Düsseldorf Airport DUS

GESCHÄFTSBERICHT 2021

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort der Geschäftsführung 3

Chronik 5

Kennzahlen 8

Nachhaltigkeit 9

Digitalisierung 14

Mobilität 17

Bericht des Aufsichtsrats 20

Jahresabschluss zum 31.12.2021 22

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 66

Impressum 69

Vorwort der Geschäftsführung

LIEBE LESERINNEN, LIEBE LESER,

die Zeiten bleiben in vielerlei Hinsicht außergewöhnlich und herausfordernd – für die gesamte Luftverkehrsbranche und damit auch für den Düsseldorfer Flughafen. Die weltweite Pandemie hat unser gesellschaftliches und wirtschaftliches Leben bereits im zweiten Jahr über weite Strecken fest im Griff. Die internationalen Beschränkungen und Reglementierungen des Reisens haben die Leistungsfähigkeit unserer Branche bis dato in starkem Maße beeinträchtigt, und welche Folgen der Krieg in der Ukraine für den Luftverkehr mit sich bringt, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt noch keinesfalls abschätzen.

Trotz dieser Rahmenbedingungen war das Jahr 2021 für den Düsseldorfer Flughafen durchaus ein Jahr des Aufbruchs und der Neuorientierung: Der Airport hat das Wiederanlaufen des Verkehrs unter Corona-Bedingungen operativ erfolgreich bewältigt und sein Verkehrsangebot in der Krise ausbauen können. Die Fluggastzahlen stiegen im Vergleichszeitraum zum Vorjahr um 20,9 Prozent. Gemessen an Vor-Corona-Zeiten ein noch immer vergleichsweise niedriges Niveau, aber die steigende Buchungsnachfrage, das wachsende Streckenangebot der Airlines und die weitgehende Aufhebung von Reisebeschränkungen deuten auf eine Normalisierung des Verkehrs hin. Unsere Fluggäste haben bereits im Sommer 2022 die Wahl zwischen 56 Airlines und rund 160 Zielen in 44 Ländern. Im Einklang mit den Prognosen der Branche wird auch der Düsseldorfer Airport dann in Peakzeiten schon wieder an die Passagierzahlen des Vorkrisenniveaus anknüpfen können.

Thomas Schnalke
Vorsitzender

Lars Mosdorf

Vorwort der Geschäftsführung

Die wirtschaftlichen Voraussetzungen dafür hat das Unternehmen im Jahr 2021 mit dem erfolgreichen Abschluss eines konzernweiten Kostensenkungs- und Effizienzprogramms geschaffen, wodurch sich eine nachhaltige Ergebnisverbesserung in Höhe von 57 Millionen Euro ergibt. Damit haben wir unseren Flughafen den veränderten Marktbedingungen angepasst, wobei es gelungen ist, den notwendigen Stellenabbau weitestgehend sozialverträglich zu gestalten.

Auf dieser Basis ist der Airport Düsseldorf trotz der anhaltenden Krise bis 2023 durchfinanziert und in der Lage, die dann nötige Kapitalaufnahme am Markt aus eigener Kraft zu stemmen.

Das Ergebnis des zurückliegenden Geschäftsjahres, ein Fehlbetrag in Höhe von 40 Millionen Euro, spiegelt die überaus schwierigen Rahmenbedingungen der Branche angesichts der anhaltenden Pandemie wider. Trotz umfangreicher Kostensenkungen, deutlicher Investitionskürzungen, weitreichender Kurzarbeit, erster Effekte unserer erfolgreichen Restrukturierung und der Erschließung neuer, auch digitaler Ertragsquellen war eine Kompensation der ganzjährigen Entgelt- und Umsatzeinbrüche nur sehr bedingt möglich.

Allerdings erzielten Einmaleffekte wie der Verkauf von Grundstücken in der Airport City II und die Erstattung von Vorhaltekosten durch Bundes- und Landesregierung Ergebnisverbesserungen in Höhe von 69,5 Millionen Euro gegenüber Plan.

Auch wenn uns die Corona-Pandemie im vergangenen Jahr dazu zwang, das Krisenmanagement in den Mittelpunkt unseres Handelns zu stellen, haben wir dennoch zahlreiche strategische Ziele konsequent verfolgt: seit Anfang 2022 beziehen wir unseren externen Strom ausschließlich als Grünstrom, haben unsere Prozesse im Einkauf und Rechnungswesen weiter digitalisiert, die IT-Neuaufstellung vorangetrieben, den Betrieb des Duty-Free-Geschäfts neu ausgeschrieben, planerische Voraussetzungen für die Ansiedlung eines Vertiports an unserem Flughafen geschaffen und eine neue, sehr umfangreiche Entgeltordnung für die kommenden fünf Jahre vereinbart.

Mittlerweile gehen die Experten branchenübergreifend davon aus, dass die Pandemie abflaut und der Luftverkehr an das Vorkrisenniveau anknüpft, denn das Mobilitätsbedürfnis der Menschen ist ungebrochen. Die Bewältigung der damit verbundenen operativen Herausforderungen wird im laufenden Jahr einen Großteil unserer Kräfte binden, zugleich gewinnt jedoch die strategische Ausrichtung unseres Unternehmens wieder an Bedeutung: Nachhaltigkeit, Digitalisierung und Mobilität sind die Themenfelder, die wir auch künftig in besonderem Maße vorantreiben. Wir handeln umweltbewusst und werden im Jahr 2035 klimaneutral sein.

Wir treiben die Entwicklung unserer Business-Intelligence-Plattform weiter voran, um dem Passagier eine optimierte Customer Journey zu ermöglichen und gleichzeitig die operativen Abläufe am Airport weiter zu verbessern. Und wir entwickeln den Düsseldorfer Flughafen zu einem modernen Mobilitätshub, der auf der Basis seiner herausragenden Anbindung alle Verkehrsträger intermodal vernetzt.

An dieser Stelle gebührt unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern besonderer Dank. Ihr außergewöhnliches Engagement, ihre Kompetenz und ihre Bereitschaft, neue Herausforderungen anzunehmen, haben uns in der Krise widerstandsfähig gemacht und neue Perspektiven eröffnet. Darüber hinaus gilt unser Dank unseren Geschäftspartnern und unseren Fluggästen, die mit ihrem Vertrauen in unsere Arbeit eine wichtige Basis für die Weiterentwicklung des Airports zu einem modernen Mobilitätsdienstleister der Zukunft schaffen.

Chronik

JANUAR

DIGITALER NEUJAHRSBEGINN

Der traditionelle Neujahrsempfang des Düsseldorfer Airports heißt in diesem Jahr Neujahrsbeginn und findet Corona-bedingt digital im Stil eines „TV-Formats“ statt. Unter dem Motto „Die Zukunft beginnt jetzt!“ wird live aus dem Flughafenterminal gesendet. Rund 700 hochrangige Gäste aus Politik, Wirtschaft, Luftfahrt, Nachbarschaft und Medien verfolgen das einstündige Programm per Stream an ihrem Bildschirm.

20 JAHRE EMIRATES AM DUS

Gemeinsam mit Emirates feiert DUS das 20-jährige Streckenjubiläum der Verbindung Düsseldorf–Dubai. In den vergangenen zwei Jahrzehnten reisten über 6,3 Millionen Passagiere auf rund 24.000 Flügen zwischen der nordrhein-westfälischen Landeshauptstadt und dem Emirates-Drehkreuz in den Vereinigten Arabischen Emiraten hin und her.

MÄRZ

NONSTOP ZUM NIL

Egyptair kündigt die Wiederaufnahme der Strecke DUS–CAI an. Ab Sommer will der ägyptische Staatscarrier mit einer modernen Boeing 737-800 dreimal die Woche die Strecke Düsseldorf–Kairo bedienen.

APRIL

TESTANGEBOTE AUSGEWEITET

Um Flugreisenden und Besuchern den bestmöglichen Schutz vor einer Infektion mit Covid-19 zu bieten, baut DUS sein umfangreiches Maßnahmenpaket aus. Neben PCR-Tests und Antigen-Schnelltests bietet EcoCare jetzt auch Antikörpertests und kostenlose Bürgertests an, und das an sieben Tagen die Woche rund um die Uhr. Zudem beginnen die Arbeiten an einem Drive-through in Parkhaus 3. Auch der Testanbieter Centogene erweitert sein Testangebot und bietet nun NAT-Tests an.

Chronik

SICHERES ARBEITEN UND REISEN

Der Flughafen Düsseldorf erhält nach einer umfassenden Auditierung das Siegel „DEKRA Trusted Facility“. Damit bewertet das unabhängige Prüfungsunternehmen DEKRA Hygienestandards und Präventionsmaßnahmen gegen die Ausbreitung des Corona-Virus. Das Siegel bescheinigt, dass effektive Maßnahmen implementiert sind und kontinuierlich überwacht werden.

DUS STELLT SICH ZUKUNFTSFÄHIG AUF

Die im Dezember 2020 auf den Weg gebrachte Restrukturierung des Unternehmens, die den Konzern nach harten finanziellen Einbußen aufgrund der Corona-Pandemie wieder auf eine nachhaltig wirtschaftliche Grundlage stellen soll, ist abgeschlossen. Gegenüber dem Aufsichtsrat zieht die Geschäftsführung eine erfolgreiche Bilanz. Die geplante Ergebnisverbesserung in Höhe von rund 50 Millionen Euro ist um mehr als zehn Prozent übererfüllt worden. Die Restrukturierung schafft die Voraussetzungen dafür, dass der Airport auch zukünftig in einem veränderten Markt bestehen kann.“

JUNI

CORENDON ERÖFFNET BASIS

Mit der Stationierung ihres ersten Flugzeugs am DUS eröffnet Corendon Airlines Europe eine neue Basis in Düsseldorf. Die Boeing 737-800 bildet dabei nur den Auftakt. Mittelfristig will der Carrier mit Hauptsitz in Antalya weitere Maschinen am Düsseldorfer Airport stationieren und das Flugangebot ausbauen.
Die türkische Airline bedient mit ihren mehr als 60 wöchentlichen Abflügen vornehmlich Destinationen in der Türkei, aber auch klassische Warmwasserziele.

AUGUST

SOMMERZEIT IST REISEZEIT

Mit der voranschreitenden Impfkampagne und sinkenden Inzidenzzahlen in Europa gewinnen die Menschen Mitte des Jahres an Zuversicht, dass Urlaubsreisen möglich und risikofrei gestaltbar sind. In den Sommerferien zählt der Airport nahezu 1,8 Millionen Passagiere. Das sind doppelt so viele Reisende wie im Jahr zuvor – allerdings etwa halb so viele wie im Vorkrisenjahr 2019.
In diesem Ferienzeitraum finden täglich knapp 300 Flugbewegungen statt. Mit 20 neu aufgenommenen Strecken verzeichnet DUS auf das gesamte Jahr gesehen im innerdeutschen Airport-Vergleich die zweithöchsten Zuwächse.

SEPTEMBER

NEUE PRODUKTE UND SERVICES

DUS blickt nach vorne und entwickelt auch jenseits des Aviation-Geschäfts zahlreiche neue Produkte und Services zur Erlössteigerung. So ist die Event-Location „Station Airport“ jetzt für digitale, hybride und Live-Events buchbar. Auf zwei Ebenen mit direktem Blickkontakt auf die Startbahnen finden dort erste Events und Live-Übertragungen statt. Auch die flughafeneigene Lounge ist digital buch- und bezahlbar. Und mit Blick auf das Gesamtgelände Flughafen Düsseldorf entwickeln die Planer einen zukunftsfähigen „Sharing Hub“, der aktuelle und künftige Verkehrsträger sinnvoll vernetzt.

Chronik

ATTRAKTIVE BÜROFLÄCHEN

Nach dem Erfolg der Airport City I erweitert der Flughafen mit der Airport City II das Areal im westlichen Bereich des Airport-Geländes um fünf Hektar. Der Bedarf an attraktiven Büroflächen ist standortbezogen groß und die Nachfrage nach Gewerbeimmobilien, die neuesten ökologischen Standards entsprechen, hält trotz Corona-Krise an.

OKTOBER

POSITIVE BILANZ DER HERBSTFERIEN

Mit rund 794.000 Reisenden fällt die Bilanz in den Herbstferien positiv aus. Insgesamt werden in diesem Zeitraum etwa dreimal so viele Fluggäste begrüßt wie im vergangenen Jahr – und damit rund halb so viele wie im Vorkrisenjahr 2019. Im Tagesdurchschnitt starten und landen knapp 370 Flugzeuge.

WELCOME BACK A380

Nach rund eineinhalb Jahren pandemiebedingter Pause kehrt der Airbus A380 zurück. Sechsmal pro Woche setzt die Fluggesellschaft Emirates den Riesenvogel wieder auf der Strecke von und nach Dubai ein. Mit der Wiederaufnahme des größten Passagierflugzeugs der Welt unterstreicht Emirates die Bedeutung von DUS im Streckennetz des Netzwerk-Carriers.

FRISCHER WALD FÜR NRW

Der Flughafen unterstützt die Wiederbewaldungsinitiative von „Plant My Tree“. Zum Start der Kooperation mit der Mülheimer Klima- und Naturschutz-Organisation lässt DUS 1021 Laub- und Nadelbäume auf einer eigens für den Flughafen reservierten Bewaldungsfläche in Lüdenscheid pflanzen. Plant My Tree selbst steuert weitere 1.000 Setzlinge bei. Auch Passagiere des Düsseldorfer Airports können ab sofort mit einer Baumspende das Aufforstungsprojekt unterstützen und so einen freiwilligen Beitrag für den Umwelt- und Klimaschutz in NRW leisten.

NOVEMBER

AB IN DIE KARIBIK

TUI bringt Kreuzfahrer wieder zu gleich zwei Zielen in die Karibik. Den Anfang macht die erste Interkontinentalverbindung der TUI Airlines Belgium nach La Romana, gefolgt von Barbados. Zum Einsatz kommt eine Boeing 787-8.

DEZEMBER

NEUE ENTGELTORDNUNG

Das Landesverkehrsministerium genehmigt die zum Jahresbeginn eingereichte neue Entgeltordnung. Mit der neuen Regelung setzt der Airport deutlich verstärkte Anreize für Airlines, moderne und lärm- sowie emissionsarme Flugzeuge in Düsseldorf einzusetzen und nächtliche Starts oder Landungen zu vermeiden. Es ist gelungen, eine transparente, nachvollziehbare und für alle Airlines gleichermaßen geltende Regelung zu finden, die zeigt, unter welchen Bedingungen Flugzeuge in Düsseldorf eingesetzt werden können.

KENNZAHLEN 5-JAHRESÜBERSICHT

VERKEHRSENTWICKLUNG

	2017	2018	2019	2020	2021
FLUGGÄSTE					
Fluggastaufkommen (Mio.)	24,6	24,3	25,5	6,6	**7,95**
Durchschnitt pro Tag	67.509	66.533	69.880	17.971	**21.789**
FLUGBEWEGUNGEN					
Flugbewegungen	221.635	218.818	225.935	78.805	**82.186**
Durchschnitt pro Tag	607	600	619	215	**225**
LUFTFRACHT					
Luftfracht (t) inkl. Trucking	121.614	95.955	81.150	33.500	**33.451**

GESCHÄFTSENTWICKLUNG

	2017	2018	2019	2020	2021
Umsatzerlöse	482,8	474,5	501,1	187,7	**244,7**
Bilanzsumme	993,4	1.135,4	1.136,1	1.220,8	**1.290,4**
Anlagevermögen	925,3	1.066,0	1.063,1	1.050,7	**1.109,7**
Investitionen	73,2	80,2	82,4	72,7	**66,8**
Abschreibungen	73,8	76,0	81,0	82,7	**78,4**
Jahresergebnis	60,1	59,1	57,1	–125,3	**–40,0**
Operativer Cashflow	128,6	109,2	160,0	–67,4	**–23,4**

in Mio. Euro

Nachhaltigkeit

AUF DEM WEG ZUR KLIMANEUTRALITÄT

Nachhaltigkeit

Der Kampf gegen den Klimawandel ist eine gesellschaftliche Aufgabe, die keinen Aufschub duldet. Mobilitäts- und Logistik-Anbieter stehen zu Recht im Fokus, wenn es darum geht, Emissionen zu reduzieren und den Verbrauch von Energie aus fossilen Quellen so weit wie möglich zu senken. Die deutsche Luftverkehrswirtschaft hat sich klar zu ihrer Verantwortung bekannt – und mit einem Masterplan zum Klimaschutz die Route skizziert. Dank Emissionshandel wachsen zwar innerdeutscher und innereuropäischer Luftverkehr schon seit 2012 klimaneutral. Doch der Masterplan will mehr: Die Flotten sollen ökologisch modernisiert, Kerosin aus fossilen Rohstoffen soll durch nachhaltige Kraftstoffe ersetzt und eine wettbewerbsneutrale CO_2-Bepreisung eingeführt werden. In Projekten mit der Deutschen Bahn treibt die Branche die Vernetzung der Verkehrsträger voran. Sie investiert in Forschung, die den Ausstoß sämtlicher schädlicher Stoffe im Flugverkehr maßgeblich verringern soll, und senkt schrittweise die CO_2-Emissionen im Flughafenbetrieb. 2030 nur noch halb so viel Kohlendioxid in die Atmosphäre abzugeben wie 2010 – das ist das ambitionierte Ziel für den deutschen Luftverkehr.

Sonne, Wind und Wasserkraft

Der Airport Düsseldorf versteht sich als Vorreiter bei dieser nachhaltigen Transformation: Der CO_2-Ausstoß im eigenen Betrieb wird hier bereits im kommenden Jahr auf die Hälfte von 2010 sinken. Schon heute deckt DUS seinen Bedarf an Strom, Wärme und Kälte zu großen Teilen selbst. Zwei Blockheizkraftwerke und Photovoltaik-Anlagen sorgen für hocheffiziente Energieerzeugung, die zugleich Kosten spart und die Umwelt schont. Zusätzlich benötigter Strom, bezogen von den Stadtwerken Düsseldorf, stammt seit Beginn des Jahres 2022 ausschließlich aus erneuerbaren Energiequellen wie Sonne, Wind und Wasserkraft. Auch bei der Senkung des Verbrauchs setzt der Flughafen seit vielen Jahren Maßstäbe – mit einem intelligenten System zur Temperatursteuerung, das DUS 2012 als erster Flughafen in Deutschland eingeführt hat. Wie viel Wärme, Kälte oder Frischluft wird in welchen Gebäuden wann benötigt? Welche Quelle am Flughafen ist dabei jeweils am besten geeignet, um möglichst effizient zu wirtschaften, ohne dass Passagiere frieren oder die Luftqualität leidet? Anhand aktueller Betriebsdaten und Wetterprognosen gibt das integrierte Energiemanagementsystem die richtigen Antworten – und wird künftig dank Data Analytics noch vorausschauender und präziser in die Temperatursteuerung eingreifen.

Der Airport hat den Klimaschutz fest im Blick.
Bis 2035 sollen die CO_2-Emissionen auf null gesenkt werden.

Nachhaltigkeit

Den Systemwechsel mitgestalten

Innovative Technologien wie diese sind der Schlüssel dazu, den Weg zu mehr Nachhaltigkeit erfolgreich zu bewältigen. DUS sieht seine Rolle dabei nicht allein als Anwender, sondern als aktiver Mitgestalter des Markts. Deshalb bringt der Flughafen sich in alle Anstrengungen von Politik und Wirtschaft ein, die den Umstieg auf nachhaltige Kraftstoffe zum Ziel haben. So setzt etwa die neue Entgeltordnung für Airline-Partner klare Anreize für einen Systemwechsel, weg vom herkömmlichen Kerosin hin zu ökologischen Alternativen und zu Flugzeugen, die weniger Lärm emittieren. Der Flughafen geht, wo es möglich ist, mit gutem Beispiel voran: Bis 2030 wird sukzessive die Hälfte, bis 2045 der Fuhrpark auf elektrische Antriebe umgestellt. Zusätzlich untersucht DUS das Potential der Wasserstofftechnologie für klimaschonende Mobilität am Standort. Mit Wasserstoff betriebene Busse und Gepäckfahrzeuge könnten schon in wenigen Jahren zum Alltag am Flughafen werden – genauso wie elektrische Flugtaxis. Das wird Investitionen erfordern, aber auch Räume für neue Wertschöpfung eröffnen.

Das Ziel ist fest im Blick: 2030 soll der Ausstoß an Kohlenstoffdioxid am Düsseldorfer Airport nur noch rund ein Drittel der Menge von 2010 betragen, schon für 2035 ist ein komplett klimaneutraler Betrieb geplant. 2045 wird die Netto-Null beim CO_2 erreicht sein. Selbst die Kompensation eigener Emissionen wäre damit nicht mehr erforderlich. DUS geht diesen Weg mit Innovationskraft und Überzeugung – im Bewusstsein, dass es der bestmögliche für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens ist.

Bis zum Jahr 2045 stellt der Düsseldorfer Flughafen seinen gesamten Fuhrpark auf elektrische Antriebe um.

DUS – KLIMANEUTRAL BIS 2035

Als eine der wesentlichen gesellschaftlichen Aufgaben unserer Zeit spielt der Umwelt- und Klimaschutz am Düsseldorfer Airport seit langem eine zentrale Rolle. Der größte Airport NRWs verfolgt konsequent das Ziel, die Einwirkungen des Flughafenbetriebs auf die Umwelt so gering wie möglich zu halten. Die Klimaschutzstrategie des Airports basiert dabei auf den folgenden Eckpunkten:

Verbindliche Klimaziele setzen und umsetzen

- CO_2-Emissionen bis 2030 gegenüber dem Jahr 2010 um 65 Prozent auf 20.713 Tonnen reduzieren
- Bis 2035 Klimaneutralität erreichen
- Bis 2045 klimawirksame Emissionen auf netto null senken
- Nachweisliche Verbesserung der Umweltbilanz durch Klimaschutz-Siegel im Rahmen des internationalen Zertifizierungsprogramms „Airport Carbon Accreditation (ACA)“
- Transparente, jährliche Berichterstattung nach den Kriterien des DNK (Deutscher Nachhaltigkeitskodex)

Klimaschonendes Fliegen unterstützen

- Programm zur Förderung ökologischer Nachhaltigkeit im Luftverkehr im Rahmen der Entgeltordnung
- Anreize für den Einsatz elektrisch betriebener Luftfahrzeuge
- Airlines beim Systemwechsel vom fossilen Kerosin zu SAF unterstützen

Umweltfreundliche Energieversorgung ausbauen

- Nutzung regenerativer Energien wie Solarkraft zur Energieerzeugung und -versorgung
- Betrieb von Photovoltaik-Anlagen auf Dächern von Flugzeughallen sowie einer Freiflächenanlage
- Anschluss an das zentrale Fernwärmenetz der Stadtwerke Düsseldorf
- Umstellung der externen Stromversorgung auf TÜV-zertifizierten Grünstrom
- Betrieb moderner Blockheizkraftwerke zur Stromerzeugung
- Reduktion des Energieverbrauchs durch verstärkten Einsatz von LED-Beleuchtung

In Zukunftstechnologien investieren

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

Nachhaltige Mobilität ausbauen

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

Nachhaltiges Bauen

- Umsetzung von Bauvorhaben gemäß den Kriterien der Deutschen Gesellschaft für nachhaltiges Bauen
- Optimierung von Raumluftanlagen
- Nutzung regenerativer Energie zur Strom- und Wärmeversorgung

Gemeinsames Engagement für das Klima

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

Nachhaltigkeit

UNSERE MASSNAHMEN ZUR REDUKTION DES CO_2-AUSSTOSSES

Gebäudeklimasteuerung Meteoviva

4,3 Mio. Euro Investitionskosten für den Ausbau der intelligenten Wettervorhersagensteuerung

Entwicklung

- 2012 Zentralgebäude Ost
- 2017 Flugsteig A
- 2021 DUS Air Cargo Center
- 2022 Halle 7
- Weitere Planung Flugsteig B, Zentralgebäude und Flugsteig C

ZIEL 2045: EMISSIONSFREI CO_2-NEUTRAL

2010	2019	2020	Ziel 2020	Ziel 2045
59.180 t CO_2	39.546 t CO_2	21.638 t CO_2	20.713 t CO_2	0 t CO_2

LED-Beleuchtung

Rund **738 Tonnen CO_2-Einsparung pro Jahr** durch Umrüstung auf LED-Beleuchtung

11 weitere Licht-Masten mit **26 LED-Strahlern** bis Ende 2022

Umstellung des Fuhrparks auf elektrische Antriebe

32 % E-Fahrzeuge im Fuhrpark 2021

50 % E-Fahrzeuge im Fuhrpark bis 2030

100 % E-Fahrzeuge im Fuhrpark bis 2045

LADESTATIONEN

14 E-Ladestationen in 2019

44 E-Ladestationen in 2021

104 E-Ladestationen in 2022

Umweltfreundliche Stromversorgung

100 % Grünstrom des extern bezogenen Stroms

10.000 Tonnen CO_2-Ersparnis pro Jahr

36 % des Strombedarfs umweltfreundlich selbst erzeugt

Digitalisierung

DIE CUSTOMER JOURNEY DER ZUKUNFT

Digitalisierung

Umfassende Vernetzung, reibungslose Steuerung von Logistik und Verkehrsflüssen, Kundenerlebnisse mit individuellem Mehrwert: Die Digitalisierung eröffnet enorme Chancen – auch und gerade rund um Mobilität und Logistik. Im Zentrum steht dabei das Management der Daten, die täglich rund ums Reisen und den internationalen Warenverkehr anfallen. Data Science und Analytics ermöglichen es, daraus eine Vielzahl von digitalen Innovationen und neuen Geschäftsmodellen zu entwickeln. Was wünschen Verbraucher sich von Zentren der globalen Mobilität wie Flughäfen, wie wollen sie hier konsumieren, Services in Anspruch nehmen oder Sicherheit erleben? Wie lassen sich Daten so verknüpfen, dass alle Prozesse im Hintergrund optimal ineinandergreifen und Seamless Travel Wirklichkeit wird? Intelligentes Datenmanagement legt die Basis dafür, die richtigen Antworten auf solche Fragen zu finden.

Check-in ohne Wartezeit

Die Vision: Wer eine Reise beginnt, kommt dank smarter Technologie exakt um die Uhrzeit am Flughafen an, die einen entspannten Aufenthalt garantiert. Mithilfe digitaler Lotsen erfährt der Fahrgast in Echtzeit vom Airport, wann und wie er das Terminal am besten erreicht. Präzise Datenanalysen erlauben seiner Airline, den Personaleinsatz optimal zu steuern und so einen Check-in mit kurzer Wartezeit zu bieten. Die Sicherheitskontrolle ist, unterstützt von virtuellen Assistenzsystemen, binnen weniger Minuten durchlaufen, das Shopping-Angebot lückenlos, weil der Handel auf exakte Prognosen zur Nachfrage vertrauen kann. Geschäftsreisende, die am Morgen zum Business-Termin aufbrechen, bewegen sich in einer Service- und Warenwelt, die sich an ihren Bedürfnissen orientiert – genauso wie die Familie, die nachmittags zur Urlaubsdestination unterwegs ist. Geben sie Feedback zu ihren Erfahrungen vor Ort, fließt es in Echtzeit ins Datenmanagement ein: So kann der Airport, wo nötig, sofort reagieren und Einfluss nehmen auf die Qualität der Kundenreise.

Mit der Flughafen-App wird die Reise des Passagiers künftig noch komfortabler und entspannter.

Digitalisierung

Konsequentes Monitoring und die geballte Nutzung der Daten schaffen künftig neue Angebote rund um die Customer Journey.

Zentrale Dashboards für den Echtzeit-Einblick

Der Flughafen Düsseldorf treibt die Transformation hin zu dieser digitalen Zukunft entschlossen voran. Schon heute etwa laufen Daten zu allen wesentlichen Prozessen und Aktivitäten in einer übergreifenden Analytics- und Business-Intelligence-Plattform zusammen, von der Auslastung der Parkhäuser bis hin zur Situation an der Gepäckförderanlage. Zentrale Dashboards eröffnen den Echtzeit-Einblick ins Geschehen, spezifische Reportings für die Fachbereiche liefern die gezielte Analyse. Im eigens eingerichteten Competence Center für Corporate Data & Analytics arbeiten Spezialisten – zusammen mit Vertretern aus den operativen Fachbereichen – daran, das Wissen um die möglichen Mehrwerte durch Data Science und Machine Learning in die entsprechenden Prozesse zu integrieren. Sie denken schon jetzt die Lösungen voraus, die morgen das Kundenerlebnis am Airport prägen werden. Anwendungen etwa, die aktuelle Auslastungsdaten in genaue Prognosen zu Wartezeiten an den Flugsteigen übersetzen oder die helfen, den optimalen Branchen-Mix in den Terminals zu konfigurieren. Ein übergreifendes Data Innovations Board entscheidet, welche davon den Weg in die Realität finden sollen, ein eigens gegründetes Innovations Lab entwickelt beispielhafte Prototypen.

Ein Ökosystem an neuen Angeboten

Die ersten Etappen des Wegs hin zum datengetriebenen Unternehmen sind geschafft, alle Fachbereiche mit an Bord. Damit hat der Flughafen nicht nur das technologische Fundament dafür gelegt, bislang hoch aufwändige Prozesse zu beschleunigen und so unnötige Kosten zu vermeiden. Konsequentes Monitoring und die Nutzung der geballten Kraft der Daten werden auch dazu beitragen, die Transformation hin zum klimaneutralen Airport noch gezielter umsetzen zu können. Die DUS-Data- & -Analytics-Plattform ist der Nukleus, aus dem sich schon bald ein ganzes Ökosystem an neuen Angeboten rund um die Customer Journey entwickeln wird. Vernetzt, das heißt im Dialog mit den Partnern – und immer unter der Maßgabe, dass echter Mehrwert für Passagiere und Besucher entsteht, aber natürlich auch für die Flughafenpartner und den Flughafen selbst.

Mobilität

UNTERWEGS IN EINE NEUE DIMENSION

Mobilität

Bereits heute verfügt DUS – mit ICE-Anschluss, S-Bahn, Busverkehr und SkyTrain – über eine deutschlandweit einzigartige Anbindung.

In den europäischen Ballungsräumen steht das Verkehrsmanagement vor großen Herausforderungen. Millionen Menschen wollen reisen, auch aus abgelegenen Regionen bequem die pulsierenden Metropolen erreichen und wünschen sich eine zeitschonende, unkomplizierte Fahrt zum Arbeitsplatz. Nach der Corona-Pandemie wächst die Sehnsucht danach, endlich wieder unbeschwert unterwegs zu sein – im eigenen Umfeld ebenso wie auf dem Weg in ferne Länder. Zugleich schärft sich zunehmend das Bewusstsein dafür, dass bisherige Verkehrskonzepte an ihre Grenzen gelangt sind: Wie kann es gelingen, Reisen und Warentransport nachhaltiger aufzustellen, um die Belastung der Umwelt zu verringern? Wie lassen sich herkömmliche und innovative Verkehrsmittel so miteinander verknüpfen, dass echte Alternativen zum aktuellen Status quo entstehen – und moderne Mobilität für alle zugänglich wird, unabhängig vom Wohnort? Als zentraler Knotenpunkt in einer der weltweit größten Metropolregionen hat der Flughafen Düsseldorf den Anspruch, die Erprobung neuer Ideen für die intermodale Vernetzung voranzutreiben. Deshalb untersucht er gemeinsam mit Partnern etwa das Potential von Flugtaxis, Drohnen und Innovationen, die Flug-, Bahn- und Individualverkehr bestmöglich aufeinander abstimmen.

Zum Airport binnen weniger Minuten

In naher Zukunft sollen Reisende die Möglichkeit haben, per elektrisch betriebenem Flugtaxi an den Airport zu gelangen. Statt in Stoßzeiten stundenlange, ressourcenbelastende Anfahrten und Staus auf sich nehmen zu müssen, erreichen sie ihr Ziel binnen weniger Flugminuten. Passagiere aus ländlichen Gegenden, bislang mangels ICE-Anschluss vielfach aufs Auto angewiesen, profitieren von stressfreien, schnellen Transfers. Wer aus Städten mit eigenem Airport anreist, kann auf Zubringer-Flüge leichter als heute verzichten. Lieferungen und Waren, bislang auf der letzten Meile meist per Lkw transportiert, können vom und zum Flughafen

flexibel per Drohne verschickt werden. Unternehmen im Umland gewinnen an Attraktivität für Geschäftspartner wie für Mitarbeitende, weil ihre Standorte näher an die internationalen Verkehrsknotenpunkte heranrücken. Städte und Bürger weit über den Ballungsraum Düsseldorf hinaus erleben Mobilität, die Natur wie Luftqualität schont – und in ihrem Lebensumfeld keine massiven Eingriffe in die Infrastruktur erfordert. Eingebunden in einen Mix aus vielfältigen Verkehrs- und Transportmitteln können Flugtaxis so zur Entlastung und Bereicherung für alle werden.

Treiber für Urban Air Mobility

Mit seinem technischen und operativen Luftverkehrs-Know-how ist der Flughafen Düsseldorf prädestiniert dafür, sich zum Treiber für „Urban Air Mobility“ zu entwickeln. Nach ersten Machbarkeitsstudien plant DUS einen sogenannten Vertiport, der Flugtaxis verschiedener Anbieter in das bisherige Mobilitätsangebot integrieren soll. Geeignete Standorte auf dem Flughafengelände sind identifiziert, Genehmigungsverfahren werden angestoßen, sobald der Rechtsrahmen dafür vorliegt. Schon 2024 sollen die ersten Tests mit Flugtaxis am Airport beginnen. Geben die Aufsichtsbehörden des Luftverkehrs dafür grünes Licht und sind bis dahin ausgereifte Fluggeräte auf dem Markt, ist für 2025 der Einstieg in den kommerziellen Betrieb geplant: Bis zu 30-mal am Tag werden dann, so die Vision für den Vertiport, Flugtaxis am Airport starten und landen. Optimal getaktet, damit Menschen und Waren ohne Wartezeit ins jeweils am besten geeignete Verkehrsmittel wechseln und einfach ihr Ziel erreichen können.

Als etabliertes Drehkreuz hat der Flughafen die Kraft, diese neue Dimension der Mobilität optimal in seine Infrastruktur zu integrieren. Dank digitaler Vernetzung wird es möglich sein, den Flugtaxi-Verkehr ebenso wie die Ankunftszeiten der Züge, den Verkehrsfluss in den Parkhäusern oder die Taktung des SkyTrains so aufeinander abzustimmen, dass die gesamte Region profitiert. Bereits heute verfügt DUS – mit ICE-Anschluss, S-Bahn, Busverkehr und SkyTrain – über eine deutschlandweit einzigartige Anbindung an die zentralen Ballungsräume Europas, bald noch ergänzt durch eine U-Bahn-Linie, Sharing-Modelle und Park & Ride-Angebote. Das macht ihn zum intermodalen Mobilitätshub der Zukunft – mit Strahlkraft weit über seinen Einzugsbereich hinaus.

Bereits in zwei Jahren landen am Düsseldorfer Airport die ersten Flugtaxis im Testbetrieb.

BERICHT DES AUFSICHTSRATES FÜR DAS JAHR 2021

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 2021 hat der Aufsichtsrat sieben Sitzungen abgehalten. Sitzungen des Investitionsausschusses fanden dreimal, des Finanz- und Prüfungsausschusses viermal und des Personalausschusses dreimal statt. Der Präsidialausschuss hat fünf Sitzungen abgehalten.

Der Aufsichtsrat hat sich in seinen Sitzungen, die aufgrund der Corona-Pandemie grundsätzlich ausschließlich als Video-/Telefonkonferenz stattgefunden haben, laufend und eingehend u. a. mit der Lage des Unternehmens, dem Gang der Geschäfte, der Unternehmensplanung, der Investitionstätigkeit, der Finanzierung des Unternehmens sowie der Geschäftspolitik befasst und im Rahmen seiner Beratungs- und Überwachungstätigkeit auch ergänzende Informationen der Geschäftsführung zu ausgewählten Themen eingeholt.

Der Aufsichtsrat und die aus seiner Mitte gebildeten Ausschüsse wurden von der Geschäftsführung regelmäßig über die Lage und die Entwicklung der Gesellschaft sowie über wesentliche Ereignisse und wichtige Geschäftsvorfälle informiert. Für diejenigen Geschäfte und Maßnahmen, die der ausdrücklichen Zustimmung des Aufsichtsrates bedürfen, wurde diese eingeholt. Der Vorsitzende des Aufsichtsrates für das Geschäftsjahr 2021, Herr Tups, informierte sich darüber hinaus laufend bei der Geschäftsführung über bedeutsame Vorgänge des Geschäftsbetriebes.

2.

a) Die Aufgaben des Aufsichtsrates waren im Berichtsjahr wie im Vorjahr stark von der Corona-Pandemie geprägt. Ein Schwerpunktthema in diesem Zusammenhang war erneut die Beratung zur Finanzierung der FDG und der Tochtergesellschaften. Bedeutende Beratungsgegenstände bildeten zudem die Neuordnung der Flughafen-IT und die Immobiliengeschäfte zur Veräußerung der Phase I in der Airport City und des Parkplatzes P26.

In Sondersitzungen des Aufsichtsrates ist u. a. über den Abschluss einer 5-Jahres-Vereinbarung im Rahmen der Entgeltstrategie und über den Neubau der Hauptfeuerwache diskutiert worden.

b) Neben den regelmäßigen Überwachungsaufgaben und Berichterstattungen zur internen Revision und zur Entwicklung des internen Kontrollsystems hat sich der Finanz- und Prüfungsausschuss in seiner Märzsitzung über den Sachstand zum Compliance-Managementsystem und der Implementierung eines Ombudsmannverfahrens berichten lassen.

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 31.12.2021 und den Lagebericht 2021 sowie den Konzernabschluss zum 31.12.2021 und Konzernlagebericht 2021 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 16.03.2022 vorberaten und dem Aufsichtsrat empfohlen, der Gesellschafterversammlung eine Empfehlung zur Billigung des Jahresabschlusses der FDG und des Konzernabschlusses sowie des Konzernlageberichts auszusprechen.

Der Abschlussprüfer hat ebenfalls an der Bilanzsitzung des Aufsichtsrates am 29.03.2022 teilgenommen und über die Ergebnisse seiner Prüfungen berichtet. Der Aufsichtsrat hat den vorliegenden Jahresabschluss, den Lagebericht und den Ergebnisverwendungsvorschlag sowie den Konzernabschluss und Konzernlagebericht 2021 anhand der Prüfungsberichte und der Feststellungen nach § 53 Haushaltsgrundsätzegesetz 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 31.12.2021 sowie den Konzernabschluss 2021 und erhebt gegen das Ergebnis der Prüfungen durch den Abschlussprüfer keine Einwände.

4.

Auf Grundlage seiner Beratungen und der Empfehlungen des Finanz- und Prüfungsausschusses schlägt der Aufsichtsrat der Gesellschafterversammlung vor:

- den Jahresabschluss zum 31.12.2021 mit einem negativen Ergebnis von EUR 56.005.557,78 (keine Ausschüttungsfähigkeit) festzustellen
- den Konzernabschluss und Konzernlagebericht 2021 zu billigen
- den Geschäftsführern für das Geschäftsjahr 2021 Entlastung zu erteilen

5.

Herr Rolf Tups hat den Vorsitz des Aufsichtsrates von Herrn Dr. Rolf Pohlig am 16.01.2021 übernommen. Herr Dr. Pohlig ist seit dem 16.01.2021 zweiter stellv. Vorsitzender. Herr Holger Linkweiler ist zum 27.04.2021 als Mitglied des Aufsichtsrates ausgeschieden. Für ihn ist Herr Sven Erler mit Wirkung ab dem 30.04.2021 bestellt worden. Das Mandat von Herrn Werner Kiepe endete am 15.10.2021. Herr Marvin Reschinski ist zum 16.10.2021 in den Aufsichtsrat bestellt worden. Durch Beschlussfassung des Amtsgerichts Düsseldorf vom 21.12.2021 ist Herr Uwe Klaus Kmoch als Nachfolger von Herrn Ümit Abay, der sein Aufsichtsratsmandat zum 30.06.2021 niedergelegt hat, Mitglied des Aufsichtsrats geworden. Die Amtszeit von Herrn Raymond Gray als Aufsichtsratsmitglied endete am 31.12.2021. Seine Nachfolgerin zum 01.01.2022 ist Frau Catherine Gubbins.

Herr Michael Hanné ist am 30.06.2021 als Geschäftsführer der FDG ausgeschieden und in den Ruhestand eingetreten. Herr Mosdorf ist vom Aufsichtsrat mit Wirkung zum 01.07.2021 in seiner Funktion als Geschäftsführer zugleich auch zum Arbeitsdirektor der FDG bestellt worden.

Der Aufsichtsrat bedankt sich bei den Geschäftsführern, den Herren Thomas Schnalke (Vorsitzender), Michael Hanné und Lars Mosdorf, sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die geleistete Arbeit im Geschäftsjahr 2021 sowie die große Einsatzbereitschaft trotz schwieriger Bedingungen aufgrund der angespannten Lage infolge der Corona-Pandemie.

Düsseldorf, 29.03.2022

Flughafen Düsseldorf GmbH
Der Aufsichtsrat

Rolf Tups
(Vorsitzender)

JAHRESABSCHLUSS

Einzelabschluss

Bilanz FDG ____ 23

Gewinn- und Verlustrechnung FDG ____ 25

Konzernabschluss

Bilanz Konzern ____ 26

Gewinn- und Verlustrechnung Konzern ____ 28

Konzernanhang ____ 29

Allgemeine Angaben ____ 29

Konsolidierungskreis ____ 29

Konsolidierungs-, Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze ____ 30

Erläuterungen zur Konzernbilanz inkl. Anlagespiegel ____ 33

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung ____ 39

Sonstige Angaben inkl. Organe der Gesellschaft ____ 40

Konzernkapitalflussrechnung ____ 45

Konzerneigenkapitalspiegel ____ 46

Konzernlagebericht ____ 47

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers ____ 66

AKTIVA BILANZ FDG

	EUR	31.12.2021 EUR	31.12.2020 EUR
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	25.527.850,94		26.912.266,94
2. Geleistete Anzahlungen	143.290,48		149.164,98
		25.671.141,42	**27.061.431,92**
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken			
a) Flughafenbauten inkl. Grundstücke	567.067.222,51		567.345.920,51
b) Grundstücke mit Wohnbauten	17.164.644,84		18.378.641,60
c) Grundstücke ohne Bauten	10.115.336,64		14.980.322,58
d) Erbbaurechte	54.266.028,00		56.476.886,00
2. Technische Anlagen und Maschinen			
a) Flughafenanlagen	140.343.119,00		121.103.918,00
b) Betriebsanlagen	152.613.981,77		162.378.444,77
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	23.477.590,00		28.456.032,00
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	39.282.702,79		55.480.822,46
		1.004.330.625,55	**1.024.600.987,92**
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	9.533.547,00		9.533.547,00
2. Beteiligungen	147.785,75		147.785,75
3. Sonstige Ausleihungen	27.815,19		38.395,32
		9.709.147,94	**9.719.728,07**
		1.039.710.914,91	**1.061.382.147,91**
B. UMLAUFVERMÖGEN			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		3.188.234,31	3.123.106,34
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	13.597.780,34		7.678.257,63
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	48.085.836,46		14.123.960,12
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	31.414,57		15.101,20
4. Sonstige Vermögensgegenstände	6.181.367,10		3.930.991,72
		67.896.398,47	25.748.310,67
III. Flüssige Mittel		94.005.854,06	72.673.238,16
		165.090.486,84	**101.544.655,17**
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		**2.673.030,10**	**3.152.899,82**
D. AKTIVER UNTERSCHIEDSBETRAG AUS DER VERMÖGENSRECHNUNG		**895.030,00**	**0,00**
E. NICHT DURCH EIGENKAPITAL GEDECKTER FEHLBETRAG		**67.885.275,79**	**11.879.718,01**
		1.276.254.737,64	**1.177.959.420,91**

PASSIVA BILANZ FDG

		EUR	31.12.2021 EUR	31.12.2020 EUR
A.	**EIGENKAPITAL**			
I.	Gezeichnetes Kapital	25.564.594,06		25.564.594,06
II.	Kapitalrücklage	80.582.202,95		80.582.202,95
III.	Gewinnrücklagen (andere Gewinnrücklagen)	1.230.210,15		1.230.210,15
IV.	Verlustvortrag/Gewinnvortrag	–119.256.725,17		63.149.730,24
V.	Jahresfehlbetrag/Jahresüberschuss	–56.005.557,78		–182.406.455,41
VI.	Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag	67.885.275,79		11.879.718,01
			0,00	**0,00**
B.	**SONDERPOSTEN FÜR INVESTITIONSZUSCHÜSSE ZU SACHANLAGEN**		30.728.122,22	30.965.652,01
C.	**SONDERPOSTEN MIT RÜCKLAGEANTEIL**		41.631.107,65	43.706.184,49
D.	**RÜCKSTELLUNGEN**			
1.	Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	6.323.146,00		6.040.056,00
2.	Steuerrückstellungen	1.027.944,25		887.549,00
3.	Sonstige Rückstellungen	44.343.714,29		36.544.604,21
			51.694.804,54	**43.472.209,21**
E.	**VERBINDLICHKEITEN**			
1.	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	908.192.911,83		852.763.311,79
2.	Verbindlichkeiten gegenüber weiteren Darlehensgebern	108.500.000,00		109.500.000,00
3.	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.238.840,29		8.420.868,76
4.	Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	103.890.423,52		60.605.391,78
5.	Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	3.802.337,90		1.464.916,60
6.	Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2.198.054,69		787.684,23
7.	Sonstige Verbindlichkeiten	19.893.285,86		25.856.114,06
			1.151.715.854,09	**1.059.398.287,22**
F.	**RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN**		484.849,14	417.087,98
			1.276.254.737,64	1.177.959.420,91

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FDG

		31.12.2021 EUR	31.12.2020 EUR
1.	**Umsatzerlöse**	208.522.653,68	187.314.058,17
2.	**Andere aktivierte Eigenleistungen**	2.280.023,01	2.038.060,23
3.	**Sonstige betriebliche Erträge**	72.752.126,27	8.940.850,32
4.	**Materialaufwand**		
	a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	25.124.370,72	26.273.960,41
	b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	60.342.834,59	60.685.678,25
		85.467.205,31	86.959.638,66
5.	**Personalaufwand**		
	a) Löhne und Gehälter	75.294.166,21	74.220.409,60
	b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	19.059.480,43	18.832.154,60
		94.353.646,64	93.052.564,20
6.	**Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen**	74.589.948,97	78.506.306,28
7.	**Sonstige betriebliche Aufwendungen**	71.799.121,09	75.170.407,37
8.	**Erträge aus Beteiligungen**	51.822,43	711.506,48
9.	**Erträge aus Gewinnabführungsverträgen**	33.014.303,20	1.292.077,73
10.	**Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens**	713,83	961,43
11.	**Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge**	183.733,69	165.173,47
12.	**Aufwendungen aus Verlustübernahme**	18.771.910,58	15.250.075,41
13.	**Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens**	0,00	12.726.533,10
14.	**Zinsen und ähnliche Aufwendungen**	25.469.938,58	19.551.868,50
15.	**Steuern vom Einkommen und vom Ertrag**	52.752,40	–750.130,52
16.	**Ergebnis nach Steuern**	**–53.699.147,46**	**–180.004.575,17**
17.	**Sonstige Steuern**	2.306.410,32	2.401.880,24
16.	**Jahresfehlbetrag/Jahresüberschuss**	**–56.005.557,78**	**–182.406.455,41**

AKTIVA BILANZ KONZERN

		EUR	31.12.2021 EUR	31.12.2020 EUR
A.	**ANLAGEVERMÖGEN**			
I.	**Immaterielle Vermögensgegenstände**			
1.	Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	25.544.700,94		26.337.825,54
2.	Geschäfts- oder Firmenwert	630.000,00		675.000,00
3.	Geleistete Anzahlungen	638.397,08		523.839,70
			26.813.098,02	27.536.665,24
II.	**Sachanlagen**			
1.	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	617.381.848,07		633.007.949,27
2.	Technische Anlagen und Maschinen	303.895.621,77		294.540.932,77
3.	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	32.931.676,72		39.365.319,72
4.	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	39.561.226,90		56.083.264,38
			993.770.373,46	1.022.997.466,14
III.	**Finanzanlagen**			
1.	Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	147.782,75		147.782,75
2.	Beteiligungen	24.977,00		24.977,00
3.	Sonstige Ausleihungen	27.815,19		38.395,32
			200.574,94	211.155,07
			1.020.784.046,42	**1.050.745.286,45**
B.	**UMLAUFVERMÖGEN**			
I.	**Vorräte**			
1.	Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.219.646,66		3.171.051,81
2.	Fertige Erzeugnisse	3.954.551,00		0,00
			7.174.197,66	3.171.051,81
II.	**Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände**			
1.	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	52.991.954,10		10.123.756,15
2.	Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	0,00		28.950,09
3.	Sonstige Vermögensgegenstände	6.864.474,44		5.498.406,17
			59.856.428,54	15.651.112,41
III.	**Flüssige Mittel**		98.427.360,66	77.313.913,04
			165.457.986,86	**96.136.077,26**
C.	**RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN**		**2.683.128,73**	**3.157.070,54**
D.	**AKTIVE LATENTE STEUERN**		**87.258.935,21**	**70.754.887,80**
E.	**AKTIVER UNTERSCHIEDSBETRAG AUS DER VERMÖGENSRECHNUNG**		**1.647.792,00**	**0,00**
F.	**NICHT DURCH EIGENKAPITAL GEDECKTER FEHLBETRAG**		**12.588.947,37**	**0,00**
			1.290.420.836,59	**1.220.793.322,05**

PASSIVA BILANZ KONZERN

		EUR	31.12.2021 EUR	31.12.2020 EUR
A.	**EIGENKAPITAL**			
I.	Gezeichnetes Kapital	25.564.594,06		25.564.594,06
II.	Kapitalrücklage	80.582.202,95		80.582.202,95
III.	Gewinnrücklagen (andere Gewinnrücklagen)	2.829.810,15		2.829.810,15
IV.	Konzernbilanzverlust	–121.565.554,53		–81.572.513,55
V.	Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag	12.588.947,37		0,00
			0,00	**27.404.093,61**
B.	**UNTERSCHIEDSBETRAG AUS KAPITALKONSOLIDIERUNG**		6.358.835,96	6.732.885,14
C.	**SONDERPOSTEN FÜR INVESTITIONSZUSCHÜSSE ZU SACHANLAGEN**		30.728.122,22	30.965.652,01
D.	**RÜCKSTELLUNGEN**			
1.	Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	6.723.420,00		6.429.460,00
2.	Steuerrückstellungen	1.027.114,38		886.719,13
3.	Sonstige Rückstellungen	56.119.930,09		47.687.278,25
			63.870.464,47	**55.003.457,38**
E.	**VERBINDLICHKEITEN**			
1.	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	922.933.684,29		867.504.440,26
2.	Verbindlichkeiten gegenüber sonst. Darlehensgebern	108.500.000,00		109.500.000,00
3.	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	8.146.942,30		9.459.269,79
4.	Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	103.890.423,52		60.605.391,78
5.	Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	2.166.223,62		787.684,23
6.	Sonstige Verbindlichkeiten	29.709.807,08		38.740.832,72
			1.175.347.080,81	**1.086.597.618,78**
F.	**RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN**		1.261.677,96	1.152.062,97
G.	**PASSIVE LATENTE STEUERN**		12.854.655,17	12.937.552,16
			1.290.420.836,59	1.220.793.322,05

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG KONZERN

		31.12.2021 EUR	31.12.2020 EUR
1.	Umsatzerlöse	244.736.331,99	187.728.502,30
2.	Erhöhung des Bestands an fertigen Erzeugnissen	3.954.551,00	0,00
3.	Andere aktivierte Eigenleistungen	2.280.023,01	2.038.060,23
4.	Sonstige betriebliche Erträge	73.557.785,90	4.245.759,18
5.	Materialaufwand		
	a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	19.300.030,55	20.187.273,72
	b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	54.369.084,25	50.570.187,22
		73.669.114,80	70.757.460,94
6.	Personalaufwand		
	a) Löhne und Gehälter	109.643.599,33	106.764.848,06
	b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	26.700.877,19	27.455.331,97
		136.344.476,52	134.220.180,03
7.	Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	78.420.013,94	82.746.544,12
8.	Sonstige betriebliche Aufwendungen	64.473.778,64	61.201.032,11
9.	Erträge aus der Anwendung der Equity-Methode	51.822,43	711.506,48
10.	Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	713,83	961,43
11.	Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	182.667,97	187.780,01
12.	Abschreibungen auf Finanzanlagen	0,00	401.773,85
13.	Zinsen und ähnliche Aufwendungen	26.020.668,00	20.267.474,65
14.	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	–16.542.299,67	–51.883.773,56
15.	**Konzernergebnis nach Steuern**	**–37.621.856,10**	**–122.798.122,51**
16.	Sonstige Steuern	2.371.184,88	2.468.793,36
17.	**Konzern-Jahresfehlbetrag**	**–39.993.040,98**	**–125.266.915,87**
18.	Verlustvortrag (-) / Gewinnvortrag (+)	–81.572.513,55	43.694.402,32
19.	**Konzernbilanzverlust**	**–121.565.554,53**	**–81.572.513,55**

KONZERNANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR 2021 BIS ZUM 31. DEZEMBER 2021

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 2021 wurde nach den maßgeblichen handelsrechtlichen Vorschriften und den Vorschriften über die Rechnungslegung von Gesellschaften mit beschränkter Haftung aufgestellt. Er umfasst die gesetzlichen Bestandteile gemäß § 297 Abs. 1 HGB (Konzernbilanz, Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung, Konzernkapitalflussrechnung, Konzerneigenkapitalspiegel und Konzernanhang). Für die Konzernbilanz und die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung wurden die Grundsätze für die Gliederung entsprechend 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 im Laufe des Geschäftsjahres nicht geändert.

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 %	Anmerkung
Flughafen Düsseldorf GmbH	Düsseldorf	Mutterunternehmen	
Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH	Düsseldorf	100	
Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH	Düsseldorf	100	
Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH	Düsseldorf	100	
Flughafen Düsseldorf Security GmbH	Düsseldorf	100	
Flughafen Düsseldorf Energie GmbH	Düsseldorf	100	
Japon Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG	Mainz	100	Zweckgesellschaft gemäß § 290 Abs. 2 Nr. 4 HGB

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

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

III KONSOLIDIERUNGS-, BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSGRUNDSÄTZE

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

Der unter den Finanzanlagen ausgewiesene und im Konzern nach der Equity-Methode einbezogene Flughafen Mönchengladbach GmbH (FMG) wurde als immaterieller Vermögenswert umqualifiziert. Des Weiteren wurde unter den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten eine zusätzliche Position (Verbindlichkeiten gegenüber weiteren Darlehensgebern) aufgenommen. Hier erfolgt rückwirkend die Umgliederung der Darlehen, die nicht Kreditinstituten zuzuordnen sind. Die im Vorjahr unter den liquiden Mitteln saldierten Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 594 wurden den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten zugeordnet. Die entsprechenden Vorjahreswerte wurden angepasst.

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 die:

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

Außerdem werden zu den Konsolidierungsmaßnahmen erforderlichenfalls latente Steuern berücksichtigt.

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

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

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

Auf Konsolidierungsmaßnahmen werden gemäß § 306 HGB latente Steuern nach dem sogenannten bilanzorientierten (Temporary-)Konzept gebildet. Dabei sind auch im Rahmen der Kapitalkonsolidierung latente Steuern zu berücksichtigen; ausgenommen für einen verbleibenden Unterschiedsbetrag aus der Kapitalaufrechnung. Ein aus der Bildung von latenten Steuern auf Konsolidierungsmaßnahmen sich ggf. ergebender sogenannter Aktivüberhang wird in voller Höhe aktiviert.

Die aus Konsolidierungsmaßnahmen resultierenden latenten Steuern werden im Konzernabschluss unsaldiert und zusammengefasst mit den nicht konsolidierungsbedingten latenten Steuern gemäß § 274 HGB ausgewiesen.

Konsolidierung von assoziierten Unternehmen

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

Im Fall von assoziierten Unternehmen erfolgt wahlrechtsgemäß keine Anpassung an die Bilanzierungs-, Bewertungs- und Ausweismethoden des Konzerns.

Auf eine Zwischenergebniseliminierung im Rahmen der Anwendung der Equity-Methode wird aus 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 diese der Abnutzung unterliegen.

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

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

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

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

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

Anschaffungskosten bis zu einem Betrag unter EUR 250,00 werden, wie im Vorjahr, direkt in die Kosten gebucht.

Geschäfts- und Firmenwerte im Konzernabschluss resultieren aus den Tochtergesellschaften Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH (FDCG) sowie aus der Verschmelzung der Flughafen Düsseldorf Verwaltungs GmbH auf die Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH (FDI) im Jahr 2016. Die Bestimmung der Nutzungsdauer für den Geschäfts- oder Firmenwert aus der Konsolidierung der FDCG erfolgte unter Berücksichtigung der Umstände, dass die bedeutenden Absatz- und Beschaffungsmärkte des FDG Konzerns nur geringfügigen Änderungen unterliegen, auf der Absatzseite eine hohe Kundenbindung vorliegt und gewisse Markteintrittsbarrieren bestehen. Die Nutzungsdauer wurde mit 20 Jahren ermittelt. Geschäfts- oder Firmenwerte, die nach dem 31.12.2015 entstanden sind, werden nach § 253 Abs. 3 Satz 3 und 4 HGB über zehn Jahre abgeschrieben. Der Geschäfts- und Firmenwert der FDCG wurde außerplanmäßig im Jahr 2020 vollständig abgeschrieben.

Finanzanlagen
Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen werden nach der Equity-Methode bilanziert.

Beteiligungen sind zu Anschaffungswerten bilanziert.

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

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

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

Die Bewertung der fertigen Erzeugnisse erfolgt zu Anschaffungskosten.

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

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

Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung
Zur Ausfinanzierung der Altersteilzeitverpflichtungen wurde im Berichtsjahr 2021 erstmals ein Pensionstreuhandfonds bzw. Contractual Trust Arrangement (CTA) aufgelegt. Der aktive Unterschiedsbetrag in Höhe von TEUR 1.648 ergibt sich aus dem Vermögensüberhang des CTA (TEUR 13.569) im Vergleich zur zu saldierenden Altersteilzeitverpflichtung in Höhe von TEUR 11.921.

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

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

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

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

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

Für die Abzinsung der Rückstellungen für Pensionen wurde entsprechend § 253 Abs. 2 Satz 2 i. V. m. Abs. 6 HGB der Zinssatz auf Basis des durchschnittlichen Zinssatzes der vergangenen zehn Jahre bei einer pauschalen Annahme einer Restlaufzeit von 15 Jahren festgelegt. Dieser Zinssatz beträgt, prognostiziert auf den Stichtag 31.12.2021, 1,87 % Vorjahr: 2,31 %). Bei der Festlegung des Zinssatzes wurde von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, den Zinssatz bis zu drei Monate vor dem Bilanzstichtag festzustellen. Der Zinssatz wurde zum 31.10.2021 festgestellt und bei unterstelltem unverändertem Zinsniveau auf den Bilanzstichtag fortgeschrieben. Der entstandene Unterschiedsbetrag aus den unterschiedlich ermittelten Zinssätzen wird im Finanzergebnis ausgewiesen. Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 Satz 1 HGB beträgt zum 31. 12. 2021 TEUR 497 (Vorjahr: TEUR 655).

Soweit versicherungsmathematische Berechnungen vorgenommen werden, liegen diesen grundsätzlich zugrunde:

- Projected-Unit-Credit-Methode (PUC-Methode) als versicherungsmathematisches Verfahren bzw. Barwertmethode im Fall der Altersteilzeitverpflichtungen
- Richttafeln RT 2018 G der Heubeck Richttafeln GmbH als biometrische Grundlagen
- Rententrend von 2 %
- Preis- bzw. Kostensteigerungstrend (Gehaltstrend) von 2 %
- altersabhängige Fluktuationsannahmen im Fall von Jubiläumsgeldern und Entgeltfortzahlungen im Sterbefall

Für die ausschließlich nach dem sogenannten Blockmodell bestehenden Altersteilzeitverpflichtungen wird der sogenannte Aufstockungsbetrag bei Abschluss der Vereinbarung zurückgestellt und der sich während der Arbeitsphase aufbauende Erfüllungsrückstand in der Rückstellung angesammelt. Zur Ausfinanzierung der Altersteilzeitverpflichtungen wurde im Berichtsjahr 2021 erstmals ein Pensionstreuhandfonds bzw. Contractual Trust Arrangement (CTA) aufgelegt.

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

Verbindlichkeiten
Die Verbindlichkeiten wurden mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt.

IV ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

Anlagevermögen
Die Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2021 und seine Gliederung sind im Anlagespiegel dargestellt.

Die mit der Flughafen Mönchengladbach verknüpfte Prioritätenregelung (TEUR 18.037) wurde in die entgeltlich erworbenen immateriellen Vermögensgegenstände im Geschäftsjahr 2021 nebst Anpassung der Vortragswerte umgegliedert.

Das Sachanlagevermögen reduzierte sich um TEUR 29.227 auf TEUR 993.770. Dies entspricht einem wesentlichen Anteil an der Bilanzsumme von rund 77 %.

Die größten Zugänge zu den Anschaffungskosten der Grundstücke, grundstücksgleichen Rechte und Bauten (TEUR 22.154) betreffen u. a. das Bürogebäude der Halle 8 für die Bundespolizei mit TEUR 12.792, die energetische Fassadenerneuerung, die Südfassade der Halle 8 mit TEUR 1.421 sowie den Neubau eines Werkstattgebäudes (TEUR 1.442).

Weitere Zugänge bei den Flughafenbauten verteilen sich auf verschiedene Baumaßnahmen in den Flugsteigen A und B sowie weitere Umbauten im Flugsteig C, der Halle 8 und dem Mietwagenzentrum.

Bei den Zugängen der technischen Anlagen und Maschinen in Höhe von TEUR 21.382 handelt es sich im Wesentlichen um den Neubau des Regenklärbeckens Mitte mit TEUR 7.033, die Medientrasse im Bereich der U 81 (TEUR 5.398) sowie um die Einrichtung weiterer dauerhafter Baustelleneinrichtungsflächen mit TEUR 971.

In den Zugängen der anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung in Höhe von TEUR 2.331 befinden sich im Wesentlichen Spezialfahrzeuge und Fahrzeuge der Feuerwehr mit TEUR 945 sowie sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung. Der Wert der geringwertigen Wirtschaftsgüter liegt bei TEUR 132.

Wesentliche Positionen in den Zugängen zu den geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau mit TEUR 18.913 sind das Vorfeld West TWY 2. BA mit TEUR 7.718, der Austausch der Reisegepäckkontrollanlage mit TEUR 3.293, der Neubau der Querwindbahn mit TEUR 536 sowie die Sprinkleranlagen des Parkhauses 3.

Die Abgänge der immateriellen Vermögensgegenstände und des Sachanlagevermögens von TEUR 23.226 betreffen im Wesentlichen Verschrottungen und Verkäufe im Bereich der Betriebsanlagen (hier Brandmeldeanlagen) mit TEUR 6.774 sowie Verkäufe von Grundstücken in Lohausen, Verkäufe im Bereich der ACII und in diesen Zusammenhang stehende weitere Abgänge von diversen Flughafenbauten mit Grundstücken mit TEUR 3.552 sowie diverse Verschrottungen der Betriebs- und Geschäftsausstattung mit TEUR 861.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2021 TEUR	31.12.2020 TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	52.992	10.124
- davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	52.992	10.124
Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	0	29
- davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	0	29
Sonstige Vermögensgegenstände	6.864	5.498
- davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	6.864	5.498

Der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ist im Wesentlichen auf einen mit Notarvertrag vom 17.12.2021 realisierten Grundstücksverkauf (Vorjahr: kein Verkauf) der FDI in Höhe von TEUR 35.700 zurückzuführen.

Umlaufvermögen

Die Vorräte betreffen mit TEUR 3.220 (Vorjahr: TEUR 3.171) die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie mit TEUR 3.955 (Vorjahr: TEUR 0) die fertigen Erzeugnisse.

Rechnungsabgrenzungsposten

Der aktivische Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von TEUR 2.683 beinhaltet im Wesentlichen Geldbeschaffungskosten von TEUR 1.401 sowie Versicherungskosten von TEUR 560.

Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag

Durch die aufgelaufenen Verluste der Jahre 2020 sowie 2021 wurde das Eigenkapital im Berichtsjahr vollständig aufgezehrt. Entsprechend wird ein nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag in Höhe von TEUR 12.589 ausgewiesen (Vorjahr: TEUR 0).

Gezeichnetes Kapital

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

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage hat sich nicht verändert. Diese besteht aus Zuzahlungen der Gesellschafter.

Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklage hat sich nicht geändert.

Konzernbilanzverlust

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

Unterschiedsbetrag aus Kapitalkonsolidierung

Erstmals wurde in 2018 ein Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung der BISAWA KG ausgewiesen. Dieser ist unter dem Posten „Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung“ nach dem Eigenkapital auszuweisen (§ 301 III HGB) und wird in den Folgeperioden GuV-wirksam aufgelöst (§ 309 II HGB). Hintergrund war die durch die Erstkonsolidierung bei der BISAWA KG anzuwendende Neubewertungsmethode. Es wurden stille Reserven und Lasten der Gesellschaft im Rahmen einer Neubewertung aufgedeckt. Der Unterschiedsbetrag zum 31.12.2021 beträgt TEUR 6.359. Die erfolgswirksame Auflösung betrug im Geschäftsjahr 2021 TEUR 374.

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 2021 wurden Erträge aus der Auflösung von TEUR 3.141 realisiert.

Darüber hinaus sind Zuschüsse der EU für den Bau und die Ausstattung der Check-in-Halle am IC-Bahnhof erfasst. Im Berichtsjahr wurden Erträge aus der Auflösung von TEUR 50 ausgewiesen.

Rückstellungen

Die Rückstellungen erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 8.867 auf TEUR 63.870. Diese setzen sich zusammen aus Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (TEUR 6.723), aus Steuerrückstellungen (TEUR 1.027) sowie aus sonstigen Rückstellungen.

Hierin enthalten ist u. a. die Rückstellung für Lärmschutzmaßnahmen (TEUR 6.066). Damit werden mögliche Erstattungsansprüche von Aufwendungen für baulichen Schallschutz der Eigentümer von Wohnraum sowie Träger besonders schutzbedürftiger Einrichtungen in einer festgelegten Lärmschutzzone abgedeckt. Hierin ist auch eine Rückstellung für die Erfüllung der zu erwartenden Erstattungsansprüche

auf eine Außenwohnbereichsentschädigung gemäß der Betriebsregelung vom 21.09.2000 für den Flughafen Düsseldorf berücksichtigt.

Für das Risiko der durch Grundwasserproben festgestellten Verunreinigung des Grundwassers mit Perfluorierten Tensiden (PFT) auf dem Flughafengelände und die hieraus resultierenden Sanierungsverpflichtungen hat die FDG eine Rückstellung in Höhe von TEUR 1.358 erfasst.

Weitere wesentliche sonstige Rückstellungen betreffen ausstehende Rechnungen (TEUR 27.601), Airlineförderungen im Rahmen der Flughafen-Entgeltordnung (TEUR 1.343) sowie diverse geschäftsübliche Rückstellungen wie z. B. für die Jahresabschlussprüfung. Die Altersteilzeitverpflichtung (TEUR 11.921) wird im Berichtzeitraum mit dem CTA Fonds saldiert ausgewiesen. Entsprechend werden keine Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen ausgewiesen.

Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 Satz 1 HGB beträgt zum 31.12.2021 TEUR 497 (Vorjahr: TEUR 656).

Verbindlichkeiten

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

Verbindlichkeiten – Restlaufzeit

	31.12.2021 TEUR	Restlaufzeit bis 1 Jahr TEUR	Restlaufzeit über 1 Jahr TEUR	davon mehr als 5 Jahre TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	922.934	54.993	867.941	302.324
(Vorjahr)	867.504	60.150	807.354	372.357
Verbindlichkeiten gegenüber sonst. Darlehensgebern	108.500	0	108.500	85.000
(Vorjahr)	109.500	0	109.500	92.000
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	8.147	8.147	0	0
(Vorjahr)	9.459	9.459	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	103.890	0	103.890	103.890
(Vorjahr)	60.605	0	60.605	60.605
Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	2.166	2.166	0	0
(Vorjahr)	788	788	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	29.710	22.977	6.733	3.252
(Vorjahr)	38.741	31.126	7.615	4.134
- davon aus sonstigen Darlehen	60	60	0	0
(Vorjahr)	57	57	0	0
- davon aus Steuern	1.594	1.594	0	0
(Vorjahr)	1.060	1.060	0	0
- davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	58	58	0	0
(Vorjahr)	48	48	0	0
Gesamt	**1.175.347**	**88.283**	**1.087.064**	**494.466**
(Vorjahr)	**1.086.597**	**101.523**	**985.074**	**529.096**

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

	31.12.2021 TEUR	31.12.2020 TEUR
besichert durch Grundpfandrechte	14.737	14.741
besichert durch Forderungsverkäufe	10.382	11.484
besichert durch Negativerklärung	1.016.693	961.669
	1.041.812	**987.894**

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.

In der neu geschaffenen Position „Verbindlichkeiten gegenüber weiteren Darlehensgebern“ erfolgt erstmals rückwirkend der Ausweis der Darlehen, die nicht Kreditinstituten zuzuordnen sind. Des Weiteren wurden die zum 31.12.2020 bestehenden Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 594 in die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten umgegliedert. Folglich erhöhte sich die Bilanzsumme des Vorjahres um den oben genannten Betrag.

Zur Finanzierung des Kaufpreises für das Parkhaus 8 (Tiefgarage) hat die Japon einen Forderungskaufvertrag mit der Deutschen Postbank AG, Bonn, abgeschlossen. Die Japon verkauft hieraus an die Bank die Gesamtforderung aus den Leasingraten gemäß Leasingvertrag, die vollständig gegenüber anderen Konzerngesellschaften mit einer Laufzeit bis 30.09.2030 bestehen. 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 2021 wurden daraus Erlöse in Höhe von TEUR 920 vereinnahmt. Die Verbindlichkeiten belaufen sich zum Stichtag auf TEUR 14.737.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern enthalten, wie im Vorjahr, sonstige Verbindlichkeiten. Die Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen betreffen, wie im Vorjahr, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

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

Rechnungsabgrenzungsposten

Der passivische Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von TEUR 1.262 beinhaltet im Wesentlichen Beiträge von Luftverkehrsgesellschaften am „Cold Pool“ im Rahmen der Flugzeugenteisung in Höhe von TEUR 774. Diese wurden entsprechend der Anzahl der Enteisungsmonate von Oktober bis April auf die Jahre 2021 und 2022 anteilig passivisch abgegrenzt.

ENTWICKLUNG DES KONZERN-ANLAGEVERMÖGENS
FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR 2021 BIS 31. DEZEMBER 2021

	Anschaffungs- und Herstellungskosten						
	Vortrag zum 01.01.21 EUR	Zugänge des Geschäftsjahres EUR	Zugänge durch Konsolidierungs-kreisänderungen EUR	Zuschreibungen EUR	Umbuchungen EUR	Abgänge EUR	Stand am 31.12.21 EUR
I. IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE							
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	96.759.531,59	240.588,26	0,00	0,00	20.401,50	310.592,18	96.709.929,17
2. Geschäfts- oder Firmenwert	991.404,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	991.404,50
3. Geleistete Anzahlungen	523.839,70	137.542,88	0,00	0,00	–20.401,50	2.584,00	638.397,08
Summe immaterielle Vermögensgegenstände	**98.274.775,79**	**378.131,14**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**313.176,18**	**98.339.730,75**
II. SACHANLAGEN							
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.319.027.478,71	22.153.957,83	0,00	0,00	5.753.602,01	12.671.045,79	1.334.263.992,76
2. Technische Anlagen und Maschinen	966.762.641,00	21.381.669,28	0,00	0,00	19.765.416,67	7.504.599,78	1.000.405.127,17
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	153.003.816,14	2.330.632,86	0,00	867,48	159.628,40	1.770.351,23	153.724.593,65
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	56.083.263,99	18.912.829,47	0,00	0,00	–34.468.231,34	966.635,61	39.561.226,51
Summe Sachanlagen	**2.494.877.199,84**	**64.779.089,44**	**0,00**	**867,48**	**–8.789.584,26**	**22.912.632,41**	**2.527.954.940,09**
III. FINANZANLAGEN							
1. Assoziierte Unternehmen	3.136.152,05	0,00	0,00	0,00	0,00	598.665,76	2.537.486,29
2. Beteiligungen	24.977,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	24.977,00
3. Sonstige Ausleihungen	38.455,25	0,00	0,00	0,00	0,00	10.580,13	27.875,12
Summe Finanzanlagen	**3.199.584,30**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**609.245,89**	**2.590.338,41**
Summe Anlagevermögen		**65.157.220,58**	**0,00**	**867,48**	**–8.789.584,26**	**23.835.054,48**	**2.628.885.009,25**

ENTWICKLUNG DES KONZERN-ANLAGEVERMÖGENS
FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR 2021 BIS 31. DEZEMBER 2021

	kumulierte Abschreibungen						Buchwerte	
	Vortrag zum 01.01.21 EUR	Zugänge EUR	Zuschreibungen EUR	Umbuchungen EUR	Abgänge EUR	Stand am 31.12.21 EUR	Stand am 31.12.21 EUR	Stand am 31.12.20 EUR
I. IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE								
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	70.421.706,05	1.652.445,76	0,00	0,00	908.923,58	71.165.228,23	25.544.700,94	26.337.825,54
2. Geschäfts- oder Firmenwert	316.404,50	45.000,00	0,00	0,00	0,00	361.404,50	630.000,00	675.000,00
3. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	638.397,08	523.839,70
Summe immaterielle Vermögensgegenstände	**70.738.110,55**	**1.697.445,76**	**0,00**	**0,00**	**908.923,58**	**71.526.632,73**	**26.813.098,02**	**27.536.665,24**
II. SACHANLAGEN								
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	686.019.529,44	34.977.059,94	0,00	–535,87	4.113.908,82	716.882.144,69	617.381.848,07	633.007.949,27
2. Technische Anlagen und Maschinen	672.221.708,23	32.890.569,30	0,00	–27,13	8.602.745,00	696.509.505,40	303.895.621,77	294.540.932,77
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	113.638.496,42	8.854.938,94	0,00	563,00	1.701.081,43	120.792.916,93	32.931.676,72	39.365.319,72
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	–0,39	0,00	0,00	0,00	0,00	–0,39	39.561.226,90	56.083.264,38
Summe Sachanlagen	**1.471.879.733,70**	**76.722.568,18**	**0,00**	**0,00**	**14.417.735,25**	**1.534.184.566,63**	**993.770.373,46**	**1.022.997.466,14**
III. FINANZANLAGEN								
1. Assoziierte Unternehmen	2.988.369,30	0,00	0,00	0,00	598.665,76	2.389.703,54	147.782,75	147.782,75
2. Beteiligungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	24.977,00	24.977,00
3. Sonstige Ausleihungen	59,93	0,00	0,00	0,00	0,00	59,93	27.815,19	38.395,32
Summe Finanzanlagen	**2.988.429,23**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**598.665,76**	**2.389.763,47**	**200.574,94**	**211.155,07**
Summe Anlagevermögen		**78.420.013,94**	**0,00**	**0,00**	**15.925.324,59**	**1.608.100.962,83**	**1.020.784.046,42**	**1.050.745.286,45**

V ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND -VERLUSTRECHNUNG

Umsatzerlöse

Die wie im Vorjahr im Inland erzielten Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 244.736 erhöhten sich um TEUR 57.008 bzw. 30,4 % im Vergleich zum Vorjahr. Treiber waren die Erlöse im Aviation-Bereich sowie Einmaleffekte im Non-Aviation-Bereich.

Diese Erlöse aus dem Aviation-Bereich stiegen um TEUR 22.871 auf TEUR 112.346 (Vorjahr: TEUR 89.474).

Das Passagiervolumen erhöhte sich entsprechend in Düsseldorf zum Vorjahr um 20,9 % bzw. 1.372.806 auf 7.938.717 (nur Großluftverkehr). Im Vergleich zu 2019 lag das Passagiervolumen mit -68,9 % bzw. -17.550.684 weiterhin massiv unter dem Vor-Corona-Pandemie-Volumen. Die Anzahl der gesamten Flugzeugbewegungen erhöhte sich nur leicht im Vergleich zum Vorjahr um 2,1 % auf 72.293 Starts und Landungen (Bewegungen im Großluftverkehr) in 2021.

Die Erlöse aus Flughafenentgelten setzen sich im Wesentlichen zusammen aus Lande- und Startentgelten sowie Passagierentgelten. Diese sind mit TEUR 92.972 (Vorjahr: TEUR 73.829) gegenüber dem Vorjahr um 25,9 % deutlich gestiegen.

Der Anstieg der Erlöse aus Bodenverkehrs- und Bodenabfertigungsdienstleistungen um TEUR 1.494 auf TEUR 10.457 hängt mit der positiven Passagierentwicklung zusammen.

Die Frachtentgelte erholten sich deutlich und stiegen um TEUR 2.234 bzw. 33,4 % auf TEUR 8.917. Dies ist auf die erhöhte Tonnage von rund 41.730 Tonnen (Vorjahr: 33.500 Tonnen) zurückzuführen.

Der Bereich Non-Aviation verzeichnete mit TEUR 132.393 (Vorjahr: TEUR 98.338) ebenfalls einen durch Einmaleffekte geprägten deutlichen Anstieg. Die Non-Aviation-Erlöse setzten sich im Wesentlichen aus den Erlösen für Vermietung und Verpachtung von Gastronomie- und Einzelhandelsflächen sowie der Vermietung flughafeneigener Immobilien, den Erlösen aus Versorgungsleistungen (Energie), aus der Bewirtschaftung von Werbeflächen und aus der im Rahmen der Eigenbewirtschaftung betriebenen Vermietung von Parkraum zusammen.

Die Grundstücksverkäufe sind im Berichtsjahr deutlich auf TEUR 32.761 (Vorjahr: TEUR 825) gestiegen.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von TEUR 73.558 (Vorjahr: TEUR 4.246) erhöhten sich deutlich. Hintergrund ist die Ausgleichszahlung für ungedeckte Vorhaltekosten gemäß „Richtlinie Ausgleich Vorhaltekosten für Flughäfen“. Entsprechend wurden für den Zeitraum zwischen dem 4.03. und dem 30.06.2020 Vorhaltekosten in Höhe von TEUR 60.939 im Berichtszeitraum erstattet. Des Weiteren werden in den sonstigen betrieblichen Erträgen die periodenfremden Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von TEUR 2.224, die Erträge aus der Auflösungen der Sonderposten für Zuschüsse in Höhe von TEUR 3.203 (Vorjahr: TEUR 3.171) sowie sonstige periodenfremde Erträge in Höhe von TEUR 1.485 ausgewiesen.

Materialaufwand

Der Materialaufwand in Höhe von TEUR 73.669 erhöhte sich um TEUR 2.912. Der Materialaufwand beinhaltet im Wesentlichen Materialkosten, Energiekosten, Instandhaltungskosten, die Erbpachtzinsen, bestimmte Miet- und Leasingaufwendungen und bestimmte Fremdleistungen. Wie im Vorjahr sind die Materialaufwendungen durch Sparmaßnahmen geprägt, die weiterhin im Zuge der Corona-Pandemie ergriffen wurden. Dies waren u. a. die Reduzierung von bezogenen Leistungen und Verhandlung mit Dienstleistern, die temporäre Schließung von Terminal- und Parkbereichen sowie Außerbetriebnahmen von technischen Anlagen.

Während sich die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe mäßig um TEUR 887 auf TEUR 19.300 reduzierten, erhöhten sich die Aufwendungen für bezogene Leistungen deutlich von TEUR 50.570 auf TEUR 54.369.

Personalaufwand

Der Personalaufwand erhöhte sich leicht um TEUR 2.124 auf TEUR 136.344 (Vorjahr: TEUR 134.220). Dieser setzt sich zusammen aus den Löhnen und Gehältern und den sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die im Vergleich zum Vorjahr geringere Kurzarbeit sowie die Tarifsteigerung zum 01.04.2021 um 1,4 % zurückzuführen. Gegenläufig wirkte sich die geringere Anzahl an Beschäftigten aus. Diese ging im Jahresdurchschnitt um 191 (inkl. Auszubildende) zurück.

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung fielen in Höhe von TEUR 6.727 (Vorjahr: TEUR 7.399) für Altersversorgung an.

Abschreibungen

Die Abschreibungen von TEUR 78.420 waren um TEUR 4.327 geringer als im Vorjahr. Es wurden keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf technische Anlagen und Maschinen erfasst.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen waren mit TEUR 64.474 (Vorjahr: TEUR 61.201) weiterhin durch Sparmaßnahmen geprägt. Diese Position beinhaltet u. a. Aufwendungen für die Öffentlichkeitsarbeit, Einzelwertberichtigungen auf Forderungen, EDV-Kosten, Rechts- und Beratungskosten, Aufwendungen für Versicherungsprämien sowie Bewachungs- und Sicherheitsdienstleistungen.

Erträge aus der Anwendung der Equity-Methode

Die Erträge von TEUR 52 (Vorjahr: TEUR 712) entfielen auf die SITA Airport GmbH, Düsseldorf, und stellen das anteilige handelsrechtliche Ergebnis dar.

Abschreibungen aus Finanzanlagen

Die Abschreibung auf Finanzanlagen sind wegen der Umgliederung der Flughafen Mönchengladbach GmbH entfallen.

Zinsaufwand

Der Zinsaufwand in Höhe von TEUR 26.021 (Vorjahr: TEUR 20.267) betraf im Wesentlichen die langfristige Finanzierung. Davon entfallen TEUR 3.285 (Vorjahr: TEUR 605) auf Zinsaufwendungen gegenüber Gesellschaftern.

Aus der Aufzinsung von Rückstellungen resultierte ein Zinsaufwand in Höhe von TEUR 335 (Vorjahr: TEUR 390).

Ertragsteuer

Der Gesetzgeber hat auch im Jahr 2021 die Möglichkeit geschaffen, die steuerliche Verlustverrechnung frühzeitig auf TEUR 5.000 zu erhöhen. Entsprechend hat die FDG im laufenden Jahr eine Erstattung für Körperschaftsteuer für den Veranlagungszeitraum 2019 in Höhe von TEUR 791 erhalten. Auf den im Berichtszeitraum festgestellten Jahresfehlbetrag entfallen latente Steuererträge in Höhe von TEUR 15.732. Der Aufwand aus latenten Steuern beträgt TEUR -16.587 (Vorjahr: TEUR -51.149).

Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern in Höhe von TEUR 2.371 (Vorjahr: TEUR 2.469) betreffen hauptsächlich die Grundsteuer.

VI SONSTIGE ANGABEN

1) Aufgliederung der Mitarbeiterzahl

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter gliedert sich wie folgt auf:

	2021	2020
Angestellte	1.902	2.078
Auszubildende	64	80
Gesamt	**1.966**	**2.157**

2) Haftungsverhältnisse

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

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 Grundstücksverwaltungsgesellschaft 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 16.268. 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 2021 wurden daraus Erlöse in Höhe von TEUR 920 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 6.560. Nach Ablauf der nächsten Zinsbindungsfrist in 2021 kann es zu einer Änderung der Leasingraten aus der Anpassung der Refinanzierung kommen.

Am Ende der Grundmietzeit besteht für die FDG eine Option zum Erwerb sämtlicher Kommanditanteile an der Filana sowie sämtlicher Geschäftsanteile an der Komplementär-GmbH.

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 LAROBA GmbH & Co. KG (LAROBA), verkauft. An der LAROBA ist die Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH als Kommanditist beteiligt. Die LAROBA 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 LAROBA zu erwerben. Die sich aus dem Mietvertrag ergebende Mietverpflichtung beläuft sich zum Bilanzstichtag auf TEUR 42.245.

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

Der bis zum Jahr 2027 aus dem gültigen Erbbaurechtsvertrag resultierende Erbbauzins beträgt TEUR 10.943. Der in 2018 erworbene Erbbaurechtsvertrag der BISAWA KG hat eine Laufzeit bis 2047. Der daraus resultierende jährliche Erbbauzins beträgt derzeit TEUR 170.

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

Im Übrigen fallen zusätzlich zu den zuvor beschriebenen Risiken aus außerbilanziellen Geschäften bis zum Jahr 2024 insgesamt sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von TEUR 6.252 an. Diese betreffen insbesondere IT-Kosten in Höhe von TEUR 3.106 sowie Kfz-Leasingraten TEUR 2.265.

Außerdem besteht ein Bestellobligo aus zum Bilanzstichtag vergebenen Aufträgen für Investitionen in Höhe von TEUR 47.042 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 in 2013 und 2018 aufgenommene bilaterale Darlehen. Der Restbestand der bilateralen Darlehen in Höhe von TEUR 301.227 ist als Grundgeschäft in Bewertungseinheiten einbezogen. Darin enthalten sind antizipative Hedges in Höhe von TEUR 49.565.

Die Bewertungseinheiten bestehen in Form sogenannter Mikro-Hedges. Das heißt, für jede gesicherte Tranche besteht in voller Höhe eine individuelle Sicherung, die entweder über die volle Restlaufzeit der Tranche oder über diese hinaus (sogenannter antizipative Zinsswaps) besteht und in der Regel vollständig effektiv ist. Ggf. bestehen Anschlussfinanzierungen. Gesichert ist das Zahlungsstromänderungsrisiko aus den Grundgeschäften. Andere Risiken als als das eines Zinsanstiegs bestehen für die Grundgeschäfte nicht. Aus den Sicherungsgeschäften resultieren negative Marktwerte in Höhe von TEUR 19.836 (Vorjahr: TEUR 34.800), die im Rahmen der Bildung der Bewertungseinheiten nicht bilanziert sind. Die Effektivität der Sicherung wird prospektiv über die sogenannte Critical-Terms-Match-Methode bestimmt. Für den Teil der bestehenden Bewertungseinheiten, der aufgrund von Unterschieden in den Critical Terms von Grund- und Sicherungsgeschäft ineffektiv ist, werden entsprechende Drohverlustrückstellungen gebildet.

Die derzeitigen Sicherungen bestehen bis mindestens in das 1. Quartal 2023 und bis höchstens 2038. Durch die Sicherungen werden synthetisch festverzinsliche Kredite zu Zinssätzen zwischen 0,910 % und 2,015 % zuzüglich der jeweiligen Kreditmarge hergestellt.

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 des Konzerns bei der Rheinischen Zusatzversorgungskasse (RZVK). Anspruch auf diese Zusatzversorgung hat eine nennenswerte Anzahl von Mitarbeitern. 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 GmbH besteht eine zusätzliche Altersversorgung bei der Rheinischen Zusatzversorgungskasse. Der Umlagesatz lag in 2021 unverändert bei 4,25 % zuzüglich eines Sanierungsgeldes von unverändert 3,5 % (Arbeitgeberanteil insgesamt unverändert 7,75 %). An umlagepflichtigen Löhnen und Gehältern wurden in 2021 TEUR 97.168 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 Jubiläumsgratifikationen; aktive latente Steuern
- Neutralisierung des Mehrerwerbspreises aus konzerninternen Veräußerungen bei den Zweckgesellschaften Japon und urspr. Estamin KG; aktive latente Steuern TEUR 15.697 (Vorjahr: TEUR 16.126)
- Sonderposten mit Rücklagenanteil; passive latente Steuern

Es bestehen steuerrechtliche Verlustvorträge für die Gewerbesteuer von TEUR 215.469 sowie für die Körperschaftsteuer von TEUR 217.315. Die sich hieraus ergebenden aktiven latenten Steuern belaufen sich auf TEUR 67.572. Insgesamt bestehen am Bilanzstichtag aktive latente Steuern in Höhe von TEUR 87.259 (Vorjahr: TEUR 70.755). Passive latente Steuern bestehen in Höhe von TEUR 12.855 (Vorjahr: TEUR 12.938).

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 2021 TEUR 189 angefallen. Davon entfallen TEUR 109 auf Abschlussprüfungsleistungen, TEUR 41 auf sonstige Bestätigungsleistungen sowie TEUR 39 auf Beratungsleistungen.

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

Die Gesamtbezüge der Geschäftsführer im Geschäftsjahr 2021 betragen EUR 821.785,97. Die für diesen Personenkreis gebildeten Pensionsrückstellungen betragen EUR 2.282.708.

An ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung und ihre Hinterbliebenen wurden EUR 258.055,68 ausgezahlt. Die für diesen Personenkreis gebildeten Pensionsrückstellungen betrugen zum 31.12.2021 EUR 3.830.466.

Der Aufsichtsrat erhielt einschließlich der Sitzungsgelder Vergütungen in Höhe von EUR 77.279,18.

Organe der Gesellschaft

Gesellschafter
Airport Partners GmbH
Landeshauptstadt Düsseldorf

Aufsichtsrat
Rolf Tups
Unternehmensberater
(Vorsitzender seit 16.01.2021)

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

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

Ümit Abay
Arbeitnehmervertreter
(bis 30.06.2021)

Stefan Beitelsmann
Leiter Bereich Infrastructure
Arbeitnehmervertreter

Prof. Christoph Ehrhardt
Managing Partner Bennix Strategic
Advisors GmbH
Sven Erler
Executive Director Asset Management
(seit 30.04.2021)

Raymond Gray
Group CFO daa plc, Ireland

Angela Hebeler
Sprecherin der GRÜNEN Ratsfraktion

Rainer Hindenburg
Sachgebietsleiter
Arbeitnehmervertreter

Uwe Kasischke
BEM-Beauftragter Gesundheitsmanagement
Arbeitnehmervertreter

Dr. Stephan Keller
Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt Düsseldorf

Uwe Klaus Kmoch
Arbeitnehmervertreter
(seit 21.12.2021)

Werner Kiepe
Gewerkschaftssekretär
Landesbezirksverwaltung der Vereinten
Dienstleistungsgewerkschaft ver.di
Arbeitnehmervertreter
(bis 15.10.2021)

Stefani Kleeberg
Redakteurin
Arbeitnehmervertreterin

Monika Lehmhaus
Pädagogin

Holger Linkweiler
Geschäftsführer AviAlliance GmbH
(bis 27.04.2021)

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

Markus Paulich
Technischer Sachbearbeiter/Fachkraft für Arbeitssicherheit
Arbeitnehmervertreter

Stephanie Peifer
Geschäftsführerin
Bezirksverwaltung der Vereinten
Dienstleistungsgewerkschaft ver.di
Arbeitnehmervertreterin

Peter Rasp
Privatier

Marvin Reschinsky
Gewerkschaftssekretär der Vereinten
Dienstleistungsgewerkschaft ver.di
Düssel-Rhein-Wupper
Arbeitnehmervertreter
(seit 16.10.2021)

Gerhard Schroeder
Geschäftsführer AviAlliance GmbH

Michael Henning
Arbeitnehmervertreter (Ersatzmitglied)

Rüdiger Burs
Arbeitnehmervertreter (Ersatzmitglied)

Klaus Schroeter
Arbeitnehmervertreter (Ersatzmitglied)

Britta Wortmann
Arbeitnehmervertreterin (Ersatzmitglied)

Geschäftsführung
Thomas Schnalke
Vorsitzender der Geschäftsführung
Düsseldorf

Michael Hanné
Geschäftsführer und
Arbeitsdirektor
Düsseldorf
(bis 30.06.2021)

Lars Mosdorf
Geschäftsführer Finanzen und
Arbeitsdirektor
Düsseldorf

Prokuristen
Stefan Beitelsmann
Leiter Infrastructure (IF)
Düsseldorf

Rüdiger Burs
Leiter Real Estate Management (RE)
Kaarst

Anja Dauser
Leiterin Commercial (CM)
Düsseldorf

Ellen Kirschenfauth
Leiterin Human Resources (HR)
Köln

Andreas Klingler
Leiter Stabsstelle Corporate Legal (CL)
Düsseldorf

Thilo Schmid
Leiter Aviation (AM)
Mülheim an der Ruhr

Ulrich Worzalla
Leiter Kaufmännischer Bereich (KB)
Duisburg

9) Angaben zur Kapitalflussrechnung

Der Finanzmittelfonds besteht grundsätzlich aus den Zahlungsmitteln (Barmittel und täglich fällige Sichteinlagen) und den Zahlungsmitteläquivalenten (kurzfristige, äußerst liquide und geringen Wertschwankungen unterliegende Finanzmittel) des Konzerns. Jederzeit fällige Bankverbindlichkeiten werden nicht in den Finanzmittelfonds einbezogen. Zum aktuellen Stichtag und ebenso zum vorherigen Stichtag waren keine Zahlungsmitteläquivalente vorhanden und somit auch nicht im Finanzmittelfonds enthalten. Der Mittelabfluss aus der laufenden Tätigkeit mit TEUR 23.445 ist deutlich unter Vorjahreniveau (Mittelabfluss TEUR 67.376). Es wurden Investitionen ins Anlagevermögen in Höhe von TEUR 66.805 getätigt.

Ausschüttungen an Minderheitsgesellschafter sind nicht erfolgt.

10) Nachtragsbericht

In der Gesamtbetrachtung wird die aktuelle Entwicklung der Risikosituation der FDG auch nach dem Bilanzstichtag als grundsätzlich beherrschbar eingeschätzt, dennoch ist die Covid-19-Pandemie sowie deren aktueller Verlauf als entwicklungsbeeinträchtigendes Risiko einzuschätzen. Der Eintritt einer bestandsgefährdenden Entwicklung wird weiterhin als sehr unwahrscheinlich angesehen. Die Liquidität ist durch die Aufnahme des Gesellschafterdarlehens über EUR 100 Mio. und den NRW.Bank. Infrastruktur Corona über EUR 250 Mio. mit 80%iger Haftungsfreistellung auf Grundlage der derzeitigen Planung bis 2023 gesichert. Zudem wurde eine RCF-Linie über EUR 118 Mio. abgeschlossen, die weitere Liquiditätsbedarfe abdecken kann. Die Finanzierung der Tochtergesellschaften der FDG ist über entsprechende Betriebsmittelrahmenkredite sichergestellt.

Die Sperrung des Luftraums über Europa für russische Airlines, als eine der Sanktionen für die russische Invasion in die Ukraine, wird für die FDG zu einer Reduzierung des Passagiervolumens im Vergleich zur ursprünglichen Gesamtplanung führen. Die Entwicklung in der Ukraine sowie die ungewissen weiteren Folgen lassen zum jetzigen Zeitpunkt keine genaue Prognose zu. Der Rückgang des Passagiervolumens wird auf der Basis der Wirtschaftsplanung 2022 kurzfristig als nicht wesentlich eingeschätzt. Dennoch, mit Verlängerung der Sanktion, könnte es aber zu einer deutlicheren Abweichung von der Wirtschaftsplanung kommen.

Düsseldorf, den 1. März 2022
Flughafen Düsseldorf GmbH

Thomas Schnalke Lars Mosdorf

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG
FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR 2021 BIS 31. DEZEMBER 2021

	2021 TEUR	2020 TEUR
Periodenergebnis (einschließlich Ergebnisanteilen von Minderheitsgesellschaftern)	–39.993	–125.267
Abschreibungen (+) / Zuschreibungen (-) auf Gegenstände des Anlagevermögens inkl. Finanzanlagen	78.420	83.148
Zunahme (+) / Abnahme (-) der Rückstellungen	8.867	–20.584
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+) / Erträge (-)	–3.802	–1.915
Umbuchungen von Sachanlagevermögen in das Umlaufvermögen	8.790	0
Gewinn (-) / Verlust (+) aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	–26.959	2.738
Zunahme (-) / Abnahme (+) der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	–47.735	25.096
Zunahme (+) / Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	–11.069	1.410
Zinsaufwendungen (+) / Zinserträge (-)	25.838	20.080
sonstige Beteiligungserträge (-)	–52	–712
Ertragssteuerertrag (-) /-aufwand (+)	–16.542	–51.884
Ertragssteuererstattung (+) /-zahlung (-) sowie latente Steuern	791	512
Mittelzufluss / -abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	**–23.445**	**–67.376**
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen	36.281	459
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	–64.779	–73.280
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	–378	–754
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen/ inkl. CTA Fonds	–1.648	0
Erhaltene Zinsen (+)	183	188
Erhaltene Beteiligungserträge (+)	52	712
Mittelzufluss / -abfluss aus der Investitionstätigkeit	**–30.290**	**–72.675**
Gezahlte Zinsen (-)	–22.260	–20.267
Einzahlungen aus der Aufnahme neuer Kredite	110.556	275.975
Auszahlung/Tilgung von (Finanz-)Krediten	–56.415	–105.454
Einzahlungen aus Zuschüssen	2.966	0
Einzahlungen aus der Aufnahme von Gesellschafterdarlehen	40.000	60.605
Mittelzufluss / -abfluss aus der Finanzierungstätigkeit	**74.847**	**210.860**
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands	21.112	70.808
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds		
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode (+)	77.314	6.506
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	**98.427**	**77.314**

KONZERNEIGENKAPITALSPIEGEL
FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR 2021 BIS 31. DEZEMBER 2021

	31.12.2019 EUR	Konzern-Jahresfehlbetrag	Ausschüttung	Übrige Veränderungen	31.12.2020 EUR	Konzern-Jahresfehlbetrag	Ausschüttung	Übrige Veränderungen	31.12.2021 EUR
Mutterunternehmen									
Gezeichnetes Kapital Konzernbilanz	**25.564.594,06**	0,00	0,00	0,00	**25.564.594,06**	0,00	0,00	0,00	**25.564.594,06**
+ Kapitalrücklage	**80.582.202,95**	0,00	0,00	0,00	**80.582.202,95**	0,00	0,00	0,00	**80.582.202,95**
+ Gewinnrücklagen (andere Gewinnrücklagen)	**2.829.810,15**	0,00	0,00	0,00	**2.829.810,15**	0,00	0,00	0,00	**2.829.810,15**
+ Konzernbilanzgewinn (+) / Konzernbilanzverlust (-)	**43.694.402,32**	–125.266.915,87	0,00	0,00	**–81.572.513,55**	–39.993.040,98	0,00	0,00	**–121.565.554,53**
+ nicht durch EK gedeckter Fehlbetrag (Gegenposten zu Aktiva)	**0,00**	0,00	0,00	0,00	**0,00**	0,00	0,00	0,00	**12.588.947,37**
Konzerneigenkapital	**152.671.009,48**	–125.266.915,87	0,00	0,00	**27.404.093,61**	–39.993.040,98	0,00	0,00	**–0,00**

KONZERNLAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR 2021 BIS ZUM 31. DEZEMBER 2021

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

1.2 Wirtschaftliche Bedeutung

Die Auswirkungen der Pandemie haben auch in 2021 die verkehrliche Entwicklung am Standort Düsseldorf beeinflusst und den Düsseldorfer Flughafen vor große Herausforderungen gestellt. Das Jahr stand im Zeichen des erfolgreich abgeschlossenen Kosten- und Effizienzprogramms des Unternehmens. Ziel war es, den Konzern nach harten finanziellen Einbußen aufgrund der Corona-Pandemie wieder auf eine nachhaltig wirtschaftliche Grundlage zu stellen.

Mit dem größten Einzugsgebiet Europas ziehen der Flughafen und die Rhein-Ruhr-Region auch künftig die Welt an. Der Düsseldorfer Airport geht, wie die gesamte Branche, mittel- bis langfristig von einer Normalisierung des Luftverkehrs aus. Fast 160 Millionen Menschen leben in einem Radius von 500 Kilometern um Düsseldorf. Das entspricht einem Drittel aller Verbraucher und 45 % der Kaufkraft in der Europäischen Union. Die Reiselust der Menschen ist ungebrochen und der Airport liegt zentral in diesem bevölkerungsreichen Einzugsgebiet mit einer starken regionalen Wirtschaft. Nordrhein-Westfalen braucht nach Ende der Corona-Pandemie mehr denn je einen starken Flughafen für die Menschen und die Wirtschaft der Region.

NRW bleibt ein wichtiges Zentrum der deutschen Wirtschaft. 19 der 50 umsatzstärksten Unternehmen haben hier ihren Hauptsitz, darunter neun der 40 Dax-Unternehmen. Über 711.000 kleine und mittelständische Unternehmen sind in NRW angesiedelt. Darüber hinaus steuern etwa 20.000 ausländische Unternehmen aus den wichtigsten Investorenländern von hier aus ihre Deutschland- und Europaaktivitäten (Quelle: NRW Invest). Der größte Airport NRWs wird daher auch zukünftig wichtige Impulse für den gesamten Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen geben, sei es als Arbeitgeber und Mobilitätsanbieter oder als Auftraggeber für die heimische Wirtschaft.

1.3 Verkehrliche Infrastruktur

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

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

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

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

Für den Düsseldorfer Flughafen hört die Intermodalität nicht bei der Bahnanbindung auf. Er befindet sich am Schnittpunkt wichtiger Verkehrswege wie der Autobahn A 3, der A 52 oder der A 44 und verfügt über eine eigene Autobahnausfahrt. Auch viele niederländische und belgische Passagiere profitieren von der guten Erreichbarkeit des Flughafens.

Auf dieser Basis wird sich der Flughafen Düsseldorf im Verbund mit Partnern künftig noch stärker zum Mobilitätsdienstleister entwickeln, um Reisenden gezielt den Umstieg auf andere Verkehrsträger anzubieten. Damit verbunden sind auch Chancen für den Ausbau des Geschäftsmodells mit Park-and-Ride-Angeboten für die Stadt, mit einem Sharing-Hub für die individuelle Mobilität oder – perspektivisch – mit Flugtaxis, die die vorhandene Infrastruktur des Düsseldorfer Airports nutzen, um die Region anzubinden. Das Lufttaxi kann in Zukunft eine sinnvolle Ergänzung des bestehenden Verkehrsnetzes sein, etwa als Zubringer zu und Verteiler von großen Flughäfen, aber auch als Netzwerkstandort unabhängig vom kommerziellen Luftverkehr.

In der aktuell durch die Corona-Pandemie geprägten Situation können Passagiere am Düsseldorfer Airport mit rund 40 Fluggesellschaften zu etwa 110 Zielen weltweit reisen. 2021 nutzten knapp acht Millionen Passagiere den Flughafen Düsseldorf. Das ist ein Corona-bedingter Rückgang um rund 70 % im Vergleich zum Jahr 2019, in dem Passagiere mit rund 70 Fluggesellschaften von DUS aus zu etwa 200 Zielen weltweit reisen konnten. Bei normalen Marktverhältnissen verzeichnet der Airport rund 620 tägliche Flugbewegungen mit durchschnittlich 70.000 Passagieren.

2 WIRTSCHAFTSBERICHT

2.1 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

In Deutschland war die gesamtwirtschaftliche Lage im Jahr 2021 weiterhin geprägt durch die Corona-Pandemie. Dennoch konnte sich die deutsche Wirtschaft nach dem Einbruch im Jahr 2020 erholen, die Entwicklung verlief allerdings nach Sektoren und Regionen sehr unterschiedlich. Aufgrund steigender Nachfrage nach Waren erholte sich die Industrie in 2021 deutlich schneller und nachhaltiger, während die Situation im Bereich der personenbezogenen Dienstleistungen, die teilweise durch verschärfte Eindämmungsmaßnahmen geprägt war, angespannt blieb. Die seit Jahresbeginn stark gestiegene weltweite Nachfrage hat zu hohen Rohstoff- und Energiepreisen geführt. Im Zusammenspiel mit angebotsseitigen Lieferengpässen lag die Verbraucherpreisinflation bei 3,1 % in 2021. Auch in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften, gerade im Euroraum, zog das Wirtschaftswachstum im Zuge der unterjährigen Entspannung der pandemischen Lage teilweise kräftig an.

Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) war im Jahr 2021 gemäß Statistischem Bundesamt (Destatis) um 2,7 % höher als 2020. (Quelle: Berechnungen des Statistischen Bundesamtes, auch für die folgenden Aussagen). Trotz der Zuwächse im Jahr 2021 hat die Wirtschaftsleistung in den meisten Wirtschaftsbereichen noch nicht wieder das Vorkrisenniveau erreicht und war im Vergleich zum Jahr 2019 um 2,0 % niedriger.

Im Vergleich zum Krisenjahr 2020, in dem die Produktion im Zuge der Corona-Pandemie teilweise massiv eingeschränkt war, hat sich die Wirtschaftsleistung im Jahr 2021 in fast allen Wirtschaftsbereichen erhöht. Die preisbereinigte Bruttowertschöpfung stieg sowohl im verarbeitenden Gewerbe (+4,4 %) als auch in den meisten Dienstleistungsbereichen deutlich an.
Der Außenhandel erholte sich in 2021 ebenfalls von den starken Rückgängen im Vorjahr. Deutschland exportierte preisbereinigt 9,4 % mehr Waren und Dienstleistungen ins Ausland als 2020. Die Importe legten gleichzeitig um 8,6 % zu.

Rund 44,9 Millionen Erwerbstätige waren mit Arbeitsort in Deutschland tätig. Das waren nur etwa 7.000 Personen mehr als im Vorjahr. Die Zahl aller Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nahm im Jahresdurchschnitt 2021 um 115.000 Personen oder 0,3 % auf rund 41,0 Millionen zu. Dazu hat maßgeblich die positive Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung beigetragen

Die Finanzierungskosten (ohne Risikoaufschläge) sind im Euroraum momentan noch sehr günstig. Mit dem Ziel, die Inflation bzw. die Preisstabilität im Euroraum zu gewährleisten, beließ die Europäische Zentralbank (EZB) den Hauptfinanzierungssatz auch in 2021 (seit März 2016) bei 0 %. Eine Zinserhöhung im Jahr 2022 wird im Euroraum weiterhin als unwahrscheinlich eingeschätzt. Seit September des Jahres 2019 gilt ein durch die EZB festgelegter Zinssatz für die Einlagefazilität von -0,50 %.

2.2 Branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die Statistik der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V. (ADV) zeigt – inkl. des Bereichs „allgemeine Luftfahrt" – im Jahr 2021 Folgendes:

a) Verkehrsentwicklung im Überblick

Gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres war eine Steigerung von rund 1,4 Mio. Fluggäste zu verzeichnen. Im Verhältnis zu dem Zeitraum Januar bis Dezember 2019 brach das Passagieraufkommen allerdings um etwa 17,5 Mio. Fluggäste ein.

b) Deutschlandweite Verkehrsentwicklung (Januar bis Dezember)

- Während in den ersten vier Monaten des Jahres im Rahmen des Lockdowns der Verkehr fast stillstand, setzte ab Mai im zunächst noch begrenzten Umfang eine Erholungsphase ein.

- In der Sommersaison, nicht zuletzt dank steigenden Impfraten und sinkenden Inzidenzwerten wurden Reisewarnungen und Grenzschließungen zumindest in Europa sukzessive aufgehoben. Dadurch gewann die Erholungsphase weiter an Dynamik.

	Januar–Dezember 2021 **deutschlandweit**			Januar–Dezember 2021 **Flughafen Düsseldorf**		
Passagiere	**absolut**	**% 21/20**	**% 21/19**	**absolut**	**% 21/20**	**% 21/19**
Inland	9.524.796	–19,1	–79,5	703.140	–33,5	–83,4
Europa	57.901.225	38,4	–63,8	6.680.509	35,5	–63,3
Außereuropa	10.878.907	8,4	–75,1	546.860	–4,2	–81,9
Sonstige	430.419			22.524		
davon Langstrecke				230.960	–38,3	–89,2
Gesamt	**78.735.347**	**23,0**	**–68,6**	**7.953.033**	**20,9**	**–68,8**
Bewegungen						
Gesamt	**1.365.657**	**11,4**	**–43,0**	**82.187**	**4,3**	**–63,6**

- Der durch verschärfte Reiserichtlinien weitgehend beschränkte Geschäftsreiseverkehr machte sich gegenüber 2019 vor allem im Inland (-79,5 %) bemerkbar. Es wurden nur noch aufkommensstarke Verbindungen vor allem zu den Drehkreuzen in FRA und MUC aufrechterhalten. Die Zubringerverkehre schnitten (u. a. aufgrund der umfassenden Bündelung der Interkontverkehre in Frankfurt) überdurchschnittlich gut ab.

- Von der Öffnung der europäischen Märkte profitierte in der Sommersaison am meisten der Urlaubsreiseverkehr. Entsprechend erreichten die Urlaubsreisen, z. B. nach Griechenland, in die Türkei und auf die Balearen, hohe Zuwachsraten. Die Krise rückte wie auch in 2020 den ethnischen Verkehr (bevorzugt Verwandtenbesuche) in den Vordergrund. Traditionelle Ziele in Süd-, Südost- und besonders Osteuropa erzielten sogar unter dem Schnitt liegende Nachfragerückgänge.

- Somit schloss der Europa-Verkehr (-63,8 %) im Berichtszeitraum gegenüber 2019 wesentlich besser als der Inlandsverkehr ab.

- Der außereuropäische Verkehr (-75,1 %) schnitt im Vergleich zu 2019 ebenfalls unterdurchschnittlich ab. Aufgrund der Aufrechterhaltung von Reisewarnungen blieb auch der Interkontverkehr noch weit von der gewohnten Nachfrage entfernt. Nachdem sich die Pandemie zunehmend auf alle Kontinente ausbreitete, wurden nur noch wenige Verbindungen und ausgewählte touristische Interkontflüge aufrechterhalten. Lediglich touristische Ziele in Mittelamerika und Nordafrika entwickelten sich besser als der Rest der außereuropäischen Ziele. Die Dominikanische Republik, Costa Rica und Mexiko erzielten sogar ein Wachstum gegenüber 2019. Die üblicherweise aufkommensstärksten Märkte Nordamerika und Fernost mussten weiterhin die höchsten Rückgänge hinnehmen.

c) Verkehrsentwicklung Gesamtverkehr in DUS (Januar bis Dezember)

Statistik*	2021	2020	2019	2021/20	2021/19
Bewegungen	72.793	71.291	217.250	1.502	–144.457
Passagiere	7.938.717	6.565.911	25.489.401	1.372..806	–17.550.684
Kennzahlen	2021	2020	2019	2021/20	2021/19
Sitze/Flug	166	157	155	5,7%	7,1%
MTOW/Flug	72,6	68,3	70,5	4,3 t	2,1 t
Umsteigeranteil	2,0%	6,0%	7,0%	–4,0 PP	–5,0 PP
Pax/Flug	112,0	95,0	119,0	17,8%	–5,9%
Auslastung	67,0%	60,0%	77,0%	7,0 PP	–10,0 PP

* nur Großluftverkehr

Entwicklung Top-5-Destinationen nach Regionen

Zielgebiet	Destination	Pax lokal 2021	Δ Pax	Abw. 21/20 %	Abw. 21/19 %
Inland	München	359.819	–65.172	–15,3	–75,8
	Berlin	125.480	–170.576	–57,6	–89,8
	Frankfurt	92.347	34.356	59,2	–75,6
	Hamburg	64.316	–68.950	–51,7	–87,7
	Westerland	25.429	–172	–0,7	–46,3
	Sonstige	35.749	–119.870	–70,2	–93,8
	Summe	**703.140**	**–354.635**	**–33,5**	**–83,4**
Europa	Palma	685.471	405.647	>100,0	–55,6
	Istanbul	654.819	233.860	55,6	–41,9
	Antalya	509.275	322.826	>100,0	–45,6
	Heraklion	261.628	139.064	>100,0	–12,2
	Izmir	217.730	93.141	74,8	–22,7
	Sonstige	4.351.586	556.116	14,7	–69,0
	Summe	**6.680.509**	**1.750.654**	**35,5**	**–63,3**
Außereuropa	Hurghada	147.781	50.527	52,0	–67,2
	Dubai	120.542	–9.532	–7,3	–76,8
	Beirut	74.714	61.747	>100,0	>100,0
	Erbil	31.119	14.654	89,0	73,2
	Tunis	28.552	10.704	60,0	–34,0
	Sonstige	144.152	–151.857	–51,3	–92,6
	Summe	**546.860**	**–23.757**	**–4,2**	**–81,9**
	Summe Großluftfahrt	**7.930.509**	**1.372.262**	**20,9**	**–68,9**

Entwicklung Top-10-Airlines

Airline/-Gruppe	Bewegungen 2021	Δ Bewegungen 21/20	Δ Bewegungen 21/19	Pax lokal 2021	Δ Pax 21/20	Δ Pax 21/19
Lufthansa-Gruppe	30.055	–4.751	–71.400	2.805.760	54.929	–7.814.469
Condor	4.510	1.903	–3.439	721.649	355.163	–864.896
Sun Express	4.976	1.480	–3.613	716.080	284.344	–628.379
TUIfly	4.599	2.140	–1.818	653.677	329.640	–413.023
Turkish Airlines	3.344	1.309	–712	504.633	220.221	–148.496
Corendon	3.223	2.451	1.929	433.731	343.734	224.533
Pegasus Airlines	2.677	978	–877	377.546	155.537	–170.990
Aegean Airlines	1.096	148	–724	134.658	12.683	–133.153
Austrian Airlines	1.584	–156	–4.368	126.185	15.822	–361.543
Iberia	1.025	478	–1.181	121.043	53.836	–223.212
Sonstige	15.704	–4.478	–58.254	1.335.547	–453.647	–7.014.969
Summe Großluftfahrt	**72.793**	**1.502**	**–144.457**	**7.930.509**	**1.372.262**	**–17.548.597**

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

Die Entwicklung in den Sommermonaten 2021 war durchaus erfreulich ausgefallen. Mit einem Passagieraufkommen von ca. 1,8 Mio. (+92,5 %) fiel es fast doppelt so hoch aus wie im vergangenen Jahr. Im Vergleich mit dem Vorkrisenjahr 2019 waren etwa halb so viele Passagiere (-54,5 %) zu verzeichnen. Eine ähnliche Entwicklung war auch in den Herbstferien feststellbar.

2.3 Organisation und Geschäftsverlauf der Flughafen Düsseldorf GmbH

Das durch die Corona-Pandemie im Geschäftsjahr 2020 eingeleitete Kosten- und Effizienzprogramm wurde im Berichtsjahr konsequent weiterverfolgt und in der zweiten Jahreshälfte erfolgreich abgeschlossen. Die Strukturkosten wurden im Wesentlichen durch erfolgreiche Verhandlungen und die Reduktion von Dienstleistungsverträgen nachhaltig in Höhe von über 12 Mio. EUR gesenkt. Mit Abschluss der neuen Entgeltordnung, die ab Januar 2022 greift, sowie durch Nutzung erlössteigernder Potentiale im Non-Aviation-Bereich werden Ende des Jahres 2022 die Ergebniseffekte aus den vorgesehenen Maßnahmen in Gänze realisiert und die entsprechenden Ergebnispotentiale gehoben.

Durch verschieden ausgestaltete Freiwilligenprogramme und Insourcing-Maßnahmen werden bis Ende 2023 über 400 Stellen im FDG Konzern abgebaut sein. Teile dieser Maßnahmen wurden bereits im Oktober 2020 durch die Umsetzung des ersten Freiwilligenprogramms gestartet. Die Programme eröffneten unterschiedliche Optionen: das vorzeitige Ausscheiden aus der FDG gegen Zahlung einer Abfindung oder die Möglichkeit einer Frühverrentung mit Kompensationszahlung sowie ein Altersteilzeitmodell. In Summe konnten die im Kosten- und Effizienzprogramm gesetzten Ziele von rund 50 Mio. EUR sogar um mehr als 10 % übertroffen werden.

Um zur Krisenbewältigung beizutragen, wurden über das Restrukturierungsprogramm hinaus weitere Maßnahmen zur kurzfristigen Kostensenkung ergriffen. Es wurden im Jahresverlauf neben der Schließung einzelner Terminalbereiche und der Stilllegung diverser technischer Anlagen vor allem Kosteneinsparungen durch Kurzarbeit erzielt. Des Weiteren wurden nach Maßgabe der Richtlinie „Richtlinie Ausgleich Vorhaltekosten für Flughäfen“ Ausgleichszahlungen für ungedeckte Vorhaltekosten im Zeitraum zwischen dem 4.03. und dem 30.06.2020 geltend gemacht und in Höhe von rund 61 Mio. EUR erstattet.

Im Jahr 2021 lag der Umsatz mit 244,7 Mio. EUR rund 59,9 Mio. EUR bzw. 24 % unter dem Planwert (304,6 Mio. EUR). Ursächlich war insbesondere die Verkehrsentwicklung, wo die Passagierzahlen mit 7,9 Millionen rund 38 % unter dem Plan von 12,7 Millionen lagen. Dies wirkte sich auf die Flughafenentgelte (-57,4 Mio. EUR bzw. -38%), die Abfertigungsentgelte bei der Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH (-3,6 Mio. EUR) und weitere verkehrsabhängige Geschäftsfelder wie bspw. das Passagierparken (-9,6 Mio. EUR) und Duty Free (-3,9 Mio. EUR) aus. Dagegen lagen die nicht verkehrsabhängigen Mieten und Versorgungsleistungen weitgehend im oder auch über Plan. Unter der Planung lagen die Werbeerlöse (-3,8 Mio. EUR), auch aufgrund von Flugsteigschließungen. Dagegen konnten höhere Frachtentgelte bei der Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH (+1,9 Mio. EUR) und rund 21,3 Mio. EUR über Plan liegende Verkaufserlöse bei der Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH infolge des Verkaufs zweier Baufelder (geplant 1 Baufeld mit geringerer BGF und niedrigerem Verkaufspreis) erzielt werden. Das bilanzielle EBIT zeigte mit -28,9 Mio. EUR dagegen eine Planüberschreitung von 37,1 Mio. EUR (Plan -66,1 Mio. EUR) auf. Dies ist neben Kosteneinsparungen von 31,7 Mio. EUR gegenüber Plan (384,6 Mio. EUR) insbesondere auf die Erstattung der Vorhaltekosten durch Bund und Land von 61 Mio. EUR zurückzuführen, die nicht in der Planung unterstellt waren.

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

Die FDGHG hält im Rahmen der vorfeldseitigen Fluggast- und Crewbeförderung Bodenverkehrsdienstverträge direkt mit Luftverkehrsgesellschaften sowie mit den beiden in DUS ansässigen Bodenverkehrsdienstanbietern Acciona und Aviapartner. Im Berichtsjahr konnten, nachdem schon in den Vorjahren Verträge mit zahlreichen Luftverkehrsgesellschaften verlängert worden sind, auch die Verträge der beiden ausstehenden größeren Kunden Condor und Acciona mit einer Laufzeit bis Ende 2025 gesichert werden. Die Flugzeugenteisung erfolgt in direkten Vertragsverhältnissen mit sämtlichen Luftverkehrsgesellschaften.

Die Umsatzentwicklung der FDGHG ist in 2021 im Wesentlichen durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie und das damit verbundene weiterhin geringe Verkehrsaufkommen bestimmt. Die Gesamtumsatzerlöse des Unternehmens lagen mit TEUR 16.262 in 2021 rund 6,4 % über dem Vorjahr (TEUR 15.280). Die Erlöse aus den übrigen Bodenverkehrsdienstleistungen, vorwiegend bestehend aus der vorfeldseitigen Fluggast- und Crewbeförderung sowie der Flugzeugenteisung, beliefen sich in 2021 auf TEUR 14.324 nach TEUR 13.504 in 2020. Bei den darin enthaltenen Umsätzen aus der Flugzeugenteisung wirkte sich das witterungsmäßig milde Wetter im 2. Halbjahr 2021 erlösreduzierend aus. Nachdem bereits im Jahr 2020 keine nennenswerte Beauftragung zur Flugzeugteilabfertigung durch die beiden Bodenverkehrsdienstleister Acciona und Aviapartner erfolgte, blieb diese in 2021 komplett aus.

Bedingt durch das schwache Verkehrsaufkommen wurden seitens der FDG die abgeforderten Leistungsumfänge an Dienstleistungen für die FDG (u. a. im Rahmen der Zentralen Infrastruktur) in 2021 weiterhin entsprechend dem jeweiligen Passagieraufkommen bedarfsgerecht auf einem deutlich niedrigeren Niveau beibehalten. Der damit verbundene Umsatz von TEUR 7.872 in 2020 stieg in 2021 nur leicht auf TEUR 8.054.

Das Geschäftsjahr wurde mit einem Betriebsergebnis in Höhe von TEUR -18.135 (Vorjahr: TEUR -14.200) bzw. einem Jahresfehlbetrag in Höhe von TEUR 18.185 (Vorjahr: TEUR 14.288) deutlich unter dem Plan-Ansatz in Höhe von TEUR -10.805 abgeschlossen. Das EBITDA lag bei TEUR -16.207 (Vorjahr: TEUR -12.316).

Im Vergleich zum Bilanzstichtag 31.12.2021 sank die Anzahl der aktiven Beschäftigten gegenüber dem 31.12.2020 um insgesamt 46 auf 401.

Der Jahresfehlbetrag in Höhe von TEUR 18.185 wird auf Basis des zwischen der Flughafen Düsseldorf GmbH und der Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH geschlossenen, jedoch zum 31.12.2021 gekündigten Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags durch die Mutterkonzerngesellschaft ausgeglichen.

Die **Geschäftstätigkeit der Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH (FDCG)** umfasst die Erbringung von Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Luftfrachtumschlag am Flughafen Düsseldorf. Das Dienstleistungsspektrum umfasst die gesamte import- und exportseitige Luftfrachtabwicklung. Hierzu zählen die physische und dokumentarische Abfertigung von Luftfrachtsendungen sowie weitere gesonderte Dienstleistungen aus den Bereichen Sicherheit, Lagerhaltung sowie Be- und Entladungstätigkeiten.

Mit 189 reinen Frachtflügen – zum überwiegenden Teil mit sogenannten Minifrachtern – wurden im Geschäftsjahr 2021 insgesamt 41.730 t Fracht (Vorjahr: 33.500 t) von der FDCG abgefertigt. Dies entspricht einem Anstieg von 25 %. Der Anteil von Frachtern beträgt mit ca. 6.200 t ca. 15 %.

Die geflogene Fracht liegt mit 22.338 t noch deutlich unter Vorkrisenniveau, ist gegenüber dem Vorjahr jedoch wieder um 11,3 % gestiegen. Der Luftfrachtersatzverkehr mit LKW hat hingegen mit einer Tonnage von 19.392 t (2019: 19.990 t) das Vorkrisenniveau wieder erreicht. Dies entspricht einer Steigerung von 44 % gegenüber dem Vorjahr.

Die Umsatzerlöse sind um 31,9 % auf TEUR 9.672 (Vorjahr: TEUR 7.331) gestiegen. Die Tonnage ist um 25 % gegenüber dem Vorjahr angestiegen. Maßgeblich für den außerordentlichen Umsatzanstieg waren die zusätzlich durch die FDCG abgefertigten Frachtcharter (Vollfrachter) und bedingt durch geringere Lagerkapazitäten am Markt stark angestiegene Umsätze für die Lagerung.

Das EBIT belief sich auf TEUR 2 und liegt damit um TEUR 5.142 deutlich über dem Vorjahresvergleichswert.

Die FDCG hat in den letzten Monaten des Jahres die Restrukturierungsmaßnahmen sehr schnell und erfolgreich umgesetzt und damit die Kostenstruktur deutlich optimiert, viele außerplanmäßige Vollfrachter abgefertigt und zudem hohe Umsätze bei der Lagerung erzielen können, so dass trotz der schwierigen pandemischen Lage ein nahezu ausgeglichenes Ergebnis erreicht wurde.

Im Gesamtergebnis schloss das Geschäftsjahr mit einem Jahresfehlbetrag von TEUR 82 (Vorjahr Jahresfehlbetrag: TEUR 5.167).

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

Unverändert werden die Umsatzerlöse der FDSG nahezu ausschließlich mit Gesellschaften bzw. Geschäftsbereichen des FDG Konzerns erzielt. Die FDSG erhielt in 2021 von der Muttergesellschaft nicht die geplanten Aufträge im Bereich der Service-Dienstleistungen am Flughafenstandort Düsseldorf. Insbesondere fielen hierbei die Schließungen von Flugsteigen ins Gewicht. Der Flugsteig B war vom 03.11.2020 bis zum 07.06.2021 geschlossen, der Flugsteig C vom 23.11.2020 bis 25.03.2021. In dieser Zeit entfielen dadurch wesentliche geplante Umsätze der FDSG in den Bereichen der Dienstleistungen „Bordkartenkontrolle“ und „Personal- und Warenkontrolle“. Insgesamt lagen die Gesamtumsatzerlöse in 2021 bei TEUR 23.023 und sind damit um TEUR 1.455 gegenüber dem Vorjahr 2020 und um TEUR 9.230 gegenüber dem Jahr 2019 zurückgeblieben.

Die im Geschäftsjahr 2021 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.

Im Geschäftsjahr 2021 lag die Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.2021 bei 198 (Vorjahr 31.12.2020: 212). Im Rahmen eines konzernweit eingeführten Freiwilligenprogramms wurden acht Mitarbeiter abgebaut.

Das Ergebnis nach Steuern lag 2021 bei TEUR -585 (Vorjahr 2020: TEUR -962).

Den Verlust übernimmt im Rahmen des im Jahr 2021 noch bestehenden Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrages die Flughafen Düsseldorf GmbH.

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

Die Umsatzerlöse erhöhten sich um Mio. EUR 31,5 auf Mio. EUR 35,5 (Vorjahr: TEUR 3.983). Ursächlich hierfür ist im Wesentlichen der mit Notarvertrag vom 17.12.2021 realisierte Grundstücksverkauf (Vorjahr: kein Verkauf). Die Umsatzerlöse bestehen überwiegend aus den Erlösen aus Grundstücksverkäufen (Mio. EUR 32,8) und der Vermietung und Verpachtung sowie Versorgungsleistungen (TEUR 2.687). Die im Wesentlichen aus der innerkonzernlichen Vermietung der Tiefgarage Parkhaus 8 erzielten Vermieterlöse betrugen TEUR 1.940 (Vorjahr: TEUR 2.368).

Für das Geschäftsjahr 2021 ergibt sich ein Jahresüberschuss vor Ergebnisabführung von Mio. EUR 32,3 (Vorjahr: TEUR 360). Dieser wird aufgrund des bestehenden Gewinn- und Beherrschungsvertrags auf die Gesellschafterin Flughafen Düsseldorf GmbH übertragen.

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 2021 Umsatzerlöse von TEUR 14.349 (Vorjahr: TEUR 14.572). Für das Geschäftsjahr 2021 ergibt sich ein Jahresüberschuss vor Ergebnisabführung von TEUR 759 (Vorjahr: TEUR 932). Dieser wird aufgrund des bestehenden Gewinn- und Beherrschungsvertrags an die Gesellschafterin Flughafen Düsseldorf GmbH abgeführt.

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

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 2021	Ist 2020
EBIT (in TEUR)	–28.926	–154.201
EBITDA (in TEUR)	49.494	–71.455
EBITDA-Marge	20,2 %	–38,1 %
ROCE	–2,9 %	–15,7 %
Eigenkapitalrentabilität	–50,0%	–357,0 %
Umsatzrentabilität (operatives Ergebnis)	–11,8 %	–82,5 %
Kapitalrendite	–2,3 %	–11,7 %
Umsatz/Mitarbeiter FTE (in EUR)	133.418	93.619
Personalaufwand/Mitarbeiter FTE (in EUR)	74.328	66.935
Wirtschaftliches Eigenkapital (in TEUR)	113.024	49.620
Wirtschaftliches Eigenkapital/ Bilanzsumme	8,76 %	4,07 %

Sowohl die Umsätze als auch die Aufwendungen des Konzerns waren im zweiten Jahr geprägt durch die Corona-Pandemie. Der Flughafen Düsseldorf Konzern erzielte in 2021 bei einem Gesamtumsatz von TEUR 244.736 (Vorjahr: TEUR 187.729) einen Konzernjahresfehlbetrag von TEUR 39.993 (Vorjahr: TEUR 125.267).

Die Erlöse im Aviation-Bereich lagen mit TEUR 112.346 (Vorjahr: TEUR 89.474) um 25,6 % 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 im Vergleich zum ersten Jahr der Pandemie um 25,9 % auf TEUR 92.972 (Vorjahr: TEUR 73.829). Die Erlöse aus Flughafenentgelten setzen sich aus fixen und variablen Landeentgelten sowie Abstellentgelten zusammen. Die Airline-Förderungen gemäß Entgeltordnung werden als Erlösschmälerung mit den Umsatzerlösen aus Landeentgelten saldiert. Die Auslösegrenzen der Förderungen gemäß Entgeltordnung sind im Vergleich zum Vorjahr teilweise erreicht worden. Es wurden Erlösschmälerungen in Höhe von TEUR 390 erfasst.

Die Erlöse im Bereich „Non-Aviation“ erhöhten sich, geprägt von Einmaleffekten, deutlich um TEUR 34.055 bzw. 34,6 % auf TEUR 132.393 Die „Non-Aviation“-Erlöse setzen sich zusammen aus Mieterlösen, Pacht- und Umsatzmieten sowie Einnahmen aus Versorgungsleistungen, die durch die Vermarktung von z. B. F&B-Flächen, Retail-Flächen, Park- und Werbeflächen erzielt werden. Daneben sind hier sonstige Erlöse (z. B. Werkstattleistungen gegenüber Dritten) enthalten. Die Mieterlöse erhöhten sich leicht um TEUR 572 auf TEUR 58.185 im Berichtsjahr. Die Pacht- und Umsatzmieten erhöhten sich deutlich von TEUR 19.824 auf TEUR 22.700. Die FDI realisierte Erlöse aus Grundstücksverkäufen in Höhe von TEUR 32.761 (Vorjahr: TEUR 825).

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten Ausgleichszahlungen für ungedeckte Vorhaltekosten gemäß „Richtlinie Ausgleich Vorhaltekosten für Flughäfen“ in Höhe von TEUR 60.939. Entsprechend erhöhten sich diese von TEUR 4.246 auf TEUR 73.558. Des Weiteren enthalten die sonstigen betrieblichen Erträge Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von TEUR 2.224 sowie die Erträge aus der Auflösung der Sonderposten für Zuschüsse in Höhe von TEUR 3.203 (Vorjahr: TEUR 3.171).

Der Materialaufwand mit TEUR 73.669 erhöhte sich um TEUR 2.912. Der Materialaufwand beinhaltet im Wesentlichen Materialkosten, Energiekosten, Instandhaltungskosten, die Erbpachtzinsen, bestimmte Miet- und Leasingaufwendungen und bestimmte Fremdleistungen. Wie im Vorjahr sind die Materialaufwendungen durch Sparmaßnahmen geprägt, die weiterhin im Zuge der Corona-Pandemie ergriffen wurden. Dies waren u. a. die Reduzierung von bezogenen Leistungen und die Verhandlung mit Dienstleister, die temporäre Schließung von Terminal- und Parkbereichen sowie Außerbetriebnahmen von technischen Anlagen. Während sich die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe mäßig um TEUR 887 auf TEUR 19.300 reduzierten, erhöhten sich die Aufwendungen für bezogene Leistungen deutlich von TEUR 50.570 auf TEUR 54.369.

Der Personalaufwand erhöhte sich leicht um TEUR 2.124 auf TEUR 136.344 (Vorjahr: TEUR 134.220). Dieser setzt sich zusammen aus den Löhnen und Gehältern und den sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die im Vergleich zum Vorjahr geringere Kurzarbeit innerhalb der FDG Gruppe sowie die Tarifsteigerung im TVÖD zum 01.04.2021 um 1,4 % zurückzuführen. Gegenläufig wirkte sich die geringere Anzahl an Beschäftigen aus. Diese ging im Jahresdurchschnitt um 191 (inkl. Auszubildende) zurück. Die Anzahl der Beschäftigten hat sich zum Stichtag (31.12.) von 2.115 auf 1.893 deutlich verringert.

Die Abschreibungen sind gegenüber dem Vorjahr um TEUR 4.327 auf TEUR 78.420 rückläufig. Es wurden im Sachanlagevermögen keine außerplanmäßigen Abschreibungen erfasst.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr leicht an. Diese waren mit TEUR 64.474 (Vorjahr: TEUR 61.201) weiterhin durch Sparmaßnahmen geprägt. Diese Position beinhaltet u. a. Aufwendungen für die Öffentlichkeitsarbeit, Einzelwertberichtigungen auf Forderungen, EDV-Kosten, Rechts- und Beratungskosten, Aufwendungen für Versicherungsprämien sowie Bewachungs- und Sicherheitsdienstleistungen.

Aus den zuvor beschriebenen Entwicklungen ergibt sich ein EBIT von TEUR 28.926 (Vorjahr: TEUR -154.201). Damit einhergehend konnte ein EBITDA in Höhe von TEUR 49.494 (Vorjahr: TEUR -71.455) und damit eine EBITDA-Marge von 20,2 % (Vorjahr: -38,1 %) erreicht werden.

Für das Geschäftsjahr 2021 konnten Beteiligungserträge aus Equity-Bewertungen von TEUR 52 (Vorjahr: TEUR 712) aus der SITA Airport IT GmbH erzielt werden.

Der Zinsaufwand ist von TEUR 20.267 in 2020 auf TEUR 26.021 aufgrund erhöhter Bemessungsgrundlage deutlich angestiegen. Externe Finanzierungen wurden im Wesentlichen von der Muttergesellschaft FDG aufgenommen. Die Zweckgesellschaft Japon ist eigenständig finanziert.

Vermögenslage

Das mittel- und langfristig gebundene Vermögen ist mit TEUR 1.020.784 unter Vorjahresniveau (TEUR 1.050.745).

Das Sachanlagevermögen reduzierte sich, bedingt durch die Abschreibung und durch Umgliederung ins Umlaufvermögen, um TEUR 29.227. Die Investitionen in Höhe von TEUR 64.779 (Vorjahr: TEUR 73.280) reduzierten sich auf die betriebsnotwendigen Investitionen. Die Zugänge zu den Anschaffungskosten der Flughafenbauten inkl. Grundstücken (TEUR 22.154) betreffen u. a. das Bürogebäude der Halle 8 für die Bundespolizei mit TEUR 12.792, die energetische Fassadenerneuerung, die Südfassade der Halle 8 mit TEUR 1.421, sowie den Neubau eines Werkstattgebäudes (TEUR 1.442).

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

Bei den Zugängen der technischen Flughafenanlagen und Maschinen in Höhe von TEUR 22.381 handelt es sich im Wesentlichen um den Neubau des Regenklärbeckens Mitte mit TEUR 7.033, die Medientrasse im Bereich der U 81 (TEUR 5.398) sowie um die Einrichtung einer weiteren dauerhaften Baustelleneinrichtungsfläche mit TEUR 971.

In den Zugängen der Betriebs- und Geschäftsausstattung in Höhe von TEUR 2.331 befinden sich im Wesentlichen Spezialfahrzeuge und Fahrzeuge der Feuerwehr mit TEUR 945 sowie sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung. Der Wert der Geringwertigen Wirtschaftsgüter liegt bei TEUR 132.

Wesentliche Positionen in den Zugängen zu den Anlagen im Bau mit TEUR 18.913 sind das Vorfeld West TWY 2. BA mit TEUR 7.718, der Austausch der Reisegepäckkontrollanlage mit TEUR 3.293, der Neubau der Querwindbahn mit TEUR 536 sowie die Sprinkleranlagen des Parkhauses 3.

Die Abgänge der Restbuchwerte des Sachanlagevermögens von TEUR 8.495 betreffen im Wesentlichen die Verschrottungen und Verkäufe im Bereich der Betriebsanlagen (hier Brandmeldeanlagen) mit TEUR 6.774. Des Weiteren wurden in den Abgängen die Verkäufe von Grundstücken in Lohausen und die in diesem Zusammenhang stehenden weiteren Abgänge von diversen Flughafenbauten nebst Grundstücken mit TEUR 3.552 sowie diverse Verschrottungen der Betriebs- und Geschäftsausstattung mit TEUR 861 erfasst.

Die Finanzanlagen verringerten sich um TEUR 11 auf TEUR 201, im Wesentlichen begründet durch die laufende Tilgung von Arbeitgeberdarlehen.

Das Umlaufvermögen in Höhe von TEUR 165.458 erhöhte sich deutlich um TEUR 69.322 gegenüber dem Vorjahr. Der Anstieg ist mit der Bildung der Liquiditätsreserven sowie dem Anstieg der Forderungen aus Lieferung und Leistungen zu begründen. Die liquiden Mittel erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 21.113 auf TEUR 98.428. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich ebenfalls, um TEUR 42.868 auf TEUR 52.992, aufgrund des Grundstücksverkauf der FDI (TEUR 35.730).

Abweichend zu den Einzelabschlüssen der Konzerngesellschaften werden im Konzernabschluss für Differenzen zwischen handels- und steuerbilanziellen Wertansätzen auf der sogenannten Handelsbilanz-II-Ebene latente Steuern gebildet. Außerdem werden latente Steuern auf konsolidierungsbedingte Differenzen gebildet. Hierbei werden die aktiven und passiven latenten Steuern brutto, d. h. unsaldiert, ausgewiesen. Die passiven Ansätze basieren im Wesentlichen auf dem fehlenden Ansatz der steuerlichen Sonderposten mit Rücklageanteil, während die aktiven latenten Steuern aus den unterschiedlichen Wertansätzen im Einzelabschluss der Leasinggesellschaften und dem Ansatz der Wirtschaftsgüter im Konzernabschluss resultieren. Die aktiven latenten Steuern haben sich im Wesentlichen aufgrund der bestehenden steuerrechtlichen Verlustvorträge für die Gewerbesteuer von TEUR 215.469 sowie für die Körperschaftsteuer von TEUR 217.315 um TEUR 16.504 auf TEUR 87.259 erhöht.

Finanzlage und Gesamtaussage

Das gezeichnete Kapital und auch die Kapitalrücklage sowie die Gewinnrücklage haben sich zum Vorjahr nicht verändert. Durch die aufgelaufenen Verluste der Jahre 2020 sowie 2021 wurde das Eigenkapital im Berichtsjahr vollständig aufgezehrt. Entsprechend wird ein nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag in Höhe von TEUR 12.589 ausgewiesen (Vorjahr: TEUR 0).

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 294 auf TEUR 6.723 angestiegen. Die sonstigen Rückstellungen erhöhen sich, bedingt durch die höheren Rückstellungen für ausstehende Eingangsrechnungen (TEUR 27.601) deutlich um TEUR 8.433 auf TEUR 56.120.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind 2021 um TEUR 56.020 auf TEUR 922.930 gestiegen. Diese setzen sich im Wesentlichen aus bilateralen Darlehen in Höhe von TEUR 741.182, Restverbindlichkeiten aus in 2014 und 2020 aufgenommenen Schuldscheindarlehen in Höhe von TEUR 166.500 sowie Restverbindlichkeiten aus einem im Anschluss an den Brandschaden von 1996 abgeschlossenen Konsortialdarlehen in Höhe von TEUR 511 zusammen. Des Weiteren sind in den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten TEUR 14.737 der Japon KG enthalten. Verbindlichkeiten gegenüber weiteren Darlehensgebern bestehen in Höhe von TEUR 108.500.

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

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

Nach den Auszahlungen für die Investitionstätigkeit und der Tilgung mittel- und langfristiger Finanzdarlehen sowie weiteren Aufnahmen von Finanzdarlehen etc. weist der Finanzmittelfonds am Ende der Periode TEUR 98.427 (Vorjahr: TEUR 77.314) 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 EUR 100 Mio. und den NRW.Bank.Infrastruktur Corona-Kredit über EUR 250 Mio. mit 80%iger Haftungsfreistellung auf Grundlage der derzeitigen Planung bis 2023 gesichert. Zudem wurde eine RCF-Linie über EUR 118 Mio. abgeschlossen, die weitere Liquiditätsbedarfe abdecken kann.

2.6. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Flughafen Düsseldorf GmbH als Arbeitgeber
Aufgrund der andauernden Corona-bedingten Krise im weltweiten Luftverkehr lag der Fokus der Personalarbeit im Jahr 2021 auf der Durchführung von Kurzarbeit und der weiteren Umsetzung und Fokussierung sozialverträglicher Personalkostensenkungsmaßnahmen in Form von Freiwilligenprogrammen, Outplacement-Angeboten und der Vermittlung von Beschäftigten in neue, externe Tätigkeiten.

Nach Abschluss von Interessenausgleichsverhandlungen und einem Sozialplan konnten betriebsbedingte Kündigungen in der FDG auch durch zusätzliche Insourcing-Maßnahmen und Überführung der betroffenen Beschäftigten in neue Aufgaben vermieden werden. Parallel dazu wurden die sich aus der Restrukturierung ergebenden aufbau- und ablauforganisatorischen Änderungen unter Berücksichtigung aller tariflichen und betriebsverfassungsrechtlichen Beteiligungsrechte erfolgreich umgesetzt.

Der Flughafen hat sich trotz andauernder Krisensituation entschieden, auch in Zukunft Ausbildungsbetrieb zu bleiben und die teilweise sehr flughafenspezifischen Berufsbilder weiterhin bedarfsorientiert auszubilden. Hinsichtlich der Ausbildung von zukünftigen Brandmeistern wurde die Ausbildungsquote aufgestockt und verdoppelt.

Anzahl der Beschäftigten

	31.12.2021	31.12.2020
Angestellte (inkl. Aushilfen)	1.836	2.034
Auszubildende	57	81
Gesamt	**1.893**	**2.115**

In Bezug auf die Altersstruktur der Beschäftigten ergab sich zum Stand 31.12.2021 für die Beschäftigten der Flughafen Düsseldorf GmbH (inkl. Auszubildende) ein Durchschnittsalter von 45,10 Jahren. Im Vergleich zum Vorjahr (Durchschnittsalter: 44,94 Jahre) ist das Durchschnittsalter gestiegen. Die Altersstruktur ist dadurch gekennzeichnet, dass die oberen Altersklassen deutlich stärker besetzt sind. So sind 10 % der Beschäftigten zwischen 41 und 45 Jahre alt, 13 % zwischen 46 und 50 Jahre, 20 % zwischen 51 und 55 Jahre und 17 % zwischen 56 und 60 Jahre. Die Fluktuationsquote betrug für das Jahr 2021 insgesamt 11,96 %, wovon 1,2 % auf reguläre Renteneintritte und 6,18 % auf das Freiwilligenprogramm entfallen (2020: 5,24 % Gesamtfluktuationsquote, davon 1,79 % Renteneintritte).

Für alle tarifgebundenen Beschäftigten der Flughafen Düsseldorf GmbH findet der Tarifvertrag TVöD-F Anwendung. Im Rahmen des § 18 TVöD-F ist auch im Geschäftsjahr 2021 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 2021 ein zentrales Budget in Höhe von TEUR 461 geplant. Seit Beginn der Corona-Pandemie wurden nur noch gesetzlich vorgeschriebene bzw. absolut betriebsnotwendige Seminare und Weiterbildungen durchgeführt. Bis Dezember 2021 sind für unterschiedlichste Fortbildungsmaßnahmen TEUR 307 abgerufen worden.

Aufgrund der Pandemie musste ein großer Teil der geplanten Präsenzschulungen abgesagt werden. Um der besonderen Situation gerecht zu werden, wurden diverse zusätzliche digitale Schulungsangebote bereitgestellt, die sich den konkreten Themenstellungen in der Pandemie und den damit verbundenen neuen Herausforderungen widmeten.

Angebote an alle Beschäftigten: diverse Trainingsangebote zur Gesundheitsprävention sowie darüber hinaus zielgerichtete Angebote an Führungskräfte wie z. B. „Führen in besonderen Zeiten“, „Zurück aus Kurzarbeit und Homeoffice“ und zusätzliche virtuelle Austauschformate.

Zielgröße Frauenquote

Der Aufsichtsrat der Flughafen Düsseldorf GmbH hatte durch Beschlussfassung vom 29.06.2020 als Zielgröße für die Aufsichtsratszusammensetzung einen Frauenanteil von 20,0 % festgelegt. Für die Geschäftsführung wurde weiterhin eine Zielgröße von 0,0 % festgelegt.

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

3 PROGNOSE-, CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

3.1 Prognosebericht

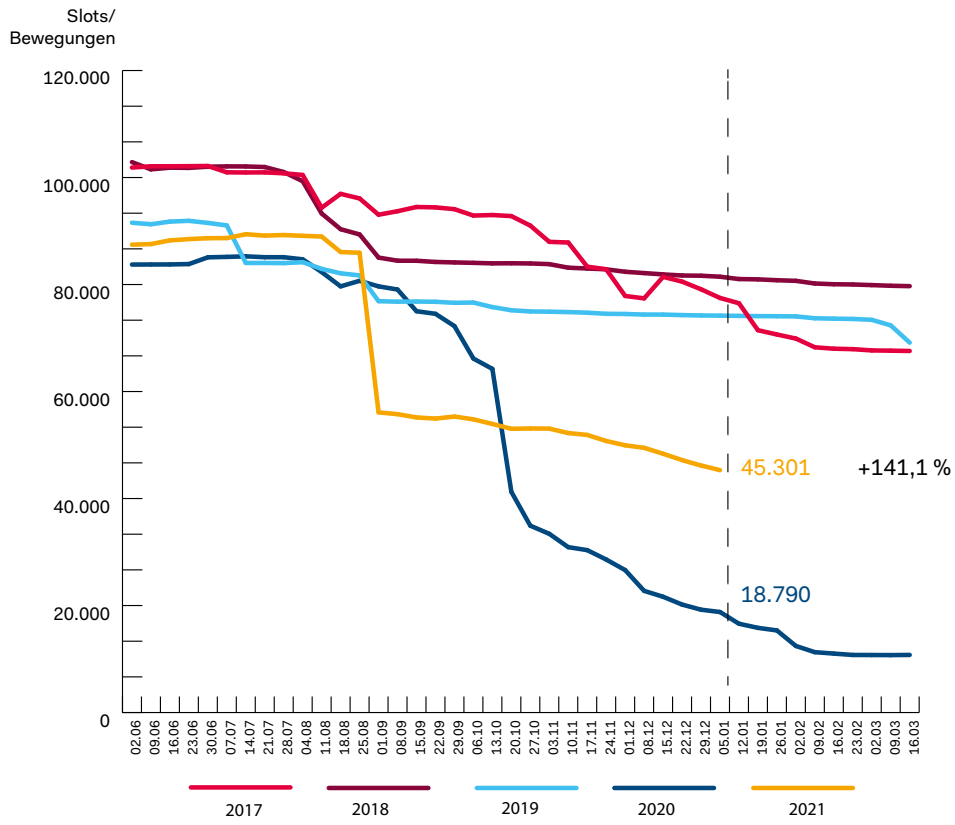
Wirtschaftliche und branchenbezogene Prognose

Die Prognosen für das kommende Jahr sind mit großer Unsicherheit behaftet und hängen, wie im Vorjahr, mit dem weiteren Verlauf und entsprechenden Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie zusammen. Die bisher nur leichte Erholung des Tourismus und die unterschiedlichen Infektionsschutzmaßnahmen machen es weiterhin schwierig, die wirtschaftliche und branchenbezogene Entwicklung vorherzusehen. Der internationale Währungsfonds (IWF) erwartet für 2022 ein Wachstum in Deutschland um 4,6 %. Damit läge die Bundesrepublik knapp über den Durchschnittswerten der entwickelten Staaten (4,5 %) und der Eurozone (4,3 %).

Slot-Koordination Winter 2021/22

Zum 05.01.2022 sind 45.301 Slots für Düsseldorf koordiniert. Das sind 141,1 % (= 26.511) Slots mehr als zum vergleichbaren Vorjahreszeitpunkt, jedoch 28.882 Slots weniger als zum Vergleichszeitpunkt für den Winter 2019/20 – damals waren 74.183 Slots koordiniert. Trotz anhaltender Corona-Pandemie wurden teilweise Reisebeschränkungen gelockert. Die damit einhergehende Nachfrage nach Flugreisen zeigt sich insbesondere auf Strecken in Urlaubsregionen sowie zu ethnisch geprägten Destinationen.

Entwicklung der wöchentlichen Koordinationsstände (Linien- und Charterflüge) für die Winterflugpläne 2017 – 2021 (auf 21 Wochen normiert)



Beim Vergleich zur Vorsaison gilt es zu beachten, dass es im Zuge der Auswirkungen der Corona-Krise auch für den S2021 Änderungen der üblichen EU-Slotvergabe-Regularien gab. So wurde die übliche Deadline (31.01.) zur Rückgabe von Slots zur Bestimmung des historischen Bestands (Historics Baseline Date – HBD), auf den 27.02. nach hinten verlegt. Entsprechend zeigt sich in dieser Grafik erst nach diesem „EU Return Date (ERD)“ eine größere Bereinigung.

Auch für die Flugplansaison Winter 2021/22 hat die EU die sogenannte 80/20-Regel, die weltweit zur Kalkulation der historischen Slot-Rechte herangezogen wird, ausgesetzt. In der Folge haben die Fluggesellschaften ab August ihren Slot-Bestand um die Bewegungen bereinigt, die auf keinen Fall abgeflogen worden wären.

Im weiteren Verlauf der Koordination legen die Fluggesellschaften ein normales Koordinationsverhalten an den Tag; gut zu erkennen an der Parallelverschiebung der Kurve im Vergleich zu den Saisons Winter 2018/19 bzw. Winter 2019/20.

Slot-Beantragung und -Koordination Sommer 2022

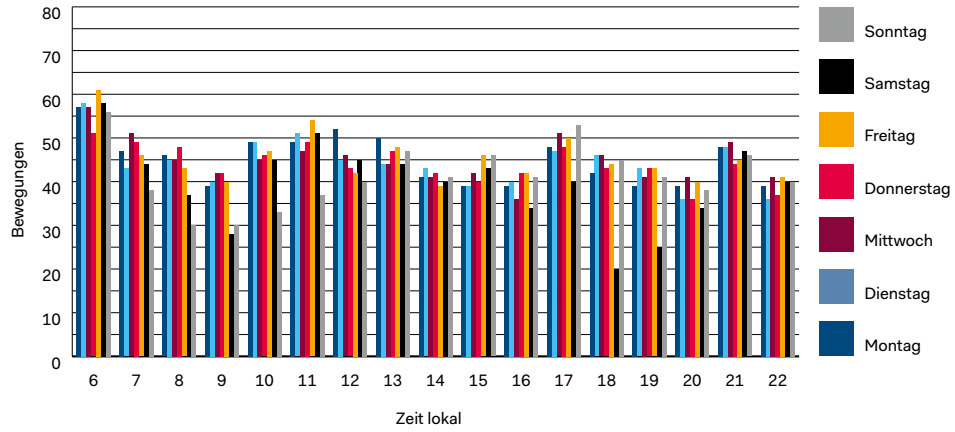
Bedingt durch die Corona-Pandemie ist die für den 15.09.2021 geplante Sitzung des Koordinierungsausschusses für die Sommerflugplanperiode 2022 (27.03.–29.10.2022) abgesagt worden.

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

Zum Anmeldeschluss am 07.10.2021 wurden für die gesamte Flugplansaison 155.976 Slots von den Fluggesellschaften beantragt. Für den Sommer 2021, d. h. ebenfalls in der Corona-Pandemie, waren es auf 31 Wochen normiert 154.706. Dies ist ein leichtes Plus von 1.270 beantragten Slots (+ 0,8 %).

Dabei haben die Fluggesellschaften erneut mit bis zu 63 Slots pro Stunde deutlich mehr Bewegungen in den Spitzenstunden nachgefragt, als mit maximal 45 Bewegungen/Std. bei Zweibahnbetrieb vom Flughafenkoordinator zugeteilt werden dürfen. An Spitzentagen wurden mehr als 777 Slots beantragt – maximal wären 741 koordinierte Slots pro Tag möglich.

Musterwoche zum Datenbestand der Beantragung Sommer 2022

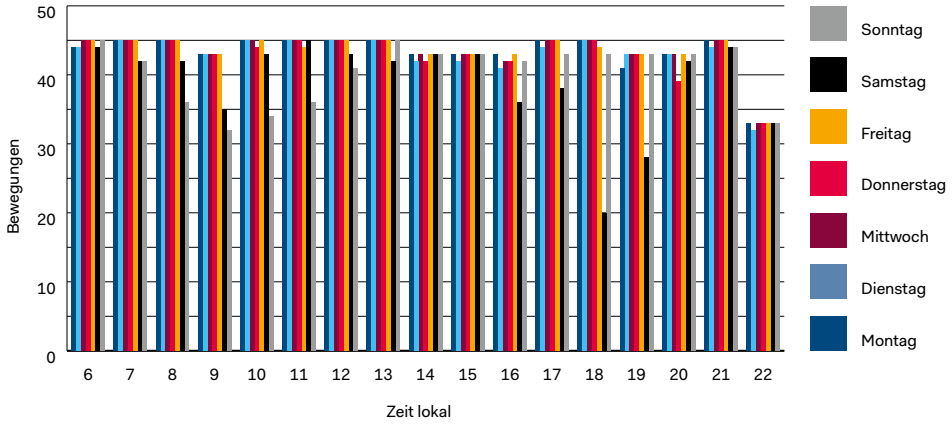


Mit der Erstkoordination am 05.11.2021 sind vom Flughafenkoordinator für den Flughafen Düsseldorf 151.607 Slots im Linien- und Charterverkehr sowie für Positionierungsflüge (= 101) zugeteilt worden. Dies entspricht einem Plus von 894 Slots (+0,6 %) gegenüber der Erstkoordination 2021 (normiert). Zum Vergleich: Im Sommer 2020, d. h. vor der Corona-Pandemie, wurden 154.545 Slots erstkoordiniert.

Dabei können vom Flughafenkoordinator 4.369 Slots nicht zugeteilt werden, d. h., etwa 97,2 % der Slot-Nachfrage für Düsseldorf können bedient werden. Weitere 10.480 Slots konnten vom Koordinator nur mit teilweise erheblichen Zeitabweichungen von bis zu acht Stunden zugeteilt werden.

An zwei Tagen wurde mit 740 von 741 möglichen Slots eine Vollauslastung koordiniert.

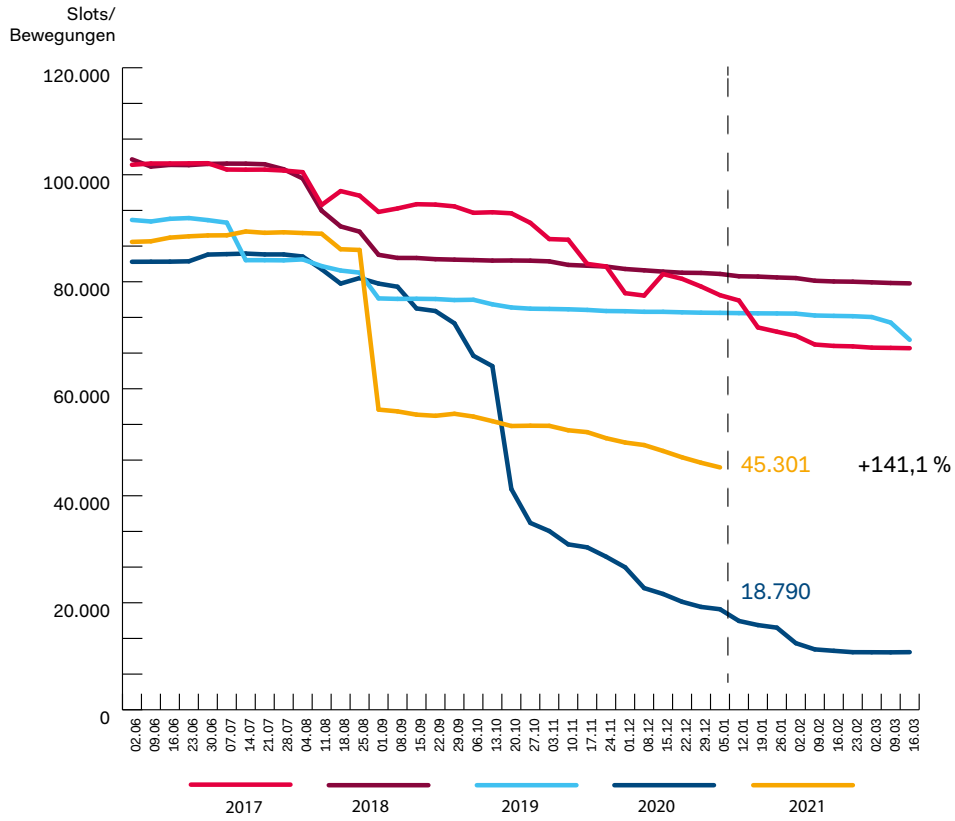
Musterwoche zum Datenbestand der Erstkoordination Sommer 2022



Im weiteren Verlauf der Koordination optimieren die Fluggesellschaften ihren Slot-Bestand.

So sind zum 05.01.2022 130.550 Slots für Düsseldorf koordiniert. Damit bewegt sich der Slot-Bestand auf Vorjahresniveau.

Entwicklung der wöchentlichen Koordinationsstände (Linien- und Charterflüge) für Mai – Oktober 2018 – 2022



Beim Vergleich zur Vorsaison gilt es zu beachten, dass im letzten Jahr die Lockerung der 80/20-Regel (Slot Waiver) mit Oktober sehr spät in Kraft getreten ist. Entsprechend hatte das Historics Baseline Date (HBD) Ende August für den W20 nicht die herkömmliche Wirkung bzw. die große Bereinigung der Koordination hat entsprechend erst später stattgefunden.

3.2 Ausblick 2022

Auf Basis der zuvor dargestellten Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung geht die Geschäftsführung der FDG für das Geschäftsjahr 2022 von einem gegenüber 2021 höheren Passagiervolumen in Höhe von 17,1 Mio. am Flughafen Düsseldorf aus, welches aber weiter 33 % unter den Verkehrszahlen aus 2019 liegt. Infolge der steigenden Verkehre wird mit einer Umsatzerholung im Bereich Aviation sowie auch Commercial gerechnet. Der Umsatz liegt aber rund 25 % unter dem Umsatz des Jahres 2019. Das bilanzielle EBIT ist mit rund EUR 4,6 Mio. aber erstmals seit 2019 wieder positiv. In der Gesamtbetrachtung wird mit einer weiteren Erholung in den nächsten Jahren gerechnet. Es wird erwartet, dass die Passagierzahlen aus 2019 im Jahr 2025 und der Umsatz 2019 von EUR 473 Mio. annährend in 2024 wieder erreicht werden kann. Die Kosten konnten durch ein bereits in 2020 gestartetes Restrukturierungsprojekt nachhaltig reduziert werden.

Für das Geschäftsjahr 2022 wird für den Konzern bei geplanten Umsatzerlösen in Höhe von EUR 363 Mio. ein Konzern-Jahresfehlbetrag in Höhe von EUR 26 Mio. erwartet.

Wesentliche Investitionen des kommenden Geschäftsjahres werden neben Ersatzinvestitionen insbesondere der fortlaufende Bau des 2. Bauabschnittes des Vorfeld West, der Austausch der mehrstufigen Reisegepäckkontrolle (MRKA) auf ECAC-Standard, der Beleuchtungsumbau in den Parkhäusern auf LED-Technik sowie der Umbau der Halle 7 für den Umzug der Lufthansa Technik sein. Zudem fallen der Kostenanteil für die FDG an der neuen Medientrasse der U 81 sowie Restmittel für die weitgehend abgeschlossenen Projekte Umbau des Büroriegels der Halle 8, Ausbau Regenklärbecken Mitte und die Brandsimulationsanlage an.

Die letzten Verkäufe und die Errichtung von Bürogebäuden im Bereich der Airport City zeigen, dass die Nachfrage nach Büroflächen für den Standort trotz der Pandemie stabil ist. Auch das Interesse von Projektentwicklern und Immobiliengesellschaften, weiter an diesem Standort zu investieren, ist vorhanden, was sich in dem Verkauf eines größeren Grundstücks in 2021 gezeigt hat. Der Verkauf der restlichen Flächen der Airport City II wird für 2023 erwartet.

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit wird für 2022 wesentlich besser als 2021 und mit 53 Mio. Euro nach 2019 erstmals wieder mit einem positiven Wert erwartet. Die Investitionstätigkeit hat sich gegenüber 2021 erhöht, hat aber noch nicht das vorherige Niveau erreicht, so dass eine Neukreditaufnahme in 2022 nicht notwendig ist. Durch das Gesellschafterdarlehen, den NRW-Kredit mit zugesagten Kreditlinien ist die FDG bis einschließlich 2023 durchfinanziert. Ein in 2022 fälliges Darlehen konnte vorzeitig prolongiert werden. Die zugesagten Kreditlinien sind in einer RCF-Linie über EUR 118 Mio. integriert und können weitere Liquiditätsbedarfe abdecken.

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

3.3 Chancen- und Risikobericht

Chancen- und Risikomanagement

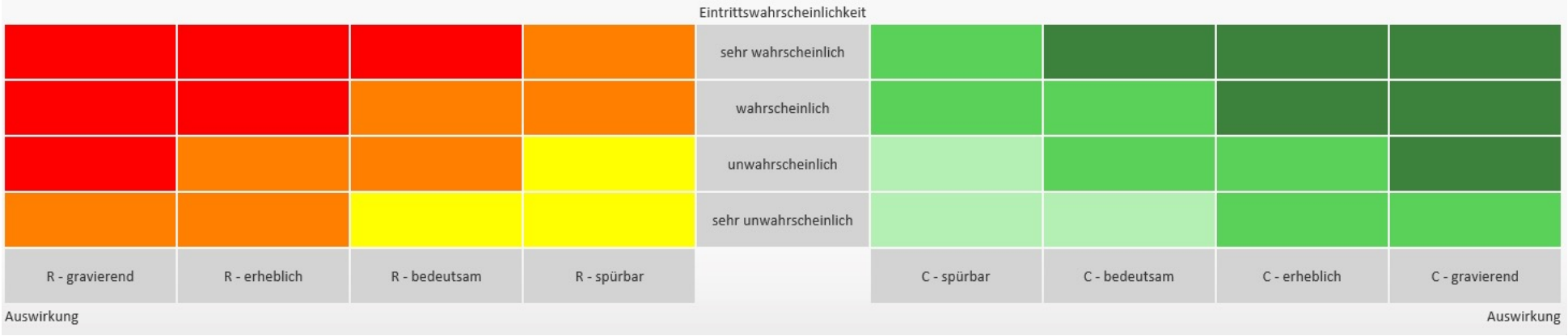
Um wesentliche Chancen und Risiken der zukünftigen Geschäftsentwicklung zeitnah und umfassend abbilden zu können, ist bei der FDG einschließlich deren Tochtergesellschaften ein umfangreiches Chancen- und Risikomanagementsystem implementiert. Der Prozess hierzu gliedert sich hauptsächlich in die Phasen Identifikation, Bewertung, Steuerung, Überwachung und Kommunikation. Die allgemeinen Grundsätze, die Verantwortlichkeiten sowie die Umsetzung der Aufgaben regelt eine eigene Richtlinie zum Chancen- und Risikomanagement.

Verantwortlich für die übergreifende Steuerung der Chancen und Risiken ist das Zentrale Chancen- und Risikomanagement des Unternehmens, welches organisatorisch im Bereich des Corporate Controlling angesiedelt ist. Eine regelmäßige Aktualisierung erfolgt durch die jeweiligen Risikoverantwortlichen und Risikobeauftragten der einzelnen Bereiche und der verbundenen Unternehmen. Durch sie werden identifizierte Chancen und Risiken bewertet und entsprechende Steuerungs- und Überwachungsmaßnahmen erarbeitet und nachverfolgt. Unterstützt wird dieser Prozess von einer detaillierten Dokumentation des gesamten Risikomanagementsystems mittels einer Software, die als zentrale Datenbank für sämtliche identifizierten Chancen bzw. Risiken und damit verbundenen Maßnahmen zur Verfügung steht. Neu auftretende wesentliche Chancen bzw. Risiken sind im Rahmen einer Ad-hoc-Meldung, unabhängig von der regelmäßigen Berichterstattung, direkt mitzuteilen. Darüber hinaus erfolgt pro Quartal eine Chancen- und Risikoinventur auf Konzernebene. Als zusätzliche unterstützende Steuerungs-, Kontroll- und Überwachungsinstanz dient der vierteljährlich stattfindende Risikoausschuss.

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

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

Im Jahresverlauf werden im Konzern zwischen 50 und 60 Chancen und Risiken aktiv gesteuert.



Wesentliche Chancen und Risiken

Der Luftverkehr hat auch 2021 unter den pandemiebedingten Reisebeschränkungen gelitten. Insbesondere im Sommer 2021 hatte sich der Europaverkehr erholt, während viele interkontinentale Ziele weiter nicht oder nur sehr eingeschränkt angeflogen werden konnten. Auch der innerdeutsche Flugverkehr ging mangels Nachfrage stark zurück. Es herrscht weiterhin große Unsicherheit aufgrund der ungewissen Entwicklung in der Corona-Pandemie. Das Risiko von weiteren Streckenstreichungen, Marktaustritten sowie einer lang dauernden konjunkturellen Erholung kann die Verkehrsentwicklung neben den weiter möglichen Effekten aus Terror und Streiks negativ beeinflussen. Es existiert nach wie vor das Risiko von weiteren Corona-Wellen durch Mutationen bzw. nicht ausreichenden Impfschutz und damit notwendigen Lockdowns und/oder Reiseeinschränkungen mit erheblichen Auswirkungen auf den Flugverkehr. Insbesondere die stark ansteckende Omikron-Variante kann sich im laufenden Winter negativ auswirken. Um den daraus resultierenden Ergebniseinbrüchen zu begegnen, sind Einsparungen bspw. durch Terminalschließungen, Kurzarbeit und restriktives Kostenmanagement sowie Verschiebung von Investitionen weiter das Mittel der Wahl. Ein Ende der restriktiven Reisebeschränkungen und Quarantäneregelungen ist erst in Sicht, wenn flächendeckende Impfungen weltweit erreicht wurden. Im Wirtschaftsplan 2022 bis 2026 sind die erwarteten Auswirkungen der Corona-Pandemie verarbeitet worden. Erst für das Jahr 2025 wurde unterstellt, das Passagieraufkommen aus 2019 von 25,5 Mio. wieder zu erreichen. In 2022 besteht die Chance, höhere Passagierzahlen als im Plan zu erzielen, was aber durch eine ungünstige Entwicklung im ersten Quartal gedämpft wird. In den Folgejahren wird das Risiko gesehen, dass sich der Flugverkehr nicht sprunghaft, sondern nur schleppend erholt. Die Experten-Prognosen (z. B. ADV, IATA, ACI, Eurocontrol) gehen weiterhin von deutlichen Passagierrückgängen gegenüber dem 2019er Vor-Corona-Niveau aus. Insbesondere beim massiv eingebrochenen Geschäftsreiseverkehr könnte ein erheblicher Anteil dauerhaft wegfallen. Dagegen besteht auch die Chance, dass bei einer früheren Rückkehr zur Normalität bspw. durch den flächendeckenden Einsatz eines wirksamen Impfstoffes der Verkehr schneller wieder anzieht und eine bessere Verkehrserholung möglich ist. Weitere verkehrliche Risiken resultieren aus der nachhaltigen Klimadiskussion, die für die Luftfahrtbranche noch nicht absehbare Auswirkungen zur Folge haben kann.

Sollte eine weitere schwere Welle durch nicht ausreichenden Impfschutz, weitere Mutationen o. Ä. im Jahr 2022 kommen und einen erneuten Lockdown erzwingen, ist dies im Risiko „Epidemie/Pandemie“ abgebildet. Im Winterflugplan 2021/22 zeichnet sich bereits eine weitere Welle mit stark steigenden Inzidenzen durch die Omikron-Variante ab, die zudem durch die starke Ansteckungsgefahr auch Auswirkungen auf die Personalausstattungen der kritischen Infrastrukturen nach sich ziehen kann, wozu auch die FDG zählt. Resultierend aus Worst-Case-Szenarien u. a. der ADV (in 2022 -70 % gegenüber 2019) oder ACI (in 2022 -39 % gegenüber 2019), die sich auf ein länger anhaltendes Pandemiegeschehen in 2022 stützen, wird in Düsseldorf für das Jahr 2022 ein Passagierverlust in Höhe von -55 % gegenüber 2019 in diesem Risiko unterstellt. Im Vergleich zum neuen Wirtschaftsplan geht man hier somit von viel weniger Passagieren in 2022 aus, was einem hohen EBIT-Verlust entsprechen würde. Die Wahrscheinlichkeit einer bestandsgefährdenden Entwicklung wird allerdings als sehr unwahrscheinlich angesehen

Aufgrund der Corona-Pandemie haben sich die Finanzkennzahlen der FDG so stark verschlechtert, dass die FDG kein Investment Grade mehr aufweist. Eine Finanzierung am Kapitalmarkt erweist sich unter diesen Voraussetzungen als äußerst schwierig. Die EK-Quote wird im Wirtschaftsplan erst in 2023 die Marke von 10 % überschreiten. Zudem wird ein Verschuldungsgrad < 5 frühestens in 2023 erwartet. Das Risiko besteht in der Kündigung von Darlehensverträgen und Kreditlinien aufgrund der Nichteinhaltung von vertraglich fixierten Regeln sowie in der Refinanzierung der bestehenden Kredite bei Tilgung und dem aktuellen Liquiditätsbedarf. So bestehen Tilgungsverpflichtungen im Wirtschaftsplanzeitraum von EUR 640 Mio., die auch im Jahr 2023 die Rückzahlung des NRW-Kredits von EUR 63 Mio. p. a. sowie weiterer EUR 73 Mio. für bilaterale Darlehen beinhalten. Die Einhaltung der genannten Covenants ist dabei auch stark davon abhängig, wie sich der Verkehr entwickelt.

Ein Anstieg des allgemeinen Zinsniveaus kann sich negativ auf das Zinsergebnis der FDG niederschlagen. Andererseits kann ein günstiges Zinsniveau zu geringeren Finanzierungskosten gegenüber Plan führen. Trotz unterstellter Zinssteigerungen in den jeweiligen Wirtschaftsplanjahren besteht das Risiko (Chance), dass bei Auslaufen von Zinsfestschreibungen und/oder Neuaufnahmen zu einem höheren (niedrigeren) Zinssatz eine neue Vereinbarung abgeschlossen wird als in der Planung berücksichtigt.

Ein Risiko stellt auch die Qualität im Bereich der Abfertigungsdienstleistungen durch die am Standort Düsseldorf tätigen BVD-Dienstleister dar. Die Probleme bei den Drittabfertigern bestehen seit geraumer Zeit, hatten sich in 2021 verschärft und werden sich aufgrund der Pandemie in 2022 wohl nicht so schnell beheben lassen. Aufgrund der massiven Reduzierung von Personal im Zusammenhang mit den geringen Verkehren scheint eine adäquate Abfertigung bei Anziehen des Verkehrs nicht gewährleistet werden zu können. Es kann weiter speziell in den zu erwartenden Spitzenstunden zu Beeinträchtigungen kommen, wenn von den Dienstleistern nicht ausreichend Personal zur Verfügung gestellt wird. Auch hier kann sich die stark ansteckende Omikron-Variante negativ auf die jeweilige Personalausstattung auswirken. 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. Ein sich weiter darstellendes Risiko sind nicht auszuschließende Marktaustritte von Dienstleistern, die durch die Pandemie in zunehmende Zahlungsschwierigkeiten geraten sind.

Der aktuelle Wirtschaftsplan sieht keine explizite Annahme für die Erteilung der Betriebsgenehmigung vor. Bei Erteilung der neuen Betriebsgenehmigung sind Eilverfahren gegen die sofortige Vollziehbarkeit für einen Zeitraum von ca. zwölf Monaten zu erwarten. Eine Eckwertanhebung erfolgt nach Ende der Eilverfahren. Es besteht die Chance, dass sich im Genehmigungsverfahren Beschleunigungen oder sonstige Entwicklungen ergeben, so dass sich im Planungszeitraum die im Zusammenhang mit der erweiterten Betriebsgenehmigung geplanten Effekte (z. B. Flexibilisierung Bahnnutzung, Erhöhung Spitzenstunde) realisieren lassen könnten. Es wird erwartet, dass das Ministerium die Anhebung des Eckwerts von 45 Slots auf 58 Slots im Linien- und Charterverkehr (IFR) in den 56 wöchentlichen Stunden mit Zweibahnnutzung genehmigt. Dagegen könnten sich Kompensationsmaßnahmen im Genehmigungsverfahren ergeben, die sich unmittelbar negativ auswirken könnten. Hier zeichnen sich Beschränkungen in der Nachtflugregelung ab, die in der Folge weniger Flugbewegungen bedeuten würden und dem positiven Effekt der Anhebung der Stundeneckwerte tagsüber gegenüberstehen.

Das Risiko der ungünstigeren Performance von Non-Aviation-Erlösen beinhaltet insbesondere Planunterschreitungen bei den Geschäftsfeldern Gastronomie, Verkaufsgeschäfte und Autovermieter durch Marktaustritte infolge der Pandemie und von geringeren Parkerlösen u. a. bei einer noch ungünstigeren Entwicklung des Geschäftsreiseverkehrs. Daneben wird auch bei den Mieten und den Werbe-Erlösen das Risiko von Planunterschreitungen gesehen, da sich die Vermarktung in Corona-Zeiten als sehr schwierig erweist. Im Bereich Werbung wird aber ab 2022 der Großteil des Werbeflächenportfolios an externe Partner übergeben werden, die dann sowohl die Vermarktung dieser Flächen übernehmen als auch die Betriebskosten.

Die Liberalisierung der Bodenabfertigungsdienste hat zu einem kontinuierlichen Erstarken des Wettbewerbs und damit einem kontinuierlichen Verlust der Marktanteile der 100%igen Tochtergesellschaft FDGHG geführt. Es existiert das Risiko, dass die Erlöse aus Transportdiensten (Crew- und Passagiertransporte) nicht erreicht werden, was an veränderten Preisanpassungen oder auch einer anderen verkehrlichen Entwicklung liegen kann. Auf Grundlage der aktuellen konzernweiten Chancen-Risiko-Einschätzung der Verkehrsentwicklung zeigen sich eine Chance für 2022 und Risiken ab dem Jahr 2023. Die aktuelle Wirtschaftsplanung der Enteisungserlöse 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 Verzögerung des Projektes Airport City II. Hier können die Baumaßnahme U 81 sowie eine fehlende Investitionsbereitschaft bzw. -möglichkeit von Investoren aufgrund der Corona-Pandemie bei der Entwicklung der Airport City II und bei der Vermarktung Auswirkungen zeigen.

Die Corona-Pandemie hat die Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH (FDCG) stark getroffen. Für den Wirtschaftsplanzeitraum 2022 bis 2026 sind daher geringere Tonnagen geplant. Aktuell wird hier aber nicht das Risiko eines Tonnageverlustes erwartet. Dagegen besteht für die FDCG die Chance, Qatar Airways ab Sommer 2022 abzufertigen. Am 18.10.2021 ist von der EU das Luftverkehrsabkommen mit Katar unterschrieben worden. Es erlaubt Qatar Airways mehr Verbindungen in die EU und Deutschland. Daher besteht die Chance, dass zum Sommerflugplan 2022 Qatar Airways eine tägliche Verbindung nach DUS aufnimmt und die FDCG einen Vertrag mit der Airline abschließen kann, welcher eine zusätzliche Tonnage bedeuten würde.

Durch die rasante Entwicklung der Informations- und Kommunikationstechnik und eine zunehmend fortschreitende Vernetzung besteht auch aufgrund der stark zugenommenen Gefahr von Cyber-Attacken ein latentes Risikopotential für IT-Systeme von Unternehmen. Zudem sind die Rechtsanforderungen aus dem

IT-Sicherheitsgesetz in Bezug auf kritische Infrastrukturbetreiber und die Anforderungen aus der KRITIS-VO einzuhalten. Ein aktives und vorbeugendes IT-Sicherheitsmanagement trägt diesen Themen Rechnung. Darüber hinaus wird die Einhaltung datenschutztechnischer Regelungen sichergestellt.

Risiken aus der Verwendung von Finanzinstrumenten

Weder im Rahmen ihrer Absatztätigkeit noch im Rahmen ihrer Einkaufstätigkeit unterliegt die FDG nennenswerten Wechselkursrisiken.

Dem Risiko des Ausfalls von Kundenforderungen wird durch ein umfassendes Mahnwesen begegnet. Da im Geschäft der FDG ein klassisches Kreditlimitsystem nur eingeschränkt anwendbar ist, werden u. a. Kundendeposits, die während der gesamten Geschäftsbeziehung aufrechtzuerhalten sind, erhoben. Auf zweifelhafte Positionen des Forderungsbestands werden angemessene Wertberichtigungen gebildet. Allerdings leiden Airlines, Mieter und Pächter sowie weitere Partner der FDG unter den starken Umsatz- und Ergebniseinbrüchen infolge der Pandemie. Erste Insolvenzen sind bereits eingetreten. Es ist, wie in den Vorjahren, auch in 2022 mit verzögerten Zahlungen und auch Insolvenzen zu rechnen, bei denen nicht in jedem Fall genügend Sicherheiten über Bardeposits und Bürgschaften zur Verfügung stehen. Damit drohen weitere Verluste aus und Wertberichtigungen auf Forderungen, die das Ergebnis der FDG zusätzlich belasten können.

Zu den Risiken im Verbund- und Beteiligungsbereich wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen.

Einem Teil der Kreditfinanzierung der FDG liegt eine variable Verzinsung, regelmäßig auf EURIBOR-Basis, zugrunde. Die FDG strebt hier eine umfassende Absicherung gegen dieses Risiko an, lässt durch die Nicht-Absicherung eines gewissen kleineren Teilbestandes aber zugleich Raum für Zinschancen offen. Über das Absicherungsniveau insgesamt sowie über einzelne Sicherungen entscheidet das sogenannte Treasury-Board. Per Ende 2021 liegt der Anteil der festverzinslichen bzw. per SWAP gesicherten Darlehen bei 99 %. Zur Absicherung bedient sich die FDG sogenannter Mikro-Hedges. Als Sicherungsinstrumente kommen Zinsswaps zum Einsatz. Die Effektivität der Sicherung wird anhand der sogenannten Critical-Terms-Match-Methode bestimmt. Für den Teil der bestehenden Bewertungseinheiten, der aufgrund von Unterschieden in den Critical Terms von Grund- und Sicherungsgeschäft ineffektiv ist, werden entsprechende Drohverlustrückstellungen gebildet. Bei mit Tilgungen versehenen Kredittranchen wird darauf geachtet, dass auch das Absicherungsinstrument eine „Tilgung“ vollzieht. Es wurden teilweise Zinsswaps abgeschlossen, deren Laufzeit über die Laufzeit des Grundgeschäftes hinausgeht (sogenannte antizipative Zinsswaps). Zur Wahrung der Bewertungseinheit zwischen bestehendem Zinsswap und einem Grundgeschäft wird darauf geachtet, dass die Planung der FDG Anschlussfinanzierungen vorsieht.

In den Darlehensverträgen NRW.Bank.Infrastruktur Corona über 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 31.12.2023 zur Folge haben. Konkret bestehen Covenants im Hinblick auf eine wirtschaftliche Eigenkapitalquote.

Gesamtbeurteilung Risiken und Chancen

In der Gesamtbetrachtung wird die Risikosituation der FDG als grundsätzlich beherrschbar eingeschätzt, da die Liquidität durch die Aufnahme des Gesellschafterdarlehens über EUR 100 Mio. und den NRW.Bank.Infrastruktur Corona über EUR 250 Mio. mit 80%iger Haftungsfreistellung auf Grundlage der derzeitigen Planung bis 2023 gesichert ist. Zudem wurde eine RCF-Linie über EUR 118 Mio. abgeschlossen, die weitere Liquiditätsbedarfe abdecken kann. Dennoch sind die aktuelle Entwicklung der Covid-19-Pandemie sowie deren aktueller Verlauf als entwicklungsbeeinträchtigendes Risiko einzuschätzen. Der Eintritt einer bestandsgefährdenden Entwicklung wird weiterhin als sehr unwahrscheinlich angesehen.

Düsseldorf, den 1. März 2022

Flughafen Düsseldorf GmbH

Thomas Schnalke Lars Mosdorf

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Flughafen Düsseldorf GmbH, Düsseldorf, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2021, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, dem Konzerneigenkapitalspiegel und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 2021 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289 f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2021 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 und

- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289 f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) als nicht inhaltlich geprüften Bestandteil des Konzernlageberichts.

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

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

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Konzernlageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder

- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

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

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

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.

- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.

- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.

- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.

- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Düsseldorf, den 1. März 2022

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Stephan Schims
Wirtschaftsprüfer

ppa. Ralph von der Kluse
Wirtschaftsprüfer

IMPRESSUM

Geschäftsbericht 2021

Flughafen Düsseldorf GmbH

Corporate Communications

Postfach 30 03 63

40403 Düsseldorf

Fotos: Mike Henning, Andreas Wiese, Adobe Stock

dus.com