

Dortmund Airport 21

Näher als man denkt.

Geschäftsbericht 2013



Lagebericht

Lagebericht 2013

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 31.12.2013 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 31.12.2013 25 T€. Die Flughafen Dortmund GmbH hat mit der Flughafen Dortmund Handling GmbH (Organgesellschaft) einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag abgeschlossen.

2. Wirtschaftsbericht

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

3. Verkehrsentwicklung 2013

Der Luftverkehrsmarkt in Deutschland verzeichnete in 2013 einen Passagierzuwachs von lediglich 0,7 % im Vergleich zum Vorjahr (2012: + 1,1 %).

Bedingt ist diese Entwicklung trotz der positiven konjunkturellen Prognosen für den europäischen Wirtschaftsraum durch die zunehmend schwierige Marktsituation der Airlines und die eine bessere Verkehrsentwicklung hemmenden nationalen Belastungen wie 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 deutlich reduziert. Im Gegenzug konnte die irische Fluggesellschaft Ryanair dafür gewonnen werden, ab Mitte März 2013 sieben Destinationen ab Dortmund anzufliegen. Seit Ende März 2013 bietet zusätzlich die spanische Fluggesellschaft Vueling die Destination Barcelona ab Dortmund an.

Insgesamt konnte das Geschäftsjahr 2013 am Dortmund Airport gleichwohl noch mit einem Zuwachs des Passagieraufkommens auf 1.924.313 Passagiere (Vorjahr: 1.902.747; + 1,1 %) abgeschlossen werden.

Getragen wurde das Wachstum erneut von der Fluggesellschaft WIZZ Air. Diese konnte auch in 2013 mit einem Zuwachs von rd. 7,8 % die Mehrheit des Passagierwachstums aufweisen. Ryanair belegt mit 206.186 Passagieren in gut 9 Monaten Platz drei des Rankings. Air Berlin (-27,1%), easyJet (-51,4%) und Sun Express (-46,6%) fielen in der Passagierstatistik dagegen deutlich zurück.

Fluggesellschaften 2013		Passagiere		+/-
		2013	2012	
1	WIZZ Air	974.350	904.064	70.286
2	Germanwings	276.864	260.325	16.539
3	Ryanair	206.186	0	206.186
4	Air Berlin	160.315	219.929	-59.614
5	easyJet	160.142	329.274	-169.132
6	Sun Express	51.997	96.972	-44.975
7	Vueling	32.221	0	32.221
8	Tailwind Airlines	12.406	2.479	9.927
9	Sky Airlines	9.858	36.891	-27.033
10	Germania	8.517	8.015	502

Im Jahresvergleich ist ein leichter Rückgang der Flugbewegungen im Linienverkehr von 13.696 Bewegungen in 2012 auf 13.645 Bewegungen in 2013 eingetreten (-0,4 %).

Flugbewegungen/Passagiere	2009	2010	2011	2012	2013
Flugbewegungen gesamt	31.927	31.153	34.383	30.518	31.981
Flugbewegungen Linie	13.031	13.607	13.653	13.696	13.645
Passagieraufkommen gesamt	1.716.519	1.747.731	1.822.117	1.902.747	1.924.313
Passagieraufkommen Linie	1.690.959	1.732.470	1.807.523	1.865.877	1.877.720

Nachfragestärkste Ziele in 2013 waren Mallorca, gefolgt von Kattowitz, München und London-Luton.

Destinationsen 2013		Passagiere		+/-
		2013	2012	
1	Mallorca	267.252	289.495	-22.243
2	Kattowitz	214.665	234.166	-19.501
3	München	174.242	166.363	7.879
4	London-Luton	160.379	161.497	-1.118
5	Bukarest	94.191	67.827	26.364
6	Kiew	93.112	75.641	17.471
7	Budapest	91.066	81.737	9.329
8	Danzig	79.592	94.273	-14.681
9	Sofia	69.786	62.903	6.883
10	Antalya	62.476	106.997	-44.521

4. Entwicklung des wirtschaftlichen Ergebnisses 2013

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

Entwicklungen Leistungsindikatoren		2013	2012	+/-	+/-
		T€	T€	T€	%
1	Umsatzerlöse Aviation	15.051	14.309	742	5,2%
2	Umsatzerlöse Non-Aviation	9.373	9.211	162	1,8%
3	Umsatzerlöse gesamt	24.424	23.520	904	3,8%
4	Personalaufwand	12.613	10.924	1.689	15,5%
5	Materialaufwand	15.571	14.664	907	6,2%

Entwicklungen Leistungsindikatoren		2013	Plan 2013	+/-	+/-
		T€	T€	T€	%
1	Umsatzerlöse Aviation	15.051	13.400	1.651	12,3%
2	Umsatzerlöse Non-Aviation	9.373	8.400	973	11,6%
3	Umsatzerlöse gesamt	24.424	21.800	2.624	12,0%
4	Personalaufwand	12.613	10.900	1.713	15,7%
5	Materialaufwand	15.571	15.400	171	1,1%

Die Gesamteinnahmen aus dem Bereich Aviation stiegen von 14,31 Mio. € in 2012 auf 15,05 Mio. € in 2013 (+ 0,74 Mio. €; + 5,2 %).

Der Anstieg ist in Folge der leicht gestiegenen Passagierzahlen im Wesentlichen bedingt durch höhere Einnahmen aus Abfertigungsentgelten. Während bei den Provisionen aus dem Verkauf von Luftfahrzeugbetriebsstoffen leichte Rückgänge zu verzeichnen waren, konnten bei den Mieten für die Unterstellung von Flugzeugen und insbesondere im Cargobereich Erlössteigerungen verzeichnet werden. Zwar ging das abgefertigte Frachtvolumen nochmals leicht auf 5.349 to. (Vorjahr: 5.663 to.) zurück, durch die Einführung der Kontrollen nach § 9 LuftSiG mittels moderner Hochleistungsscanner und die damit verbundenen Erlöse stiegen

gegenüber 2012 die Gesamteinnahmen im Cargobereich um 26,1 % auf 0,58 Mio. € (Vorjahr: 0,46 Mio. €).

Im Non-Aviationbereich gingen die Parkeinnahmen trotz der leicht gestiegenen Passagierzahlen aufgrund des veränderten Parkverhaltens insbesondere der Low Cost Passagiere gegenüber dem Vorjahr geringfügig zurück. Die Einnahmen aus Pendelbusverkehren stiegen dagegen deutlich an.

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

Bei den Einnahmen im Bereich Non-Aviation konnte gleichwohl insgesamt ein Anstieg um 0,16 Mio. € bzw. + 1,8 % von 9,21 Mio. € auf 9,37 Mio. € verzeichnet werden.

Insgesamt stiegen die Umsatzerlöse um 0,90 Mio. € von 23,52 Mio. € auf 24,42 Mio. € (+ 3,8 %) und lagen damit deutlich über der Planzahl, die unter dem Eindruck der möglichen Auswirkungen des Teilrückzuges von Air Berlin und easyJet stand. Mit 12,65 Mio. € stellten die Flughafennutzungsentgelte die größte Einnahmeposition unter den Umsatzerlösen dar (51,8 %), gefolgt von den Mieteinnahmen für Betriebsanlagen (7,43 Mio. €; 30,4 %) und den Provisionserlösen (1,65 Mio. €; 6,8 %).

Die unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesenen Personalkostenerstattungen für die Kontrollen nach § 5 Luftsicherheitsgesetz betrugen in 2013 2,28 Mio. € (Vorjahr: 2,57 Mio. €, -11,3 %). Insgesamt stiegen die sonstigen betrieblichen Erträge durch periodenfremde Erträge und Erträge aus Rückstellungsaufösungen um 1,87 Mio. € auf 4,99 Mio. € in 2013.

Die Erträge aus Zinsen und Beteiligungen betrugen 0,44 Mio. € (Vorjahr 0,40 Mio. €, + 10,3 %).

Im Ergebnis stiegen die Gesamterträge von 27,04 Mio. € in 2012 auf 29,86 Mio. € in 2013 (+ 2,82 Mio. €; + 10,4 %).

Auf der Ausgabenseite stellten die Personalaufwendungen mit 12,61 Mio. € (Vorjahreswert: 10,92 Mio. €; + 1,69 Mio. €) eine der größten Einzelpositionen dar.

Die Abschreibungen und Zinsaufwendungen betrugen zusammen 11,00 Mio. € (Vorjahreswert: 11,52 Mio. €; -4,5 %) bzw. 22,9 % der Gesamtaufwendungen.

Materialaufwand und Sonstige betriebliche Aufwendungen zusammen stiegen auf 24,0 Mio. € (Vorjahreswert: 22,79 Mio. €; + 5,3 %).

In Summe stiegen die Gesamtaufwendungen von 45,54 Mio. € in 2012 um 2,42 Mio. € auf 47,96 Mio. € in 2013 (+ 5,3 %).

Im Ergebnis ist in 2013 ein Jahresfehlbetrag vor Ergebnisübernahme durch die Muttergesellschaft von -18,10 Mio. € (Vorjahr: -18,50 Mio. €; -0,40 Mio. €; -2,1 %) zu verzeichnen.

Gesamtleistung, Aufwendungen und Jahresergebnisse entwickelten sich wie folgt:

	2009	2010	2011	2012	2013
	T€	T€	T€	T€	T€
Gesamtleistung	23.450	25.371	25.507	27.037	29.858
Aufwendungen	47.985	45.148	45.000	45.536	47.961
Jahresergebnis	-24.535	-19.777	-19.493	-18.499	-18.103
Aufwandsdeckungsgrad	48,9%	56,2%	56,7%	59,4%	62,3%

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

	2009	2010	2011	2012	2013
	T€	T€	T€	T€	T€
Investitionen	837	692	8.722	1.593	1.487

Die Investitionen im Berichtsjahr wurden vollständig aus vorhandenen Mitteln finanziert.

5. Nachtragsbericht

Die EU Kommission hat am 20. Februar 2014 neue Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften angenommen. Diese werden mit der für Anfang April 2014 angekündigten Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft treten.

Im Januar 2014 hat die Bezirksregierung Münster im Rahmen der Ausschreibung der Fluggastkontrolldienste mitgeteilt, einem Mitbewerber den Zuschlag zu erteilen, da das Angebot der Flughafen Dortmund Handling GmbH aus vergaberechtlichen Gründen nicht berücksichtigt werden könne.

Zu beiden Sachverhalten wird näher im Rahmen der Risikoberichterstattung Stellung genommen.

6. Prognose zur Verkehrsentwicklung 2014

Für das Jahr 2014 erwartet die ADV ein Passagierwachstum von 2,2%. 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.

Trotz dieser schwierigen Rahmenbedingungen plant der Flughafen Dortmund für das kommende Jahr 2014 ein leichtes Wachstum von rd. 2,4 % ein.

Die ab Dortmund angeflogenen Ziele in Zentral- und Osteuropa werden auch in 2014 Wachstumsfaktoren bleiben. Die irische Fluggesellschaft Ryanair und die spanische Fluggesellschaft Vueling haben schon in 2013 zusätzliche Wachstumspotentiale aufgezeigt.

7. Prognose zur Verkehrsentwicklung ab 2015

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

Der Flughafen Dortmund mit seinem weitgehend auf Low-Cost-Verkehre ausgerichteten Angebot prognostiziert derzeit mittelfristig einen nur langsamen Anstieg des Passagiervolumens auf ca. 2,28 Mio. Fluggäste in 2018.

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 die Voraussetzungen, die mittelfristigen Prognosezahlen auch zu erreichen.

8. Prognose zur Entwicklung des wirtschaftlichen Ergebnisses 2014 bis 2018

Der Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2014 geht von Gesamterträgen in Höhe von 27,6 Mio. € sowie Gesamtaufwendungen in Höhe von 47,3 Mio. € aus. Insgesamt wird somit ein Jahresfehlbetrag von –19,7 Mio. € erwartet.

Nach der mittelfristigen Planung wird in den Folgejahren mit einer schrittweisen Verringerung des Jahresfehlbetrages gerechnet (–15,0 Mio. € in 2018) – angenommen wird dabei eine moderate Steigerung des Passagieraufkommens bis zum Jahre 2018 auf rd. 2,28 Mio. Passagiere. Investitionen in größere Einzelmaßnahmen, die eine weitere Fremdmittelaufnahme erforderlich machen würden, sind für die Jahre bis 2018 nicht geplant.

9. 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 Dortmunder Wirtschaft dar, was bei der Würdigung der Ergebnisentwicklung zu berücksichtigen ist.

10. 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 Geschäftsfüh-

rung 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
1. EU- Prüfverfahren (NERES)	existenzbedrohend	25%–50%
2. EU- Prüfverfahren (NEO)	existenzbedrohend	25%–50%
Wegfall von Flugverbindungen	hoch	75%–100%
Ausschreibung Fluggastkontrolldienst	gering	25%–50%

Die angeführten wesentlichen Risiken werden im Folgenden dargestellt:

Die EU-Kommission hat am 10. Juli 2007 ein Hauptprüfverfahren wegen möglicher staatlicher Beihilfen am Flughafen Dortmund eröffnet (Beihilfenfall Nr. SA.22030 (C 26/2007)). Die Untersuchung betrifft einerseits die Deckung der Verluste der Flughafen Dortmund GmbH durch die DSW21 sowie andererseits das Förderprogramm NERES aus dem Jahre 2004. Die Kommission hat am 21. März 2012 ein weiteres Hauptprüfverfahren wegen möglicher staatlicher Beihilfen am Flughafen Dortmund eröffnet [Beihilfenfall Nr. SA.29404 (2012/C)]. Dieses betrifft die andauernde Deckung der Verluste der Flughafen Dortmund GmbH durch die DSW21, Garantien der Stadt Dortmund und die Entgeltordnung NEO aus 2009.

Die öffentliche Förderung von Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften durch die Mitgliedstaaten wird bisher auf der Grundlage der Luftverkehrsleitlinien aus den Jahren 1994 und 2005 geprüft.

Beide Verfahren sind derzeit noch nicht abgeschlossen. Mit einem Abschluss der Verfahren ist nach derzeitigem Kenntnisstand nicht vor Mitte 2014 zu rechnen, weil die Kommission die laufenden Beihilfenfälle unter Nutzung ihrer neuen Luftverkehrsleitlinien, die Anfang April 2014 mit Veröffentlichung in Kraft treten, abschließen möchte. Nach Meinung der Kommission haben die Luftverkehrsleitlinien 1994 und 2005 nicht ausgereicht, um die laufenden Beihilfenfälle zu lösen. Die Luftverkehrsleitlinien 1994 und 2005 ließen die Genehmigung von Betriebsbeihilfen zur Deckung von Verlusten beim Flughafenbetrieb nicht zu. Die künftigen Leitlinien ermöglichen eine übergangsweise Genehmigung solcher Betriebsbeihilfen, um den Flughäfen Zeit zu geben, ihre Finanzierungsstrukturen anzupassen. Die DSW21 hat der Kommission bereits 2007 vorgeschlagen, die Beihilfenfälle auf diese Weise zu lösen. Die neuen Leitlinien bilden nun hierfür die geeignete Grundlage.

Die neuen Leitlinien ersetzen die Luftverkehrsleitlinien von 1994 und von 2005.

Staatliche Zuwendungen für Marktteilnehmer, die eine wirtschaftliche Tätigkeit ausüben, können als beihilfefrei im Sinne der EU-Beihilfavorschriften angesehen werden, wenn sie zu Bedingungen gewährt werden, die für einen unter marktwirtschaftlichen Bedingungen handelnden privaten Marktteilnehmer annehmbar wären (Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers). Wird dieser Grundsatz nicht befolgt, gilt die staatliche Förderung als Beihilfe im Sinne der EU-Beihilfavorschriften, da dem begünstigten Unternehmen daraus ein wirtschaftlicher Vorteil gegenüber seinen Wettbewerbern erwächst. In diesem Fall prüft die Kommission, ob die fragliche Förderung mit den gemeinsamen EU-Vorschriften im Einklang steht, die bestimmte Arten von Beihilfen zulassen.

Die neuen Leitlinien beschreiben die neue rechtliche und wirtschaftliche Situation hinsichtlich der öffentlichen Förderung von Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften und erläutern die Voraussetzungen, unter denen eine derartige öffentliche Förderung eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union („AEUV“) darstellt. In den Leitlinien ist dargelegt, unter welchen Voraussetzungen eine Förderung, die eine staatliche Beihilfe beinhaltet, mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

Die zu erwartenden Entscheidungen der EU- Kommission zum Flughafen Dortmund dürften insoweit im Lichte den neuen Leitlinien zu Gunsten des Airports ausfallen.

Die neuen Leitlinien stellen den bisherigen Vortrag in den Beihilfverfahren NERES und NEO nicht in Frage. Sollte die Kommission der Argumentation der Bundesregierung nicht folgen, besteht nach den neuen Leitlinien unter gewissen Voraussetzungen aber zusätzlich die Möglichkeit, dass die Kommission in der Vergangenheit gewährte Betriebsbeihilfen zugunsten der Flughafen Dortmund GmbH vollständig genehmigt. Der Abschluss der Beihilfverfahren ohne Rückforderung zulasten der Flughafen Dortmund GmbH erscheint vor diesem Hintergrund nicht ausgeschlossen. Die Kommission könnte aber weiterhin zu dem Ergebnis kommen, dass die Maßnahmen der Flughafen Dortmund GmbH zugunsten der Fluggesellschaften eine Beihilfe darstellen und deren Rückforderung anordnen.

Nach derzeitiger Einschätzung stehen die Investitionsbeihilfen, die dem Dortmund Airport von mehreren Stellen gewährt wurde, mit den EU-Beihilfavorschriften im Einklang, da sie der Entwicklung des Luftverkehrs zugutekommen. Diese Auffassung wird von der Bundesregierung in ihren Stellungnahmen vollinhaltlich mitgetragen.

Das am 30.06.2009 ausgelaufene Förderprogramm NERES und die Rabatte bei den Flughafengebühren für die den Flughafen nutzenden Luftverkehrsunternehmen sowie verschiedene Marketingverträge beinhalten nach derzeitiger Einschätzung keine staatlichen Beihilfen, da sie dazu beitragen, das Betriebsergebnis des Flughafens zu verbessern. Aus diesem Grund hat sich der Flughafen bei der Gewährung dieser Rabatte wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten. 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.

Auch die seit dem 01.07.2009 geltende Entgeltordnung NEO trägt dazu bei, das Betriebsergebnis des Flughafens zu verbessern. Aus diesem Grund hat sich der Flughafen bei der Gewährung dieser Rabatte wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten. 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 dieser Einschätzung zu der abschließenden Auffassung kommen, dass NERES oder NEO Beihilfen beinhalten, 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 vorbehaltlich der Einbringlichkeit solcher möglicher Rückforderungen an Airlines somit nicht.

Die frühere Investitionsbeihilfe für den Ausbau des Flughafens kann mit dem Binnenmarkt für vereinbar erklärt werden, da die Beihilfe mit den zum Zeitpunkt ihrer Gewährung von der Kommission angewandten Grundsätzen im Einklang stand.

In den laufenden Beihilfeverfahren haben die Bundesregierung und die Flughafen Dortmund GmbH zur Höhe der Investitionskosten umfassend vorgetragen. Die Verluste der Flughafen Dortmund GmbH beruhen in erheblichem Umfang auf solchen „historischen“ Kosten.

Nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs in der Rechtssache Flughafen Leipzig/ Halle steht fest, dass die Errichtung von Flughafeninfrastruktur nach 2001 nicht als allgemeine Infrastrukturmaßnahme aus dem Anwendungsbereich des EU-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, da die Ausbaubeschlüsse für den Flughafen aus dem Jahr 1993 stammen.

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. Dieser Ansatz bleibt auch nach dem Entwurf der neuen Leitlinien bestehen.

Soweit die übernommenen Verluste auf Kosten beruhen, die durch die Übernahme und Erfüllung hoheitlicher Aufgaben entstanden sind, ist das EU-Beihilfenrecht nach der Entscheidungspraxis der Kommission nicht anwendbar. Die Übernahme solcher Kosten stellt somit keine Beihilfe dar. Die Kommission bestätigt diesen Ansatz im Entwurf der neuen Leitlinien ausdrücklich. Das Risiko einer Rückforderung besteht insoweit nicht, weil die Bundesregierung und die Flughafen Dortmund GmbH zum Umfang der durch hoheitliche Aufgaben entstandenen Kosten umfassend vorgetragen haben. 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 Deckung der Verluste durch den Ergebnis-

abführungs- 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 anzusehen sein können.

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

Soweit die Kommission die Finanzierung der Flughafen Dortmund GmbH, die Garantien für den Flughafen, NERES oder NEO als unzulässige Beihilfe ansieht, könnte dies eine Bestandsgefährdung der Flughafen Dortmund GmbH zur Folge haben.

Ferner besteht wegen der aktuellen Rechtsprechung (BGH-Urteile vom 10.2.2011) 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 Infrastrukturkosten vor dem Jahr 2000 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.

Ob und inwieweit daher die Deckung der Verluste ganz oder in Teilen vereinbar ist, lässt sich derzeit noch nicht abschließend sagen. Es erscheint wahrscheinlich, dass mögliche Betriebsbeihilfen zugunsten der Flughafen Dortmund GmbH auf der Basis der neuen Leitlinien genehmigt werden können.

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 zumindest für den Fall einer Entscheidung, die auf die Gültigkeit des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages Auswirkung hat 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 noch nicht vor.

Im Kontext dieses Vorschlags wurden konkrete Restrukturierungsmaßnahmen identifiziert und auf ihre Eignung und Umsetzbarkeit geprüft. Diese Restrukturierungsmaßnahmen können sich zugleich positiv auf eine Genehmigung der Beihilfen nach den Leitlinien auswirken, da nachgewiesen werden kann, dass die Flughafen Dortmund GmbH nicht dauerhaft von Subventionen abhängig sein wird.

Der Teilrückzug der Air Berlin und 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. Eine Entscheidung über den Antrag wird in der ersten Jahreshälfte 2014 erwartet. 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 Sicherheitsbereich sind insgesamt ca. 110 Mitarbeiter der Flughafen Dortmund GmbH und der Flughafen Dortmund Handling GmbH eingesetzt. Die Bezirksregierung Münster hatte den bestehenden Vertrag im November 2012 zum 31.12.2014 gekündigt. Die Dienstleistung wurde im August 2013 durch das Land NRW neu ausgeschrieben. Die Flughafen Dortmund Handling GmbH hat sich an der Ausschreibung beteiligt. Im Januar 2014 hat die ausschreibende Behörde mitgeteilt, einem Mitbewerber den Zuschlag zu erteilen, da das Angebot der Flughafen Dortmund Handling GmbH aus vergaberrechtlichen Gründen nicht berücksichtigt werden konnte. Gegen diese Entscheidung hat die Flughafen Dortmund Handling GmbH die entsprechenden zur Verfügung stehenden Rechtsmittel eingelegt. Eine Entscheidung über die Vergabe der ausgeschriebenen Leistungen wird im zweiten Quartal 2014 erwartet.

Im Falle einer Nichtbeauftragung der Flughafen Dortmund Handling GmbH hätte dies voraussichtlich nur geringe wirtschaftliche Folgen, da nur ein Teilgeschäftsfeld betroffen wäre, die anderen Dienstleistungsaufgaben der Gesellschaft, insbesondere die der Fluggast- Fracht- und Gepäckabfertigung, aber auch weiterhin durchgeführt würden. Es würde aber die für diese Aufgabenerfüllung eingesetzten Mitarbeiter treffen sowie operative Konsequenzen haben.

11. Corporate Governance

Am 29.03.2012 hat der Rat der Stadt Dortmund den Public Corporate Governance Kodex für die Stadt Dortmund (PCGK) beschlossen. Dieser enthält Standards für eine verantwortungsvolle Unternehmensführung der städtischen Unternehmen. Der PCGK soll dazu dienen, die

Transparenz und Effizienz im „Konzern Stadt Dortmund“ zu optimieren. Dies geschieht analog zum Corporate Governance Kodex, der für börsennotierte Aktiengesellschaften gilt, durch Empfehlungen und Anregungen an die städtischen Unternehmen. Im Einzelnen verfolgt der PCGK folgende Ziele:

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

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

12. Ausblick und Chancen

Der Dortmund Airport hat aufgrund seiner Struktur 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 zweiten Quartal des Jahres 2014 gerechnet. Entsprechend können mögliche positive Auswirkungen auf die Verkehrsergebnisse frühestens ab dem Winterflugplan 2014/2015 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.

Für die oben genannten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren wird (Stand Dezember 2013) für das Geschäftsjahr 2014 folgende Entwicklung erwartet:

Entwicklungen Leistungsindikatoren		Planung 2014	2013	+/-	+/-
1	Passagierzahlen (Tsd.)	1.970	1.924	46	2,4%
2	Flugbewegungen Linie	14.000	13.645	355	2,6%

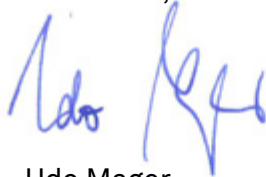
Für die oben genannten finanziellen Leistungsindikatoren wird (Stand Dezember 2013) für das Geschäftsjahr 2014 folgende Entwicklung erwartet:

Entwicklungen Leistungsindikatoren		Planung 2014	2013	+/-	+/-
		T€	T€	T€	%
1	Umsatzerlöse Aviation	14.700	15.051	-351	-2,3%
2	Umsatzerlöse Non-Aviation	9.400	9.373	27	0,3%
3	Umsatzerlöse gesamt	24.100	24.424	-324	-1,3%
4	Personalaufwand	11.500	12.613	-1.113	-8,8%
5	Materialaufwand	15.900	15.571	329	2,1%

Die Passagierzahlen 2014 sowie die Anzahl der Flugbewegungen im Linienverkehr werden nach wie vor entsprechend der Planung aus Dezember 2013 erwartet. Bei den Umsatzerlösen wird derzeit für das Jahr 2014 aufgrund des Ergebnisses 2013 dagegen eine leichte Verbesserung gegenüber dem Planwert erwartet. Die übrigen Indikatoren entsprechen in der aktualisierten Erwartung den bisherigen Planwerten.

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

Dortmund, den 28. März 2014



Udo Mager
(Geschäftsführer)

Jahresschluss-Bilanz
Bilanz zum 31. Dezember 2013

Aktiva		31.12.2013	31.12.2012	Passiva		31.12.2013	31.12.2012
	€	€	T€		€	€	T€
A. Anlagevermögen				A. Eigenkapital			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				I. Gezeichnetes Kapital	22.752.500,00		22.752,5
Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	47.078,00		54,4	II. Kapitalrücklage	50.507.786,71		50.507,8
						73.260.286,71	73.260,3
II. Sachanlagen				B. Rückstellungen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	116.341.673,44		123.021,5	1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5.069.491,00		3.275,7
2. Technische Anlagen und Maschinen	76.129,00		92,8	2. Steuerrückstellungen	81.000,00		37,0
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	7.552.981,00		7.850,7	3. Sonstige Rückstellungen	5.671.500,00		6.546,0
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	375,90		0,0			10.821.991,00	9.858,7
	123.971.159,34		130.965,0	C. Verbindlichkeiten			
III. Finanzanlagen				1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	57.382.991,62		60.496,9
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	25.000,00		25,0	davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr:			
2. Beteiligungen	651.897,15		651,9	3.481.235,15 € (Vj.: 3.470,4 T€)			
3. Sonstige Ausleihungen	179.233,72		181,9	2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.895.807,56		1.392,7
	856.130,87		858,8	davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr:			
		124.874.368,21	131.878,2	1.895.807,56 € (Vj.: 1.392,7 T€)			
B. Umlaufvermögen				3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	813.317,36		679,2
I. Vorräte				davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr:			
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	402.999,00		457,9	813.317,36 € (Vj.: 679,2 T€)			
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.452,11		30,5
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.350.225,55		2.215,7	davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr:			
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	15.764.165,34		10.671,7	1.452,11 € (Vj.: 30,5 T€)			
3. Sonstige Vermögensgegenstände	97.687,67		116,2	5. Sonstige Verbindlichkeiten	268.603,47		380,4
	18.212.078,56		13.003,6	davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr:			
III. Wertpapiere				268.603,47 € (Vj.: 380,4 T€)			
Sonstige Wertpapiere	1.903,75		1,9	davon aus Steuern:			
IV. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	991.267,55		858,3	119.217,21 € (Vj.: 123,8 T€)			
		19.608.248,86	14.321,7	davon im Rahmen der sozialen Sicherheit:			
C. Rechnungsabgrenzungsposten		290.310,39	334,4	0,00 € (Vj.: 0,0 T€)		60.362.172,12	62.979,7
D. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung		46.857,00	0,0	D. Rechnungsabgrenzungsposten		375.334,63	435,6
		144.819.784,46	146.534,3			144.819.784,46	146.534,3

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013

	€	2013 €	Vorjahr T€
1. Umsatzerlöse	24.424.104,35		23.520,2
2. Sonstige betriebliche Erträge	<u>4.986.102,42</u>		<u>3.117,5</u>
		29.410.206,77	26.637,7
3. Materialaufwand			
a) Aufwand für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	704.528,29		503,0
b) Aufwand für bezogene Leistungen	<u>14.866.073,52</u>		<u>14.161,2</u>
		15.570.601,81	14.664,2
4. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	8.789.450,16		8.876,7
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	<u>3.823.063,82</u>		<u>2.047,5</u>
davon für Altersversorgung: 2.193.756,79 € (Vj.: 420,1 T€)		12.612.513,98	10.924,2
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		8.477.550,47	8.756,3
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen		8.438.067,13	8.125,8
7. Erträge aus Beteiligungen	243.135,00		324,2
8. Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages erhaltene Gewinne	0,00		61,2
9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	203.764,12		15,0
davon aus verbundenen Unternehmen: 17.632,83 € (Vj.: 10,4 T€)			
10. Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapier des Umlaufvermögens	0,00		1,1
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	2.521.083,23		2.756,1
davon Aufwendungen aus der Abzinsung: 251.116,00 € (Vj.: 254,9 T€)			
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme	<u>6.324,24</u>		<u>0,0</u>
		-2.080.508,35	-2.356,8
13. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-17.769.034,97	-18.189,6
14. Sonstige Steuern		334.088,23	309,4
15. Erträge aus Verlustübernahme		18.103.123,20	18.499,0
16. Jahresüberschuss		<u>0,00</u>	<u>0,0</u>

Anhang

Anhang für das Geschäftsjahr 2013

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

a) Jahresabschluss, Bilanzierungsmethoden

Der Jahresabschluss der Flughafen Dortmund GmbH zum 31.12.2013 wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches sowie des GmbH-Gesetzes 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 nutzungsbedingte Abschreibungen angesetzt. Anschaffungs- oder Herstellungskosten wurden ggf. um erhaltene Zuschüsse gemindert. Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten auch angemessene Teile der notwendigen Gemeinkosten.

Geringwertige bewegliche Anlagegegenstände mit Anschaffungskosten bis zu 410,00 € werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben.

Die Anteile an verbundenen Unternehmen und die Beteiligung 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 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 Rechnung getragen.

Die Umrechnung von Kassenbeständen in fremder Währung erfolgte mit dem Kurs zum Bilanzstichtag. Die liquiden Mittel sind zum Nominalwert bilanziert.

Die ausschließlich der Erfüllung von Schulden aus Altersteilzeitverbindlichkeiten dienenden Wertpapiere wurden mit den Schulden aus Altersteilzeitverbindlichkeiten verrechnet. Der Betrag, um den der beizulegende Zeitwert der Wertpapiere den Betrag der zugehörigen Rückstellungen für Altersteilzeit übersteigt, wurde unter dem Posten „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ bilanziert.

Das Eigenkapital der Gesellschaft wurde zum Nennbetrag bilanziert.

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

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 (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 2013 ist aus dem im Folgenden ausgewiesenen Anlagespiegel ersichtlich.

Entwicklung des Anlagevermögens
Anlagespiegel

	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Bilanzwert	
	Stand 1.1.2013	Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Erhaltene Zuschüsse	Stand 31.12.2013	Stand 1.1.2013	Zugänge	Abgänge	Stand 31.12.2013	Buchwerte 31.12.2013	Buchwerte 31.12.2012
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände												
entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	1.745.953,03	27.529,98	0,00	0,00	0,00	1.773.483,01	1.691.476,03	34.928,98	0,00	1.726.405,01	47.078,00	54.477,00
	1.745.953,03	27.529,98	0,00	0,00	0,00	1.773.483,01	1.691.476,03	34.928,98	0,00	1.726.405,01	47.078,00	54.477,00
II. Sachanlagen												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	223.099.460,70	1.780,58	0,00	0,00	0,00	223.101.241,28	100.077.892,84	6.681.675,00	0,00	106.759.567,84	116.341.673,44	123.021.567,86
2. Technische Anlagen und Maschinen	982.546,61	0,00	0,00	0,00	0,00	982.546,61	889.764,61	16.653,00	0,00	906.417,61	76.129,00	92.782,00
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	47.760.911,71	1.457.009,49	832.395,99	0,00	0,00	48.385.525,21	39.910.260,71	1.744.293,49	822.009,99	40.832.544,21	7.552.981,00	7.850.651,00
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0,00	375,90	0,00	0,00	0,00	375,90	0,00	0,00	0,00	0,00	375,90	0,00
	271.842.919,02	1.459.165,97	832.395,99	0,00	0,00	272.469.689,00	140.877.918,16	8.442.621,49	822.009,99	148.498.529,66	123.971.159,34	130.965.000,86
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	25.000,00	25.000,00
2. Beteiligungen	651.897,15	0,00	0,00	0,00	0,00	651.897,15	0,00	0,00	0,00	0,00	651.897,15	651.897,15
3. Sonstige Ausleihungen	253.976,04	0,00	6.997,94	0,00	0,00	246.978,10	72.094,05	0,00	4.349,67	67.744,38	179.233,72	181.881,99
	930.873,19	0,00	6.997,94	0,00	0,00	923.875,25	72.094,05	0,00	4.349,67	67.744,38	856.130,87	858.779,14
Summe	274.519.745,24	1.486.695,95	839.393,93	0,00	0,00	275.167.047,26	142.641.488,24	8.477.550,47	826.359,66	150.292.679,05	124.874.368,21	131.878.257,00

Die Flughafen Dortmund GmbH hält sämtliche Anteile am verbundenen Unternehmen Flughafen Dortmund Handling GmbH, Dortmund. Das Stammkapital der Flughafen Dortmund Handling GmbH beträgt zum 31.12.2013 25 T€. Das Ergebnis 2013 der Flughafen Dortmund Handling GmbH vor Gewinnabführung betrug –6,3 T€ (Vorjahr: 61,2 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 7.894 T€ zum 31.12.2012 beträgt das Stammkapital 2.882 T€. Die Beteiligung umfasst 28,125 %. Der Jahresüberschuss 2012 der SBB Dortmund GmbH betrug 964 T€ (Vorjahr: 1.104 T€).

Rückstellungen

Die bilanzierten Pensionsrückstellungen wurden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Anwendung der Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. K. Heubeck mit einem Rechnungszinsfuß von 4,89% bewertet. Zugrunde gelegt wurde dabei zusätzlich die Annahme eines Gehaltstrends von 2,00 % sowie eines Rententrends von 1,00 %.

Die sonstigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen Rückstellungen für ZKW-Sanierungsgeld (2.087 T€), Genehmigungsaufgaben (231 T€), Rückzahlungen von Personalkostenerstattungen (900 T€), noch nicht abgerechnete Leistungen bzw. Verpflichtungen aus Verträgen (965 T€), Urlaub und Überstunden (524T€), Leistungszulagen (155 T€), Rechtsberatungs- und Prozesskosten (280 T€) sowie Jubiläumszahlungen (292 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 3,70 % bzw. 4,89 % und der Annahme eines Gehaltstrends von 2,00 %.

Die Rückstellung für Altersteilzeit in Höhe von 198 T€ ist mit dem Wertguthaben der Insolvenzversicherung in Höhe von 245 T€ verrechnet worden. Dabei wurden Zinsaufwendungen aus der Abzinsung der Rückstellung von 8 T€ mit entsprechenden Zinserträgen aus dem Wertguthaben von 4 T€ verrechnet.

Verbindlichkeiten

Eine Aufschlüsselung und Darstellung der Verbindlichkeiten zeigt der folgende Verbindlichkeitspiegel:

	Gesamt- betrag 31.12.2013	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	57.383	3.481	12.911	40.990	57.383	*)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.896	1.896	0	0	0	
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	813	813	0	0	0	
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	0	0	0	
Sonstige Verbindlichkeiten	269	269	0	0	0	
	<u>60.362</u>	<u>6.460</u>	<u>12.911</u>	<u>40.990</u>	<u>57.383</u>	

* modifizierte Ausfallbürgschaft der Stadt Dortmund

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen im Wesentlichen die Gesellschafterin DSW21 in Höhe von 15.764 T€ (Verlustübernahme 11.733 T€, Darlehen 3.961 T€, Steuern 130 T€, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen 60 T€). Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen mit 410,7 T€ gegenüber der Flughafen Dortmund Handling GmbH, mit 382,6 T€ gegenüber der DEW21 sowie mit 20,0 T€ gegenüber der DOKOM GmbH.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beinhalten Forderungen gegen die Gesellschafterin Stadt Dortmund in Höhe von 1,2 T€. Die Sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten eine Forderung gegen die Stadt Dortmund von 19,0 T€.

3. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Die Aufgliederung der Umsatzerlöse nach Tätigkeitsbereichen ergibt das folgende Bild:

	T€	%
Flughafennutzungsentgelte	12.647	51,8
Mieten und Pachten für Betriebsanlagen	7.434	30,4
Provisionen	1.652	6,8
Mieten für Werbeflächen	442	1,8
Frachterlöse	578	2,4
Sonstige Erlöse	1.671	6,8
	<u>24.424</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	1.116,8
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	1.228,1
Periodenfremde Aufwendungen	<u>-99,0</u>
Saldo	<u>2.245,9</u>

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

	T€
Zinserträge aus verrechneten Vermögensgegenständen	4,0
Zinsaufwendungen aus verrechneten Schulden	<u>7,6</u>
Saldo	<u>-3,5</u>

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

	T€
Zinsaufwendungen aus Pensionsrückstellung	161,4
Zinsaufwendungen aus Jubiläumsrückstellung	11,8
Zinsaufwendungen aus Altersteilzeitrückstellung	3,6
Zinsaufwendungen aus Rückstellung für Sanierungsgeld	<u>74,3</u>
Saldo	<u>251,1</u>

4. Sonstiges

Personalbestand

Im Geschäftsjahr 2013 beschäftigte die Flughafen Dortmund GmbH durchschnittlich 201 (Vorjahr: 205) Mitarbeiter. Davon waren 51 Mitarbeiter in der Verwaltung, 60 im Bodenverkehrsdienst, 12 in Fuel Control, 12 in der Instandhaltung, 12 in der Parkzentrale/Ausweisstelle, 7 im Bereich Cargo, 14 im Bereich Check-In/Info und 33 im Bereich Luftsicherheit beschäftigt. Am 31.12.2013 waren bei der Gesellschaft insgesamt 213 Mitarbeiter (Vorjahr: 215) inklusive einem Geschäftsführer und 12 Auszubildenden beschäftigt.

In der Bilanz zum 31. Dezember 2013 sind Rückstellungen für Pensionsanswartschaften für Mitglieder der Geschäftsführung in Höhe von 1.794 T€ zugeführt worden. Die Gesamtbezüge früherer Mitglieder der Geschäftsführung betragen im Geschäftsjahr 2013 159 T€. In der Bilanz zum 31.12.2013 sind Pensionsrückstellungen für frühere Mitglieder der Geschäftsführung in Höhe von 125 T€ zugeführt worden.

Die Sitzungsgelder/Aufwandsvergütungen für den Aufsichtsrat betragen 48,2 T€ (Vorjahr: 45,9 T€).

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Aus Miet-, Pacht-, Wartungs- und Dienstleistungsverträgen ergibt sich in den kommenden Jahren ein Aufwand von jährlich rd. 11,3 Mio. €. Darin sind Verpflichtungen gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 5,0 Mio. € enthalten.

Derivative Finanzinstrumente

Zum 31.12.2013 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 31.12.2013 auf insgesamt 26.986 T€. Als beizulegender Zeitwert wird der Marktwert verwendet. Der Marktwert des in 2010 abgeschlossenen Zinsswaps beläuft sich zum 31.12.2013 auf –2.477 T€. Für diese Mikro-Bewertungseinheit wird die „Einfrierungsmethode“ angewandt.

Konzernabschluss

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

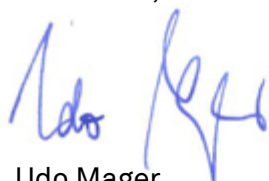
Honorar des Abschlussprüfers

Die Gesellschaft nimmt die Erleichterung gem. § 285 Nr. 17 HGB in Anspruch, da die Angaben im Konzernabschluss der DSW21 enthalten sind.

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
Abteilungsleiter und
Ausbildungsleiter
 - Ratsmitglied Hans-Peter Balzer
Rentner
 - Arbeitnehmervertreter Holger Blase
Betriebsratsvorsitzender
 - Ratsmitglied Barbara Blotenberg
Hausfrau
 - Arbeitnehmervertreter Bogdan Gromodka
Schichtleiter
Luftsicherheit
 - Hubert Jung
Vorstandsmitglied der
DSW21
 - Arbeitnehmervertreter Markus Klink
Mitarbeiter
Kfz-Instandsetzung
 - Udo Mager
bis 30.6.2013
Geschäftsführer
 - Ratsmitglied Carla Neumann-Lieven
Tagesmutter
 - Arbeitnehmervertreter Michael Noffke
Mitarbeiter
Kfz-Instandsetzung
 - Ratsmitglied Manfred Sauer
Prokurist
 - Thomas Westphal
ab 17.10.2013
Geschäftsführer
 - Ratsmitglied Adolf Heinrich Weintz
Studiendirektor a.D.
 - Ratsmitglied Petra Zielazny
Bankfachwirtin/
Prokuristin
- Geschäftsführung
 - Udo Mager (Diplom-Verwaltungswirt) ab 1.7.2013
 - Markus Bunk (Wirtschaftsingenieur) bis 30.9.2013

Dortmund, den 28. März 2014



Udo Mager
(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, Dortmund, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013 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 des Geschäftsführers 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 Erwartungen 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 des Geschäftsführers 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.

Pflichtgemäß weisen wir darauf hin, dass der Bestand der Gesellschaft durch Risiken bedroht ist, die in Abschnitt 10 „Risikobericht“ des Lageberichts dargestellt sind. Dort ist ausgeführt,

dass der Fortbestand der Gesellschaft von dem Ausgang der laufenden Beihilfverfahren gegen die Gesellschaft durch die EU-Kommission abhängig ist.

Essen, den 9. Mai 2014

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Josef Rakel
Wirtschaftsprüfer

ppa. Christoph Drewes
Wirtschaftsprüfer



Dortmund Airport 21

Näher als man denkt.

Flughafen Dortmund GmbH
Flugplatz 21
44319 Dortmund

Telefon +49.231.9213-01

Telefax +49.231.9213-125

E-Mail service@dortmund-airport.de

Web www.dortmund-airport.de