

Geschäftsbericht 2011



Lagebericht

Lagebericht 2011

1. Rechtliche und wirtschaftliche Grundlagen

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

Das gezeichnete Kapital am 31.12.2011 beträgt 22.752.500 €.

Gesellschafter sind DSW21 (74 % Anteil) und die Stadt Dortmund (26 % Anteil).

Die Gesellschaft hat mit DSW21 mit Wirkung ab dem 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 31.12.2011 25 T€. Die Flughafen Dortmund GmbH hat mit der Flughafen Dortmund Handling GmbH (Organgesellschaft) einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag abgeschlossen.

2. Verkehrsentwicklung 2011

Der Luftverkehrsmarkt in Deutschland verzeichnete in 2011 einen Passagierzuwachs von rd. 5 % im Vergleich zum Vorjahr. Getragen wurde dieses Wachstum aber fast ausschließlich von den drei großen deutschen Airports Frankfurt, München und Düsseldorf. In der Flughafen-Gruppe mit weniger als 5 Millionen Passagieren fand im laufenden Jahr dagegen nahezu kein Wachstum mehr statt. Zahlreiche mittelgroße und kleinere Flughäfen mussten Rückgänge verzeichnen. Ausschlaggebend für diese Entwicklung sind die zu Jahresbeginn eingeführte Luftverkehrssteuer, die Abschwächung der Nachfrage nach Low Cost Flügen, aber auch die Krise der Air Berlin. Bereinigt um Negativeffekte des Jahres 2010 (Vulkanausbruch auf Island, Witterungsbedingungen Ende 2010) lag das Wachstum nur noch bei ca. 3 %. Einer von wenigen Flughäfen mit dennoch positiver Fluggastentwicklung ist der Dortmund Airport.

Am Dortmund Airport wurde das Geschäftsjahr 2011 mit einem Anstieg des Passagieraufkommens auf 1.822.117 Passagiere (Vorjahr: 1.747.731; +4,3 %) abgeschlossen. Dieser Zuwachs zeichnete sich ab dem zweiten Quartal 2011 ab und brachte den Flughafen nach den Entwicklungen des ersten Quartals wieder auf die geplante Wachstumsspur.

Im Ranking der Fluggesellschaften nimmt Wizz Air mit deutlichem Abstand erneut den ersten Platz ein.

Sie steigerte ihr Passagieraufkommen um 8,2 % auf rd. 777.000 Fluggäste. EasyJet auf Platz zwei beförderte rd. 372.000 Passagiere, was einem prozentualen Zuwachs von 11,7 % entspricht. Germanwings erreichte ein Volumen von rd. 243.000 Passagieren (-3,6 %). Air Berlin nutzten nur noch rd. 223.000 Fluggäste (-4,8 %). Erfolgreich ist dagegen die Entwicklung der Sun Express mit rd. 69.000 Passagieren (+54,4 %), während Sky Airlines mit rd. 38.000 Passagieren einen Rückgang von (-45,4 %) verzeichnete. Neu hinzugekommen ist Tailwind Airlines mit rd. 14.000 Passagieren.

Fluggesellschaften 2011		Passagiere		+/-
		2011	2010	
1	WIZZ Air	776.609	717.998	58.611
2	easyJet	372.045	332.988	39.057
3	Germanwings	242.767	251.864	-9.097
4	Air Berlin	222.594	233.853	-11.259
5	Sun Express	68.799	44.569	24.230
6	Sky Airlines	37.747	69.149	-31.402
7	Germania	28.739	42.976	-14.237
8	Pegasus	17.499	13.030	4.469
9	Tailwind	14.225	0	14.225
10	Freebird	13.188	2.127	11.061

Im Jahresvergleich ist ein leichter Anstieg der Flugbewegungen im Linienvkehr von 13.607 Bewegungen in 2010 auf 13.653 Bewegungen in 2011 eingetreten (+0,3 %).

Flugbewegungen/Passagiere	2007	2008	2009	2010	2011
Flugbewegungen gesamt	40.436	38.112	31.927	31.153	34.383
Flugbewegungen Linie	23.031	21.035	13.031	13.607	13.653
Passagieraufkommen gesamt	2.155.064	2.329.455	1.716.519	1.747.731	1.822.117
Passagieraufkommen Linie	2.124.078	2.295.998	1.690.959	1.732.470	1.807.523

Nachfragestärkste Ziele in 2011 waren Mallorca, gefolgt von Kattowitz, London-Luton und München.

Destinationen 2011		Passagiere		+/-
		2011	2010	
1	Mallorca	275.877	271.589	4.288
2	Kattowitz	233.504	197.495	36.009
3	London-Luton	167.950	146.544	21.406
4	München	165.652	169.262	-3.700
5	Antalya	119.342	130.606	-11.264
6	Danzig	96.142	86.318	9.824
7	Bukarest	67.732	57.951	9.781
8	Kiew	57.822	66.964	-9.142
9	Sofia	57.602	57.861	-259
10	Barcelona	54.154	46.858	7.296

3. Prognose zur Verkehrsentwicklung 2012

Die Passagierprognosen im internationalen Luftverkehr gehen von einem Wachstum von ca. 7 % für 2012 aus. Getragen wird dieses Wachstum von den starken Märkten in Asien und Afrika. Für das Jahr 2012 erwartet die ADV für Deutschland ein nur moderates Wachstum von 4 %. Insbesondere die Eurokrise trübt das Konsumklima nicht nur im Luftverkehr stark ein.

Die ab Dortmund angeflogenen Ziele in Zentral- und Osteuropa werden auch in 2012 die Wachstumsfaktoren bleiben. Hinzu kommen die zu erwartenden positiven Auswirkungen durch die Fußball EM in Polen und der Ukraine im Juni/Juli 2012, mit deren Spielstätten Dortmund durch die WIZZ Air verbunden ist. Die WIZZ Air plant außerdem die Wiederaufnahme des Flugbetriebs nach Lemberg sowie zusätzlichen Verkehr in die baltischen Staaten.

Neben den Wachstumsmärkten in Mittel- und Osteuropa wird der Flughafen Dortmund im kommenden Jahr 2012 auch an dem Wachstum in Antalya partizipieren. Das Lieblingsziel der Deutschen „Palma de Mallorca“ wird weiterhin das stärkste touristische Ziel ex Dortmund bleiben. Ergänzt werden diese Angebote durch das ganzjährige Angebot nach Hurghada durch die Air Arabia sowie Flüge zum bulgarischen Sonnen- und Goldstrand.

Air Berlin hat jedoch angekündigt, aufgrund ihrer strategischen Neuausrichtung auch sämtliche Verbindungen ab dem Dortmund Airport mit Beginn des Winterflugplans 2012/2013 einzustellen. Ein Grund sind dafür auch die unzureichenden Rahmenbedingungen in Dortmund. Der Flughafen Dortmund steht in der Gunst der Airlines zu allen anderen Airports in Europa in Konkurrenz und hat aufgrund der Start- und Landebahnlänge sowie der eingeschränkten Betriebszeiten einen deutlichen Wettbewerbsnachteil.

Aufgrund dieser Entwicklungen wird das Wachstumspotenzial für den Dortmunder Flughafen in 2012 noch auf max. 1,5 % geschätzt.

4. Prognose zur Verkehrsentwicklung ab 2013

Bis auf die osteuropäischen Verbindungen stagnieren die Low-Cost-Verkehre in Dortmund. Belastend erweisen sich zudem die eingeschränkten Betriebszeiten sowie die nicht marktgerechte Verspätungsregelung. Der anstehende Rückzug der Air Berlin wird die Situation ab November 2012 noch verschärfen. Dortmund gerät hier im Vergleich zu Wettbewerbsflughäfen auch hinsichtlich der Länge der Start- und Landebahn zunehmend in eine kritische Marktposition.

Der Flughafen Dortmund mit seinem weitgehend auf Low-Cost-Verkehre ausgerichteten Angebot prognostiziert derzeit daher mittelfristig einen nur langsamen Anstieg des Passagiervolumens auf knapp über 2,0 Mio. Fluggästen in 2015.

Die zweifellos am Dortmund Airport vorhandenen Potenziale – kurze Wege und Abfertigungszeiten, gute Verkehrsanbindungen und nicht zuletzt der große Einzugsbereich sowie das nach wie vor attraktive Streckenangebot – bieten gleichwohl die Voraussetzungen, die mittelfristigen Prognosezahlen zu erreichen.

5. Entwicklung des wirtschaftlichen Ergebnisses 2011

Die Gesamteinnahmen aus dem Bereich Aviation gingen von 13,14 Mio. € in 2010 auf 12,80 Mio. € in 2011 (–0,34 Mio. € ; –2,6 %) zurück.

Der Rückgang bei den Aviationerlösen ist bedingt durch gegenüber 2010 deutlich niedrigere Enteisungserlöse (0,22 Mio. €; Vorjahr: 1,26 Mio. €) aufgrund des im Jahresvergleich milderen Winters. Teilweise konnte dies durch Erlössteigerungen aufgrund der höheren Passagierzahlen sowie durch die mit Einführung der neuen Entgeltordnung ab November 2011 angepassten Entgelte kompensiert werden.

Während die Provisionen aus dem Verkauf von Luftfahrzeugbetriebsstoffen und die Mieten für die Unterstellung von Flugzeugen fast unverändert blieben, sanken die Frachterlöse trotz eines leicht gestiegenen Frachtvolumens von 7.265 to. (Vorjahr: 7.230 to.) gegenüber 2010 auf 0,59 Mio. € (Vorjahr: 0,61 Mio. €; –3,3%).

Im Non-Aviationbereich wurden bei den Mieten und Pachten Rückgänge bei den Mieteinnahmen durch höhere Parkeinnahmen kompensiert.

Die Mieten für Werbeflächen sind durch Vermarktung zusätzlicher Flächen gestiegen.

Bei den Einnahmen im Bereich Non-Aviation konnte insgesamt ein leichter Anstieg um 0,14 Mio. € bzw. + 1,7 % von 8,33 Mio. € auf 8,47 Mio. € verzeichnet werden.

Insgesamt sanken die Umsatzerlöse leicht um 0,19 Mio. € von 21,47 Mio. € auf 21,28 Mio. € (–0,9 %). Mit 10,45 Mio. € stellten die Flughafennutzungsentgelte die größte Einnahmeposition unter den Umsatzerlösen dar (49,1 %), gefolgt von den Mieteinnahmen (6,98 Mio. €; 32,8 %) und den Provisionserlösen (1,65 Mio. €; 7,7 %).

Die Personalkostenerstattungen für die Kontrollen nach § 5 Luftsicherheitsgesetz betrugen in 2011 3,11 Mio. € (Vorjahr: 3,01 Mio. €, + 3,3 %).

Die Erträge aus Zinsen und Beteiligungen betrugen 0,38 Mio. € (Vorjahr 0,33 Mio. €, + 15,2 %) und beinhalten neben dem Ertrag aus der Beteiligung an der SBB GmbH in Höhe von 0,30 Mio. € (Vorjahr: 0,28 Mio. €) auch Erträge aus der Gewinnabführung der Flughafen Dortmund Handling GmbH in Höhe von 0,046 Mio. € (Vorjahr: 0,032 Mio. €).

Im Ergebnis stiegen die Gesamterträge von 25,37 Mio. € in 2010 auf 25,51 Mio. € in 2011 (+0,14 Mio. €; + 0,6 %).

Auf der Ausgabenseite stellten die Personalaufwendungen mit 10,63 Mio. € (Vorjahreswert: 10,50 Mio. €; + 1,2 %) eine der größten Einzelpositionen dar.

Die Abschreibungen und Zinsaufwendungen betrugen zusammen 12,24 Mio. € (Vorjahreswert: 12,85 Mio. €; –4,8 %) bzw. 27,2 % der Gesamtaufwendungen.

Materialaufwand und Sonstige betriebliche Aufwendungen zusammen stiegen auf 21,78 Mio. € (Vorjahreswert: 21,54 Mio. € ; + 1,1 %).

In Summe sanken die Gesamtaufwendungen von 45,15 Mio. € in 2010 um 0,15 Mio. € auf 45,00 Mio. € in 2011 (–0,3 %).

Im Ergebnis ist in 2011 ein Jahresfehlbetrag vor Ergebnisübernahme durch die Muttergesellschaft von –19,49 Mio. € (Vorjahr: –19,78 Mio. €; –0,29 Mio. €; –1,5 %) zu verzeichnen.

Gesamtleistung, Aufwendungen und Jahresergebnisse entwickelten sich wie folgt:

	2007	2008	2009	2010	2011
	T€	T€	T€	T€	T€
Gesamtleistung	28.093	27.764	23.450	25.371	25.507
Aufwendungen	47.994	48.411	47.985	45.148	45.000
Jahresergebnis	–19.901	–20.647	–24.535	–19.777	–19.493
Kostendeckungsgrad	58,5%	57,4%	48,9%	56,2%	56,7%

Das Gesamtinvestitionsvolumen der letzten fünf Geschäftsjahre zeigt folgendes Bild:

	2007	2008	2009	2010	2011
	T€	T€	T€	T€	T€
Investitionen	3.428	8.886	897	824	9.843

Die Investitionen im Berichtsjahr wurden vollständig aus vorhandenen Mitteln finanziert.

6. Prognose zur Entwicklung des wirtschaftlichen Ergebnisses 2012 bis 2016

Der Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2012 geht von Gesamterträgen in Höhe von 25,4 Mio. € sowie Gesamtaufwendungen in Höhe von 44,4 Mio. € aus. Insgesamt wird somit ein Rückgang des Jahresfehlbetrages auf –19,0 Mio. € erwartet.

Nach der mittelfristigen Planung wird in den Folgejahren mit einer schrittweisen Verringerung des Jahresfehlbetrages gerechnet (–17,0 Mio. € in 2016) – angenommen wird dabei eine moderate Steigerung des Passagieraufkommens bis zum Jahre 2016 auf rd. 2,10 Mio. Passagiere. Investitionen in größere Einzelmaßnahmen, die eine weitere Fremdmittelaufnahme erforderlich machen würden, sind für die Jahre bis 2016 nicht geplant.

7. Risikobericht

Mit Datum vom 10.07.2007 hat die EU-Kommission ein Hauptprüfverfahren wegen möglicher staatlicher Beihilfen am Flughafen Dortmund eröffnet. Die Untersuchung betrifft einerseits die Finanzierung der Flughafen Dortmund GmbH im Unternehmensverbund DSW21 sowie andererseits das Förderprogramm NERES, das im Jahre 2004 zur Steigerung des Verkehrsaufkommens aufgelegt wurde. Die Eröffnung des Verfahrens wurde am 15.09.2007 im Amtsblatt der EU veröffentlicht. Die EU-Kommission kommt dabei zu der vorläufigen Schlussfolgerung, dass das Förderprogramm NERES sowie die Finanzierung der Investitionen und insbesondere der Verluste der Flughafen Dortmund GmbH über den mit der Dortmunder Stadtwerke AG abgeschlossenen Ergebnisabführungsvertrag eine Staatsbeihilfe i.S. von Artikel 107 I EG darstellt.

Die Bestimmungen des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere Artikel 107 und 108 AEUV, verbieten die Gewährung staatlicher Beihilfen, ohne, dass die Europäische Kommission diese zuvor geprüft und genehmigt hat.

Die Mittel, die der Dortmund Airport für den Ausbau des Flughafens und seine Finanzierung erhalten hat, stellen nach derzeitiger Einschätzung der Flughafen Dortmund GmbH und dem rechtlichen Vortrag im Hauptprüfungsverfahren keine staatlichen Beihilfen dar. Diese Auffassung wird von der Bundesregierung in ihren Stellungnahmen sowohl im Auskunftersuchen als auch im Hauptprüfverfahren vollinhaltlich mitgetragen.

Ein Ausbau von Infrastruktur, die allen Nutzern gleichermaßen und diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt wird, wie es hinsichtlich der Flughafeninfrastruktur am Dortmund Airport der Fall ist, stellte nach EG-Recht zum Zeitpunkt des Flughafenausbaus keine Beihilfe dar. Dieser Sachverhalt hat sich auch durch die Einführung der „Gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen“ nicht wesentlich geändert.

Weniger eindeutig ist die Situation hinsichtlich der Betriebsverluste. Hinsichtlich des Betriebs eines Flughafens, insbesondere der Abfertigung des Luftverkehrs, sehen die Leitlinien vor, dass ein Flughafenbetreiber kostendeckend arbeitet. Ein Ausgleich von Verlusten könnte ggf. eine Beihilfe darstellen, wenn ein privater Investor in vergleichbarer Lage einen solchen Ausgleich nicht mehr bewirken würde.

Da die Situation der Flughafen Dortmund GmbH aufgrund der Art der Finanzierung der Infrastruktur und der Wahrnehmung von Aufgaben nicht unternehmerischer Natur (Feuerwehr, Sicherheit etc.) vom Standardmuster der Leitlinien abweicht, kann nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden, dass die Europäische Kommission einen Teil des gewährten Verlustausgleichs durch DSW21 als eine staatliche Beihilfe ansieht.

Der Verlustausgleich selbst geht auf den bereits im Jahre 1992 abgeschlossenen Ergebnisabführungs- und Beherrschungsvertrag mit DSW21 zurück, der zum Zeitpunkt seiner Einführung marktwirtschaftlichem Handeln entsprochen haben dürfte, weil er die steuerlich optimierte Gestaltung der Finanzierung des Ausbaus des Flughafens ermöglichte. Nach wenigen Verlustjahren hat der Dortmund Airport eine Reihe von Jahren profitabel gearbeitet, bis ein umfangreicher Ausbau der Infrastruktur erfolgte. Der Ausbau und die Finanzierung von Infrastruktur stellt aber, wie oben bereits dargestellt, nach Ansicht der Flughafen Dortmund GmbH keine staatliche Beihilfe dar.

Wenn nach Einführung der Leitlinien die Finanzierung über den Ergebnisabführungs- und Beherrschungsvertrag durch eine Änderung der Rechtslage, z.B. durch die Leitlinien, zu einer Beihilfe geworden sein sollte, so würde es sich nach Verfahrensordnung Nr. 659/1999 um eine bestehende Beihilfe handeln, die den neuen Anforderungen anzupassen wäre. Eine Rückforderung ist dann nicht möglich. Wenn und soweit die Kommission die Auffassung vertreten sollte, dass nach Ablauf der Umsetzungsfrist die Verlustabdeckung durch den Ergebnisabführungs- und Beherrschungsvertrag nicht mehr als bestehende Beihilfe anzusehen wäre, könnte – soweit eine Genehmigung einer solchen Beihilfe nicht erreichbar wäre – ein Rückforderungsrisiko für diejenigen Beträge bestehen, die nach dem 1. Juni 2007 zum Ausgleich der Verluste gewährt wurden und die weder der Infrastruktur oder dem hoheitlichen Handeln zuzurechnen sind noch als marktwirtschaftliches Handeln des Gesellschafters anzusehen sein können.

Angesichts der Komplexität des Sachverhaltes lässt sich nicht vollständig ausschließen, dass ein Teil der Verlustabdeckung durch DSW21 Beihilfelemente enthalten könnte.

Das am 30.06.2009 ausgelaufene Förderprogramm NERES stand offen und diskriminierungsfrei allen Luftfahrtgesellschaften zur Verfügung und ist daher nach Ansicht der Flughafen Dortmund GmbH auch nicht als eine spezifische, selektive Maßnahme anzusehen, stellt daher also keine Beihilfe dar.

Die Kommission hat einen unabhängigen Gutachter damit beauftragt, die Einführung von NERES unter dem Gesichtspunkt des marktwirtschaftlichen Handelns auf der Grundlage des damals ausgearbeiteten Business Plans zu überprüfen. Das Ergebnis der Begutachtung liegt nunmehr vor. Danach kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass NERES ein marktwirtschaftliches Handeln darstellt. Die Entscheidung über die Einordnung als „marktwirtschaftliches Handeln“ oder als staatliche Beihilfe liegt allerdings bei der Kommission.

Im Dezember 2011 hat die Kommission der Bundesregierung ein weiteres Auskunftersuchen, die ab 01.07.2009 geltende Entgeltordnung NEO betreffend, zukommen lassen. Dieses geht auf eine Beschwerde des Landkreises Paderborn zurück. Inhaltlich ergibt sich aus der Beschwerde und dem neuerlichen Auskunftersuchen nichts Neues, da beide im Wesentlichen inhaltsgleich mit den Fragen aus dem Jahr 2010 sind. Die Bundesregierung hat diesen Fragebogen in Abstimmung mit dem Land und den betroffenen Unternehmen im Januar 2012 beantwortet.

Mit Datum 21.02.2012 hat die Kommission einen weiteren, ergänzenden Fragenkatalog in Zusammenhang mit dem laufenden Hauptprüfverfahren und dem Auskunftersuchen zur neuen Entgeltordnung NEO übermittelt. Die Bundesregierung hat diesen Fragebogen in Abstimmung mit dem Land und den betroffenen Unternehmen im April 2012 beantwortet.

Mit Datum vom 22.03.2012 hat die EU-Kommission nunmehr ein weiteres Hauptprüfverfahren wegen möglicher staatlicher Beihilfen am Flughafen Dortmund eröffnet. Das Hauptprüfverfahren betrifft die Übernahme der Verluste der Flughafen Dortmund GmbH durch DSW21, Garantien der Stadt Dortmund und die neue Entgeltordnung NEO.

NEO wird offen und diskriminierungsfrei auf alle Luftfahrtgesellschaften angewendet. Bezüglich der inhaltlichen Regelungen von NEO wird von der Flughafen Dortmund GmbH in Übereinstimmung mit der Bundesregierung und dem Land Nordrhein-Westfalen die Auffassung vertreten, dass diese Entgeltordnung ein marktwirtschaftliches Handeln und damit keine Beihilfe darstellt.

Die Kommission hat mit der Entscheidung zur Eröffnung der Verfahren noch keine bindenden Feststellungen getroffen. Vielmehr dienen die Hauptprüfverfahren einer eingehenden Untersuchung komplexer Sachverhalte. Dabei hat die Kommission die Prüfung unvoreingenommen und mit offenem Ergebnis durchzuführen.

Die Kommission überarbeitet derzeit ihre Leitlinien zur Beurteilung von Beihilfen im Luftverkehrs- und Flughafenbereich. Ein Abschluss der laufenden Verfahren wird daher erst nach einer Veröffentlichung der neuen Leitlinien erwartet. Welche Auswirkungen dies im Einzelnen haben wird, kann derzeit noch nicht beurteilt werden.

Soweit die Kommission die Finanzierung der Flughafen Dortmund GmbH durch den mit der Dortmunder Stadtwerke AG bestehenden Ergebnisabführungsvertrag als unzulässige Beihilfe ansieht, könnte dies allerdings eine Bestandsgefährdung der Flughafen Dortmund GmbH zur Folge haben. Diese Risiken wurden durch das EuGH-Urteil vom 24.03.2011 bestätigt. Auch besteht angesichts der aktuellen Rechtsprechung (BGH-Urteile vom 10.2.2011) ein erhöhtes Risiko einer zivilrechtlichen Klage.

Um den Fortbestand der Flughafen Dortmund GmbH dauerhaft zu sichern, hat der Vorstand von DSW21 beschlossen, einen Antrag auf Beendigung der Prüfung durch die EU-Kommission bei gleichzeitiger Gewährung einer EU-konformen Umstrukturierungsbeihilfe unter Vorlage eines Konzepts zur Änderung der Finanzierung von Dortmund Airport zu stellen. Dieser Vorschlag bedeutet, dass selbst bei Vorliegen von unzulässigen Betriebsbeihilfen eine Rückführung dieser Beihilfen – jedenfalls für die Dauer der Restrukturierung – ohne Bestandsgefährdung möglich wäre. Er ist den beteiligten Ministerien und der EU-Kommission vorgestellt und mit ihnen erörtert worden. Tragfähige Äußerungen zur Beurteilung dieses Antrags durch die EU-Kommission liegen aktuell noch nicht vor. Im Kontext dieses Vorschlags werden zurzeit konkrete Restrukturierungsmaßnahmen identifiziert und auf ihre Eignung und Umsetzbarkeit geprüft.

Der Rückzug der Air Berlin vom Dortmund Airport mit Beginn des Winterflugplans 2012/2013 zeigt auf, dass die unzureichenden Rahmenbedingungen in Dortmund – Start- und Landebahnlänge sowie die eingeschränkten Betriebszeiten – einen deutlichen Wettbewerbsnachteil bedeuten. Die Flughafen Dortmund GmbH hat daher im Dezember 2010 zunächst einen Antrag zur Erweiterung der eingeschränkten Betriebszeiten und zur Anpassung der nicht marktgerechten Verspätungsregelung bei der Genehmigungsbehörde eingereicht. Das Risiko des Wegfalls von weiteren Flugverbindungen besteht jedoch auch zukünftig weiter.

Die Flughafen Dortmund GmbH führt im hoheitlichen Auftrag des Landes NRW die Luftsicherheitskontrollen nach §5 LuftSiG durch. Im Fluggastkontrolldienst sind insgesamt ca. 110 Mitarbeiter der Flughafen Dortmund GmbH und der Flughafen Dortmund Handling GmbH eingesetzt. Aufgrund der Vorschriften des Vergaberechts besteht das Risiko, dass diese Dienstleistung zukünftig durch das Land NRW neu ausgeschrieben wird. Im Falle einer Nichtbeauftragung der Flughafen Dortmund GmbH hätte dies auch Auswirkungen auf die weitere Geschäftsentwicklung der Flughafen Dortmund GmbH und der Flughafen Dortmund Handling GmbH.

8. Risikomanagement

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.

9. Ausblick und Chancen

Der Dortmund Airport hat aufgrund seiner Struktur grundsätzlich die Voraussetzungen, bei einem entsprechenden Wiederanstieg der Nachfrage weitere Zuwachsraten im Verkehrsaufkommen zu realisieren.

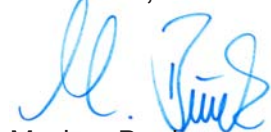
Die Flughafen Dortmund GmbH hat im Dezember 2010 einen Antrag zur Erweiterung der eingeschränkten Betriebszeiten und zur Anpassung der nicht marktgerechten Verspätungsregelung bei der Genehmigungsbehörde eingereicht. Mit dem Abschluss des Genehmigungsverfahrens wird im Laufe des Jahres 2012 gerechnet.

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 sein, die Marktposition des Flughafens zu sichern und die mittelfristige Verkehrsprognose erfüllen zu können.

Während sich die Aviation-Umsätze durch den hohen Anteil des Low-Cost-Segmentes am Verkehrsaufkommen mittelfristig eher unterproportional entwickeln werden, sind im NonAviation-Bereich zukünftig noch Einnahmesteigerungen generierbar.

Bei auch weiterhin konsequent kostenbewusster Bewirtschaftung besteht zumindest langfristig die Chance zu einer Konsolidierung der Geschäftsergebnisse.

Dortmund, den 8. Mai 2012



Markus Bunk
(Geschäftsführer)

Jahresschluss-Bilanz
Bilanz zum 31. Dezember 2011

Aktiva	31.12.2011 €	Vorjahr T€	Passiva	31.12.2011 €	Vorjahr T€
A. Anlagevermögen			A. Eigenkapital		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			I. Gezeichnetes Kapital	22.752.500,00	22.753
Gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	64.445,00	113	II. Kapitalrücklage	50.507.786,71	50.507
II. Sachanlagen				<u>73.260.286,71</u>	<u>73.260</u>
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	129.839.475,40	129.090	B. Rückstellungen		
2. Technische Anlagen und Maschinen	83.450,00	33	1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	3.206.860,00	3.112
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	7.695.659,00	8.332	2. Steuerrückstellungen	100.000,00	0
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	511.059,60	202	3. Sonstige Rückstellungen	5.410.793,00	4.398
	<u>138.129.644,00</u>	<u>137.657</u>		<u>8.717.653,00</u>	<u>7.510</u>
III. Finanzanlagen			C. Verbindlichkeiten		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	25.000,00	25	1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: 31.256.123,03 € (3.431 T€)	63.574.751,07	66.595
2. Beteiligungen	651.897,15	652	2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: 1.687.297,54 € (1.856 T€)	1.687.297,54	1.856
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	193.350,00	202	3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: 439.951,81 € (416 T€)	439.951,81	416
4. Sonstige Ausleihungen	203.546,08	199	4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: 1.650,26 € (2 T€)	1.650,26	2
	<u>1.073.793,23</u>	<u>1.078</u>	5. Sonstige Verbindlichkeiten davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: 287.698,73 € (272 T€) davon aus Steuern: 103.997,62 € (111 T€)	287.698,73	272
	<u>139.267.882,23</u>	<u>138.848</u>		<u>65.991.349,41</u>	<u>69.141</u>
B. Umlaufvermögen			D. Rechnungsabgrenzungsposten	516.350,71	139
I. Vorräte					
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	396.860,00	372			
	<u>396.860,00</u>	<u>372</u>			
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände					
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen davon mit einer Restlaufzeit über einem Jahr: 0,00 € (0 T€)	1.550.029,14	2.351			
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	6.158.841,08	7.429			
3. Sonstige Vermögensgegenstände	124.687,71	137			
	<u>7.833.557,93</u>	<u>9.917</u>			
III. Wertpapiere					
Sonstige Wertpapiere	3.063,75	5			
IV. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	627.516,39	540			
	<u>8.860.998,07</u>	<u>10.834</u>			
C. Rechnungsabgrenzungsposten	356.759,53	368			
	<u>148.485.639,83</u>	<u>150.050</u>		<u>148.485.639,83</u>	<u>150.050</u>

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011

	2011	Vorjahr
	€	T€
1. Umsatzerlöse	21.276.348,80	21.473
2. Sonstige betriebliche Erträge	3.855.666,13	3.570
	25.132.014,93	25.043
3. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-412.495,51	-1.372
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-13.269.572,02	-12.484
	-13.682.067,53	-13.856
4. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	-8.458.816,44	-8.586
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	-2.165.876,90	-1.911
davon für Altersversorgung: 531.435,80 € (256 T€)		
	-10.624.693,34	-10.497
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-9.282.027,46	-9.169
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-8.093.031,29	-7.685
7. Erträge aus Beteiligungen	303.918,75	284
8. Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages erhaltene Gewinne	45.671,50	32
9. Erträge aus anderen Wertpapieren des Finanzanlagevermögens	4.388,07	7
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	21.042,64	5
davon aus verbundenen Unternehmen: 17.657,18 € (5 T€)		
11. Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	-1.586,25	0
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-2.956.761,68	-3.676
davon Aufwendungen aus der Abzinsung: 255.754,00 € (269 T€)		
	-2.583.326,97	-3.348
13. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-19.133.131,66	-19.512
14. Sonstige Steuern	-359.702,89	-265
15. Erträge aus Verlustübernahme	19.492.834,55	19.777
16. Jahresüberschuss/-fehlbetrag	0,00	0,0

Anhang

Anhang zum 31. Dezember 2011

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

a) Jahresabschluss, Bilanzierungsmethoden

Der Jahresabschluss der Flughafen Dortmund GmbH zum 31.12.2011 wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches sowie des GmbH-Gesetzes aufgestellt. 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 planmäßig linear über die Dauer von drei Jahren abgeschrieben.

Das Sachanlagevermögen wurde zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten vermindert um planmäßige nutzungsbedingte Abschreibungen angesetzt. Die Zugänge wurden wie im Vorjahr linear abgeschrieben. Anschaffungs- oder Herstellungskosten wurden um erhaltene Zuschüsse gemindert.

Für die technischen Anlagen, Maschinen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattungen wurden Nutzungsdauern von drei bis fünfzehn Jahren zugrunde gelegt. Außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 413 T€ wurden in Zusammenhang mit der Ertüchtigung der Gepäckförderanlage vorgenommen. Für die Gebäude und Außenanlagen wurden Nutzungsdauern von acht bis fünfzig Jahre festgelegt.

Die Anteile an verbundenen Unternehmen, die Beteiligung und die Wertpapiere des Anlagevermögens wurden zu Anschaffungskosten angesetzt.

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 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 Rechnung getragen.

Die Umrechnung von Kassenbeständen in fremder Währung erfolgte mit dem Kurs zum Bilanzstichtag.

Die Berechnungen der Rückstellungen für Pensionen, Altersteilzeit und Jubiläumzahlungen erfolgte nach versicherungsmathematischen Grundsätzen, wobei für die Pensionsrückstellung PUCM (Projected Unit Credit Method) zur Anwendung kam.

Die sonstigen 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 (Rückstellungen für Sanierungsgeld und für Aufbewahrungsverpflichtungen) 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 2011 ist aus dem im folgenden ausgewiesenen Anlagenspiegel ersichtlich.

Entwicklung des Anlagevermögens

Anlagespiegel

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Bilanzwert		
	Stand 1.1.2011	Zugänge	Abgänge	Um- buchung	Stand 31.12.2011	Stand 1.1.2011	Zugänge	Abgänge	Stand 31.12.2011	Buchwerte 31.12.2011	Buchwerte 31.12.2010
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände											
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	1.667.916,07	62.376,90	8.532,44	0,00	1.721.760,53	1.555.013,07	110.834,90	8.532,44	1.657.315,53	64.445,00	112.903,00
II. Sachanlagen											
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	215.329.098,46	7.617.445,54	87.783,31	165.765,55	223.024.526,24	86.238.894,36	7.030.400,05	84.243,57	93.185.050,84	129.839.475,40	129.090.204,10
2. Technische Anlagen und Maschinen	992.327,25	65.966,50	95.601,50	0,00	962.692,25	958.927,25	15.916,50	95.601,50	879.242,25	83.450,00	33.400,00
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	45.666.812,79	1.465.004,96	328.341,02	36.111,05	46.839.587,78	37.335.006,79	2.124.876,01	315.954,02	39.143.928,78	7.695.659,00	8.331.806,00
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	201.876,60	511.059,60	0,00	-201.876,60	511.059,60	0,00	0,00	0,00	0,00	511.059,60	201.876,60
	262.190.115,10	9.659.476,60	511.725,83	0,00	271.337.865,87	124.532.828,40	9.171.192,56	495.799,09	133.208.221,87	138.129.644,00	137.657.286,70
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	25.000,00	25.000,00
2. Beteiligungen	651.897,15	0,00	0,00	0,00	651.897,15	0,00	0,00	0,00	0,00	651.897,15	651.897,15
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	202.300,00	91.550,00	100.500,00	0,00	193.350,00	0,00	0,00	0,00	0,00	193.350,00	202.300,00
4. Sonstige Ausleihungen	287.123,24	30.000,00	24.899,16	0,00	292.224,08	88.485,64	12.075,00	11.882,64	88.678,00	203.546,08	198.637,60
	1.166.320,39	121.550,00	125.399,16	0,00	1.162.471,23	88.485,64	12.075,00	11.882,64	88.678,00	1.073.793,23	1.077.834,75
Summe	265.024.351,56	9.843.403,50	645.657,43	0,00	274.222.097,63	126.176.327,11	9.294.102,46	516.214,17	134.954.215,40	139.267.882,23	138.848.024,45

Die Flughafen Dortmund GmbH hält sämtliche Anteile am verbundenen Unternehmen Flughafen Dortmund Handling GmbH, Dortmund. Die Gesellschaft wird beim Amtsgericht Dortmund unter der Nummer HRB 19391 geführt. Die Eintragung ins Handelsregister erfolgte am 20.12.2005. Das Stammkapital der Flughafen Dortmund Handling GmbH beträgt zum 31.12.2011 25 T€. Die Flughafen Dortmund GmbH hat mit der Flughafen Dortmund Handling GmbH (Organgesellschaft) einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag abgeschlossen. Das Ergebnis 2011 der Flughafen Dortmund Handling GmbH vor Gewinnabführung betrug 45,7 T€ (Vorjahr: 32,2 T€).

Bei der im Finanzanlagevermögen ausgewiesenen Beteiligung handelt es sich um Anteile an der SBB Dortmund GmbH, Dortmund. Bei einem Eigenkapital der SBB Dortmund GmbH von 7.786 T€ zum 31.12.2010 beträgt das Stammkapital 2.882 T€. Die Beteiligung umfasst 28,125 %. Der Jahresüberschuss 2010 der SBB Dortmund GmbH betrug 1.012 T€ (Vorjahr: 1.036 T€).

Rückstellungen

Die bilanzierten Pensionsrückstellungen wurden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Anwendung der Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. K. Heubeck mit einem Rechnungszinsfuß von 5,14 % bewertet. Zugrunde gelegt wurde dabei zusätzlich die Annahme eines Gehaltstrends von 2,00 % sowie eines Sozialversicherungsrententrends von 1,00 %.

Die sonstigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen Rückstellungen für ZKW-Sanierungsgeld (2.043 T€), Altersteilzeit (169 T€), Genehmigungsauflagen (296 T€), Rückzahlungen von Personalkostenerstattungen (900 T€), unterlassene Instandhaltungsmaßnahmen (291 T€), noch nicht abgerechnete Leistungen bzw. Verpflichtungen aus Verträgen (461 T€), Urlaub und Überstunden (312 T€), Leistungszulagen (127 T€), Rechtsberatungs- und Prozesskosten (355 T€) sowie Jubiläumszahlungen (265 T€). Des Weiteren bestehen Rückstellungen für Prüfungs- und Beratungskosten, interne Jahresabschlusskosten, Sterbegeld, Betriebsprüfung, Aufbewahrungspflichten sowie Zinsen aufgrund von Steuernachzahlungen von insgesamt 192 T€.

Die Bewertung der Rückstellungen für Altersteilzeit und Jubiläumszahlungen erfolgte nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Anwendung der Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. K. Heubeck in Anwendung der Vorschriften des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes unter Berücksichtigung eines Rechnungszinsfußes von 4,43 % bzw. 5,14 % und der Annahme eines Gehaltstrends von 2,00 %.

Verbindlichkeiten

Eine Aufschlüsselung und Darstellung der Verbindlichkeiten zeigt der folgende Verbindlichkeitspiegel:

	davon mit einer Restlaufzeit von					Art der Sicherheit
	Gesamt- betrag 31.12.2011	bis zu 1 Jahr	2–5 Jahren	mehr als 5 Jahren	ge- sicherte Beträge	
	T€	T€	T€	T€	T€	
Einzelposten:						
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	63.575	31.256	9.115	23.204	63.575	*)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.687	1.687	0	0	0	
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	440	440	0	0	0	
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	0	0	0	
Sonstige Verbindlichkeiten	288	288	0	0	0	
	<u>65.991</u>	<u>33.672</u>	<u>9.115</u>	<u>23.204</u>	<u>63.575</u>	

* modifizierte Ausfallbürgschaft der Stadt Dortmund

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen im Wesentlichen die Gesellschafterin DSW21. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen mit 219,2 T€ gegenüber der Flughafen Dortmund Handling GmbH, mit 214,1 T€ gegenüber der DEW21 und mit 6,6 T€ gegenüber der DOKOM GmbH.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beinhalten Forderungen gegenüber der Gesellschafterin Stadt Dortmund in Höhe von 38,6 T€. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthalten eine Verbindlichkeit gegenüber der Gesellschafterin Stadt Dortmund von 1,4 T€.

3. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Die Aufgliederung der Umsatzerlöse nach Tätigkeitsbereichen ergibt das folgende Bild:

	T€	%
Flughafennutzungsentgelte	10.453	49,1
Mieten und Pachten für Betriebsanlagen	6.979	32,8
Provisionen	1.645	7,7
Mieten für Werbeflächen	424	2,0
Frachterlöse	591	2,8
Sonstige Erlöse	1.184	5,6
	<u>21.276</u>	<u>100,0</u>

In der Gewinn- und Verlustrechnung sind folgende **periodenfremde Aufwendungen und Erträge** enthalten:

	T€
Periodenfremde Erträge	124,9
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	114,9
Periodenfremde Aufwendungen	<u>-86,0</u>
Saldo	<u>153,8</u>

4. Sonstiges

Personalbestand

Im Geschäftsjahr 2011 beschäftigte die Flughafen Dortmund GmbH durchschnittlich 213 (Vorjahr: 220) Mitarbeiter. Davon waren 54 Mitarbeiter in der Verwaltung, 62 im Bodenverkehrsdienst, 12 in Fuel Control, 12 in der Instandhaltung, 10 in der Parkzentrale/Ausweisstelle, 8 im Bereich Cargo, 16 im Bereich Check-In/Info und 39 im Bereich Luftsicherheit beschäftigt. Am 31.12.2011 waren bei der Gesellschaft insgesamt 218 Mitarbeiter (Vorjahr: 224) inklusive einem Geschäftsführer und 8 Auszubildenden beschäftigt.

Vergütungen an Organmitglieder

Auf die Angabe der Gesamtbezüge der Mitglieder der Geschäftsführung sowie deren früheren Mitglieder wurde gem. § 286 (4) HGB verzichtet. Die Sitzungsgelder/Aufwandsvergütungen für den Aufsichtsrat betrugen 52,8 T€ (Vorjahr: 48,3 T€).

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Aus Miet-, Pacht-, Wartungs- und Dienstleistungsverträgen ergibt sich in den kommenden Jahren ein Aufwand von jährlich rd. 10,1 Mio. €. Darin sind Verpflichtungen gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 4,1 Mio. € enthalten.

Derivative Finanzinstrumente

Zum 31.12.2011 besteht ein Zinsswap, der im Jahre 2010 zum Zwecke der Absicherung zukünftiger Zinsänderungsrisiken abgeschlossen wurde. Dieser Swap ist ab November 2012 durch laufzeitkongruente Darlehen unterlegt, deren Zinsbindung zu diesem Zeitpunkt ausläuft.

Das diesem derivativen Finanzinstrument zugrunde liegende Nominalvolumen beläuft sich zum Stichtag 31.12.2011 auf insgesamt 27.991 T€. Als beizulegender Zeitwert wird der Marktwert verwendet. Der Marktwert des in 2010 abgeschlossenen Zinsswaps beläuft sich zum 31.12.2011 auf –1.500 T€.

Konzernabschluss

Die Gesellschaft wird in den Konzernabschluss der DSW21, Dortmund, einbezogen. Der Konzernabschluss ist beim elektronischen Bundesanzeiger einsehbar.

Organe der Gesellschaft

– Gesellschafterversammlung

– Aufsichtsrat

Guntram Pehlke
Vorsitzender

Vorstandsvorsitzender
der DSW21

Arbeitnehmersvertreter Ulrich Dettmann
stellvertretender Vorsitzender

Stellvertretender NRW-
Landesbezirksleiter Verdi

Ratsmitglied Hendrik Berndsen
stellvertretender Vorsitzender

Abteilungsleiter und
Ausbildungsleiter

Ratsmitglied Hans-Peter Balzer

Rentner

Arbeitnehmersvertreter Holger Blase

Betriebsratsvorsitzender

Ratsmitglied Barbara Blotenberg

Hausfrau

Arbeitnehmersvertreter Bogdan Gromodka

Schichtleiter Luftsicher-
heit

Hubert Jung

Vorstandsmitglied der
DSW21

Arbeitnehmersvertreter Markus Klink

Mitarbeiter
Kfz-Instandsetzung

Udo Mager

Geschäftsführer

Ratsmitglied Carla Neumann-Lieven

Tagesmutter

Arbeitnehmersvertreter Michael Noffke

Mitarbeiter
Kfz-Instandsetzung

Ratsmitglied Klaus-Dieter Kanus

ab 25.8.2011

Offizier der Luftwaffe i. R.

Ratsmitglied Manfred Sauer

Prokurist

Sachkundiger Bürger Gerhard Schmitt

bis 24.8.2011

Ltd. Polizeidirektor

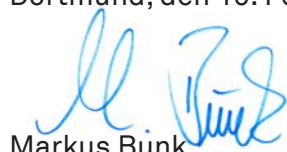
Ratsmitglied Adolf Heinrich Weintz

Studiendirektor i. R.

– Geschäftsführung

Markus Bunk (Wirtschaftsingenieur)

Dortmund, den 10. Februar 2012



Markus Bunk
(Geschäftsführer)

Bestätigungsvermerk

Wiedergabe des Bestätigungsvermerkes

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz-, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Flughafen Dortmund GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartung über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Ohne das Vorgenannte einzuschränken, weisen wir auf die Ausführungen der Geschäftsführung im Lagebericht zu den EU-Beihilfverfahren hin. Dort wird ausgeführt, dass aufgrund der Eröffnungsbeschlüsse vom 10. Juli 2007 und vom 22. März 2012 ein Risiko besteht, dass die Kommission die Finanzierung der Flughafen Dortmund GmbH durch den mit der Dortmunder Stadtwerke AG bestehenden Ergebnisabführungsvertrag als unzulässige Beihilfe ansieht. Dies könnte eine Bestandsgefährdung der Flughafen Dortmund GmbH zur Folge haben.

Um den Fortbestand der Flughafen Dortmund GmbH dauerhaft zu sichern, hat der Vorstand der Dortmunder Stadtwerke AG daher beschlossen, einen Antrag auf Beendigung der Prüfung durch die EU-Kommission bei gleichzeitiger Gewährung einer EU-konformen Umstrukturierungsbeihilfe unter Vorlage eines Konzeptes zur Änderung der Finanzierung zu stellen.

Dortmund, den 8. Mai 2012

Dr. Bergmann, Kauffmann und Partner GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

(Kroniger)
Wirtschaftsprüfer

(Börner)
Wirtschaftsprüferin



Dortmund Airport 21

Näher als man denkt.

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