

FLUGHAFEN DÜSSELDORF GMBH

Postfach 300363
40403 Düsseldorf
Telefon: 0211 / 421 - 0
Telefax: 0211 / 421 - 6666
<http://www.duesseldorf-international.de>



BETEILIGUNGSVERHÄLTNIS

Stammkapital	25.564.594,06 EUR	
Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH	12.782.297,03 EUR	50,00 %
Airport Partners GmbH	12.782.297,03 EUR	50,00 %

ZIELE DER BETEILIGUNG UND ERFÜLLUNG DES ÖFFENTLICHEN ZWECKS

Gegenstand des Unternehmens ist die Einrichtung und der Betrieb von Flughäfen sowie die Erbringung bzw. Lieferung von damit im Zusammenhang stehenden Leistungen und Produkten.

Die Gesellschaft darf alle Geschäfte betreiben, die geeignet sind, Gesellschaftszweck und Wirtschaftlichkeit des Unternehmens zu fördern.

Der Flughafen Düsseldorf International dient in besonderer Weise der Stärkung des wirtschaftlichen Lebens in der Landeshauptstadt und darüber hinaus in der gesamten Region. Über 20 Millionen Fluggäste nutzen den Flughafen jährlich, der sich inzwischen auch zu einem attraktiven Drehkreuz für die internationale Verkehrsfluffahrt entwickeln konnte. 19.700 Menschen haben hier ihren Arbeitsplatz. Insgesamt rund 600 Unternehmen haben in Summe rund 17.000 Mitarbeiter gemeldet, die am Flughafen tätig sind. Weitere 2.500 Arbeitnehmer haben ihren Arbeitsplatz bei einem der etwa 47 Unternehmen in der „Airport City“, dem Businesspark am Flughafen, gefunden.

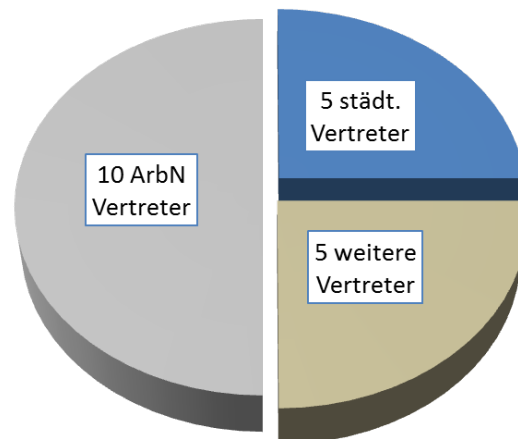
Die Gesellschaft kann sich auch an Unternehmen, die der Förderung des Luftverkehrs dienen und deren Haftung beschränkt ist, beteiligen oder sie errichten. Diese Unternehmen dienen in gleicher Weise der Erfüllung des öffentlichen Zwecks der Muttergesellschaft.

PERSONALBESTAND

Beschäftigte: 1.153 (Vorjahr: 1.129)

ORGANE DER GESELLSCHAFT

Zusammensetzung des Aufsichtsrates



a.) Städtische Aufsichtsratsmitglieder (01.01.2015 – 31.12.2015)

Oberbürgermeister Thomas Geisel	2. stv. Vorsitzender)
Ratsherr Rolf Tups	
Heinz Hardt	
Angela Hebler	(ab 21.08.2015)
Miriam Koch	(bis 21.08.2015)
Andreas Rimkus	

b.) Geschäftsführung

Dr. Ludger Dohm	(ab 01.03.2015)
Thomas Schnalke	

c.) Gesellschafterversammlung

Die von der Stadt für Rechnung der Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH treuhänderisch gehaltene Stammeinlage von 12.782.297,03 EUR wird in den Gesellschafterversammlungen durch den Oberbürgermeister vertreten, der vom Rat der Stadt zum Kapitalvertreter bestellt worden ist.

Bilanz

Aktiva

	2015	Veränderung '15 - '14	2014	2013
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
A. Anlagevermögen	886.789	-11.347	898.136	902.375
Immaterielle Vermögensgegenstände	16.807	-3.042	19.849	23.674
Sachanlagen	843.460	-8.252	851.712	852.079
Finanzanlagen	26.522	-53	26.575	26.622
B. Umlaufvermögen	70.727	-15.814	86.541	66.316
Vorräte	1.983	-129	2.112	2.226
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	45.569	-30.447	76.016	60.030
Kassenbestand / Bankguthaben	23.175	14.762	8.413	4.060
C. Rechnungsabgrenzungsposten	1.726	-335	2.061	3.408
Bilanzsumme	959.242	-27.496	986.738	972.099

Passiva

	2015	Veränderung '15 - '14	2014	2013
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
A. Eigenkapital	162.405	10.348	152.057	144.000
Gezeichnetes Kapital	25.565	0	25.565	25.565
Kapitalrücklage	80.582	0	80.582	80.582
Gewinnrücklage	1.230	0	1.230	1.230
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	55.028	10.348	44.680	36.623
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse	44.837	-3.191	48.028	51.219
C. Sonderposten mit Rücklagenanteil	54.082	-2.470	56.552	58.627
D. Rückstellungen	78.189	2.184	76.005	85.033
E. Verbindlichkeiten	619.205	-34.217	653.422	631.778
F. Rechnungsabgrenzungsposten	524	-150	674	1.442
Bilanzsumme	959.242	-27.496	986.738	972.099

Gewinn- und Verlustrechnung

	2015	Veränderung '15 - '14	2014	2013
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
1. Umsatzerlöse	404.641	15.581	389.060	371.861
2. andere aktivierte Leistungen	1.824	-45	1.869	2.202
3. Sonstige betriebliche Erträge	10.720	-1.213	11.933	17.351
Gesamterträge	417.185	14.323	402.862	391.414
4. Materialaufwand	106.027	5.896	100.131	99.283
5. Personalaufwand	79.693	3.370	76.323	73.402
6. Abschreibungen	61.618	4.784	56.834	54.669
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	64.858	-8.378	73.236	80.846
8. Erträge aus Beteiligungen	3.699	143	3.556	4.868
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	9.620	9.620	0	5.722
10. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlage- vermögens	4	-1	5	6
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	408	-886	1.294	885
12. Aufwendungen aus Verlustübernahmen	13.774	-7.004	20.778	14.091
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	19.211	-1.843	21.054	22.312
14. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	85.735	26.374	59.361	58.292
15. Außerordentliche Erträge	1.598	-8.680	10.278	4.643
16. Außerordentliche Aufwendungen	4.527	2.119	2.408	10.178
17. Steuern vom Einkommen und Ertrag	24.989	3.823	21.166	16.004
18. sonstige Steuern	2.789	1.404	1.385	130
19. Jahresüberschuss	55.028	10.348	44.680	36.623

Lagebericht

Geschäftsverlauf und Rahmenbedingungen

Geschäftstätigkeit

Die Flughafen Düsseldorf GmbH (im Folgenden auch FDG) entwickelt und betreibt den Flughafen Düsseldorf. In den Flughafenbetrieb eingebunden sind auch ihre Tochtergesellschaften. Nur das Tochterunternehmen Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH entfaltet seine Geschäftstätigkeit außerhalb des Flughafens Düsseldorf. Die Durchführung von Luftverkehren zählt nicht zur Geschäftstätigkeit der FDG, dies ist vielmehr die Geschäftstätigkeit der Luftverkehrsgesellschaften.

Moderne Flughäfen sind heutzutage weit mehr als nur Verkehrsknotenpunkte bzw. Start oder Ziel einer Reise. Sie präsentieren sich vielmehr zugleich als Erlebniswelt sowie Dienstleistungszentrum und sind ein idealer Standort für Einzelhandel und Gastronomie.

In diesem Sinne begreift auch die FDG ihre Geschäftstätigkeit. Über ihr Geschäftssegment Aviation ist die FDG sowohl in der Infrastrukturbereitstellung als auch in der Abwicklung des Flughafenbetriebs tätig. Im Geschäftsfeld Non-Aviation ist die FDG in der Bewirtschaftung von Gastronomie-, Einzelhandels- und Werbeflächen und der Parkraumbereitstellung aktiv. In diesem Segment erfolgt dabei regelmäßig eine Zusammenarbeit mit Partnerunternehmen, wobei die FDG als Vermieter bzw. Verpächter sowie Gesamtkoordinator auftritt.

Der Flughafen Düsseldorf und die Region liegen geographisch betrachtet in der Mitte Europas und im industriellen Herzen Deutschlands. Von hier aus lassen sich nahezu alle Europäischen Zentren innerhalb von eineinhalb Flugstunden erreichen. Im Einzugsgebiet von Düsseldorf leben in einem Umkreis von 100 Kilometern rund 18 Mio. Menschen. Die Besiedelung der Rhein-Ruhr-Region ist in Europa mit der Struktur der Großräume London und Paris vergleichbar, sie ist der drittstärkste Wirtschaftsraum Europas. Nicht zuletzt diese besondere Lage stellt die Basis des geschäftlichen Erfolgs des Flughafens Düsseldorf und seiner zukünftigen Entwicklung dar.

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Im November erwartete der Sachverständigenrat für das Jahr 2015 eine Zuwachsrate des Bruttoinlandsprodukts von 1,7 %, für das Jahr 2016 von 1,6 %.

Inzwischen gehen die meisten Experten von einem realen Wachstum im Jahr 2015 von 1,5 % aus. Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung des Jahres 2015 war im Wesentlichen durch zwei Faktoren beeinflusst, nämlich die EURO-Griechenland-Krise sowie die starke Zunahme an Flüchtlingen in den EURO-Raum, insbesondere in Deutschland.

Die deutsche Wirtschaft profitiert zum einen nach wie vor von der anhaltend niedrigen Zinssituation, einhergehend mit einer erneut sehr hohen Binnennachfrage und einem entsprechend hohen Konsum der Verbraucher. Im Zusammenhang mit der Flüchtlingskrise werden die staatlichen Haushalte in 2016 ca. EUR 9,0 Mrd. bis EUR 14,3 Mrd. an direkten Bruttoausgaben für Aufnahme und Erstversorgung von Flüchtlingen tätigen.

Auf der anderen Seite bestehen Risiken dadurch, dass die expansive Geldpolitik der Europäischen Zentralbank und die hiermit verbundenen günstigen Finanzierungsbedingungen negative Anreize für Mitgliedstaaten des EURO-Raumes schaffen, ihre notwendigen Reformen aufzuschieben.

Im kommenden Jahr wird der Aufschwung sich nicht beschleunigen, da wesentliche Effekte wie niedrige Energiepreise und eine Inflationsrate nahe Null sich relativieren bzw. ansteigen (Inflationsrate in 2016 prognostiziert 1,2 % anstatt 0,3 % in 2015). Des Weiteren wird eine weitere Expansion der Investitionen der

Wirtschaft durch einen Konjunkturabschwung in den Schwellenländern, hier vor allem China, verhindert. Positive Einflüsse werden weiterhin aus einer starken Binnenkonjunktur kommen. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt, der sich bislang von der Flaute unbeeindruckt gezeigt hat, wird sich trotz Mindestlohn weiter verbessern.

Bundesweite Verkehrsentwicklung (Januar bis Oktober 2015)

Die Verkehrsentwicklung im Berichtszeitraum Januar bis Oktober 2015 war bundesweit positiv. Über die allgemeine Entwicklung lässt sich Folgendes berichten:

- In den ersten zehn Monaten wurden an den deutschen Flughäfen mit über 186,5 Mio. Passagieren so viele Fluggäste wie im gesamten Jahr 2007 gezählt. Die Steigerung der Passagierzahlen im Gesamtzeitraum lag bundesweit bei 4,3 %. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Anzahl der Passagiere um über 7,7 Mio. Die Bewegungen lagen 1,1 % über dem Vorjahresniveau.
- Im Inlandverkehr war ein Wachstum von 2,3 % zu verzeichnen. Dies wurde dadurch erreicht, dass die streik- und witterungsbedingten Annullierungen im 1. Halbjahr 2015 insbesondere auf den stark betroffenen Strecken nach Frankfurt, Hamburg, München und Berlin geringer ausfielen.
- Deutlich besser schnitt der Europaverkehr ab (+5,5 %). Auffällig sind die Steigerungen zu Destinationen in den Mittelmeeranrainerstaaten. Die Türkei - als Alternative zu Nordafrika - konnte auf dem deutschen Markt, nicht zuletzt aufgrund fehlender Touristen aus dem russischen Markt, hinreichend Kapazitäten bereitstellen. Auch die touristischen Destinationen in Spanien legten deutlich zu.
- Der Interkontverkehr (+5,1 %) entwickelte sich noch vor dem Europaverkehr als stabiler Wachstumsträger. Wesentlicher Treiber war der Asienverkehr, wobei Ziele in Nahost im Vordergrund standen. Auffällig war das dynamische Wachstum im Verkehr mit Israel durch Angebotsaufstockungen und mit Dubai durch die Stärkung der Umsteigeverkehre. Auch die anderen Flughäfen in den Golfstaaten trugen zum überproportionalen Wachstum bei. In Fernost legten die aufkommensstarken Märkte China und Indien, aber auch Korea und Japan deutlich zu. Singapur musste hingegen als Konsequenz des Ausbaus der Nahost-Hubs Verluste hinnehmen. Malaysia und Thailand wiesen aufgrund von Frequenzreduzierung sowie Flugzeugabstürzen und politischer Krisen geringere Passagierzahlen aus. Der Afrikaverkehr schwächte sich aufgrund der Entwicklungen in Nordafrika ab. Nach Anschlägen brach zunächst der Verkehr mit Tunesien ein und in der Folge ging auch die Nachfrage nach ägyptischen Zielen zurück. Der Verkehr mit Nord-Amerika und der Karibik legte im Berichtszeitraum deutlich zu.

Verkehrsentwicklung in DUS (Januar bis Oktober)

- Von Januar bis Oktober 2015 lag die Zahl der Passagiere in Düsseldorf mit einem Anstieg von +623.000 deutlich über dem Vorjahresniveau bei einer leicht steigenden Anzahl der Bewegungen. Damit erreichte Düsseldorf einen Wert über dem Vorjahresniveau bei Passagieren pro Flug (113,9; +3,5 Pax). Aufstockungen von Frequenzen bzw. Neubedienungen und ein stabiles Interkontinentalangebot generierten den Anstieg der Passagiere in DUS. Dieses Wachstum wurde allerdings durch die streik- und witterungsbedingten Annullierungen (ca. 500 Bewegungen; ca. 40.000 Passagiere) negativ beeinflusst.
- Im Vergleich mit den anderen deutschen Flughäfen lag DUS im Zeitraum Januar bis Oktober 2015 mit einem Passagierwachstum von 3,3 % unter dem ADV-Durchschnitt von 4,3 %. Bei den Flugbewegungen lag Düsseldorf mit 0,1 % ebenfalls unter dem Bundesdurchschnitt von +1,3 %.

Landeshauptstadt Düsseldorf
Beteiligungsbericht 2015

- Es gab in den letzten Monaten bei vielen Airlines den Trend zum Einsatz größeren Gerätes. Besonders erwähnenswert war die überdurchschnittliche Entwicklung während der NRW-Sommerferien und Herbstferien. Daher verzeichneten die Kennzahlen Sitze/Flug (153,0; +3,3 Sitze) und MTOW/Flug (71,6 t; +0,9 t) entsprechende Werte.
- Mit einem Umsteiger-Anteil von 9,6 % (934.102; gegenüber 2014 -65.748) wurde der Vorjahreswert um 1,0 Prozentpunkte unterschritten. Das entspricht einem Rückgang des Umsteiger-Aufkommens gegenüber dem Vorjahr um 6,6 %. Nach der Umstellung der Verkehre von Lufthansa auf Germanwings ab April 2014 war hier eine deutliche Reduzierung der Transferpassagiere feststellbar. Auch bei Air Berlin wurde im Berichtszeitraum nur das Vorjahresniveau an Transferpassagieren erreicht. Gleichzeitig erhöhte sich aber die Anzahl der Originärpassagiere von 8.389.784 auf 8.766.353 (+4,5 %).
- In der regionalen Gliederung kam es zu einem Minus im Inlandverkehr von 0,3 %, hervorgerufen insbesondere durch Frequenzreduzierungen von Germanwings/Lufthansa aber auch von Air Berlin auf den Strecken nach Frankfurt, Hamburg und Nürnberg. Ausschlaggebend waren ebenso die Annullierungen wegen diverser Streiks (insbesondere Lufthansa-/Germanwings-Pilotenstreik, Security-Personal usw.) bzw. witterungsbedingte Ausfälle (z.B. Orkan „Niklas“ im März).
- Im Europäischen Verkehr war ein Zuwachs von 3,0 % zu verzeichnen. Insbesondere der Verkehr nach Spanien, Italien und Portugal entwickelte sich im Berichtszeitraum positiv. Das Verkehrsaufkommen in die Türkei lag u.a. aufgrund wachsender Umsteigeströme über Istanbul in Richtung Fernost deutlich über Vorjahresniveau. Die skandinavischen Länder melden ebenso ein positives Aufkommen. Das Flugplanangebot im Berichtszeitraum wurde einerseits durch die Bedienung mehrerer neuer Destinationen (u.a. Germania, BMI Regional, Germanwings und Sun Express Germany), andererseits durch neue Airlines, wie Adria Airways, Bulgaria Air, Onur Air, Air Cairo und Alitalia verstärkt.
- DUS lag im außereuropäischen Verkehr über dem bundesweiten Trend und meldete insgesamt steigende Passagierströme (+6,0 %). Das USA-Aufkommen (-5,8 %) war durch die befristete Einstellung der Chicago-Strecke von Lufthansa (27. Januar bis 12. Februar 2015) als auch von American Airlines im Winter geprägt. Mit Beginn des Sommerflugplanes fand eine Aufstockung der Flüge von Air Berlin nach New York und Los Angeles statt. Bei den Afrika-Verbindungen (+12,5 %) war eine Erholung des Aufkommens nach Ägypten (+32,3 %) sowie ein stabiles Wachstum nach Marokko (+87,3 %) feststellbar. Nach den Anschlägen in Tunis und Djerba meldete Tunesien einen Nachfrageschwund von -30,1 %. Das Passagieraufkommen nach Asien mit ca. 107.700 mehr Passagieren gegenüber dem Vorjahr (+12,3 %) entwickelte sich weiterhin positiv. Emirates setzt seit dem 1. Juli 2015 auf dem Mittagsumlauf auf der Strecke nach Dubai sehr erfolgreich den Airbus A380 ein. Cathay Pacific nahm am 1. September 2015 erstmals den Flugbetrieb in DUS auf und fliegt 4-mal pro Woche mit einer Boeing 777 nach Hong Kong.

In den ersten 3 Quartalen 2015 wies der Flughafen Düsseldorf einen um 1,5 Prozentpunkte niedrigeren Geschäftsreiseanteil (30,0 %) als im Vorjahr (31,5 %) auf. Besonders stark war der Rückgang bei den Messebesuchern (-190.800 Passagiere; -31,6 %). Im Frühjahr 2015 fanden im Gegensatz zu 2014 keine Großmessen, wie „Wire and Tube“ und „Interpack“, statt.

Durch die Umstellung von Lufthansa auf Germanwings ab dem 2. Quartal 2014 sind weiterhin starke Rückgänge bei allen Umsteigern erkennbar, insbesondere beim sonstigen beruflich veranlassten Umsteigeverkehr (-91.400 Passagiere; -28,7 %).

Der Anteil der Privatreisen stieg entsprechend von 68,5 % auf 70,0 %. Besonders stark war das Wachstum bei den „Verwandten- und Bekanntenbesuchen“ im Quellverkehr (+299.700; +12,9 %). Aber auch der touristische Verkehr war insgesamt auf Wachstumskurs (+397.100; +5,2 %).

Es nutzten in den ersten 3 Quartalen 2015 rund 68.100 mehr Niederländer den Flughafen Düsseldorf als im Vorjahr. Dies entspricht einem Wachstum von 11,7 %. Der prozentuale Anteil der Niederländer an den Gesamtpassagieren stieg um 0,2 Prozentpunkte auf 3,8 %. Dieses Wachstum ist insbesondere auf einen Anstieg des touristischen Verkehrs zurückzuführen (+57.800; +23,5 %).

Absolut gesehen war ein Gesamtaufkommen von rund 651.300 Niederländern für die ersten 3 Quartale 2015 zu verzeichnen. Damit bewegt sich die Zahl der Passagiere aus den Niederlanden auf dem Niveau von 2013, ist aber noch weit vom Höchststand 2009 (883.200 niederländische Passagiere) entfernt.

Betrachtet man die Verteilung der abfliegenden Fluggäste auf die Bodenanreiseverkehrsmittel, so stieg der Bahnanteil um 0,9 Prozentpunkte von 19,8 % auf 20,7 % an. Dies entspricht einem absoluten Zuwachs von 136.900 Bahnanreisenden.

Der PKW-Anteil wuchs leicht von 53,8 % auf 54,0 %. Dies bedeutet, dass 198.100 mehr Passagiere mit dem Auto zum Flughafen fahren als im Vorjahreszeitraum. Dabei stieg die Zahl der Dauerparker (PKW wird für die Dauer der Reise am Flughafen geparkt) geringfügig um rund 8.900 Nutzer (+0,8 %) an. Ein deutliches Wachstum gab es bei den mit dem PKW gebrachten Passagieren, wobei das Fahrzeug nicht geparkt wurde (+199.300 PKW-Nutzer; +7,8 %). Bei den Kurzzeit-Parkern ging dagegen die Nachfrage zurück (-10.100 PKW-Nutzer; -3,0 %).

Slot Koordination Winter 2015/16

Zum 11. November 2015 liegt der Koordinierungsstand für die Flugplanperiode Winter 2015/16 mit 72.046 koordinierten Bewegungen um 3,1 % (= 2.331 Slots) unter dem Stand des Vorjahres.

Gründe hierfür sind u.a. eine späte Rückgabe von ca. 3.100 Slots durch Air Berlin, die streikbedingten Ausfälle der Lufthansa sowie die anhaltende Konsolidierung bzw. Flugplanbereinigung vieler anderer Airlines.

Entwicklung Non-Aviation

Jene kommerziellen Geschäftsfelder, die nicht unmittelbar zum Flugbetrieb gehören, werden als Non-Aviation-Segment bezeichnet. Darunter sind die Vermarktung und Vermietung/Verpachtung von Einzelhandels-, Gastronomie-, Duty-free- und sonstigen Geschäfts- bzw. Gewerbeflächen sowie die Parkraum-Bewirtschaftung und die Bewirtschaftung von Werbeflächen zu zählen. Eine besondere Stellung in diesem Segment nimmt daneben die Entwicklung und Vermarktung von Gewerbegrundstücken in der Airport City ein, welche von der Tochtergesellschaft Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH betrieben wird. In diesem Rahmen ist der Flughafen Düsseldorf bestrebt, seine Position als Wirtschaftsfaktor und seine Bedeutung als Standort in der Metropolregion Rhein-Ruhr weiter auszubauen und sich noch stärker als bisher als Anziehungspunkt und Erlebniswelt zu etablieren.

Am Düsseldorfer Flughafen gibt es derzeit 79 Retail-Stores (inkl. Duty-free) und 42 Restaurants, Bars und Cafés. In den Geschäften entlang der Flugsteige, im Bereich Ankunft und Abflug auf den Ebenen der Check-in-Halle und in den Airport Arkaden, also im öffentlichen, „landseitigen“ Bereich, gibt es am Airport Einzelhandel auf circa 3.800 Quadratmetern Fläche und Gastronomie auf circa 4.400 Quadratmetern Fläche. Der größte Teil der insgesamt bestehenden Angebote der Bereiche Einzelhandel, F & B und Duty-free liegt dabei auf einer Fläche von etwa 5.200 Quadratmetern „luftseitig“ und ist nur den Passagieren in den Flugsteigen zugänglich.

Das Jahr 2015 war geprägt von wesentlichen strategischen Maßnahmen, um den implementierten Slogan

enjoy the Airport

weiter aufzuladen und mit Leben zu füllen.

Die Kunden-, Service- und Angebotsfokussierung steht dabei im Mittelpunkt. Mit dem DUS Excellence Award,



erstmalig vergeben an die besten Retail- sowie Food & Beverage-Stores, startet der Flughafen Düsseldorf eine Service- und Kundenoffensive, die in anderen Kundenbereichen des Airport ihre Fortsetzung finden soll.

Auch die beiden großen Tenderprojekte in 2015, zum einen das größte Food & Beverage-Paket (ca. 1.500 qm), wie auch alle Buch & Presse-Stores im öffentlichen Bereich, stehen unter dem unbedingten Ziel der optimalen Kundenansprache sowohl im Angebot, in den Prozessen, wie auch hinsichtlich modernster Technologien, Stichwort: Digitalisierung.

Wesentlicher Erfolgsfaktor wird dabei in Zukunft die neu zu entwickelnde enge Kooperation mit den Partnern des Airports sein. Ein bereits im Sommer 2015 umgesetztes F & B-Outlet, das neue Casual Dining Konzept „Palavrion - Urban Grill“, spiegelt diese neue Form der Zusammenarbeit und Ausrichtung excellent wider.

Zur weiteren Etablierung des Flughafens Düsseldorf als Event-Location wurden auch in 2015 zahlreiche Veranstaltungen durchgeführt. Sie sind inzwischen fester Bestandteil in der Erlebniswelt Flughafen Düsseldorf, und das seit über sechs Jahren. Knapp 200.000 große und kleine Gäste besuchten im letzten Jahr wieder die Event-Sonntage, zu denen sich an jedem ersten Sonntag im Monat das Terminal in eine ganz besondere Airlebnis-Welt verwandelte. Eine Veränderung der Konzepte wurde dahingehend konsequent weiter vorgenommen, als neue Eventformate etabliert werden konnten, die einerseits mit Eintritt belegt waren und andererseits auch über einen längeren Zeitraum mehrere Wochenenden erfolgreich betrieben wurden. Herausragendes Beispiel dafür war das OpenAirport Kino im Juli auf der Flughafenterrasse, das durch die hervorragende Vermarktung völlig ausverkauft war, ebenso die Eislaufbahn im Dezember. Die Strategie aus dem letzten Jahr, sich noch stärker auf die unterschiedlichen Zielgruppen zu fokussieren, wurde konsequent und sehr erfolgreich umgesetzt.

Der Bereich Airport Advertising hat sich in 2015 insgesamt sehr positiv weiterentwickelt. Mit dem Umzug in die neue Verwaltung hat der Bereich die Aufbruchsstimmung innerhalb des FDG genutzt und wird seit März 2015 als „Airport Media“ geführt. Der Hintergrund dafür lag zum einen in der erweiterten Begrifflichkeit „Media“, die in der gesamten Branche einen größeren Horizont bzgl. der medialen Themen bedeutet, zum anderen ist mit dem Begriff „Media“ auch eine neue strategische Ausrichtung des Bereiches benannt: Geht es doch zukünftig nicht nur um die reine Vermarktung von Werbeflächen am Flughafen Düsseldorf, sondern neben der Vermarktung der Werbemedien stehen auch „Gezielte Kooperationen“, „Konzeptionelle Vermarktungsprojekte“, „Performance-orientierte Medienthemen“ und „Innovative Medien-Entwicklungen“ im Fokus des Bereiches.

Innerhalb der Medienbranche – und hier insbesondere im Bereich „Digital-out-of-Home“(DOOH) – hat sich der Trend aus 2014, das Thema der „Digitalisierung von Werbemedien“, fortgesetzt. Gerade die Medien im öffentlichen Raum finden immer mehr Aufmerksamkeit bei den Mediaplanern, da die entsprechenden Zielgruppen mehr und mehr ganztags unterwegs sind. So ist der Megatrend „Mobilität“ seit Jahren der Antriebsmotor für eine verstärkte Innovationstätigkeit der gesamten Branche Aussenwerbung. Diesem Innovations-Schub der Branche trägt die Abteilung Airport Media seit Jahren Rechnung und führt immer wieder zur Entwicklung neuer digitaler Medien.

Die digitalen Medien am Flughafen Düsseldorf konnten in 2015 um ein weiteres entscheidendes Produkt erweitert werden: Im Juli ging das Produkt DUS AD GATE auf Sendung. DUS AD GATE ist ein weiterer wichtiger Touchpoint auf der Customer Journey des Passagiers am Flughafen Düsseldorf. Mit DUS AD GATE erreichen die werbetreibenden Unternehmen alle Passagiere auf dem Weg zu den wichtigsten Destinationen ab Düsseldorf. Airline-unabhängig können Reisende zu ihrer Zieldestination angesprochen werden; und zwar in einer Situation, wo die Aufmerksamkeit der Passagiere auf die entsprechenden Werbeinhalte sehr hoch ist.

DUS AD GATE nutzt einen Monitor über den Boarding-Countern an den Gates.

Jeder Boarding-Vorgang an einem Flughafen (weltweit) folgt einem gleichen Verhaltensmuster. Die Passagiere suchen ihr entsprechendes Abflug-Gate und halten sich dort – bei Bedarf – in dem Wartebereich auf. Wenn das Boarding-Personal den Counter aktiviert, werden auf den Bildschirmen über dem Counter die entsprechende Destination und die Flugnummer angezeigt. DUS AD GATE nutzt diese Situation und zeigt dem Passagier zu seinem Flugziel entsprechende Informationen, News, Wetterinfos sowie Werbung an. DUS AD GATE ist das neueste digitale Produkt am Flughafen Düsseldorf und vereinigt alle Vorzüge der digitalen Medien in einer speziellen Warte-Situation zum Vorteil der Passagiere. DUS AD GATE ist ein performance-orientiertes Werbemedium und wird mit seinem genauen Destinations-Targeting im Werbemarkt sehr gut angenommen. Die ersten Kunden aus der Tourismus-Industrie wie auch aus dem Dienstleistung-Sektor nutzen diese spezielle, neue, innovative und auf die Digitalisierung ausgerichtete Medienpräsentation.

In 2016 steht eine weitere Neuerung im Bereich der Digitalen Medien am Flughafen Düsseldorf an. Airport Media plant die Installation einer großformatigen Medienwand (ca. 7 x 4 m) im Abflug-Terminal (Y-Achse). Alle abfliegenden Passagiere können dann mit emotionalen Bewegbildern auf einer großen Monitorwand im öffentlichen Raum des Terminals angesprochen werden.

Der Medienmarkt in 2015 insgesamt war weiterhin sehr volatil, d.h. neben den immer knapper werdenden Vorlaufzeiten für Media-Einbuchungen verändert sich auch das Verhältnis der Brutto- und Netto-Medienpreise. Es ist zu beobachten, dass die Media-Spendings insgesamt nicht größer werden, die Zahl der Anbieter von Medien – insbesondere „Digitaler Medien“ – jedoch steigt. Dadurch bedingt findet derzeit eine dramatische Verschiebung zwischen Branding- und Performance-Werbeflächen statt. Der Einsatz von Werbebudget ist ohne den Nachweis seiner Wirksamkeit zukünftig nicht mehr opportun, die effiziente Steuerung von Mediabudget tritt an die Stelle von ungeplantem Verschwendungs-Mediaeinsatz. Erst der Nachweis von der Wirksamkeit des eingesetzten Mediabudgets wird in der Zukunft zu seiner Legitimation beitragen. Airport Media hat deshalb in 2015 in Zusammenarbeit mit der Agentur Kinetic eine Werbewirksamkeits-Studie veröffentlicht, mit der klar die Wirksamkeit von Flughafenwerbung in Düsseldorf nachgewiesen werden konnte.

Die Vermarktungs-Situation der Werbemedien in 2015 war vor allem durch den Vertrieb des standardisierten Produktes Colorama 4/1 und seiner Netz-Vermarktung geprägt. Daneben hat die Präsentation von Fahrzeugen im Terminal eine neue Qualität erreicht. Die Fahrzeug-Ausstellungsfläche im Flugsteig A ist für die Automobil-Industrie sehr interessant geworden, da hier auch der Automobil-Innovator Tesla ein Elektro-Auto platziert hat. Im Fokus der Vertriebs-Tätigkeit stand neben der Neukunden-Akquise auch erneut die

Ansprache von mittelständischen Unternehmen aus der Region. Insgesamt liegen die Ergebnisse von Airport Media über Plan, so dass die Taktik der Kompensation von weggebrochenen Werbeetats insgesamt aufgegangen ist. In 2016 wird es darum gehen, diese Taktik weiter auszubauen, da die Vermarktung von Werbemedien ein sehr schnell drehendes Geschäft ist. Basis dieser Vermarktungstätigkeit sind aber nach wie vor die 3 tragenden Säulen von Airport Media „Vertrieb“, „Kommunikation“ und „Medien“. An deren grundsätzlicher Funktionalität hat sich auch unter der neuen Bezeichnung des Bereiches Airport Media nichts geändert.

Im Bereich des Passagierparkens hat sich die Entwicklung im Hinblick auf die Wettbewerbssituation im Umfeld weiter verschärft. Die erfolgreiche Etablierung der Zweitmarke „Parkvogel“ durch die SAIT in 2014 wurde in 2015 weiter gestärkt. Mit der Vermietung der Langzeitparkplätze speziell für die Zielgruppe der Urlauber an die SAIT zum 1. April 2015 und den Betrieb dieser Stellplätze unter der Marke Parkvogel konnte die Auslastung der gesamten Parkanlagen sowohl in der Terminalzone als auch in den Langzeitzonen insbesondere in den Sommerferienmonaten erheblich gesteigert werden. Die Vermarktung erfolgte durch die SAIT mit einem neuen Preis- und Servicekonzept unter Nutzung der angepassten Homepage dus.com. Diese Anpassungen haben erneut zu einer deutlichen Steigerung der Vorausbuchungen von Stellplätzen im Urlaubersegment geführt.

Im Bereich des Terminalparkens konnte ebenfalls mit neuen ausdifferenzierten Preisstrukturen sowohl der Umsatz pro Pax als auch die Auslastung gesteigert werden.

Der Gesamtumsatz und die Anzahl der Parkvorgänge konnten trotz des intensiveren Wettbewerbsumfelds insgesamt auch dank der guten Passagierentwicklung deutlich gesteigert werden. Dabei ist auch der Umsatz pro Passagier um ca. 3 % gestiegen.

Entwicklung der Tochter- und Beteiligungsgesellschaften

Die Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH (FDGHG) hat im Geschäftsjahr 2015 einen Verlust in Höhe von EUR 10,5 Millionen ausgewiesen, der durch die Flughafen Düsseldorf GmbH auf Basis des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags ausgeglichen wird.

Die Kündigung weiterer Abfertigungsverträge wie OnurAir und Aeroflot in 2015 haben das Geschäftsvolumen der FDGHG insbesondere im Bereich Flugzeug- und Gepäckabfertigung mittel - bis langfristig erheblich gesenkt. Der entsprechende Marktanteil ist von 85 % auf zuletzt 13,4 % in 2015 gesunken.

Die Geschäftsführung der FDGHG hatte bereits Anfang 2012 ein langfristiges, strategisches Sanierungskonzept entwickelt.

Die Umsetzungsmaßnahmen wurden im Sommer 2013 begonnen und in 2014 und 2015 fortgeführt. Des Weiteren hat die Umsetzung der Betriebsvereinbarung zur Flexibilisierung der Arbeitszeit mit der Umsetzung neuer Dienstpläne ab April 2014 begonnen.

Größte Herausforderung in der Umsetzung sind die teilweise stark schwankenden Krankenquoten, die an manchen Tagen in einzelnen Funktionseinheiten kurzfristig auf über 30 % gestiegen sind. Ursächlich hierfür sind einerseits das Durchschnittsalter der Beschäftigten von 52 Jahren und andererseits knapp 20 % der Mitarbeiter mit einem ausgewiesenen und gemeldeten Schwerbehinderten-Grad.

Im Rahmen der Maßnahmen zur Anpassung der Personalkapazitäten haben seit Jahresbeginn 2015 stichtagbezogen weitere 35 Mitarbeiter das Unternehmen verlassen. Zusätzlich finden, bedingt durch innerbetriebliche Stellenausschreibungen in den Bereichen Transport-, Fahrdienste und Enteisung, weitere FDGHG-interne Personaltransfers statt.

Die Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen soll in 2016 weiter fortgesetzt werden.

Zusammenfassend ist, auf der Basis der vorliegenden Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Konzerneinbindung der Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH, die wirtschaftliche Lage der Gesellschaft als stabil einzuschätzen, gleichwohl ist die Gesellschaft bis zur erfolgreichen Umsetzung des Sanierungskonzeptes strukturell unrentabel.

Auch in 2016 wird sich die Ergebnissituation nicht signifikant verbessern, so dass ein operatives Ergebnis von rund EUR -6,0 Mio. erwartet wird. Vor dem Hintergrund der fortlaufenden Sanierungsaktivitäten ist das prognostizierte Ergebnis allerdings mit Unsicherheiten behaftet.

Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Anzahl der Gesamtflugbewegungen am Flughafen Mönchengladbach auf 39.411 (+7,1 %). Ebenso wurden mit 28.175 Fluggästen +0,6 % mehr gezählt als im Vorjahr.

Die in den Jahren 2010 bis 2012 durchgeführten Restrukturierungsmaßnahmen zeigten auch in 2015 ihre Wirkungen. Lag der durchschnittliche Verlust in den vorgenannten Jahren bei etwa EUR 5,0 Mio., so konnte der Verlust in 2015 durch die durchgeführten Anpassungsmaßnahmen um etwa die Hälfte reduziert werden. Der über den Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag durch die FDG zu tragende Verlust lag in 2015 bei EUR 2,4 Mio. Mittelfristig bleibt die Gesellschaft jedoch strukturell unrentabel.

Die FDCG schließt das Jahr 2015 mit einem Tonnagerückgang von ca. 7,2 % und rund 105.300 Tonnen ab. Damit konnte der Tonnagezuwachs des Vorjahres nicht wiederholt werden, aber die Marke von 100.000 Tonnen Frachtvolumen wurde wieder überschritten. Die erzielten Einsparungen auf der Kostenseite haben wiederum zu einem positiven Ergebnis geführt. Die Gesellschaft erzielt einen Jahresüberschuss von 0,9 Mio. EUR

Die Flughafen Düsseldorf Security GmbH hat ihre Terminal- und Sicherheitsdienstleistungen wiederum erfolgreich am Flughafen angeboten. Gemäß der Konzerngesamtstrategie soll die Ausführung von Sicherheitsdienstleistungen noch stärker als bisher durch eigenes Personal der FDSG gedeckt werden, das von der in der Sanierung befindlichen FDGHG übernommen wird. Dies wird weiterhin zu einem Anstieg des eigenen Mitarbeiterbestands führen. Die Gesellschaft erzielte im abgelaufenen Geschäftsjahr bei einem Umsatz von 22,7 Mio. EUR einen Jahresfehlbetrag von 0,9 Mio. EUR, der maßgeblich auf die höheren Personalaufwendungen im Zusammenhang mit der zuvor beschriebenen Sanierung zurückzuführen ist.

Die für das Geschäftsjahr 2015 geplanten Verkäufe der Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH konnten realisiert werden. Hieraus erzielte die Gesellschaft Umsatzerlöse in der Höhe von EUR 10,7 Mio. Die im Wesentlichen aus der innerkonzernlichen Vermietung einer Tiefgarage erzielten Vermietelerlöse betragen in der FDI 2,9 Mio. EUR. Insgesamt wurden Umsatzerlöse in Höhe von 14,0 Mio. EUR erzielt (Vorjahr: 4,2 Mio. EUR). Für das Geschäftsjahr 2015 ergibt sich bei der FDI ein Jahresüberschuss vor Ergebnisabführung von 6,8 Mio. EUR.

Über die Flughafen Düsseldorf Energie GmbH erfolgt auf dem Areal Flughafen Düsseldorf die Verteilung und teilweise die Erzeugung von Nutzenergien (Wärme und Kälte), insbesondere der Betrieb der dafür erforderlichen Energieerzeugungsanlagen und Netzinfrastruktur. Außerdem kauft der Flughafen Düsseldorf Konzern über sie den ganz überwiegenden Teil des vom ihm verbrauchten oder vertriebenen Stroms ein. Durch die Inbetriebnahme eines zweiten Blockheizkraftwerkes in 2015 konnte die Menge des eingekauften Stromes und somit der Wareneinsatz erneut reduziert werden. Im Geschäftsjahr 2015 wurde ein Jahresüberschuss von 2,8 Mio. EUR ausgewiesen. Das Ergebnis ist im Wesentlichen geprägt durch die Auflösung der in Vorjahren gebildeten Rückstellung für ausstehende Eingangsrechnungen der Stadtwerke Düsseldorf AG in Höhe von 2.237 TEUR.

Die Flughafen Düsseldorf Tanklager GmbH wurde im Dezember 2013 gemeinsam mit Partnern aus der Mineralölindustrie sowie Luftverkehrsgesellschaften in der Form eines Gemeinschaftsunternehmens gegründet. Es ist geplant, die Treibstoffversorgung der Flugzeuge künftig in dieser eigenständigen Gesellschaft zusammen mit den Partnern zu organisieren. Die FDG ist mit 40 % Anteil Minderheitsgesellschafter. Zum 31. Dezember 2015 weist die Gesellschaft einen Jahresfehlbetrag von 256 TEUR aus, der im Wesentlichen von den Beratungs- und Verwaltungskosten herrührt.

Das gemeinsam mit der LHI Leasing GmbH, Pullach, gegründete Gemeinschaftsunternehmen BISAWA Objekte Airport-Düsseldorf GmbH & Co. KG mit den Immobilien Flugzeughalle 8 und Frachtzentrum DUS-ACC, sowie der neuen Wartungshalle 7 und dem Mietwagenzentrum hat sich weiterhin positiv entwickelt und hat im Geschäftsjahr 2015 einen handelsrechtlichen Jahresüberschuss von 2.366 TEUR erzielt.

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Personal

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

Zum 31. Dezember 2015 waren bei der Flughafen Düsseldorf GmbH (ohne Geschäftsführer) beschäftigt:

	31.12.2014	31.12.2015
Angestellte:	1.098	1.125
Auszubildende:	58	57
Gesamt:	1.156	1.182
Davon ruhende Arbeitsverhältnisse:	19	20

In Bezug auf die Altersstruktur der Beschäftigten ergab sich zum Stand 31. Dezember 2015 für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Flughafen Düsseldorf GmbH (inkl. Auszubildende) ein Durchschnittsalter von 44,18 Jahren. Die Altersstruktur ist dadurch gekennzeichnet, dass die oberen Altersklassen deutlich stärker besetzt sind. So sind 14 % der Beschäftigten zwischen 41 und 45 Jahre alt, 19 % zwischen 46 und 50 Jahre und 18 % zwischen 51 und 55 Jahre. Im Vergleich zum Vorjahr (Durchschnittsalter: 44,08 Jahre) ist das Durchschnittsalter leicht angestiegen. Die Abgangsfluktuation betrug für das Jahr 2015 insgesamt 0,71 % (2014: 1,71 %) und bewegt sich damit deutlich unter dem Vorjahresniveau.

Im Bereich der Aus- und Weiterbildungskosten wurde im Jahr 2015 ein zentrales Budget in Höhe von 717.708 EUR zur Verfügung gestellt. Aus diesem Budget sind für unterschiedlichste Fortbildungsmaßnahmen 567.112 EUR abgerufen worden.

Immissionsschutz (Lärmschutz)

Seit 2003 führt der Flughafen Düsseldorf ein umfangreiches Lärmschutzprogramm in seiner Nachbarschaft durch. Zusammen mit den Airlines hat der Flughafen seit Beginn des aktuellen Schallschutzprogramms im Jahr 2003 circa 70,9 Mio. EUR in Maßnahmen zum Schallschutz, wie den Einbau von schalldämmenden Fenstern und Balkontüren sowie schallgedämmten Belüftungsanlagen in Schlafräumen, investiert.

Da nur noch wenige Anträge auf Außenwohnbereichsentschädigung zur Bearbeitung vorliegen, ist der seit dem Start bisher geflossene Gesamtaufwand mit rund 7,0 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr unverändert geblieben. Derzeit arbeiten etwa 6 Vollzeitkräfte an der Abwicklung des Schallschutzprogrammes.

Der Flughafen unterhält eine Fluglärmmessanlage mit 13 stationären und zwei transportablen Messanlagen sowie ein Messfahrzeug. Auf Bitten der Stadt Meerbusch und der Anwohner wurde beispielsweise im April 2014 in Lank-Latum eine transportable Messstelle an einem alternativen Messstandort zur bestehenden stationären Messstelle aufgestellt, der deutlich näher zur Ideallinie der Nordabflugrouten liegt. Die Messergebnisse werden im Rahmen der monatlichen Messstellenstatistiken veröffentlicht. Da der Messstandort auch relativ viele Hintergrundgeräusche registrierte, wurde nach dem Vorschlag der Stadt Meerbusch ein weiterer Standort getestet, an den Anfang 2016 nun die stationäre Messstelle verlegt werden wird.

Außerdem wurde in Essen-Kettwig unterhalb der Anfluggrundlinie der Nordbahn mehrere Monate lang Fluglärm gemessen. Der Vergleich mit Messungen aus dem Jahr 2009 zeigt, dass die Belastung dort unverändert ist.

Der Flughafen betreibt außerdem auf freiwilliger Basis Luftqualitätsmessanlagen für Stickoxide, Schwefeldioxid, Benzol, Toluol, Feinstaub PM10 und PM2,5 sowie Ozon. Da die Messungen auch die Abgase anderer Verursacher erfassen, werden zusätzlich Ausbreitungsrechnungen durchgeführt. Die speziell für Flughäfen entwickelte Software Lasport wurde in 2015 aktualisiert, so dass nun unter anderem die aktuellen Emissionsfaktoren für den Straßenverkehr berücksichtigt werden können.

Nachbarschaftsdialog

Das Airport Bürgerbüro ist erste Anlaufstelle für die Nachbarschaft bei allen Fragen zum Luftverkehr, im Fall von Beschwerden über Auswirkungen des Flugbetriebs oder bei Anfragen zu Schallschutzansprüchen. Durch regelmäßige Publikationen wie die Nachbarschaftszeitung „von Hier aus“ oder durch einen Infobrief bei kurzfristigen, zeitlich begrenzten Änderungen des Flugbetriebs oder Aktivitäten auf dem Vorfeld, werden die Anwohner über aktuelle Flughafenthemen auf dem Laufenden gehalten. Durch die Kommunikation über die erforderlichen Betriebsabläufe auf einem Flughafen sowie über die Aktivitäten gerade im Fluglärm- und Luftqualitätsbereich wird gezeigt, dass der Flughafen bestrebt ist, die Belastungen auf das unbedingt Notwendige zu beschränken und die Akzeptanz des Luftverkehrs trotz Umweltbeeinträchtigungen zu erhöhen.

Im Frühjahr 2013 hatte der Flughafen angekündigt, einen Planfeststellungsantrag zur Kapazitätserweiterung zu stellen. Um dem Wunsch der Betroffenen und der Politik nach frühzeitigen Bürgerinformationen zu entsprechen, hat der Flughafen von November 2013 bis Mitte Februar 2014 insgesamt 10 Informationsveranstaltungen in den umliegenden Kommunen (Kaarst, Mülheim, Essen, Meerbusch, Düsseldorf, Ratingen, Neuss, Duisburg, Krefeld und Heiligenhaus) durchgeführt. Die Wortprotokolle der Veranstaltungen sowie weitere Informationen zu den angesprochenen Themen stehen für jedermann einsehbar auf der Internetseite des Flughafens.

Die in den Veranstaltungen geäußerten Sorgen und Bedenken der Bürger hat der Flughafen aufgegriffen und im September den Antrag in zwei wesentlichen Punkten so geändert, dass zentrale Bedenken entkräftet werden konnten. Die erforderlichen Gutachten werden derzeit überarbeitet und an die geänderten Antragsinhalte angepasst. Der Antrag für das Planfeststellungsverfahren zur Kapazitätserweiterung wurde im Berichtszeitraum gestellt. Eine Entscheidung hierüber steht noch aus.

Der Airport beschäftigt in dem eigens eingerichteten Service- und Steuerungscenter „Umwelt und Nachhaltigkeit“, das auch den Besucherdienst für Rundfahrten umfasst, 19 Mitarbeiter.

Umwelt

Das ökologische Engagement des Düsseldorfer Airports zur Reduzierung der Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) aus dem Flughafenbetrieb wurde zum Jahresanfang 2015 erneut mit einem Gütesiegel des renommierten Klimaschutzprogramms „Airport-Carbon-Accreditation“ (ACA) für das Level 2 „Reduction“ offiziell zertifiziert. Für die Zertifizierung konnte der Düsseldorfer Airport sowohl eine umfassende Klimaschutzstrategie sowie eine valide CO₂-Bilanz vorweisen.

„Airport-Carbon-Accreditation“ (ACA) ist ein ausschließlich für Flughäfen entwickeltes System auf Basis internationaler Normen zur Erfassung von Treibhausgasemissionen der Airports mit einer unabhängigen Überprüfung der errechneten CO₂-Fußabdrücke sowie zur Festlegung von Reduktionszielen. Das regelmäßige Zertifizierungs-Programm genießt weltweit hohe Anerkennung. Es erfordert laufendes ökologisches Engagement und kontinuierliche Verbesserungen.

Die vom Düsseldorfer Flughafen direkt beeinflussbaren Emissionen lagen 2010 bei etwa 59.180 Tonnen, 2011 bei ca. 61.000 Tonnen, 2012 bei 56.850 Tonnen, 2013 bei 57.820 Tonnen und 2014 bei 53.880 Tonnen. Zur Klimaschutzstrategie des Düsseldorfer Flughafens gehört ein Einsparungsziel pro Verkehrseinheit (VE) von 10 % bezogen auf den Mittelwert der CO₂-Bilanz von 2010 bis 2012 bis zum Jahr 2020, das heißt, bis 2020 soll der relative CO₂-Ausstoß von 2,83 kg pro VE um 0,28 kg auf 2,55 kg pro VE gesenkt werden. 2015 konnte außerdem der Flughafen Düsseldorf erfolgreich mit dem ÖKOPROFIT Siegel zertifiziert werden, einem Programm unter Beteiligung der Stadt Düsseldorf, der IHK, der Effizienz-Agentur NRW, der Stadtwerke Düsseldorf und des Zentrums für Umwelt und Energie der Handwerkskammer Düsseldorf. Dieses Programm ist der Einstieg ins Umweltmanagement und verbindet ökologischen Nutzen mit ökonomischem Gewinn.

Zum 15-jährigen ÖKOPROFIT Jubiläum hat der Flughafen außerdem eine Auszeichnung als Leuchtturm-Projekt für seine Mitarbeiterereinbindung erhalten. 37 CO-Scouts hatten mit diesem Projekt das Unternehmen in seinen Umweltschutzbemühungen aus der Mitarbeiterschaft heraus unterstützt.

Die Energieeffizienzrichtlinie 2012/27/EU wurde im Rahmen des Energiedienstleistungsgesetzes in nationales Recht umgesetzt. Danach musste der Flughafen bis zum 5. Dezember 2015 ein Energieaudit durchführen lassen, das weitere Vorschläge zur Energieeinsparung macht.

Die wirtschaftliche Bedeutung

Der Flughafen Düsseldorf und die Region liegen geographisch betrachtet in der Mitte Europas und im industriellen Herzen Deutschlands. Von hier aus lassen sich nahezu alle Europäischen Zentren innerhalb von eineinhalb Flugstunden erreichen. Die Besiedelung der Rhein-Ruhr-Region ist in Europa mit der Struktur der Großräume London und Paris vergleichbar, sie ist der drittstärkste Wirtschaftsraum Europas.

Neun der 30 Dax-Unternehmen haben ihren Hauptsitz in Nordrhein-Westfalen, darunter E.ON, Henkel, METRO, Bayer, ThyssenKrupp und RWE. Insgesamt haben sich in NRW 40 % der deutschen Konzerne mit ihren Headquartern niedergelassen. Insgesamt sind mehr als 100.000 deutsche und internationale Firmen in der Region ansässig, rund 5.000 von ihnen sind Niederlassungen oder Töchter bedeutender ausländischer Konzerne. Im Bereich der IHK Düsseldorf und der IHK Niederrhein beispielsweise haben sich mehr als 1.000 Firmen aus den USA, Japan und Korea angesiedelt. Angesichts der Globalisierung der Wirtschaft haben internationale Präsenz und schnelle Erreichbarkeit für diese Unternehmen eine sehr große Bedeutung.

Umfragen belegen, dass die Unternehmen in Düsseldorf und in der Region eine hohe Affinität zum Flughafen haben. Die Ansiedlungserfolge hochrangiger Konzerne im Großraum Düsseldorf wie zum Beispiel SAP, Mitsubishi Electric, Vodafone, E-Plus, Esprit oder Hewlett-Packard sind auch auf die Nähe zum Airport zurückzuführen. So heißt es in einer Studie des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung

Essen (RWI), dass der Flughafen die Ansiedlung insbesondere flughafenaffiner Unternehmen begünstigt, und andererseits verschaffen die Unternehmen aus der Region dem Flughafen Passagiere und Luftfracht.

Auf der Basis der letzten Bestandsaufnahme im November 2013 basierend auf dem Jahr 2012 betrug die direkte Bruttowertschöpfung am Flughafen (Gesamtwert der im Produktionsprozess erzeugten Waren und Dienstleistungen (Produktionswert), abzüglich des Werts der Vorleistungen) insgesamt EUR 1.257,5 Mio. Das Investitionsvolumen der Unternehmen am Flughafen betrug EUR 239,3 Mio. Durch die veranschlagten Vorleistungskäufe von EUR 1.601,7 Mio. und die vorgenannten Investitionen resultiert ein Auftragsvolumen für Zulieferer der Betriebe am Flughafen Düsseldorf von EUR 1.841,0 Mio. Das Gesamtauftragsvolumen des Flughafens wiederum erzeugt eine indirekte Bruttowertschöpfung von EUR 1.309,4 Mio. Daraus resultiert ein indirekter Beschäftigungseffekt von 23.134 Erwerbstätigen.

Die Berechnung der fiskalischen Effekte aus den direkten, indirekten und induzierten Einkommenseffekten, zu dem die aufkommensstärksten Steuerarten herangezogen werden wie z.B. Lohn- und Einkommensteuer, Umsatzsteuer, Gewerbe- und Körperschaftsteuer sowie Energie- und Stromsteuer, führen zu einem Gesamtsteueraufkommen von etwa 846,9 Mio. EUR.

Wendet man die Anteile der Gebietskörperschaften an der Aufteilung des Steueraufkommens nach Bund, Ländern und Gemeinden auf das mit dem Flughafen Düsseldorf zusammenhängende Steueraufkommen an, resultieren daraus für den Bund 429,4 Mio. EUR, für die Länder 302,3 Mio. EUR und für die Gemeinden 115,2 Mio. EUR.

Der Anteil des Landes NRW an diesem Steueraufkommen liegt bei rund 200 Mio. EUR.

Die Haushaltswirkung für die Stadt Düsseldorf im Jahr 2012 lag unter Berücksichtigung der Gewinnausschüttung, der Zahlung des Erbbauzinses für das Flughafengelände und den wichtigsten Steuerarten bei etwa 84,2 Mio. EUR.

Mit über 56.700 Arbeitsplätzen, 3,4 Mrd. EUR Bruttowertschöpfung sowie einem Steueraufkommen von knapp 850 Mio. EUR allein aus der Leistungserstellung ist der Flughafen heute ein wichtiger Wirtschaftsfaktor nicht nur für den Regierungsbezirk Düsseldorf, sondern für ganz NRW.

Die Bedeutung für den Arbeitsmarkt

Am Flughafen Düsseldorf gibt es nach den Erkenntnissen der letzten Arbeitsstättenenerhebung insgesamt 19.729 Arbeitsplätze; davon 17.061 auf dem Flughafengelände und 2.668 auf den Büro- und Gewerbeflächen der Airport City. Damit zählt der Flughafen zu den größten Arbeitsstätten in NRW; der Duisburger Hafen zählt etwa 40.000 Arbeitsplätze und der Chemiestandort Leverkusen etwa 30.000 Beschäftigte.

Die verkehrliche Infrastruktur

Der Bahnhof „Düsseldorf Flughafen“ bindet den Airport an das Fernstreckennetz der Deutschen Bahn AG an. Er liegt an einer der meistbefahrenen Bahnstrecken Deutschlands. Rund 310 Züge täglich halten dort – vom ICE bis zur S-Bahn. Der Bahnhof befindet sich im Zentrum wichtiger deutscher Verkehrsachsen und Verbindungen in das gesamte Ruhrgebiet. Zu den 310 Stopps kommen weitere 60 Zughalte in der unterirdischen Terminalstation. Aus vielen Orten des Einzugsgebiets können die Fluggäste mindestens einmal in der Stunde direkt und ohne umzusteigen bequem zum Flughafen und zurück fahren. Der Flughafen verfolgt konsequent die Idee des nahtlosen Reisens, das dem Passagier den bequemen Wechsel der Verkehrsträger ermöglicht. Direkt im Bahnhof „Düsseldorf Flughafen“ befindet sich die Station des SkyTrain, einer Kabinenbahn, die die Passagiere in kürzester Zeit ins Terminal bringt.

Für den Flughafen Düsseldorf hört die Idee der Intermodalität nicht bei der Bahnreise auf. Der Airport befindet sich im Schnittpunkt wichtiger Verkehrswege wie der Autobahn A 3, der A 52 oder der A 44 und verfügt über eine eigene Autobahnausfahrt, ein guter Anschluss auch für niederländische und belgische Passagiere. Aus großen Teilen der beiden Nachbarländer ist der Düsseldorfer Flughafen gerade nach dem Bau der A 44-Brücke über den Rhein schneller zu erreichen als die Airports Amsterdam oder Brüssel.

Zielgröße für den Frauenanteil

Der Aufsichtsrat der Flughafen Düsseldorf GmbH hat durch Beschlussfassung vom 15. September 2015 als Zielgröße in der Geschäftsführung einen Frauenanteil von 0,0 % und im Aufsichtsrat von 15,0 % festgelegt.

Die Geschäftsführung legte durch Beschlussfassung am gleichen Tag die diesbezügliche Zielgröße für die 1. Führungsebene unterhalb der Geschäftsführung mit 15,8 % und die 2. Führungsebene mit 25,0 % fest.

Die Frist für die Erreichung der vorgenannten Zielgröße wurde einheitlich auf den 30. Juni 2017 festgelegt.

Ertragslage

Die interne Unternehmenssteuerung geht von folgenden finanziellen Leistungsindikatoren aus, die u.U. kalkulatorische Elemente im Vergleich zu den handelsrechtlichen Daten beinhalten können und sich wie folgt entwickelten:

Kennzahlen auf Unternehmensebene	Ist 2015	Ist 2014
Cashflow (in TEUR)	163.765	79.771
EBIT (in TEUR)	104.533	79.115
EBITDA (in TEUR)	166.152	135.949
EBITDA-Marge	41%	35%
ROCE	13,60%	11,60%
Eigenkapitalrentabilität	37,77%	32,20%
Umsatzrentabilität (operatives Ergebnis)	25,95%	24,80%
Kapitalrendite	10,89%	9,20%
Umsatz / Mitarbeiter FTE (in EUR)	365.908	362.530
Personalaufwand / Mitarbeiter FTE (in EUR)	73.746	72.695
Wirtschaftliches Eigenkapital (in TEUR)	211.865	204.348
Wirtschaftliches Eigenkapital/Bilanzsumme	22,09%	20,71%

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

Die Flughafen Düsseldorf GmbH hat in 2015 bei einem Gesamtumsatz von 404,6 Mio. EUR (Vorjahr: 389,1 Mio. EUR) einen Jahresüberschuss von 55,0 Mio. EUR (Vorjahr: 44,7 Mio. EUR) erzielt.

Die Aviation-Erlöse sind um 3,8 % von 225,2 Mio. EUR in 2014 auf 233,7 Mio. EUR in 2015 gestiegen. Dies repräsentiert einen Anstieg des Passagierolumens bei einer nahezu unveränderten Anzahl von Flugbewegungen wie 2014.

Die Aviation-Erlöse setzen sich zusammen aus fixen und variablen Landeentgelten, Abstellentgelten sowie Bodenverkehrsdienstleistungen. Die Landeentgelte sind von 214,4 Mio. EUR auf 222,6 Mio. EUR um 3,8 % gestiegen, die Abstellentgelte um 4,5 % auf 5,0 Mio. EUR angestiegen. Positiv wirkt sich ebenfalls ein für den Berichtszeitraum befristeter Zuschlag auf die Flughafenentgelte aus, der zu Erlösen in der Größenordnung von 3,9 Mio. EUR führte. Die Erlöse aus Bodenverkehrsdienstleistungen haben sich um 2,8 % auf 6,1 Mio. EUR erhöht. Die Airline-Förderungen gemäß Entgeltordnung in Höhe von 8,6 Mio. EUR werden als Erlösschmälerung bei den Umsatzerlösen aus Landeentgelten abgesetzt.

Die Erlöse im Bereich „Non-Aviation“ sind um 4,3 % gestiegen und zwar von 163,9 Mio. EUR in 2014 auf 170,9 Mio. EUR in 2015. Die „Non-Aviation“-Erlöse setzen sich zusammen aus Mieterlösen (z.B. F & B-Flächen, Retail-Flächen, Werbeflächen), Pacht- und Umsatzmieten (z.B. F & B-Flächen, Retail-Flächen, Werbeflächen), Einnahmen aus Versorgungsleistungen und sonstigen Erlösen (z.B. Werkstatteleistungen gegenüber Dritten). Die Mieterlöse sind von 88,4 Mio. EUR auf 78,6 Mio. EUR um 11,1 % gesunken. Die Pacht- und Umsatzmieten sind von 42,4 Mio. EUR auf 55,4 Mio. EUR um 30,8 % angestiegen und die Einnahmen aus Versorgungsleistungen sind um 34,3 % von 12,9 Mio. EUR auf 17,3 Mio. EUR gestiegen. Die sonstigen Erlöse sind um 2,9 % auf 19,6 Mio. EUR gesunken.

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten Erträge aus der Auflösung von sonstigen Rückstellungen mit 1.220 TEUR, Erträge aus den Auflösungen von Sonderposten mit Rücklagenanteil und Sonderposten für Zuschüsse in Höhe von insgesamt 5.662 TEUR. Unter den sonstigen betrieblichen Erträgen sind außerdem Erlösbeteiligungen aus dem Betrieb des SkyTrain enthalten (TEUR 1.418).

Die Personalaufwendungen sind gegenüber dem Vorjahr um etwa 3,4 Mio. EUR (+4,4 %) gestiegen. Die Anzahl der Beschäftigten hat sich von 1.156 (31. Dezember 2014) auf 1.182 (31. Dezember 2015) erhöht. Der Anstieg der Personalkosten resultiert aus dem Anstieg der Mitarbeiteranzahl sowie einer tarifvertraglichen Steigerung von 2,4 % im Berichtsjahr.

Die Abschreibungen sind gegenüber dem Vorjahr um 4,8 Mio. EUR (8,4 %) auf 61,6 Mio. EUR gestiegen.

Der Materialaufwand ist im Vergleich zum Vorjahr um rund 5,9 Mio. EUR auf 106,0 Mio. EUR gestiegen. Die FDG erfasst im Materialaufwand u.a. den Energieverbrauch, die Erbpacht für das Betriebsgelände, bestimmte Miet- und Leasingaufwendungen, Müllentsorgungs- und Abwasserkosten sowie Instandhaltungsaufwendungen und weitere Fremdleistungen. Als Materialkosten i.e.S. sind u.a. Werkstatt-, Reparatur- und Verbrauchsmaterialien sowie Enteisungsmittel erfasst. Der Kostenanstieg geht primär auf Dienstleistungskosten im Zusammenhang mit von Dritten erbrachten Passagierdienstleistungen, Dienstleistungen im Zusammenhang mit der geänderten Parkraumbewirtschaftung und Leistungen der Deutschen Flugsicherung zurück.

Die Position sonstige betriebliche Aufwendungen beinhaltet u.a. Aufwendungen für die Öffentlichkeits- und Marketingarbeit, Einzelwertberichtigungen auf Forderungen, EDV-Kosten, Rechts- und Beratungskosten, Aufwendungen für Versicherungsprämien, Kosten des Geldverkehrs sowie Bewachungs- und Sicherheitsdienstleistungen. Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus dem vollständigen Wegfall der Marketingzuschüsse an Airlines.

Aus den zuvor beschriebenen Entwicklungen ergibt sich ein operatives Ergebnis von 105,0 Mio. EUR (Vorjahr: 96,3 Mio. EUR). Damit einhergehend konnte ein EBITDA in Höhe von 166,2 Mio. EUR (Vorjahr: 135,9 Mio. EUR) und damit eine EBITDA-Marge von 41 % (Vorjahr: 34,9 %) erreicht werden.

In den Finanz- und Beteiligungserträgen ist wie im Vorjahr eine Vorabgewinnausschüttung der Flughafen Düsseldorf Cargo GmbH in Höhe von 0,9 Mio. EUR enthalten. Aufgrund der bestehenden Ergebnisabführungsverträge sind die Verluste bei der Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH (10,5 Mio. EUR), der Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH (2,4 Mio. EUR) und der Flughafen Düsseldorf Security GmbH (0,9 Mio. EUR) übernommen worden. Die Flughafen Düsseldorf Energie GmbH

(2,8 Mio. EUR) und die Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH (6,8 Mio. EUR) erwirtschafteten Jahresüberschüsse, welche ebenfalls im Rahmen der bestehenden Ergebnisabführungsverträge von der Flughafen Düsseldorf GmbH übernommen worden sind.

Für das Geschäftsjahr 2015 konnten Beteiligungserträge aus der Beteiligung am Joint Venture BISAWA in Höhe von 2.366 TEUR vereinnahmt werden.

Der Zinsaufwand für Darlehen ist von 21,1 Mio. EUR in 2014 auf 19,2 Mio. EUR in 2015 gesunken. Das gegenüber dem Vorjahr um 33,6 Mio. EUR gesunkene Darlehensvolumen von insgesamt 560,6 Mio. EUR ist zu rund 80 % mit festen Zinssätzen gesichert. Die Zinsbelastung sank gegenüber dem Vorjahr aufgrund des aktuell niedrigen Zinsniveaus, von dem die FDG bei variablen Darlehen und bei Anschlusssicherungen profitieren konnte.

Das außerordentliche Ergebnis (2.928 TEUR Aufwand) ergibt sich im Wesentlichen als Aufwand aus der Gewährung eines Ertragszuschusses an die FDGHG für die Sanierung in Höhe von 4.526 TEUR. Die Auflösung der Rückstellung für den Brandschaden wirkt dabei nur teilweise kompensatorisch.

Das operative Ergebnis liegt damit – insbesondere aufgrund des besseren Finanz- und Beteiligungsergebnisses – deutlich über der letztjährigen Prognose.

Vermögenslage

Das mittel- und langfristig gebundene Vermögen ist von 899,2 Mio. EUR in 2014 auf 887,5 Mio. EUR in 2015 gesunken.

Die Zugänge im Sachanlagevermögen betragen 57,8 Mio. EUR und sind damit beinahe unverändert zu den Investitionen des Vorjahres. Wesentliche Zugänge sind Grundstücke und Gebäude, die neue Gepäckförderanlage, die Einrichtungen und Neuschaffung von Sicherheitskontrollstellen sowie der Befeuerungsanlage des Vorfeldes.

Das kurzfristig gebundene Vermögen weist 71,8 Mio. EUR gegenüber 87,5 Mio. EUR in 2014 aus.

Die Kundenforderungen betragen im Berichtsjahr 22,9 Mio. EUR gegenüber 17,9 Mio. EUR in 2014. Dies bedeutet einen durchschnittlichen Forderungsbestand von 18 Tagen.

Finanzlage und Gesamtaussage

Das gezeichnete Kapital und auch die Kapitalrücklage haben sich zum Vorjahr nicht verändert. Der Jahresüberschuss des Vorjahres wurde vollständig ausgeschüttet.

Die sonstigen Rückstellungen sind von 67,5 Mio. EUR in 2014 auf 65,2 Mio. EUR in 2015 gesunken. Größte Einzelrückstellungen sind die Rückstellungen für Immissionsschutz-/Lärmschutzprogramme und Rabattierungen/Streckenförderungen gegenüber Airlines.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind in der Summe mit 560,6 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr um 5,7 % gesunken. Die Bankverbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen die Verbindlichkeiten aus einem im Anschluss an den Brandschaden von 1996 in 1998 abgeschlossenen Konsortialdarlehen. Zur Finanzierung von Investitionen und Refinanzierungen wurde im April 2014 ein langfristiges Schulscheindarlehen über 198,0 Mio. EUR aufgenommen. Weiterhin wurden kurzfristige Darlehen im Jahresverlauf kontinuierlich abgeschlossen, um z.B. saisonbedingte Liquiditätsschwankungen auszugleichen. Kredite von Nicht-Kreditinstituten sind daneben in Höhe von 74 TEUR in den sonstigen Verbindlichkeiten enthalten. Die Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungsunternehmen bestehen im Wesentlichen gegenüber dem Joint Venture BISAWA.

Der Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug 163,8 Mio. EUR (Vorjahr: 79,8 Mio. EUR), der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit betrug 47,3 Mio. EUR (Vorjahr: 52,0 Mio. EUR) und der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeiten lag bei 96,7 Mio. EUR (Vorjahr: 23,4 Mio. EUR). Der Mittelzu- und -abfluss wurde erstmalig nach DRS 21 ermittelt.

Nach den Auszahlungen für die Investitionstätigkeit, der Auszahlung an die Anteilseigner und der Tilgung mittel- und langfristiger Finanzdarlehen weist der Finanzmittelfonds am Ende der Periode 23,2 Mio. EUR (Vorjahr: 8,4 Mio. EUR) aus. Kurzfristige Betriebsmittelkredite sind in den Finanzmittelfonds nicht einbezogen.

In der Gesamtbetrachtung sieht die Geschäftsführung die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage der FDG als zufriedenstellend und gute Ausgangsposition für die weitere Unternehmensentwicklung an.

Chancen und Risiken

Voraussetzung für die erfolgreiche Steuerung und Bewältigung von unternehmerischen Chancen und Risiken ist ein unternehmensweites Chancen- und Risikomanagement, welches die systematische Aufnahme der Chancen- und Risikolandschaft der Flughafen Düsseldorf GmbH und deren Tochtergesellschaften zur Grundlage hat. Im Geschäftsjahr 2000 ist erstmalig ein vollständiges Risiko-Inventar aufgestellt worden. Seit Dezember 2000 erfolgt eine regelmäßige Aktualisierung, so dass die Veränderungen einzelner Risiken im Zeitablauf beobachtet werden können.

Der Prozess des Chancen- und Risikomanagements gliedert sich hauptsächlich in die Phasen Identifikation, Bewertung, Steuerung, Überwachung und Kommunikation und ist in einer Richtlinie zum Chancen- und Risikomanagement festgehalten. Unter dem Begriff Risiko werden dabei bereits gegenwärtig bekannte Gefährdungen sowie die aus zukünftigen Entwicklungen resultierenden Gefahren, dass ein Istwert von einem definierten Planwert negativ abweicht, verstanden. Wenn ein Istwert von einem Planwert positiv abweicht, wird dies dagegen als Chance definiert. Dabei bildet der jeweils gültige Wirtschaftsplan die Basis.

Ein weiteres wichtiges Instrument zur Vermeidung und Begrenzung von Risiken ist das interne Kontrollsystem. Elemente des internen Überwachungssystems sind sowohl prozessintegrierte als auch prozessunabhängige Überwachungsmaßnahmen. In einem zentralen Dokumentationssystem sind die wesentlichen Risiken sowohl in den Rechnungslegungsprozessen als auch in den operativen Prozessen und die dazugehörigen Kontrollen hinterlegt.

Die einzelnen Geschäftseinheiten sind gehalten, in dem zentralen Dokumentationssystem die Einhaltung bzw. Durchführung der unterschiedlichen Kontrollen zu dokumentieren. Durch einen jährlich wiederkehrenden Prozess wird sichergestellt, dass die Durchführung der verschiedenen Prozesskontrollen gewährleistet ist.

Neben vielfältigen spezifischen Kontrollen von Verwaltungs-, Ausführungs-, Abrechnungs- und Genehmigungsfunktionen bilden maschinelle IT-Prozesskontrollen einen wesentlichen Baustein des Internen Kontrollsystems.

Budgetplanung

Zentraler Bestandteil des Gesamtrisikomanagements der FDG ist eine dezidierte Unternehmensplanung (Budget), die jeweils im Herbst eines Geschäftsjahres für das Folgejahr auf Monatsbasis und die 4 Anschlussjahre jeweils auf Jahresbasis erstellt wird. Die Planung wird nach dem Gegenstromprinzip erarbeitet und bedarf nach Vorberatung des Aufsichtsrates der Zustimmung der Gesellschafterversammlung.

Nach der Verabschiedung erfolgt eine enge Überwachung der Budgeteinhaltung durch das Controlling. Mit dieser Überwachung verbunden ist auch ein vierteljährlicher Forecast der Jahres-GuV und des Jahresergebnisses.

Wesentliche Risiken

Seit dem Jahr 2007 führt das Umweltamt der Stadt Düsseldorf Untersuchungen im nördlichen Stadtgebiet zu Belastungen des Grundwassers mit Perfluorierten Tensiden (PFT) durch. Im Zuge dieser Untersuchungen sind erhöhte PFT-Konzentrationen im Boden und Grundwasser auf dem Flughafengelände sowie im Grundwasser in Kaiserswerth und Lohausen festgestellt worden. Auf der Grundlage von zahlreichen Untersuchungen ist eine Gefährdungsabschätzung erstellt worden. Nach dem erfolgreichen Einsatz einer Testanlage ist die erste Grundwassersanierungsanlage am ehemaligen Feuerlöschübungsbecken im November 2015 in Betrieb genommen worden. Zwei weitere Anlagen an der Feuerwache Nord und an der Südbahn (Unfallstelle Atlas Air) gehen im ersten Quartal 2016 in Betrieb. Bereits im Jahresabschluss 2010 wurde eine Rückstellung für die erwarteten Untersuchungen und Sanierungsmaßnahmen gebildet. Es kann derzeit nicht vollständig ausgeschlossen werden, dass bei einem längeren Betrieb dieser Anlagen sowie aufgrund von Bodensanierungsmaßnahmen auf dem FDG-Gelände und einer möglichen Sanierung der PFT-Fahnen im Grundwasser außerhalb des Flughafengeländes deutlich höhere Sanierungskosten auf die FDG zukommen. Die Sanierungsmöglichkeiten und gesetzlichen Anforderungen für eine Sanierung der belasteten Bodenmassen sind derzeit unklar, es fehlen festgelegte Grenzwerte und Sanierungszielwerte für den Boden. Das Erfordernis einer Fahnenanierung kann derzeit nicht abgeschätzt werden. Ebenso wenig besteht abschließende Klarheit, ob die FDG zumindest teilweise Regress für von ihr getragene Kosten nehmen kann. Des Weiteren kann es im Zuge von Tiefbaumaßnahmen zu erhöhten Baukosten kommen, wenn der Boden mit PFT belastet ist und gesondert zu entsorgen ist. Zudem kann dies zu Terminverzögerungen bei diesen Projekten führen.

Die Liberalisierung der Bodenabfertigungsdienste, die seit 2004 von der 100-%igen Tochtergesellschaft FDGHG erbracht werden, hat zu einem kontinuierlichen Erstarken des Wettbewerbs geführt. Bei vergleichbaren Leistungs- und Qualitätsstandards ist das Preisniveau das vorwiegend entscheidende Differenzierungsmerkmal. Neuverhandlung und Verlängerung auslaufender Abfertigungsverträge stehen unter einem erheblichen Preisdruck und bilden auf der Erlösseite das maßgebliche Risikopotenzial. Das in 2012/2013 erarbeitete Restrukturierungskonzept befindet sich in der Umsetzung. Zwischenzeitlich wird die FDG voraussichtlich nochmals signifikante Verluste der FDGHG zu tragen haben, die Sanierung wird aber voraussichtlich ab 2017 zu einer nachhaltig positiven Ergebnislage in der FDGHG führen. Ein wesentliches Risiko besteht jedoch zunächst, wenn das Restrukturierungsprogramm nicht wie geplant umgesetzt werden kann. Der geplante Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen zugunsten der konzerninternen Deckung von Leistungsbedarfen im Bereich Sicherheitsdienstleistungen und sonstiger Leistungen bedeutet für andere Konzerngesellschaften einen Verzicht auf eine ggf. preisgünstigere Deckung dieser Bedarfe im Wege des Personalleasings.

Durch die sukzessiven Kundenverluste der FDGHG hat sich inzwischen eine annähernde Monopolsituation zu Gunsten des Wettbewerbers bei den Bodenverkehrsdiensten ergeben. Wiederholt haben mehrere Airlines daher aus Qualitäts- und Preisgründen den Wunsch geäußert, eine dritte Lizenz für einen zusätzlichen Bodenabfertigungsdienstleister auszuschreiben. Ziele hierbei sind, wieder einen echten Wettbewerb auf dem Vorfeld zu ermöglichen und den Standort Düsseldorf so für die Airlines attraktiv zu halten. Eine Lizenz wird von der FDGHG gehalten. Die Ausschreibung der zweiten und der dritten Lizenz ist in 2015 erfolgt. Von der Genehmigungsbehörde wurden diese Lizenzen wiederum an Aviapartner und neu an Acciona Airport vergeben. Es wird von einer Betriebsaufnahme der Acciona Airport zum 1. April 2016 ausgegangen. Sollte jedoch beispielsweise die Entscheidung der Genehmigungsbehörde beklagt werden, könnte sich dieser Zeitpunkt verschieben. Je weiter sich die Betriebsaufnahme des dritten Abfertigers verzögert, desto später können die weiteren Sanierungsmaßnahmen bei der FDGHG erfolgen.

Bei den bisherigen Ausgründungen von Unternehmensbereichen der FDG wie die Gründung der Tochtergesellschaften FDGHG und FDSG sowie die Ausgliederung der Informationstechnologie in das Joint Venture SITA Airport IT GmbH war auch immer eine entsprechende Anzahl von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern betroffen. Solange diese personellen Maßnahmen auch unter Berücksichtigung der Vorgaben der Satzung der Rheinischen Zusatzversorgungskasse in Köln durchgeführt worden sind, haben sie keine

Auswirkung auf eine potenziell mögliche Ausgleichszahlung für bisher erworbene Rentenanwartschaften der betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dieser Sachverhalt wird bei allen Projekten in die Überlegungen mit einbezogen, zumal der Wert einer möglicherweise fälligen Ausgleichszahlung mit zunehmendem Durchschnittsalter der Belegschaft ansteigt. Gleichwohl kann nicht ausgeschlossen werden, dass von der FDG Ausgleichszahlungen zu tragen sind.

Im Zuge der Diskussion um die allgemeine Sicherheit im Luftverkehr und auch im Luftfrachtverkehr könnte es im Ergebnis zu weiteren behördlichen Auflagen kommen, die zu Investitionen in z.B. neue Scanner-Technologien (Körper- und Liquidscannern) bei den Fluggastkontrollen und an den Personen- und Warenkontrollen (Liquidscanner) führen würden. Zusätzliche Behördenaufgaben aus Audits hinsichtlich der EU-Sicherheitsverordnung können weiter steigende Sicherheitskosten zur Folge haben.

Für das Jahr 2016 wurde ein EEG-Preisanteil von 6,354 ct/kWh festgelegt. Nach aktuellen Prognosen ist auch für die nächsten Jahre durch den Ausbau von erneuerbaren Energien mit höheren EEG-Kosten oder zusätzlichen Umlagen zu rechnen. Generell stellt der Anstieg der Energiekosten ein Risiko für die Geschäftsentwicklung der FDG dar. Im Rahmen des 2013 gestarteten Ergebnissicherungsprojektes wurden hier bereits Maßnahmen zur Gegensteuerung getroffen und es werden weitere Einsparmöglichkeiten u.a. durch zunehmende LED-Beleuchtung und die Stärkung der Eigenversorgung untersucht und umgesetzt.

Die beiden größten Airlinegruppen am Flughafen Düsseldorf sind Air Berlin und die Lufthansa Gruppe, bestehend aus Lufthansa und Eurowings. Damit leiten sich Chancen und Risiken für den Flughafen auch aus der wirtschaftlichen Entwicklung dieser Fluggesellschaften ab. So können die eingeschlagenen Kostensenkungs- und Umstrukturierungsprogramme zu einer Reduzierung des Flugangebotes führen und auch Auswirkungen auf die Drehkreuzverkehre in Düsseldorf haben. Aktuell wird von beiden Airlines eher ein Ausbau der bestehenden Verkehre angestrebt. So wird Air Berlin insbesondere das Interkontinental-Angebot samt zugehöriger Feeder Verkehre weiter ausbauen und Eurowings im Kontinentalbereich wachsen. Hieraus leitet sich die Chance ab, in Nordrhein-Westfalen – wie in den Vorjahren – weitere Marktanteile hinzuzugewinnen. Aber auch zusätzliche Streckenaufnahmen bereits etablierter oder auch neuer Airlines im Kontinental- sowie Interkontinentalbereich können positive Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen am Flughafen Düsseldorf haben. Abzuwarten bleibt, wie sich bei Air Berlin die möglicherweise negative Entscheidung zu den Code Share-Flügen mit Etihad ab Berlin und die Konkurrenzsituation durch die neuen Low Cost-Langstreckenverkehre ab Köln-Bonn auswirken.

Die Wirtschaftsplanung sieht für das Jahr 2019 den Bescheid eines Planfeststellungsbeschlusses mit ersten verkehrlichen Zuwächsen im Winterflugplan 2019/2020 vor. Es besteht das Risiko, dass sich im Genehmigungsverfahren Verzögerungen oder sonstige Entwicklungen ergeben, so dass sich im Planungszeitraum die im Zusammenhang mit der erweiterten Betriebsgenehmigung geplanten Verkehrssteigerungen nicht realisieren lassen.

Am 15. Juni 2015 hat das Landesverkehrsministerium den Planfeststellungsbeschluss für die Errichtung von Vorfeldflächen auf dem westlichen Betriebsgelände des Verkehrsflughafens Düsseldorf erlassen. Der Beschluss ist sofort vollziehbar. Gegen den Beschluss haben die Stadt Ratingen, die Stadt Kaarst, die Stadt Meerbusch sowie 10 Privatpersonen Klage mit dem Ziel der Aufhebung des Beschlusses erhoben und ferner haben die Stadt Meerbusch und die 10 Privatpersonen einen Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung ihrer Klagen gestellt. Hier besteht das Risiko, dass die FDG die notwendigen Abstellpositionen nicht bauen kann, wenn der Beschluss aufgehoben werden sollte. Mögliche Risiken für die wirtschaftliche Entwicklung am Flughafen Düsseldorf gehen von der politischen Ebene, sprich von der Einstellung der deutschen und Europäischen Politik zum Luftverkehr aus. So wurde z.B. im Geschäftsjahr 2011 die Luftverkehrssteuer eingeführt. Im Geschäftsjahr 2012 ist die Einbeziehung der Luftfahrt in den Europäischen Emissionshandel gestartet, die allerdings mit Wirkung für 2013 zunächst wieder ausgesetzt wurde. Die Weltluftfahrtorganisation ICAO arbeitet derzeit an einem internationalen System zu Klimaabgaben im Luftverkehr. Solche und ähnliche Maßnahmen können die Preise für Luftverkehrsreisen

erhöhen und dadurch das Passagieraufkommen des Flughafens Düsseldorf beeinflussen. Nicht ausgeschlossen werden kann zudem auch eine künftige vollständige oder teilweise Aufhebung der Steuerprivilegien von Kerosin.

Erhebliche Anstrengungen unternimmt die FDG seit Jahren im Hinblick auf den Lärmschutz, sprich die Begrenzung der Lärmbelästigung durch den Flugverkehr in den Wohngebieten in der näheren Umgebung des Flughafens. Bereits des Öfteren waren Prolongationen oder Ausweitungen von Betriebsgenehmigungen mit Auflagen für die FDG im Bereich Lärmschutz verbunden. Für das aktuell laufende Lärmschutzprogramm hat die FDG entsprechende Rückstellungen gebildet. Es kann aber weder ausgeschlossen werden, dass diese Rückstellungen nicht ausreichend sind, noch ist es ausgeschlossen, dass der Flughafen künftig mit weiteren Lärmschutzaufgaben belastet werden wird.

Ein vom Flughafen Düsseldorf letztlich nicht beeinflussbares Risiko geht von Witterungslagen und Schadensereignissen aus. So kann es aufgrund von Schneefall und Glätte zu Beeinträchtigungen des Flugverkehrs kommen, die sich auch auf die Umsätze der FDG auswirken. Ähnliches gilt für Naturereignisse wie z.B. Vulkanausbrüche – wie zuletzt das Geschäftsjahr 2010 gezeigt hat. Schließlich können Streiks, Flugunfälle oder terroristische Anschläge die Geschäftsentwicklung im Luftverkehr beeinträchtigen; letztere ggf. auch aufgrund der ihnen nachfolgenden erhöhten Sicherheitsauflagen. Auch die allgemeine konjunkturelle Entwicklung hat einen starken Einfluss auf die Verkehrsentwicklung am Flughafen Düsseldorf. Bei einer Ausweitung der Staatsschulden- / Wirtschaftskrise im Euro-Raum und auch politischen Konflikten sind Auswirkungen auf Geschäfts- und Touristikreisen nicht auszuschließen.

Die Geschäftsentwicklung in den Non-Aviation Geschäftsfeldern ist ebenfalls mit Chancen und Risiken behaftet. So kann es im Bereich der Vermietung zu Rückgängen durch Kündigung oder Nichtverlängerung von Verträgen wie der Flugzeughalle 8 kommen, die anderweitig aufzufangen sind. Der Bereich Werbung ist stark von der konjunkturellen Entwicklung abhängig, bietet aber auch große Chancen durch neue Werbeformen und die zunehmende Digitalisierung. Im Bereich Parken ist die Preissensibilität hoch und auch die Konkurrenz im Umfeld sehr groß. Dem wurde durch die Etablierung der Marke „Parkvogel“ über die Tochterfirma SITA Airport IT GmbH im Bereich Urlauberparken begegnet. Eine Steigerung der Retail-Erlöse soll durch die Erweiterung und Modernisierung der Gastronomie und Einzelhandelsflächen erfolgen. Auch hier bietet die zunehmende Digitalisierung Chancen in der Vermarktung.

Chancen und Risiken in der Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH liegen in der planmäßigen Veräußerung der Grundstücke in der „Airport City“. Aufgrund der bisherigen Erfahrung überwiegen die Chancen einer positiven Vermarktung.

In ausgewählten Einzelfällen hat die FDG Bürgschaften zugunsten von Tochterunternehmen übernommen. Aktuell wird insoweit gleichwohl nicht mit nennenswerten Inanspruchnahmen in der näheren Zukunft gerechnet.

Risiken aus der Verwendung von Finanzinstrumenten

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

Dem Risiko des Ausfalls von Kundenforderungen wird einerseits durch ein umfassendes Mahnwesen begegnet. Da im Geschäft der FDG ein klassisches Kreditlimitsystem nur eingeschränkt anwendbar ist, werden Kundendeposits, die während der gesamten Geschäftsbeziehung aufrechtzuerhalten sind, erhoben. Auf zweifelhafte Positionen des Forderungsbestands werden angemessene Wertberichtigungen gebildet.

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

Einem erheblichen 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 Teilbestandes aber zugleich Raum für Zinschancen offen. Über das Absicherungsniveau insgesamt sowie über einzelne Sicherungen entscheidet das so genannte Treasury-Board. Per Ende 2015 liegt der Anteil der festverzinslichen bzw. per SWAP gesicherten Darlehen bei rund 79 %. Zur Absicherung bedient sich die FDG ausschließlich so genannter Mikro-Hedges. Als Sicherungsinstrumente kommen ausschließlich Zinsswaps zum Einsatz. Die Effektivität der Sicherung wird anhand der so genannten critical-terms-match-Methode bestimmt. Bei mit Tilgungen versehenen Kredittranchen wird darauf geachtet, dass auch das Absicherungsinstrument eine „Tilgung“ vollzieht. Teilweise wird dabei nicht die volle Restlaufzeit der Kredittranchen abgesichert. Ggf. werden so genannte Forward-Zinsswaps als Anschlusssicherungen abgeschlossen. Bilanziell führen die beschriebenen Hedgings i.d.R. zur Behandlung als Bewertungseinheit mit dem jeweiligen (Teil-) Kredit, so dass insoweit aus den (Forward-) Swaps selbst keine weiteren Risiken resultieren. Eventuell bestehende negative Marktwerte werden durch Rückstellungen abgedeckt. Das aktuell günstige Zinsniveau stellt derzeit eher eine Chance für die FDG dar, da die FDG mit dem variablen Anteil der Darlehens von dieser Entwicklung profitiert.

Im Rahmen des Konsortialkreditvertrags bestehen so genannte financial Covenants. Deren Nicht-Einhaltung könnte eine Kündigung der Kredite zur Folge haben. Konkret bestehen Covenants im Hinblick auf eine wirtschaftliche Eigenkapitalquote sowie eine Mindestrelation von Barliquidität im Verhältnis zum durchschnittlichen Kapitaldienst der kommenden 5 Jahre. Unter Barliquidität wird dabei eine Art Cashflow verstanden. Eine (künftige) Verfehlung der financial Covenants erscheint aktuell unwahrscheinlich.

In der Gesamtbetrachtung wird die Risikosituation der FDG als beherrschbar eingeschätzt. Existenzbedrohende Risiken sind derzeit nicht erkennbar.

Prognosebericht

Das Münchner Ifo-Institut sagt für das kommende Jahr ein erneut stärkeres Wachstum voraus als noch im gemeinsamen Herbstgutachten. Die Wirtschaftsleistung soll demnach auch im kommenden Jahr um 1,9 % steigen. Hierbei verbesserte sich der Wert noch einmal im Vergleich zum Herbstgutachten, wo er noch bei 1,8 % lag.

Dank des konstant hohen privaten Verbraucherkonsums bleibt Deutschland nach Prognose des Ifo-Instituts auf einem verhaltenen Wachstumskurs. Ein weiterer, wichtiger Einflussfaktor für die noch einmal gestiegene Wirtschaftsleistung sind die kreditfinanzierten Leistungen des Staates im Rahmen der Flüchtlingshilfe, die wie ein Investitionsprogramm wirken.

Die deutschen Unternehmen tragen jedoch auch in 2016 nur wenig mit ihren vergleichsweise niedrigen Investitionen zum Wachstum bei.

Die nach wie vor sehr niedrigen Ölpreise, der historisch niedrige Kreditzins und der zum Dollar schwache Euro schaffen auch weiterhin sehr günstige Wirtschaftsrahmenbedingungen. Negativ werden sich in 2016 die Abschwünge in den Schwellenländern, allen voran China, auswirken.

Die Arbeitslosenquote dürfte demnach 2016 leicht auf 6,4 % sinken, wird jedoch in 2017 auf voraussichtlich 7,1 % steigen. Die Zahl der Erwerbstätigen wird auch dank der anhaltend starken Einwanderung einen erneuten Rekord von 43,4 Millionen erreichen. Die Inflationsrate wird in 2016 um 1,0 % liegen, dies stellt zu den 0,3 % des aktuellen Jahres eine erhebliche Steigerung dar, ist aber immer noch weit weniger als die knapp zwei Prozent, die die Europäische Zentralbank (EZB) anstrebt.

Der Finanzierungsüberschuss des deutschen Staates wird vom aktuellen Rekordniveau von 31,3 Mrd. EUR auf nur noch 12,4 Mrd. EUR in 2016 sinken, unter anderem bedingt durch die hohen Kosten für Flüchtlinge.

Auch in 2016 wird mit einem weiterhin über der allgemeinen Wachstumsrate liegenden Wachstum des Flugverkehrs bzw. des Passagiervolumens gerechnet.

So ist die Nachfrage nach Start- und Landefenstern, den so genannten Slots, in Düsseldorf unverändert hoch und schöpft bereits die zur Verfügung stehenden Kapazitäten aus.

Sowohl die Deutsche Lufthansa als auch die Air Berlin-Gruppe setzen weiterhin auf den größten NRW-Flughafen als Drehkreuz.

Koordination Sommer 2016

In der Sitzung des Koordinierungsausschusses für die Flugplansaison Sommer 2016 wurde einvernehmlich beschlossen, die Koordinierungseckwerte von 43 (Einbahnbetrieb) bzw. 45 Slots pro Stunde (Zweibahnbetrieb) unverändert bestehen zu lassen.

Zum Anmeldeschluss am 10. Oktober 2015 wurden für den Flughafen Düsseldorf Slots für 172.264 Bewegungen beantragt. Dies bedeutet einen Zuwachs von 5,4 % oder 8.798 Bewegungen gegenüber der auf 31 Wochen normierten Beantragung für den Sommerflugplan 2015. Deutschlandweit sind für alle koordinierten bzw. flugplanvermittelten Flughäfen durchschnittlich 3,4 % mehr Slots beantragt worden.

Dabei wurden von den Fluggesellschaften erneut mit bis zu 64 Slots pro Stunde deutlich mehr Bewegungen in den Spitzenstunden von Montag bis Freitag in der Zeit von 06:00 bis 07:55 Uhr, 09:00 bis 11:55 Uhr, 13:00 bis 15:55 Uhr sowie 17:00 bis 21:55 Uhr nachgefragt, als mit maximal 45 Bewegungen/Std. bei Zweibahnbetrieb vom Flughafenkoordinator zugeteilt werden dürfen.

Nach der Erstkoordination am 27. Oktober 2015 waren durch den Flughafenkoordinator für den Flughafen Düsseldorf 152.670 Slots im Linien- und Charterverkehr

koordiniert. Dies entspricht einer Differenz von 0,8 % (= 577 Slots) gegenüber der Erstkoordination 2015. Aufgrund der großen Übernachfrage konnten mehr als 16.500 Slots gar nicht zugeteilt werden. Mehr als 20.000 Slots konnten nur mit Zeitabweichungen koordiniert werden.

Ausblick 2016

Auf Basis der zuvor dargestellten Rahmenbedingungen für den Sommerflugplan 2016 und den Erwartungen für den Winterflugplan 2016/2017 geht die Geschäftsführung der FDG für das Geschäftsjahr 2016 von etwa 22,9 Mio. Passagieren am Flughafen Düsseldorf aus. In diesem Rahmen wird Umsatzwachstum im Bereich Aviation sowie auch Non-Aviation erwartet. Der anhaltende Trend zum Einsatz größeren Fluggeräts reduziert dabei die Wachstumspotentiale im Bereich Aviation. Das operative Ergebnis soll ein Niveau von näherungsweise EUR 97,5 Mio. erreichen. In der Gesamtbetrachtung wird eine kontinuierliche Ergebnisverbesserung bei der Flughafen Düsseldorf GmbH erwartet.

Wesentliche Investitionen des kommenden Geschäftsjahres werden die Generalsanierung von Flugbetriebsflächen und erneute Investitionen in Sicherheit und Komfort im Terminal betreffen. Insgesamt wird das Investitionsvolumen 2016 leicht unterhalb des Niveaus von 2015 liegen.

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit wird für 2016 auf dem Niveau von 2015 erwartet. Aufgrund der erneut hohen Investitionstätigkeit und in Zusammenschau mit einer zu erwartenden Vollausschüttung des aktuellen Jahresüberschusses wird deshalb voraussichtlich eine langfristige Nettoneukreditaufnahme von bis zu EUR 12 Mio. erfolgen.

In der Gesamtbetrachtung sieht die Geschäftsführung die FDG als gut aufgestellt für eine positive weitere Entwicklung. Allerdings gilt es, den sich weiter abzeichnenden Restrukturierungsweg der FDGHG effektiv und effizient umzusetzen und die bei der FHG MG erreichte Verlustbegrenzung fortlaufend zu sichern.

Nachtragsbericht

Vorgänge von besonderer Bedeutung sind nach Schluss des Geschäftsjahres bis heute nicht eingetreten.

Bezüge der Organe

Geschäftsführung

Die Gesamtbezüge der Geschäftsführer im Geschäftsjahr 2015 betragen 754.872,48 EUR.

An ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung wurden 286.223,45 EUR ausgezahlt. Die dafür gebildeten Pensionsrückstellungen betragen zum 31. Dezember 2015 1.974.916 EUR

Aufsichtsrat

Die Bezüge des Aufsichtsrates betragen für das Geschäftsjahr in Summe 62.520,13 EUR.

Aufgabenerfüllung, Leistungen/Produkte

Leistungskennzahlen mit 3-Jahresübersichten:

	2013	2014	2015
Flugzeugbewegungen	210.828	210.732	201.854
Passagiere (Mio.)	21,23	21,85	22,46
Luftfracht - ohne Trucking - (t)	91.608	96.973	85.500

Wesentliche Finanz- und Leistungsbeziehungen der Beteiligungen untereinander und mit der Gemeinde

Stadt Düsseldorf

Für das Flughafengrundstück wurde ein Erbbauzins in Höhe von 10.295 TEUR an die Stadt entrichtet.

Holding der Landeshauptstadt Düsseldorf GmbH

In 2015 wurde eine Bruttodividende in Höhe von 22.340 TEUR an die Holding ausgezahlt.

Stadtwerke Düsseldorf AG

Von der Stadtwerke Düsseldorf AG wurde in 2015 Strom im Gegenwert von 7,5 Mio. EUR von der Flughafen Düsseldorf GmbH bezogen.

Rheinbahn AG

Für die Bereitstellung von Firmentickets zahlte die Flughafen Düsseldorf GmbH 280 TEUR an die Rheinbahn. Darüber hinaus erhielt die Rheinbahn Provisionszahlungen für den Sky-Train in Höhe von rd. 325 TEUR.

Im Gegenzug zahlte die Rheinbahn für angemietete Flächen und aus Einnahmen Sky-Train insgesamt 66 TEUR an die Gesellschaft.

Landeshauptstadt Düsseldorf
Beteiligungsbericht 2015

Düsseldorf Congress Sport & Event GmbH

Für die Durchführung von Veranstaltungen erhielt die Düsseldorf Congress Sport & Event GmbH rd. 29 TEUR. Im Gegenzug generierte die Gesellschaft 32 TEUR Ertrag aus der Vermietung der Veranstaltungsstätte station airport.

Jugendberufshilfe Düsseldorf gGmbH

Die Jugendberufshilfe zahlte 40 TEUR für angemietete Flächen. Im Gegenzug zahlte die Gesellschaft für diverse Auftragsarbeiten rd. 20 TEUR.