtung einer operativen Fläche nach Abbruch der Halle 5/6 sowie die Implementierung von Self-Baggage-Drop-Off sein. Zudem fallen Restmittel für die weitgehend abgeschlossenen Projekte Umbau von Halle 7 für den Umzug der Lufthansa Technik und die Schaffung der Infrastruktur für ein Entry Exit System an.

Trotz der in 2022 erfolgten Rückabwicklung eines Grundstücksverkaufs aus 2021 in der Airport City zeigt der dann noch in 2022 erfolgte Verkauf eines Teils dieses Grundstückes, dass das Interesse von Projektentwicklern und Immobiliengesellschaften, weiter an diesem Standort zu investieren, vorhanden ist. Der Verkauf von drei Grundstücken der Airport City II wird für 2023 unterstellt. Bis 2026 wird erwartet, dass dann alle Flächen verkauft sind.

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit wird für 2023 wesentlich besser als 2022 und mit EUR 106 Mio. im dreistelligen Millionenbereich erwartet. Trotz der gegenüber 2022 höheren Investitionstätigkeit ist keine Neukreditaufnahme notwendig, da durch das Gesellschafterdarlehen, den NRW-Kredit und in 2022 bilateral abgeschlossene Kreditverträge die FDG bis einschließlich 2023 durchfinanziert ist. Die ursprünglich für 2023 geplante Neuaufnahme von EUR 50 Mio. wurde Ende 2022 abgeschlossen und im Dezember 2022 sowie Januar 2023 ausgezahlt.

In der Gesamtbetrachtung sieht die Geschäftsführung die FDG mit einem weiteren Anstieg des Verkehrs weiter eine positive Entwicklung in den nächsten Jahren mit einer Rückkehr zur alten Ertragskraft.

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, das organisatorisch im Bereich der Abteilung 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 identifizierten Chancen bzw. Risiken und damit verbundenen Maßnahmen zur Verfügung steht. Neu auftretende wesentliche Chancen bzw. Risiken sind im Rahmen einer Ad-hoc-Meldung, unabhängig von der regelmäßigen Berichterstattung, direkt mitzuteilen. Darüber hinaus erfolgt pro Quartal eine Chancen- und Risikoin-

ventur 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 - gravierend	R - erheblich	R - bedeutsam	R - spürbar		C - spürbar	C - bedeutsam	C - erheblich	C - gravierend
Auswirkung				Auswirkung				

Wesentliche Chancen und Risiken

Der Luftverkehr hat sich in 2022 nach einem schwierigen ersten Quartal deutlich erholt und annähernd zu einer Verdoppelung der Passagierzahlen auf knapp über 16 Mio. geführt. Insbesondere im Sommer 2022 gab es ein starkes Wachstum im VFR-Verkehr und im Europaverkehr, während viele interkontinentale Ziele noch nicht wiederaufgenommen wurden oder werden konnten. Auch der innerdeutsche Flugverkehr erholte sich nur sehr schleppend und ist weit von den Zahlen aus 2019 entfernt. Durch den Ukraine-Krieg sind zudem die Verbindungen nach Russland und in die Ukraine entfallen. Der Geschäftsreiseverkehr erreichte erwartungsgemäß bisher nicht das Vorkrisenniveau. Das Risiko von Streckenstreichungen, Marktaustritten sowie Auswirkungen der konjunkturellen Entwicklung durch die starken Preisanstiege können die Verkehrsentwicklung neben den weiter möglichen Effekten aus Krieg, Terror und Streiks auch in 2023 negativ beeinflussen. Im Wirtschaftsplan 2023 bis 2027 wird für das Jahr 2023 von einem Passagieraufkommen von mehr als 20 Mio. Passagieren und damit 82 % des Wertes aus 2019 ausgegangen. Die ADV geht für 2023 von einer Recovery von 81 % aus. Erst für das Jahr 2026 wurde unterstellt, das Passagieraufkommen aus 2019 wieder zu erreichen. Man geht davon aus, dass sich der Flugverkehr nicht sprunghaft, sondern nur schleppend erholt. Der Ukraine-Krieg kann weiter Einfluss auf den Luftverkehr nehmen. Durch die anhaltende Energiekrise und die hohen Preise ist zu erwarten, dass die allgemeine Kaufkraft

zurückgeht und sich das geringere verfügbare Einkommen dann auch auf die Urlaubsplanung auswirken kann. Für das Gesamtjahr 2023 besteht daher trotz guter Prognosen für den Sommerflugplan eher das Risiko einer Planunterschreitung. Hauptsächlich dafür verantwortlich sind hierfür die sich abzeichnende schlecht verlaufende Wintersaison im ersten Quartal 2023 und der nunmehr seit Ende Februar 2022 anhaltende Ukraine-Krieg mit den damit verbundenen wirtschaftlichen Folgen.

Es besteht zudem nach wie vor das Risiko von weiteren Corona-Wellen und damit einhergehenden Reiseeinschränkungen, auch mit erheblichen Auswirkungen auf den Flugverkehr. Sollte eine weitere schwere Welle durch nicht ausreichenden Impfschutz, weitere Mutationen o.Ä. im Jahr 2023 kommen und starke Reiseeinschränkungen oder gar einen erneuten Lockdown erzwingen, ist dies im Risiko „Epidemie/Pandemie“ abgebildet. Aktuell sind aber keine Einschränkungen im Luftverkehr zu erwarten und das Risiko wird derzeit als gering gesehen. Resultierend aus dem Worst-Case-Szenario der ADV könnte die Recovery-Rate in 2023 bei Eintritt der generellen Risiken zzgl. Pandemieeffekten auf 65 % sinken.

Der aktuelle Wirtschaftsplan sieht eine Annahme für die Erteilung der Betriebsgenehmigung in 2023 vor. Es wird erwartet, dass das Ministerium die Anhebung des Eckwerts von 45 Slots auf 58 Slots im Linien- und Charterverkehr (IFR) in den 56 wöchentlichen Stunden mit Zwei-

bahnutzung genehmigt. Es besteht jedoch das Risiko, dass das Planfeststellungsverfahren negativ beschieden wird und sich die im Zusammenhang mit der erweiterten Betriebsgenehmigung geplanten Effekte (z.B. Flexibilisierung Bahnnutzung, Erhöhung Spitzenstunde) nicht realisieren lassen. Bei einem positiven Bescheid könnten sich Kompensationsmaßnahmen im Genehmigungsverfahren ergeben, die sich unmittelbar negativ auswirken könnten. Hier zeichnen sich Beschränkungen in der Nachtflugregelung ab, die in der Folge weniger Flugbewegungen und Risiken für die Ansiedlung von Flugzeugen und Aktivitäten am Standort bedeuten würden und dem positiven Effekt der Anhebung der Stundeneckwerte tagsüber gegenüberstehen.

Aufgrund der Corona-Pandemie haben sich die Finanzkennzahlen der FDG stark verschlechtert. Die Eigenkapitalquote wird im Wirtschaftsplan erst in 2023 die Marke von 10 % überschreiten. Zudem wird ein Verschuldungsgrad <5 frühestens in 2024 erwartet. Das Risiko besteht in der Kündigung von Darlehensverträgen und Kreditlinien aufgrund der Nichteinhaltung von vertraglich fixierten Vereinbarungen. Es bestehen Tilgungsverpflichtungen im Wirtschaftsplan-Zeitraum 2023 bis 2027 von EUR 640 Mio., die auch im Jahr 2023 eine geplante Ratentilgung des NRW-Kredits von EUR 63 Mio. p.a. sowie weiterer EUR 73 Mio. für bilaterale Darlehen beinhalten. Die Einhaltung der genannten

Covenants ist dabei auch stark davon abhängig, wie sich der Verkehr entwickelt.

Ein Anstieg des allgemeinen Zinsniveaus kann sich negativ auf das Zinsergebnis der FDG niederschlagen. Andererseits kann ein günstiges Zinsniveau zu geringeren Finanzierungskosten gegenüber Plan führen. Das im letzten Jahr aufgezeigte Risiko von Zinssteigerungen aufgrund der hohen Inflation ist eingetreten und wurde im neuen Wirtschaftsplan verarbeitet. Ein weiteres Zinsrisiko wird derzeit nicht gesehen.

Ein Risiko stellt auch die Qualität im Bereich der Abfertigungsdienstleistungen durch die am Standort Düsseldorf tätigen BVD-Dienstleister dar. Die Probleme bei den Drittabfertigern bestehen seit geraumer Zeit und hatten sich in 2022 nochmals verschärft. Aufgrund der Auswirkungen der auch in 2022 noch präsenten, aber schwächer werdenden Pandemieerscheinungen werden sich diese Probleme wohl nicht so schnell beheben lassen. Durch massive Reduzierung von Personal in Kombination mit den wiederkehrenden Verkehren scheint eine adäquate Abfertigung bei weiterem Anziehen des Verkehrs nicht zufriedenstellend gewährleistet werden zu können. Die Auswirkungen der verspäteten Entscheidung zur Vergabe der neuen Lizenzen ab 01. April 2023 mit einem weiteren Drittanbieter (3. Lizenz) bleiben abzuwarten.

Auch bei den Sicherheitskontrollen zeigen sich immer wieder Probleme durch fehlendes Personal. Die FDG versucht im Rahmen ihrer Möglichkeiten einzuwirken und ist auch bereit in Zukunft die Steuerung der Sicherheitskontrollen zu übernehmen. Es kann weiter speziell in den zu erwartenden Spitzenstunden zu Beeinträchtigungen kommen, wenn von den Dienstleistern nicht ausreichend Personal zur Verfügung gestellt wird. Dies kann auch Auswirkungen auf das Image des Flughafens zeigen, da Performance-Probleme immer direkt mit dem Flughafen in Verbindung gebracht werden. Zudem besteht die große Gefahr, dass Passagiere den Flughafen Düsseldorf nicht mehr als Flughafen nutzen werden. Die einzuleitenden personellen Gegenmaßnahmen der FDG führen zudem zu Zusatzkosten, die nur bedingt im Wirtschaftsplan 2023 enthalten sind und neben dem erheblichen Reputationsschaden einen Teil des Risikos ausmachen.

Ein sich weiter darstellendes Risiko sind nicht auszuschließende Marktaustritte von Dienstleistern, die erst durch die Pandemie und nun durch die aktuelle Energiekrise in zunehmende Zahlungsschwierigkeiten geraten könnten.

Das Risiko von Preissteigerungseffekten infolge des Ukraine-Krieges wurde im Plan in Teilen berücksichtigt. Nichtsdestotrotz verbleibt ein Risiko von höheren Aufwendungen und auch Investitionen aus einer über Plan liegenden Inflation. Auch die Energiepreisentwicklung kann sich weiter ungünstig auf die Kostensituation auswirken.

Die Laufzeit der Entgelttabellen des Tarifvertrags für den öffentlichen Dienst (TVöD) endete am 31.12.2022. Eine mögliche Einmalzahlung in 2023 wäre aus Sicht der FDG aufgrund des Einflusses auf den Verschuldungsgrad als sehr kritisch zu beurteilen. Es besteht somit nicht nur das Risiko, dass das Ergebnis der kommenden Tarifrunde zu einer höheren prozentualen Steigerung führt, als dies unter Zugrundelegung der durchschnittlichen Steigerungsraten der letzten Jahre unterstellt wurde, sondern auch das Risiko einer starken Belastung des Personalkostenbudgets durch eine Einmalzahlung in 2023.

Das Risiko der ungünstigeren Performance von Non-Aviation-Erlösen beinhaltet insbesondere Planunterschreitungen bei den Geschäftsfeldern Gastronomie, Verkaufsgeschäfte und Autovermieter durch Marktaustritte infolge der wirtschaftlichen Situation – insbesondere durch Preissteigerungen. Daneben wird auch bei den Mieten und den Werbe-Erlösen das Risiko von Planunterschreitungen gesehen, da sich die Vermarktung seit Corona-Zeiten als sehr schwierig erweist. Im Bereich Werbung wurde ab 2022 der Großteil des Werbeflächenportfolios an externe Partner übergeben, die seitdem sowohl die Vermarktung dieser Flächen als auch die Betriebskosten übernommen haben.

Bei der FDGHG existiert das Risiko, dass die Erlöse aus Transportdiensten (Crew- und Passagiertransporte) nicht erreicht werden, was an Preisanpassungen, aber insbesondere einer anderen verkehrlichen Entwicklung liegen kann. Auf Grundlage der aktuellen konzernweiten Chancen-Risiko-Einschätzungen der Verkehrsentwicklung zeigt sich das Risiko einer ungünstigeren Bewegungsentwicklung ab dem Jahr 2023 mit Wirkung auf die Erlöse aus Transportdiensten. Die aktuelle Wirtschaftsplanung der Enteisierungserlöse basiert auf historischen Werten und der zukünftig erwarteten Bewegungsentwicklung. Die Schwankungsbreite der tatsächlich erzielten Umsätze hat sich in den letzten Jahren erhöht. Daraus ergibt sich das Risiko, dass die Erlössituation in einem milden Winter von der Planung abweicht.

Bei der Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH (FDI) besteht das Hauptrisiko in der Verkaufsplanung für die Grundstücke Airport City II. In 2023 ist der Verkauf von drei Baufeldern unterstellt. Hier ist es möglich, dass nicht alle drei Baufelder in 2023 verkauft werden können und/oder die im Wirtschaftsplan 2023 bis 2027 angenommenen Verkaufserlöse nicht in der geplanten Höhe realisiert werden können. Die gestiegenen Bau- und Finanzierungskosten wirken sich aktuell sehr negativ auf die Verkaufsbemühungen aus, was in der 2022 erfolgten Rückabwicklung des Verkaufs aus 2021 ersichtlich war.

Durch die rasante Entwicklung der Informations- und Kommunikationstechnik und eine fortschreitende Vernetzung besteht auch aufgrund der stark zugenommenen Gefahr von Cyber-Attacken ein latentes Risikopotential für IT-Systeme von Unternehmen. Bedingt durch den seit Februar 2022 stattfindenden Ukraine-Krieg und die bisher potentiellen direkten und indirekten Auswirkungen ist die Bedrohungslage generell weiter erhöht. Zudem sind die Rechtsanforderungen aus dem IT-Sicherheitsgesetz in Bezug auf die Betreiber der 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 und den gestiegenen Preisen. Es ist auch in 2023 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 Nichtabsicherung 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 2022 liegt der Anteil der festverzinslichen bzw. per SWAP gesicherten Darlehen bei 97,5 %. Zur Absicherung bedient sich die FDG sogenannter 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 (sogenannte antizipative Zinsswaps). Zur Wahrung der Bewertungseinheit zwischen bestehendem Zinsswap und einem Grundgeschäft wird darauf geachtet, dass die Planung der FDG Anschlussfinanzierungen vorsieht.

In den Darlehensverträgen NRW.Bank.Infrastruktur Corona über EUR 250 Mio. mit sechs Banken sowie in der konsortialen RCF-Linie über EUR 118 Mio. bestehen sogenannte Financial Covenants. Deren Nichteinhaltung könnte eine Kündigung der Kredite ab dem 31.12.2023 zur Folge haben. Konkret bestehen Covenants im Hinblick auf eine wirtschaftliche Eigenkapitalquote.

Gesamtbeurteilung Risiken und Chancen

In der Gesamtbetrachtung wird die aktuelle Entwicklung der Risikosituation der FDG auch nach dem Bilanzstichtag als grundsätzlich beherrschbar eingeschätzt, dennoch ist die Covid-19-Pandemie sowie deren aktueller Verlauf als entwicklungsbeeinträchtigendes Risiko einzuschätzen. Die Wahrscheinlichkeit einer bestandsgefährdenden Entwicklung wird auch nach dem Bilanzstichtag als sehr unwahrscheinlich angesehen.

Düsseldorf, den 22. Februar 2023

Flughafen Düsseldorf GmbH

Lars Redeligx

Pradeep Pinakatt

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Flughafen Düsseldorf GmbH, Düsseldorf, und ihrer Tochterunternehmen (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2022, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, dem Konzerneigenkapitalspiegel und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 sowie dem Konzernanhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Flughafen Düsseldorf GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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 2022 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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.

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.

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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, 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 aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives 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 Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt 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, Beaufsichtigung 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 bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.“

Düsseldorf, den 1. März 2023

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Stephan Schims	ppa. Tim Jankowski
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

IMPRESSUM

Geschäftsbericht 2022

Flughafen Düsseldorf GmbH

Corporate Communications

Postfach 30 03 63

40403 Düsseldorf

Fotos: Mike Henning, Caroline Schlüter, Andreas Wiese

[dus.com](https://www.dus.com)