



1. Rechtliche und wirtschaftliche Grundlagen

Gegenstand des Unternehmens sind der Ausbau und Betrieb des Verkehrsflughafens Dortmund. Das Unternehmen dient ausschließlich der Förderung des öffentlichen Luftverkehrs.

Das gezeichnete Kapital am 31.12.2024 beträgt 22.752.500 €.

Gesellschafter sind die Dortmunder Stadtwerke AG, Dortmund (DSW21, 74 % Anteil) und die Stadt Dortmund (26 % Anteil).

Die Gesellschaft hat mit DSW21 mit Wirkung vom 1. Januar 1992 einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag geschlossen.

Organe der Gesellschaft sind die Gesellschafterversammlung, der Aufsichtsrat (15 Mitglieder) und die Geschäftsführung (1 Geschäftsführer).

Die Flughafen Dortmund GmbH hält alle Anteile an dem verbundenen Unternehmen Flughafen Dortmund Handling GmbH, Dortmund. Die Gesellschaft wird beim Amtsgericht Dortmund unter der Nummer HRB 19391 geführt. Das Stammkapital der Flughafen Dortmund Handling GmbH beträgt zum 31.12.2024 25 T€. Die Flughafen Dortmund GmbH hat mit der Flughafen Dortmund Handling GmbH (Organgesellschaft) einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag abgeschlossen.

Die Flughafen Dortmund GmbH hält 56,25 % der Anteile an der DOPARK GmbH, Dortmund. Die Gesellschaft wird beim Amtsgericht Dortmund unter der Nummer HRB 2004 geführt. Das Stammkapital der DOPARK GmbH beträgt zum 31.12.2024 2.882 T€.

2. Wirtschaftsbericht

Zur Steuerung der Unternehmensaktivitäten nutzt die Flughafen Dortmund GmbH verschiedene Kennzahlen. Als finanzielle Leistungsindikatoren dienen insbesondere die Höhe der Umsatzerlöse, getrennt nach Aviation- und Non-Aviationbereich, sowie korrespondierende Aufwandspositionen, hier insbesondere die Höhe der Personalkosten und des Materialaufwands. Als nicht finanzielle Leistungsindikatoren dienen insbesondere die Passagierzahlen und die Anzahl der Flugbewegungen im Linienverkehr.

3. Verkehrsentwicklung 2024

Der Luftverkehrsmarkt in Deutschland verzeichnete ein Passagierwachstum von + 7,5 %* im Vergleich zum Vorjahr (2023: + 19,5 %). Im Europaverkehr lag das Wachstum bei + 8,0 %*, der innerdeutsche Passagierverkehr lag mit + 3,5 %* über dem Vorjahresaufkommen. Der Flughafen Dortmund erreichte ein Gesamtaufkommen von 3.132.707 Passagieren und übertraf damit den Vorjahrjahreswert von 2.934.516 Passagieren (+ 6,8 % zu 2023). In 2024 konnte der Flughafen Dortmund das Passagierniveau des Jahres 2019 mit + 15,2 % übertreffen und verzeichnete einen neuen Passagierrekord mit über drei Millionen Passagieren. Der gesamte Luftverkehrsmarkt erreichte in 2024 eine Erholungsrate von 84,7 %* ggü. 2019.

[*Quelle: ADV-Monatsstatistik 12/2024]

Wizz Air konnte auch in 2024 mit 2.013.753 Passagieren das höchste Passagiervolumen aufweisen. Ryanair belegt im Ranking mit 486.454 Passagieren Platz zwei, gefolgt von Eurowings (354.472) und Sun Express (128.521).

Fluggesellschaften 2024		Passagiere		+/-
		2024	2023	
1	WIZZ Air	2.013.753	1.895.842	117.911
2	Ryanair	486.454	527.358	-40.904
3	Eurowings	354.472	354.333	139
4	Sun Express	128.521	120.398	8.123
5	Pegasus	93.185	2.049	91.136

Im Jahresvergleich ist ein Anstieg der Flugbewegungen im Linienverkehr von 17.290 Bewegungen in 2023 auf 18.224 Bewegungen in 2024 eingetreten (+ 5,4 %).

Flugbewegungen/Passagiere	2020	2021	2022	2023	2024
Flugbewegungen gesamt	25.602	31.033	36.284	34.198	34.856
Flugbewegungen Linie	10.535	13.140	16.464	17.290	18.224
Passagieraufkommen gesamt	1.220.624	1.692.960	2.586.342	2.934.516	3.132.707
Passagieraufkommen Linie	1.213.840	1.672.959	2.559.742	2.896.254	3.106.569

Nachfragestärkste Ziele in 2024 waren Kattowitz, gefolgt von Mallorca, Bukarest und Danzig.

Destinationen 2024		Passagiere		+/-
		2024	2023	
1	Kattowitz	433.328	385.034	48.294
2	Mallorca	217.349	201.581	15.768
3	Bukarest	191.343	130.972	60.371
4	Danzig	157.249	131.499	25.750
5	Tirana	139.546	116.305	23.241
6	Sofia	126.708	116.745	9.963
7	Skopje	124.948	125.700	-752
8	London	123.867	105.369	18.498
9	Istanbul	93.017	2.049	90.968
10	Budapest	87.529	63.004	24.525

4. Entwicklung des wirtschaftlichen Ergebnisses 2024

4.1 Entwicklung der Ertragslage

Zunächst wird die Entwicklung der zuvor angeführten finanziellen Leistungsindikatoren im Überblick dargestellt:

Entwicklungen Leistungsindikatoren		2024	2023	+/-	+/-
		T€	T€	T€	%
1	Umsatzerlöse Aviation	28.702	27.281	1.421	5,2 %
2	Umsatzerlöse Non-Aviation	18.967	16.093	2.874	17,9 %
3	Umsatzerlöse gesamt	47.669	43.374	4.295	9,9 %
4	Personalaufwand	10.699	10.588	111	1,0 %
5	Materialaufwand	21.084	21.536	-452	-2,1 %

Entwicklungen Leistungsindikatoren		2024	Plan 2024	+/-	+/-
		T€	T€	T€	%
1	Umsatzerlöse Aviation	28.702	33.100	-4.398	-13,3 %
2	Umsatzerlöse Non-Aviation	18.967	18.400	567	3,1 %
3	Umsatzerlöse gesamt	47.669	51.500	-3.831	-7,4 %
4	Personalaufwand	10.699	12.000	-1.301	-10,8 %
5	Materialaufwand	21.084	21.200	-116	-0,5 %

Die Gesamteinnahmen aus dem Bereich Aviation stiegen von 27,28 Mio. € in 2023 auf 28,70 Mio. € in 2024 (+ 1,42 Mio. €; + 5,2 %). Die geplanten Gesamteinnahmen aus dem Bereich Aviation konnten ggü. der Planung des Jahres 2024 aufgrund der Triebwerksprobleme bei Pratt & Whitney (s. Kapitel 9.5) und der damit einhergehenden niedrigeren Passagierzahl nicht erreicht werden.

Aufgrund der Geschäftsaufgabe des Bereichs „Cargo“ sank das abgefertigte Frachtvolumen auf 0 to. (Vorjahr: 2.624 to.).

Im Non-Aviationbereich stiegen die Parkeinnahmen aufgrund der gestiegenen Passagierzahlen auf 9,13 Mio. € (Vorjahr: 8,68 Mio. €; + 5,1 %). Die Mieterlöse haben sich durch die Vermietung des neuen Polizeigebäudes an das Land NRW auf rd. 7,85 Mio. € erhöht (Vorjahr: 4,89 Mio. €; + 60,5 %).

Bei den Einnahmen im Bereich Non-Aviation wurde insgesamt ein Anstieg um 2,88 Mio. € bzw. + 17,9 % von 16,09 Mio. € auf 18,97 Mio. € verzeichnet und lagen damit auf Planniveau.

Insgesamt stiegen die Umsatzerlöse um 4,30 Mio. € von 43,37 Mio. € auf 47,67 Mio. € (+ 9,9 %). Mit 25,66 Mio. € stellten die Flughafennutzungsentgelte die größte Einnahmeposition unter den Umsatzerlösen dar (53,8 %), gefolgt von den Mieteinnahmen für Betriebsanlagen (14,70 Mio. €; 30,8 %) und den Provisionserlösen (2,70 Mio. €; 5,7 %).

Insgesamt beliefen sich die sonstigen betrieblichen Erträge auf 1,31 Mio. € (Vorjahr: 2,14 Mio. €).

Die Erträge aus Zinsen und Beteiligungen betrugen 0,75 Mio. € (Vorjahr 0,84 Mio. €, - 10,7 %).

Im Ergebnis stiegen die Gesamterträge von 46,35 Mio. € in 2023 auf 49,73 Mio. € in 2024.

Auf der Ausgabenseite stellten die Personalaufwendungen mit 10,70 Mio. € (Vorjahreswert: 10,59 Mio. €; + 0,11 Mio. €) eine der größeren Einzelpositionen dar. Der Anstieg des Personalaufwands ist im Wesentlichen auf die Zuführung zu Rückstellungen und die Tarifierhöhung im TVöD zurückzuführen. Gegenläufig wirkten sich Unternehmensaustritte beim Personal aus, die zu der Unterschreitung des geplanten Personalaufwands führten. Auf Ebene der Flughafen Dortmund GmbH erfolgen keine Neueinstellungen.

Die Abschreibungen und Zinsaufwendungen betrugen zusammen 7,63 Mio. € (Vorjahreswert: 6,29 Mio. €; + 21,3 %) bzw. 14,8 % der Gesamtaufwendungen.

Materialaufwand und Sonstige betriebliche Aufwendungen erhöhten sich auf 32,82 Mio. € (Vorjahreswert: 32,71 Mio. € (+ 0,3 %)). Beim Materialaufwand haben hierzu höhere Serviceleistungen der Flughafen Dortmund Handling GmbH in Folge des Passagierwachstums beigetragen, gegenläufig sanken die Wartungs- und Instandhaltungsaufwendungen.

Bei den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ergab sich eine Steigerung von 11,18 Mio. € auf 11,74 Mio. €. Rückläufig waren hierbei insbesondere Aufwendungen für EDV, PR/Vermarktung und Rechtsberatung. Gegenläufig stiegen insbesondere die Aufwendungen für die Feuerwehr und für Versicherungen.

In Summe stiegen die Gesamtaufwendungen von 49,95 Mio. € in 2023 um 1,57 Mio. € auf 51,52 Mio. € in 2024 (+3,1 %).

Im Ergebnis ist in 2024 ein Jahresfehlbetrag vor Ergebnisübernahme durch die Muttergesellschaft von - 1,80 Mio. € (Vorjahr: - 3,60 Mio. €; Veränderung + 1,80 Mio. €; - 50,00 %) zu verzeichnen.

Gesamtleistung, Aufwendungen und Jahresergebnisse entwickelten sich wie folgt:

	2020	2021	2022	2023	2024
	T€	T€	T€	T€	T€
Gesamterträge	20.432	26.205	37.956	46.350	49.727
Aufwendungen	42.197	41.758	46.480	49.945	51.523
Jahresergebnis	-21.765	-15.553	-8.524	-3.595	-1.796
Aufwandsdeckungsgrad	48,4 %	62,8 %	81,7 %	92,8 %	96,5 %

4.2 Entwicklung der Vermögens- und Finanzlage

Das Investitionsvolumen (ohne Finanzanlagen) der letzten fünf Geschäftsjahre zeigt folgendes Bild:

	2020	2021	2022	2023	2024
	T€	T€	T€	T€	T€
Investitionen	1.780	4.720	15.792	23.064	13.707

Die Investitionen im Berichtsjahr wurden aus vorhandenen Mitteln und durch die Neuaufnahme von Darlehen finanziert. Die Investitionen betrafen insbesondere den Bau eines neuen Polizeigebäudes, welches nach Fertigstellung an das Land NRW vermietet wurde.

Das Anlagevermögen beläuft sich auf 92,33 % (Vorjahr: 89,39 %) der Bilanzsumme. Die Eigenkapitalquote beträgt 50,48 % (Vorjahr: 51,61 %).

Der Rückgang der Forderungen gegen verbundene Unternehmen betrifft insbesondere die Gesellschafterin DSW21 und ist auf den Abruf von Darlehenstranchen für den Bau des neuen Polizeigebäudes, die dem Konzerncashpool zugeführt wurden, zurückzuführen.

Der Anstieg der sonstigen Rückstellungen von 1,65 Mio. € auf 1,97 Mio. € resultierte insbesondere aus höheren Rückstellungen für Urlaub und Überstunden sowie einer Rückstellung für Rückforderungen von Nebenkosten.

Der Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten resultierte insbesondere aus der Aufnahme von Darlehen in Höhe von 8,00 Mio. €. Gegenläufig wirkte sich die Tilgung der laufenden Darlehen aus.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betreffen insbesondere Abschlagsrechnungen aus Bauvorhaben.

Die Finanzlage stellt sich wie folgt dar:

	2024	2023
	T€	T€
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	6.409	4.907
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	- 12.880	- 22.298
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	5.590	19.563
Veränderung des Finanzmittelfonds	- 881	2.172
Finanzmittelbestand am 01.01.	3.084	912
Finanzmittelbestand am 31.12.	2.203	3.084

Die Gesellschaft war jederzeit in der Lage ihre Zahlungsverpflichtungen zu erfüllen.

5. Prognose zur Verkehrsentwicklung 2025

Die in den Kapiteln 5 bis 7 dargestellten Prognosen basieren auf der vom Aufsichtsrat im Dezember 2024 genehmigten Wirtschaftsplanung. Diese Wirtschaftsplanung beruht aufgrund der Konzernintegration auf den zum Zeitpunkt Oktober 2024 bekannten Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Aussichten sind trotz des schwierigen Umfeldes bzw. vieler Unsicherheiten (Geopolitische Risiken, Energiepreise/-verfügbarkeit, Entwicklung Inflation/Ticketnachfrage) positiv.

In den ersten beiden Monaten des Jahres 2025 verzeichnete der Dortmund Airport ein Passagierwachstum von + 5,5 % gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres und liegt damit im allgemeinen Trend der deutschen Verkehrsflughäfen (Januar bis Februar 2025 + 2,0 %*). Der Flughafen Dortmund steht in der Gunst der Airlines zu allen anderen Airports in Europa in Konkurrenz und hat aufgrund der Start- und Landebahnlänge weitere Wettbewerbsnachteile.

[*Quelle: ADV-Monatsstatistik 02/2025]

Nach zahlreichen Erhöhungen der staatlichen, regulativen Standortkosten (Luftverkehrssteuer, Flugsicherungsgebühren und Luftsicherheitsgebühren) während der Pandemie haben sich diese Kosten innerhalb von 5 Jahren nahezu verdoppelt. Deutschland ist dadurch einer der teuersten Luftverkehrsstandorte in Europa und in der Konsequenz Schlusslicht bei der Erholung des Luftverkehrs nach der Pandemie. Eine volle Weitergabe der hohen Belastungen an den Passagier ist laut Aussage der Airlines nicht möglich. Die damit verbundene Wettbewerbsverzerrung führt dazu, dass die Airlines umfangreich Kapazitäten in Deutschland abbauen und ins Ausland verlagern. Dies gilt insbesondere für paneuropäische Airlines wie Ryanair oder Easyjet. Vor diesem Hintergrund hat die Ryanair mitgeteilt, mehrere Standorte in Deutschland aufzugeben und in weiteren Standorten die Passagierzahlen zu reduzieren. Am Flughafen Dortmund wird die Ryanair entsprechend den Flugbetrieb zum Sommerflugplan 2025 einstellen. Daneben sind auch die Strecken im innerdeutschen Verkehr drastisch reduziert worden. Neben den Standortkosten sind hier insbesondere die Veränderungen im Geschäftsreiseverkehr aufgrund der virtuellen Meetingformate sowie zunehmender Nachhaltigkeitsvorgaben in den Unternehmen (Zug statt Flug) die Gründe für die Reduzierungen. Entsprechend stellt die Eurowings die Strecke nach München zum Sommerflugplan 2025 ein. Gegenläufig zu diesen Reduzierungen entwickelt sich das Passagiervolumen der Wizz Air im Rahmen des Flottenwachstums der Airline positiv. Dieses Wachstum wird sowohl durch die Neuaufnahme weiterer Flugziele wie auch die Frequenzsteigerungen bestehender Ziele realisiert. Daneben baut die Pegasus ihre Türkeiverkehre mit einer Verbindung nach Antalya weiter aus, die Condor erhöht im Sommerflugplan ihre Frequenzen nach Palma de Mallorca.

Der Flughafen Dortmund plant daher für das kommende Jahr 2025 trotz der kompletten Aufgabe des Flugbetriebes der Ryanair und der Streckenstreichungen der Eurowings mit 3,00 Millionen Passagieren.

6. Prognose zur Verkehrsentwicklung ab 2026

Der Flughafen Dortmund mit seinem weitgehend auf Low-Cost-Verkehre ausgerichteten Angebot prognostiziert derzeit mittelfristig einen weiteren Anstieg des Passagiervolumens auf ca. 3,76 Mio. Fluggäste in 2029. Die am Dortmund Airport vorhandenen Potenziale – kurze Wege und Abfertigungszeiten, gute Verkehrsanbindungen und nicht zuletzt der große Einzugsbereich in Verbindung mit einem attraktiven Streckenangebot starker Airlinepartner – bieten die Voraussetzungen, die mittelfristigen Prognosezahlen auch zu erreichen.

7. Prognose zur Entwicklung des wirtschaftlichen Ergebnisses 2025 bis 2029

Der Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2025 geht von Gesamterträgen in Höhe von 47,9 Mio. € sowie Gesamtaufwendungen in Höhe von 53,5 Mio. € aus. Insgesamt wird somit ein Ergebnis vor Verlustübernahme von – 5,6 Mio. € erwartet.

Nach der mittelfristigen Planung wird in den Folgejahren mit einer schrittweisen Verbesserung des Ergebnisses gerechnet (+ 0,0 Mio. € in 2029) – angenommen wird dabei eine Steigerung des Passagieraufkommens bis zum Jahre 2029 auf rd. 3,76 Mio. Passagiere. Investitionen in größere Einzelmaßnahmen machen eine weitere Fremdmittelaufnahme erforderlich.

8. Leistungen und öffentlicher Zweck

Mit dem Ausbau und Betrieb des Verkehrsflughafens Dortmund für den öffentlichen Luftverkehr erfüllt die Flughafen Dortmund GmbH den ihr übertragenen öffentlichen Zweck. Neben der Entwicklung im unmittelbaren Flughafenumfeld stellt die Gesellschaft einen bedeutenden Standortvorteil für die gesamte regionale Wirtschaft dar, was bei der Würdigung der Ergebnisentwicklung zu berücksichtigen ist.

9. Risikobericht

Unternehmerisches Handeln ist unmittelbar mit Chancen, aber auch mit Risiken verbunden. Zur systematischen Erfassung, Bewertung, Steuerung und Überwachung von möglichen Risiken besteht ein Risikomanagementsystem, welches eng in das Risikomanagementsystem der DSW21 eingebunden ist und die Grundlage der Berichtspflichten der Geschäftsführung an den Aufsichtsrat bildet. Die Risiken werden bestehend aus den Dimensionen Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos in Prozent und erwartetes Risikopotenzial nach Kategorien bemessen.

Im Vergleich zu dem Risikobericht im Lagebericht 2023 ist das Risiko „Änderung der bestehenden Betriebszeiten“ nach rechtskräftiger Bestätigung der Betriebszeiten entfallen.

Risiken	Risikopotenzial	Eintrittswahrscheinlichkeit
Ausgleich der operativen Verluste nach dem Übergangszeitraum	existenzbedrohend	0 % - 10 %
Wegfall von Flugverbindungen	mittel	50 % - 75 %
Flottenumrüstung Wizz Air	hoch	75 % - 100 %
Wirtschaftliche Auswirkungen durch geopolitische Risiken	mittel	25 % - 50 %
Triebwerksprobleme bei Pratt & Whitney	gering	75 %-100 %

Die angeführten wesentlichen Risiken werden im Folgenden dargestellt:

9.1 Ausgleich der operativen Verluste nach dem Übergangszeitraum

In der EU-Entscheidung vom 23. Juli 2014 wurden die erhaltenen Beihilfen als mit den EU-Vorschriften vereinbar angesehen.

Nach den neuen EU-Leitlinien muss der Flughafen Dortmund spätestens 10 Jahre nach Beginn des Übergangszeitraums die volle Deckung seiner Betriebsaufwendungen nach Definition der neuen EU-Leitlinien erreicht haben. Die Erreichung dieses Ziels ist wesentlich von der zukünftigen Passagierentwicklung abhängig, die jedoch insbesondere bei Regionalflughäfen nicht mit hinreichender Belastbarkeit für einen solchen Zeitraum vorhersehbar ist.

Damit besteht das Risiko, dass die geforderte Deckung u. U. nicht erreicht wird. Da nach dem Übergangszeitraum weitere Betriebsbeihilfen für Flughäfen grundsätzlich als mit dem Binnenmarkt unvereinbar erachtet werden, besteht für den Eintritt dieses Falls ein bestandsgefährdendes Risiko.

Der Flughafen Dortmund hat einen auf den Vorgaben der neuen EU-Leitlinien basierenden Wirtschaftsplan für den Übergangszeitraum erstellt, der den Weg aufzeigt, wie die erwartete operative Finanzierungslücke sukzessive innerhalb dieses Zeitraums geschlossen wird. Seit Juli 2019 ist das Notifizierungsverfahren positiv abgeschlossen. Die EU-Kommission genehmigte am 05.07.2019 den auf den Vorgaben der neuen EU-Leitlinien basierenden Wirtschaftsplan für den Übergangszeitraum.

Wesentliche Feststellungen der Europäischen Kommission (Stand: Juli 2019):

- Die beantragten Betriebsbeihilfen (27 Mio. €) sind mit den EU-Beihilfavorschriften vereinbar.
- Der Flughafen Dortmund wächst nicht auf Kosten anderer Flughäfen im selben Einzugsgebiet.
- Der Flughafen Dortmund dürfte im Gegenteil einen positiven Beitrag zur Entlastung des Flughafens Düsseldorf leisten, der an seiner Kapazitätsgrenze arbeitet.
- Die öffentliche Unterstützung wird zur Mobilität der Bürger der Europäischen Union beitragen.

Der Flughafen Dortmund hat im Geschäftsjahr 2024 erneut das angestrebte Ziel eines ausgeglichenen EU-Ergebnisses im Sinne der EU-Leitlinien aus 2014 innerhalb des Übergangszeitraums erreicht. Das Risiko des Nichterreichens des ausgeglichenen EU-Ergebnisses bis zum Ende des Übergangszeitraums bleibt gleichwohl bestehen. Die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos wird aber aufgrund der auch in 2024 deutlich verbesserten Ergebnisse als sehr gering eingestuft. Die EU-Leitlinien aus 2014 befinden sich derzeit in einem Evaluierungsverfahren.

9.2 Wegfall von Flugverbindungen

Zahlreiche Airlines sind gezwungen, ihre Streckennetze um die Flugverbindungen zu bereinigen, die nicht die vorgegebenen kaufmännischen Zielwerte erreichen.

Nach zahlreichen Erhöhungen der staatlichen, regulativen Standortkosten (Luftverkehrssteuer, Flugsicherungsgebühren und Luftsicherheitsgebühren) während der Pandemie haben sich diese Kosten innerhalb von 5 Jahren nahezu verdoppelt. Deutschland ist dadurch einer der teuersten Luftverkehrsstandorte in Europa und in der Konsequenz Schlusslicht bei der Erholung des Luftverkehrs nach der Pandemie. Eine volle Weitergabe der hohen Belastungen an den Passagier ist laut Aussage der Airlines nicht möglich. Die damit verbundene Wettbewerbsverzerrung führt dazu, dass die Airlines umfangreich Kapazitäten in Deutschland abbauen und ins Ausland verlagern. Dies gilt insbesondere für paneuropäische Airlines wie Ryanair oder Easyjet. Vor diesem Hintergrund hat die Ryanair mitgeteilt, mehrere Standorte in Deutschland aufzugeben und in weiteren Standorten die Passagierzahlen zu reduzieren. Am Flughafen Dortmund wird die Ryanair entsprechend den Flugbetrieb zum Sommerflugplan 2025 einstellen.

Daneben sind auch die Strecken im innerdeutschen Verkehr drastisch reduziert worden. Neben den Standortkosten sind hier insbesondere die Veränderungen im Geschäftsreiseverkehr aufgrund der virtuellen Meetingformate sowie zunehmender Nachhaltigkeitsvorgaben in den Unternehmen (Zug statt Flug) die Gründe für die Reduzierungen. Entsprechend stellt die Eurowings die Strecke nach München zum Sommerflugplan 2025 ein.

Neben den Flugverbindungen, die aus Rentabilitäts Gesichtspunkten eingestellt werden, können politische Gegebenheiten in den Zielländern der Auslöser für Flugstreichungen oder die komplette Aufgabe eines Zielgebietes sein ebenso wie aktuelle Ereignisse und Marktstörungen außerhalb des eigenen Einflussbereiches (z. B. Lieferprobleme Boeing 737 MAX, Reisebeschränkungen). Wizz Air bedient aktuell aufgrund des Kriegs in der Ukraine die Destinationen Kiew, Lviv (Lemberg) und Charkow nicht mehr. Gleichzeitig hatte zwischenzeitlich die Wizz Air aus Sicherheitsgründen die Destination Chisinau (Moldau) sowie

die Verbindung nach Jerewan (Armenien) aufgrund der Unruhen in Berg-Karabach pausiert.

Grundsätzlich besteht daher das Risiko weiterer Streckenstreichungen.

9.3 Flottenumrüstung Wizz Air

Im Vergleich zu Wettbewerbsflughäfen gerät der Flughafen Dortmund hinsichtlich der Länge der Start- und Landebahn zunehmend in eine kritische Marktposition. Bei verschiedenen Airlines wie der Wizz Air zeichnet sich aus ökonomischen Gründen mittelfristig ein Trend zum Einsatz größerer Flugzeugmuster wie der A321 ab. Dieser Luftfahrzeugtyp kann in Dortmund aufgrund der kurzen Landestrecke nur bedingt eingesetzt werden, so dass möglicherweise im Ergebnis die Carrier zu Streckenverlagerungen an andere Airports gezwungen sein könnten.

9.4 Wirtschaftliche Auswirkungen durch geopolitische Risiken

Durch den Ausbruch des Ukraine-Krieges ergeben sich seit Februar 2022 auch Auswirkungen auf den Luftverkehr, wovon auch der Flughafen Dortmund betroffen ist.

Durch die Wizz Air wurden die Destinationen Kiew, Lemberg und Charkow aufgrund des Ukraine-Kriegs ausgesetzt.

Die Wirtschaftsinstitute gehen aufgrund des russischen Angriffskrieges auf die Ukraine und weiterer geopolitischer Risiken für 2025 von einer gebremsten wirtschaftlichen Entwicklung im Euroraum und insbesondere in Deutschland aus. Die Aussichten für das Jahr 2026 sind dabei weiterhin von vielen Unsicherheiten geprägt. Zum einen ist dies die weitere Entwicklung des Ukraine-Krieges, zum anderen die Energiepreisentwicklung, die weitere Entwicklung des gestiegenen Zinsniveaus und die Entwicklung der Inflation mit Folgen für die Kaufkraft. Aufgrund dessen ist mit einem volatilen Buchungsverhalten bei den Airlinekunden zu rechnen.

9.5 Triebwerksprobleme bei Pratt & Whitney

Der US-Flugzeugmotorenhersteller Pratt & Whitney muss aufgrund von Materialverunreinigungen in einer Legierung weltweit hunderte Triebwerke zurückrufen und umfangreich instand setzen lassen. Von diesem Rückruf sind hunderte Flugzeuge der Airbus A320neo-Familie betroffen. Aktuell geht man von einer Reparaturzeit von 6 bis 10 Monaten aus. Es handelt sich um die größte Rückrufaktion für Triebwerke in der Geschichte der Luftfahrt. Die höchst betroffene Airline in Europa ist aufgrund ihrer sehr jungen Flotte die Wizz Air.

Aufgrund der Rückrufaktion musste die Wizz Air ca. 50 ihrer A321neo Flugzeuge kurzfristig außer Betrieb nehmen. Dadurch wird es neben den massiven Anpassungen im Jahr 2024 auch im Jahr 2025 zu Anpassungen im Wizz Air-Streckennetz kommen und damit auch den Flughafen Dortmund treffen. Mangels Kapazitäten ist mit Streckenstreichungen und Frequenzreduzierungen zu rechnen.

10. Finanzinstrumente

Zu den wesentlichen Finanzinstrumenten gehören Finanzanlagen sowie Forderungen und Verbindlichkeiten. Ziel ist es, finanzielle Risiken für das Unternehmen zu vermeiden bzw. zu verringern. Zur frühzeitigen Erkennung von Risiken erfolgt eine kontinuierliche Überwachung im Rahmen der Finanzplanung. Zum Zwecke der Absicherung zukünftiger Zinsänderungsrisiken wurde ein Zinsswap abgeschlossen. Unter den Darlehensverbindlichkeiten sind insgesamt 4,98 Mio. € enthalten, welche variabel verzinst werden und nicht durch Zinsswaps abgesichert wurden.

11. Corporate Governance

Am 29. März 2012 hat der Rat der Stadt Dortmund den Public Corporate Governance Kodex für die Stadt Dortmund (PCGK) beschlossen. Dieser enthält Standards für eine verantwortungsvolle Unternehmensführung der städtischen Unternehmen. Der PCGK soll dazu dienen, die Transparenz und Effizienz im „Konzern Stadt Dortmund“ zu optimieren. Dies geschieht analog zum Corporate Governance Kodex, der für börsennotierte Aktiengesellschaften gilt, durch Empfehlungen und Anregungen an die städtischen Unternehmen. Im Einzelnen verfolgt der PCGK folgende Ziele:

- Aufstellen von Standards für das Zusammenwirken aller Beteiligten
- Förderung der effizienten Zusammenarbeit zwischen Geschäftsführung und Aufsichtsrat
- Verbesserung des Informationsflusses zwischen Beteiligungsverwaltung und kommunalen Unternehmen
- Absicherung der Ausrichtung am Gemeinwohl durch eine verbesserte Transparenz und Steuerungsmöglichkeit
- Erhöhung des Vertrauens in Entscheidungen der Verwaltung und Politik

Der PCGK ist ausgerichtet auf die kommunale Gesellschaft mit beschränkter Haftung. Die Gesellschafter der Flughafen Dortmund GmbH haben in 2013 durch entsprechende Änderungen Empfehlungen und Anregungen des PCGK in den Gesellschaftsvertrag aufgenommen.

12. Ausblick und Chancen

Der Dortmund Airport hat aufgrund seiner Struktur und der Lage im urbanen Raum grundsätzlich die Voraussetzungen, bei einem entsprechenden weiteren Anstieg der Nachfrage weitere Zuwachsraten im Verkehrsaufkommen zu realisieren.

Mit dem Urteil aus August 2024 hat das Oberverwaltungsgericht Münster (OVG) die Änderungsgenehmigung im 2. ergänzenden Verfahren für rechtskräftig erklärt. Der Dortmund Airport darf auch künftig die wichtigen Tagesrandstunden für den Flugverkehr nutzen.

Im Vergleich zu Wettbewerbsflughäfen gerät der Flughafen Dortmund dagegen hinsichtlich der Länge der Start- und Landebahn zunehmend in eine kritische Marktposition. Ziel der kommenden Jahre wird es daher sein, die Marktposition des Flughafens auch durch infrastrukturelle Anpassungen zu sichern und damit die mittelfristige Verkehrsprognose zu erfüllen. Deshalb wurden Untersuchungen durchgeführt mit dem Ziel, den aktuellen Ausbau

stand der Start- und Landebahn nach sicherheitsrelevanten, technischen, logistischen, ökologischen und finanziellen Kriterien zu bewerten. Im Ergebnis wurden die aktuellen Rahmenbedingungen für eine marktgerechte und zukunftsfähige Luftverkehrsinfrastruktur des Flughafens Dortmund ermittelt. Damit wurde eine Bewertungsgrundlage geschaffen, um mit Verlegung der östlichen Landeschwelle um 300 Meter zumindest für die Hauptlanderichtung 2.000 Meter Landestrecke zur Verfügung stellen zu können. Das förmliche Verfahren wurde im 1. Halbjahr 2020 bei der Bezirksregierung Münster eingeleitet.

Für die oben genannten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren wird (Stand Oktober 2024) für das Geschäftsjahr 2025 folgende Entwicklung erwartet:

Entwicklungen Leistungsindikatoren		Plan 2025	2024	+/-	+/-
1	Passagierzahlen (Tsd.)	2.997	3.133	-136	-4,3 %
2	Flugbewegungen Linie	18.150	18.224	-74	-0,4 %

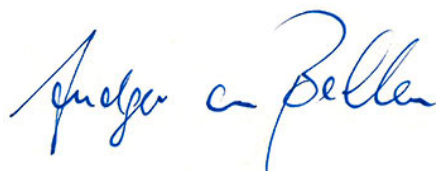
Für die oben genannten finanziellen Leistungsindikatoren wird (Stand Oktober 2024) für das Geschäftsjahr 2025 folgende Entwicklung erwartet:

Entwicklungen Leistungsindikatoren		Plan 2025	2024	+/-	+/-
Prognose		T€	T€	T€	%
1	Umsatzerlöse Aviation	27.693	28.702	-1.009	-3,5 %
2	Umsatzerlöse Non-Aviation	18.926	18.967	-41	-0,2 %
3	Umsatzerlöse gesamt	46.619	47.669	-1.050	-2,2 %
4	Personalaufwand	10.736	10.699	37	0,3 %
5	Materialaufwand	22.567	21.084	1.483	7,0 %

Die Passagierzahlen 2025 und die Anzahl der Flugbewegungen im Linienverkehr sowie die übrigen Indikatoren entsprechen den Planwerten des Wirtschaftsplans.

Jenseits der aktuellen weltweiten Krisensituation besteht bei weiterhin konsequent kostenbewusster Bewirtschaftung unverändert die Chance zu einer Konsolidierung der Geschäftsergebnisse.

Dortmund, den 19. März 2025



Ludger van Bebbber
(Geschäftsführer)

Jahresschluss-Bilanz
Bilanz zum 31. Dezember 2024

Aktiva		31.12.2024	31.12.2023	Passiva		31.12.2024	31.12.2023
		€	€			€	€
A. Anlagevermögen				A. Eigenkapital			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				I. Gezeichnetes Kapital		22.752.500,00	22.752.500,00
entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten		0,00	0,00	II. Kapitalrücklage		50.507.786,71	50.507.786,71
						73.260.286,71	73.260.286,71
II. Sachanlagen				B. Noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		117.642.569,89	76.996.096,89	Kapitalzuschuss als Investitionszuschuss		299.052,60	0,00
2. technische Anlagen und Maschinen		125.987,00	171.214,00			299.052,60	0,00
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		9.255.958,00	3.993.357,00	C. Rückstellungen			
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		1.579.660,63	40.340.249,37	Sonstige Rückstellungen		1.974.181,04	1.654.437,00
		128.604.175,52	121.500.917,26			1.974.181,04	1.654.437,00
III. Finanzanlagen				D. Verbindlichkeiten			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		25.000,00	25.000,00	1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		65.347.079,51	62.241.237,65
2. Beteiligungen		5.317.101,40	5.317.101,40	2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		1.778.517,04	3.425.955,61
3. Sonstige Ausleihungen		37.852,91	42.487,76	3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		1.063.817,34	844.999,14
		5.379.954,31	5.384.589,16	4. Sonstige Verbindlichkeiten		293.672,28	480.074,34
		133.984.129,83	126.885.506,42			68.483.086,17	66.992.266,74
B. Umlaufvermögen				D. Rechnungsabgrenzungsposten		1.097.174,25	40.318,14
I. Vorräte							
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		567.753,00	490.026,00				
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände							
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		6.696.633,41	6.937.751,27				
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		1.194.758,12	4.160.404,11				
3. Sonstige Vermögensgegenstände		404.859,44	368.252,29				
		8.296.250,97	11.466.407,67				
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten							
		2.203.285,14	3.084.147,31				
		11.067.289,11	15.040.580,98				
C. Rechnungsabgrenzungsposten		62.361,83	21.221,19				
Bilanzsumme		145.113.780,77	141.947.308,59	Bilanzsumme		145.113.780,77	141.947.308,59

Gewinn- und Verlustrechnung

für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024

	2024		2023	
	€	€	€	€
1. Umsatzerlöse		47.668.740,37		43.374.232,20
2. sonstige betriebliche Erträge		<u>1.308.016,69</u>		<u>2.138.617,33</u>
		48.976.757,06		45.512.849,53
3. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	568.205,83		748.328,05	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	<u>20.515.397,18</u>		<u>20.787.881,38</u>	
		21.083.603,01		21.536.209,43
4. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	8.336.197,21		8.235.458,17	
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung davon für Altersversorgung 586.001,11 € (Vorjahr: 588.637,71 €)	<u>2.362.855,83</u>		<u>2.352.625,70</u>	
		10.699.053,04		10.588.083,87
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		6.521.665,42		5.358.609,30
6. sonstige betriebliche Aufwendungen		<u>11.736.283,46</u>		<u>11.176.605,77</u>
		-1.063.847,87		-3.146.658,84
7. Erträge aus Beteiligungen		590.727,92		450.700,74
8. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen 158.537,75 € (Vorjahr: 386.429,89 €)		159.840,65		386.854,62
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon aus verbundenen Unternehmen 70.820,07 € (Vorjahr: 76.692,66 €) davon aus Aufzinsung 1.250,00 € (Vorjahr: 561,00 €)		1.110.808,14		932.438,57
10. Aufwendungen aus Verlustübernahme		<u>37.926,28</u>		<u>18.791,83</u>
11. Ergebnis nach Steuern		-1.462.013,72		-3.260.333,88
12. sonstige Steuern		334.190,05		335.155,49
13. Erträge aus Verlustübernahme		<u>1.796.203,77</u>		<u>3.595.489,37</u>
14. Jahresüberschuss		<u>0,00</u>		<u>0,00</u>

Anhang

Anhang für das Geschäftsjahr 2024

1. Allgemeine Angaben zum Jahresabschluss, zu Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

a) Jahresabschluss, Bilanzierungsmethoden

Der Jahresabschluss der Flughafen Dortmund GmbH zum 31.12.2024 wurde nach den Vorschriften des Dritten Buches des Handelsgesetzbuches, des GmbH-Gesetzes sowie den zusätzlichen Regelungen des Gesellschaftsvertrags unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Unternehmensfortführung aufgestellt. Die Gesellschaft ist zum Abschlussstichtag als mittelgroße Kapitalgesellschaft im Sinne von § 267 Abs. 2 HGB einzustufen. Entsprechend den Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags wurde der Jahresabschluss nach den für große Kapitalgesellschaften geltenden Vorschriften aufgestellt.

Für die Darstellung der Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren gewählt.

b) Bewertungsmethoden

Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden mit Anschaffungskosten bewertet und planmäßig linear über die Dauer von drei Jahren abgeschrieben.

Das Sachanlagevermögen wurde zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um planmäßige, den betrieblichen Nutzungsdauern entsprechenden, lineare Abschreibungen, angesetzt. Anschaffungs- oder Herstellungskosten wurden ggf. um erhaltene Zuschüsse gemindert. Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten auch angemessene Teile der notwendigen Gemeinkosten. Fremdkapitalzinsen werden nicht aktiviert.

Geringwertige bewegliche Anlagegegenstände mit Anschaffungskosten bis 800,- € werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und als Abgang ausgewiesen.

Für die technischen Anlagen, Maschinen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattungen wurden Nutzungsdauern von drei bis fünfzehn Jahren zugrunde gelegt. Für die Gebäude und Außenanlagen wurden Nutzungsdauern von acht bis fünfzig Jahre festgelegt.

Die Anzahlungen sind mit dem Nennbetrag angesetzt.

Die Anteile an verbundenen Unternehmen und die Beteiligung wurden zu Anschaffungskosten angesetzt. Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert erfolgen bei dauerhafter Wertminderung.

Die in den sonstigen Ausleihungen ausgewiesenen unverzinslichen Darlehen wurden mit dem Barwert bilanziert.

Die Vorräte wurden zu Anschaffungskosten bewertet, bei niedrigeren Stichtagswerten wurde dem strengen Niederstwertprinzip durch Abschreibung Rechnung getragen.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände wurden mit dem Nennbetrag angesetzt und erkennbare Einzelrisiken durch Einzelwertberichtigungen berücksichtigt.

Dem allgemeinen Kreditrisiko wurde bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen durch eine Pauschalwertberichtigung (Abschreibungsprozentsatz 1 %) Rechnung getragen.

Die liquiden Mittel sowie die Rechnungsabgrenzungsposten sind zum Nominalwert bilanziert.

Das Eigenkapital der Gesellschaft wurde zum Nennbetrag bilanziert.

Die Investitionszuschüsse werden zum Nominalwert bilanziert.

Die Bewertung der Rückstellungen Jubiläumszahlungen und Sterbegelder erfolgte nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Anwendung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. K. Heubeck unter Berücksichtigung eines Rechnungszinsfußes von 1,96 % und der Annahme eines Gehaltstrends von 2,00 %.

Die Rückstellungen berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen und wurden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages angesetzt.

Rückstellungen mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr wurden entsprechend den handelsrechtlichen Vorschriften abgezinst.

Verbindlichkeiten wurden mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt.

2. Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Die Aufgliederung der Anlagepositionen und ihre Entwicklung im Jahre 2024 ist aus dem im Folgenden ausgewiesenen Anlagespiegel ersichtlich.

Entwicklung des Anlagevermögens
Anlagespiegel

	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Bilanzwert	
	Stand 1.1.2024	Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Stand 31.12.2024	Stand 1.1.2024	Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Stand 31.12.2024	Buchwert 31.12.2024	Buchwert 31.12.2023
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände												
1. entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1.286.749,27	0,00	23.750,00	0,00	1.262.999,27	1.286.749,27	0,00	23.750,00	0,00	1.262.999,27	0,00	0,00
	1.286.749,27	0,00	23.750,00	0,00	1.262.999,27	1.286.749,27	0,00	23.750,00	0,00	1.262.999,27	0,00	0,00
					1.262.999,27					1.262.999,27		
II. Sachanlagen												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	224.043.882,74	287.816,69	0,00	44.881.640,27	269.213.339,70	147.047.785,85	4.522.983,96	0,00	0,00	151.570.769,81	117.642.569,89	76.996.096,89
2. Technische Anlagen und Maschinen	1.280.388,51	0,00	0,00	0,00	1.280.388,51	1.109.174,51	45.227,00	0,00	0,00	1.154.401,51	125.987,00	171.214,00
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	53.254.586,24	2.307.860,76	765.103,14	4.948.051,70	59.745.395,56	49.261.229,24	1.953.454,46	725.246,14	0,00	50.489.437,56	9.255.958,00	3.993.357,00
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	40.340.249,37	11.111.558,48	42.455,25	-49.829.691,97	1.579.660,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.579.660,63	40.340.249,37
	318.919.106,86	13.707.235,93	807.558,39	0,00	331.818.784,40	197.418.189,60	6.521.665,42	725.246,14	0,00	203.214.608,88	128.604.175,52	121.500.917,26
III. Finanzanlagen												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	25.000,00	0,00	0,00	0,00	25.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	25.000,00	25.000,00
2. Beteiligungen	5.317.101,40	0,00	0,00	0,00	5.317.101,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5.317.101,40	5.317.101,40
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4. Sonstige Ausleihungen	67.239,72	7.890,00	25.391,78	0,00	49.737,94	24.751,96	0,00	12.866,93	0,00	11.885,03	37.852,91	42.487,76
	5.409.341,12	7.890,00	25.391,78	0,00	5.391.839,34	24.751,96	0,00	12.866,93	0,00	11.885,03	5.379.954,31	5.384.589,16
Summe	325.615.197,25	13.715.125,93	856.700,17	0,00	338.473.623,01	198.729.690,83	6.521.665,42	761.863,07	0,00	204.489.493,18	133.984.129,83	126.885.506,42

Die Gesellschaft besitzt folgende Anteile, die der Herstellung einer dauernden Verbindung dienen:

Name	Anteil am Kapital	gezeichnetes Kapital		Ergebnis letztes Geschäftsjahr	
		Jahr	T€	Jahr	T€
Flughafen Dortmund Handling GmbH, Dortmund	100	2024	25	2024	-38*
DOPARK GmbH, Dortmund	56,25	2023	2.882	2023	-440

*) Ergebnis vor Ergebnisabführung

Die DOPARK GmbH, Dortmund, ist trotz des Kapitalanteils in Höhe von 56,25 % als Beteiligung bilanziert, da der Flughafen Dortmund GmbH lediglich eine Stimmrechtsausübung in Höhe von 28,125 % zusteht.

Forderungen

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben wie im Vorjahr überwiegend eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr. Mit einem Wert von 70 T€ sind zudem Forderungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr enthalten.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beinhalten Forderungen gegen die Gesellschafterin Stadt Dortmund in Höhe von 7,0 T€ (VJ: 22,6 T€).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen im Wesentlichen die Gesellschafterin DSW21 in Höhe von 1.195 T€ (Verlustübernahme/Steuern 2.202 T€, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen -235 T€) (VJ: 4.148 T€).

Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen Rückstellungen für noch nicht abgerechnete Leistungen bzw. Verpflichtungen aus Verträgen (749 T€), Urlaub und Überstunden (380 T€), Leistungszulagen (139 T€) sowie Jubiläumszahlungen (64 T€).

Verbindlichkeiten

Eine Aufschlüsselung und Darstellung der Verbindlichkeiten zeigt der folgende Verbindlichkeitspiegel:

		davon mit einer Restlaufzeit von				
	Gesamt- betrag 31.12.2024	kleiner als 1 Jahr	größer als 1 Jahr	davon größer als 5 Jahre	ge- sicherte Beträge	Art der Sicher- heit
Einzelposten:	T€	T€	T€	T€	T€	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Vorjahreswert)	65.347 (62.241)	5.037 (4.638)	60.310 (57.603)	46.332 (42.525)	65.347 (62.241)	*)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (Vorjahreswert)	1.779 (3.426)	1.779 (3.426)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (Vorjahreswert)	1.063 (845)	1.063 (845)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	
Sonstige Verbind- lichkeiten (Vorjahreswert)	294 (480)	294 (480)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	
Gesamt (Vorjahreswert)	68.483 (66.992)	8.173 (9.389)	60.310 (57.603)	46.332 (42.525)	65.347 (62.241)	

* modifizierte Ausfallbürgschaft der Stadt Dortmund und Bürgschaft der Dortmunder Stadtwerke AG. Zusätzlich seitens Flughafen Dortmund GmbH gegebene Grundpfandrechte in Höhe von 48.000 TEUR.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten berücksichtigen drei Darlehen der Kreditanstalt für Wiederaufbau in Höhe von rd. 4.975 T€ (VJ: 7.254 T€).

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultieren aus Lieferungen und Leistungen und bestehen im Wesentlichen mit 439 T€ gegenüber der Flughafen Dortmund Handling GmbH (VJ: 555 T€) sowie mit 586 T€ gegenüber der DEW21 (VJ: 156 T€).

3. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Die Aufgliederung der Umsatzerlöse nach Tätigkeitsbereichen ergibt das folgende Bild:

	T€	%
Flughafennutzungsentgelte	25.663	53,8 %
Mieten und Pachten für Betriebsanlagen	14.704	30,8 %
Provisionen	2.696	5,7 %
Mieten für Werbeflächen	633	1,3 %
Frachterlöse	3	0,0 %
Sonstige Erlöse	3.970	8,3 %
Umsatzerlöse	47.669	100,0 %

Die Umsatzerlöse werden ausschließlich im Inland erzielt.

In der Gewinn- und Verlustrechnung sind in den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen **folgende periodenfremde Aufwendungen und Erträge** enthalten:

	T€
Periodenfremde Erträge	43,1
Periodenfremde Aufwendungen	- 687,5
Saldo	- 644,4

Die periodenfremden Erträge betreffen im Wesentlichen die Rückerstattung von Flugsicherungskosten 2022. Die periodenfremden Aufwendungen entfallen auf eine Nachbelastung von Bürgschaftsprovision, Rückerstattung von Flugsicherungskosten 2023 sowie eine Korrekturbuchung von erhaltenen Startentgelten im Jahr 2023.

4. Sonstiges

Personalbestand

Im Geschäftsjahr 2024 beschäftigte die Flughafen Dortmund GmbH durchschnittlich 146 Mitarbeiter. (Vorjahr: 150) Davon waren 46 Mitarbeiter in der Verwaltung, 7 in der Verkehrsleitung, 44 im Bodenverkehrsdienst / Fuel, 17 in der Instandhaltung, 10 im Bereich Check-In/Info und 22 im Bereich Eigensicherung. Am 31.12.2024 waren bei der Gesellschaft insgesamt 143 Mitarbeiter (Vorjahr: 149) inklusive eines Geschäftsführers beschäftigt, davon 26 Teilzeitbeschäftigte sowie 1 geringfügig beschäftigte Person.

Die Bezüge der Mitglieder der Geschäftsführung betrugen im Geschäftsjahr 2024:

in Euro	Feste Vergütung	Sach- und sonstige Bezüge	Gesamt
Ludger van Bebber	340.200 €	148.173 €	488.373 €

Für die Geschäftsführung liegt eine beitragsorientierte Altersversorgungszusage vor.

Die Sitzungsgelder/Aufwandsvergütungen für den Aufsichtsrat betrugen 50,7 T€ (Vorjahr: 51,5 T€).

in Euro	Bemerkung	Aufwands- entschädigung	Sitzungsgeld	Gesamt
Heike Heim	bis 19.07.2024	1.813,00 €	880,00 €	2.693,00 €
Ulrich Jaeger		2.512,00 €	1.100,00 €	3.612,00 €
Thomas Stegmann		2.750,00 €	1.760,00 €	4.510,00 €
Benjamin Beckmann		2.200,00 €	880,00 €	3.080,00 €
Ralf Exner		2.200,00 €	880,00 €	3.080,00 €
Cüneyt Karadas		2.200,00 €	880,00 €	3.080,00 €
Sonja Lemke		2.200,00 €	880,00 €	3.080,00 €
Bianka Mark		2.200,00 €	880,00 €	3.080,00 €
Heike Marzen		2.200,00 €	660,00 €	2.860,00 €
Rüdiger Schmidt		2.750,00 €	1.760,00 €	4.510,00 €
Manfred Sauer		2.200,00 €	1.760,00 €	3.960,00 €
Frank Stewen		2.200,00 €	880,00 €	3.080,00 €
Oliver Stieglitz		2.200,00 €	880,00 €	3.080,00 €
Friedrich-Wilhelm Weber		2.200,00 €	880,00 €	3.080,00 €
Matthias Würfel		2.200,00 €	880,00 €	3.080,00 €
Eva Hestermann	seit 26.09.2024	584,00 €	220,00 €	804,00 €
gesamt:		34.609,00 €	16.060,00 €	50.669,00 €

Sonstige finanzielle Verpflichtungen/Haftungsverhältnisse

Aus Miet-, Pacht-, Wartungs- und Dienstleistungsverträgen ergibt sich im folgenden Geschäftsjahr ein Aufwand von rd. 22,9 Mio. €. Darin sind Verpflichtungen gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 12,7 Mio. € enthalten.

Aufgrund des Schuldbeitritts mit Erfüllungsübernahme im Zusammenhang mit der Übernahme von Pensionsverpflichtungen durch DSW21 im Jahr 2019 besteht eine Mithaftung der Gesellschaft von 8,7 Mio. € gegenüber einem verbundenen Unternehmen.

Der Vorteil des Schuldbeitritts liegt darin, dass hierdurch die beihilferechtliche Notifizierung durch die EU-Kommission ermöglicht wurde. Die zugrunde liegenden Verpflichtungen können von DSW21 erfüllt werden, so dass mit einer Inanspruchnahme nicht zu rechnen ist.

Derivative Finanzinstrumente

Zum 31.12.2024 besteht ein Zinsswap, der im Jahre 2010 zum Zwecke der Absicherung zukünftiger Zinsänderungsrisiken abgeschlossen wurde. Dieser Zinsswap wurde zum 31.12.2019 für weitere 10 Jahre neu abgeschlossen. Dieser Swap ist durch laufzeitkongruente Darlehen unterlegt.

Das diesem derivativen Finanzinstrument zugrunde liegende Nominalvolumen beläuft sich zum Stichtag 31.12.2024 auf insgesamt 13.694 T€. Als beizulegender Zeitwert wird der Marktwert verwendet. Die Bewertung erfolgt auf der Grundlage von Devisenkursen, Renditekurven- und Optionsmodellen unter Verwendung von Swapsätzen, Inflations-Swap-Preise und verfügbare Volatilitätsquotierungen. Der Marktwert des Zinsswaps beläuft sich zum 31.12.2024 auf + 1.046 T€. Für diese Mikro-Bewertungseinheit wird die sog. „Einfrierungsmethode“ angewandt.

Sitz der Gesellschaft

Sitz der Flughafen Dortmund GmbH ist Dortmund. Die Gesellschaft ist unter der Nummer HRB 2491 im Register des Amtsgerichts Dortmund eingetragen.

Konzernabschluss

Die Gesellschaft wird in den Konzernabschluss der Dortmunder Stadtwerke Holding GmbH, Dortmund, einbezogen. Die Dortmunder Stadtwerke Holding GmbH erstellt den Konzernabschluss für den größten und den kleinsten Konsolidierungskreis. Der Konzernabschluss ist beim Unternehmensregister einsehbar. Die Gesellschaft ist gemäß § 291 HGB (Handelsgesetzbuch) von der Verpflichtung befreit, einen Konzernabschluss und einen Konzernlagebericht aufzustellen.

Honorar des Abschlussprüfers

Die Gesellschaft nimmt die Erleichterung gem. § 285 Nr. 17 HGB in Anspruch, da die Angaben im Konzernabschluss der Dortmunder Stadtwerke Holding GmbH enthalten sind.

Organe der Gesellschaft

– Gesellschafterversammlung

– Aufsichtsrat

Heike Heim
Vorsitzende (bis 19.07.2024)

bis 19.07.2024

Vorstandsvorsitzender
der DSW21

Ulrich Jaeger
Vorsitzender (seit 20.09.2024)

Vorstandsvorsitzende der
DSW21

Arbeitnehmersvertreter Thomas Stegmann
stellvertretender Vorsitzender

Mitarbeiter
Eigensicherung

Ratsmitglied Rüdiger Schmidt
stellvertretender Vorsitzender

Sozialversicherungs-
fachangestellter

Ratsmitglied Benjamin Beckmann

Revisor

Arbeitnehmersvertreter Ralf Exner

Mitarbeiter
Gebäudetechnik

Eva Hestermann

seit 26.09.2024

Leiterin Finanzen DSW21

Ratsmitglied Cüneyt Karadas

Betriebswirt

Ratsmitglied Sonja Lemke

Softwareentwicklerin

Arbeitnehmersvertreterin Bianka Mark

Bereichsleiterin
Fuhrparkmanagement

Ratsmitglied Manfred Sauer

Rentner

Arbeitnehmersvertreter Frank Stewen

Mitarbeiter
Grünflächenpflege

Ratsmitglied Oliver Stieglitz

Sachbearbeiter
Verkehrswirtschaft

Ratsmitglied Friedrich-Wilhelm Weber

Verwaltungsob-
amtsrat a. D.

Heike Marzen

Geschäftsführerin,
Wirtschaftsförderung
Dortmund

Arbeitnehmersvertreter Matthias Würfel

Mitarbeiter
Kfz-Instandsetzung
Geschäftsführer

– Geschäftsführung

Ludger van Bebber
(Diplom-Wirtschaftsingenieur)

Dortmund, den 19. März 2025

Ludger van Bebber
(Geschäftsführer)

Bestätigungsvermerk

Wiedergabe des Bestätigungsvermerkes

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Flughafen Dortmund Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Dortmund

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Flughafen Dortmund Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Dortmund – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2024 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Flughafen Dortmund Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Dortmund für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2024 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts 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 Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen 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 Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Der gesetzliche Vertreter ist verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner ist der gesetzliche Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die er in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt hat, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses ist der gesetzliche Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren hat er die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus ist er dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

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

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss 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 Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen,

wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von dem gesetzlichen Vertreter angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von dem gesetzlichen Vertreter dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von dem gesetzlichen Vertreter 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 der Gesellschaft 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 Jahresabschluss und im Lagebericht 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 die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.

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

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

Duisburg, den 28. April 2025

PKF Fasselt
Partnerschaft mbB
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft
Rechtsanwälte

Jahn
Wirtschaftsprüfer

D. Joostberends
Wirtschaftsprüfer

Dortmund Airport

Näher als du denkst.

Flughafen Dortmund GmbH
Flughafenring 11
44319 Dortmund

Telefon +49.231.9213-01
Telefax +49.231.9213-125
E-Mail service@dortmund-airport.de
Web www.dortmund-airport.de