

Geschäftsbericht 2012



Lagebericht

Lagebericht 2012

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 31.12.2012 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 31.12.2012 25 T€. Die Flughafen Dortmund GmbH hat mit der Flughafen Dortmund Handling GmbH (Organgesellschaft) einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag abgeschlossen.

2. Verkehrsentwicklung 2012

Der Luftverkehrsmarkt in Deutschland verzeichnete in 2012 einen Passagierzuwachs von lediglich 1,1 % im Vergleich zum Vorjahr (2011: + 5,0 %).

Bedingt ist diese Entwicklung durch die Folgen der Eurokrise, die zunehmend schwierige Marktsituation der Airlines und die Belastungen durch die Einführung der Luftverkehrsteuer in 2011. Als Folge wurden bei den europäischen Fluggesellschaften weitreichende Sparmaßnahmen eingeleitet, die auch zu strategischen Neuausrichtungen führten. Im Ergebnis ist zu beobachten, dass sich Airlines im Linien- und Charterverkehr tendenziell aus der Fläche zurückziehen und sich auf die Bedienung der mittelgroßen Flughäfen und der Hubs konzentrieren.

Auch der Flughafen Dortmund war von dieser Entwicklung betroffen. So haben Air Berlin und easyJet ab dem Winterflugplan 2012/2013 ihr Engagement ab Dortmund eingestellt (Air Berlin) bzw. deutlich reduziert (easyJet).

easyJet verzeichnete einen Passagierrückgang um 11,5 %, während bei Air Berlin in 2012 ein Rückgang um 1,2 % zu verzeichnen ist.

Insgesamt konnte das Geschäftsjahr 2012 am Dortmund Airport gleichwohl noch mit einem Zuwachs des Passagieraufkommens auf 1.902.747 Passagiere (Vorjahr: 1.822.117; + 4,4 %) abgeschlossen werden.

Getragen wurde das Wachstum erneut von der Fluggesellschaft WIZZ Air. Diese konnte auch in 2012 mit einem Zuwachs von rd. 16,4 % die Mehrheit des Passagierwachstums aufweisen. Auch Sun Express konnte deutlich mehr Passagiere befördern (+ 40,9 %).

Fluggesellschaften 2012		Passagiere		+/-
		2012	2011	
1	WIZZ Air	904.064	776.609	127.455
2	easyJet	329.274	372.045	- 42.771
3	Germanwings	260.325	242.767	17.558
4	Air Berlin	219.929	222.594	- 2.665
5	Sun Express	96.972	68.799	28.173
6	Sky Airlines	36.891	37.747	- 856
7	Air Arabia	10.261	6.419	3.842
8	Germania	8.015	28.739	- 20.724
9	XL Airways	7.662	287	7.375
10	Hamburg Airways	5.667	409	5.258

Im Jahresvergleich ist ein leichter Anstieg der Flugbewegungen im Linienverkehr von 13.653 Bewegungen in 2011 auf 13.696 Bewegungen in 2012 eingetreten (+ 0,3 %).

Flugbewegungen/Passagiere	2008	2009	2010	2011	2012
Flugbewegungen gesamt	38.112	31.927	31.153	34.383	30.518
Flugbewegungen Linie	21.035	13.031	13.607	13.653	13.696
Passagieraufkommen gesamt	2.329.455	1.716.519	1.747.731	1.822.117	1.902.747
Passagieraufkommen Linie	2.295.998	1.690.959	1.732.470	1.807.523	1.865.877

Nachfragestärkste Ziele in 2012 waren Mallorca, gefolgt von Kattowitz, München und London-Luton.

Destinationen 2012		Passagiere		+/-
		2012	2011	
1	Mallorca	289.495	275.877	13.618
2	Kattowitz	234.166	233.504	662
3	München	166.363	165.562	801
4	London-Luton	161.497	167.950	- 6.453
5	Antalya	106.997	119.342	- 12.345
6	Danzig	94.273	96.142	- 1.869
7	Budapest	81.737	53.495	28.242
8	Kiew	75.641	57.822	17.819
9	Bukarest	67.827	67.732	95
10	Sofia	62.903	57.602	5.301

3. Prognose zur Verkehrsentwicklung 2013

Für das Jahr 2013 erwartet die ADV ein nur minimales Wachstum von 0,4 %. Gründe sind der Rückgang sowohl des innerdeutschen als auch des europäischen Verkehrs und die strategischen Neuausrichtungen zu Konsolidierungszwecken bei den Airlines. Insbesondere bei Flughäfen mit einem hohen Anteil an Low-Cost-Verkehren sieht der Verband für 2013 die Gefahr von Wachstumseinbrüchen.

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 zusätzliche Wettbewerbsnachteile.

Aufgrund dieser schwierigen Rahmenbedingungen plant der Flughafen Dortmund für das kommende Jahr 2013 nur ein leichtes Wachstum von rd. 0,4 % ein.

Die ab Dortmund angeflogenen Ziele in Zentral- und Osteuropa werden auch in 2013 Wachstumsfaktoren bleiben. Ab Mitte März 2013 wird die irische Fluggesellschaft Ryanair sieben Destinationen ab Dortmund anfliegen. Ende März 2013 wird zusätzlich die spanische Fluggesellschaft Vueling die Destination Barcelona viermal wöchentlich anbieten.

4. Prognose zur Verkehrsentwicklung ab 2014

Nach wie vor belastend erweisen sich für den Flughafen Dortmund die eingeschränkten Betriebszeiten sowie die nicht marktgerechte Verspätungsregelung. Der Rückzug der Air Berlin und der Teilrückzug der easyJet ab November 2012 haben die Situation zusätzlich verschärft. Die neugewonnen Kunden Ryanair und Vueling könnten zumindest den dadurch entstandenen Passagierückgang auf mittlere Sicht ausgleichen.

Der Flughafen Dortmund mit seinem weitgehend auf Low-Cost-Verkehre ausgerichteten Angebot prognostiziert derzeit mittelfristig einen nur langsamen Anstieg des Passagierolumens auf ca. 2,15 Mio. Fluggäste in 2017.

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 auch zu erreichen.

5. Entwicklung des wirtschaftlichen Ergebnisses 2012

Die Gesamteinnahmen aus dem Bereich Aviation stiegen von 12,80 Mio. € in 2011 auf 14,31 Mio. € in 2012 (+ 1,51 Mio. €; + 11,8 %).

Der Anstieg bei den Aviationerlösen ist außer durch die gestiegenen Passagierzahlen im Wesentlichen bedingt durch die mit Einführung der neuen Entgeltordnung ab November 2011 angepassten Entgelte. Während bei den Provisionen aus dem Verkauf von Luftfahrzeugbetriebsstoffen und den Mieten für die Unterstellung von Flugzeugen leichte Anstiege zu verzeichnen waren, sanken die Frachterlöse aufgrund des erheblich zurückgegangenen Frachtvolumens von 5.663 to. (Vorjahr: 7.265 to.) gegenüber 2011 auf 0,46 Mio. € (Vorjahr: 0,59 Mio. €; – 22,6 %).

Im Non-Aviationbereich konnten durch das gestiegene Passagiervolumen insbesondere höhere Parkeinnahmen erzielt werden.

Die Mieten für Werbeflächen sind dagegen gegenüber dem Vorjahr fast unverändert.

Bei den Einnahmen im Bereich Non-Aviation konnte insgesamt ein Anstieg um 0,74 Mio. € bzw. + 8,7 % von 8,47 Mio. € auf 9,21 Mio. € verzeichnet werden.

Insgesamt stiegen die Umsatzerlöse um 2,24 Mio. € von 21,28 Mio. € auf 23,52 Mio. € (+ 10,5 %). Mit 12,02 Mio. € stellten die Flughafennutzungsentgelte die größte Einnahmeposition unter den Umsatzerlösen dar (51,1 %), gefolgt von den Mieteinnahmen für Betriebsanlagen (7,41 Mio. €; 31,5 %) und den Provisionserlösen (1,70 Mio. €; 7,2 %).

Die Personalkostenerstattungen für die Kontrollen nach § 5 Luftsicherheitsgesetz betrugen in 2012 2,57 Mio. € (Vorjahr: 3,11 Mio. €, – 17,6 %).

Die Erträge aus Zinsen und Beteiligungen betrugen 0,40 Mio. € (Vorjahr 0,38 Mio. €, + 6,7 %) und beinhalten neben dem Ertrag aus der Beteiligung an der SBB GmbH in Höhe von 0,32 Mio. € (Vorjahr: 0,30 Mio. €) auch Erträge aus der Gewinnabführung der Flughafen Dortmund Handling GmbH in Höhe von 0,061 Mio. € (Vorjahr: 0,046 Mio. €).

Im Ergebnis stiegen die Gesamterträge von 25,51 Mio. € in 2011 auf 27,04 Mio. € in 2012 (+ 1,53 Mio. €; + 6,0 %).

Auf der Ausgabenseite stellten die Personalaufwendungen mit 10,92 Mio. € (Vorjahreswert: 10,63 Mio.; + 2,8 %) eine der größten Einzelpositionen dar.

Die Abschreibungen und Zinsaufwendungen betrugen zusammen 11,52 Mio. € (Vorjahreswert: 12,24 Mio. €; – 5,9 %) bzw. 25,9 % der Gesamtaufwendungen.

Materialaufwand und Sonstige betriebliche Aufwendungen zusammen stiegen auf 22,79 Mio. € (Vorjahreswert: 21,78 Mio. €; + 4,6 %).

In Summe stiegen die Gesamtaufwendungen von 45,00 Mio. € in 2011 um 0,54 Mio. € auf 45,54 Mio. € in 2012 (+ 1,2 %).

Im Ergebnis ist in 2012 ein Jahresfehlbetrag vor Ergebnisübernahme durch die Muttergesellschaft von – 18,50 Mio. € (Vorjahr: – 19,49 Mio. €; – 0,99 Mio. €; – 5,1 %) zu verzeichnen.

Gesamtleistung, Aufwendungen und Jahresergebnisse entwickelten sich wie folgt:

	2008	2009	2010	2011	2012
	T€	T€	T€	T€	T€
Gesamtleistung	27.764	23.450	25.371	25.507	27.037
Aufwendungen	48.411	47.985	45.148	45.000	45.536
Jahresergebnis	-20.647	-24.535	-19.777	-19.493	-18.499
Aufwandsdeckungsgrad	57,4%	48,9%	56,2%	56,7%	59,4 %

Das Gesamtinvestitionsvolumen der letzten fünf Geschäftsjahre zeigt folgendes Bild:

	2008	2009	2010	2011	2012
	T€	T€	T€	T€	T€
Investitionen	8.886	897	824	9.843	1.593

Die Investitionen im Berichtsjahr wurden vollständig aus vorhandenen Mitteln finanziert.

6. Prognose zur Entwicklung des wirtschaftlichen Ergebnisses 2013 bis 2017

Der bisherige Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2013 geht von Gesamterträgen in Höhe von 25,2 Mio. € sowie Gesamtaufwendungen in Höhe von 46,1 Mio. € aus. Insgesamt wird somit ein Anstieg des Jahresfehlbetrages auf – 20,9 Mio. € erwartet.

Nach der mittelfristigen Planung wird in den Folgejahren mit einer schrittweisen Verringerung des Jahresfehlbetrages gerechnet (– 18,6 Mio. € in 2017) – angenommen wird dabei eine moderate Steigerung des Passagieraufkommens bis zum Jahre 2017 auf rd. 2,15 Mio. Passagiere. Investitionen in größere Einzelmaßnahmen, die eine weitere Fremdmittelaufnahme erforderlich machen würden, sind für die Jahre bis 2017 nicht geplant.

7. Risikobericht

Die EU-Kommission hat am 10.07.2007 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 aus dem Jahre 2004. Die Kommission hat am 21.03.2012 ein weiteres Hauptprüfverfahren wegen möglicher staatlicher Beihilfen am Flughafen Dortmund eröffnet. Dieses betrifft die Übernahme der Verluste der Flughafen Dortmund GmbH durch DSW21, Garantien der Stadt Dortmund und die Entgeltordnung NEO aus 2009. Beide Verfahren sind derzeit noch nicht abgeschlossen. Mit einem Abschluss der Verfahren ist nach derzeitigem Kenntnisstand nicht vor Mitte 2013 zu rechnen.

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

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 in den Hauptprüfungsverfahren keine staatlichen Beihilfen dar. Diese Auffassung wird von der Bundesregierung in ihren Stellungnahmen vollinhaltlich mitgetragen.

Die Kommission überarbeitet derzeit ihre Leitlinien zur Beurteilung von Beihilfen im Luftverkehrs- und Flughafenbereich. Die neuen Leitlinien werden von der Kommission wahrscheinlich auch bei der inhaltlichen Bewertung von NERES und NEO herangezogen werden, um eine einheitliche Entscheidungsfindung für alle laufenden Verfahren zu gewährleisten. 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.

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.

Darüber hinaus stellte nach Ansicht der Flughafen Dortmund GmbH die Einführung von NERES ein marktwirtschaftliches Handeln dar. Die Kommission ist mittels unabhängiger Gutachter dieser Frage ausdrücklich nachgegangen. Danach kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass die Flughafen Dortmund GmbH bei der Einführung von NERES wie ein marktwirtschaftlicher Investor gehandelt hat.

Die seit dem 01.07.2009 geltende Entgeltordnung 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.

Sollte die Kommission entgegen unserer Einschätzung zu der abschließenden Auffassung kommen, dass NERES oder NEO Beihilfenelemente enthalten, wären diese Beihilfen letztlich von den Fluggesellschaften an die Flughafen Dortmund GmbH zurückzuzahlen.

Hinsichtlich der von der Kommission untersuchten möglichen Beihilfen zugunsten von Fluggesellschaften besteht ein finanzielles Risiko für die Flughafen Dortmund GmbH somit nicht.

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.

In den laufenden Beihilfverfahren haben die Bundesregierung und die Flughafen Dortmund GmbH zum Umfang dieser „historischen“ Kosten umfassend vorgetragen. Die Verluste der Flughafen Dortmund GmbH beruhen in erheblichem Umfang auf solchen historischen Kosten. Eine abschließende Stellungnahme zu der Frage, in welchem Umfang die Kommission von solchen „historischen Kosten“ ausgehen wird, ist aufgrund der Komplexität des Sachverhaltes derzeit noch nicht möglich.

Nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs in der Rechtssache Flughafen Leipzig/Halle steht beihilferechtlich fest, dass die Errichtung von Flughafeninfrastruktur nach 2001 nicht als allgemeine Infrastrukturmaßnahme aus dem Anwendungsbereich des Beihilfenrechts herausfällt. Insofern kann nicht mehr argumentiert werden, dass die Finanzierung für die Errichtung von Flughafeninfrastruktur nach 2001 als solche beihilfefrei erfolgt. Das Urteil berührt aber nicht die Einschätzung, dass die Finanzierung von historischer Infrastruktur nicht dem Beihilferecht unterfällt.

Weniger eindeutig ist die Situation hinsichtlich der laufenden 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.

Soweit die übernommenen Verluste auf Kosten beruhen, die durch die Übernahme und Erfüllung hoheitlicher Aufgaben entstanden sind, ist das Beihilfenrecht nach der Entscheidungspraxis der Kommission nicht anwendbar. Die Übernahme solcher Kosten stellt somit keine rechtswidrigen oder nicht-vereinbaren Beihilfen dar. Das Risiko einer Rückforderung besteht insoweit nicht.

In den laufenden Beihilfeverfahren haben die Bundesregierung und die Flughafen Dortmund GmbH zum Umfang der durch hoheitliche Aufgaben entstandenen Kosten umfassend vorgezogen. Die Verluste der Flughafen Dortmund GmbH beruhen zu einem nicht zu vernachlässigenden Teil auf solchen Kosten. Eine abschließende Stellungnahme zu der Frage, in welchem Umfang die Kommission von solchen Kosten für hoheitliche Aufgaben ausgehen wird, ist aufgrund der Komplexität des Sachverhalts und der noch nicht abschließend feststehenden Abgrenzung hoheitlicher und nicht-hoheitlicher Aufgaben derzeit noch nicht möglich.

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 zum Ausgleich der Verluste gewährt wurden und die weder den historischen Infrastrukturkosten oder dem hoheitlichen Handeln zuzurechnen sind, noch als marktwirtschaftliches Handeln des Gesellschafters anzusehen sein können.

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

Soweit die Kommission die Finanzierung der Flughafen Dortmund GmbH durch den mit der Dortmunder Stadtwerke AG bestehenden Ergebnisabführungsvertrag als unzulässige Beihilfe ansieht, könnte dies 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 10.02.2011) ein erhöhtes Risiko einer zivilrechtlichen Klage.

Wie angeführt wurde in den laufenden Verfahren umfassend dazu vorgetragen, dass die Voraussetzungen für die Vereinbarkeit eventueller Beihilfen mit dem EU-Recht vorliegen. Sollte die Kommission wider Erwarten dieser Argumentation in Teilen nicht folgen, so wären, wie dargestellt, nur diejenigen Teile der Verlusterstattung mit einem gewissen Rückforderungsrisiko behaftet, die weder den historischen Infrastrukturkosten noch den mit der Erfüllung hoheitlicher Aufgaben verbundenen Kosten zuzuordnen sind.

Die historischen Infrastrukturkosten und die Kosten in Zusammenhang mit der Übernahme hoheitlicher Aufgaben machen nach den vorliegenden Informationen zusammen einen ganz erheblichen Teil der Jahresfehlbeträge aus.

Eine abschließende Beurteilung zu der Frage, in welchem Umfang die Kommission von solchen „historischen Kosten“ bzw. „Kosten für hoheitliche Aufgaben“ ausgehen wird ist aufgrund der Komplexität des Sachverhaltes derzeit noch nicht möglich.

Aus Basis einer möglichen, zum heutigen Zeitpunkt aber noch völlig offenen Schätzung könnte der Teil der Jahresfehlbeträge, der nicht durch historische Infrastrukturkosten bzw. durch hoheitliche Kosten hervorgerufen ist, bis zu einem Drittel der Jahresfehlbeträge ausmachen. Da die Frage der Kostenzuordnung aber derzeit noch offen ist, weist auch die Schätzung eines möglichen Rückforderungsbetrages die gleiche Unsicherheit auf.

Auf der Grundlage der obigen Schätzung ergeben sich pro Jahr maximale rückforderungsbehaftete Beträge zwischen 6 – 8 Mio. Euro. Insofern liegt die Bandbreite des Rückforderungsrisikos pro Jahr zwischen 0 Euro und 6 – 8 Mio. Euro, wobei derzeit noch nicht absehbar ist, welche Jahre möglicherweise betroffen sein könnten.

Dies würde je nach Entscheidung zu einer weitgehenden Aufzehrung des Eigenkapitals der Gesellschaft führen und wäre damit als bestandsgefährdendes Risiko einzustufen.

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 Konzeptes 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 wurden konkrete Restrukturierungsmaßnahmen identifiziert und auf ihre Eignung und Umsetzbarkeit geprüft.

Der Rückzug der Air Berlin und der Teilrückzug der easyJet 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. Die Bezirksregierung Münster hat den bestehenden Vertrag im November 2012 zum 31.12.2014 gekündigt. Die Dienstleistung wird durch das Land NRW neu ausgeschrieben. Im Falle einer Nichtbeauftragung der Flughafen Dortmund GmbH hätte dies zwar nur geringe wirtschaftliche Folgen, würde aber die eingesetzten Mitarbeiter treffen sowie operative Konsequenzen haben.

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.

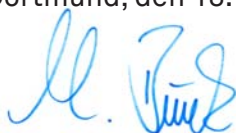
Die Flughafen Dortmund GmbH hat im Dezember 2010 einen Antrag zur Erweiterung der eingeschränkten Betriebszeiten und zur Anpassung der nicht marktgerechten Verspätungsregelung bei der Genehmigungsbehörde eingereicht. Mit dem Abschluss des Genehmigungsverfahrens wird in der zweiten Jahreshälfte des Jahres 2013 gerechnet. Entsprechend können mögliche positive Auswirkungen auf die Verkehrsergebnisse frühestens ab 2014 eintreten.

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 Non-Aviation-Bereich zukünftig noch Einnahmesteigerungen generierbar.

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

Dortmund, den 18. Februar 2013



Markus Bunk
(Geschäftsführer)

Jahresschluss-Bilanz

Bilanz zum 31. Dezember 2012

Aktiva	€	31.12.2012 €	Vorjahr T€	Passiva	€	31.12.2012 €	Vorjahr T€
A. Anlagevermögen				A. Eigenkapital			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				I. Gezeichnetes Kapital	22.752.500,00		22.752,5
Gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	54.477,00		64,4	II. Kapitalrücklage	50.507.786,71	73.260.286,71	50.507,8
II. Sachanlagen							73.260,3
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	123.021.567,86		129.839,5	B. Rückstellungen			
2. Technische Anlagen und Maschinen	92.782,00		83,4	1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	3.275.748,00		3.206,9
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	7.850.651,00		7.695,7	2. Steuerrückstellungen	37.000,00		100,0
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0,00		511,1	3. Sonstige Rückstellungen	6.545.978,00	9.858.726,00	5.410,8
	130.965.000,86		138.129,7				8.717,7
III. Finanzanlagen				C. Verbindlichkeiten			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	25.000,00		25,0	1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	60.496.864,27		63.574,7
2. Beteiligungen	651.897,15		651,9	davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr:			
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	0,00		193,4	3.470.484,27 € (Vj.: 31.256,1 T€)			
4. Sonstige Ausleihungen	181.881,99		203,5	2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.392.661,75		1.687,3
	858.779,14		1.073,8	davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr:			
		131.878.257,00	139.267,9	1.392.661,75 € (Vj.: 1.687,3 T€)			
B. Umlaufvermögen				3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	679.252,67		440,0
I. Vorräte				davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr:			
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	457.899,00		396,9	679.252,67 € (Vj.: 440,0 T€)			
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	30.463,11		1,6
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr: 0,00 € (Vj.: 0,0 T€)	2.215.668,08		1.550,0	davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr:			
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	10.671.680,74		6.158,8	30.463,11 € (Vj.: 1,6 T€)			
3. Sonstige Vermögensgegenstände	116.225,94		124,7	5. Sonstige Verbindlichkeiten	380.460,32		287,7
	13.003.574,76		7.833,5	davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr:			
III. Wertpapiere				380.460,32 € (Vj.: 287,7 T€)			
Sonstige Wertpapiere	1.903,75		3,1	davon aus Steuern:			
IV. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	858.273,21		627,5	123.791,61 € (Vj.: 104,0 T€)			
		14.321.650,72	8.861,0	davon im Rahmen der sozialen Sicherheit:			
				0,00 € (Vj.: 0,0 T€)		62.979.702,12	65.991,3
C. Rechnungsabgrenzungsposten		334.433,52	356,7	D. Rechnungsabgrenzungsposten		435.626,41	516,3
		146.534.341,24	148.485,6			146.534.341,24	148.485,6

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012

	€	2012 €	Vorjahr T€
1. Umsatzerlöse	23.520.228,20		21.276,3
2. Sonstige betriebliche Erträge	<u>3.117.523,59</u>		<u>3.855,7</u>
		26.637.751,79	25.132,0
3. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	503.064,13		412,5
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	<u>14.161.189,01</u>		<u>13.269,6</u>
		14.664.253,14	13.682,1
4. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	8.876.651,67		8.458,8
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	<u>2.047.531,87</u>		<u>2.165,9</u>
davon für Altersversorgung: 420.143,90 € (Vj.: 531,4 T€)		10.924.183,54	10.624,7
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		8.756.311,83	9.282,0
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen		8.125.833,83	8.093,0
7. Erträge aus Beteiligungen	324.180,00		303,9
8. Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages erhaltene Gewinne	61.204,04		45,7
9. Erträge aus anderen Wertpapieren des Finanzanlagevermögens	0,00		4,4
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	15.083,31		21,0
davon aus verbundenen Unternehmen: 10.432,58 € (Vj.: 17,7 T€)			
11. Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	1.160,00		1,6
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	<u>2.756.112,31</u>		<u>2.956,8</u>
davon Aufwendungen aus der Abzinsung: 254.968,00 € (Vj.: 255,8 T€)		<u>-2.356.804,96</u>	<u>-2.583,4</u>
13. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-18.189.635,51	-19.133,2
14. Sonstige Steuern		309.412,10	359,7
15. Erträge aus Verlustübernahme		<u>18.499.047,61</u>	<u>19.492,9</u>
16. Jahresüberschuss/-fehlbetrag		<u><u>0,00</u></u>	<u><u>0,0</u></u>

Anhang

Anhang zum 31. Dezember 2012

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

a) Jahresabschluss, Bilanzierungsmethoden

Der Jahresabschluss der Flughafen Dortmund GmbH zum 31.12.2012 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. Für die Gebäude und Außenanlagen wurden Nutzungsdauern von acht bis fünfzig Jahre festgelegt.

Die Anteile an verbundenen Unternehmen und die Beteiligung wurden zu Anschaffungskosten angesetzt.

Die ausschließlich der Erfüllung von Schulden aus Altersteilzeitverbindlichkeiten dienenden Vermögensgegenstände wurden mit den Schulden aus Altersteilzeitverbindlichkeiten verrechnet.

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 Jubiläumsszahlungen 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 2012 ist aus dem im Folgenden ausgewiesenen Anlagespiegel ersichtlich.

Entwicklung des Anlagevermögens

Anlagespiegel

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Bilanzwert		
	Stand 01.01.2012	Zugänge	Abgänge	Um- buchung	Stand 31.12.2012	Stand 01.01.2012	Zugänge	Abgänge	Stand 31.12.2012	Buchwerte 31.12.2012	Buchwerte 31.12.2011
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände											
1. Gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	1.721.760,53	24.192,50	0,00	0,00	1.745.953,03	1.657.315,53	34.160,50	0,00	1.691.476,03	54.477,00	64.445,00
II. Sachanlagen											
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	223.024.526,24	74.934,46	0,00	0,00	223.099.460,70	93.185.050,84	6.892.842,00	0,00	100.077.892,84	123.021.567,86	129.839.475,40
2. Technische Anlagen und Maschinen	962.692,25	28.076,56	8.222,20	0,00	982.546,61	879.242,25	17.450,56	6.928,20	889.764,61	92.782,00	83.450,00
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	46.839.587,78	1.465.825,17	1.055.560,84	511.059,60	47.760.911,71	39.143.928,78	1.811.858,77	1.045.526,84	39.910.260,71	7.850.651,00	7.695.659,00
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	511.059,60	0,00	0,00	-511.059,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	511.059,60
	271.337.865,87	1.568.836,19	1.063.783,04	0,00	271.842.919,02	133.208.221,87	8.722.151,33	1.052.455,04	140.877.918,16	130.965.000,86	138.129.644,00
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	193.350,00	0,00	193.350,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	193.350,00
4. Sonstige Ausleihungen	292.224,08	0,00	38.248,04	0,00	253.976,04	88.678,00	0,00	16.583,95	72.094,05	181.881,99	203.546,08
	1.162.471,23	0,00	231.598,04	0,00	930.873,19	88.678,00	0,00	16.583,95	72.094,05	858.779,14	1.073.793,23
Summe	274.222.097,63	1.593.028,69	1.295.381,08	0,00	274.519.745,24	134.954.215,40	8.756.311,83	1.069.038,99	142.641.488,24	131.878.257,00	139.267.882,23

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 31.12.2012 25 T€. Die Flughafen Dortmund GmbH hat mit der Flughafen Dortmund Handling GmbH (Organgesellschaft) einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag abgeschlossen. Das Ergebnis 2012 der Flughafen Dortmund Handling GmbH vor Gewinnabführung betrug 61,2 T€ (Vorjahr: 45,7 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 7.945 T€ zum 31.12.2011 beträgt das Stammkapital 2.882 T€. Die Beteiligung umfasst 28,125 %. Der Jahresüberschuss 2011 der SBB Dortmund GmbH betrug 1.104 T€ (Vorjahr: 1.012 T€).

Rückstellungen

Die bilanzierten Pensionsrückstellungen wurden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Anwendung der Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. K. Heubeck mit einem Rechnungszinsfuß von 5,05% 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-Sanie rungsgeld (2.045 T€), Genehmigungsauflagen (263 T€), Rückzahlungen von Personalkosten erstattungen (900 T€), unterlassene Instandhaltungsmaßnahmen (1.105 T€), noch nicht abgerechnete Leistungen bzw. Verpflichtungen aus Verträgen (696 T€), Urlaub und Überstunden (508 T€), Leistungszulagen (134 T€), Rechtsberatungs- und Prozesskosten (400 T€), Jubiläumszahlungen (289 T€) sowie Prüfungs- und Beratungskosten (63 T€). Des Weiteren bestehen Rückstellungen für interne Jahresabschlusskosten, Altersteilzeit, Tantiemen, Sterbegeld, Betriebsprüfung, Aufbewahrungspflichten sowie Zinsen aufgrund von Steuernachzahlungen von insgesamt 143 T€.

Die Bewertung der Rückstellungen für Altersteilzeit und Jubiläumszahlungen erfolgte nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Anwendung der Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. K. Heubeck unter Berücksichtigung eines Rechnungszinsfußes von 4,15 % bzw. 5,05 % und der Annahme eines Gehaltstrends von 2,00 %.

Die Rückstellung für Altersteilzeit in Höhe von 201 T€ ist mit dem Wertguthaben der Insolvenzversicherung (193 T€) verrechnet worden. Dabei wurden Zinsaufwendungen aus der Abzinsung der Rückstellung von 7 T€ mit entsprechenden Zinserträgen aus dem Wertguthaben von 3 T€ verrechnet.

Verbindlichkeiten

Eine Aufschlüsselung und Darstellung der Verbindlichkeiten zeigt der folgende Verbindlichkeitspiegel:

	Gesamt- betrag 31.12.2012	davon mit einer Restlaufzeit von			ge- sicherte Beträge	Art der Sicher- heit
		bis zu 1 Jahr	2–5 Jahren	mehr als 5 Jahren		
	T€	T€	T€	T€	T€	
Einzelposten:						
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	60.497	3.471	12.742	44.284	60.497	*)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.393	1.393	0	0	0	
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	679	679	0	0	0	
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	30	30	0	0	0	
Sonstige Verbindlichkeiten	380	380	0	0	0	
	<u>62.979</u>	<u>5.953</u>	<u>12.742</u>	<u>44.284</u>	<u>60.497</u>	

* modifizierte Ausfallbürgschaft der Stadt Dortmund

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen im Wesentlichen die Gesellschafterin DSW21 (10.638,9 T€) sowie mit 32,8 T€ die DOKOM GmbH. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen mit 318,1 T€ gegenüber der Flughafen Dortmund Handling GmbH und mit 361,1 T€ gegenüber der DEW21.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beinhalten Forderungen gegenüber der Gesellschafterin Stadt Dortmund in Höhe von 6,5 T€. Die Sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten eine Forderung gegen die Stadt Dortmund von 4,7 T€.

3. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Die Aufgliederung der Umsatzerlöse nach Tätigkeitsbereichen ergibt das folgende Bild:

	T€	%
Flughafennutzungsentgelte	12.017	51,1
Mieten und Pachten für Betriebsanlagen	7.408	31,5
Provisionen	1.700	7,2
Mieten für Werbeflächen	435	1,9
Frachterlöse	457	1,9
Sonstige Erlöse	1.503	6,4
	<u>23.520</u>	<u>100,0</u>

In der Gewinn- und Verlustrechnung sind entsprechend der Verrechnung der Altersteilzeitverpflichtungen mit dem Deckungsvermögen folgende **periodenfremde Aufwendungen und Erträge** enthalten:

	T€
Periodenfremde Erträge	105,5
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	23,4
Periodenfremde Aufwendungen	<u>-146,2</u>
Saldo	<u>-17,3</u>

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

	T€
Zinserträge aus verrechneten Vermögensgegenständen	3,4
Zinsaufwendungen aus verrechneten Schulden	<u>7,0</u>
Saldo	<u>-3,6</u>

In der Gewinn- und Verlustrechnung sind folgende **Aufwendungen aus Abzinsungen von langfristig fälligen Verpflichtungen** enthalten:

	T€
Zinsaufwendungen aus Pensionsrückstellung	160,8
Zinsaufwendungen aus Jubiläumsrückstellung	11,3
Zinsaufwendungen aus Altersteilzeitrückstellung	3,6
Zinsaufwendungen aus Rückstellung für Sanierungsgeld	<u>79,3</u>
	<u>255,0</u>

4. Sonstiges

Personalbestand

Im Geschäftsjahr 2012 beschäftigte die Flughafen Dortmund GmbH durchschnittlich 205 (Vorjahr: 213) Mitarbeiter. Davon waren 50 Mitarbeiter in der Verwaltung, 61 im Bodenverkehrsdienst, 12 in Fuel Control, 12 in der Instandhaltung, 10 in der Parkzentrale/Ausweisstelle, 8 im Bereich Cargo, 15 im Bereich Check-in/Info und 37 im Bereich Luftsicherheit beschäftigt. Am 31.12.2012 waren bei der Gesellschaft insgesamt 215 Mitarbeiter (Vorjahr: 218) inklusive einem Geschäftsführer und 12 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 betragen 45,9 T€ (Vorjahr: 52,8 T€).

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Aus Miet-, Pacht-, Wartungs- und Dienstleistungsverträgen ergibt sich in den kommenden Jahren ein Aufwand von jährlich rd. 10,8 Mio. €. Darin sind Verpflichtungen gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 4,7 Mio. € enthalten.

Derivative Finanzinstrumente

Zum 31.12.2012 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 auslief.

Das diesem derivativen Finanzinstrument zugrunde liegende Nominalvolumen beläuft sich zum Stichtag 31.12.2012 auf insgesamt 27.794 T€. Als beizulegender Zeitwert wird der Marktwert verwendet. Der Marktwert des in 2010 abgeschlossenen Zinsswaps beläuft sich zum 31.12.2012 auf –3.566 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

Arbeitnehmervertreter Ulrich Dettmann
stellvertretender Vorsitzender

Stellvertretender NRW-
Landesbezirksleiter Verdi

Ratsmitglied Hendrik Berndsen
stellvertretender Vorsitzender

bis 15.06.2012
ab 17.09.2012

Abteilungsleiter und
Ausbildungsleiter

Ratsmitglied Hans-Peter Balzer

bis 15.06.2012
ab 17.09.2012

Rentner

Arbeitnehmervertreter Holger Blase

Betriebsratsvorsitzender

Ratsmitglied Barbara Blotenberg

bis 15.06.2012
ab 17.09.2012

Hausfrau

Arbeitnehmervertreter Bogdan Gromodka

Schichtleiter
Luftsicherheit

Hubert Jung

Vorstandsmitglied der
DSW21

Ratsmitglied Klaus-Dieter Kanus

bis 15.06.2012

Offizier der Luftwaffe i.R.

Arbeitnehmervertreter Markus Klink

Mitarbeiter
Kfz-Instandsetzung

Udo Mager

Geschäftsführer

Ratsmitglied Carla Neumann-Lieven

bis 15.06.2012
ab 17.09.2012

Tagesmutter

Arbeitnehmervertreter Michael Noffke

Mitarbeiter
Kfz-Instandsetzung

Ratsmitglied Manfred Sauer

bis 15.06.2012
ab 17.09.2012

Prokurist

Ratsmitglied Adolf Heinrich Weintz

bis 15.06.2012
ab 17.09.2012

Studiendirektor a.D.

Ratsmitglied Petra Zielazny

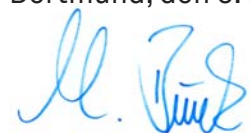
ab 17.09.2012

Bankfachwirtin/
Prokuristin

– Geschäftsführung

Markus Bunk (Wirtschaftsingenieur)

Dortmund, den 8. Februar 2013



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 2012 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 10.07.2007 und vom 21.03.2012 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.

Dortmund, den 18. Februar 2013

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