



Destination of Excellence

Geschäftsbericht 2023

INHALTSVERZEICHNIS

Geschäftsführung im Gespräch _____	3
Exzellenter Flughafen _____	7
Vorbildlich nachhaltig _____	10
Für Mitarbeiter und Region _____	13
Kennzahlen _____	17
Bericht des Aufsichtsrates _____	19
Jahresabschluss zum 31.12.2023 _____	21
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers _____	66
Impressum _____	69



«Bei nachhaltiger Mobilität wollen wir uns an die Spitze der Bewegung setzen.»

Sprünge ins kalte Wasser, der Wert des Miteinanders und handfeste SAF-Pläne: Emma Muha, duale Studentin im Aviation Management am Flughafen, und Thomas Hansen, Leiter Airport Control Center, im Gespräch mit Lars Redeligx und Pradeep Pinakatt über die erreichten Meilensteine im Jahr 2023 und die Herausforderungen, die vor dem Team DUS liegen.

Thomas Hansen: Respekt vor so viel Mut, die beiden treten mit einem sportlichen Programm an in einer schwierigen Zeit – das waren meine ersten Gedanken, als ihr Anfang 2023 hier gestartet seid.

Wie habt ihr das erlebt?

Lars Redeligx: In der Tat, das war ein ziemlicher Sprung ins kalte Wasser! Gleich in den ersten Monaten der Wechsel bei den Bodenverkehrsdiensten, dann die Streiks, die zu managen waren, die Hilfsflüge nach dem schreck-

lichen Erdbeben in der Türkei und Syrien. Was mir aber vor allem im Gedächtnis geblieben ist: der warmherzige Empfang und die große Offenheit im Team, die Bereitschaft, mit anzupacken, die ich von Anfang an gespürt habe.

Pradeep Pinakatt: Das habe ich genauso empfunden. Denkt an die Special Olympics, an die Invictus Games, wie viele Freiwillige aus dem Team sich dafür gemeldet haben. Oder an die hervorragende Resonanz auf die Standortkampagne und die Jobbörse, die wir unternehmensübergreifend organisiert haben.



«Mich hat sehr begeistert, wie das Leben an den Flughafen zurückkehrte und alle sich ins Zeug gelegt haben.»

Emma Muha
Duale Studentin Aviation Management



«Es schafft Vertrauen, dass wir erstmals seit Corona wieder schwarze Zahlen schreiben und operativ besser aufgestellt sind.»

Pradeep Pinakatt
Kaufmännischer Geschäftsführer und Arbeitsdirektor

Lars Redeligx: In Summe war das ein tolles erstes Jahr. Wir haben den Flughafen nach Corona mit der Philosophie wieder hochgefahren, dass das Team zählt und den Unterschied macht – sowohl bei der Verbesserung der operativen Performance, wie auch bei der Gestaltung der Zukunft am Airport.

Erzählt doch mal, wie ihr das seht, was hat sich für euch verändert in den vergangenen Monaten?

Emma Muha: Als ich mein Praktikum begonnen habe, mitten in der Corona-Zeit, kamen schon kritische Fragen aus dem Bekanntenkreis, so nach dem Motto, „Siehst du nicht, in was für einer Krise der Flugverkehr steckt?“ Mich hat dann sehr begeistert, wie das Leben an den Flughafen zurückkehrte und alle sich ins Zeug gelegt haben. Dass ihr so nahbar seid und auf Augenhöhe mit uns allen spricht, hat enorm geholfen.

Hansen: Ich nehme vor allem wahr, dass wir hier Aufbruchstimmung haben. Wir sind eine gute Gemeinschaft, es gibt wieder viel Vertrauen in unsere Fähigkeiten. Das merke ich auch im Dialog mit unseren Partnern, zum Beispiel mit den Airlines, den Abfertigungsunternehmen oder der Flugsicherung.

Was wird euch denn widergespiegelt, wenn ihr unterwegs seid, wie hat sich der Blick auf uns verändert?

Pinakatt: Ich kann deinen Eindruck bestätigen, wir bekommen wirklich viel positives Feedback. Die Zufriedenheit der Passagiere ist stark gestiegen, da hat unsere Qualitätsoffensive Off-Block direkt Wirkung gezeigt. Und wir erleben, dass unsere Partner uns viel Vertrauen entgegenbringen, ob das nun die Airlines sind, die Bundespolizei, die Politik hier in Nordrhein-Westfalen oder unser Duty-free-Anbieter. Es hilft natürlich, dass wir jetzt erstmals seit Corona wieder schwarze Zahlen schreiben und operativ besser aufgestellt sind – das schafft Vertrauen. Wir haben jetzt ein stabiles Fundament, das uns 2024 überschaubare, aber verlässliche finanzielle Spielräume ermöglicht.

Redeligx: Für die Zukunft setzen wir auf smartes Wachstum und haben deshalb im vergangenen Jahr einen Änderungsantrag in unser laufendes Planfeststellungsverfahren eingebracht. Wenn wir innerhalb der bestehenden Kapazitätsgrenzen wachsen, wahren wir verlässlich die Interessen der Anwohner, schonen die Umwelt – und schaffen zugleich die Wachstumsperspektiven, die der Flughafen und die Region brauchen.

Hansen: Aber die Rahmenbedingungen bleiben doch schwierig, oder? Was erwartet ihr da in diesem Jahr?

Pinakatt: Fakt ist, dass sich der Luftverkehr in Deutschland langsamer von der Pandemie erholt als im Rest Europas. Das liegt auch an den hohen staatlichen Abgaben und Gebühren, die für unsere Airlinepartner bei der Standortwahl natürlich eine entscheidende Rolle spielen. Aber wir sind in guten Verhandlungen, sowohl mit neuen Fluggesellschaften als auch für neue Strecken. Für dieses Jahr erwarten wir auf jeden Fall einen weiteren Passagierzuwachs. Und wir investieren sehr gezielt, um allen ein angenehmes Reiseerlebnis zu bieten, also wirklich eine „Destination of Excellence“ zu werden.

Muha: Das hört sich toll und so groß an – was genau meint ihr konkret mit „Destination of Excellence“?

Redeligx: Erstens, dass wir ein exzellenter Flughafen sein wollen. Pradeep hat Off-Block ja bereits genannt, die Qualitätsoffensive läuft dieses Jahr mit dem Fokus Gepäck- und Flugzeugabfertigung weiter. Unsere Passagiere profitieren zum Beispiel von der Ausweitung unseres Angebots an Self Bag Drop-Automaten. Dadurch werden Wartezeiten am Check-in verkürzt. Zudem investieren wir in unsere Infrastruktur, zum Beispiel in die Digitalisierung unseres Parksystems und die neue Hauptfeuerwache. Zusammen mit der Deutschen Bahn



«Ich nehme wahr, dass wir hier Aufbruchstimmung haben. Es gibt wieder viel Vertrauen in unsere Fähigkeiten.»

Thomas Hansen
Leiter Airport Control Center



Lars Redeligx
Vorsitzender der
Geschäftsführung

prüfen wir außerdem, ob und wie sich der Fernbahnhof ausbauen lässt. Und natürlich wird es auch attraktive neue Gastronomie- und Retail-Angebote geben, aktuell gestalten wir zum Beispiel die Gates B und C um.

Pinakatt: Gleichzeitig stehen wir vor der spannenden Herausforderung, die Generationenaufgabe Klimaschutz gemeinsam mit den Airlines und anderen Partnern anzugehen. Das ist unsere zweite strategische Säule. Wir wollen mehr machen als das gesetzlich vorgeschriebene Maß und uns beim Thema nachhaltige Mobilität an die Spitze der Bewegung setzen. Wir haben schon viel erreicht und sind unserem Ziel, bis 2030 die CO₂-Emissionen gegenüber 2010 um rund 65 Prozent zu senken, bereits deutlich voraus. Im Jahr 2022 lagen die Emissionen bei rund 11.130 Tonnen, das ist eine Reduktion von über 80 Prozent. Wir haben den Anspruch an uns selbst, den Wandel aktiv mitzugestalten. Wir wollen zusammen mit unseren Partnern in Politik und Wirtschaft beim Thema Sustainable Aviation Fuels etwas Handfestes auf die Beine stellen.

Hansen: Wobei es ja ziemlich oft dauert, bis solche Großprojekte alle Genehmigungsschritte durchlaufen haben und die Technologie einsatzbereit ist.



«Exzellenz ist vor allem ein Anspruch und eine Geisteshaltung. Wenn jeder anpackt und wir eng am Airport zusammenarbeiten, kommen wir gut voran auf unserer Reise zur „Destination of Excellence“.»

Lars Redeligx

Wie schnell wird das Thema wirklich konkret?

Pinakatt: Wir erleben bei allen Partnern eine große Bereitschaft, einen positiven Spirit. Airbus hat angekündigt, bis 2035 ein Wasserstoff-betriebenes Flugzeug auf den Markt zu bringen, insofern ist es definitiv Zeit, sich darauf einzustellen.

Redeligx: Wir ziehen da alle an einem Strang. Die Stadt Düsseldorf will bis 2035 CO₂-neutral

werden, dem Klimapakt haben auch wir uns angeschlossen. Nordrhein-Westfalen hat eine Menge Initiativen aufgesetzt, um das erste klimaneutrale Bundesland zu werden. Insofern ist die grundsätzliche Unterstützung sehr groß. Vor allem muss man sich klarmachen: Die Lösung ist eigentlich schon da, nachhaltig hergestellte Treibstoffe können von den heutigen Flugzeugen in den heutigen Turbinen genutzt werden. Jetzt geht es darum, den Hochlauf bei der Produktion dieser Kraftstoffe zu bewälti-

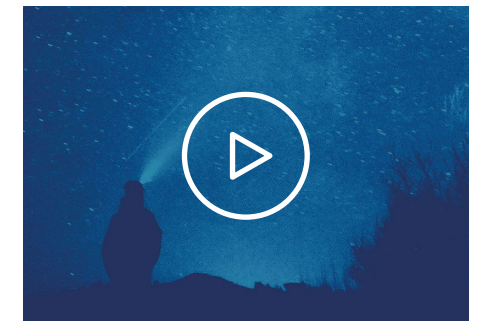
gen. Die Luftfahrt hat oft genug bewiesen, was für eine innovative Branche sie ist. Die neue Generation an Flugzeugen verbraucht schon wieder 30 Prozent weniger Treibstoff als die davor. Unser Airport kann hier als eine Art Reallabor fungieren und eine Plattform bereitstellen, um gemeinsam mit Partnern aus Wissenschaft und Wirtschaft zukunftsweisende technologische Lösungen zu entwickeln und zu erproben. Emma, wie siehst du das? Du gehörst ja zu der Generation, die das Thema Nachhaltigkeit besonders umtreibt.

Muha: Ich finde es großartig, solche Zukunftsthemen ganz aus der Nähe mitzerleben. Wir sind als Flughafen mittendrin. Und ich denke, dass Fortschritte im Klimaschutz viel dazu beitragen können, die Akzeptanz in der Gesellschaft für den Luftverkehr noch mal zu erhöhen.

Pinakatt: Das ist ein ganz wichtiger Punkt. Unser Flughafen ist ein großer Wirtschaftsfaktor und Garant für Mobilität. Aber unsere Verantwortung geht darüber hinaus, daher die dritte Säule unserer Strategie: Wir wollen ein Kraftzentrum im besten Sinne sein, ein attraktiver Arbeitgeber, ein faszinierender Ort, der Mehrwerte für die Region schafft. Denn sie ist Teil unserer DNA. Als starker Partner für Vereine und Initiativen unterstützen wir zum Beispiel 50 gemeinnützige lokale und regionale Projekte. Zentral für uns ist immer, in einem guten Dialog miteinander zu bleiben – sowohl im Team DUS als auch mit den Menschen in unserem Umfeld.

Unsere Anwohner profitieren auch davon, dass die Belastung in der Nacht zurückgegangen ist – wir haben trotz mehr Verkehr deutlich weniger Nachtlandungen als früher. Hinzu kommt, dass wir Ende vergangenen Jahres bei der Pünktlichkeit die Spitzenposition unter allen großen deutschen Flughäfen belegt haben. Diesen Weg wollen wir konsequent weitergehen.

Redeligx: „Destination of Excellence“ heißt, dass wir auf einer gemeinsamen Reise sind. Wir haben einen tollen Flughafen, eine wirtschaftsstarke Region und eine Größe, mit der man vieles als Team gut bewältigen kann. Exzellenz ist vor allem ein Anspruch und eine Geisteshaltung. Wenn jeder anpackt und wir eng am Airport zusammenarbeiten, kommen wir gut voran auf unserer Reise zur „Destination of Excellence“.



Weitere Informationen zur strategischen Ausrichtung des Flughafens und den Film „Destination of Excellence“ finden Sie [hier](#) auf der Website des Airports.

Exzellenter Flughafen: Produkte entwickeln und Prozesse optimieren

DUS ist ambitioniert: Als größter Flughafen in Nordrhein-Westfalen wollen wir zu den besten Flughäfen Europas gehören in der Kategorie bis 30 Millionen Passagiere jährlich. Dafür richten wir uns konsequent an den individuellen Wünschen unserer Kunden aus und sorgen anhand klarer Kennzahlen dafür, dass sämtliche Prozesse höchsten Qualitätsmaßstäben gerecht werden. Wir entwickeln innovative Services und Produkte, die den Aufenthalt bei uns noch attraktiver machen und bauen unser Streckennetz sowohl innerhalb Europas als auch interkontinental weiter aus. Basis dafür ist

eine flexible, hochmoderne Infrastruktur, die wir kontinuierlich weiterentwickeln – im Terminal ebenso wie auf dem Flughafencampus, auf dem wir gemeinsam mit unseren Partnern spannende neue Geschäftsfelder erschließen wollen. Dabei nutzen wir die digitale Transformation, um zum Taktgeber für ein noch dichteres, eng verzahntes Mobilitäts-Angebot in der Region zu werden. Smart wachsen und mit intelligenten Konzepten überzeugen: Exzellenz ist einer unserer wesentlichen Schlüssel dazu.



Off-Block: für ein reibungsloses Reiseerlebnis

Qualitätsoffensive mit vereinten Kräften

Sicherheitskontrolle, Gepäckabfertigung, Reinigungs-Service: Damit der Aufenthalt am Flughafen positiv im Gedächtnis bleibt, müssen in einem komplexen System mit vielen beteiligten Partnern alle an einem Strang ziehen. Mit der Qualitätsoffensive Off-Block ist DUS 2023 genau das gelungen. Über 10 Millionen Euro hat der Flughafen in mehr als 50 Maßnahmen investiert, um das Reiseerlebnis für Passagiere effizienter und komfortabler zu gestalten. Neu renovierte Sanitäranlagen und mithilfe künstlicher Intelligenz gesteuerte Reinigungsintervalle etwa sorgen für mehr Sauberkeit im Terminal und steigern die Aufenthaltsqualität. Mehr Personal, moderne CT-Scanner und das Angebot, sich mit DUSgateway ein persönliches Zeitfenster zu reservieren, ermöglichen ein reibungsloses, schnelles Durchlaufen der Sicherheitskontrollen. Dank des neuen Self-Bag-Drop-Service können Passagiere ihr Gepäck unkompliziert automatisch aufgeben – und so Wartezeiten beim Check-in vermeiden. Die konzertierte Kraftanstrengung hat sich bereits ausgezahlt: Dank Off-Block konnten im vergangenen Jahr 90 Prozent der Passagiere die Sicherheitskontrollen innerhalb von maximal zehn Minuten passieren. Weiterer positiver Effekt der deutlich verbesserten Abfertigungsprozesse: Ende 2023 belegte DUS bei der Pünktlichkeit die Spitzenposition unter allen großen deutschen Flughäfen. In der Folge ist 2023 auch die Kundenzufriedenheit gestiegen.

Investitionen von über € 10 Mio.

Schulterschluss mit allen Partnern am Standort DUS

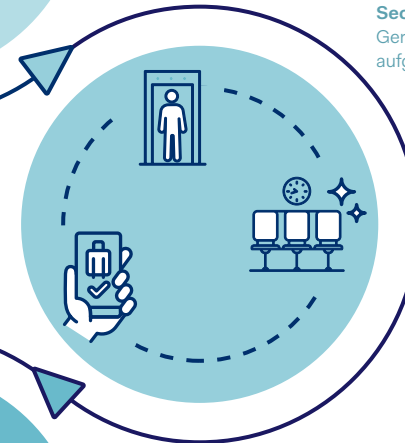


1. Voller Einsatz

Gezielt investierte Mittel und eng verzahnte Zusammenarbeit vor Ort sind die Basis für die Off-Block-Initiative.

2. Über 50 Maßnahmen

Mit neuen Technologien, verbesserten Abläufen und mehr Personal sind die Passagierprozesse effizienter und komfortabler geworden.



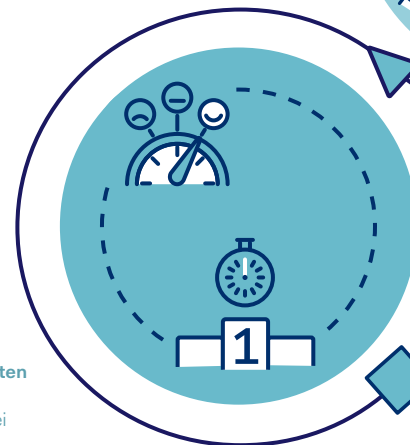
Security Checks mit modernen Geräten, vorbuchbaren Zeitfenstern und aufgestockter Mannschaft

Sauberkeit dank erneuerter Sanitäranlagen, KI-gesteuerter Taktung der Reinigung und erhöhter Budgets

Passagier- und Gepäckhandling optimiert durch den Einsatz einer flexiblen Task-Force zur Unterstützung

90 Prozent der Fluggäste haben die Sicherheitskontrolle innerhalb von 10 Minuten hinter sich – der beste Wert seit fünf Jahren.

Platz 1 im deutschlandweiten Pünktlichkeits-Ranking
Weniger Nachtlandungen bei höheren Verkehrszahlen



3. Mehr Kundenzufriedenheit

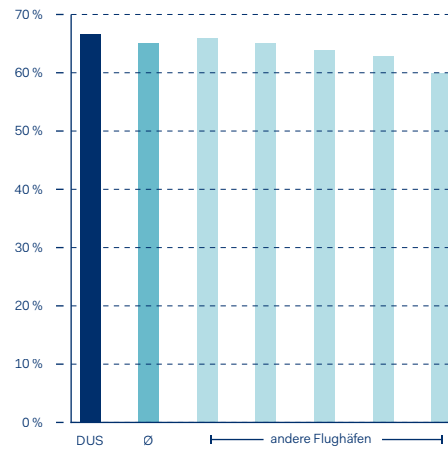
Schnelle Abfertigung und viel Anerkennung für ein sauberes Terminal: Flughafen-Besucher und Partner honorieren die spürbare Qualitätsverbesserung.

Off-Block: für ein reibungsloses Reiseerlebnis

Gute Basis für 2024

Die gestiegene Zufriedenheit der Passagiere spiegelt sich auch in der Reiselust der Menschen wider: DUS begrüßte 2023 mit rund 19 Millionen Fluggästen etwa 20 Prozent mehr Passagiere als im Vorjahr. Das Verkehrsangebot und die Anzahl der Flugbewegungen entwickelten sich ebenfalls positiv. Neben der verbesserten Pünktlichkeit ist besonders erfreulich dabei: Bei steigendem Verkehr sank die Zahl der verspäteten Landungen und damit auch die Lärmbelastung für Anwohner in der Nacht. Auch hier hat Off-Block positiv gewirkt.

Spitzenposition für DUS in der Pünktlichkeitsstatistik 2023 der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen



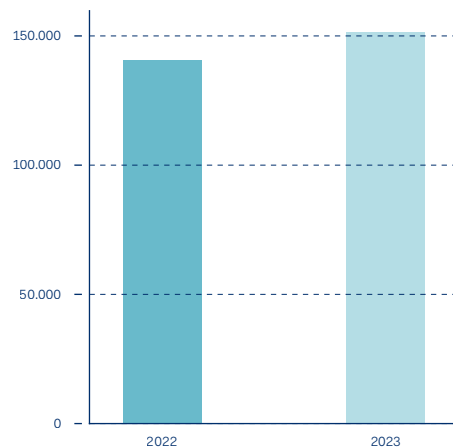
Off-Block in 2024: Inbound Baggage und neue Technologien

Nachhaltige Qualität basiert auf Kontinuität, deshalb bleibt DUS auch 2024 weiter dran. Off-Block setzt in diesem Jahr den Schwerpunkt beim ankommenden Gepäck: Eine Neugestaltung des Ankunftsbereichs steht auf der Agenda. Wie lange es genau dauert, bis sie Koffer oder Tasche in den Händen halten, können ankommende Fluggäste künftig sowohl den Bildschirmen als auch mobilen Services

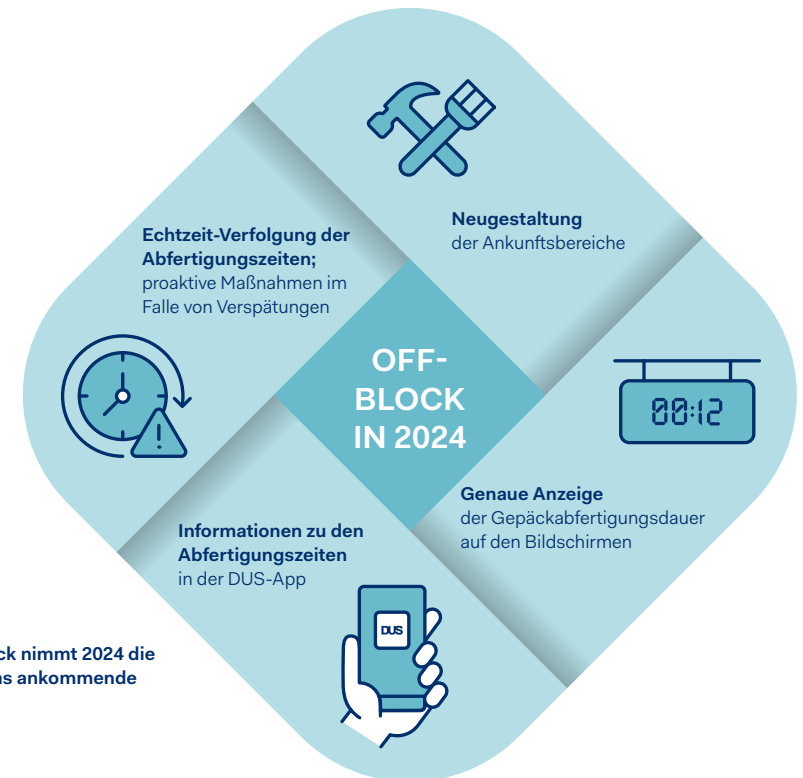
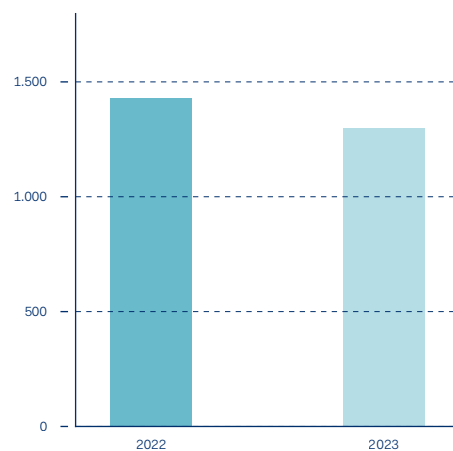
entnehmen. Um mögliche Verspätungen frühzeitig zu verhindern, verfolgt DUS die Abfertigung außerdem in Echtzeit und greift aktiv ein, falls nötig.

Ob bei Informationen für Reisende oder Abfertigungsprozessen – der Flughafen will im Sinne einer modernen Mobilität das Potential technischer Lösungen konsequent nutzen, um allen Reisenden und Besuchern einen komfortablen, störungsfreien Aufenthalt zu bieten.

Flugbewegungen 2022/2023



Nachtlandungen 2022/2023



Die Initiative Off-Block nimmt 2024 die Prozesse rund um das ankommende Gepäck in den Blick.



Vorbildlich nachhaltig:

Ressourcen schonen und Klimaeffekte reduzieren

DUS handelt umweltbewusst. Bis spätestens 2035 will der Flughafen klimaneutral sein. Dafür reduzieren wir kontinuierlich unseren Energieverbrauch für Klimatisierung, Wärme, Strom und Mobilität und ersetzen fossile Energieträger durch nachhaltige Alternativen. Um alle Abläufe auf dem Flughafengelände klimaneutral zu gestalten, beziehen wir unsere Partner mit ein und schaffen klare Anreize. Wir stellen die Weichen für saubere Antriebe am Boden und im Flugverkehr und fördern Flug- und Fahrzeugtypen, mit

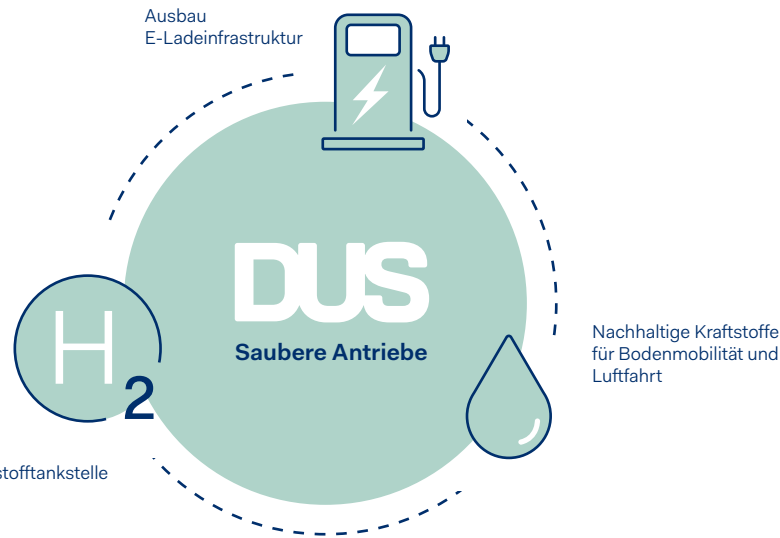
denen sich Lärm und Emissionen auf ein Minimum reduzieren lassen. Dabei schonen wir natürliche Ressourcen, indem wir sparsam mit Flächen umgehen, nachwachsende Rohstoffe nutzen und uns für den Erhalt der Biodiversität einsetzen. Der Umgang mit dem Klimawandel ist eine Generationenaufgabe, die sich nur gemeinsam bewältigen lässt. Deshalb bündeln wir Know-how und Forschergeist in Kooperationen mit Wissenschaft und Wirtschaft, um innovative Lösungen für die grüne Transformation auf den Weg zu bringen.

Saubere Antriebe: Ein neues Ökosystem entsteht

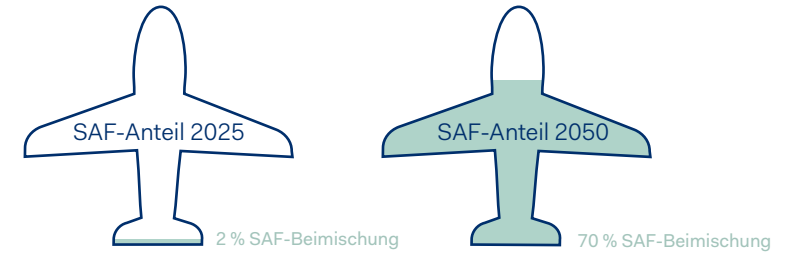
Mehr alternative Kraftstoffe

Ohne sie keine Bewegung: Tag für Tag, Stunde um Stunde, braucht der Organismus Flughafen Treibstoffe, damit der Betrieb funktioniert. Boden- wie luftseitig, für Lieferanten-LKW wie Dienstwagen, Schlepper, die Werksfeuerwehr und Gepäcktransporter, den Interkontinentalflug und die Kurzstreckenverbindung. Schon seit Jahren sorgt DUS dafür, dass am Standort dabei immer weniger Verbrenner zum Einsatz kommen. Unter Hochdruck schafft der Flughafen zugleich die dafür nötige Infrastruktur.

Neben Ladeinfrastruktur wird ein eigenes Ökosystem für Wasserstoffmobilität aufgebaut. Erster Meilenstein ist die eigene Wasserstofftankstelle, die für 2025 geplant ist. Das Besondere dabei: Die Tankstelle ist auf der Luftseite erreichbar für Passagierbusse, Ground-Handling-, Sonder- und Nutzfahrzeuge und ebenso auf der Landseite offen für den öffentlichen Nahverkehr, Schwerlast-Fahrzeuge und zum Beispiel für Müllfahrzeuge. So hilft das Mobilitäts-Drehkreuz DUS mit, die Nutzung von fossilem Kraftstoff in der Region zu reduzieren.



DUS schafft die nötige Infrastruktur für klimaneutrale Mobilität. Die eigene Wasserstofftankstelle ist für 2025 geplant.



Ehrgeizige Ziele im Rahmen des Green Deal: Innerhalb von 25 Jahren soll die Quote der beigemischten SAF-Treibstoffe im Luftverkehr auf 70 Prozent steigen.

Steigende Nachfrage nach SAF

Nachhaltige Treibstoffe für den Flugzeugtank (Sustainable Aviation Fuels), derzeit noch Mangelware, sind unverzichtbar für den großen Sprung in eine Welt des klimaneutralen Fliegens. Umso engagierter treibt DUS Initiativen dafür voran, sie den Airlines schnell und stetig zur Verfügung zu stellen. Die Entgeltordnung des Airports setzt bereits Anreize für ihre Ver tankung. Binnen 25 Jahren, so das Ziel der EU, sollen die Quoten für die Beimischung von SAF zum herkömmlichen Kerosin von zwei Prozent im Jahr 2025 auf 70 Prozent steigen. Wie kann man das Zukunftsthema nachhaltiges Kerosin gemeinsam mit Airlines, Industrie und Politik fest in Nordrhein-Westfalen verankern? Dazu will der Airport zusammen mit seinen Partnern ein Konzept entwickeln und eine Plattform bereitstellen, um gemeinsam zukunftswei sende technologische Lösungen zu erproben.

Unterwegs in eine nachhaltige Zukunft



Schneller als geplant: DUS hat die Kohlendioxidemissionen bereits jetzt um rund 80 Prozent gegenüber dem Jahr 2010 reduziert. Das internationale Zertifizierungsprogramm „Air Carbon Accreditation“ (ACA) hat den Airport dafür erneut mit der dritten Zertifizierungsstufe (Optimisation) ausgezeichnet.



Gemeinsam fürs Klima engagieren
Innovations-Partnerschaft mit EUREF, Verbundprojekt HyPerformer-Region Rhein-Ruhr, Düsseldorfer Klimapakt, Austausch mit Start-ups



Nachhaltigen Luftverkehr fördern
Anreize für den Einsatz emissions- und lärmreduzierter Flugzeugtypen, Unterstützung der Airlines beim Systemwechsel von fossilem Kerosin zu SAF



Nachhaltig bauen
Realisierung neue Feuerwache mit Photovoltaik, Solarthermie, Wärmepumpen und Gründach; Optimierung von Raumlufanlagen, smarte Technik zur Temperatursteuerung



Mobilität klimaneutral gestalten
Umstellung leichter Nutzfahrzeuge und PKW auf elektrische Antriebe, Ausbau der Ladeinfrastruktur, optimierte Anbindung an Bahn und ÖPNV



Umweltfreundliche Energieversorgung ausbauen
Photovoltaik-Anlagen und moderne Blockheizkraftwerke am Standort, Fernwärme und TÜV-zertifizierter Grünstrom



In Zukunftstechnologien investieren
Realisierung Wasserstofftankstelle, Cluster-Initiative zur Produktion und Bereitstellung von Sustainable Aviation Fuel

Mit Zukunftstechnologien Impulse setzen

DUS kommt gut voran auf seiner „Road to zero“. Die Energie, die zur Versorgung der Infrastruktur nötig ist, stammt bereits heute zum großen Teil aus eigener Produktion und erneuerbaren Quellen. Noch in diesem Jahr beginnen die Arbeiten für eine zweite, große Photovoltaik-Anlage neben der Nordbahn, die diesen Anteil weiter steigen lassen wird. Mehr und mehr setzt der Flughafen außerdem auf smarte Zukunftstechnologien, um Ressourcen zu schonen und Klimaeffekte zu reduzieren. Eine zentrale Rolle dabei spielen Kooperationen mit klugen Köpfen aus Wissenschaft und Forschung. DUS hat deshalb Innovations-Partnerschaften etwa mit dem EUREF-Campus Düsseldorf ins Leben gerufen, aus denen am Standort langfristig ein Schaufenster für grünen Luftverkehr und nachhaltige Mobilität entstehen soll. Unter dem Dach des „Sustainable Aviation Cluster DUS“ werden Industrie, Hochschulen und Luftfahrt innovative Anwendungen erproben und Pilotprojekte rund um Energieeffizienz und die Dekarbonisierung entwickeln. DUS wird damit zum Reallabor für den Einsatz intelligenter Technologien und setzt so Impulse für den nachhaltigen Wandel weit über die Region hinaus.

Für Mitarbeiter und Region: Arbeit miteinander gestalten und Engagement leben

DUS ist eng verbunden: Mit seinen Mitarbeitenden, der Landeshauptstadt Düsseldorf, der Rhein-Ruhr-Region und den Menschen, die im Umfeld leben und arbeiten. Als Tor zur Welt sind wir lebendiger Treffpunkt für Millionen Menschen weit über Deutschlands Grenzen hinaus. An diesem einmaligen, faszinierenden Ort gestalten wir Arbeit gemeinsam und leben ein wertgeschätzendes Miteinander. Wir schaffen nachhaltige Perspektiven – für unser

Team ebenso wie für die Region, in der wir Garant für Wohlstand und Mobilität bleiben. Dabei sind wir mehr als ein Wirtschaftsfaktor und Wachstumstreiber: Als Nachbar, Teil der Stadtgesellschaft und Kooperationspartner verstehen wir uns als Kraftzentrum inmitten eines lebendigen Netzwerks, das uns einzigartig macht.



Kraftzentrum in vitalem Netzwerk

Schwergewicht in der Region

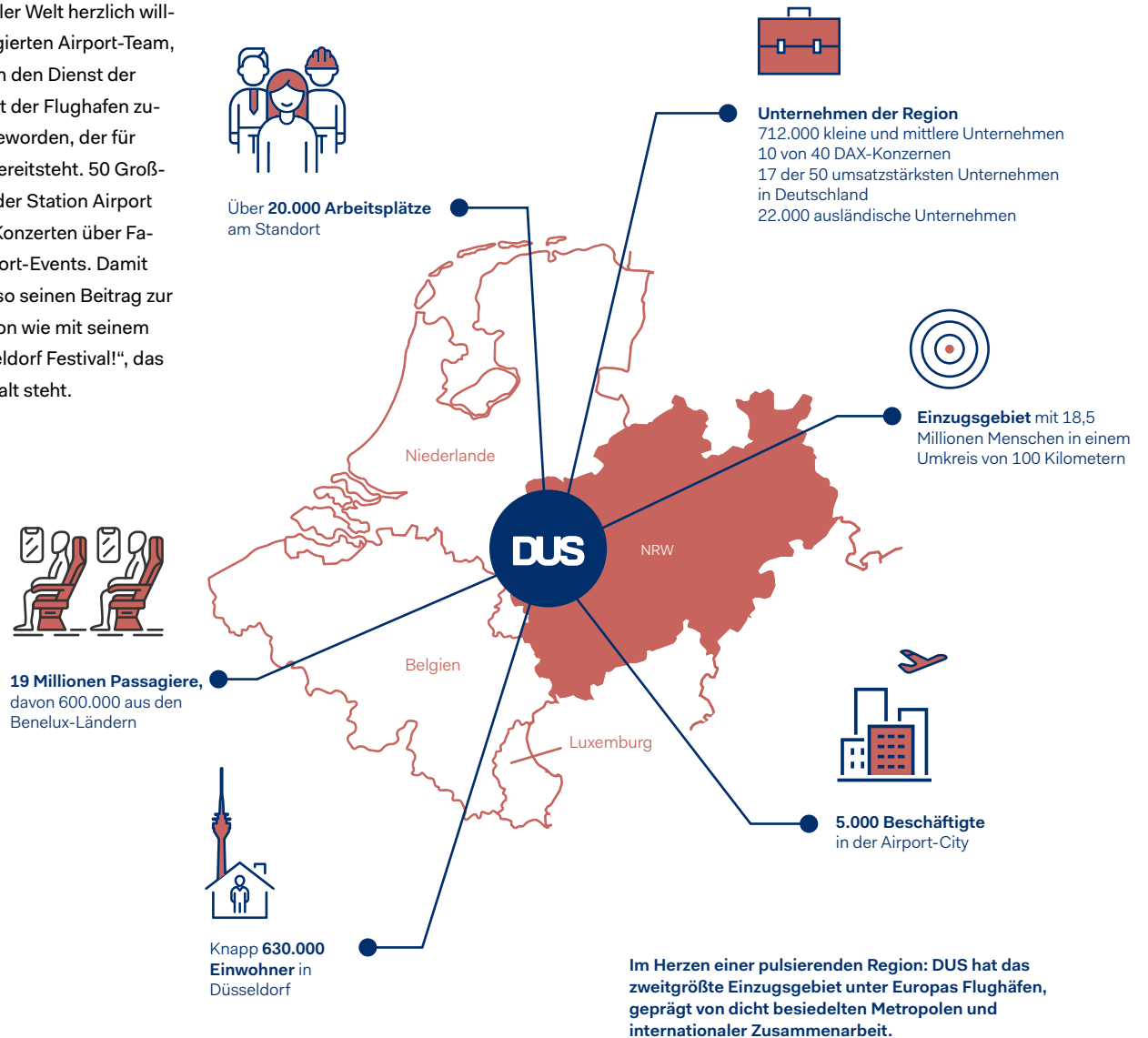
Über 1.800 Beschäftigte allein bei der Flughafengesellschaft selbst, insgesamt über 20.000 Arbeitsplätze am Standort. Darunter etwa 5.000 Menschen, die täglich in den Unternehmen in der Airport-City im Einsatz sind. Der Flughafen Düsseldorf ist ein Schwergewicht in der Region, als Arbeitgeber wie als Wirtschaftszentrum. Mit dem zweitgrößten Einzugsgebiet Europas, übertroffen nur von London, der zentralen Lage und einer hervorragenden verkehrlichen Anbindung, hat er Strahlkraft bis weit in andere deutsche Regionen und in die Benelux-Staaten. Bis zum späten Abend herrscht Leben, in den Hangars, im Terminal, in Lagern und in der Airport City. Wo die einen den Flughafenbetrieb am Laufen halten, reisen andere an, um in den Urlaub aufzubrechen, holen Frachtsendungen für regionale Betriebe per LKW ab oder erwarten voll Vorfreude ihre Angehörigen.

Aushängeschild und Eventlocation

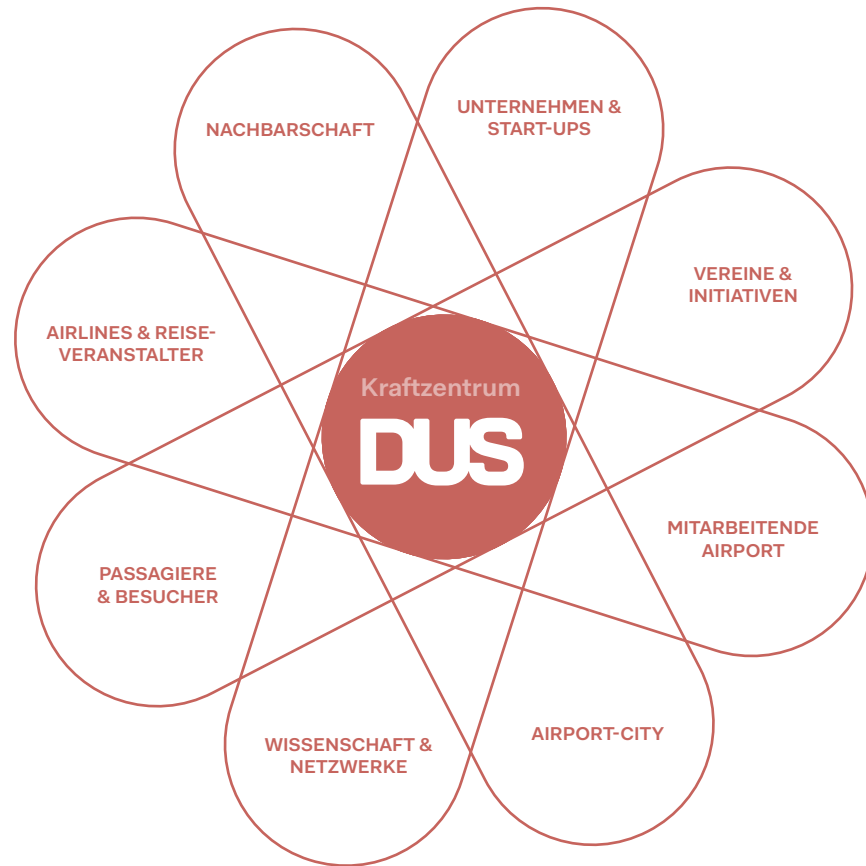
Doch DUS erfüllt noch weitere Aufgaben an Rhein und Ruhr. Als Aushängeschild für Düsseldorf und die Region stärkt der Airport die Landeshauptstadt als Wirtschafts- und Eventstandort im internationalen Wettbewerb. Ob 2023 bei den Special Olympics und den Invictus Games, 2024 zur Fußball-Europameisterschaft oder 2025 zu den World University Games –

DUS heißt die Gäste aus aller Welt herzlich willkommen mit seinem engagierten Airport-Team, das sich serviceorientiert in den Dienst der Passagiere stellt. Längst ist der Flughafen zudem selbst zu einem Ort geworden, der für Events in allen Formaten bereitsteht. 50 Großveranstaltungen finden in der Station Airport jedes Jahr statt, von Pop-Konzerten über Fashion-Shows bis hin zu Sport-Events. Damit leistet der Flughafen ebenso seinen Beitrag zur Lebensqualität in der Region wie mit seinem Sponsoring für das „Düsseldorf Festival!“, das im Zeichen kultureller Vielfalt steht.

DÜSSELDORF AIRPORT — GESCHÄFTSBERICHT 2023



Kraftzentrum in vitalem Netzwerk



Vielseitig verbunden: Eingebettet in ein engmaschiges Netzwerk aus Wirtschaft, Gesellschaft und Politik leistet der Flughafen seinen Beitrag zu Wachstum und Lebensqualität an Rhein und Ruhr.

Engagement für die Stadtgesellschaft

DUS übernimmt Verantwortung für die Stadtgesellschaft: Das zeigt auch die Unterstützung, von Projekten und Ideen der vielen Vereine und Initiativen aus seiner Nachbarschaft. So hat das Nachbarschaftsteam des Airports zum Beispiel mehrere Grundschulen in angrenzenden Stadtteilen mit insgesamt 2.000 Kinder-Warntwesten ausgestattet. Wie das Team DUS auf dem Vorfeld sollen gerade I-Dötzchen auf dem Schulweg und ihre Eltern darauf vertrauen können, dass andere Verkehrsteilnehmer sie bei schlechtem Wetter nicht übersehen.

Lebensqualität vor Ort

Auf Initiative seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter setzt sich der Flughafen außerdem für Baumpflanzungen ein und unterstützt Wiederbewaldungsprojekte in seiner Nachbarschaft. Im Jahr 2023 pflanzte der Airport zusammen mit Eurowings und AviAlliance 2.500 Bäume in einem Waldstück der Heltorfer Mark nahe des Düsseldorfer Stadtteils Angermund. DUS möchte so aktiv dazu beitragen, dass die Menschen vor Ort in intakter Natur mehr Lebensqualität genießen können.

Sport-Förderung und Starthilfe für Gründer

Über das nahe Umfeld hinaus engagiert sich der Flughafen für eine lebendige, zukunftsorientierte Stadt, die stolz auf ihre Talente auf diversen gesellschaftlichen Feldern sein kann. Seit vielen Jahren starker Partner an der Seite von Fortuna Düsseldorf, setzt der Airport sich

etwa für Spitzensport und Nachwuchsförderung ein. Als Bestandteil eines schlagkräftigen Netzwerks aus Stadt, Wirtschaftsförderung, Industrie- und Handelskammer, wissenschaftlichen Institutionen und Unternehmen unterstützt er auch dabei, Start-ups den Weg zu ebnen. Als Partner des Digihub zum Beispiel, der Förderplattform für Gründer im Rheinland, und des Innovationsnetzwerks TechHub.K67 in Düsseldorf, um vielversprechende Konzepte zur Marktreife zu bringen.

Talente begeistern

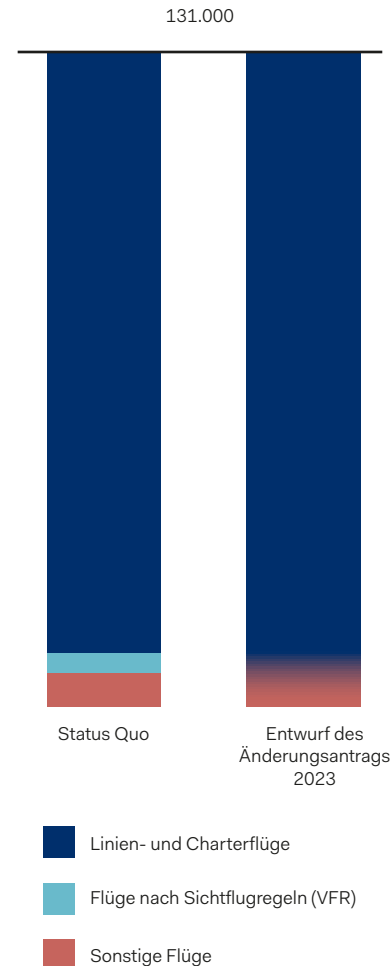
Kraft für seine vielfältigen Rollen in der Region verleiht dem Airport dabei vor allem sein Team, das mit Leidenschaft und Energie an einem Strang zieht. Mit individuellem Onboarding, Mentoring-Programmen und der Option, abteilungsübergreifend Karriere zu machen, positioniert er sich als moderner Arbeitgeber. Mit Erfolg: Der Airport ist unter anderem „Ausgezeichneter Ausbildungsbetrieb“. Die Auszeichnung beruht auf Bewertungen der Auszubildenden und dualen Studenten zum Beispiel zu den Lerninhalten, zum Miteinander im Betrieb und den Zukunftschancen. Engagement zählt, Gestaltungswille und Freude daran, Herausforderungen gemeinsam zu bewältigen – darum geht es am Campus DUS. Um noch mehr Talente zu begeistern, sind großangelegte Standortkampagnen und Jobbörsen angelaufen, die auf viel Interesse stoßen und bereits zahlreiche neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für das Team DUS und seine Partner gewinnen konnten.

Neue Perspektiven am Standort

Mit smartem Wachstum in die Zukunft

Nachhaltige Zukunftsperspektiven eröffnen, sowohl für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als auch für Stadt und Region, Unternehmen und Nachbarn: Das ist das Ziel, das der Flughafen mit seinem neuen Konzept des smarten Wachstums und dem angekündigten Änderungsantrag im laufenden Planfeststellungsverfahren verfolgt. Verlässliche Betriebsregeln und ausreichend Flexibilität für die Airlines sind nötig, damit der Standort seiner ökonomischen Verantwortung für die Region gerecht werden kann. Zugleich gilt es, die Interessen der Nachbarschaft und den Umweltschutz zu wahren. Mehr Möglichkeiten, um Start- und Landevorgänge während des Tages abzuwickeln, bei gleichen Betriebszeiten und innerhalb der vorhandenen Kapazitätsobergrenze: Das ist der Kerngedanke des Konzepts, das der Flughafen im engen Dialog mit seinen Partnern umsetzen will. So lässt sich nicht nur zusätzlichen Verspätungen besser entgegenwirken, ohne die strengen Nachtflugregeln anzutasten. Vor allem bleibt DUS attraktiv für Airlines, die hier ihren Heimatflughafen haben und einen Großteil der Wartungsarbeiten vor Ort durchführen. Ihnen mehr Flexibilität zu ermöglichen, sichert die wirtschaftliche Basis des Flughafens ebenso wie zahlreiche Arbeitsplätze.

Der Kapazitätsdeckel bleibt – 131.000 Flugbewegungen in den verkehrsreichsten sechs Monaten



Mehr Flexibilität tagsüber

Anders als bislang, ermöglicht es das neue Konzept, das Limit unterhalb des Kapazitätsdeckels flexibler nach dem tatsächlichen Bedarf aufzuteilen. Künftig stehen bis zu 128.000 Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr und mindestens 3.000 sonstige Flugbewegungen zur Verfügung. Die Zahl der Flugbewegungen, die tagsüber in den Zweibahnstunden koordiniert werden dürfen, soll von 47 pro Stunde auf 60 erhöht werden. Der Airport beantragt somit keine zusätzlichen Starts und Landungen über den gültigen Kapazitätsdeckel hinaus. Stattdessen gewinnt der Flugbetrieb an Flexibilität, damit Betriebsabläufe optimiert und Störungen schneller behoben werden können.

Entlastung für die Nachbarschaft

Das neue Konzept berücksichtigt die Bedürfnisse der Anwohnerinnen und Anwohner stärker als bislang. Eine flexiblere Nutzung der Landebahnen eröffnet neue Spielräume, um die Pünktlichkeit zu verbessern und damit auch verspäteten Nachtflügen entgegenzuwirken. Die aktuelle Entgeltordnung am Flughafen Düsseldorf setzt den Airlines zudem deutliche finanzielle Anreize für pünktliche Landungen und den Einsatz moderner, emissionsarmer Maschinen.

Bewährte Grenzen beibehalten

Es bleibt bei der verlässlichen Kapazitätsobergrenze, auch die Nachtflugregeln sind unverändert streng. Zwischen 23 Uhr und 6 Uhr dürfen im Linien- und Charterverkehr keine Flugbewegungen geplant werden; zwischen 22 Uhr und 23 Uhr weiterhin nur 33 Landungen pro Tag. Starts sind nicht erlaubt. Ausnahmen gelten ausschließlich für medizinische Hilfseinsätze, meteorologische Notfälle oder kleine Flugzeuge. Damit gehört Düsseldorf im europäischen Vergleich zu den Verkehrsflughäfen mit den strengsten Nachtflugregeln. Der Angerlandvergleich ist weiterhin gültig. Alle darin behandelten Aspekte, zum Beispiel die Nachrangigkeit der Nordbahn, bleiben unangetastet.

Toleranz für Homebase-Fluglinien

Die Homebase-Carrier bleiben flexibel. Verspätete Flugzeuge haben morgens und abends je eine Stunde Toleranz für die Rückkehr zum Heimatflughafen Düsseldorf. So bleibt der Standort für sie attraktiv.

Transparent für alle

Der Flughafenbetrieb bleibt transparent: Was am Airport geschieht, ist weiterhin in Echtzeit öffentlich einsehbar. Die Software TraVis zeigt genaue Angaben zu allen startenden und landenden Flugzeugen.

KENNZAHLEN 5-JAHRESÜBERSICHT

VERKEHRSENTWICKLUNG

	2019	2020	2021	2022	2023
FLUGGÄSTE					
Fluggastaufkommen (Mio.)	25,5	6,6	7,95	16,07	19,11
Durchschnitt pro Tag	69.880	17.971	21.789	44.038	52.380
FLUGBEWEGUNGEN					
Flugbewegungen	225.935	78.805	82.186	140.598	151.577
Durchschnitt pro Tag	619	215	225	385	415

GESCHÄFTSENTWICKLUNG

	2019	2020	2021	2022	2023
Umsatzerlöse	501,1	187,7	244,7	368,3	414,0
Bilanzsumme	1.136,1	1.220,8	1.261,7	1.284,4	1.166,6
Anlagevermögen	1.063,1	1.050,7	964,4	939,5	922,8
Investitionen	82,4	72,7	66,8	51,5	65,4
Abschreibungen	81,0	82,7	78,4	77,9	78,2
Jahresergebnis	57,1	-125,3	-40,0	-19,6	-10,5
Operativer Cashflow	160,0	-67,4	-23,4	127,4	115,9

in Mio. Euro

BERICHT DES AUFSICHTSRATES UND JAHRESABSCHLUSS

Bericht des Aufsichtsrates	19
Einzelabschluss	
Bilanz FDG	21
Gewinn- und Verlustrechnung FDG	23
Konzernabschluss	
Bilanz Konzern	24
Gewinn- und Verlustrechnung Konzern	26
Konzernanhang	27
Allgemeine Angaben	27
Konsolidierungskreis	27
Konsolidierungs-, Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze	28
Erläuterungen zur Konzernbilanz inkl. Anlagespiegel	31
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung	37
Sonstige Angaben inkl. Organe der Gesellschaft	38
Konzernkapitalflussrechnung	43
Konzerneigenkapitalspiegel	44
Konzernlagebericht	45
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	66

BERICHT DES AUFSICHTSRATES FÜR DAS JAHR 2023

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 2023 hat der Aufsichtsrat fünf Sitzungen abgehalten und ein Beschlussverfahren durchgeführt. Sitzungen des Investitionsausschusses fanden zweimal, des Finanz- und Prüfungsausschusses viermal und des Personalausschusses zweimal statt. Der Präsidialausschuss hat drei Sitzungen abgehalten.

Der Aufsichtsrat hat sich in seinen Sitzungen 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 Vorbereitung des Aufsichtsrates bedürfen, ist diese erfolgt. Die Vorsitzenden des Aufsichtsrates für das Geschäftsjahr 2023, Herr Rolf Tups (bis 31.03.2023) und Herr Dr. Rolf Pohlig (ab 31.03.2023), informierten sich darüber hinaus laufend bei der Geschäftsführung über bedeutende Vorgänge des Geschäftsbetriebes.

2.

Der Aufsichtsrat hat sich im Berichtsjahr umfangreich mit den Maßnahmen des Projekts „Off-Block“ zur Qualitätsverbesserung und Stabilisierung der operativen Prozesse befasst. Einen weiteren Schwerpunkt bildete die Teilveräußerung der Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH. Einen bedeutenden Beratungsgegenstand stellte zudem der anstehende Neubau der Hauptfeuerwache dar. Neben der Finanzierung ging es um die Vergabe des Rohbaus. Zum Thema Finanzierung ist über die Verlängerung des RCF (Revolving Credit Facility) und den Abschluss eines Waivers zur Sicherung der Corona-Kreditverträge beraten worden.

In einer Sondersitzung des Aufsichtsrates wurde über das laufende Planfeststellungsverfahren und die Weichenstellung für die Zukunft des Düsseldorfer Airports 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 31.12.2023 und den Lagebericht 2023 sowie den Konzernabschluss zum 31.12.2023 und den Konzernlagebericht 2023 geprüft und uneingeschränkt bestätigt.

Dem Aufsichtsrat und dem Finanz- und Prüfungsausschuss lagen die Berichte des Abschlussprüfers vor. Der Finanz- und Prüfungsausschuss hat die Berichte in Anwesenheit des Wirtschaftsprüfers in seiner Sitzung am 18.03.2024 vorberaten und dem Aufsichtsrat empfohlen, der Gesellschafterversammlung eine Empfehlung zur Billigung des Jahresabschlusses der Gesellschaft und des Konzernabschlusses sowie des Konzernlageberichts auszusprechen.

Der Abschlussprüfer hat ebenfalls an der Bilanzsitzung des Aufsichtsrates am 19.03.2024 teilgenommen und über die Ergebnisse seiner Prüfungen berichtet. Der Aufsichtsrat hat den vorliegenden Jahresabschluss, den Lagebericht und den Ergebnisverwendungsvorschlag sowie den Konzernabschluss und Konzernlagebericht 2023 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 31.12.2023 sowie den Konzernabschluss 2023 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 der Flughafen Düsseldorf GmbH zum 31.12.2023 mit einem Jahresüberschuss von EUR 24.680.566,33 festzustellen
- den Konzernabschluss und Konzernlagebericht 2023 zu billigen
- den Geschäftsführern für das Geschäftsjahr 2023 Entlastung zu erteilen

5.

Im Geschäftsjahr 2023 war Herr Rolf Tups bis zum Ende der Gesellschafterversammlung am 31.03.2023, in welcher über die Ergebnisverwendung des Jahresabschlusses des Geschäftsjahres 2022 beschlossen wurde, Vorsitzender des Aufsichtsrates. Zweiter stellv. Vorsitzender war Herr Dr. Rolf Pohlig. Zum 31.03.2023 folgte Herr Dr. Pohlig Herrn Tups als Vorsitzender des Aufsichtsrates (Beschlussfassung des Aufsichtsrates vom 31.03.2023). Zum neuen Zweiten stellv. Vorsitzenden wurde am 31.03.2023 Herr Tups gewählt. Herr Peter Büddicker war während des gesamten Geschäftsjahres 2023 Erster stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrates.

Herr Cafer Celik ist durch Beschluss des Amtsgerichts Düsseldorf vom 17.02.2023 als Nachfolger von Herrn Volker Maaßen in den Aufsichtsrat bestellt worden. Herr Celik ist nach Vollzug der Veräußerung von Anteilen an der Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH am 17.08.2023 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Mit Beschluss des Amtsgerichts Düsseldorf vom 24.11.2023 ist Herr Wolfgang Füger in den Aufsichtsrat nachgerückt. Frau Catherine Gubbins hat ihr Aufsichtsratsmandat zum Ablauf des 31.12.2023 niedergelegt. Herr Rainer Hindenburg ist durch Eintritt in die passive Phase der Altersteilzeit zum Ablauf des 31.12.2023 ebenfalls aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden.

Der Aufsichtsrat bedankt sich bei den im Geschäftsjahr 2023 ausgeschiedenen Mitgliedern Catherine Gubbins, Cafer Celik und Rainer Hindenburg für ihr Engagement und die konstruktive Mitwirkung im Rahmen der Gremienarbeit.

Im Geschäftsjahr 2023 hat es in der Geschäftsführung keine personellen Wechsel gegeben.

Der Aufsichtsrat bedankt sich bei den Geschäftsführern Lars Redeligh und Pradeep Pinakatt sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die geleistete Arbeit im Geschäftsjahr 2023.

Düsseldorf, 19.03.2024

Flughafen Düsseldorf GmbH
Der Aufsichtsrat

Dr. Rolf Pohlig
(Vorsitzender)

AKTIVA BILANZ FDG

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) Flughafengebäude 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. Ausleihungen an Unternehmen mit denen eine Beteiligungsverhältnis besteht
4. 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	31.12.2023 EUR	31.12.2022 EUR
	23.439.979,94		24.619.740,94
	556.795,00		138.543,00
		23.996.774,94	24.758.283,94
	521.972.776,51		539.126.979,51
	16.526.388,77		16.933.809,93
	10.115.336,64		10.115.336,64
	49.844.313,00		52.055.172,00
	141.262.875,00		152.276.845,00
	135.102.139,58		140.646.379,58
	27.451.090,00		27.137.818,00
	59.279.603,70		39.099.756,35
		961.554.523,20	977.392.097,01
	9.508.547,00		9.533.547,00
	2.369.737,72		147.785,75
	1.506.000,00		0,00
	8.793,10		15.285,52
		13.393.077,82	9.696.618,27
		998.944.375,96	1.011.846.999,22
		4.565.001,80	3.539.520,73
	18.926.562,83		15.894.365,86
	19.248.742,16		32.884.681,38
	236.715,52		163.882,22
	3.537.441,84		2.069.878,03
		41.949.462,35	51.012.807,49
		80.441.810,88	149.933.499,90
		126.956.275,03	204.485.828,12
		1.798.888,24	2.235.219,81
		1.789.793,94	779.785,91
		55.132.240,19	79.812.806,52
		1.184.621.573,36	1.299.160.639,58

PASSIVA BILANZ FDG

A. EIGENKAPITAL

I.	Gezeichnetes Kapital	
II.	Kapitalrücklage	
III.	Gewinnrücklagen (andere Gewinnrücklagen)	
IV.	Verlustvortrag	
V.	Jahresüberschuss/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	31.12.2023 EUR	31.12.2022 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
-187.189.813,68		-175.262.282,95
24.680.566,33		-11.927.530,73
55.132.240,19		79.812.806,52
	0,00	0,00
	28.039.877,33	29.248.000,57
	37.480.954,05	39.556.030,85
7.760.225,00		8.633.397,00
63.262,84		52.337,96
53.658.156,49		52.421.302,99
	61.481.644,33	61.107.037,95
798.904.466,93		911.279.996,28
108.500.000,00		108.500.000,00
12.876.845,72		10.941.158,80
114.944.131,20		107.583.116,10
1.019.751,80		0,00
2.074.660,57		1.397.330,85
17.270.869,01		28.165.717,08
	1.055.590.725,23	1.167.867.319,11
	2.028.372,42	1.382.251,10
	1.184.621.573,36	1.299.160.639,58

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FDG

	31.12.2023 EUR	31.12.2022 EUR
1. Umsatzerlöse	411.523.067,37	350.447.713,08
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	1.647.830,99	2.201.441,40
3. Sonstige betriebliche Erträge	21.371.636,95	35.628.850,61
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	30.585.269,04	27.614.773,00
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	109.447.177,01	98.805.804,83
	140.032.446,05	126.420.577,83
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	81.792.947,40	77.867.283,45
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	21.476.033,81	22.579.946,57
	103.268.981,21	100.447.230,02
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	75.127.895,43	74.527.946,86
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	60.042.829,56	50.266.919,26
8. Erträge aus Beteiligungen	121.348,56	370.791,01
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	531.049,77	855.686,99
10. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	266,90	446,14
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	4.652.687,83	1.627.377,17
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme	1.430.037,95	21.579.087,05
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	29.915.640,01	27.774.693,50
14. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	3.170.927,08	-107.348,65
15. Ergebnis nach Steuern	26.859.131,08	-9.776.799,47
16. Sonstige Steuern	2.178.564,75	2.150.731,26
17. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag	24.680.566,33	-11.927.530,73

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
2. Geschäfts- oder Firmenwert
3. Geleistete Anzahlungen

II. Sachanlagen

1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken
2. Technische Anlagen und Maschinen
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau

III. Finanzanlagen

1. Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen
2. Beteiligungen
3. Sonstige Ausleihungen

B. UMLAUFVERMÖGEN

I. Vorräte

1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe
2. Fertige Erzeugnisse

II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
2. Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen
3. Sonstige Vermögensgegenstände

III. Flüssige Mittel

C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

D. AKTIVE LATENTE STEUERN

E. AKTIVER UNTERSCHIEDSBETRAG AUS VERMÖGENSVERRECHNUNG

F. NICHT DURCH EIGENKAPITAL GEDECKTER FEHLBETRAG

	EUR	31.12.2023 EUR	31.12.2022 EUR
	23.439.979,94		24.631.519,94
	540.000,00		585.000,00
	556.795,00		730.587,64
		24.536.774,94	25.947.107,58
	543.063.452,29		562.216.985,45
	286.601.346,58		302.710.239,58
	33.495.538,00		34.839.487,72
	59.679.163,15		39.773.892,51
		922.839.500,02	939.540.605,26
	2.369.735,72		147.782,75
	49.977,00		49.977,00
	1.514.793,10		15.285,52
		3.934.505,82	213.045,27
		951.310.780,78	965.700.758,11
	4.565.001,80		3.595.580,79
	5.606.468,99		5.606.468,99
		10.171.470,79	9.202.049,78
	20.186.710,93		29.640.324,40
	205.829,31		132.496,81
	3.661.058,85		1.963.135,81
		24.053.599,09	31.735.957,02
		82.408.046,07	156.527.351,62
		116.633.115,95	197.465.358,42
		1.802.937,00	2.239.915,29
		56.612.015,96	87.834.924,19
		3.309.047,25	1.293.867,13
		36.922.934,28	29.909.407,94
		1.166.590.831,22	1.284.444.231,08

PASSIVA BILANZ KONZERN

A. EIGENKAPITAL

	EUR	31.12.2023 EUR	31.12.2022 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. Konzernverlustvortrag	-135.356.592,03		-119.236.890,50
V. Konzernjahresfehlbetrag	-10.542.949,41		-19.649.124,60
VI. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag	36.922.934,28		29.909.407,94
		0,00	0,00

B. SONDERPOSTEN FÜR INVESTITIONSZUSCHÜSSE ZU SACHANLAGEN

28.039.877,33 29.248.000,57

C. RÜCKSTELLUNGEN

1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	8.197.192,00		9.149.539,00
2. Steuerrückstellungen	102.009,97		51.508,09
3. Sonstige Rückstellungen	59.834.124,35		59.785.413,16
		68.133.326,32	68.986.460,25

D. VERBINDLICHKEITEN

1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	798.904.466,93		911.558.152,77
2. Verbindlichkeiten gegenüber sonst. Darlehensgebern	108.500.000,00		108.500.000,00
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	13.963.896,11		13.323.036,73
4. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	114.944.131,20		107.583.116,10
5. Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	2.042.829,50		1.365.499,78
6. Sonstige Verbindlichkeiten	17.821.365,20		29.492.942,73
		1.056.176.688,94	1.171.822.748,11

E. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

2.993.354,30 2.180.309,71

G. PASSIVE LATENTE STEUERN

11.247.584,33 12.206.712,44

1.166.590.831,22 1.284.444.231,08

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG KONZERN

	31.12.2023 EUR	31.12.2022 EUR
1. Umsatzerlöse	414.029.484,20	368.279.984,95
2. Erhöhung des Bestands an fertigen Erzeugnissen	0,00	1.651.917,99
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	1.647.830,99	2.201.441,40
4. Sonstige betriebliche Erträge	21.024.158,47	35.498.004,31
5. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	23.584.172,65	20.957.077,69
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	85.475.066,86	76.868.785,49
	109.059.239,51	97.825.863,18
6. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	107.831.008,27	109.819.823,97
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	28.999.381,94	31.124.924,75
	136.830.390,21	140.944.748,72
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	78.162.056,46	77.890.090,37
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	61.682.895,07	84.212.953,50
9. Erträge aus der Anwendung der Equity-Methode	122.598,56	372.041,01
10. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	266,90	446,14
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	4.033.010,96	1.365.077,93
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	29.997.456,67	28.275.410,25
13. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	33.477.255,75	-2.294.551,40
14. Konzernergebnis nach Steuern	-8.351.943,59	-17.485.600,89
15. Sonstige Steuern	2.191.005,82	2.163.523,71
16. Konzern-Jahresfehlbetrag	-10.542.949,41	-19.649.124,60

KONZERNANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR 2023 BIS ZUM 31. DEZEMBER 2023

I ALLGEMEINE ANGABEN

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

Der Konzernabschluss zum 31. Dezember 2023 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 -Verlust-Rechnung, Konzernkapitalflussrechnung, Konzerneigenkapitalspiegel 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 Muttergesellschaft. 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 den Verkauf der Anteile an der Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH geändert. Im Zuge dessen wurden positive Effekte aus der Übergangskonsolidierung von TEUR 3.529 ergebnisneutral mit dem Konzernverlustvortrag verrechnet.

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 angabepflichtigen Informationen stellen sich wie folgt dar:

Name	Sitz	Anteil am Kapital in %
Flughafen Düsseldorf GmbH	Düsseldorf	Mutterunternehmen
Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH	Düsseldorf	100
Flughafen Düsseldorf 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
Swissport DUS Cargo Services GmbH	Düsseldorf	25,1	Assoziiertes Unternehmen
SITA Airport IT GmbH	Düsseldorf	30	Assoziiertes Unternehmen

Zum 01. Januar 2023 wurde durch Einbringung der Anteile der Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH (FDCG) das neue Joint-Venture „Swissport DUS Cargo Services“ der Flughafen Düsseldorf GmbH und der Swissport Deutschland GmbH gegründet. Es beteiligen sich die Swissport Deutschland GmbH und die Flughafen Düsseldorf GmbH gemeinsam an dem Luftfrachtdienstleister, der unter dem Namen Swissport DUS Cargo Services auftritt. Die Unternehmensanteile an der Swissport DUS Cargo Services GmbH liegen zu 74,9 % bei Swissport und zu 25,1 % bei der Flughafen Düsseldorf GmbH. Entsprechend erfolgt ab dem Berichtszeitraum keine Berücksichtigung der FDCG im Wege der Vollkonsolidierung, sondern im Wege der Equity-Methode. Ein Vorjahresvergleich ist daher nur bedingt möglich. Im Vorjahr wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung die folgenden wesentlichen Umsatzerlöse und Aufwendungen der FDCG erfasst.

Die Umsatzerlöse beliefen sich in 2022 auf TEUR 8.790, davon 8.788 Frachtentgelte. Der Personalaufwand belief sich auf TEUR 4.736, der sonstige betriebliche Aufwand auf TEUR 1.219 sowie der Materialaufwand auf TEUR 429.

III KONSOLIDIERUNGS-, BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSGRUNDSÄTZE

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.

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. 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 250 bis 800 Euro werden im Anschaffungsjahr vollständig abgeschrieben.

Anschaffungskosten bis zu einem Betrag unter 250 Euro 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. Geschäfts- oder Firmenwerte, die nach dem 31. Dezember 2015 entstanden sind, werden nach § 253 Abs. 3 Satz 3 und 4 HGB über zehn Jahre abgeschrieben.

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 Niederwertprinzips.

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 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 3.309 (Vorjahr: TEUR 1.294) ergibt sich aus dem Vermögensüberhang des CTA (TEUR 14.095) im Vergleich zur zu saldierenden Altersteilzeitverpflichtung in Höhe von TEUR 10.786.

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. Dezember 2023, 1,83 % (Vorjahr: 1,79 %). Bei der Festlegung des Zinssatzes wurde von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, den Zinssatz bis zu drei Monate vor dem Bilanzstichtag festzustellen. Der Zinssatz wurde zum 31. Oktober 2023 festgestellt und bei ungestelltem unverändertem Zinsniveau auf den Bilanzstichtag fortgeschrieben. Der entstandene Unterschiedsbetrag aus den unterschiedlich ermittelten Zinssätzen wird im Finanzergebnis ausgewiesen. Der ausschüttungsgesperrte Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 S. 1 HGB beträgt zum 31. Dezember 2023 TEUR 73 (Vorjahr: TEUR 437).

Soweit versicherungsmathematische Berechnungen vorgenommen werden, liegen diesen grundsätzlich zugrunde:

IV ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

- 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 2,0 % (Vorjahr: 2,5 %)
- Preis- bzw. Kostensteigerungstrend von 2,3 % (Vorjahr: 4,0 %) 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 ein Pensionstreuhandfonds bzw. Contractual Trust Arrangement (CTA) aufgelegt.

Soweit im Rahmen der sonstigen Rückstellungen Preis-/Kostensteigerungen zum Tragen kommen, wurden diese mit 3,0 % p.a. (Vorjahr 4,0 %) in die Berechnung einbezogen.

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten wurden mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt.

Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2023 und seine Gliederung sind im Anlagespiegel dargestellt.

Das Sachanlagevermögen reduzierte sich, im Wesentlichen durch die laufende Abschreibung um TEUR 16.701 auf TEUR 922.840. Dies entspricht einem Anteil an der Bilanzsumme von rund 79,1 %.

Die größten Zugänge zu den Anschaffungskosten der Flughafenbauten (TEUR 11.170) betreffen u. a. die erlösoptimierte Änderung des Zugangs des Flugsteiges A mit TEUR 2.656, die Umgestaltung und Schaffung neuer Parkflächen des Parkhauses 3 mit TEUR 1.667, sowie die LED Beleuchtung mit TEUR 751.

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 in den einzelnen Parkhäusern.

Die Zugänge bei den Betriebsanlagen von TEUR 10.621 betreffen im Wesentlichen neue Brandmeldeanlagen in verschiedenen Bereichen des Flughafens mit TEUR 2.324, den Neubau der Kühlturmzentrale im Terminal mit TEUR 1.581, sowie die neu SPS Anlagen der Gepäckförderanlage mit TEUR 1.072.

Bei den Zugängen bei der Flughafenanlagen in Höhe von TEUR 544 handelt es sich im Wesentlichen um die neue Beleuchtungssteuerung im Parkhaus 8 mit TEUR 533.

In den Zugängen bei der Betriebs- und Geschäftsausstattung von TEUR 5.782 befinden sich im Bereich der Fluggastabfertigung mit TEUR 1.512 sowie neue Fahrzeuge und Geräte für die Feuerwehr mit TEUR 723.

Wesentliche Positionen in den Zugängen zu den Anlagen in Bau mit TEUR 35.028 sind der Neubau der Querwindbahn mit TEUR 17.993,

der Neubau der Hauptfeuerwache mit TEUR 2.200, der 2. Bauabschnitt des „Self-Baggage-Drop-offs“ der Gepäckförderanlage mit TEUR 2.278, das Provisorium für den Bau der neuen Hauptfeuerwache mit TEUR 759 und der neuen Server für die Gepäckförderanlage mit TEUR 552.

Umlaufvermögen

Die Vorräte betreffen mit TEUR 4.565 (Vorjahr: TEUR 3.596) die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie mit TEUR 5.606 (Vorjahr: TEUR 5.606) die fertigen Erzeugnisse.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2023 TEUR	31.12.2022 TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20.187	29.640
- davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	20.187	29.640
Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	206	132
- davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	206	132
Sonstige Vermögensgegenstände	3.661	1.963
- davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	3.661	1.963

Rechnungsabgrenzungsposten

Der aktivische Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von TEUR 1.803 beinhaltet insbesondere Geldbeschaffungskosten von TEUR 719 sowie Versicherungskosten von TEUR 712.

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 36.923 ausgewiesen (Vorjahr: TEUR 29.909).

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 die Verlustvorträge 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 (Landeszuwendungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden) erhalten. Des Weiteren hat die FDG Zuschüsse für bundespolizeispezifische Einbauten in der Halle 8 erhalten. In 2023 wurden Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens von TEUR 2.316 (Vorjahr: TEUR 2.804) realisiert.

Rückstellungen

Die Rückstellungen gingen leicht um TEUR 853 bzw. 1,2 % auf TEUR 68.133 zurück. Diese setzen sich zusammen aus Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (TEUR 8.197), aus Steuerrückstellungen (TEUR 102) sowie aus sonstigen Rückstellungen.

Hierin enthalten ist u.a. die Rückstellung für Lärmschutzmaßnahmen (TEUR 4.912). Damit werden mögliche Erstattungsansprüche im Zusammenhang mit 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. September 2000 für den Flughafen Düsseldorf berücksichtigt.

Für das Risiko der durch Grundwasserproben festgestellten Verunreinigung des Grundwassers mit perfluorierten Tensiden (PFT) auf dem Flughafengelände und die hierausresultierenden Sanierungsverpflichtungen hat die FDG eine Rückstellung in Höhe von TEUR 867 erfasst.

Weitere wesentliche sonstige Rückstellungen betreffen ausstehende Rechnungen (TEUR 23.838), Airlineförderungen im Rahmen der Flughafen-Entgeltordnung (TEUR 13.962) und Rückstellungen in Höhe von TEUR 1.509 für Jubiläumszusagen sowie TEUR 4.040 für variable Vergütung. Sonstige Rückstellungen betreffen diverse geschäftsübliche Rückstellungen wie z.B. für die Jahresabschlussprüfung. Die Altersteilzeitverpflichtung (TEUR 10.786) wird im Berichtszeitraum mit dem CTA Fonds saldiert ausgewiesen. Entsprechend werden keine Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen in der Bilanz ausgewiesen.

Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 Satz 1 HGB beträgt zum 31. Dezember 2023 TEUR 73 (Vorjahr TEUR 437).

Verbindlichkeiten

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

Verbindlichkeiten – Restlaufzeit

	31.12.2023 TEUR	Restlaufzeit bis 1 Jahr TEUR	Restlaufzeit über 1 Jahr TEUR	Davon mehr als 5 Jahre TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	798.904	145.058	653.846	178.257
(Vorjahr)	911.558	140.950	770.608	270.387
Verbindlichkeiten gegenüber sonst. Darlehensgebern	108.500	13.500	95.000	85.000
(Vorjahr)	108.500	0	108.500	85.000
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	13.964	13.964	0	0
(Vorjahr)	13.323	13.323	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	114.944	0	114.944	0
(Vorjahr)	107.583	0	107.583	0
Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	2.043	2.043	0	0
(Vorjahr)	1.365	1.365	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	17.821	17.821	0	0
(Vorjahr)	29.493	29.493	0	0
– Davon aus sonstigen Darlehen	51	51	0	0
(Vorjahr)	58	58	0	0
– Davon aus Steuern	1.499	1.499	0	0
(Vorjahr)	2.277	2.277	0	0
– Davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	48	48	0	0
(Vorjahr)	52	52	0	0
Gesamt	1.056.176	192.386	863.790	263.257
(Vorjahr)	1.171.822	185.131		355.387

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

	31.12.2023 TEUR	31.12.2022 TEUR
Besichert durch Negativerklärung	903.743	1.019.780

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 in Höhe von TEUR 0 (Vorjahr TEUR 5.540) 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.

Der Rückgang der sonstigen Verbindlichkeiten um TEUR 11.672 auf TEUR 17.821 ist im Wesentlichen auf die unterjährige Rückzahlung einer Mietsicherheiten (Kautionszahlungen der Mieter) zurück zu führen.

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

Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von TEUR 2.993 beinhaltet im Wesentlichen vorab gezahlte Gebühren für vermietete Parkplätze (TEUR 1.550) sowie Mieten.

ENTWICKLUNG DES KONZERN-ANLAGEVERMÖGENS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR 2023 BIS 31. DEZEMBER 2023

Anschaffungs- und Herstellungskosten

	Vortrag zum 01.01.23 EUR	Zugänge des Geschäftsjahres EUR	Veränderungen durch Konsolidierungs- kreisänderungen EUR	Zuschreibungen EUR	Umbuchungen EUR	Abgänge EUR	Stand am 31.12.23 EUR
I. IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE							
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	96.874.649,17	229.886,94	-11.779,00	0,00	125.589,50	124.130,96	97.094.215,65
2. Geschäfts- oder Firmenwert	991.404,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	991.404,50
3. Geleistete Anzahlungen	730.587,64	556.795,00	-592.044,64	0,00	-120.989,50	17.553,50	556.795,00
Summe immaterielle Vermögensgegenstände	98.596.641,31	786.681,94	-603.823,64	0,00	4.600,00	141.684,46	98.642.415,15
II. SACHANLAGEN							
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.299.133.322,66	11.124.622,34	0,00	0,00	8.776.965,94	10.255.483,49	1.308.779.427,45
2. Technische Anlagen und Maschinen	999.075.068,56	11.169.642,60	-3.304,00	0,00	3.468.371,56	14.965.755,54	998.744.023,18
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	156.791.855,62	5.782.359,06	-167.303,72	0,00	2.654.099,32	5.411.312,55	159.649.697,73
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	39.773.892,12	35.028.216,55	0,00	0,00	-14.904.036,82	218.808,42	59.679.263,43
Summe Sachanlagen	2.494.774.138,96	63.104.840,55	-170.607,72	0,00	-4.600,00	30.851.360,00	2.526.852.411,79
III. FINANZANLAGEN							
1. Assoziierte Unternehmen	2.537.486,29	0,00	2.221.952,97	0,00	0,00	0,00	4.759.439,26
2. Beteiligungen	49.977,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	49.977,00
3. Sonstige Ausleihungen	15.345,45	1.506.000,00	0,00	0,00	0,00	6.492,42	1.514.853,03
Summe Finanzanlagen	2.602.808,74	1.506.000,00	2.221.952,97	0,00	0,00	6.492,42	6.324.269,29
Summe Anlagevermögen	2.595.973.589,01	65.397.522,49	1.447.521,61	0,00	0,00	30.999.536,88	2.631.819.096,23

ENTWICKLUNG DES KONZERN-ANLAGEVERMÖGENS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR 2023 BIS 31. DEZEMBER 2023

	kumulierte Abschreibungen					Buchwerte		
	Vortrag zum 01.01.23 EUR	Zugänge EUR	Zuschreibungen EUR	Umbuchungen EUR	Abgänge EUR	Stand am 31.12.23 EUR	Stand am 31.12.22 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	72.243.129,23	1.535.237,44	0,00	0,00	124.130,96	73.654.235,71	23.439.979,94	24.631.519,94
2. Geschäfts- oder Firmenwert	406.404,50	45.000,00	0,00	0,00	0,00	451.404,50	540.000,00	585.000,00
3. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	556.795,00	730.587,64
Summe immaterielle Vermögensgegenstände	72.649.533,73	1.580.237,44	0,00	0,00	124.130,96	74.105.640,21	24.536.774,94	25.947.107,58
II. SACHANLAGEN								
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	736.916.337,21	36.020.681,67	0,00	-535,87	7.221.043,72	765.715.975,16	543.063.452,29	562.216.985,45
2. Technische Anlagen und Maschinen	696.364.828,98	31.594.753,99	0,00	-27,13	15.816.906,37	712.142.676,60	286.601.346,58	302.710.239,58
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	121.952.367,90	8.966.383,36	0,00	563,00	4.764.490,86	126.154.159,73	33.495.538,00	34.839.487,72
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	-0,39	0,00	0,00	0,00	0,00	100,28	59.679.163,15	39.773.892,51
Summe Sachanlagen	1.555.233.533,70	76.581.819,02	0,00	0,00	27.802.440,95	1.604.012.911,77	922.839.500,02	939.540.605,26
III. FINANZANLAGEN								
1. Assoziierte Unternehmen	2.389.703,54	0,00	0,00	0,00	0,00	2.389.703,54	2.369.735,72	147.782,75
2. Beteiligungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	49.977,00	49.977,00
3. Sonstige Ausleihungen	59,93	0,00	0,00	0,00	0,00	59,93	1.514.793,10	15.285,52
Summe Finanzanlagen	2.389.763,47	0,00	0,00	0,00	0,00	2.389.763,47	3.934.505,82	213.045,27
Summe Anlagevermögen	1.630.272.830,90	78.162.056,46	0,00	0,00	27.926.571,91	1.680.508.315,45	951.310.780,78	965.700.758,11

V ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND -VERLUSTRECHNUNG

Umsatzerlöse

Die ausschließlich im Inland erzielten Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 414.029 erhöhten sich um TEUR 45.749 bzw. 12,4 %, im Vergleich zum Vorjahr. Wesentlicher Treiber waren die Erlöse im Aviation-Bereich.

Diese Erlöse aus dem Aviation-Bereich stiegen um TEUR 30.904 bzw. 14,9 % auf TEUR 238.691 (Vorjahr: TEUR 207.787).

Das Passagiervolumen (Großluftfahrt) in Düsseldorf erholte sich weiterhin zum Vorjahr um 3.045.537 auf 19.101.776 Passagiere, liegt allerdings weiterhin unter dem Volumen des Jahres 2019. Die Anzahl der gesamten Flugzeugbewegungen erhöhte sich ebenfalls im Vergleich zum Vorjahr von 130.654 auf 142.624 Starts und Landungen (Bewegungen im Großluftverkehr) in 2023.

Die Erlöse aus Flughafenentgelten setzen sich im Wesentlichen zusammen aus Lande- und Startentgelten sowie Passagierentgelten. Diese sind mit TEUR 217.359 (Vorjahr: TEUR 181.166) gegenüber dem Vorjahr um 20 % gestiegen. Die Förderungen gemäß Entgeltordnung führten zu Erlösminderungen im Jahr 2023 in Höhe von TEUR 13.670 (Vorjahr: TEUR 10.879).

Der Anstieg der Erlöse aus Bodenverkehrs- und Bodenabfertigungsdienstleistungen um TEUR 3.500 auf TEUR 21.332 hängt mit der positiven Passagierentwicklung zusammen.

Der Non-Aviation-Bereich verzeichnete mit TEUR 175.341 (Vorjahr: TEUR 160.493) ebenfalls einen 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.

Im Berichtsjahr haben keine Grundstücksverkäufe stattgefunden (Vorjahr: TEUR 11.394).

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von TEUR 21.024 (Vorjahr: TEUR 35.498) gingen deutlich zurück. Der Rückgang lag im Wesentlichen an den im Vorjahr erhaltenen Corona-Überbrückungshilfen in Höhe von TEUR 13.766. Aus der Zuschreibung und dem anschließenden Verkauf der 74,9 % - Anteile an der FDCG zum 01. Januar 2023 ergibt sich im Berichtszeitraum ein sonstiger betrieblicher Ertrag in Höhe von TEUR 4.277. Des Weiteren

sind Erträge aus dem Verkauf von Anlagevermögen mit einem Volumen von TEUR 3.119, Erträge aus der Auflösung von sonstigen Rückstellungen in Höhe von TEUR 4.893 (Vorjahr: TEUR 6.850) sowie Erträge aus Auflösungen der Sonderposten für Zuschüsse in Höhe von TEUR 2.316 (Vorjahr: TEUR 2.804) enthalten.

Materialaufwand

Der Materialaufwand erhöhte sich um TEUR 11.233 auf TEUR 109.059. Der Materialaufwand beinhaltet im Wesentlichen Materialkosten, Energiekosten, Instandhaltungskosten, die Erbpachtzinsen, bestimmte Miet- und Leasingaufwendungen und bestimmte Fremdleistungen. Im Vorjahr waren die Materialaufwendungen durch Sparmaßnahmen geprägt. Die Aufwendungen stiegen, geprägt durch Ausgaben zur Qualitätssicherung, im Vergleich zum Vorjahr, deutlich. Sowohl die Aufwendungen für Roh-, Hilfs und Betriebsstoffe erhöhten sich um TEUR 2.627 auf TEUR 23.584, als auch die Aufwendungen für bezogene Leistungen um TEUR 8.606 auf TEUR 85.475.

Personalaufwand

Der Personalaufwand verringerte sich um TEUR 4.114 auf TEUR 136.830. Er setzt sich zusammen aus den Löhnen und Gehältern und den sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung. Die Tarifsteigerung zum 01. April 2022 um 1,8 % führte gegenläufig zu einer Erhöhung der Auf-

wendungen, da diese erstmalig im kompletten Berichtszeitraum greift. Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung fielen in Höhe von TEUR 7.199 (Vorjahr: TEUR 10.220) für Altersversorgung an. Der Rückgang ist auf die in 2023 nicht mehr berücksichtigte FDCG zurückzuführen.

Abschreibungen

Die Abschreibungen von TEUR 78.162 sind nahezu auf Vorjahresniveau (TEUR 77.890). Es wurden keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf Technische Anlagen und Maschinen erfasst.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen deutlich im Vergleich zum Vorjahr zurück. Diese waren mit TEUR 61.683 (Vorjahr: TEUR 84.213) durch Einmaleffekte im Vorjahr geprägt. Es wurde im Berichtsjahr 2022 ein Verlust aus der Ausbuchung von Forderungen in Höhe von TEUR 32.559 erfasst. Des Weiteren beinhaltet diese 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 123 (Vorjahr: TEUR 372) entfielen auf die SITA Airport GmbH, Düsseldorf, und stellen das anteilige handelsrechtliche Ergebnis dar.

Zinsaufwand

Der Zinsaufwand in Höhe von TEUR 29.997 (Vorjahr: TEUR 28.275) betraf im Wesentlichen die langfristige Finanzierung. Davon entfallen TEUR 7.361 (Vorjahr: TEUR 3.693) auf Zinsaufwendungen gegenüber Gesellschaftern.

Aus der Aufzinsung von Rückstellungen resultierte ein Zinsaufwand in Höhe von TEUR 425 (Vorjahr: TEUR 1.221).

Ertragsteuer

Im Berichtszeitraum wurde ein Steueraufwand von TEUR 33.477 erfasst. Dieser setzt sich im Wesentlichen zusammen aus Ertragsteueraufwendungen in Höhe von TEUR 3.171 sowie latenten Steueraufwendungen in Höhe von TEUR 30.071. Die aktiven latenten Steuern haben sich im Wesentlichen aufgrund der in den kommenden fünf Jahren nutzbaren steuerrechtlichen Verlustvträge für die Gewerbesteuer (TEUR 146.339) sowie für die Körperschaftsteuer (TEUR 117.854) um TEUR 31.223 auf TEUR 56.612 deutlich reduziert.

Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern in Höhe von TEUR 2.191 (Vorjahr: TEUR 2.164) betreffen hauptsächlich die Grundsteuer.

VI SONSTIGE ANGABEN

1) Aufgliederung der Mitarbeiterzahl

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter gliedert sich wie folgt auf:

	2023	2022
Angestellte	1.744	1.826
Auszubildende	51	56
Gesamt	1.795	1.882

2) Haftungsverhältnisse

Es besteht bei der Stadtparkasse Düsseldorf eine Avalbürgschaft zugunsten der FDCG bzw. gegenüber der Swissport DUS Cargo Services GmbH in Höhe von TEUR 500. Aufgrund der Finanzkraft der Swissport DUS Cargo Services GmbH wird die Inanspruchnahme der Bürgschaft als gering eingeschätzt.

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 insgesamt bis zum Jahr 2030 TEUR insgesamt 12.936. 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 2023 wurden daraus Erlöse in Höhe von TEUR 5.549 vereinnahmt.

Von der Filana Grundstücksvermietungs-Gesellschaft mbH & Co. KG least die FDG das Parkhaus 5 inkl. Grundstück. Das Parkhaus wurde im Jahr 2006 fertiggestellt. Am Grundstückserwerb der Filana war die FDG in einer Vermittlerrolle beteiligt. Die künftigen Leasingraten betragen nach aktuellem Stand insgesamt bis zum Jahr 2029 TEUR insgesamt 7.449. 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 7.234.

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 24.101.

Neben den zuvor beschriebenen Geschäften bestehen ein Erbbaurechtsvertrag – der Geschäftsbetrieb der FDG erfolgt im Wesent-

lichen auf Erbbaurechtsgelände – sowie verschiedene Miet- und Wartungs-/Instandhaltungsverträge, die im Rahmen des gewöhnlichen Geschäftsbetriebs geschlossen wurden.

Der aus dem bis zum Jahr 2027 gültige Erbbaurechtsvertrag resultierende Erbbauzins beträgt TEUR 13.028. Der im Rahmen der Verschmelzung der Bisawa KG auf die FDG übergegangene Erbbaurechtsvertrag hat eine Laufzeit bis 2047. Der daraus resultierende jährliche Erbbauzins beträgt derzeit TEUR 203.

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 567 an. Diese betreffen ausschließlich Kfz-Leasingraten.

Außerdem besteht ein Bestellobligo aus zum Bilanzstichtag vergebenen Aufträgen für Investitionen in Höhe von TEUR 80.192 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 besicherten Darlehen in Höhe von TEUR 205.751 ist als Grundgeschäft in Bewertungseinheiten einbezogen. Darin enthalten sind antizipative Hedges in Höhe von TEUR 24.000.

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 (sogenannten 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. Ende 2023 wurde seitens der EZB verkündet, dass der Zinsgipfel erreicht ist. Zinssenkungsfantasien haben die Marktwerte nach unten korrigiert. Aus den Sicherungsgeschäften resultieren positive Markt-

werte in Höhe von TEUR 16.160 (Vorjahr: Marktwert von TEUR 29.144), die im Rahmen der Bildung der Bewertungseinheiten nicht bilanziert sind. Die Effektivität der Sicherung wird prospektiv über die so genannte Critical-Terms-Match-Methode bestimmt. Für den Teil der bestehenden Bewertungseinheiten, der aufgrund von Unterschieden in den Critical Terms von Grund- und Sicherungsgeschäft ineffektiv ist, werden entsprechende Drohverlustrückstellungen gebildet.

Die derzeitigen Sicherungen bestehen bis mindestens in das vierte Quartal 2024 und bis höchstens 2038. Durch die Sicherungen werden synthetisch festverzinsliche Kredite zu Zinssätzen zwischen 0,885 % und 2,015 % zuzüglich der jeweiligen Kreditmarge hergestellt.

5) 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 bei der Rheinischen 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 die Mitarbeiter der Flughafen Düsseldorf Gruppe besteht eine zusätzliche Altersversorgung bei der Rheinischen Zusatzversicherungskasse. Der Umlagesatz lag in 2023 unverändert bei 4,25 % zuzüglich eines Sanierungsgeldes von unverändert 3,5 % (Arbeitgeberanteil insgesamt unverändert 7,75 %). An umlagepflichtigen Löhnen und Gehältern wurden in 2023 TEUR 101.769 gezahlt.

6) 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, die in den nächsten fünf Jahren genutzt werden können, für die Gewerbesteuer von TEUR 146.339 (Vorjahr TEUR 220.257) sowie für die Körperschaftsteuer von TEUR 117.854 (Vorjahr: TEUR 228.783). Hintergrund der wesentlichen Veränderung sind die geplanten Nutzung steuerlicher Verlustvorträge sowie der laufende Abbau steuerlicher Verlustvorträge für den Veranlagungszeitraum 2023. Die sich hieraus ergebenden aktive latente Steuern belaufen sich auf TEUR 41.187. Insgesamt bestehen am Bilanzstichtag aktive latente Steuern in Höhe von TEUR 56.612 (Vorjahr: TEUR 87.835). Passive latente Steuern bestehen in Höhe von TEUR 11.248 (Vorjahr: TEUR 12.207).

7) 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 2023 TEUR 166 angefallen. Davon entfallen TEUR 126 auf Abschlussprüfungsleistungen sowie TEUR 40 auf sonstige Leistungen.

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

Die Gesamtbezüge der Geschäftsführer im Geschäftsjahr 2023 betragen EUR 902.709,16. Für diesen Personenkreis wurden keine Pensionsrückstellungen gebildet.

An ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung und ihre Hinterbliebenen wurden EUR 797.198,18 ausgezahlt. Die für diesen Personenkreis gebildeten Pensionsrückstellungen betragen zum 31. Dezember 2023 EUR 7.546.300.

Der Aufsichtsrat erhielt einschließlich der Sitzungsgelder Vergütungen in Höhe von EUR 63.568,79.

Organe der Gesellschaft 2023

Gesellschafter

Airport Partners GmbH
Landeshauptstadt Düsseldorf

Cafer Celik (vom 17.02.2023 bis 17.08.2023)
Leiter Warehouse FDCG
Arbeitnehmervertreter

Dr. Stephan Keller
(bestellt von Stadt Düsseldorf)
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt
Düsseldorf

Gerhard Schroeder
(bestellt von Airport Partners GmbH)
Geschäftsführer AviAlliance GmbH

Aufsichtsrat

Dr. Rolf Pohlig
(bestellt von Airport Partners GmbH)
Unternehmensberater
(Vorsitzender)

Prof. Christoph Ehrhardt
(bestellt von Airport Partners GmbH)
Managing Partner Bennix Strategic Advisors
GmbH

Stefani Kleeberg
Redakteurin
Arbeitnehmervertreterin

Michael Henning
Arbeitnehmervertreter (Ersatzmitglied)

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

Sven Erler
(bestellt von Airport Partners GmbH)
Executive Director Asset Management
AviAlliance GmbH

Uwe Klaus Kmoch
Betriebsrat FDGHG
Arbeitnehmervertreter

Rüdiger Burs
Arbeitnehmervertreter (Ersatzmitglied)

Rolf Tups
(bestellt von Stadt Düsseldorf) Unternehmens-
berater
(Zweiter stellv. Vorsitzender)

Wolfgang Füger (ab 24.11.2023)
Betriebsrat FDG
Arbeitnehmervertreter

Monika Lehnhaus
(bestellt von Stadt Düsseldorf)
Pädagogin

Britta Wortmann
Arbeitnehmervertreter (Ersatzmitglied)

Stefan Beitelmann
Leiter Bereich Infrastructure
Arbeitnehmervertreter

Catherine Gubbins
(bestellt von Airport Partners GmbH)
Group CFO daa plc, Ireland

Dr. Zanda Martens
(bestellt von Stadt Düsseldorf)
Mitglied des Bundestages

Markus Paulich
Technischer Sachbearbeiter/Fachkraft für Ar-
beitssicherheit
Arbeitnehmervertreter

Andreas Bill
Gewerkschaftssekretär
Bezirksverwaltung der Vereinten
Dienstleistungsgewerkschaft ver.di
Arbeitnehmervertreter

Rainer Hindenburg
Sachgebietsleiter
Arbeitnehmervertreter

Stephanie Peifer
Geschäftsführerin
Bezirksverwaltung der Vereinten Dienstleis-
tungsgewerkschaft ver.di
Arbeitnehmervertreterin

Uwe Kasischke
BEM-Beauftragter Gesundheitsmanagement
Arbeitnehmervertreter

Geschäftsführung

Lars Redeligx
Vorsitzender der Geschäftsführung

Pradeep Pinakatt
Geschäftsführer Finanzen und Arbeitsdirektor

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)

Dr. Henning Pfisterer
Leiter Aviation (AM)

Ulrich Worzalla
Leiter Kaufmännischer Bereich (KB)

9) 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. 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 115.862 liegt unter Vorjahrsniveau (TEUR 127.742). Es wurden Investitionen ins Anlagevermögen in Höhe von TEUR 65.398 getätigt.

Ausschüttungen an Minderheitsgesellschafter sind nicht erfolgt.

10) Nachtragsbericht

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag von besonderer Bedeutung für den Konzern, die nicht in der Bilanz oder der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt worden sind, haben sich nicht ergeben.

Düsseldorf, den 9. Februar 2024
Flughafen Düsseldorf GmbH

Lars Redeligx

Pradeep Pinakatt

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR 2023 BIS 31. DEZEMBER 2023

	2023 TEUR	2022 TEUR
Periodenergebnis (einschließlich Ergebnisanteilen von Minderheitsgesellschaftern)	-10.543	-19.649
Abschreibungen (+) / Zuschreibungen (-) auf Gegenstände des Anlagevermögens inkl. Finanzanlagen	75.940	77.890
Zunahme (+) / Abnahme (-) der Rückstellungen	-854	5.116
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+) / Erträge (-)	-7.452	-5.200
Gewinn (-) / Verlust (+) aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	-290	996
Zunahme (-) / Abnahme (+) der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	67.581	25.738
Zunahme (+) / Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-4.096	14.991
Zinsaufwendungen (+) / Zinserträge (-)	25.964	26.910
sonstige Beteiligungserträge (-)	-123	-372
Ertragssteuerertrag (-) /-aufwand (+)	-33.477	2.295
Ertragssteuererstattung (+) /-zahlung (-) sowie latente Steuern	3.213	-973
Mittelzufluss / -abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	115.863	127.742
Einzahlungen aus Abgängen aus dem Konsolidierungskreis	2.080	0
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens (+)	4137	1.349
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-63.105	-50.800
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-787	-709
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen/ inkl. CTA Fonds	-1.506	-25
Einzahlungen aus Zuschüssen (öffentlicher Investitionszuschuss)	1.108	0
Erhaltene Zinsen (+)	4.033	1.365
Erhaltene Beteiligungserträge (+)	123	372
Mittelzufluss / -abfluss aus der Investitionstätigkeit	-53.917	-48.448
Gezahlte Zinsen (-)	-22.355	-24.555
Einzahlungen aus der Aufnahme neuer Kredite	20.000	55.565
Auszahlung/Tilgung von (Finanz-)Krediten	-132.654	-52.204
Mittelzufluss / -abfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-135.009	-21.194
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands	-73.063	58.100
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	-1.056	0
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode (+)	156.527	98.427
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	82.408	156.527

KONZERNEIGENKAPITALSPIEGEL

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR 2023 BIS 31. DEZEMBER 2023

	31.12.2021 EUR	Konzern- Jahresfehlbetrag	Ausschüttung	Übrige Veränderungen	31.12.2022 EUR	Konzern- Jahresfehlbetrag	Ausschüttung	Änderungen des Konsolidierungs- kreises	31.12.2023 EUR
Mutterunternehmen									
Gezeichnetes Kapital	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
Konzernverlustvortrag	-79.243.849,52	-39.993.040,98	0,00	0,00	-119.236.890,50	-19.649.124,60	0,00	3.529.423,07	-135.356.592,03
Konzernjahresfehlbetrag	-39.993.040,98	-19.649.124,60	0,00	0,00	-19.649.124,60	-10.542.949,41	0,00	0,00	-10.542.949,41
nicht durch EK gedeckter Fehlbetrag	10.260.283,34	0,00	0,00	0,00	29.909.407,94	0,00	0,00	0,00	36.922.934,28
Konzerneigenkapital	0,00	-59.642.165,58	0,00	0,00	0,00	-30.192.074,01	0,00	3.529.423,07	0,00

KONZERNLAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR 2023 BIS ZUM 31. DEZEMBER 2023

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 Mobilitätshub. In diesem Sinne organisiert auch die FDG ihr Geschäftsmodell. Das Gesamtsystem des Luftverkehrs wurde durch die Corona-Krise wesentlich beeinflusst. Die bereits im Vorjahr erfolgte Erholung der Verkehrszahlen hat auch im Berichtsjahr weiter stattgefunden.

1.2. Wirtschaftliche Bedeutung

Die Flughafen Düsseldorf GmbH (Jahresabschluss) schließt 2023 erstmals seit der Corona-Pandemie wieder ein Geschäftsjahr mit einem positiven Ergebnis ab. Gemeinsam mit seinen Partnern ist es dem Airport gelungen, trotz unverändert schwieriger Rahmenbedingungen und zahlreicher operativer Herausforderungen, das Unternehmen strategisch neu auszurichten und zukunftsweisend aufzustellen.

Die Reiselust der Menschen war 2023 weiterhin groß. Der Airport verzeichnete steigende Verkehrszahlen, mit neuen Airlines und etablierten Fluggesellschaften, die ausgesetzte Strecken wieder aufnahmen oder Frequenzen aufstockten. Insgesamt konnte der Airport im vergangenen Jahr rund 20 Prozent mehr Passagiere begrüßen als im Jahr 2022.

Mit der Qualitätsoffensive „Off-Block“ ist es dem Airport gelungen, die operative Leistungsfähigkeit in der Passagierabfertigung deutlich zu steigern und seinen rund 19 Millionen Fluggästen ein kontinuierlich verbessertes Reiseerlebnis zu bieten. Damit einhergehend ist auch die Zufriedenheit der Fluggäste mit ihrem Airport gestiegen.

Insgesamt hat sich der Airport wirtschaftliche Rahmendaten erarbeitet, die verlässliche finanzielle Spielräume für die weitere Entwicklung des Airports ermöglichen. Der Airport verfolgt das Ziel, als exzellenter Flughafen in der Kategorie mit bis zu 30 Millionen Passagieren zu den besten Flughäfen Europas zu gehören.

Darüber hinaus will der Flughafen vorbildlich nachhaltig sein und damit die nachhaltige Transformation der Branche vorantreiben. Dazu gehört auch, bei der Energiewende gemeinsam mit seinen Partnern mehr zu erreichen, als es das gesetzliche Minimum vorsieht. Die enge Verbundenheit zu seinen Mitarbeitern und den Menschen der Region ist das dritte strategische Ziel des Airports. Denn mit über 20.000

Mitarbeitern und rund 200 ansässigen Firmen ist der Flughafen-Campus eine der größten Arbeitsstätten in der Region.

Der Airport liegt zentral in einem der bevölkerungsreichsten Einzugsgebiete mit einer starken regionalen Wirtschaft. Rund 18,5 Million Menschen leben in einem Umkreis von 100 km; dies ist nach London das zweitgrößte Catchment in Europa. Mit seinem Einzugsgebiet ermöglicht der Flughafen den Menschen und der heimischen Wirtschaft einen schnellen Zugang zu weltweit wichtigen Märkten und Metropolen.

NRW bleibt ein wichtiges Zentrum der deutschen Wirtschaft. 19 der 50 umsatzstärksten Unternehmen haben hier ihren Hauptsitz. Über 700.000 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. Sie machen NRW zum Investitionsstandort Nr. 1 in Deutschland. (Quelle: NRW. Global Business)

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.

Der Luftverkehr bleibt ein Wachstumsmarkt und das Interesse der Airlines am Standort Düsseldorf ist nach wie vor sehr groß.

1.3. Verkehrliche Infrastruktur

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

Dem Flughafen Düsseldorf kommt dabei eine Schlüsselrolle zu. Schon heute ist er einer der am besten angebundenen Flughäfen in Deutschland. Er befindet sich am Schnittpunkt wichtiger Verkehrswege wie der Autobahn A 3, der A 52 oder der A 44 und verfügt über eine eigene Autobahnanbindung. Auch viele niederländische und belgische Passagiere profitieren von der guten Erreichbarkeit des Flughafens.

Sowohl die zahlreichen Autobahnanschlüsse als auch die gute Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) tragen dazu bei, dass Passagiere ihn bequem und multimodal ansteuern können. Vor allem aber führt der Bahnhof „Düsseldorf Flughafen“ zu einer optimalen Erreichbarkeit auch über mittlere und weite Strecken.

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

Der geplante 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 Bahnhof“ kann damit in der Zukunft als Knotenpunkt im nördlichen Stadtgebiet eine verkehrlich sinnvolle Ergänzung für die Schienenanbindung Düsseldorfs darstellen. Darüber hinaus kann der Bahnhof nach einem infrastrukturellen Ausbau als Entlastung des stark frequentierten

Düsseldorfer Hauptbahnhofs dienen und die Fernverkehre am Standort stärken.

Zudem wird aktuell in unmittelbarer Nähe des Flughafens das größte und wichtigste Verkehrsinfrastrukturprojekt der Landeshauptstadt realisiert. Der Anschluss des Flughafens an das Stadtbahnnetz mit der neuen Bahnlinie U 81 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. So wird Pendlern, aber auch Passagieren des Flughafens ein klimafreundliches Mobilitätsangebot zur Verfügung gestellt.

Der Düsseldorfer Flughafen orientiert sich an wandelnden Mobilitätsbedürfnissen und ermöglicht mit seinem Angebot nahtlose Übergänge zwischen verschiedenen Verkehrsträgern. Der Airport bietet Reisenden und Pendlern gezielt den Umstieg auf andere Verkehrsmittel an, sei es über den DUS Sharing Hub oder Park-and-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 erlaubt.

Mit dem erfolgreichen Abschluss des Modellprojekts „SkyTrain-Data-Space“ im Jahr 2023 hat der Airport zusammen mit seinen Projektpartnern die digitale Vernetzung von Verkehrsträgern mittels künstlicher Intelligenz vorangetrieben und am Beispiel des SkyTrains einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Services im öffentlichen Nahverkehr geleistet. Der Flughafen entwickelte 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 am Standort voranzutreiben. Das Projekt wurde vom Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen gefördert.

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. Dabei muss die Luftverkehrsbranche zu einem Teil der Mobilitätswende werden, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Eine besondere und immer stärkere Rolle werden dabei strategische Innovationspartnerschaften mit Wissenschaft und Wirtschaft einnehmen, um entscheidende Synergien zu schaffen und einen wichtigen Beitrag zur Nachhaltigkeit am Standort und der gesamten Branche zu leisten.

In 2023 etablierte der Flughafen Düsseldorf mit dem EUREF-Campus ein Netzwerk für grünen Luftverkehr und nachhaltige Mobilität. Zentrale Handlungsfelder der Innovationspartnerschaft sind verstärkte Technologieimpulse für die Energieeffizienz im Gebäudesektor und Technologien zur Dekarbonisierung der luft- und landseitigen Verkehre, etwa durch die Produktion und Bereitstellung von Sustainable Aviation Fuel (CO₂-neutrales Kerosin). Die Projekte der Innovationspartnerschaft werden durch die im EUREF-Talent Campus vertretenen Universitäten der Region wissenschaftlich eng begleitet.

Das bisherige Ziel, die Emissionen bis 2030 um 65 % auf 20.000 Tonnen zu senken, hat der Flughafen bereits im letzten Jahr erreicht. Im Jahr 2022 lagen die CO₂-Emissionen des Airports bei rund 11.130 Tonnen. Spätestens 2035 will der Airport CO₂-neutral sein.

Dazu investiert der Flughafen in Zukunftstechnologien. In diesem Zusammenhang ist der Aufbau und Betrieb einer Wasserstofftankstelle geplant, die eine luft- und landseitig anfahrbare Versorgung für Busse, Sonder- und Nutzfahrzeuge ermöglicht. Durch die luft- und landseitige Anbindung möchte der Flughafen auch weiteren Unternehmen am Flughafen die Umstellung auf emissionsfreie Antriebe ermöglichen. Der Einsatz von Wasserstoffbussen auf dem Vorfeld wurde für den Passagiertransport in 2023 bereits getestet.

Zeitgleich investiert der Düsseldorfer Flughafen immer weiter 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, damit diese bis 2030 bei 50 % und bis 2045 bei 100 % liegt. Außerdem schafft der Flughafen 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 in Kooperation mit externen Partnern eine ausreichende Versorgung von Lager- und Betankungskapazitäten bereitstellen. Darüber hinaus verfolgt der Airport zusammen mit seinen Partnern auch das Thema Wasserstoffproduktion. Wasserstoff ersetzt fossile Energieträger und ermöglicht eine unabhängige und sichere Energieversorgung. Interessant sind hier Möglichkeiten, mittels Solarenergie klimaneutralen Wasserstoff zu erzeugen und die Klimabilanz zu verbessern.

So wird folgerichtig auch der Anteil von selbst-erzeugtem, grünem Strom durch die Erweiterung der Photovoltaik-Flächen bis 2035 mittels der Errichtung einer weiteren Anlage neben der Nordbahn um mindestens 14 MW Peak ausgebaut. Gearbeitet wird auch an Energiespeicherlösungen. Damit stärkt der Flughafen seine Eigenstromversorgung auf Basis von regenerativen Stromerzeugern.

2. WIRTSCHAFTSBERICHT

2.1. Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland wurde im Jahr 2023 durch hohe Inflation, steigende Zinsen sowie eine schwache Auslandsnachfrage gedämpft. Die Energiekrise und geopolitische Spannungen verunsicherten Produzenten und Konsumenten. Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) ist im Jahr 2023 nach aktuellen Schätzungen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) um 0,3 % gegenüber dem Vorjahr gesunken. Der Konsum entwickelt sich inflationsbedingt nur mäßig. Die Verbraucherpreise in Deutschland haben sich im Jahresdurchschnitt 2023 um 5,9 % gegenüber 2022 erhöht. Die Inflationsrate fiel damit geringer als 2022 (7,9 %) aus. Die hohen Tarifsteigerungen trugen dazu bei, dass die Kaufkraft wieder etwas zunahm. Die Durchschnittslöhne stiegen im Jahr 2023 um 6,1 %, insbesondere weil es hohe Tarifabschlüsse und Inflationsausgleichszahlungen gab.

Die Auswirkungen der schwachen Konjunktur waren auch auf dem Arbeitsmarkt erkennbar. So sind Arbeitslosigkeit und Unterbeschäftigung im Jahresdurchschnitt gestiegen. Die Zahl der erwerbsfähigen Menschen, die Lohnersatzleistungen (Arbeitslosengeld oder Bürgergeld für erwerbsfähige Leistungsberechtigte)

bezogen haben, erhöhte sich auf 4.664.000. Das waren 272.000 mehr als im Durchschnitt des Vorjahres. Davon waren in Deutschland 2.609.000 Menschen arbeitslos gemeldet, 191.000 oder 8 % mehr als im Durchschnitt vor einem Jahr. Gleichzeitig haben Erwerbstätigkeit und sozialversicherungspflichtige Beschäftigung in den Jahreswerten etwas zugenommen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes ist die Erwerbstätigkeit im Jahresdurchschnitt 2023 um 333.000 Personen oder 0,7 % auf 45,93 Millionen Personen gewachsen. Die jahresdurchschnittliche Arbeitslosenquote belief sich 2023 auf 5,7 %. Im Vergleich zum Vorjahr nahm sie um 0,4 Prozentpunkte zu.

Die Finanzierungskosten im Jahr 2023 sind im Euroraum gegenüber dem Jahr 2022 nochmals angestiegen. Die Europäische Zentralbank (EZB) hat die sukzessive Erhöhung des Hauptrefinanzierungssatzes in 2023 von 2,5 % auf 4,5 % fortgesetzt. Es wird von keinen weiteren Zinssteigerungen der EZB ausgegangen. Vielmehr wird erwartet, dass es in der zweiten Jahreshälfte 2024 wieder zu einem Rückgang des Leitzinses kommen wird. Die Bauinvestitionen sanken in der Folge im Jahr 2023 preisbereinigt um 2,1 %. Neben den hohen Baupreisen wirkten sich die spürbar gestiegenen Bauzinsen aus.

2.2. Branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die Statistik der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e.V. (ADV) zeigt – inkl. des Bereichs „allgemeine Luftfahrt“ – im Jahr 2023 Folgendes:

a.) Verkehrsentwicklung im Überblick

Der Berichtszeitraum des Jahres 2023 wurde auch in DUS weiterhin durch eine positive Entwicklung geprägt. Gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres war eine Steigerung von rund 3,0 Millionen Fluggästen zu verzeich-

nen. Im Verhältnis zu dem Zeitraum Januar bis Dezember 2019 liegt das Passagieraufkommen allerdings bei etwa 6,4 Millionen Fluggästen unterhalb des ursprünglichen Niveaus. Trotz des positiven Trends liegt Deutschland weiterhin am unteren Ende der großen europäischen

Luftverkehrsmärkte. Hohe Ticketpreise und hohe Standortkosten beeinträchtigen die Erholung. Ursächlich dafür sind nicht zuletzt die hohen Ticketpreise, erhöhte Kosten und staatliche Aufgaben. Dies trägt dazu bei, dass der internationale Wettbewerb verzerrt wird bzw. die deutschen Luftverkehrsunternehmen überproportional durch die hohen staatlichen Gebühren (u.a. Luftverkehrssteuer, Flugsicherheitsgebühren, Luftsicherheitsgebühren etc.) belastet werden. Diese sind in Deutschland wesentlich höher als in vielen anderen EU-Ländern. Entsprechend bezahlt ein Passagier in DUS fast doppelt so viele staatliche Gebühren wie Flughafenentgelte.

Passagiere	Januar–Dezember 2023 Deutschlandweit			Januar–Dezember 2023 Non-Hub-Flughäfen*			Januar–Dezember 2023 Flughafen Düsseldorf		
	Absolut	% 23/22	% 23/19	Absolut	% 23/22	% 23/19	Absolut	% 23/22	% 23/19
Inland	23.093.355	22,7	-50,2	12.168.323	22,0	-58,3	1.597.297	22,3	-62,4
Europa	135.576.707	16,3	-15,2	83.328.296	20,4	-9,3	15.515.344	16,1	-14,8
Außereuropa	38.183.673	30,4	-12,7	7.083.272	38,3	-15,8	1.979.507	44,4	-34,4
Davon Langstrecke							963.892	74,3	-54,7
Sonst. Verkehr	338.307	1,8	12,7	313.548	60,7	>100,0	17.103	-2,6	2,2
Transit	221.503	-12,2	-44,0	134.647	19,3	-59,8	9.628	-33,5	-6,5
Gesamt	197.413.545	19,4	-21,3	103.028.086	21,7	-20,6	19.118.879	18,9	-25,0
Davon Großluftfahrt							19.101.776		
Bewegungen									
Gesamt	2.023.709	5,0	-21,0	1.291.120	2,4	-11,9	151.577	7,8	-32,9

* Verkehr in Deutschland ohne FRA und MUC

b.) Deutschlandweite Verkehrsentwicklung (Januar bis Dezember)

Von Januar bis Dezember 2023 wurden an den deutschen Flughäfen 197,41 Millionen Passagiere gezählt. Durch den nachfragestarken Sommerreiseverkehr erholte sich die Recovery-Rate im Vergleich zum Vorkrisenniveau weiter. Zum vergleichsweise schwachen Vorjahr verzeichnen die deutschen Flughäfen ein Nachfragewachstum von 19,4 %. Trotz eines guten Sommers hinkt das Luftverkehrsaufkommen in Deutschland jedoch hinterher. Während in ganz Europa bereits neun von zehn Passagieren zurückgekommen sind, erreicht die deutsche Recovery-Rate einen Wert von rund 85,0 % gegenüber Januar bis Dezember 2019. Trotz des positiven Trends liegt Deutschland weiterhin am unteren Ende der großen europäischen Luftverkehrsmärkte. Hohe Ticketpreise und hohe Standortkosten beeinträchtigen die Erholung.

- Im innerdeutschen Verkehr (23,0 Millionen Passagiere; + 22,7 %) machten sich immer mehr das Engagement für intermodale Angebote sowie der Einsatz von digitalen Kommunikationsmöglichkeiten bemerkbar. Der innerdeutsche Verkehr konzentriert sich inzwischen fast ausschließlich auf die Zubringerfunktion zu internationalen Langstreckenflügen und auf längere innerdeutsche Strecken, auf denen die Bahn kein attraktives Angebot bereithalten kann. In der Folge stieg das Flugangebot zu den großen Flughafen-Drehkreuzen Frankfurt und München. Währenddessen geht das Angebot auf dezentralen Strecken, die nicht Frankfurt oder München als Start oder Ziel haben, nochmals gegenüber dem Vorjahr zurück und liegt deutlich unter dem Vor-Corona-Niveau. Die Standorte FRA und MUC profitierten insgesamt von einer spürbaren Erholung der interkontinentalen Flüge sowie von deren innerdeutschen und innereuropäischen Zubringerdiensten.
- Der Europa-Verkehr wuchs stabil mit 135,57 Millionen Passagieren (+16,3 % zum Vorjahr, gegenüber Januar bis Dezember 2019 fehlten noch 15,2 % der Reisenden).
- Der Verkehr der Punkt-zu-Punkt-Airlines hat sich in fast ganz Europa sehr stark erholt und erreichte wieder das Vor-Corona-Niveau von 2019. Im Gegensatz zu dieser Entwicklung kommt das Angebot der Punkt-zu-Punkt-Airlines im Verkehr von und nach Deutschland deutlich schwächer zurück und erreicht derzeit nur etwa 75 Prozent des Niveaus von 2019. Ausländische Punkt-zu-Punkt-Airlines haben sich aus dem innerdeutschen Verkehr zurückgezogen und ihr restliches Angebot stark reduziert.
- Die außereuropäische-Nachfrage (38,2 Millionen Passagiere) ist mit +30,4 % zum Vorjahr ebenfalls auf Wachstumskurs. Gegenüber dem Vergleichszeitraum 2019 bleibt noch ein Minus von 12,7 %.

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

Statistik*	2023	2022	2019	2023/22	2023/19
Bewegungen	142.624	130.654	217.250	11.970	-74.626
Passagiere	19.101.776	16.056.311	25.489.401	3.045.465	-6.387.625
Kennzahlen	2023	2022	2019	2023/22	2023/19
Sitze/Flug	170	166	155	2,2 %	9,6 %
MTOW/Flug	76,1	73,6	72,6	2,5 t	3,5 t
Umsteigeranteil	2,8 %	3,0 %	7,2 %	-0,2 PP	-4,4 PP
Pax/Flug	136,0	125,0	119,0	8,8 %	14,3 %
Auslastung	80,0 %	75,2 %	76,6 %	4,8 PP	3,4 PP

* nur Großluftverkehr (mit Transit)

Entwicklung Top-5-Destinationen nach Regionen

Zielgebiet	Destination	Pax lokal 2023	Δ Pax 23/22	Abw. 23/22 %	Abw. 23/19 %
Inland	München	854.483	129.556	17,9	-42,6
	Berlin	263.787	46.578	21,4	-78,6
	Frankfurt	262.012	86.207	49,0	-30,8
	Hamburg	124.344	17.691	16,6	-76,2
	Dresden	49.475	1.844	3,9	-70,9
	Sonstige	43.196	9.687	28,9	-90,5
	Summe	1.597.297	291.563	22,3	-62,4
Europa	Palma	1.294.290	27.997	2,2	-16,2
	Antalya	1.236.395	186.492	17,8	32,1
	Istanbul	1.225.325	203.197	19,9	8,7
	London	728.192	201.309	38,2	-27,5
	Wien	494.294	110.683	28,9	-35,7
	Sonstige	10.536.848	1.420.331	15,5	-18,0
	Summe	15.515.344	2.150.009	16,1	-14,8
Außereuropa	Dubai	539.466	187.942	>100,0	-4,5
	Hurghada	468.092	37.067	>100,0	-32,4
	Doha	187.317	171.545	10,6	>100,0
	Marsa Alam	105.740	26.062	>100,0	-21,8
	Beirut	82.331	-279	61,3	6,5
	Sonstige	596.561	186.407	>100,0	-80,3
	Summe	1.979.507	608.744	>100,0	-54,6
Summe Großluftfahrt (ohne Transit)		19.092.148	3.050.316	19,0	-25,1

Entwicklung Top-10-Airlines

Airline/-Gruppe	Bewegungen 2023	Δ Bewegungen 23/22	Δ Bewegungen 23/19	Pax lokal 2023	Δ Pax 23/22	Δ Pax 23/19
Lufthansa + Eurowings	62.778	5.799	-38.677	7.448.148	1.358.058	-3.172.081
Condor	9.685	1.257	1.736	1.877.596	348.482	291.051
Sun Express	8.112	786	-477	1.344.837	153.095	378
Tuifly	5.463	90	-954	904.776	40.538	-161.924
Turkish Airlines	4.945	106	889	889.106	72.010	235.977
Pegasus Airlines	4.387	228	833	785.815	108.848	237.279
Emirates	1.454	366	76	521.424	176.620	19.172
Corendon Airlines	3.095	-2.625	1.801	479.556	-359.296	270.358
British Airways	4.364	764	-2.856	451.378	111.048	-88.598
Iberia	2.435	341	229	364.278	65.845	20.023
Sonstige	35.906	4.858	-37.226	4.025.234	975.068	-4.038.593
Summe Großluftfahrt	142.624	11.970	-74.626	19.092.148	3.050.316	-6.386.958

Folgende Neuerungen bzw. Aufstockungen waren u.a. in 2023 zu vermerken:

Southwind Airlines (2S) fliegt seit 26. März täglich statt zweimal pro Woche nach Antalya.

Condor (DE) fliegt (neu) seit dem 26. März dreimal pro Woche nach Pristina, immer mittwochs, samstags und sonntags.

Air Cairo (SM) fliegt (neu) seit dem 27. März zweimal pro Woche nach Marsa Alam, immer montags und freitags und (neu) seit dem 30. März einmal pro Woche nach Sharm El Sheikh, immer donnerstags.

Eurowings (EW) fliegt seit dem 30. März sieben- statt sechsmal pro Woche nach Lissabon.

Sun Express (XQ) fliegt (neu) seit dem 30. März einmal pro Woche nach Kütahya, immer donnerstags.

TUS Airways (U8) flog seit dem 31. März dreistatt zweimal pro Woche nach Tel Aviv, immer montags, donnerstags und freitags.

Nouvelair (BJ) fliegt (neu) seit dem 02. April zweimal pro Woche nach Tunis, immer mittwochs und sonntags.

Pegasus (PC) fliegt seit dem 03. April vierstatt einmal pro Woche nach Izmir, immer montags, mittwochs, freitags und sonntags.

Hi Sky Europe (H4) fliegt (neu) seit dem 26. September zweimal pro Woche nach Chisinau.

Royal Jordanien (RJ) startete seit dem 23. September nach Amman.

Etihad Airways (EY) verbindet seit 1. Oktober 2023 das Drehkreuz Abu Dhabi wieder mit Düsseldorf.

Eurowings (EW) fliegt (neu) seit dem 05. April einmal pro Woche nach Monastir, immer mittwochs.

Corendon Airlines Europe (XR) fliegt seit dem 04. April drei- statt zweimal pro Woche nach Teneriffa-Süd, immer dienstags, donnerstags und sonntags.

Eurowings (EW) fliegt seit dem 16. April elfstatt sechsmal pro Woche nach Bologna.

Eurowings (EW) fliegt seit dem 18. April achtstatt fünfmal pro Woche nach Graz.

Qatar Airways (QR) hat in diesem Winterflugplan die Flüge nach Doha bereits auf 11/7 aufgestockt und hat für Anfang Januar 2024 die Erhöhung der Frequenzen auf zwei tägliche Flüge bekanntgegeben.

Sky Express (GQ) fliegt ab 29. Oktober viermal pro Woche nach Athen.

Sun Air of Scandinavia (BA) fliegt ab 06. November viermal pro Woche nach Billund.

Sky Alps (BQ) fliegt ab 30. Oktober dreimal pro Woche nach Linz.

2.3. Organisation und Geschäftsverlauf der Flughafen Düsseldorf GmbH

Der Flugverkehr am Flughafen Düsseldorf erholt sich zunehmend nach dem Corona-bedingten Einbruch des Verkehrsaufkommens. Im Berichtszeitraum war in Deutschland keine einheitliche Entwicklung des Flugverkehrs feststellbar. Die großen Drehkreuze profitierten vom Wiederanstieg des Interkontinentalverkehrs. Die mittelgroßen Flughäfen, wie zum Beispiel Hamburg, Düsseldorf, Stuttgart und Berlin, wiesen dagegen eine geringere Erholung bei den Verkehrszahlen aus. Im Jahr 2023 machten sich hier ein ausgedünnter Flugplan (insbesondere im innerdeutschen und außer-europäischen Verkehr) und der teilweise Rückzug von Niedrigpreisairlines, darunter easyJet und Ryanair, besonders bemerkbar. Überproportional ist die Passagierzahl an kleineren, dezentralen Flughäfen wie Dortmund, Hahn,

Karlsruhe/Baden-Baden und Memmingen gestiegen. Hier wurde das Niveau von 2019 teilweise bereits übertroffen. Entgegen dem allgemeinen Trend zum Rückzug der Punkt-zu-Punkt-Airlines aus Deutschland haben die Niedrigpreisairlines ihr Angebot an diesen Flughäfen teilweise erheblich ausgebaut.

Durch die geänderten Rahmenbedingungen des Flugverkehrs reagiert der Flughafen Düsseldorf mit Anpassungen im laufenden Planfeststellungsverfahren. Der Flughafen Düsseldorf strebt ein smartes Wachstum innerhalb der genehmigten Kapazitätsobergrenze an. Dies kann durch Verschiebung von Bewegungskontingenten zugunsten des Linien- und Charterverkehrs erreicht werden. Damit einher geht eine Halbierung des heutigen Bewegungskontingents für den Sonstigen IFR-Verkehr (d. h. Flüge nach Instrumentenflugregeln entsprechend der technischen Ausstattung des Luftfahrzeugs) und den VFR-Verkehr (d. h. Flüge nach Sichtflugregeln ohne technische Unterstützung für Pilot/Pilotin) einher. Der Antrag auf Wegfall der Kapazitätsbegrenzung wird zurückgezogen. Es wird somit die Auslastung innerhalb der bestehenden Kapazität optimiert. So wird der Flughafen Düsseldorf dem Nachhaltigkeitsanspruch, dem steigenden Mobilitätsbedürfnis der Menschen sowie dem Ziel, hochwertige Arbeitsplätze am Standort zu sichern, gleichermaßen gerecht.

Der Flughafen Düsseldorf war im Vorjahr – wie viele andere Flughäfen in Europa – mit massiven Qualitätsproblemen während der Hauptreisezeit konfrontiert. Als neuralgische Punkte erwiesen sich dabei der Check-in, die Sicherheitskontrolle, die Gepäckabfertigung und die Sauberkeit im Terminal. Als Konsequenz hat die Geschäftsführung das Programm „Off-Block“ initiiert. Es dient der Stabilisierung der betrieblichen Abläufe und der Verbesserung des Passagierkomforts. Das Programm umfasst inzwischen über 50 Einzelmaßnahmen, die bereits weitestgehend zu Beginn der Osterferien 2023 eingeführt wurden und sich dort bewährt haben. Trotz gleichzeitigem Wechsel der Bodenverkehrsdienstleister konnte ein reibungsloser Verkehr über den gesamten Ferienzeitraum und bis jetzt erzielt werden, der die Erwartungen übertroffen hat. Das Projekt „Off-Block“ wurde im Berichtsjahr laufend weiterentwickelt und um weitere Maßnahmenpakete ergänzt.

Die Maßnahmen haben ihre Wirkung erzielt und auch in den verkehrsreichen Sommermonaten und entsprechender Spitzenauslastung zu einer positiven öffentlichen Wahrnehmung eines durchweg stabilen Betriebsablaufs geführt. Es konnte die operative Leistungsfähigkeit des Flughafens in 2023 deutlich gesteigert werden. Gemeinsam mit den Partnern am Airport konnten die Auswirkungen der verschiedenen Einflussfaktoren auf den Flugbetrieb und die Passagierprozesse positiv verändert werden.

In 2023 erwirtschaftete die FDG einen Umsatz von TEUR 411.523, der mit TEUR 61.075 bzw. 17,4 % über dem Vorjahr, allerdings TEUR 18.026 Mio. unter dem ursprünglichen Planwert lag. Ursächlich war insbesondere die Verkehrsentwicklung. Die Passagierzahlen stiegen deutlich auf 19,1 Mio. (Vorjahr 16,1 Mio.), unterschritten jedoch den Planwert von 21,0 Mio. um rund –8,8 %. Die Flughafen- und Abfertigungsentgelte (TEUR –28.966 bzw. –11,4 %) lagen im Vergleich zu den Mieten, Pachten und Versorgungsleistungen (TEUR +11.173 bzw. 7,7 %) unter Plan. Im Gegenzug fielen die Personalaufwendungen (TEUR –4.988 bzw. –4,5 %) und die Abschreibungen (TEUR –1.301 bzw. –1,7 %) niedriger als die geplanten Werte aus. Gegenüber Plan waren höhere Kosten bei der Instandhaltung (TEUR +1.119 bzw. 3,8 %), den IT-Leistungen (TEUR +1.067 bzw. 4,5 %), den Betrieblichen Dienstleistungen (TEUR +5.526 bzw. 8,2 %), den Verwaltungsaufwendungen (TEUR +1.639 bzw. 17,7 %) sowie den sonstigen Kosten (TEUR +1.368 bzw. 21,5 %) zu verzeichnen. Somit konnte die FDG das operative Ergebnis (EBIT operativ) zwar gegenüber dem Vorjahr um TEUR 19.455 auf TEUR 56.070 verbessern, blieb jedoch um TEUR 12.503 hinter den Erwartungen zurück. Der bilanzielle EBIT zeigte mit TEUR 55.293 eine Planunterschreitung von TEUR 31.368 (Plan TEUR 86.661) und eine Verbesserung gegenüber 2022 von TEUR 39.030 auf. Hier wirkt sich insbesondere das Beteiligungsergebnis der FDI aus, das durch die nicht erfolgten Verkäufe deutlich unter den Planannahmen (TEUR –18.972) liegt.

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

2.4. Entwicklung der Tochter- und Beteiligungsgesellschaften

Die Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH (FDGHG) hält im Rahmen der vorfeldseitigen Fluggast- und Crewbeförderung Bodenverkehrsdienstverträge sowohl direkt mit Luftverkehrsgesellschaften als auch mit den in DUS ansässigen Bodenverkehrsdienstleistern. Die Lizenzen für die Bodenabfertigung am Flughafen Düsseldorf wurden seitens des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen zum 01. April 2023 neu vergeben, wodurch sich eine neue Konstellation der Bodenverkehrsdienstleister ergab. Die Lizenzen wurden an die Firmen AAS, Acciona und WISAG vergeben, wobei AAS eine Teillizenz reduziert um die Dienstleistung des Passagier- und Crewtransportes, erhalten hat.

Dem bisherigen Drittabfertiger Aviapartner wurde in diesem Rahmen keine neue Lizenz für Bodenverkehrsdienstleistungen am Flughafen Düsseldorf zugeteilt. Daher konnten im Berichtsjahr die Leistungen der Bus- und Crewfahrten mit einer Reihe von Airlines, die zuvor unter Vertrag mit Aviapartner standen, direkt kontrahiert werden. Zusätzlich erfolgten Vertragsabschlüsse mit in Düsseldorf neu operierenden Airlines wie der Royal Jordanian und

der Swiss Group International. Des Weiteren konnten durch Kündigungen von Altverträgen mit etablierten Airlines, verbunden mit Neuabschlüssen, bessere Konditionen erzielt werden. Zusätzlich wurden weitere Neukunden, die zuvor bei Bodenverkehrsdienstleistern unter Vertrag standen, dazugewonnen.

Die Flugzeugenteisung erfolgt in direkten Vertragsverhältnissen mit sämtlichen Luftverkehrsgesellschaften.

Die Gesamtumsatzerlöse des Unternehmens lagen mit TEUR 24.820 in 2023 ca. 5,1 % über dem Vorjahr (TEUR 23.613).

Die Umsatzentwicklung der Gesellschaft war auch im Jahr 2023 zu einem erheblichen Anteil von der verkehrlichen Entwicklung der Muttergesellschaft abhängig, die sich infolge der aktuellen gesamtwirtschaftlichen Lage und der damit verbundenen Krisen (Reduzierung der geschäftlichen Flüge, hohe Inflation, allgemeine Konsumzurückhaltung, Krieg in der Ukraine, Nahostkonflikt) langsamer erholte. Es stiegen die Erlöse aus den übrigen Bodenverkehrsdienstleistungen, vorwiegend bestehend aus der vorfeldseitigen Fluggast- und Crewförderung sowie der Flugzeugenteisung, in 2023 auf TEUR 12.613 nach TEUR 10.807 in 2022.

Das Geschäftsjahr wurde mit einem Betriebsergebnis in Höhe von TEUR -4.106 (Vorjahr: TEUR -7.600) bzw. einem Jahresfehlbetrag in

Höhe von TEUR -4.492 (Vorjahr: TEUR -8.166) abgeschlossen. Der EBITDA stieg auf TEUR -2.538 (Vorjahr: TEUR -5.929).

Der Jahresfehlbetrag in Höhe von EUR TEUR 4.492 wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Der aktuelle Wirtschaftsplan weist infolge der prognostizierten, deutlich zögerlicheren Erholung des Verkehrsaufkommens nach einem Jahresfehlbetrag von TEUR 3.688 im Jahr 2024 erst ab dem Jahr 2026 Jahresüberschüsse aus.

Zum 01. Januar 2023 wurde durch Einbringung der Anteile der Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH das neue Joint-Venture „Swissport DUS Cargo Services GmbH“ der Flughafen Düsseldorf GmbH und der Swissport Deutschland GmbH gegründet. Es beteiligen sich die Swissport Deutschland GmbH und die Flughafen Düsseldorf GmbH gemeinsam an dem Luftfrachtdienstleister, der unter dem Namen Swissport DUS Cargo Services auftritt. Die Unternehmensanteile an der Swissport DUS Cargo Services GmbH liegen zu 74,9 Prozent bei Swissport und zu 25,1 Prozent bei der Flughafen Düsseldorf GmbH. Entsprechend wird die Gesellschaft nicht mehr im Wege der Vollkonsolidierung im Konzernabschluss berücksichtigt. Die ehemalige Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH verfügt in Düsseldorf neben ihrer jahrzehntelangen lokalen Expertise und ihrem umfassenden Kundenportfolio – in einem starken Einzugsgebiet mit einem hohen Anteil an ex-

portorientierten Unternehmen – über spezifische Kompetenzen etwa im Bereich der Pharma-Logistik. Swissport wiederum ist der weltgrößte Bodenverkehrsdienstleister mit einem hohen Anteil am Luftfrachtgeschäft, der globale Dienstleistungen mit etablierten Prozessen und neuer Technologie erbringt, ein breites Netzwerk in der Luftfahrt besitzt und weltweit vielfältige Kundenbeziehungen pflegt. Swissport hat das bestehende Geschäft seines bisherigen Düsseldorfer Standorts eingebracht. Damit werden sich künftig rund 130 Mitarbeiter für die Kunden der Swissport DUS Cargo Services einsetzen.

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

Das Geschäftsjahr 2023 der Flughafen Düsseldorf Security GmbH wurde mit einem positiven und deutlich über den geplanten Werten liegenden Ergebnis abgeschlossen. Im Wirtschaftsplan 2023 war ein Ergebnis von TEUR 18 prognostiziert. Tatsächlich liegt das Ergebnis der FDSG nach Steuern in 2023 bei TEUR 851 (Vorjahr: Jahresfehlbetrag von TEUR 899).

Dies beruht in erster Linie auf gegenüber Plan (TEUR 234) um TEUR 622 höhere Umsatzerlöse. Die Steigerung beruht auf einem Sondererfolg durch eingesetztes Sicherheitspersonal, insbesondere durch Mehrbeauftragungen seitens der FDG.

Die im Geschäftsjahr 2023 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.

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

Die Umsatzerlöse betragen TEUR 2.415 (Vorjahr: TEUR 13.843). Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde, bedingt durch das veränderte Marktumfeld und die gestiegenen Finanzierungskosten, kein Grundstücksverkauf realisiert (2022: ein Verkauf). Die Umsatzerlöse bestehen überwiegend aus der Vermietung und Verpachtung sowie aus Versorgungsleistungen (TEUR 2.362). Aus der konzerninternen Vermietung der Tiefgarage Parkhaus 8 an die Gesellschafterin sind Mieterlöse in Höhe von TEUR 1.915 (Vorjahr: TEUR 1.913) angefallen.

Der Jahresfehlbetrag vor Ergebnisabführung für das Geschäftsjahr 2023 beträgt TEUR 1.430 (Vorjahr: TEUR 21.579) 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 2023 Umsatzerlöse von TEUR 13.355 (Vorjahr: TEUR 13.232). Damit wurden die geplanten Umsatzerlöse um TEUR 599 überschritten. Für das Geschäftsjahr 2023 ergibt sich ein Jahresüberschuss vor Ergebnisabführung von TEUR 531 (Vorjahr: TEUR 856). Dieser ist um TEUR 45 über dem Planansatz. Aufgrund des bestehenden Gewinn- und Beherrschungsvertrags erfolgt eine Ergebnisabführung an die Gesellschafterin Flughafen Düsseldorf GmbH.

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 2023	Ist 2022
EBIT (in TEUR)	51.089	7.130
EBITDA (in TEUR)	129.252	85.020
EBITDA-Marge	31,2 %	23,1 %
ROCE	5,8 %	0,8 %
Eigenkapitalrentabilität	24,9 %	-23,8 %
Umsatzrentabilität (operatives Ergebnis)	12,3 %	1,8 %
Kapitalrendite	4,5 %	0,5 %
Umsatz/Mitarbeiter FTE (in EUR)	256.365	215.498
Personalaufwand/Mitarbeiter FTE (in EUR)	84.725	82.474
Wirtschaftliches Eigenkapital (in TEUR)	92.041	92.298
Wirtschaftliches Eigenkapital/Bilanzsumme	7,89 %	7,19 %

Der Flughafen Düsseldorf Konzern erzielte in 2023 bei einem Gesamtumsatz von TEUR 414.029 (Vorjahr: TEUR 368.280) ein operatives Ergebnis von TEUR 50.967 (Vorjahr TEUR 6.753) allerdings, bedingt durch die Auflösung latenter Steuererstattungsansprüche, einen Jahresfehlbetrag von TEUR 10.543 (Vorjahr: TEUR 19.649).

Die Erlöse im Aviation-Bereich lagen mit TEUR 238.691 (Vorjahr: TEUR 207.787) deutlich über dem Vorjahresniveau. Sie setzten sich aus fixen

und variablen Landeentgelten, Abstellentgelten sowie Entgelten für Bodenverkehrsdienstleistungen zusammen. Der Anstieg ist auf das erhöhte Passagieraufkommen zurückzuführen. Die Erlöse aus Flughafenentgelten erholten sich in 2023 um TEUR 36.193 bzw. 20,0 % auf TEUR 217.359 (Vorjahr: TEUR 181.166). Die Erlöse aus Flughafenentgelten setzen sich im Wesentlichen zusammen aus Lande- und Startentgelten sowie Passagierentgelten. Diese sind mit TEUR 214.263 (Vorjahr: TEUR 178.091) gegenüber dem Vorjahr um 20,3 % ebenfalls deutlich gestiegen. Die Förderungen gemäß Entgeltordnung führt zu Erlösminderungen im Jahr 2023 in Höhe von TEUR 13.670 (Vorjahr: TEUR 10.879).

Die Erlöse im Bereich „Non-Aviation“ verzeichneten mit TEUR 175.341 (Vorjahr: TEUR 160.493) ebenfalls einen 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. In 2023 haben keine Grundstücksverkäufe stattgefunden (Vorjahr: TEUR 11.394).

Die sonstigen betrieblichen Erträge waren, wie im Vorjahr, geprägt von Einmaleffekten. In 2023 reduzierten sich diese um 40,1 % bzw. TEUR

14.474 auf TEUR 21.024. Der Rückgang lag im Wesentlichen an den im Vorjahr erhaltenen Corona-Überbrückungshilfen in Höhe von TEUR 13.766. Des Weiteren werden in den sonstigen betrieblichen Erträgen die periodenfremden Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von TEUR 4.893 (Vorjahr: TEUR 6.850), die Erträge aus den Auflösungen der Sonderposten für Zuschüsse in Höhe von TEUR 2.316 (Vorjahr: TEUR 2.804) sowie sonstige Erträge aus dem Verkauf von Anlagevermögen in Höhe von TEUR 3.119 ausgewiesen.

Der Materialaufwand in Höhe von TEUR 109.059 (Vorjahr: TEUR 97.826) beinhaltet im Wesentlichen Materialkosten, Energiekosten, Instandhaltungskosten, die Erbpachtzinsen, bestimmte Miet- und Leasingaufwendungen und bestimmte Fremdleistungen. Der deutliche Anstieg beruht auf gestiegenen Energiekosten sowie auf höheren Aufwendungen für den Bewachungsschutz. Auch die Ausgaben im Zuge der Qualitätsinitiative „Off-Block“ führten zu diesem Anstieg. Sowohl die Aufwendungen für Roh-, Hilfs und Betriebsstoffe stiegen um TEUR 2.627 auf TEUR 23.584, als auch die Aufwendungen für bezogene Leistungen um TEUR 8.606 auf TEUR 85.475.

Der Personalaufwand ging, bedingt durch die nicht mehr im Wege der Vollkonsolidierung einbezogenen Flughafen Düsseldorf Cargo (heute Swissport DUS Cargo Services GmbH), um TEUR 4.114 auf TEUR 136.830 zurück. Dieser setzt sich zusammen aus den Löhnen und Ge-

hältern und den sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung. Die Tarifsteigerung zum 01. April 2022 um 1,8 % führte gegenläufig zu einer Erhöhung der Aufwendungen, da diese erstmalig im kompletten Berichtszeitraum greift. Im Jahresdurchschnitt waren 1.795 (davon 51 Auszubildende) Mitarbeiter im Konzern beschäftigt. Die Anzahl der Beschäftigten hat sich zum Stichtag (31. Dezember) auf 1.768 (Vorjahr: 1.835) verringert.

Die Abschreibungen sind gegenüber dem Vorjahr leicht um TEUR 272 auf TEUR 78.162 gestiegen. Es wurden keine außerplanmäßigen Abschreibungen erfasst.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen deutlich im Vergleich zum Vorjahr zurück. Diese waren mit TEUR 61.683 (Vorjahr: TEUR 84.213) durch Einmaleffekte im Vorjahr geprägt. Es wurde im Berichtsjahr 2022 ein Verlust aus der Ausbuchung von Forderungen in Höhe von TEUR 32.559 erfasst. Des Weiteren beinhaltet diese Position 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 51.089 (Vorjahr: TEUR 7.130). Damit einhergehend konnte ein EBITDA in Höhe von TEUR 129.252 (Vorjahr:

TEUR 85.020) und damit eine EBITDA-Marge von 31,2 % (Vorjahr: 23,1 %) erreicht werden.

Für das Geschäftsjahr 2023 konnten Beteiligungserträge aus Equity-Bewertungen von TEUR 123 (Vorjahr: TEUR 372) aus der SITA Airport IT GmbH erzielt werden.

Der Zinsaufwand ist von TEUR 28.275 auf TEUR 29.997 bzw. 6,1 % aufgrund höheren Basiszinsen angestiegen. Externe Finanzierungen wurden von der Muttergesellschaft FDG aufgenommen.

Vermögenslage

Das mittel- und langfristig gebundene Vermögen ist mit TEUR 951.311 unter Vorjahresniveau (TEUR 965.701).

Das Sachanlagevermögen reduzierte sich, bedingt durch die Abschreibung und durch den Verkauf der Anteile an der FDCG um TEUR 16.701 auf TEUR 922.840. Die Investitionen in Höhe von TEUR 65.398 (Vorjahr: TEUR 53.170) erhöhten sich deutlich. Wesentliche Positionen in den Zugängen zu den Anlagen in Bau mit TEUR 35.028 sind der Neubau der Querwindbahn mit TEUR 17.993, der Neubau der Hauptfeuerwache mit TEUR 2.200, der 2. Bauabschnitt des „Self Baggage Drop Off“ der Gepäckförderanlage mit TEUR 2.278, dem Provisorium für den Bau der neuen Hauptfeuerwache mit TEUR 759 und dem neuen Server für die Gepäckförderanlage mit TEUR 552.

Die Abgänge für das Sachanlagevermögen und die immateriellen Wirtschaftsgüter von TEUR 26.688 betreffen im Wesentlichen diverse Verschrottungen bei den Betriebsanlagen (hier alte Brandmeldeanlagen) mit TEUR 10.368, Verschrottungen bei den Grundstücken, grundstücksgleichen Rechten und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken (hier Abriss von Flugzeughallen und sonstige Gebäude) mit TEUR 7.302 sowie Verkäufe der Werbemedien und Verschrottungen der Betriebs- und Geschäftsausstattung mit TEUR 3.244.

Darüber hinaus wurden TEUR 94 der Anlagen in Bau aufwandseitig erfasst, da diverse Baumaßnahmen nicht zur Ausführung gekommen sind und auch nicht mehr weiter verfolgt werden.

Die Finanzanlagen erhöhten sich um TEUR 3.721 auf TEUR 3.935. Dies ist auf den Entfall der Vollkonsolidierung der FDCG und entsprechende Zugänge unter den Beteiligungen an der Swissport DUS Cargo Services GmbH zurück zu führen. Der nach der Equity- Methode bewertete Beteiligungsbuchwert beläuft sich auf TEUR 2.222. Des Weiteren erfolgt erstmals gegenüber der Swissport DUS Cargo Services GmbH der Ausweis einer Ausleihung gegen Unternehmern, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, in Höhe von TEUR 1.506.

Das Umlaufvermögen in Höhe von TEUR 116.633 verringerte sich deutlich um TEUR 80.832 gegenüber dem Vorjahr. Der Rückgang ist mit dem Abbau von Liquidität und der Tilgung entsprechender Bankschulden begründet. Die liquiden Mittel gingen im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 74.119 auf TEUR 82.408 zurück. Die Forderungen aus Lieferung und Leistungen reduzierten sich um TEUR 9.454 auf TEUR 20.187.

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, dem Ansatz der Wirtschaftsgüter im Konzernabschluss sowie aus steuerlichen Verlustvorträgen resultieren. Die aktiven latenten Steuern haben sich im Wesentlichen aufgrund der in den kommenden fünf Jahren nutzbaren steuerrechtlichen Verlustvorträge für die Gewerbesteuer von TEUR 146.339 sowie für die Körperschaftsteuer von TEUR 117.854 um TEUR 31.223 auf TEUR 56.612 deutlich reduziert.

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 36.923 ausgewiesen (Vorjahr TEUR 29.909).

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 952 auf TEUR 8.197 gesunken. Die sonstigen Rückstellungen sind mit TEUR 59.834 nahezu auf Vorjahresniveau. Größere Einzelrückstellungen sind für Immissionschutz-/ Lärmschutzprogramme, sowie Rückstellungen für ausstehende Eingangsrechnungen. Für Streckenförderungen gegenüber Airlines wurden, im Vergleich zum Vorjahr, wieder deutlich höhere Rückstellungen in Höhe von TEUR 13.962 (Vorjahr: TEUR 11.140) gebildet.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten gingen 2023 um TEUR 112.654 auf TEUR 798.904 zurück. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten setzen sich im Wesentlichen zusammen aus bilateralen Darlehen in Höhe von TEUR 640.904, aus Schuldscheindarlehen in Höhe von TEUR 158.000 sowie aus Abgrenzungen. Weiterhin bestehen Verbindlichkeiten gegenüber weiteren Darlehensgebern aus Schuldscheindarlehen sowie bilateral

abgeschlossene Verträge in Höhe von insgesamt TEUR 108.500.

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 82.408 (Vorjahr: TEUR 156.527) 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, des NRW.Bank.Infrastruktur Corona-Kredits über TEUR 250.000 mit 80 %iger Haftungsfreistellung und neuer bilateraler Darlehen in Höhe von TEUR 50.000 sowie den Abschluss eines Förderdarlehens über TEUR 65.000 auf Grundlage der derzeitigen Planung bis einschließlich 2025 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

Eine wesentliche personalrelevante Themenstellung im Jahr 2023 war die Entwicklung eines neuen Unternehmens- und Führungsleitbildes. Mit dem neuen Unternehmensleitbild wurden nicht nur die strategischen Ziele für die kommenden Jahre definiert, sondern auch Unternehmenswerte und Grundpfeiler des Handelns formuliert und verabschiedet, die allen Konzern-Beschäftigten als Orientierungsrahmen dienen und den Anspruch an das Handeln aller Beschäftigten widerspiegeln.

Parallel dazu wurden Führungsleitsätze verabschiedet. Sie bilden die gemeinsame Grundlage für das unternehmensweit gewünschte Führungsverhalten und schaffen Klarheit, was Beschäftigte und Führungskräfte voneinander erwarten dürfen.

Darüber hinaus stand auch in 2023 die Rekrutierung von Personal wieder im Fokus. Neben Stellen in der IT konnten insbesondere Stellen in den technischen Bereichen und bei der Feuerwehr erfolgreich besetzt werden. Hierbei konnten knapp 50 % aller ausgeschriebenen Stellen durch interne Kandidatinnen und Kandidaten besetzt werden.

Die Anzahl der Einstellungen für Aus- und Weiterbildungsplätze wurden für das Jahr 2023 auf das Vorkrisenniveau angehoben. Im Jahr 2023 waren durchschnittlich 47 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 Eigenausbildungsquote im Bereich der Brandmeister wurde bedarfsgerecht beibehalten. Die interne Aus- und Weiterbildung ist das Fundament einer erfolgreichen und zukunftsgerichteten Personalpolitik. Daher wird der Flughafen auch zukünftig in die Aus- und Weiterbildung investieren.

Entwicklung der Beschäftigten

Zum 31. Dezember 2023 waren bei der Flughafen Düsseldorf GmbH (ohne Geschäftsführer) beschäftigt:

	31.12.2023	31.12.2022
Angestellte	1.718	1.835
Auszubildende	50	63
Gesamt	1.768	1.898

In Bezug auf die Altersstruktur der Beschäftigten ergab sich zum Stand 31.12.2023 bei der Flughafen Düsseldorf GmbH (inkl. Auszubildende) ein Durchschnittsalter von 43,91 Jahren. Im Vergleich zum Vorjahr (Durchschnittsalter: 44,40 Jahre) ist das Durchschnittsalter gesunken. Die Altersstruktur ist dadurch gekennzeichnet, dass die oberen Altersklassen deutlich stärker besetzt sind. So sind 10 % der Beschäftigten zwischen 41 und 45 Jahre alt, 11 % zwischen 46 und 50 Jahre, 16 % zwischen 51 und 55 Jahre und 18 % zwischen 56 und 60 Jahren. Die Fluktuationsquote betrug für das Jahr 2023 insgesamt 8,08 %, wovon 2,75 % auf reguläre Renteneintritte und 2,59 % auf Kündigungen durch Arbeitnehmer entfallen. (2022: 6,85 % Gesamtflyktuationsquote, davon 1,24 % Renteneintritte und 2,31 % Kündigung Arbeitnehmer).

Für alle tarifgebundenen Beschäftigten der Flughafen Düsseldorf GmbH findet der Tarifvertrag TVöD-F Anwendung. Im Rahmen des § 18 TVöD-F ist auch im Geschäftsjahr 2023 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 2023 ein zentrales Budget in Höhe von TEUR 1.003 geplant. Bis Dezember 2023 sind für unterschiedlichste Fortbildungsmaßnahmen TEUR 806 abgerufen worden.

Auch in diesem Jahr wurden neben gesetzlich vorgeschriebenen und betriebsnotwendigen Seminaren und Weiterbildungen wieder fachlich notwendige Qualifizierungen sowie Trainings, u. a. zu Leadership-Themen, zur besseren Kommunikation (Umgang mit schwierigen Gesprächspartnern) und auch zum Thema Achtsamkeit/Resilienz, durchgeführt.

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 auch mit der Entwicklung der geopolitischen Spannungen zusammen. Die Erholung des Tourismus und des geschäftsreisenden Verkehrs machen es weiterhin schwierig, die wirtschaftliche und branchenbezogene Entwicklung vorherzusehen. Das Institut der deutschen Wirtschaft rechnet für 2024 mit einem Rückgang der deutschen Wirtschaftsleistung. Voraussichtlich wird das Bruttoinlandsprodukt (BIP) 2024 um 0,5 % zurückgehen.

Slot Koordination Winter 2023/2024

Am 03. Januar 2024 sind 46.642 Slots für Düsseldorf koordiniert. Das sind 4,9 % (2.169) Slots mehr als zum vergleichbaren Vorjahreszeitpunkt der Wintersaison 2022/2023.

Grundsätzlich ist eine gute Koordinierungsdisziplin der Fluggesellschaften zu erkennen. Die Slot-Rückgaben nach der Historics Base Line Date (HBD) am 31. August 2023 sind – vermutlich auch durch die Wiederanwendung der 80/20 Regel – prozentual gemessen auf dem Vorkrisenniveau angelangt.

Derzeit sind auch keine größeren Slot-Rückgaben infolge der kriegerischen Auseinandersetzung im Gazastreifen zu beobachten. Allerdings haben Condor und Eurowings ihre Flüge nach Beirut temporär ausgesetzt und Eurowings plant die Aufnahme von Tel Aviv erst Mitte März 2024 statt Anfang Dezember 2023.

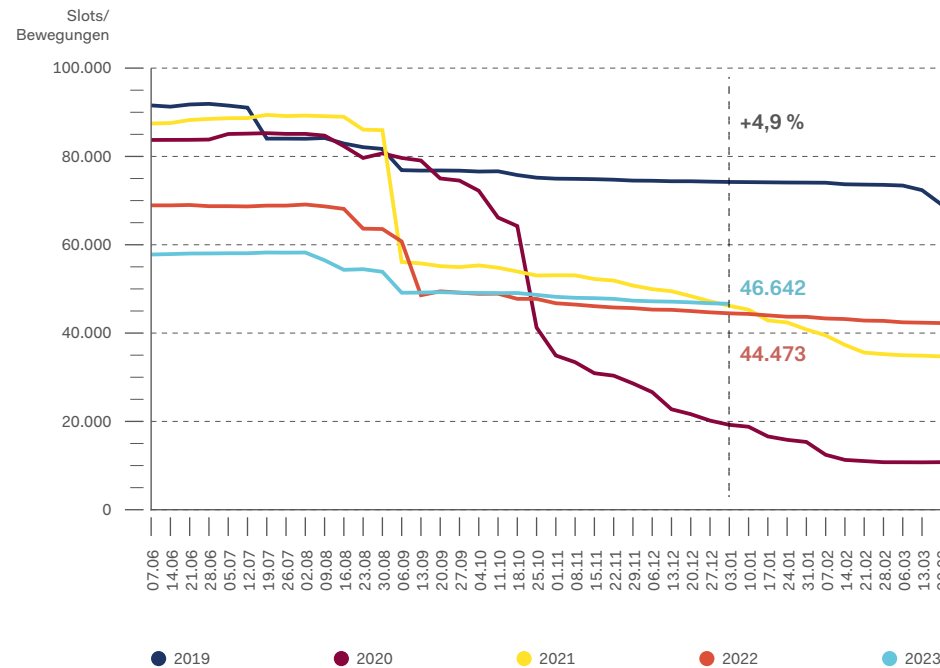


Abbildung 1: Entwicklung der wöchentlichen Koordinationsstände (Linien- und Charterflüge) für die Winterflugpläne 2019–2023 (auf 21 Wochen normiert)

Koordinierungseckwerte und Koordination Sommer 2024

In der Sitzung des Koordinierungsausschusses in Berlin vom 19. September 2023 für die Flugplansaison Sommer 2024 wurde zwischen dem Bundesverkehrsministerium (BMVI) und dem NRW Ministerium für Natur, Umwelt und Verkehr (MUNV-NRW) Einvernehmen darüber erzielt, dass auch für diese Flugplanperiode die Koordinierungseckwerte von 43 (bei Einbahnbetrieb) bzw. 45 Slots (bei Zweibahnbetrieb) unverändert bestehen bleiben.

Mit der Erstkoordination für den Sommerflugplan 2024 am 06. November 2023 sind vom Flughafenkoordinator für den Flughafen Düsseldorf 116.551 Slots im Linien- und Charterverkehr zugeteilt worden. Dies entspricht einem Minus von 12,6 % gegenüber der Erstkoordination für den Sommerflugplan 2023 (normiert auf 217 Tage). Vom Flughafenkoordinator konnten alle beantragten Slots zugeteilt werden, jedoch 4.000 mit Zeitabweichungen von bis zu drei Stunden.

In der Spitze wurden an acht Tagen mehr als 600 Slots koordiniert, davon 608 an drei Tagen in den Sommerferien 2024.

Dabei sind die Stunden von 6.00 bis 8.55 Uhr, von 17.00 bis 18.55 Uhr und von 21.00 bis 22.55 Uhr am stärksten nachgefragt.

Ein Teil des Slots-Minus (=2.238 Bewegungen) gegenüber der Erstkoordination für den Sommerflugplan 2023 wird dabei von folgenden Fluggesellschaften verursacht, die im Vergleich des S23 mit dem S24 keine Slots mehr für Düsseldorf koordiniert haben. Mit Ausnahme von Delta Airlines, die den letzten Flug am 27. Oktober 2023 durchgeführt hat, wurden diese koordinierten Slots in der Vorsaison nicht abgefliegen:

- Blue Air** -434 Slots (insolvent)
- Iceland Air** -434 Slots (Betrieb in DUS nicht aufgenommen)
- All Nippon Airways** -434 Slots (Betrieb in DUS nicht aufgenommen)
- Air Moldova** -248 Slots (insolvent)
- Delta Air Lines** -186 Slots (keine Wiederaufnahme in S24 geplant)
- Aeroitalia** -186 Slots (Betrieb in DUS nicht aufgenommen)
- Sky Up Airlines** -134 Slots (Betrieb wg. Ukraine Krieg nicht aufgenommen)
- Smartlynx Airlines** -120 Slots (Betrieb in DUS nicht aufgenommen)
- SundAir** -62 Slots (Betrieb in DUS nicht aufgenommen)

Während TUIFly plant, ein zusätzliches Flugzeug in DUS zu stationieren (+871 Slots [normiert]) und mit Triest und Enfidha zwei neue Ziele plant, wird Condor vermutlich ein Flugzeug weniger stationieren (-1.106 Slots [normiert]).

Darüber hinaus hat die Eurowings mit 45.350 Slots zwar 10.160 Slots [normiert] weniger koordiniert, die Anzahl der für Sommer 2024 koordinierten Bewegungen liegt aber dennoch deutlich über dem Bestand zum Zeitpunkt der Letztkoordination für den Sommer 2023

(37.842 koordinierte Slots). Da die Slot-Koordination der Eurowings zum Zeitpunkt der Erstkoordination bereits eine hohe Qualität aufweist, wird erwartet, dass die Slot-Rückgabe zum Zeitpunkt SRD/HBD deutlich geringer ausfällt als zum Sommer 2023.

Mit Florenz, Genua, Iasi, Monastir, Malta und Tel Aviv wird Eurowings im Sommer 2024 sechs neue Ziele ab Düsseldorf bedienen und plant die Stationierung von 36 Flugzeugen in Düsseldorf, inkl. bis zu fünf A321 mit jeweils 232 Plätzen.

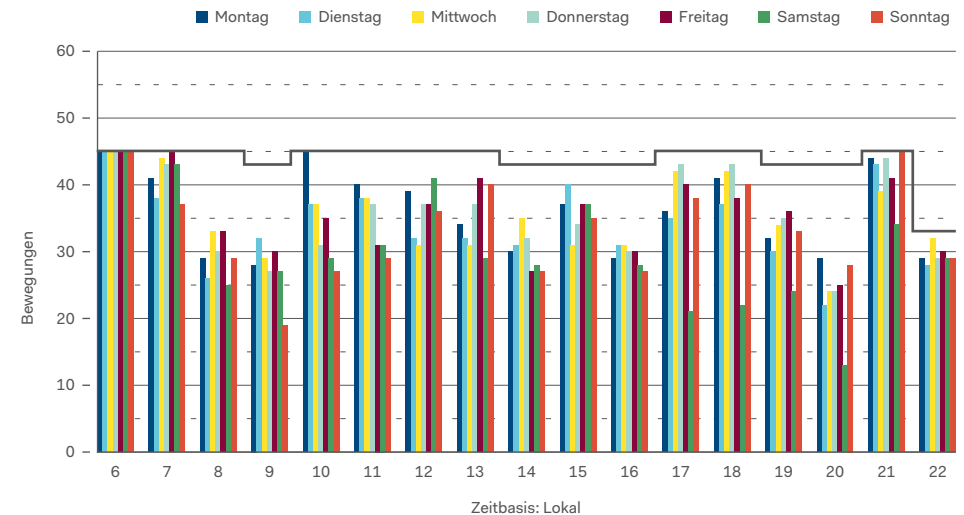


Abbildung 2: Musterwoche zum Datenbestand der Erstkoordination Sommer 2024

Im weiteren Verlauf der Koordination geben Fluggesellschaften ab dem Zeitpunkt „Series Return Deadline - SRD“ (15. Dezember 2023) nicht benötigte Slots zurück und ermöglichen so anderen Fluggesellschaften, neue Slots zu koordinieren, bzw. den Bestand für den Sommer 2024 zu optimieren. Diese Phase dauert bis zum 31. Januar 2024, dem „Historics Base Line Date – HBD“.

Am 03. Januar 2024 sind für die verkehrsreichsten sechs Monate von Mai bis Oktober 98.336 Slots für den Flughafen Düsseldorf koordiniert. Das sind 17,4 % weniger als zum vergleichbaren Zeitpunkt der Flugplanperiode Sommer 2023.

Für den Sommer 2023 war der 15. Januar 2023 als SRD und der 31. Januar 2023 als HBD definiert. Daher sind die Slot-Bestände für den Sommer 2024 zwischen dem 15. Dezember 2023 und dem 31. Januar 2024 nur eingeschränkt mit denen des Sommers 2023 vergleichbar.

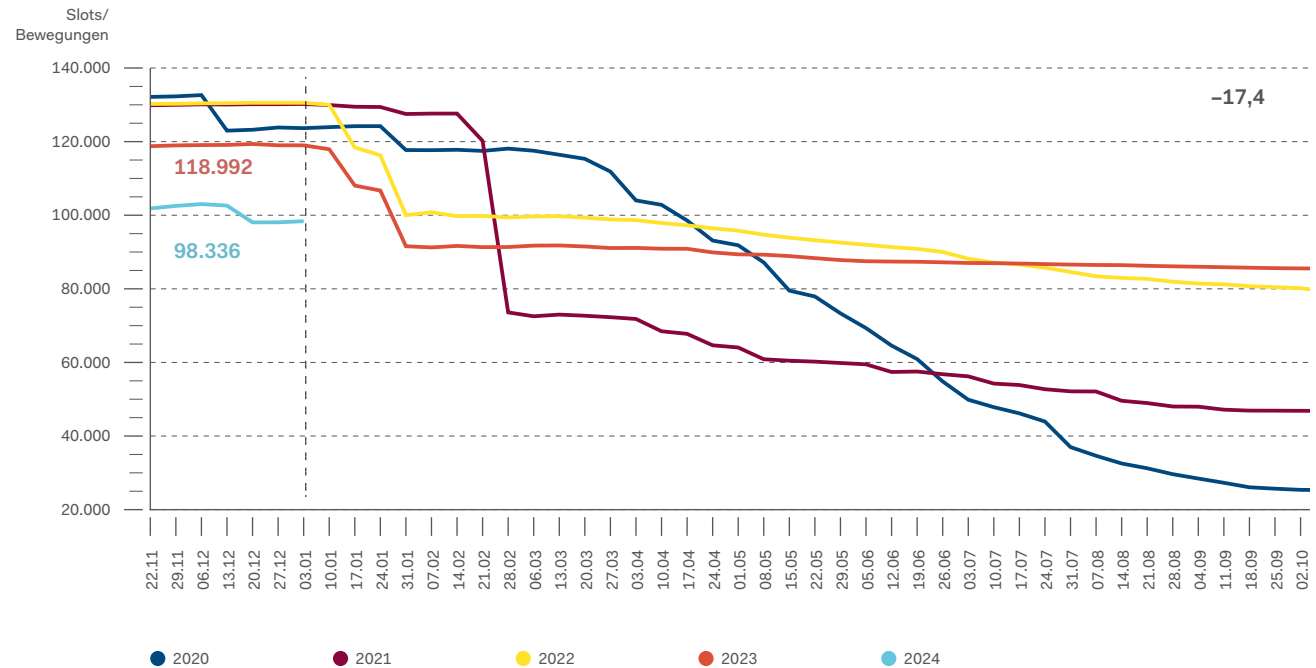


Abbildung 3: Entwicklung der wöchentlichen Koordinationsstände (Linien- und Charterflüge) für Mai bis Oktober 2020–2024

Für die Sommersaison 2024 wurde die Series Return Deadline (SRD) als Testszenario um einen Monat vorgezogen.

Für die Sommersaison 2021 wurde aufgrund der Corona-Krise das Historics Baseline Date (HBD) um knapp einen Monat nach hinten verschoben.

3.2. Ausblick 2024

Auf Basis der zuvor dargestellten Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung geht die Geschäftsführung der FDG für das Geschäftsjahr 2024 von einem gegenüber 2023 höheren Passagiervolumen in Höhe von über 20 Mio. am Flughafen Düsseldorf aus, das aber weiterhin 21 % unter den Verkehrszahlen aus 2019 liegt. Infolge der steigenden Verkehre wird mit einer weiteren Umsatzerholung im Bereich Aviation sowie auch Commercial gerechnet. Für das Jahr 2024 werden Umsatzerlöse von TEUR 442.784 und ein Jahresüberschuss von TEUR 3.414 angesetzt. Das erwartete bilanzielle EBIT ist mit rund TEUR 45.615 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 2028 und der Umsatz von 2019 dagegen bereits in

2025 wieder erreicht und auch leicht überschritten werden können. Die FDI und die FDGHG planen für das Jahr 2024 einen Umsatz auf Niveau des Jahres 2023. Das geplante Ergebnis der FDI wird aufgrund erhöhter Abschreibungen im kommenden Berichtszeitraum unter Vorjahresniveau sein. Für das Jahr 2024 wird das Ergebnis der FDGHG sowie der FDSG nahezu dem Vorjahr entsprechen.

Wesentliche Investitionen des kommenden Geschäftsjahres werden neben Ersatzinvestitionen insbesondere der Neubau der Hauptfeuerwache, die Erneuerung des Rollweges P4, die Erweiterung und Erneuerung der WC-Anlage im Zentralgebäude, die Errichtung des Parkdecks P37, die Implementierung des Self-Baggage-Drop-Offs sowie die Errichtung einer operativen Fläche nach Abbruch der Halle 5/6 sein. Zudem fallen Restmittel für das weitgehend abgeschlossene Projekt Erneuerung nördliche Rollbahn K5/L9 an.

Aufgrund der anhaltend schwierigen Lage auf dem Immobilienmarkt wird für 2024 kein Verkauf von Grundstücken in der Airport City II erwartet. Erst ab 2025 werden wieder Verkäufe unterstellt.

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

3.3. 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 identifizierten Chancen und Risiken bewertet und entsprechende Steuerungs- und Überwachungsmaßnahmen erarbeitet und nachverfolgt. Unterstützt wird dieser Prozess von einer detaillierten Dokumentation des gesamten Risikomanagementsystems mittels einer Software, die als zentrale Datenbank für sämtliche identifizierte Chancen bzw. Risiken und damit verbundenen Maßnahmen zur Verfügung steht. Neu auftretende wesentliche Chancen bzw. Risiken sind im Rahmen einer Ad-hoc-Meldung, unabhängig von der regelmäßigen Berichterstattung, direkt mitzuteilen. Darüber hinaus erfolgt pro Quartal eine Chancen- und Risikoinventur auf Konzernebene. Als zusätzliche unterstützende Steuerungs-, Kontroll- und Überwachungsinstanz dient der vierteljährlich stattfindende Risikoausschuss.

Für das Chancen- und Risikomanagement bei der FDG bildet der Wirtschaftsplan die Basis. Definiert ist ein Risiko als negative Abweichung zum Planwert. Bei einer positiven Abweichung ergibt sich folglich die Definition als Chance. Die Chancen und Risiken werden in drei Chancen- bzw. Risikoklassen unterteilt. Die Chancen-Risikoklasse A gibt das höchste, die Chancen-Risikoklasse B ein mittleres und die Chancen-Risikoklasse C ein niedriges (Gefährdungs-) Potential an. Mit der Bildung dieser Rangfolge wird im Rahmen der Risikoberichterstattung unmittelbar die relative Bedeutung der Chancen und Risiken unterstrichen. Alle A-Chancen und A-Risiken werden quantitativ bewertet und mehrjährig betrachtet. Durch die „mehrfährige 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 45 und 60 Chancen und Risiken aktiv gesteuert.

				Eintrittswahrscheinlichkeit				
- (-)	- (-)	- (-)	- (-)	sehr wahrscheinlich (75 % bis 100 %)	- (-)	- (-)	- (-)	- (-)
- (-)	1 (-)	- (-)	3 (-)	wahrscheinlich (50 % bis 75 %)	1 (-)	1 (-)	- (-)	- (-)
3 (-)	8 (2)	3 (-)	6 (2)	unwahrscheinlich (25 % bis 50 %)	- (-)	- (-)	- (-)	- (-)
3 (-)	2 (1)	1 (1)	3 (6)	sehr unwahrscheinlich (0 % bis 25 %)	- (2)	- (-)	- (-)	- (-)
R - gravierend <small>(-150.000 TEUR bis -12.500 TEUR)</small>	R - erheblich <small>(-12.500 TEUR bis -5.000 TEUR)</small>	R - bedeutsam <small>(-5.000 TEUR bis -2.500 TEUR)</small>	R - spürbar <small>(-2.500 TEUR bis 0 TEUR)</small>		C - spürbar <small>(0 TEUR bis 2.500 TEUR)</small>	C - bedeutsam <small>(2.500 TEUR bis 5.000 TEUR)</small>	C - erheblich <small>(5.000 TEUR bis 12.500 TEUR)</small>	C - gravierend <small>(12.500 TEUR bis 150.000 TEUR)</small>
Auswirkung					Auswirkung			

3.4. Wesentliche Chancen und Risiken

Der Luftverkehr hat sich in 2023 nach schwierigen Corona Jahren weiter erholt und zu Passagierzahlen von rund 19 Mio. geführt. Die Steigerung gegenüber dem Vorjahr betrug ca. 20 %. Die Bewegungs- und Passagierzahlen entwickelten sich dennoch unterdurchschnittlich und lagen rund 26.000 Bewegungen sowie rund 1,8 Mio. Passagieren unter den Planannahmen. Diese verzögerte Recovery ist u.a. auf den ausbleibenden bzw. nur langsam wachsenden LowCost Verkehr sowie (Geschäftsreise-) Verkehr in der gesamten DACH-Region zurückzuführen. Insbesondere der innerdeutsche, dezentrale Verkehr (nicht zu den Hubs FRA & MUC) liegt noch deutlich unter dem 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 2024 negativ beeinflussen. Im Wirtschaftsplan 2024 bis 2028 wird für das Jahr 2024 von einem Passagieraufkommen von mehr als 20 Mio. Passagieren ausgegangen. Erst für das Jahr 2028 wurde unterstellt, das Passagieraufkommen aus 2019 wieder zu erreichen. Man geht davon aus, dass sich der Flugverkehr nicht sprunghaft, sondern weiterhin nur schleppend erholt. Durch die anhaltende Energiekrise und die hohen Preise ist zu erwarten, dass die allgemeine Kaufkraft weiter sinkt und sich das geringere verfügbare Einkommen dann auch auf die Urlaubsplanung auswirken kann.

Für das Gesamtjahr 2024 besteht daher trotz guter Prognosen für den Sommerflugplan das Risiko einer Planunterschreitung. Hauptsächlich dafür verantwortlich sind die seit Oktober 2023 anhaltende Nahost-Krise mit dem Potential der territorialen Ausbreitung auf weitere Regionen in Nahost sowie die Triebwerksprobleme unterschiedlicher Flugzeugmodelle, die sich auch auf den Standort Düsseldorf auswirken können.

Der Wirtschaftsplan 2024 bis 2028 sieht eine Annahme für die Erteilung der Betriebsgenehmigung (Planfeststellungsbeschluss) vor. Durch den Änderungsantrag, der dem Ministerium im Entwurf Ende Juni 2023 zugeleitet wurde, wird sich die Erteilung einer neuen Betriebsgenehmigung verzögern. Das Ministerium muss eine Neubewertung des geänderten Antrags vornehmen. Dies wird entsprechend Zeit in Anspruch nehmen.

Da die FDG sich aber noch in einer verzögerten Recovery befindet, sind die Auswirkungen insbesondere in den nächsten Jahren eher gering.

Aufgrund der Corona-Pandemie haben sich die Finanzkennzahlen der FDG stark verschlechtert. Die Eigenkapitalquote wird im Wirtschaftsplan erst in 2025 die Marke von 10 % überschreiten. Zudem wird ein Verschuldungsgrad <5 frühestens in 2027 erwartet. Das Risiko besteht in der Kündigung von Darlehensverträgen und Kreditlinien aufgrund der Nichteinhaltung von vertraglich fixierten Vereinbarungen. Für den NRW-Corona-Kredit und den RCF wurde aufgrund der Entwicklung in 2023 und des zu erwartenden Unterschreitens des Covenants ein positiver Waiver beschlossen, so dass der 10 % EK-Covenant nun erst zum 31. Dezember 2025 eingehalten werden muss. Im Jahr 2025 sind aber hohe Neuaufnahmen zur Refinanzierung notwendig, die dann noch unter dem Eindruck einer in 2024 voraussichtlich knapp unterhalb von 10 % liegenden EK-Quote einzuholen sind.

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. Die im letzten Jahr aufgezeigte Chance von günstigeren Zinssteigerungen ist eingetreten und wurde im neuen Wirtschaftsplan verarbeitet. Ein Zinsrisiko auf Grundlage der im Wirtschaftsplan unterstellten Zinsveränderungen wird derzeit nicht gesehen.

Ein Risiko stellt auch die Qualität im Bereich der Abfertigungsdienstleistungen durch die am Standort Düsseldorf tätigen BVD-Dienstleister dar. Aufgrund der angespannten Situation auf dem Arbeitsmarkt muss in 2024 weiterhin mit Personalmangel sowohl bei den BVD-Dienstleistern als auch bei den Sicherheitskontrollen gerechnet werden. Die letztjährigen Kompensationsmaßnahmen der FDG und das Einwirken auf die diversen Dienstleister zeigten Wirkung und die starke Feriensaison 2023 konnte mit einer guten Performance bewältigt werden. Des Weiteren scheinen sich die Strukturen bei den Dienstleistern zu festigen. Es kann aber 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 2024 enthalten sind und neben dem erheblichen Reputationschaden 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 anhaltende Energiekrise in zunehmende Zahlungsschwierigkeiten geraten könnten.

Das Risiko von Preissteigerungseffekten infolge des Ukraine-Krieges wurde im Plan größtenteils berücksichtigt. Nichtsdestoweniger 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.

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.

Im Wirtschaftsplan 2024 bis 2028 sind standardmäßige Wartungen und auch verschiedene Instandsetzungsmaßnahmen berücksichtigt. Dennoch besteht das Risiko einer Überschreitung des geplanten Budgetvolumens. Aufgrund erforderlicher Einsparungen sind Effekte wie verstärkter Verschleiß, Defekte oder Alterung der technischen Anlagen oder Gebäudeteile nicht auszuschließen. Hinzu kommen weiterhin bestehende Lieferengpässe, die zu Mehrkosten aufgrund erhöhter Lagerhaltung führen können. Darüber hinaus sind durch Auslauf von Rahmenverträgen zusätzliche Kosten möglich.

Bei der FDGHG existiert das Risiko, dass die Erlöse aus Transportdiensten (Crew- und Passagiertransporte) nicht erreicht werden, was an veränderten Preisanpassungen, aber insbesondere einer anderen verkehrlichen Entwicklung liegen kann. Auf Grundlage der aktuellen konzernweiten Chancen-Risiko-Einschätzung der Verkehrsentwicklung zeigt sich das Risiko einer ungünstigeren Bewegungsentwicklung ab dem Jahr 2024 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 der Airport City II. Es ist unterstellt, dass in 2024 kein Baufeld und darauffolgend jeweils ein Baufeld pro Jahr verkauft werden kann. Hier ist es möglich, dass die im Wirtschaftsplan 2024 bis 2028 angenommenen Verkaufserlöse nicht in der geplanten Höhe realisiert werden können. Die gestiegenen Bau- und Finanzierungskosten wirken sich aktuell sehr negativ auf die Verkaufsbemühungen aus.

Durch die rasante Entwicklung der Informations- und Kommunikationstechnik und eine zunehmend fortschreitende Vernetzung besteht auch aufgrund der stark zugenommenen Gefahr von Cyberattacken ein latentes Risikopotential für IT-Systeme von Unternehmen. Im Kontext des russischen Angriffskriegs besteht die Bedrohung vor allem durch prorussische Hacktivismus-Angriffe, die aber in der Regel eher als Propagandamittel zu werten sind. So kann es immer wieder zu Distributed-Denial-of-Service-Angriffen (DDoS-Angriffe) kommen, die vornehmlich auf die Verfügbarkeit von Internetdiensten zielen und keinen nachhaltigen Schaden bewirken können wie etwa Ransomware-Angriffe. Auch der Flughafen Düsseldorf war im Frühjahr 2023 zweimal von einem DDoS Angriff betroffen. Ransomware bleibt die aktuelle Hauptbedrohung. Insgesamt zeigt sich weiterhin eine angespannte bis kritische Lage. Die Bedrohung im Cyberraum ist so hoch wie nie zuvor. Zudem sind die Rechtsanforderun-

gen aus dem IT-Sicherheitsgesetz in Bezug auf die Betreiber von kritischer Infrastruktur 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.

3.5. 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 der gestiegenen Preise. Es sind auch in 2024 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 2023 liegt der Anteil der festverzinslichen bzw. per SWAP gesicherten Darlehen bei 95 %. 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 hinaus geht (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 250 Mio. Euro mit sechs Banken sowie in der konsortialen RCF Linie über 118 Mio. Euro bestehen sogenannte Financial Covenants. Deren Nichteinhaltung könnte eine Kündigung der Kredite ab dem 31. Dezember 2023 zur Folge haben. Konkret bestehen Covenants im Hinblick auf eine wirtschaftliche Eigenkapitalquote.

3.6. 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 geringe Eigenkapitalausstattung vor dem Hintergrund der hohen Refinanzierungsbedarfe als Risiko einzuschätzen. Die Wahrscheinlichkeit einer bestandsgefährdenden Entwicklung wird auch nach dem Bilanzstichtag jedoch als sehr unwahrscheinlich angesehen.

Düsseldorf, den 9. Februar 2024

Flughafen Düsseldorf GmbH

Lars Redeligx

Pradeep Pinakatt

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Flughafen Düsseldorf GmbH,
Düsseldorf

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Flughafen Düsseldorf GmbH, Düsseldorf, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2023, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, dem Konzerneigenkapitalspiegel und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 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 2023 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 2023 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 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 aufge-

deckt 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 2024

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Stephan Schims	ppa. Tim Jankowski
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

IMPRESSUM

Geschäftsbericht 2023

Flughafen Düsseldorf GmbH

Corporate Communications

Postfach 30 03 63

40403 Düsseldorf

Titelbild: Parasol Island GmbH

Fotos: Judith Wagner

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