



Lagebericht

Lagebericht 2025

1. Rechtliche und wirtschaftliche Grundlagen

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

Das gezeichnete Kapital am 31.12.2025 beträgt 22.752.500 €.

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

Die Gesellschaft hat mit der 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 31.12.2025 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 31.12.2025 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 2025

Der Luftverkehrsmarkt in Deutschland verzeichnete ein Passagierwachstum von + 3,6 %* im Vergleich zum Vorjahr (2024: + 7,5 %). Im Europaverkehr lag das Wachstum bei + 3,9 %*, der innerdeutsche Passagierverkehr lag mit + 0,2 %* über dem Vorjahresaufkommen. Der Flughafen Dortmund erreichte ein Gesamtaufkommen von 3.242.569 Passagieren und übertraf damit den Vorjahreswert von 3.132.707 Passagieren (+ 3,5 % zu 2024). In 2025 konnte der Flughafen Dortmund das Passagierniveau des Jahres 2019 mit + 19,2 % übertreffen und verzeichnete erneut einen neuen Passagierrekord mit über drei Millionen Passagieren. Der gesamte Luftverkehrsmarkt erreichte in 2025 eine Erholungsrate von 87,7 %* ggü. 2019.

[*Quelle: ADV-Monatsstatistik 12/2025]

Wizz Air konnte auch in 2025 mit 2.561.700 Passagieren das höchste Passagiervolumen aufweisen. Eurowings belegt im Ranking mit 224.211 Passagieren Platz zwei, gefolgt von Pegasus (144.289) und SunExpress (133.633).

Fluggesellschaften 2025		Passagiere		+/-
		2025	2024	
1	Wizz Air	2.561.700	2.013.753	547.947
2	Eurowings	224.211	354.472	-130.261
3	Pegasus	144.289	93.185	51.104
4	SunExpress	133.633	128.521	5.112
5	Ryanair	79.569	486.454	-406.885

Im Jahresvergleich ist ein Rückgang der Flugbewegungen im Linienverkehr von 18.224 Bewegungen in 2024 auf 18.036 Bewegungen in 2025 eingetreten (- 1,0 %).

Flugbewegungen/Passagiere	2021	2022	2023	2024	2025
Flugbewegungen gesamt	31.033	36.284	34.198	34.856	36.080
Flugbewegungen Linie	13.140	16.464	17.290	18.224	18.036
Passagieraufkommen gesamt	1.692.960	2.586.342	2.934.516	3.132.707	3.242.569
Passagieraufkommen Linie	1.672.959	2.559.742	2.896.254	3.106.569	3.224.407

Nachfragestärkste Ziele in 2025 waren Kattowitz, gefolgt von Tirana, Bukarest und Mallorca.

Destinationen 2025		Passagiere		+/-
		2025	2024	
1	Kattowitz	353.319	433.328	-80.009
2	Tirana	255.886	139.546	116.340
3	Bukarest	225.174	191.343	33.831
4	Mallorca	213.865	217.349	-3.484
5	Danzig	186.054	157.249	28.805
6	Sofia	144.528	126.708	17.820
7	Skopje	131.665	124.948	6.717
8	Antalya	120.718	77.460	43.258
9	Belgrad	115.478	75.478	40.000
10	Istanbul	108.428	93.017	15.411

4. Entwicklung des wirtschaftlichen Ergebnisses 2025

4.1 Entwicklung der Ertragslage

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

Entwicklungen Leistungsindikatoren		2025	2024	+/-	+/-
		T€	T€	T€	%
1	Umsatzerlöse Aviation	29.542	28.702	840	2,9%
2	Umsatzerlöse Non-Aviation	19.327	18.967	360	1,9%
3	Umsatzerlöse gesamt	48.869	47.669	1.200	2,5%
4	Personalaufwand	10.709	10.699	10	0,1%
5	Materialaufwand	24.216	21.084	3.132	14,9%

Entwicklungen Leistungsindikatoren		2025	Plan 2025	+/-	+/-
		T€	T€	T€	%
1	Umsatzerlöse Aviation	29.542	27.693	1.849	6,7%
2	Umsatzerlöse Non-Aviation	19.327	18.926	401	2,1%
3	Umsatzerlöse gesamt	48.869	46.619	2.250	4,8%
4	Personalaufwand	10.709	10.736	-27	-0,3%
5	Materialaufwand	24.216	22.567	1.649	7,3%

Die Gesamteinnahmen aus dem Bereich Aviation stiegen von 28,70 Mio. € in 2024 auf 29,54 Mio. € in 2025 (+ 0,84 Mio. €; + 2,9 %). Die geplanten Gesamteinnahmen aus dem Bereich Aviation konnten ggü. der Planung des Jahres 2025 aufgrund einer höheren Passagierzahl (Plan: 3,00 Millionen Passagiere) übertroffen werden.

Im Non-Aviationbereich stiegen die Parkeinnahmen aufgrund der gestiegenen Passagierzahlen auf 9,24 Mio. € (Vorjahr: 9,13 Mio. €; + 1,2 %). Die Mieterlöse haben sich auf rd. 8,08 Mio. € erhöht (Vorjahr: 7,85 Mio. €; + 2,9 %).

Bei den Einnahmen im Bereich Non-Aviation war insgesamt ein Anstieg um 0,36 Mio. € bzw. + 1,9 % von 18,97 Mio. € auf 19,33 Mio. € zu verzeichnen, die Einnahmen lagen damit auf Planniveau.

Insgesamt stiegen die Umsatzerlöse um 1,20 Mio. € von 47,67 Mio. € auf 48,87 Mio. € (+ 2,5 %). Mit 26,46 Mio. € stellten die Flughafennutzungsentgelte die größte Einnahmeposition unter den Umsatzerlösen dar (54,2 %), gefolgt von den Mieteinnahmen für Betriebsanlagen (15,82 Mio. €; 32,4 %) und den Provisionserlösen (2,73 Mio. €; 5,6 %).

Insgesamt beliefen sich die sonstigen betrieblichen Erträge auf 0,95 Mio. € (Vorjahr: 1,31 Mio. €).

Die Erträge aus Zinsen und Beteiligungen betrugen 0,91 Mio. € (Vorjahr 0,75 Mio. €, + 21,3 %).

Im Ergebnis stiegen die Gesamterträge von 49,73 Mio. € in 2024 auf 50,74 Mio. € in 2025.

Auf der Ausgabenseite stellten die Personalaufwendungen mit 10,71 Mio. € (Vorjahreswert: 10,70 Mio. €; + 0,01 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 erfolgten keine Neueinstellungen.

Die Abschreibungen und Zinsaufwendungen betrugen zusammen 8,20 Mio. € (Vorjahreswert: 7,63 Mio. €; + 7,4 %) bzw. 14,4 % der Gesamtaufwendungen.

Materialaufwand und sonstige betriebliche Aufwendungen erhöhten sich auf 37,82 Mio. € (Vorjahreswert: 32,82 Mio. € (+ 15,2 %)). Beim Materialaufwand haben hierzu höhere Serviceleistungen der Flughafen Dortmund Handling GmbH in Folge des Passagierwachstums und Aufwendungen für Energie und Gebäudereinigung beigetragen, gegenläufig sanken die Wartungs- und Instandhaltungsaufwendungen.

Bei den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ergab sich eine Steigerung von 11,74 Mio. € auf 13,60 Mio. €. Rückläufig waren hierbei insbesondere Aufwendungen für Rechtsberatung und Entsorgung. Gegenläufig stiegen insbesondere die Aufwendungen für Feuerwehr, Versicherungen, EDV sowie PR/Vermarktung.

In Summe stiegen die Gesamtaufwendungen von 51,52 Mio. € in 2024 um 5,52 Mio. € auf 57,04 Mio. € in 2025 (+10,7 %). Ursächlich hierfür waren insbesondere höhere Serviceleistungen bei der Flughafen Dortmund Handling GmbH sowie höhere Kosten für Feuerwehr, Versicherungen, EDV und PR/Vermarktung.

Im Ergebnis ist in 2025 ein Jahresfehlbetrag vor Ergebnisübernahme durch die Muttergesellschaft von - 6,30 Mio. € (Vorjahr: - 1,80 Mio. €; Veränderung - 4,50 Mio. €) zu verzeichnen.

Gesamtleistung, Aufwendungen und Jahresergebnisse entwickelten sich wie folgt:

	2021	2022	2023	2024	2025
	T€	T€	T€	T€	T€
Gesamterträge	26.205	37.956	46.350	49.727	50.737
Aufwendungen	41.758	46.480	49.945	51.523	57.041
Jahresergebnis	-15.553	-8.524	-3.595	-1.796	-6.304
Aufwandsdeckungsgrad	62,8%	81,7%	92,8%	96,5%	88,9%

4.2 Entwicklung der Vermögens- und Finanzlage

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

	2021	2022	2023	2024	2025
	T€	T€	T€	T€	T€
Investitionen	4.720	15.792	23.064	13.707	4.485

Die Investitionen im Berichtsjahr wurden aus vorhandenen Mitteln finanziert. Die Investitionen betrafen insbesondere Abfertigungsfahrzeuge und die Terminal-Infrastruktur.

Das Anlagevermögen beläuft sich auf 91,99 % (Vorjahr: 92,33 %) der Bilanzsumme. Die Eigenkapitalquote beträgt 51,32 % (Vorjahr: 50,48 %).

Der Anstieg der Forderungen gegen verbundene Unternehmen betrifft insbesondere die Gesellschafterin DSW21.

Der Anstieg der sonstigen Rückstellungen von 1,97 Mio. € auf 2,82 Mio. € resultierte insbesondere aus höheren Rückstellungen für Urlaub und Überstunden sowie Leistungszulagen und Rückstellungen für Rückforderungen von Nebenkosten bzw. aktivierungspflichtigen Steuerbeträgen.

Der Rückgang der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ist auf die Tilgung der laufenden Darlehen zurückzuführen.

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

Die Finanzlage stellt sich wie folgt dar:

	2025	2024
	T€	T€
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	8.769	6.409
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	- 3.493	- 12.880
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	- 4.582	5.590
Veränderung des Finanzmittelfonds	694	- 881
Finanzmittelbestand am 01.01.	2.203	3.084
Finanzmittelbestand am 31.12.	2.897	2.203

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

5. Prognose zur Verkehrsentwicklung 2026

Die in den Kapiteln 5 bis 7 dargestellten Prognosen basieren auf der vom Aufsichtsrat im Dezember 2025 genehmigten Wirtschaftsplanung. Diese Wirtschaftsplanung beruht aufgrund der Konzernintegration auf den zum Zeitpunkt September 2025 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 2026 verzeichnete der Dortmund Airport einen Passagierrückgang von -5,9 % gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres und liegt damit unterhalb des allgemeinen Trends der deutschen Verkehrsflughäfen (Januar bis Februar 2026 + 3,1 %*). 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 02/2026]

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 weiterhin 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 in 2025 mehrere Standorte in Deutschland aufgegeben und an weiteren Standorten die Passagierzahlen reduziert. Am Flughafen Dortmund hat die Ryanair entsprechend den Flugbetrieb zum Sommerflugplan 2025 eingestellt. 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 stellte die Eurowings die Strecke nach München zum Sommerflugplan 2025 ein und hat Ende Oktober die Basis Dortmund geschlossen. 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 hat die Pegasus ihre Türkeiverkehre mit einer Verbindung nach Antalya weiter ausgebaut, die Condor erhöht im Sommerflugplan ihre Frequenzen nach Palma de Mallorca.

Der Flughafen Dortmund plant für das kommende Jahr 2026 aufgrund von Angebotsverstärkungen sowie Frequenzerhöhungen mit 3,55 Millionen Passagieren.

6. Prognose zur Verkehrsentwicklung ab 2027

Der Flughafen Dortmund mit seinem weitgehend auf Low-Cost-Verkehre ausgerichteten Angebot prognostiziert derzeit mittelfristig einen weiteren Anstieg des Passagiervolumens auf ca. 4,02 Mio. Fluggäste in 2030. 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 2026 bis 2030

Der Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2026 geht von Gesamterträgen in Höhe von 53,9 Mio. € sowie Gesamtaufwendungen in Höhe von 56,6 Mio. € aus. Insgesamt wird somit ein Ergebnis vor Verlustübernahme von - 2,7 Mio. € erwartet.

Nach der mittelfristigen Planung wird in den Folgejahren mit einer schrittweisen Verbesserung des Ergebnisses gerechnet (+ 0,0 Mio. € in 2030) – angenommen wird dabei eine Steigerung des Passagieraufkommens bis zum Jahre 2030 auf rd. 4,02 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.

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%
Kerosinverfügbarkeit aufgrund des Krieges im Nahen Osten	hoch	25% - 50%

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-Beihilfevorschriften 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 2025 erneut das angestrebte Ziel eines ausgeglichenen EU-Ergebnisses im Sinne der EU-Leitlinien aus 2014 innerhalb des bis 2027 verlängerten Übergangszeitraums erreicht. Das Risiko des Nichterreichens des ausgeglichenen EU-Ergebnisses bis zum Ende des Übergangszeitraums bleibt gleichwohl bestehen. Die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos wird aber 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 in 2025 mehrere Standorte in Deutschland aufgegeben und an weiteren Standorten die Passagierzahlen reduziert. Am Flughafen Dortmund hat die Ryanair entsprechend den Flugbetrieb zum Sommerflugplan 2025 eingestellt.

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 stellte die Eurowings die Strecke nach München zum Sommerflugplan 2025 ein und hat Ende Oktober die Basis Dortmund geschlossen.

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.

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

Die Wirtschaftsinstitute gehen aufgrund des russischen Angriffskrieges auf die Ukraine, des aktuellen Nahost-Krieges und weiterer geopolitischer Risiken für 2026 von einer gebremsten wirtschaftlichen Entwicklung im Euroraum und insbesondere in Deutschland aus. Die Aussichten für das Jahr 2027 sind dabei auch weiterhin von vielen Unsicherheiten geprägt. Zum einen sind dies die weiteren Kriegsentwicklungen, 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 auch im Jahr 2026 weiterhin zu Anpassungen im Wizz Air-Streckennetz kommen und damit auch den Flughafen Dortmund treffen. Durch die Neuauslieferung von Flugzeugen findet dabei jedoch eine leichte Entspannung bei den Kapazitäten statt. Wizz Air will alle wegen Triebwerksproblemen am Boden stehenden Airbus-Flugzeuge bis Ende 2027 wieder in Betrieb nehmen.

9.6 Kerosinverfügbarkeit aufgrund des Krieges im Nahen Osten

Durch den Ausbruch des Krieges im Nahen Osten und der Blockade der Straße von Hormus kann es zu massiven Auswirkungen auf den Luftverkehr aufgrund von Nichtverfügbarkeit oder eingeschränkter Verfügbarkeit von Kerosin kommen, wovon auch der Flughafen Dortmund betroffen wäre.

Wenn die Straße von Hormus nicht schnellstmöglich wieder vollständig geöffnet werde, droht der europäischen Luftfahrt eine schwere Versorgungskrise. Die Auswirkungen der Nichtverfügbarkeit oder eingeschränkter Verfügbarkeit von Kerosin sind wirtschaftlich wesentlich größer als eine Nachfragedämpfung durch Kaufkraftverlust und zum aktuellen Zeitpunkt sehr volatil und final nicht abschätzbar. Durch die Straße von Hormus wird ein Großteil der Kerosinmengen für Europa befördert, welches im Nahen Osten produziert wird. Vor diesem Hintergrund stellt neben der Belastung durch höhere Preise insbesondere die grundsätzliche Verfügbarkeit von Kerosin ein erhebliches Risiko dar, auf das die Airlines nur mit einer deutlichen Angebotsreduzierung reagieren können.

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 2,70 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. Am 03. Juli 2025 hat der Rat der Stadt Dortmund einen neuen Public Corporate Governance Kodex für die Stadt Dortmund (PCGK) beschlossen, dieser ersetzt den PCGK-DO aus 2012. Der neue PCGK wurde jedoch noch nicht in den Gesellschaftsvertrag der Flughafen Dortmund GmbH 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 Ausbaustand 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 Hauptlandedirection 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 September 2025) für das Geschäftsjahr 2026 folgende Entwicklung erwartet:

Entwicklungen Leistungsindikatoren		Plan 2026	2025	+/-	+/-
1	Passagierzahlen (Tsd.)	3.550	3.243	307	9,5%
2	Flugbewegungen Linie	18.800	18.036	764	4,2%

Für die oben genannten finanziellen Leistungsindikatoren wird (Stand September 2025) für das Geschäftsjahr 2026 folgende Entwicklung erwartet:

Entwicklungen Leistungsindikatoren		Plan 2026	2025	+/-	+/-
Prognose		T€	T€	T€	%
1	Umsatzerlöse Aviation	31.600	29.542	2.058	7,0%
2	Umsatzerlöse Non-Aviation	20.900	19.327	1.573	8,1%
3	Umsatzerlöse gesamt	52.500	48.869	3.631	7,4%
4	Personalaufwand	10.900	10.709	191	1,8%
5	Materialaufwand	24.400	24.216	184	0,8%

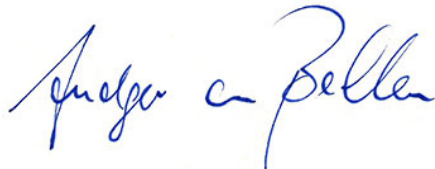
Die Passagierzahlen 2026 und die Anzahl der Flugbewegungen im Linienverkehr sowie die übrigen Indikatoren entsprechen den Planwerten des Wirtschaftsplans.

Die erwartete Unternehmensentwicklung orientiert sich weiterhin an der von der Gesellschafterversammlung genehmigten Wirtschaftsplanung. Die jüngsten geopolitischen Entwicklungen im Nahen Osten, wie die militärische Eskalation seit Ende Februar, führen jedoch zu erhöhten Unsicherheiten an den Energie- und Rohstoffmärkten. Insbesondere die Preisvolatilität sowie mögliche Störungen globaler Lieferketten könnten die Versorgungslage und die Beschaffungskonditionen beeinflussen.

Ein wesentliches Risiko ergibt sich im Fall einer längerfristigen Beeinträchtigung zentraler Handelsrouten, wie etwa einer Sperrung der Straße von Hormus. Eine solche Entwicklung könnte zu weiteren Preisanstiegen, Versorgungsengpässen oder Verzögerungen in den Lieferketten führen und damit Auswirkungen auf die wirtschaftliche Prognose der Flughafen Dortmund GmbH haben.

Die Gesellschaft beobachtet die geopolitische Lage kontinuierlich und bewertet die möglichen Auswirkungen regelmäßig. Aufgrund der dynamischen Situation ist eine belastbare Quantifizierung der Risiken für das laufende Geschäftsjahr derzeit nicht abschließend möglich. Gleichwohl hält die Flughafen Dortmund GmbH nach heutigem Kenntnisstand an ihrer bestehenden Jahresprognose fest.

Dortmund, den 31. März 2026



Ludger van Bebber
(Geschäftsführer)

Jahresschluss-Bilanz
Bilanz zum 31. Dezember 2025

A k t i v a		P a s s i v a	
	31.12.2025	31.12.2024	
	€	€	€
A. Anlagevermögen			A. Eigenkapital
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			I. Gezeichnetes Kapital
entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	0,00	0,00	22.752.500,00
			II. Kapitalrücklage
			50.507.786,71
			73.260.286,71
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	113.164.011,89	117.642.569,89	B. Noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse
2. technische Anlagen und Maschinen	196.023,00	125.987,00	Kapitalzuschuss als Investitionszuschuss
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	11.020.698,00	9.255.958,00	0,00
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.552.243,83	1.579.660,63	0,00
	125.932.976,72	128.604.175,52	
III. Finanzanlagen			C. Rückstellungen
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	25.000,00	25.000,00	Sonstige Rückstellungen
2. Beteiligungen	5.317.101,40	5.317.101,40	2.816.577,37
3. Sonstige Ausleihungen	39.934,05	37.852,91	2.816.577,37
	5.382.035,45	5.379.954,31	
	131.315.012,17	133.984.129,83	D. Verbindlichkeiten
B. Umlaufvermögen			1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten
I. Vorräte			60.309.972,20
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	601.920,00	567.753,00	
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.762.549,06	6.696.633,41	3.910.042,51
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.587.326,01	1.194.758,12	
3. Sonstige Vermögensgegenstände	545.448,01	404.859,44	3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen
	7.895.323,08	8.296.250,97	1.104.085,41
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten			
	2.897.476,28	2.203.285,14	4. Sonstige Verbindlichkeiten
	11.394.719,36	11.067.289,11	238.795,80
C. Rechnungsabgrenzungsposten	34.537,47	62.361,83	65.562.895,92
Bilanzsumme	142.744.269,00	145.113.780,77	68.483.086,17
			E. Rechnungsabgrenzungsposten
			1.104.509,00
			1.097.174,25
			Bilanzsumme
			142.744.269,00
			145.113.780,77

Gewinn- und Verlustrechnung

für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025

	2025		2024	
	€	€	€	€
1. Umsatzerlöse		48.868.279,64		47.668.740,37
2. sonstige betriebliche Erträge		<u>945.854,39</u>		<u>1.308.016,69</u>
		49.814.134,03		48.976.757,06
3. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	668.715,52		568.205,83	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	<u>23.547.095,32</u>		<u>20.515.397,18</u>	
		24.215.810,84		21.083.603,01
4. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	8.305.669,69		8.336.197,21	
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung davon für Altersversorgung 583.165,79 € (Vorjahr: 586.001,11 €)	<u>2.403.360,71</u>		<u>2.362.855,83</u>	
		10.709.030,40		10.699.053,04
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		6.856.863,76		6.521.665,42
6. sonstige betriebliche Aufwendungen		<u>13.604.262,53</u>		<u>11.736.283,46</u>
		-5.571.833,50		-1.063.847,87
7. Erträge aus Beteiligungen		754.903,00		590.727,92
8. Erträge aus Gewinnabführung davon aus verbundenen Unternehmen 9.483,42 € (Vorjahr: 0,00 €)		9.483,42		0,00
9. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen 158.103,40 € (Vorjahr: 158.537,75 €)		158.295,65		159.840,65
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon an verbundene Unternehmen 145.090,33 € (Vorjahr: 70.820,07 €) davon aus Aufzinsung 0,00 € (Vorjahr: 1.250,00 €)		1.340.773,17		1.110.808,14
11. Aufwendungen aus Verlustübernahme davon aus verbundenen Unternehmen 0,00 € (Vorjahr: 37.926,28 €)		<u>0,00</u>		<u>37.926,28</u>
12. Ergebnis nach Steuern		-5.989.924,60		-1.462.013,72
13. sonstige Steuern		314.361,34		334.190,05
14. Erträge aus Verlustübernahme		<u>6.304.285,94</u>		<u>1.796.203,77</u>
15. Jahresüberschuss		<u>0,00</u>		<u>0,00</u>

Anhang

Anhang für das Geschäftsjahr 2025

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

a) Jahresabschluss, Bilanzierungsmethoden

Der Jahresabschluss der Flughafen Dortmund GmbH zum 31.12.2025 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 Jahren 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 für Jubiläumszahlungen und Sterbegelder erfolgte nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Anwendung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. K. Heubeck unter Berücksichtigung eines Rechnungszinsfußes von 2,22 % 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 2025 ist aus dem im Folgenden ausgewiesenen Anlagespiegel ersichtlich:

Entwicklung des Anlagevermögens
Anlagespiegel

	Anschaffungs- und Herstellungskosten						Abschreibungen					Bilanzwert	
	Stand 1.1.2025	Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Erhaltene Zuschüsse	Stand 31.12.2025	Stand 1.1.2025	Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Stand 31.12.2025	Buchwert 31.12.2025	Buchwert 31.12.2024
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände													
1. entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1.262.999,27	0,00	0,00	0,00	0,00	1.262.999,27	1.262.999,27	0,00	0,00	0,00	1.262.999,27	0,00	0,00
	1.262.999,27	0,00	0,00	0,00	0,00	1.262.999,27	1.262.999,27	0,00	0,00	0,00	1.262.999,27	0,00	0,00
II. Sachanlagen													
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	269.213.339,70	430.899,37	0,00	0,00	0,00	269.644.239,07	151.570.769,81	4.909.457,37	0,00	0,00	156.480.227,18	113.164.011,89	117.642.569,89
2. Technische Anlagen und Maschinen	1.280.388,51	121.670,00	187.038,84	0,00	0,00	1.215.019,67	1.154.401,51	51.634,00	187.038,84	0,00	1.018.996,67	196.023,00	125.987,00
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	59.745.395,56	3.206.052,85	464.982,02	753.512,14	299.052,60	62.940.925,93	50.489.437,56	1.895.772,39	464.982,02	0,00	51.920.227,93	11.020.698,00	9.255.958,00
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.579.660,63	726.095,34	0,00	-753.512,14	0,00	1.552.243,83	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.552.243,83	1.579.660,63
	331.818.784,40	4.484.717,56	652.020,86	0,00	299.052,60	335.352.428,50	203.214.608,88	6.856.863,76	652.020,86	0,00	209.419.451,78	125.932.976,72	128.604.175,52
III. Finanzanlagen													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	25.000,00	0,00	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	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	0,00
4. Sonstige Ausleihungen	49.737,94	20.000,00	12.774,67	0,00	0,00	56.963,27	11.885,03	5.144,19	0,00	0,00	17.029,22	39.934,05	37.852,91
	5.391.839,34	20.000,00	12.774,67	0,00	0,00	5.399.064,67	11.885,03	5.144,19	0,00	0,00	17.029,22	5.382.035,45	5.379.954,31
Summe	338.473.623,01	4.504.717,56	664.795,53	0,00	299.052,60	342.014.492,44	204.489.493,18	6.862.007,95	652.020,86	0,00	210.699.480,27	131.315.012,17	133.984.129,83

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	2025	25	2025	+9*
DOPARK GmbH, Dortmund	56,25	2024	2.882	2024	+544

*) 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 0,0 T€ (VJ: 7,0 T€).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen in vollem Umfang die Gesellschafterin DSW21 in Höhe von 2.587 T€ (VJ: 1.195 T€), Verlustübernahme/Steuern 6.825 T€ (VJ: 2.202 T€) und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen -357 T€ (VJ: 235 T€).

Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen Rückstellungen für noch nicht abgerechnete Leistungen bzw. Verpflichtungen aus Verträgen (1.017 T€), Urlaub und Überstunden (428 T€), Leistungszulagen (162 T€) sowie Jubiläumszahlungen (48 T€).

Verbindlichkeiten

Eine Aufschlüsselung und Darstellung der Verbindlichkeiten zeigt der folgende Verbindlichkeitspiegel:

	davon mit einer Restlaufzeit von					Art der Sicherheit
	Gesamt- betrag 31.12.2025	kleiner als 1 Jahr	größer als 1 Jahr	davon größer als 5 Jahre	ge- sicherte Beträge	
Einzelposten:	T€	T€	T€	T€	T€	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	60.310	4.146	56.164	43.446	60.310	*)
(Vorjahreswert)	(65.347)	(5.037)	(60.310)	(46.332)	(65.347)	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.910	3.910	0	0	0	
(Vorjahreswert)	(1.779)	(1.779)	(0)	(0)	(0)	
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.104	1.104	0	0	0	
(Vorjahreswert)	(1.063)	(1.063)	(0)	(0)	(0)	
Sonstige Verbindlichkeiten	239	239	0	0	0	
(Vorjahreswert)	(294)	(294)	(0)	(0)	(0)	
Gesamt	65.563	9.399	56.164	43.446	60.310	
(Vorjahreswert)	(68.483)	(8.173)	(60.310)	(46.332)	(65.347)	

* 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. 2.696 T€ (VJ: 4.975 T€).

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultieren aus Lieferungen und Leistungen und bestehen im Wesentlichen mit 536 T€ gegenüber der Flughafen Dortmund Handling GmbH (VJ: 439 T€) sowie mit 561 T€ gegenüber der DEW21 (VJ: 586 T€).

3. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Die Aufgliederung der Umsatzerlöse nach Tätigkeitsbereichen ergibt das folgende Bild:

	T€	%
Flughafennutzungsentgelte	26.465	54,2 %
Mieten und Pachten für Betriebsanlagen	15.820	32,4 %
Provisionen	2.730	5,6 %
Mieten für Werbeflächen	653	1,3 %
Frachterlöse	0	0,0 %
Sonstige Erlöse	3.200	6,5 %
Umsatzerlöse	48.868	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	9,8
Periodenfremde Aufwendungen	- 292,5
Saldo	- 282,7

Die periodenfremden Erträge betreffen im Wesentlichen eine Mietnachberechnung. Die periodenfremden Aufwendungen entfallen auf die Rückerstattung von Flugsicherungskosten 2024 sowie eine Vorsteuerkorrektur auf Zinsen.

4. Sonstiges

Personalbestand

Im Geschäftsjahr 2025 beschäftigte die Flughafen Dortmund GmbH durchschnittlich 141 Mitarbeiter (Vorjahr: 146). Davon waren 43 Mitarbeiter in der Verwaltung, 7 in der Verkehrsleitung, 43 im Bodenverkehrsdienst/Fuel, 17 in der Instandhaltung, 8 im Bereich Check-In/Info und 23 im Bereich Eigensicherung beschäftigt. Am 31.12.2025 waren bei der Gesellschaft insgesamt 138 Mitarbeiter (Vorjahr: 143) inklusive eines Geschäftsführers beschäftigt, davon 18 Teilzeitbeschäftigte.

Die Bezüge der Mitglieder der Geschäftsführung betrugen im Geschäftsjahr 2025:

in Euro	Feste Vergütung	Sach- und sonstige Bezüge	Gesamt
Ludger van Bebber	360.612 €	148.173 €	508.785 €

Für die Geschäftsführung liegt eine beitragsorientierte Altersversorgungszusage vor.

Die Sitzungsgelder/Aufwandsvergütungen für den Aufsichtsrat betrugen 50,1 T€ (Vorjahr: 50,7 T€).

in Euro	Bemerkung	Aufwands- entschädigung	Sitzungsgeld	Gesamt
Ulrich Jaeger		3.207,00 €	1.540,00 €	4.747,00 €
Thomas Stegmann	bis 30.11.2025	2.516,00 €	1.320,00 €	3.836,00 €
Benjamin Beckmann		2.200,00 €	660,00 €	2.860,00 €
Ralf Exner		2.200,00 €	880,00 €	3.080,00 €
Cüneyt Karadas		2.220,00 €	880,00 €	3.100,00 €
Sonja Lemke	bis 30.11.2025	2.013,00 €	220,00 €	2.233,00 €
Bianka Mark	bis 30.11.2025	2.013,00 €	440,00 €	2.453,00 €
Heike Marzen		2.200,00 €	880,00 €	3.080,00 €
Rüdiger Schmidt	bis 30.11.2025	2.516,00 €	1.320,00 €	3.836,00 €
Manfred Sauer	bis 30.11.2025	2.013,00 €	1.320,00 €	3.333,00 €
Frank Stewen		2.200,00 €	880,00 €	3.080,00 €
Oliver Stieglitz	bis 30.11.2025	2.013,00 €	660,00 €	2.673,00 €
Friedrich-Wilhelm Weber	bis 30.11.2025	2.013,00 €	660,00 €	2.673,00 €
Matthias Würfel	bis 30.11.2025	2.013,00 €	660,00 €	2.673,00 €
Eva Hestermann		2.200,00 €	880,00 €	3.080,00 €
Dr. Ludwin Vogel	seit 01.12.2025	227,00 €	220,00 €	447,00 €
Steffen Schmees	seit 01.12.2025	207,00 €	220,00 €	427,00 €
Martin Stach	seit 01.12.2025	187,00 €	220,00 €	407,00 €
Roman Dubinski	seit 01.12.2025	187,00 €	220,00 €	407,00 €
Martin Gerstenberg	seit 01.12.2025	187,00 €	220,00 €	407,00 €
Dr. Stephan Wallmeyer	seit 01.12.2025	187,00 €	220,00 €	407,00 €
Matthis Hesse	seit 01.12.2025	187,00 €	220,00 €	407,00 €
Thorsten Heymann	seit 01.12.2025	187,00 €	220,00 €	407,00 €
gesamt:		35.093,00 €	14.960,00 €	50.053,00 €

Sonstige finanzielle Verpflichtungen/Haftungsverhältnisse

Aus Miet-, Pacht-, Wartungs- und Dienstleistungsverträgen ergibt sich im folgenden Geschäftsjahr ein Aufwand von rd. 26,3 Mio. €. Darin sind Verpflichtungen gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 14,8 Mio. € enthalten.

Aufgrund des Schuldbeitritts mit Erfüllungsübernahme im Zusammenhang mit der Übernahme von Pensionsverpflichtungen durch die 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 der DSW21 erfüllt werden, so dass mit einer Inanspruchnahme nicht zu rechnen ist.

Derivative Finanzinstrumente

Zum 31.12.2025 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 und Volumen unterlegt.

Das diesem derivativen Finanzinstrument zugrunde liegende Nominalvolumen beläuft sich zum Stichtag 31.12.2025 auf insgesamt 12.172 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-Preisen und verfügbaren Volatilitätsquotierungen. Der Marktwert des Zinsswaps beläuft sich zum 31.12.2025 auf + 833 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.

Nachtragsbericht

Seit Ende Februar 2026 hat sich die geopolitische Lage im Nahen Osten durch militärische Auseinandersetzungen weiter verschärft. Die Konfliktsituation führte zu erhöhten Unsicherheiten an den Energie- und Rohstoffmärkten, insbesondere zu steigender Preisvolatilität sowie zu Risiken hinsichtlich der Stabilität globaler Lieferketten. Diese Entwicklungen können zusätzliche Belastungen für Beschaffungsprozesse, Versorgungssicherheit und Preisniveaus für den Flughafen Dortmund mit sich bringen.

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses lassen sich die konkreten finanziellen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Flughafens noch nicht belastbar quantifizieren. Eine verlässliche Abschätzung ist aufgrund der dynamischen geopolitischen Lage und der daraus resultierenden Marktunsicherheiten derzeit nicht möglich.

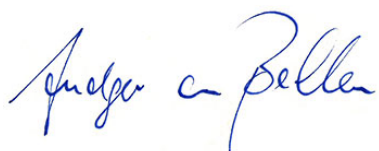
Organe der Gesellschaft

- Gesellschafterversammlung
- Aufsichtsrat

Ulrich Jaeger Vorsitzender (bis 30.11.2025)		Vorstandsmitglied der DSW21
Ratsmitglied Dr. Ludwin Vogel Vorsitzender (ab 19.12.2025)	ab 01.12.2025	Rentner
Arbeitnehmersvertreter Thomas Stegmann stellvertretender Vorsitzender	bis 30.11.2025	Mitarbeiter Eigensicherung
Ratsmitglied Rüdiger Schmidt stellvertretender Vorsitzender	bis 30.11.2025	Sozialversicherungs- fachangestellter
Arbeitnehmersvertreter Steffen Schmees stellvertretender Vorsitzender (ab 19.12.2025)	ab 01.12.2025	Mitarbeiter Personalbereich
Ratsmitglied Cüneyt Karadas stellvertretender Vorsitzender (ab 19.12.2025)		Betriebswirt
Ratsmitglied Benjamin Beckmann		Revisor
Arbeitnehmersvertreter Ralf Exner		Mitarbeiter Gebäudetechnik
Eva Hestermann		Leiterin Finanzen der DSW21
Ratsmitglied Sonja Lemke	bis 30.11.2025	Softwareentwicklerin
Arbeitnehmersvertreterin Bianka Mark	bis 30.11.2025	Bereichsleiterin Fuhrparkmanagement
Ratsmitglied Manfred Sauer	bis 30.11.2025	Rentner
Arbeitnehmersvertreter Frank Stewen		Mitarbeiter Grünflächenpflege
Ratsmitglied Oliver Stieglitz	bis 30.11.2025	Sachbearbeiter Verkehrswirtschaft
Ratsmitglied Friedrich-Wilhelm Weber	bis 30.11.2025	Verwaltungsob- amtsrat a. D.
Heike Marzen		Geschäftsführerin, Wirtschaftsförderung Dortmund

Arbeitnehmersvertreter Matthias Würfel	bis 30.11.2025	Mitarbeiter Kfz-Instandsetzung
Ratsmitglied Martin Stach	ab 01.12.2025	Verwaltungsfachange- stellter
Dr. Stephan Wallmeyer	ab 01.12.2025	Geschäftsführer
Ratsmitglied Matthis Hesse	ab 01.12.2025	Student
Ratsmitglied Thorsten Heymann	ab 01.12.2025	Referent für Kommunale und öffentliche Angele- genheiten
Arbeitnehmersvertreter Roman Dubinski	ab 01.12.2025	Mitarbeiter Bodenverkehrsdienst
Arbeitnehmersvertreter Martin Gerstenberg	ab 01.12.2025	Mitarbeiter Facilityservice
Geschäftsführung Ludger van Bebbber (Diplom-Wirtschaftsingenieur)		Geschäftsführer

Dortmund, den 31. März 2026



Ludger van Bebbber
(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 2025 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 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 2025 bis zum 31. Dezember 2025 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 2025 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 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 4. Mai 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